ZEITUNG

des

Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Elfter Jahrgang

1871.

LEIPZIG,
DRUCK VON GIESECKE & DEVRIENT.

SACHREGISTER

der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

1871.

I. Allgemeines. — II. Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten: 1. Technisches. 2. Notizen über einzelne Eisenbahnen und Bahnprojecte: a. Vereinsgebiet. b. Ausland. — 3. Post und Telegraphenwesen. 4. Schifffahrt. 5. Volkswirthschaftliches, Juristisches, Literatur und Miscellen.

NB. Die im officiellen Anzeiger vorkommenden Bekanntmachungen, so weit solche nicht nur ein vorübergehendes Interesse haben, sind unter den Notizen über einzelne Eisenbahnen mitenthalten. Die mit * bezeichneten Aufsätze sind Leitartikel.

I. Allgemeines.

II. Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

(Die mit * bezeichneten Aufsätze sind Leitartikel.)

1. Technisches.

2. Notizen über einzelne Eisenbahnen und Bahnprojecte.

a. Inland.

b. Ausland.

3. Post- und Telegraphenwesen.

4. Schifffahrt.

5. Volkswirthschaftliches etc.

a. Volkswirthschaftliches.

b. Juristisches.

c. Literatur.

d. Miscellen.

No. 1.

Erscheint jeden Freitag.

Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes

Commissionär:
Adolph Refelshöfer
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

1871.

Inserate werden à 1½ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1800 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Elfter Jahrgang.

Leipzig, den 6. Januar 1871. (Schluss der Nummer: 5. Januar, Vormittags 11 Uhr.)

Inhalts-Verzeichniss pro 1870 folgt mit nächster Nummer.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der General-Direction der K. K. priv. Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft sind die zur Verbindung der nördlichen mit der südöstlichen Linie erbauten Bahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben worden, und zwar

am **15. September d. Js.** die $6{,}_{61}$ Meilen lange Strecke von **Strelitz** (Station der im Betriebe der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft befindlichen Brünn-Rossitzer E.) nach **Grussbach** mit den Stationen

Strelitz, Siluwka*, Kanitz-Eibenschütz, Kromau, Wolframitz*, Mislitz, Frischau und Grussbach,

sowie die $3{,}_{37}$ Meilen lange Zweigbahn **Grussbach-Znaim** mit den Stationen

Possitz, Hödnitz, Mühlfraun* und Znaim;

am **24. November d. Js.** die $12{,}_{20}$ Meilen lange Strecke **Grussbach-Wien** mit den Stationen

Laa, Staatz, Poysdorf, Mistelbach, Ladendorf, Neubau-Kreuzstätten, Schleinbach, Wolkersdorf, Gerasdorf*, Stadlau und Wien

nebst der $4{,}_{68}$ Meilen langen Verbindungsstrecke von **Stadlau** bis **Marchegg** (Station der südöstlichen Linie) mit den Stationen

Gr. Enzersdorf, Siebenbrunn und Schönfeld-Lassee.

Die Stationen Siluwka, Wolframitz, Mühlfraun und Gerasdorf sind zur Zeit für den Güterverkehr nicht eingerichtet, auf allen übrigen Stationen findet dagegen Personen-, Gepäck- und Güterverkehr statt.

Durch Anschluss der neu erbauten Strecken an die älteren Linien, und zwar

in **Strelitz** an die Brünn-Rossitzer und vermittelst dieser an die nördliche Linie,
in **Wien** an die Wien-Neu-Szönyer und
in **Marchegg** an die südöstliche Linie,

bilden nunmehr sämmtliche Linien der K. K. priv. Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft einen zusammenhängenden Bahncomplex. — Berlin, den 31. December 1870.

Nach der Mittheilung der Direction der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn wird die von der Ostrau-Friedlander Eisenbahn-Gesellschaft erbaute, $4{,}_{38}$ Meilen lange Bahn von **Ostrau** nach **Friedland**, deren Betrieb die Kaiser Ferdinands-Nordbahn vertragsmässig übernommen hat, am **1. Januar 1871** für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden.

Die Ostrau-Friedlander Eisenbahn zweigt bei Mährisch-Ostrau, Station der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, von dieser ab und hat ausser der Anschlussstation folgende Stationen:

Ostrau (Stadt) Kunzendorf, Paskau, Karlshütte, Friedek-Mistek, Baschka und Friedland.

Alle Stationen sind für Personen- und Güterverkehr eingerichtet.

Die Ostrau-Friedlander Eisenbahn wird durch die Direction der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Vereine vertreten.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen von Vorstehendem gefälligst in Kenntniss setzen. — Berlin, den 31. December 1870.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Die Eisenbahnen Europas im Jahre 1870
und die Erweiterung ihres Gebietes in den Jahren 1860—1870.*

Wie schon die Jahre 1868 und 1869 in der Geschichte des Eisenbahnwesens einen hervorragenden Platz einnahmen, so hat auch das Jahr 1870 in den drei den modernen Verkehrsmitteln vorzugsweise zugänglichen Erdtheilen, Europa, America und Asien,[1] Eisenbahnwerke entstehen und vollenden sehen, welche jederzeit zu den grossartigsten Erzeugnissen des Unternehmungsgeistes zu rechnen sein werden.

In Europa insbesondere wurde noch zu Schluss des Jahres glücklich die Durchbohrung des Mont Cenis, einer Felsenwand von fast 2 Deutschen Meilen Dicke, vollendet[2] (womit die Eröffnung einer Mont-Cenis-Eisenbahn für das Jahr 1871 gesichert erscheint) und die nächsten Vorbereitungen zur Ausführung der in wirthschaftlicher Beziehung noch wichtigeren St. Gotthardsbahn getroffen. In Verbindung mit der Semmering- und Brennerbahn werden diese Alpenbahnen es ermöglichen, die für die Anfänge unserer Culturentwickelung einst so bedeutungsvollen Alpenübergänge wieder zu Etappen des Welthandels zu machen. — Gleichzeitig ist zu Schluss des Jahres die erste, wenn auch kurze Strecke[3] einer Eisenbahn eröffnet worden, welche ein neues und mächtiges Band zwischen dem Orient und den Industrieländern des Westens schlingen soll; wir meinen die Türkische Eisenbahn, welche von Constantinopel nach Nordwesten führt, während in Rumänien wenigstens Theile der dem gleichen Zweck dienenden Eisenbahn von Bukarest zur Galizischen Grenze (Braila-Buzeo und Bukarest-Plojesti) eröffnet wurden.

Noch wichtiger für die nächste Geschichte unseres Erdtheils möchte sich vielleicht die Vollendung der grossen Eisenbahnlinien des mächtigen Czaren-Reichs ergeben, welche den Norden mit dem Süden, die Ausgänge des Finnischen Meerbusens, Petersburg und Moskau mit Odessa und der Westküste des Schwarzen Meeres verbinden und eine directe Linie von der Norddeutschen Grenze nach Moskau (via Smolensk) an den Don (via Orel), ja bald bis zum mittlern Lauf der Wolga herstellen.

Den stärksten Zuwachs an Eisenbahnen in 1870 weist neben Russland[3a] in Europa das Deutsche Reich und der Oesterr.-Ungarische Kaiserstaat auf, indem gegen 200 Meilen an neuen Bahnlinien hier wie dort eröffnet wurden, eine Zahl, zu welcher sich die Bahneröffnungen keines Vorjahrs erhoben haben.

In dem Deutschen Reiche hat somit trotz des furchtbaren, alle Kräfte in Anspruch nehmenden Kriegs mit Frankreich die Ausdehnung des Eisenbahnnetzes (ebenso wie in Oesterreich) sehr erfreuliche Fortschritte gemacht, während Frankreich, auf dessen Boden der Kampf ausgefochten wird, in der zweiten Hälfte des Jahres 1870, soweit bekannt, nicht mehr als kurze Bahnlinien von zusammen 52 Kilom. (Beauvais-Gournay und Gisors-Gournay) eröffnet hat.[3b]

Ebenso konnte aus England, aber aus anderen Gründen (bereits möglichst weit vorgeschrittene Entwickelung des Englischen Bahnnetzes und geringe Rentabilität desselben), nur die Vollendung wichtiger Bahnlinien in der nächsten Umgebung Londons gemeldet werden.

Italien hat dagegen rüstig am Ausbau seines bereits gut entwickelten Eisenbahnnetzes fortarbeiten können, wenn auch die beabsichtigte Eröffnung des grössten Theils der Ligurischen Eisenbahnen noch nicht zu erreichen war. Dagegen wurde im Norden die Linie Mailand-Vigevano-Asti-Castagnole, im Gebiet der Südbahn die wichtige Querlinie Neapel-Foggia, in Calabrien ein gutes Stück der längs des Golfs von Taranto von dieser Stadt nach Reggio in Bau befindlichen Linie, sowie Theile der Sicilianischen Bahnen vollendet.

Die Niederlande eröffneten Meppel-Groningen, Gouda-s'Gravenhage, Zweigbahn nach Zaandam und Utrecht-Boxtel. Belgien eröffnete nicht weniger als drei neue Verbindungslinien mit Frankreich (Furnes-Dünkirchen, Hazebrouck-Poperinghe, Armentières-Comines) sowie eine neue Verbindungslinie mit den Niederlanden (Selzaete-Terneuse), während Dänemark die Bahnlinie nach Süd-Seeland (Roeskilde-Vordingborg) in Betrieb setzte.

Da unmittelbar nach Jahresschluss es noch nicht möglich ist, eine vollständige Uebersicht über die im Vorjahr in ganz Europa erfolgten Bahneröffnungen und deren Länge zu geben, so müssen wir, um die Fortschritte nachzuweisen, welche der Eisenbahnbau in dem letzten Jahrzehnt gemacht hat, uns für jetzt zunächst darauf beschränken, die Ausdehnung des Europäischen Eisenbahnnetzes von 1860 bis zum Schluss des Jahres 1869, also bis Anfang des Jahres 1870, mitzutheilen.

Staaten	1860 Kil.	1865 Kil.	1869 Kil.		Pr. Mln.
Grossbritannien	16 791	21 386	22 889[4]	=	3 039
Deutschland	11 253	13 472	17 593[5]	=	2 355
Frankreich	9 319	13 570	16 920[6]	=	2 247
Oesterreich	5 402	6 445	8 300[7]	=	1 102
Russland	1 384	3 645	6 996[8]	=	938
Spanien	1 916	4 466	6 947	=	925
Italien	1 705	3 693	5 563[9]	=	737
Belgien	1 729	2 285	3 107[10]	=	412
Schweden	467	1 379	1 703	=	228
Schweiz	963	1 288	1 336	=	178
Niederlande	259	642	1 254	=	159
Luxemburg	—	124	149[11]	=	19
Portugal	131	700	810[11]	=	108
Dänemark	109	419	673[11]	=	89,5
Norwegen	68	241	363[11]	=	48
Europ. Türkei	—	75	288[11]	=	37
Summa	51 496	73 830	94 901	=	12 621,5

Die Eisenbahnen unseres Erdtheiles haben sich hiernach in dem letztverflossenen Jahrzehnt 1860—1869 fast verdoppelt.

Sobald die Bahneröffnungen des Jahres 1870, welche wir jetzt wenigstens für Deutschland und Oesterreich im nachfolgen-

---

* Ein vollständiges Bild des Europäischen Eisenbahnnetzes am 1. Januar 1871 bieten wir in unserer neuesten Karte der Eisenbahnen und Bahngebiete Europas (siehe vorige Nummer) dar.

[1] Was Asien anlangt, so ist die im März 1870 erfolgte Vollendung der Eisenbahn von Bombay nach Calcutta besonders wichtig, welche eine directe Eisenbahnfahrt von der östlichen zu der westlichen Küste Vorderindiens ermöglicht. — In Nordamerica stehen, um den Norden und Süden mit der in 1869 eröffneten grossen Central-Pacific-Bahn zu verbinden, nicht weniger als 300 neue Bahnen in Ausführung in einer Gesammtlänge von gegen 3250 D. Mln., die innerhalb 3 Jahren vollendet sein sollen.

[2] Wir wollen bei dieser Gelegenheit nicht verfehlen, eine irrthümliche Angabe in voriger Nummer (52, S. 872) alsbald zu berichtigen. Wie sich schon aus dem daselbst in Anm. 2 citirten Aufsatz (im Jahrg. 1866, S. 193 unserer Zeitung) über den Mont-Cenis-Tunnel ergiebt, hat dieser Tunnel eine Weite von 8,00 Met. und eine Höhe von 6,30 Met., also 25½ Fuss Weite und 20 Fuss, nicht aber 180 Fuss Höhe, wie S. 872 irrthümlich steht.

[3] Siehe S. 8 dieser Nummer unter Türkei.

[3a] In Russland sind, soweit uns bis jetzt bekannt geworden, in 1870 2570 Werst = 367 Meilen eröffnet worden, nämlich die Finnländische Strecke Lahtis-Wyborg-Riihimäki 391 Werst, Petersburg-Helsingfors 413 W., Rybinsk-Bologoje 240 W., Nowo-Torschok 32 Kilom., Moskau-Smolensk 392 W., von Moskau-Jaroslaw die 199 W. lange Strecke Sergijew-Jaroslaw, Orel-Grjasy 180 W., Tambow-Saratow (bis Umet) 108 W., Kiew-Birsula 440 W. nebst Berditschew-Kischinew 25 W. und Schmerinka-Wolotschisk 150 W.

[3] Ueber die Bahneröffnungen im ersten Halbjahr 1870 und die weiter pro 1870 beabsichtigten siehe die Mittheilungen aus den Geschäftsberichten der Französischen Eisenbahnen in No. 32 S. 574 fg.

[4] Nach der Times siehe S. 149 des Jahrg. 1870 unserer Zeitung: 3039 Preuss. Meilen.

[5] Wir halten uns hier an die Betriebsgebiete der Bahnen, wie sich solche in den Mittheilungen der geschäftsführenden Direction im Jahrg. 1870 No. 2 S. 22 angegeben finden, wonach man, wenn man die nach Anm. 1, 2, 3 zuzuzählenden (5,63 M.) und die nach Anm. 12 und 15 dortselbst (als erst am 1. Januar 1870 eröffneten) abzuzählenden Strecken (10,01 M.) berücksichtigt, 2355,57 Meilen (statt 2359,95, wie S. 22 dortselbst berechnet worden) erhält.

[6] Nach der Statistique centrale des chemins de fer des Französischen Handelsministeriums. Siehe Jahrg. 1870 No. 32 S. 574.

[7] Auch hier ist das Betriebsgebiet der Oesterreichischen Eisenbahn-Verwaltungen gemeint, welches allerdings, nach Rumänien, nicht mit den Grenzen des Kaiserstaats übereinstimmt.

[8] Nach der Russischen Eisenbahn-Statistik. Siehe Jahrg. 1870 S. 22.

[9] Siehe die officielle Angabe des Italienischen Generalcommissariats S. 507 vor. Jahrg. unserer Zeitung. Nach unserer Berechnung 749 geogr. M., während in Behm's geogr. Jahrbuch von 1870 S. 464 das Italienische Bahnnetz von 1869 auf 886 geogr. M. angegeben wird. Vielleicht ist das projectirte Bahnnetz mit in Rechnung gebracht.

[10] Siehe die officielle Angabe in dem Gesetz-Entwurf. No. 22 S. 377 des vorigen Jahrganges.

[11] Nach den officiellen Mittheilungen zu unserem Stations-Register.

den Aufsatz mittheilen können, auch hinsichtlich der übrigen Staaten Europas bekannt sind, werden wir dieselben unseren Lesern darlegen.

Das Gebiet des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach Mittheilung der geschäftsführenden Direction des Vereins umfasste das Vereins-Gebiet am 1. Januar 1871 die Gebiete folgender 78 Bahnverwaltungen in der nachstehend angegebenen Meilenlänge:

NB. Die mit * bezeichneten Bahnen sind Staatsbahnen, die mit ** bezeichneten Privatbahnen in Staatsverwaltung.

No.	Eisenbahnen.	Sitz der Verwaltung	Betriebslänge Meilen	Gegen das Vorjahr	Anzahl der vom 1. Januar 1871 ab bezogenen Zeitungs-Exemplare.
	A. Deutsche.				
1)	Aachen-Mastrichter	Aachen	8,68	—	5
2)	Altona-Kieler u. Schleswigsche	Altona	62,81	—	21
3)	*Badische Staats-E.	Carlsruhe	121,0	+2,03 [1]	33
4)	Bayerische Ostbahnen.	München	81,40	—	26
5)	*Bayerische Staats-E.	München	241,94	+7,07	51
6)	*Bebra-Hanauer und **Hess. Nordbahn	Cassel	39,29	—	13
7)	**Bergisch-Märkische	Elberfeld	90,83	+8,15 [2]	35
8)	Berlin-Anhaltische und Leopoldsbahn	Berlin	49,14	—	23
9)	Berlin-Görlitzer	Görlitz	27,60	—	9
10)	Berlin-Hamburger	Berlin	40,28	+2,09	15
11)	Berlin-Potsdam-Magdeburger	Berlin	19,54	—	7
12)	Berlin Stettiner	Stettin	110,3	+18,43 [3]	25
13)	Braunschweigische Eisenb.	Braunschweig	36,12	—	23
14)	Breslau-Schweidnitz-Freiburger	Breslau	25,72	—0,07	8
15)	Frankfurt-Hanauer	Frankfurt a/M.	5,46	—	4
16)	*Friedrich-Franz-E.	Schwerin	42,61	+27,17	12
17)	Glückstadt-Elmshorner	Glückstadt	4,50	—	4
18)	*Hannoversche Staats-E. und Goslar-Vienenburg	Hannover	109,46 / 1,74	—3,33	32
19)	Hessische Ludwigs-E.	Mainz	45,65	+8,57 [4]	22
20)	Homburger	Homburg	2,41	—	4
21)	Kirchheimer	Kirchheim u. T. in Württemberg	0,87	—	3
22)	Köln-Mindener	Köln	80,68	+1,33 [5]	33
23)	Leipzig-Dresdner	Leipzig	40,53	+10,61	22
24)	Ludwigs-E. (Nürnberg-Fürth)	Nürnberg	0,8	—	3
25)	Lübeck-Büchener	Lübeck	14,60	—	6
26)	Märkisch-Posener Eisenbahn	Guben	36,2	+36,2	10
27)	Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger	Magdeburg	41,52	—	13
28)	Magdeburg-Halberstädter	Magdeburg	51,44	+7,54	13
29)	*Main-Neckar-E.	Darmstadt	11,82	—	6
30)	*Main-Weser-Bahn	Cassel	27,0	—	12
31)	*Nassauische E.	Wiesbaden	27,60	+1,37 [6]	9
32)	*Niederschlesisch-Märkische	Berlin	74,14	—0,26	20
33)	Niederschlesische Zweigbahn	Glogau	9,5	—	5
34)	Nordhausen-Erfurter	Nordhausen	10,13	—	5
35)	Oberhessische	Giessen	19,88	+13,86	7
36)	** Oberschlesische, Breslau-Posen-Glogauer, Stargard-Posener, Neisse-Brieger (6,18 M.) und Wilhelmsbahn (24,71 M.) Zweigbahnen im Oberschles. Bergwerks- und Hüttenreviere	Breslau	115,10 / 12,0	—	34
37)	*Oldenburgische Staats-E.	Oldenburg	20,23	—	7
38)	*Ostbahn, Preuss. Staats-E.	Bromberg	121,27	—	35
39)	Ostpreussische Südbahn	Königsberg i/Pr.	30,20	+0,03	9
40)	Pfälzische Bahnen	Ludwigshafen a/Rh.	42,51	+3,66	35
41)	Rechte Oder-Ufer-Bahn	Breslau	38,64	+9,70 [7]	11
42)	Rheinische	Köln	92,90	+12,63 [8]	46
43)	*Saarbrücker u. **Rhein-Nahe-E.	Saarbrücken	37,01	+2,38	10
44)	*Sächsische Staatsbahnen	Dresden	122,31	—	93
45)	Taunus-E.	Frankfurt a/M.	6,71	—	6
46)	Thüringische und Werra-E.	Erfurt	70,22	+8,91	28
47)	Tilsit-Insterburger	Tilsit	7,16	—	5
48)	*Westfälische	Münster	52,12	—	14
49)	*Württemberg. Staatsbahnen	Stuttgart	144,0	+8,9	34
		Sa. A	2528,87	+168,92	
	B. Oesterreichische.				
50)	Alföld-Fiumaner	Betr.-Direction in Pest	39,68	+26,46	11
51)	Aussig-Teplitzer	Teplitz	10,60	+4,74	5
52)	Böhmische Nordbahn	Prag	18,51	—	7
53)	Böhmische Westbahn	Wien	26,66	—	8
54)	Buschtêhrader	Prag	17,92	+7,00	8
55)	Fünfkirchen-Barcser	Pest	8,97	—	5
56)	Galizische Carl-Ludwigbahn	Wien	61,82	—	15
57)	Graz-Köflacher	Wien	5,24	—	4
58)	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	Wien	105,78	+11,39 [9]	64
59)	Kaiser Franz-Josef-Bahn	Wien	46,01	+10,37	12
60)	Kaiserin Elisabethbahn	Wien	72,80	—0,70	18
61)	Kaschau-Oderberger	Pest	8,32	+4,32	5
62)	Kronprinz-Rudolfbahn	Wien	59,32	+13,47	15
63)	Lemberg-Czernowitz-Jassy E.	Wien	70,27	+9,97	17
64)	Mohács-Fünfkirchener	Wien	8,08	—	5
65)	Oesterr. Nordwestbahn	Wien	17,93	+17,93	7
66)	Oesterr. Staatsbahn-Gesellschaft	Wien	213,5	+38,11	46
67)	Siebenbürger Eisenbahn	Pest	38,21	+10,42	28
68)	Oesterr. Südbahn	Wien	259,50	—	55
69)	Süd-Norddeutsche Verbind.-B.	Wien	30,18	+0,5	10
70)	Theiss-E., Direction in Pest, Verw.-R. in Wien		77,46	—	23
71)	Turnau-Kralup-Prager	Prag	11,44	—	5
72)	Ungarische Ostbahn	Pest	20,07	+20,07	7
73)	*Ungarische Staats-E.	Pest	46,34	+1,45	12
		Sa. B	1274,41	+171,48	
	C. Fremdländische.				
74)	Grand central belge	Brüssel	66,65	+2,92 [10]	16
75)	Lüttich-Mastrichter	Lüttich	3,86	—	4
76)	Niederländische Rhein-E.	Utrecht	28,11	+3,86	15
77)	Niederländische Staats-E.	im Haag	123,81	+12,29 [11]	28
78)	Warschau-Wiener u. Warschau-Bromberger Eisenbahn	Warschau	66,1	—	16
		Sa. C	288,53	+19,07	
		zusammen	4091,81 M.	+359,47	
	Geschäftsführende Direction in Berlin				5.

Dem Vereine sind beigetreten: die Märkisch-Posener, Oesterr. Nordwest- und Ungarische Ostbahn, während in Folge Fusion mit anderen Bahnen die Verwaltungen der Hamburg-Bergedorfer, Mecklenburgischen und Brünn-Rossitzer Eisenbahn ausgeschieden sind.

Hiernach umfasst das Gebiet des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen am 1. Januar c. 4091,81 Meilen (gegen 3732,34 M. im Vorjahre), wovon 2528,87 M. auf Deutschland, 1274,41 M. auf Oesterreich-Ungarn und 288,53 M. auf fremdländische Eisenbahnen entfallen.

Eröffnet wurden im Jahre 1870 innerhalb des Vereins-Gebiets folgende Bahnstrecken:

I. Deutsches Reich.

A. Norddeutschland.

1. Mai für Güterverkehr, am 1. Juni für den Personenverkehr Lübeck-Kleinen (Friedrich-Franz-Eisenb.) 7,9 M.
1. Juli Danzig-Zoppot (Berlin-Stettiner Eisenbahn) 1,5 „
1. September Stolp-Zoppot (Berlin-Stettiner Eisenbahn) 15,9 „
1. Februar Beuthen-Schoppinitz (Rechte Oderuferb.) 2,20 „

[1] Es ist hier die bereits in 1869 eröffnete Linie Rastatt-Gernsbach berechnet, welche bei der Angabe pro 1/1 1869 noch fehlte. — Die im Sommer d. J. eröffnete Linie Mannheim-Carlsruhe 8,4 Ml. ist dagegen noch nicht in Anschlag gebracht da (wie wir erfahren) keine Mittheilung in dieser Richtung bei der geschäftsführenden Direction eingegangen ist.

[2] Odenkirchen-Gladbach 1,0, Schwerte-Arnsberg 5,85 B. Gladbach-Bensberg 0,60, Dahlhausen-Hattingen (eröffnet am 28/12 69) 0,70, zusammen = 8,15 Ml. Dazu kommt jedoch noch: Düsseldorf-Neuss mit Rheinbrücke 0,95, und für den Gütererkehr Dahlhausen-Laer 1,2 M. und Riemke-Herne.

[3] Als alte Bahnlänge wird jetzt 92,9 (früher 91,87) Ml. angegeben, dazu Danzig-Zoppot 1,5 und Stolp-Zoppot 15,9 = 17,4 Ml.

[4] Gr. Umstadt-Babenhausen und Armsheim-Bingen 4,97, Armsheim-Alzey 1,04, Gr. Umstadt-Wiebelsbach und Darmstadt-Ober-Ramstadt 2,18, Rosengarten-Worms 0,38 = 8,57 Ml.

[5] Emscherthalb. 0,84 Ml. und mehrere kleine Zweigbahnen.

[6] Alte Bahnlänge 25,07, dazu Limburg-Hadamar 1,07, Diez-Zollhaus 1,46 = 27,60 Ml.

[7] Ueber Schoppinitz-Dzieditz und Zweigb. ist keine Mittheilung bei der geschäftsführenden Direction eingegangen und ist, wie auf unsere Anfrage uns mitgetheilt wird, die Länge nach dem Situationsplan angegeben. Nach den uns vorliegenden Notizen beträgt die Länge Beuthen-Schoppinitz 2,20, Schoppinitz-Dzieditz und Zweigb. 7,40 Ml.

[8] Hochfeld-Duisburg 0,43, Neuwied-Obercassel (nach dem Fahrplan) 5,88, Call-Gerolstein 6,33 = 12,63 Ml.

[9] Incl. der am 1. d. M. eröffneten Ostrau-Friedlander Bahn, 4,38 Ml.

[10] Das Plus von 2,92 Ml. betrifft Güterzweigbahnen.

[11] Meppel-Groningen 10,2, Wardenburg-Hedel (eröffnet 1/11 69) 1,29, Hedel-Herzogenbusch 0,80 = 12,29 Ml.

24. Juni Schoppinitz-Dzieditz nebst Zweigbahnen an die Warschau-Wiener Bahn, nach Lazisk und verschiedenen Gruben (Rechte Oderuferbahn) . . . . 7,4 M.

26. Juni Frankfurt a/O.-Posen [23,1 M.] und Bentschen-Guben [13,1 M.] (Märkisch-Posener Eisenbahn) . . 36,2 „

21. April Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn (im Betrieb der Leipzig-Dresdner Eisenbahn) . . . . 10,61 „

11. April Gotha-Mühlhausen (Thüringische Eisenbahn) 5,30 „

3. Octbr. Mühlhausen-Leinefelde (Thüring. Eisenb.) 3,61 „

15. März Stendal-Salzwedel (Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn) . . . . 7,6 „

10. October Herzberg-Osterode (Hannoversche Eisenb.) 1,70 „

1. Juni Saarbrücken-Saargemünd (Saarbrücker Eisenbahn) . . . . 2,38 „

1. Februar M. Gladbach-Odenkirchen (Bergisch-Märkische Eisenbahn) . . . . 1,0 „

1. Juni Ruhrthalbahnstrecke Schwerte-Arnsberg (Bergisch-Märkische Eisenbahn) . . . . 5,85 „

27. Juli Düsseldorf-Neuss mit fester Rheinbrücke (Bergisch-Märkische Eisenbahn) . . . . 0,95 „

15. October Bergisch-Gladbach-Bensberg (Bergisch-Märkische Eisenbahn) . . . . 0,60 „

1. Januar Wanne-Münster (Köln-Mindener Eisenbahn) 8,94 „

27. September Emscherthalbahnstrecke Herne-Stadt Castrop (Köln-Mindener E.) . . . . 0,84 „

15. Februar Hochfeld-Duisburg (Rheinische Eisenb.) 0,43 „

11. Juli Neuwied-Obercassel (Rheinische Eisenbahn) 5,88 „

15. November Call-Gerolstein (Rheinische Eisenbahn) 6,33 „

1. November Viersen-Süchteln-Crefeld-Hüls [3,25 M.] und Süchteln-Grefrath [0,84 M.] (Crefeld-Kreis Kempener Industrie-Eisenb.-Ges.) . . . . . . 4,09 „

1. Januar Zweigbahn Limburg-Hadamar (Nassauische Eisenbahn) . . . . 1,07 „

1. Juni Zweigbahn Diez-Zollhaus (Nassauische Eisenb.) 1,46 „

29. Juni Hungen-Nidda (Oberhessische Eisenbahnen) . 1,765 „

29. Juli Grünberg-Alsfeld (Oberhessische Eisenbahnen) 4,94 „

30. October Alsfeld-Lauterbach [2,53 M.] und Nidda-Büdingen [2,64 M.] (Oberhessische Eisenb.-Gesellsch.) 5,17 „

30. November Büdingen-Gelnhausen (Oberhessische Eisenbahnen) . . . . 1,98 „

Ausserdem wurden in Norddeutschland eröffnet, und zwar von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn am 27. Mai Riemke-Herne (? Ml.) für Güterverkehr und am 10. October Dahlhausen-Laer (1,2 M.) ebenfalls für den Güterverkehr, sodann am 6. September die Brölthalbahnstrecke Ruppichteroth-Waldbröl (1,45 M.), sowie am 27. August die Verbindungsbahn zwischen der Hüggelbahn und der Venlo-Hamburger Bahn bei Hasbergen 0,46 M.

B. Süddeutschland.

29. Juni Babenhausen-Gross-Umstadt [1,51 M.] und Armsheim-Bingen [3,46 M.] (Hessische Ludwigsb.) 4,97 M.

1. November Armsheim-Alzey (Hessische Ludwigsbahn) 1,04 „

27. December Gross-Umstadt-Wiebelsbach-Heubach [0,53 M.] und Darmstadt-Ober-Ramstadt [1,65 M.] (Hessische Ludwigsbahn) . . . . 2,18 „

12. August für den Güterverkehr: die Trajectanstalt zwischen Rosengarten und Worms, sowie die Verbindungsbahn vom Rheinufer bei Worms zur Station Worms (Hess. Ludwigsbahn) . . . . 0,38 „

10. Januar die Strecke nach dem Localbahnhof zu Ingolstadt der Bayerischen Staatsbahn . . . . 0,63 „

12. April Ingolstadt-Treuchtlingen (Bayer. Staatsbahnen) . . . . 7,074 „

13. April Winden-Bergzabern (Pfälzische Eisenbahnen) 1,35 „

29. October Alsenzbahnstrecke Hochspeyer-Winnweiler (Pfälzische Eisenbahnen) . . . . 2,31 „

5. Juni Ehingen-Riedlingen (Württemb. Staatseisenb.) 4,3 „

26. Juli für Personen-, am 30. Juli für Güterverkehr Tuttlingen-Immendingen (Württemb. Staatsb.) . . 1,4 M.

15. September Waldsee-Kisslegg (Württemb. Staatsb.) 2,7 „

13. November Mengen-Scheer (Württemb. Staatsbahn) 0,5 „

4. August Rheinbahn Mannheim-Carlsruhe (im Betriebe der Badischen Staatsbahn) . . . . 8,4 „

Sa. I. 188,959 M.

II. Oesterreich-Ungarn.

A. Cisleithanien.

15. September Strelitz-Grussbach [6,61 M.] und Grussbach-Znaim [3,37 M.] (Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft) . . . . 9,98 M.

24. November Wien-Grussbach [12,20 M.] u. Stadlau-Marchegg [4,68 M.] (Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft) . . . . 16,88 „

16. September Valkány-Gr.Szt.Miklós (Secundärbahnstrecke der Oesterreichischen Staatseisenb.-Ges.) . . 3,5 „

16. October Gr.Szt.Miklós-Perjámos (Oesterreichische Staatsbahn) . . . . 2,5 „

27. October Kolin-Jungbunzlau [7,16 M.] und Trautenau-Parschnitz [0,56 M.] (Oesterr. Nordwestbahn) 7,72 „

21. December Grosswossek-Wostromier (Horitz) [6,5 M.], Deutschbrod-Goltsch-Jenikau [5,7 M.] u. Trautenau-Pelsdorf [4,2 M.] (Oesterreichische Nordwestbahn) . . . . 16,4 „

23. Juni Wien-Eggenburg (Kaiser Franz-Josefsbahn) . 10,4 „

1. Juli Mährisch-Schlesische Nordbahnstrecke Nezamislitz-Olmütz-Sternberg (Kaiser Ferdinands-Nordbahn) . . . . 7,01 „

20. December Neumarkt-Ried-Braunau (Kaiserin Elisabethbahn) . . . . 7,80 „

14. December Laibach-Tarvis (Kronprinz Rudolfsbahn) 13,358 „

19. September Karlsbad-Eger (Buschtêhrader Eisenbahn) 7,0 „

8. October Dux-Komotau (Aussig-Teplitzer Eisenbahn) 4,74 „

4. Juni Paskani-Jassy (Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn) . . . . 9,97 „

Ausserdem hat die Galizische Carl-Ludwigsbahn am 22. December die Strecke Zloczów-Tarnopol (? M.) für den Güterverkehr eröffnet.

B. Transleithanien.

4. Januar Zakany-Agram (Ungarische Staatsbahn) . . 13,53 M.

9. Januar Hatvan-Miskolcz (Ungarische Staatsbahn) . 15,12 „

15. März Flügelbahn von Vámos-Györk nach Gyöngyös (Ungarische Staatsbahn) . . . . 1,47 „

16. Juli Csaba-Vásárhely (Alföld-Fiumaner Eisenbahn) 8,64 „

16. November H. M. Vásárhely-Szegedin (Alföld-Fiumaner Eisenbahn) . . . . 3,21 „

20. December Zombor-Essegg [8,69 M.] und Essegg-Villany [5,92 M.] (Alföld-Fiumaner Eisenbahn) . . 14,61 „

28. August Flügelbahn Piski-Petrozsény (Siebenbürger Eisenbahn) . . . . 10,42 „

7. September Grosswardein-Klausenburg (Ungarische Ostbahn) . . . . 20,07 „

1. September Kaschau-Eperies (Kaschau-Oderberger Eisenbahn) . . . . 4,25 „

Sa. II. 210,518 M.

III. Niederlande.

1. Mai für Personen-, am 1. Juni für Güterverkehr Gouda-Haag [s'Gravenhage] (Niederländische Rheinbahn) . 3,86 M.

1. Mai Meppel-Groningen (Niederländische Staatsbahnen) 76½ Kilom. = ... 10,2 „

15. September Hedel-Herzogenbusch (Niederländische Staatsbahn) 6 Kilom. = ... 0,80 „

Sa. III 14,86 M.

Ueberhaupt . . 414,337 M.*

* Excl. der für Güterverkehr eröffneten Strecken Riemke-Herne, Dahlhausen-Laer, Ruppichteroth-Waldbröl, Hüggelbahn und Zloczów-Tarnopol.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

* Vom Kriegsschauplatz. Das Jahr 1870, welches uns neben dem tiefen Sturz des Französischen zweiten Kaiserreichs das Erwachsen Deutschlands aus einem geographischen Begriff zum einheitlichen Staatsleben brachte, ist nicht zu Ende gegangen, ohne uns beim Scheiden einen neuen Erfolg hinterlassen zu haben, der ein überaus wichtiger Ausgangspunct für die nunmehr eröffneten Offensivoperationen gegen Paris, wo doch voraussichtlich die schliessliche Entscheidung des Kriegs liegt, zu werden verspricht. Nachdem die Batterien auf dem Mont Avron am 28. Dec. zum Schweigen gebracht worden waren, gelang es unsern Truppen (Abtheilungen des Sächsischen Armeecorps) am Tage darauf das Plateau selbst zu besetzen, worauf Bondy und der Bahnhof von Noissy le Sec wirksam beschossen werden konnten. Die Beschiessung der feindlichen Position von der Nordostfront von Paris wurde dann seit dem 31. December mit Erfolg fortgesetzt, so dass der Feind seine vorgeschobenen Stellungen vor dieser Front eilig räumte. Am 5. Januar hat dann auch die Beschiessung der Südfront von Paris begonnen.

Auch im Norden von Paris sind die Deutschen Truppen glücklich gewesen, bis gegen Lille und Cambrai stehen die Preussischen Plänkler, der Knotenpunct Busigny (woselbst die Linie von Douai in die Hauptbahn Paris-Erquelines mündet) ist von denselben besetzt. Die Nordbahn-Gesellschaft hat in Folge dessen alle Stationen südlich von Lille geräumt und ihren Gütertransport ganz eingestellt. Dieselbe trifft Vorkehrungen, ihre Bureaux nach Mons (in Belgien) zu verlegen, wohin sie bereits ihr werthvolleres Material geflüchtet hat.

Durch die Capitulation von Mézières, wo unsere Truppen am 2. Januar einrückten, ist die wichtige Linie längs der Belgischen Grenze von Thionville, Montmédy, Sedan, Mézières und weiter westlich bis Hirson, wie auch die von dieser Linie nach Südwesten laufenden Linien Mézières-Rethel-Rheims und Hirson-Vervins-Laon in unseren Besitz gekommen.

Auf die Reclamationen der Französischen provisorischen Regierung, betreffend das Mitführen von Französischen Notablen auf den Eisenbahnzügen in Elsass und Lothringen, soll nach officiöser Mit-

theilung folgende Antwort Deutscherseits erfolgt sein. „Bis zu einem gewissen Puncte können allerdings die Eisenbahnen als Kriegsinstrument betrachtet werden: die Heere bedienen sich derselben theils für den Truppentransport, theils für den von Munition und Lebensmitteln: aber man vergesse nicht, dass ein Eisenbahnzug, während des Krieges ebenfalls Verwundete, Aerzte, Krankenwärter, barmherzige Schwestern und eine Menge Personen enthält, welche ihre Ruhe der Pflege ihrer Freunde und Verwandte geopfert haben. Soll es denn jedem Bandenanführer gestattet sein, die Eisenbahnschienen aufreissen zu lassen zu dem Zweck, den Tod tausender unschuldiger Personen zu verursachen, welche gar nicht zu den Kämpfenden gehören? Von beiden eins: Entweder ist der Angriff gegen die Sicherheit der Eisenbahnen nicht in der Gegend ausgesonnen worden und in diesem Falle laufen die Bürger, welche man aus Vorsicht in den Zug steigen lässt, keine Gefahr; oder aber das Verbrechen gelangt zur Ausführung und in diesem Falle wird das Schicksal der einheimischen Opfer, welches übrigens nicht grausamer als das der Fremden ist, zum blutigsten und schmerzlichsten Beweise der Grösse der Schandthat."

Die Spital- und Krankenzüge haben jetzt eine ausgedehnte Thätigkeit zu entwickeln, ist es ja der Wunsch von so vielen Tausenden, entweder auf heimatlichem Boden Genesung zu finden oder doch dortselbst wenigstens begraben zu werden!

Der Bayerische Spitalzug No. 3 ist am 7. December aus Frankreich wieder nach München zurückgekehrt. Derselbe war weiter vorgedrungen, als irgend ein anderer der zahlreichen nach dem Kriegsschauplatze entsendeten Lazarethzüge; er hat, obwohl nur für eine beschränkte Zahl von Verwundeten, die bisher jemals in einem Zuge vereinigt war, aufgenommen und hat in höherem Maasse als irgend einer seiner Vorgänger mit den Unbilden des Wetters zu kämpfen gehabt. Am 27. November Mittags 12 Uhr hatte dieser aus 24 Wagen und einem Gesammtpersonal von nicht ganz 25 Köpfen bestehender Zug München verlassen. Die ärztliche Leitung hatte der practische Arzt Dr. Merck aus Schweinfurt übernommen, neben welchem die Doctoren Faist aus Schwabing und Maier aus München, sowie verschiedene jüngere Mediciner fungirten. Die militärische Führung war dem Hauptmann Birkmann übertragen. Die Fahrt ging über Stuttgart, Carlsruhe und Strassburg auf der directen Route nach Paris. Nach Strassburg fuhr der Zug nicht hinein, sondern hielt in Königshofen, eine halbe Stunde von der Stadt entfernt. Lüneville, Toul, Bar-le-Duc, Châlons sur Marne wurden passirt. In Blesmes wurde Preussisches Militär beigegeben, welches, nach Troyes bestimmt, die in Blesmes abzweigende Bahn nicht benutzen konnte, da sie in geringer Entfernung von dieser Station durch Franctireurs aufgerissen worden war. Ueber Epernay gelangte der Zug, nachdem er die schwierige und interessante Bahnstrecke von Nanteuil nach La Ferté sous Jouarre, wo bekanntlich zur Umgehung des eingestürzten Riesentunnels eine neue Bahn gelegt worden war, glücklich passirt hatte, am 3. December Mittags 12 Uhr nach Lagny, der bereits innerhalb der Cernirungslinie von Paris liegenden jetzigen Anfangsstation. In wenig mehr als 2 Stunden waren über 400 Verwundete eingeladen, 78 Betten waren belegt und die übrigen Verwundeten waren, so gut es ging, in Sitzcoupés untergebracht. Die Locomotive pfiff und rückwärts ging es wieder, der Heimath entgegen. Noch während der Zug sich langsam in Bewegung setzte, wurden in die offenstehenden Güterwagen einzelne Verwundete hereingeschoben. Jedes freie Fleckchen im Zug sollte ausgenutzt werden, um in dem überfüllten Lagny Platz zu machen. Ueberwiegend enthielt der Zug Württemberger, in zweiter Linie Sachsen, dann auch Preussen vom Schlesischen Armeecorps und einige Franzosen. In Epernay und Bar-le-Duc wurden weitere Wagen mit sitzenden Verwundeten, worunter über 100 Bayern, angehängt, wodurch der Zug allmälig auf die enorme Zahl von mehr als 800 Verwundeten und etwa 80 Wagen anwuchs. In Weissenburg fand die Umplacirung der leichter verwundeten Sachsen und Preussen behufs der späteren Abtrennung vom Zuge statt und in Nördlingen wurde der grössere Theil der Schwerverwundeten ausgeladen. Ueber Donauwörth kehrte der Zug nach München zurück, fast so leer, als er diese Stadt verlassen hatte. Die Norddeutschen waren, soweit sie in Sitzcoupés transportirt werden konnten, in der Nacht vom 5. auf den 6. December in Winden (in der Pfalz) vom Zuge getrennt worden. Die sämmtlichen Württemberger, worunter mehrere Officiere, wurden theils in Gross-Sachsenheim, theils in Ludwigsburg, theils in Stuttgart einer besseren Pflege überliefert. Die Uebrigen waren ausser in Nördlingen auch in Donauwörth und an einigen kleineren Stationen auf dem Wege nach München entlassen worden. — Unter dem Personal hatten sich zum ersten Male 8 Privatpflegerinnen befunden.

Am 14. December kamen 1400 Kranke und Verwundete mittelst Lazarethzugs in Frankfurt a. M. direct von Paris an, wovon einige in Frankfurt verblieben. Am selben Tage Nachmittags trafen nochmals 100 Mann ein, die nach Hannover fuhren; 8 Franzosen kamen in das Lazareth dortselbst.

Mit 232 kranken und verwundeten Sachsen und Preussen langte am 15. December früh 6 Uhr in Bamberg ein Lazarethzug an, wovon 100 Mann für Coburg und 132 für Hildburghausen bestimmt waren.

Nach den Kämpfen von Orléans und vor Paris wie aus Lazarethen wurden 618 kranke und verwundete Soldaten nach Ludwigshafen und weiter nach Hamburg befördert, 330 kamen nach Frankfurt und Hanau, 350 nach Würzburg und Weimar, 467 nach Gotha und Meiningen, 150 nach Worms und Guntersblum, 450 nach Dresden und Görlitz, 498 nach Cassel und Celle, 400 nach Frankfurt, Hanau und Coburg, 440 nach Coblenz.

Am 17. December früh 2 Uhr kam der unter Führung des Oberbauraths Morlok 8 Tage zuvor abgegangene Spitalzug von Lagny nach Stuttgart zurück. Zwei Wagen mit Verwundeten waren in Bietigheim und Ludwigsburg abgehängt worden. Mehrere Officiere wurden in Stuttgart untergebracht. Die übrigen Verwundeten gingen am Morgen nach Gmünd, Reutlingen, Rottweil, Tuttlingen und Horb, die Bayern nach München ab; eine Anzahl kam in Privatpflege, ins Diaconissen- und Gesellenhaus. Am Mittag trafen 83 Bayern und 11 Württemberger nebst 3 Bayerischen Officieren krank und verwundet ein. Sämmtliche Bayern, wie auch weitere 20 am Abend angekommene, gingen weiter.

Ein Spitalzug mit 260 kranken und leichtverwundeten Preussen und Sachsen kam am 17. December Morgens halb 3 Uhr in Bamberg an, wovon 160 Mann nach Gera und 100 Mann nach Zeitz bestimmt waren. Dieselben fanden trotz der frühen Tageszeit vorübergehende ärztliche Behandlung und Erquickung.

Am 18. December ist mit 81 verwundeten Bayern ein Spitalzug in München angekommen und ein Württemberger Spitalzug unter Führung des Baurath Demmler nach Paris abgegangen. Den Zug begleiten 10 Stuttgarter Sanitätsleute. Es ist dies der zwölfte Württemberger Spitalzug, der durch die Stuttgarter Sanitätsmannschaft begleitet wird. Von dieser Mannschaft, die sich freiwillig gebildet und recrutirt hat, ist seit Beginn des Kriegs der Dienst auf dem Stuttgarter Bahnhofe Tag und Nacht ununterbrochen versehen worden, gegen 150 Leute haben der Sache des Vaterlandes theils auf Spitalzügen, theils in Feld- und Vereinsspitälern Dienste geleistet und stets sind frische Kräfte bereit, die Abgehenden zu ersetzen. Der Zug passirte Mittags 1 Uhr Carlsruhe. In Epernay besuchte den Zug der Präsident des Norddeutschen Reichstags, Dr. Simson, welcher an der Spitze der Kaiserdeputation gerade dort verweilte.

Am 19. December Vormittags brachte ein Bayerischer Spitalzug 218 Mann, zum Theil Schwerverwundete, vom Kriegsschauplatze nach Stuttgart. Viele wurden auf dem Bahnhofe dortselbst verbunden. Nachdem Alle entsprechende Pflege gefunden, fuhr der Zug gegen 2 Uhr Nachmittags weiter. Dem um 4 Uhr in Stuttgart ankommenden Schnellzuge war ein Badischer Sanitätswagen mit 5 verwundeten Bayerischen Officieren angehängt.

Ein Krankenzug, der bereits 90 Verwundete in Augsburg abgegeben hatte, kam am 19. December Nachts mit 8 Bayer. Officieren und 120 Soldaten, die grösstentheils leichtverwundet waren, in München an. Die Mannschaft wurde einstweilen im Ostbahnhofe untergebracht.

Am 20. December kam ein mit Heizvorrichtungen versehener Sanitätszug aus Frankreich in Berlin an. Derselbe brachte 208 Kranke. Auf Anordnung des Kriegs-Ministeriums sind nunmehr 5 Sanitätszüge vollständig durch Heizapparate zu Winterfahrten eingerichtet. Ihre Hauptbestimmung ist mittelst regelmässiger Touren aus den in Frankreich befindlichen Deutschen Lazarethen Kranke und Verwundete nach Deutschland zu führen.

In München kam am 21. December mit der Ostbahn der Spitalzug des Hauptmanns Pestalozzi an. Derselbe hat über 500 verwundete Bayern aus Frankreich geführt und deren noch 26 nach München verbracht, während die übrigen auf anderen Stationen abgegeben werden. In der Nacht vom 22. December traf ein Krankenzug mit 214 leicht verwundeten und kranken Bayer. Soldaten in München ein, die einstweilen im Ostbahnhof untergebracht wurden.

Ein Bayer. Spitalzug brachte am 21. December früh 428 kranke und verwundete Bayern und 26 Württemberger nach Stuttgart. Letztere wurden in der Reitercaserne untergebracht, erstere gingen nach München weiter.

Am Freitag Morgen, den 23. December kam ein Bayer. Spitalzug mit über 200 Mann, zum grösseren Theil Bayern, nach Stuttgart; etliche 20 Württemberger blieben in Stuttgart.

Von dem unter dem Baurath Binder am 18. December von Stuttgart abgegangenen Sanitätszug ist am 23. December Abends ein Telegramm eingelaufen, wonach um 3_{20} Nachm. derselbe mit 66 liegenden und 75 sitzenden Verwundeten und Kranken Meaux passirt hat.

Am 23. December Abends ist unter Leitung des Major Göbel von München ein Spitalzug nach Lagny abgegangen.

Am 26. December v. J. kam der vor 8 Tagen abgegangene Sanitätszug unter Baurath Binder früh 6 Uhr nach Stuttgart zurück. Da in Bietigheim und Ludwigsburg eine ziemliche Zahl von Verwundeten abgegeben worden war, so kamen nach Stuttgart nur noch etwa 100 Mann, meist Bayern, die sofort weiter gingen. — Abends passirte ein Bayerischer Spitalzug mit 270 Mann Kranken und Verwundeten Stuttgart.

Mit einem Spitalzug kamen am 26. v. Mts. direct von den Schlachtfeldern bei Orléans 188 grösstentheils schwer verwundete Bayern in Bamberg an, wovon 45 ins dortige Civilkrankenhaus geschafft und die übrigen nach Bayreuth (67), Forchheim (8) und Erlangen (68) gebracht wurden. Mit einem vorher angelangten Zuge (früh 4 Uhr) kamen 298 Mann kranke und verwundete Sachsen und Preussen in Bamberg durch, welche in die Spitäler nach Coburg (149 Mann), Hildburghausen (50) und Meiningen (109) befördert wurden. In den letzten Tagen waren Spitalzüge mit 300 schwerverwundeten und 200 leichtverwundeten Preussen nach Hildburghausen, Meiningen und Altenburg, dann 106 Mann schwerverwundete Sachsen und Peussen nach Leipzig und Dresden und 47 Bayern für die Lazarethe in Lichtenfels, Bayreuth und Hof in Bamberg angelangt.

Ein Bayerischer Spitalzug mit 53 Mann Bedeckung kam am Dienstag (27. December) Nachmittags in Stuttgart durch. — Am 31. December hat die Absendung eines weiteren Spitalzugs von Stuttgart aus stattgefunden.

Norddeutsche Briefe.

(Vom Berliner Eisenbahn-Actienmarkte. Saalbahn. Pommersche Centralbahn. Wagenmangel. Heranziehung der Rheinischen Eisenbahnen zur Communalsteuer. Strafrechtsfall.)

** Berlin, 1. Januar 1871. Die Schlusswoche des so eben abgelaufenen Jahres unterschied sich für den Börsenverkehr der Eisenbahnwerthe kaum merklich von den vorangegangenen Wochen. Die Jahresliquidation war zum grossen Theil bereits anticipirt; der Rest von Engagements, der zu erledigen blieb, war um so geringfügiger, als die Stimmung im December wenig geeignet war, zur Uebernahme neuer Verpflichtungen zum Ultimo zu ermuthigen. Die Regulirung gab demnach nur einen sehr schwachen Impuls; der nahe Zins- und Dividenden-Termin blieb auf das Geschäft gleichfalls ohne wahrnehmbaren Einfluss. Indessen ist doch hervorzuheben, dass in den letzten Tagen des Jahres, zumal nach dem Abschluss der Regulirung, die Tendenz des Marktes allgemein fester wurde. Zwischen der ersten Börse nach dem Weihnachtsfeste und der letzten des Jahres liegen denn auch manche erhebliche Coursbesserungen. Gestiegen sind seitdem Bergisch-Märkische, alte um $1\frac{1}{4}$, junge um $\frac{1}{2}$, Potsdamer um $2\frac{1}{2}$, Köln-Mindener um $1\frac{1}{2}$, Magdeb.-Halberst. um 1, Mainz-Ludwigshafen um 1, Pfälz.-Ludwigsb. um $\frac{1}{2}$, Oberschles. A u. C um 2, Rechte Oder-Ufer- um $3\frac{3}{4}$, Rheinische um $1\frac{1}{4}$ Proc. Rechte Oder-Ufer- waren die einzige Devise, die in der Liquidation fehlte und deshalb um so viel theurer bezahlt werden musste, als die Verkäufer den in Folge der Bestimmung wegen des II. Semester-Coupons ausgeübten Druck nicht zeitig genug zu Rückkäufen benutzt hatten. Gegen die Prioritäts-Stamm-Actien der jungen Bahnen hielt während des grössten Theils der Woche die in unserm vorigen Bericht erwähnte Missstimmung noch an. In den letzten Tagen machte sie einer bessern Meinung Platz, so dass Görlitzer, Halle-Sorauer, Märkisch-Posener, Ostpr. Südbahn fest und höher schliessen. Für Prioritäts-Obligationen, namentlich 5proc., war zu Capitalanlagen in den letzten Tagen etwas regere Frage.

Ueber die **Saalbahn** hat die letzte Nummer dieser Zeitung eine ausführliche Mittheilung gebracht. Zu deren Ergänzung gestatte ich mir anzuführen, dass die Bahn in Grossheringen beginnen, demnächst fortwährend das linke Saalufer über Kamburg, Jena, Kahla und Rudolstadt festhalten und die Saale in der Nähe von Saalfeld überschreiten soll, um sich daselbst mit der Gera-Eichichter Bahn zu vereinigen.

In der am 29. December hier abgehaltenen Generalversammlung der Actionäre der **Pommerschen Centralbahn** (Wangerin-Conitz) wurde zunächst festgestellt, dass das Grundcapital von 7 300 000 Thlr. durch Unterzeichnungen vollständig gedeckt und eine 10proc. Einzahlung den Anforderungen des Statuts entsprechend geleistet ist. Demgemäss durfte die Constituirung der Verwaltungsorgane erfolgen und wurden die Mitglieder des seitherigen Gründungs-Comités als Verwaltungsrath gewählt. Dieser besteht mithin aus den Herren Geh. Ober-Reg.-Rath Wagener, Director der Gewerbebank H. Schuster, Banquier Gust. Oder, Major v. Mellenthin-Falkenburg, Kreisdeputirter v. Bonin, v. Arnim-Heinrichsdorf, Landrath v. Oven-Schlochau, Ths. Williams Esq. in London und Rechtsanwalt Dr. A. Klein in Naumburg a/S. Dem Aufsichtsrathe wurde die Ermächtigung ertheilt, diejenigen Abänderungen des unterm 5. Juli c. Allerhöchst bestätigten Statuts in rechtsverbindlicher Form vorzunehmen, welche durch das Gesetz v. 11. Juni cr. nothwendig werden und welche fast ausschliesslich Formalien zum Gegenstande haben, sowie demnächst die Eintragung der Gesellschaft in das Handelsregister herbeizuführen. Bezüglich der Letzteren machte der Vorsitzende Mittheilungen über eine Entscheidung des hiesigen Stadtgerichts, Inhalts deren die Registrirung der Gesellschaft auf Grund der Allerhöchsten Concessions- und Bestätigungs-Urkunde vom 5. Juli cr. und nach Maassgabe der bis zum Erlasse des Gesetzes vom 11. Juni in Gültigkeit gewesenen Bestimmungen des Handels-Gesetzbuches verweigert worden ist. Die Angelegenheit schwebt gegenwärtig noch im Beschwerde-Wege und behalten wir uns vor, auf diesen interessanten Gegenstand später zurückzukommen. Nach weiterem Berichte des Vorsitzenden über die bisher vom Gründungs-Comité getroffenen Maassnahmen, namentlich über die Ausführung der geometrischen Vorarbeiten auf der ganzen Baustrecke, über einzelne zum Zwecke der Bau-Ausführung selbst getroffene vorläufige Vereinbarungen u. s. w., erklärte die Versammlung ihr Einverständniss mit diesen Arrangements, indem sie gleichzeitig das Gründungs-Comité bezüglich seiner Geschäftsführung dechargirte. In Erledigung des letzten Gegenstandes der Tagesordnung endlich votirte die Versammlung mit dem Ausdrucke ihres Dankes für die $1\frac{1}{2}$jährigen mühevollen Arbeiten des Comités nach § 56 des Statuts die Summe von 40 000 Thlrn. als Gründungskosten. — In der an die General-Versammlung anschliessenden constituirenden Sitzung des Aufsichtsrathes, in welcher 7 der Gewählten anwesend resp. vertreten waren, wurde Geh. Ober-Regierungs-Rath Wagener zum Vorsitzenden und Banquier Oder zu dessen Stellvertreter erwählt. Mit dem Eintritte besserer Jahreszeit soll unverzüglich mit den Erwerbungen an Grund und Boden vorgegangen und der Bau selbst mit voller Kraft in Angriff genommen werden.

Der in Folge der Kriegsverhältnisse hervortretende Mangel an **Betriebsmaterial der Eisenbahnen** hat erkennen lassen, dass auch für die normalen Friedenszeiten nicht alle Bahnen mit dem ausreichenden Material versehen sind. In den Fractionsberathungen des Landtags ist dieser Umstand zur Sprache gekommen und soll darauf gedrungen werden, dass zunächst die Staatsbahnen-Verwaltung die nothwendigen Ergänzungen vornehme. Dr. Hammacher hat demnach die Absicht ausgesprochen, bei Berathung des Budgets der Eisenbahnverwaltungen den Antrag einzubringen: die Staatsregierung aufzufordern, „noch in der gegenwärtigen Session eine Finanzvorlage zum Zweck der Ergänzung und Vermehrung des Betriebsmaterials der Staatseisenbahnen zu machen.

Der Minister des Innern hat in Betreff der **Heranziehung der in der Rheinprovinz belegenen Eisenbahnen zu den Communalsteuern** entschieden, dass der gesammte Reinertrag einer Bahn in der Eigenschaft als Communalsteuerobject auf die einzelnen Stationen nach Maassgabe der bei den letztern aufkommenden Brutto-Einnahme aus dem „innern Verkehr" der betreffenden Eisenbahn vertheilt werden soll.

Ein ehemaliger Stations-Assistent der Oberschlesischen Eisenbahn in Posen hatte unter Mitwirkung eines ehemaligen Ingenieurs der Märkisch-Posener Eisenbahn im August 1869, um die Ueberführung verschiedener für die Märkisch-Posener Bahn bestimmten Locomotiven und Waggons von dem Bahnkörper der Oberschlesischen Bahn nach dem Märkisch-Posener Bahnhof zu bewerkstelligen, vier Schienen aufreissen und eine Curve herstellen lassen, mittelst welcher die Ueberführung ins Werk gesetzt ward. Beide Beamte wurden deshalb auf Grund des § 283 des Strafgesetzbuches wegen Zerstörung des Bahnkörpers in Anklagestand versetzt. Die Criminalabtheilung des Kgl. Kreisgerichts in Posen hat jedoch in diesen Tagen auf Freisprechung erkannt, weil nicht eine Zerstörung, sondern nur eine Aenderung des Geleises zu einem bestimmten Zweck beabsichtigt und ausgeführt worden war. Auch von der wider den Stations-Assistenten gleichzeitig erhobenen Beschuldigung eines Missbrauches seiner Amtsgewalt wurde derselbe freigesprochen.

⊙ Bayern. Die Eröffnung der **München-Simbach-Braunauer Bahn** ist zum 1. März angesetzt. Die Erdarbeiten beim Einschnitt zwischen Walpertskirchen und Obergeiselbach sind nach 3jähriger Arbeit vollendet; die Bahnhofgebäude auf der ganzen Linie von München bis Neuötting sind unter Dach und die Schienen allenthalben gelegt. Die Inncorrection zunächst Marktl (bei der Altinnspitze) sind bald beendigt und gleichfalls das Schienengeleis von Marktl bis Simbach gelegt. Das Etablissement von Cramer-Klett in Nürnberg wird die eisernen Brückentheile für die grosse Brücke bei Braunau rechtzeitig liefern und so das letzte Hinderniss zur Eröffnung dieser Bahn gehoben sein. — Die Eröffnung der Eisenbahnstrecke **Schweinfurt-Kissingen** wird am 1. Mai vor sich gehen.

⊙ Pfälzische Bahnen. In der am 30. v. Mts. abgehaltenen Versammlung des Verwaltungsrathes der Pfälzischen Bahnen in Ludwigshafen wurden die definitiven Bauprojecte für die **Donnersberger und Zellerthalbahn** vorgelegt und erhielten die Genehmigung und wurden der Kgl. Staatsregierung mit Antrag zur Ermächtigung für Einleitung des Expropriationsverfahrens übermittelt. Bezüglich der Baukosten für die Nordbahn an $9\frac{1}{2}$ Mill. Fl. soll das benöthigte Capital in Prioritätsactien zu 5% aufgebracht werden. Die Linie **Lautzkirchen-Blieskastel** bis an die Französische Grenze soll unterbleiben, bis die Territorialverhältnisse mit Frankreich regulirt sind, ferner ist die Linie von **Pirmasens nach Zweibrücken**, ob durch das Rodalber Thal oder über Pirmasens und Hornbach oder durch das Simtener Thal von Neuem in Folge eines Gutachtens eines Ingenieurs, der von der Staatsregierung betraut war, um eine Revision der Linien vorzunehmen, in Frage gestellt.

Oesterreichische Correspondenz.

(**Organisirung der General-Inspection der Oesterr. Eisenbahnen. Kaiserin Elisabethbahn. Oesterr. Nordwestbahn. Ostrau-Friedlander E.**)

Die „Wien. Ztg." enthält im nicht amtlichen Theile einen Artikel, welchem wir Folgendes entnehmen: Mittelst Kaiserlicher Entschliessung vom 6. v. M. wurde die **Organisirung der General-Inspection der Oesterreichischen Eisenbahnen** mit der Bildung zweier selbstständigen Abtheilungen, eine für den Bau, die andere für den Betrieb und die administrative Controle der Eisenbahnen genehmigt. Dieselbe tritt am 1. Januar 1871 in Wirksamkeit. In Folge dessen wird die Bauabtheilung der Generalinspection nachbezeichnete Geschäftsagenten zu besorgen haben: die Begutachtung der einlangenden neuen Bahnprojecte; die Revision der vorgeschlagenen Tracen; die Begutachtung der Ergebnisse der politischen Bahnbegehungen; die Prüfung der Bauverträge und ihrer Behelfe; die Prüfung der vorgelegten Ausführungspläne neuer Linien; die Prüfung der Projecte für Reconstructions- und Erweiterungsbauten bestehender Bahnen und Ueberwachung der Bauausführung, sofern der den Betrieb der betreffenden Bahn überwachende Beamte kein Bauverständiger ist; die Verhandlungen mit den Behörden und Parteien in allen aus Anlass der Eisenbahnbauten an die Generalinspection gelangenden Beschwerdefällen; die Ueberwachung der Ausführung der in Bezug auf den Eisenbahnbau erlassenen Gesetze; die Anstellung und Leitung wissenschaftlicher Studien und Versuche, die sich auf die Construction und Anordnung der Eisenbahnbauten beziehen; Untersuchung neuer Einrichtungen und Erfindungen; die Vorschläge für die Ergänzung des technischen Personals der Generalinspectionsabtheilung für Eisenbahnbau; die Leitung der vom Handelsministerium

angeordneten Tracestudien so wie auch allfälliger Bauausführungen. — In den Geschäftsbereich der Abtheilung für den Betrieb und die administrative Controle der Eisenbahnen gehören: die technisch-polizeiliche Prüfung der zur Eröffnung gelangenden Strecken im Einvernehmen mit der ersten Abtheilung für Eisenbahnbau; die Vornahme der Kessel- und Locomotivproben; die Prüfung des sonstigen Fahrfundus, der Einrichtung, Signalisirung, dann der Instructionen und Vorschriften für das gesammte Executivpersonal; die Beurtheilung der gesammten Aufnahms- und Tarifbestimmungen und Evidenzhaltung derselben; die Prüfung der Fahrordnungen; die Revision der einlangenden Zugsrapporte; die Behandlung der einlangenden Untersuchungen über Unfälle und Störungen im Betriebe; die Evidenzhaltung der Organe des Betriebe und der Militäraspiranten für Eisenbahn-Bedienstungen; die Intervenirung bei den Anforderungen, welche von der Militärverwaltung an die Bahnanstalten gestellt werden; die Erstattung von Aeusserungen über solche den Bahnbetrieb betreffende Angelegenheiten, bezüglich deren die Entscheidung des Handelsministeriums vorbehalten ist oder die von Behörden, den Bahnanstalten oder Parteien unmittelbar an dasselbe gelangen und zur Bearbeitung der Generalinspection zugewiesen werden; die Sammlung und Zusammenstellung statistischer Daten; die Prüfung der Betriebsrechnungen subventionirter oder mit einer Zinsengarantie ausgestatteter Eisenbahnen unter Mitwirkung des betreffenden landesfürstlichen Commissärs; die unmittelbare Ueberwachung des Verkehrs und aller zum eigentlichen Betriebsfache gehörigen Angelegenheiten, sowie auch des Bauzustandes der im Betriebe befindlichen Bahnen; die Beeidigung der neu angestellten Bahnbediensteten; die Vorschläge über Ergänzung des technischen Personals der Generalinspectionsabtheilung für den Betrieb und sonstige Personalangelegenheiten.

Die Kaiserin-Elisbethbahn hat in einem Exposé die Zahl der bis Ende October gegen den Inhalt der Verbands-Beiträge in Deutschland zurückgehaltenen Wagen auf nur 62, der überhaupt im Auslande befindlich gewesenen auf nur 230 ermittelt. Im beschädigten Zustande sind nur drei Wagen zurückgekommen. Diese Zahlen constatiren die argen Uebertreibungen, deren sich Oesterreichische Blätter schuldig gemacht haben. Die Resultate werden bei anderen Bahnen kaum erheblich von diesen Ermittelungen abweichen.

Die General-Direction der Oesterreichischen Nordwestbahn hat nun auch bereits den Fahrplan über die von Iglau aus bis Kollin und Jungbunzlau verkehrenden Züge dem Handelsministerium zur Prüfung und Genehmigung vorgelegt und es wird sonach der Beginn des allgemeinen Personen- und Frachtenverkehrs binnen Kurzem auf dieser ganzen Linie erfofgen. Nach dem vorgelegten Fahrplane werden zwischen Iglau und Kollin ein gemischter Zug und ein Lastenzug mit Personen-Beförderung tour und retour verkehren. Die Züge sind in Anschluss an jene der Staatsbahn und an jene der Kralup-Turnauer Bahn gebracht.

Die $4_{,38}$ Meilen lange Ostrau-Friedlander Eisenbahn mit ihrem Ausgangspuncte Mähr. Ostrau und den Zwischen-Stationen Ostrau-Witkowitz, Kunzendorf, Paskau, Lipinna-Karlshütte, Friedek-Mistek, Baschka wird nach officieller Mittheilung am 1. Januar 1871 dem öffentlichen Verkehre übergeben. Nach dem uns vorliegenden Fahrplane verkehren in jeder Richtung 2 gemischte Züge, welche sämmtlich an die betreffenden Züge der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn Anschluss haben. Den Betrieb der Bahn leitet die Direction der letztgenannten Bahn. Siehe auch die off. Bekanntmachung S. 1.

Directe Verkehre, Zoll- und Tarifwesen.

Zwischen der Station Homburg der Homburger Bahn und den Stationen Giessen, Cassel, Magdeburg, Berlin, Hannover, Harburg, Bremen und Hamburg ist eine directe Personen- und Gepäckbeförderung eingefürt worden.

Mit dem 1. Januar 1871 tritt für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Hessischen Ludwigsb. und der Kgl. Saarbrücken-Trierer, Kgl. Saarbrücker und Rhein-Nahebahn via Bingen mit Aufhebung der seitherigen Tarife vom 1. Juli 1866 nebst sämmtlichen dazu erschienenen Nachträgen und Ausnahmetarifen ein neuer Tarif in Kraft, welcher um 50 kr. käuflich zu haben ist.

Mit dem 1. Februar 1871 wird ein neuer Tarif für den Rheinisch-Belgischen Güterverkehr erscheinen, welcher durch Aenderung der Belgischen Frachten in einigen Classen erhöhte Frachtsätze enthält.

Am 1. Januar c. ist zu dem seit dem 1. Mai 1869 gültigen Tarif und Reglement der Oberschlesischen Eisenbahn für die Beförderung von Frachtgütern, Fahrzeugen und lebenden Thieren ein siebenter Nachtrag in Kraft getreten, welcher einheitliche Tarifsätze für den Verkehr zwischen den Stationen der Wilhelmsbahn und allen übrigen Stationen des Oberschlesischen Eisenbahn-Unternehmens, sowie Tarifermässigungen für die in der S. 9 abgedruckten Bekanntmachung genannten Artikel enthält.

Im Westdeutschen Verkehre werden von nun an Geld- (Gold- und Silber-) Sendungen als Eilgut gegen Bezahlung der gewöhnlichen Eilguttaxe von wirklichem Gewicht übernommen. Der Werth der Sendung muss jedoch declarirt und hierfür eine Versicherungsgebühr von 1 fl. 10 kr. Südd. W. pro Mille für jede 20 Meilen entrichtet werden.

Vom 1. Januar 1871 an treten unter Aufhebung des Tarifs vom 15. October neue Tarife für den directen Güterverkehr zwischen der priv. Buschtěhrader Bahn einer- und den Stationen den Kgl. priv. Bayerischen Ostbahnen via Eger und der k. k. priv. Kaiserin Elisabethbahn via Eger-Passau andererseits ins Leben.

Die Oesterr. Staatsbahn giebt bekannt, dass sie im Einvernehmen mit den betheiligten Bahnverwaltungen folgende Tarife mit 1. Januar 1871 ausser Wirksamkeit setzen wird:

1) Tarif für den directen Frachtgüterverkehr zwischen den Stationen der nördlichen Linie der Oesterr. Staats-, der Turnau-Kralup-Prager, der Süd-Norddeutschen Verbindungs-, der Böhmischen Nord- und Aussig-Teplitzer Bahn unter einander vom 1. Februar 1869.

2) Nachtrag hierzu vom 20. Juni 1870, betreffend die Aufnahme der Station Liebau.

3) Nachtrag hierzu vom 1. October 1870, betreffend die Aufnahme der neu eröffneten Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

4) Tarife für die directe Beförderung von Frachtgütern zwischen Stationen der Böhmischen Nord-, sowie der Turnau-Kralup-Prager Bahn einer- und den Stationen Wien-Marchegg andererseits vom 1. Februar 1869.

5) Tarif für die Beförderung gewisser Artikel zwischen den Stationen der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn: Reichenberg, Langenbruck, Liebenau und Turnau einer- und den Stationen Wien und Marchegg andererseits vom 1. Februar 1869.

6) Specialtarif für Getreide-Mahlproducte, Oelsaamen und Hülsenfrüchte zwischen Stationen der Oesterr. Staats- und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn einer- und den Stationen der Turnau-Kralup-Prager Bahn und der Böhmischen Nordbahn andererseits vom 15. August 1869.

7) Specialtarif für Rohglassendungen von den Stationen Olmütz, Littau und Hohenstadt nach den Stationen Langenau, Haida und Böhmisch-Kamnitz vom 1. März 1870.

Mit dem 1. Januar ist ein Reglement mit Waarenverzeichniss und Tarifsätzen für die directe Beförderung von Gütern etc. zwischen Stationen der Nassauischen und Taunusbahn einer- und den Stationen der Pfälzer Bahnen andererseits zur Einführung gelangt. Exemplare des Tarifs können zum Preise von 36 kr. pro Stück bezogen werden.

Vom 1. Januar ist ein neuer Personen- und Gepäcktarif für den directen Verkehr zwischen Stationen der Berlin-Hamburger Bahn und Friedrich Franz-Josefbahn in Kraft getreten.

Personalnachrichten.

Preussen. Der Regierungsrath Gehlen, bisher Mitglied der Königl Direction der Oberschlesischen Eisenbahn zu Breslau, ist mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Vorsitzenden und administrativen Mitgliedes des Eisenbahn-Commissariats in Coblenz beauftragt worden.

Bayerische Staatsbahnen. Vom 1. Januar 1871 werden unmittelbar zur Generaldirection der Kgl. Verkehranstalten (Betriebsabtheilung) ressortirende Magazinsverwaltungen am Sitze der Eisenbahn-Central-Werkstätten in München, Augsburg, Nürnberg und Würzburg errichtet und zu Vorständen dieser Verwaltungen mit dem Titel „Magazinsverwalter" die Officialen und funct. Materialverwalter: Joseph Fuchs in Bamberg bei der Magazinsverwaltung in Augsburg, Joseph Banzer in München bei der Magazinsverwaltung daselbst, Maurus Schipper in Augsburg bei der Magazinsverwaltung Nürnberg, Theodor Tauber in Würzburg bei der Magazinsverwaltung daselbst befördert. — Bei der Generaldirection der Kgl. Verkehrsanstalten, Telegraphenabtheilung, wurde ein Director als Vorstand dieser Abtheilung aufgestellt und auf diese Stelle mit dem Range und den Rechten eines Collegialdirectors der als Vorstand dieser Abtheilung bereits funct. Generaldirectionsrath Heinrich Gumbart und der Telegrapheningenieur in Würzburg August Stähler zum Telegraphenbezirks-Ingenieur daselbst befördert.

Oesterreich. Am 17. December d. J. wurden die Actiengesellschaft und der Verwaltungsrath der 1. Ungarisch-Galizischen Eisenbahn constituirt, die Protocollirung der Firma bei dem k. k. Handelsgerichte in Wien veranlasst, dann zum Präsidenten der Verwaltungsrathes Sr. Excellenz Herr Johann Graf Waldstein und zum Vice-Präsidenten Herr Moritz Ritter von Krainski gewählt. In der 1. Sitzung des Verwaltungsrathes wurden gemäss § 66 der Statuten die Herren Verwaltungsräthe Sigmund Ritter von Kozlowski, Eugen von Rembielinski und Wilhelm von Glaser in den Directions-Ausschuss gewählt.

Ausland.

—*i*— **Die Montcenisbahn.** Turin, 1. Januar. Es ist nicht allzulange her, dass Eisenbahnen in Italien noch zu den Mythen gehörten. In jener Zeit lebte in Piemont ein armer Civilingenieur-Assistent, der an den Strassen arbeitete, welche über die Alpen hinwegführen. Dieser arme Mensch litt an einer fixen Idee; er wollte einen Tunnel durch den Montcenis bohren und so Savoyen und Piemonte verbinden. Und er rechnete und rechnete und meinte endlich, es bedürfe nur eines Tunnels von 400 Met. Das war freilich ein arger Rechnungsfehler! Aber der Gedanke trug doch seine Früchte.

Unter Carl Albert ward 1844 der Belgische Ingenieur Manss nach Piemonte berufen, um den erwähnten Gedanken wieder aufzunehmen und er that es, indem er den Vorschlag machte, eine Maschine anzuwenden, die mit einer Art von Messern das Gestein bearbeiten sollte. Loch sollte neben Loch und nur das dazwischen stehen gebliebene Gestein durch Keile gesprengt werden. Pulver wollte Mauss nicht anwenden, nur Wasser und legte deshalb auch weniger Werth auf die Ventilation. Stephenson fand die Idee köstlich, aber dabei blieb es. Ein Versuch mit dem Ventilations-System Grandis, Someillier und Grattoni misslang. Grattoni war mit Cavawe bekannt. Der griff die Sache wieder auf und nun gelangen die Versuche mittels comprimirter Luft. Aber noch blieben grosse Schwierigkeiten; doch der Ingenieur Coppi besiegte auch sie.

Die Arbeiten hatten im Jahre 1857 begonnen und waren am 25. December 1870 vollendet; ein Riesenwerk liegt vor uns.

Nichts war interessanter als eine Einfahrt in den Stollen, der von hunderten von nackten Teufeln belebt war, nackt oder doch halb nackt, weil die Höhe der Temperatur sie hinderte, sich stärker zu bekleiden. Man fuhr auf Rollwagen ein, wie in Bergwerken und je mehr man sich den Arbeitsplätzen näherte, desto stärker ward das Geräusch der Maschine, welche mit unwiderstehlicher Kraft ihre scharfen Stahlmeissel in das Gestein trieben, während nebenan hundert Hauer den Rest beseitigten. Dazwischen donnerte es wieder einmal durch die nur von kleinen Lampen erhellte Finsterniss. Es war eine Mine gesprengt worden. Das System der Ventilation war im höchsten Grade bewundernswerth. Vor den Eingängen in den Stollen befanden sich die riesigen Cylinder, in denen so viel Luft comprimirt ward, als in langen Röhren den Arbeitern zugeführt werden musste, damit sie ohne Beschwerde arbeiten konnten. Die Meisselmaschinen dagegen wurden durch Dampfkraft in Bewegung gesetzt und arbeiteten mit solcher Ruhe und Sicherheit, dass Unglücksfälle zu den grössten Seltenheiten gehörten.

Am 26. v. Mts. telegraphirten Grattoni und Someillier an den Ministerpräsidenten von Bardonneche aus: „die letzte Mine sprang um 4 Uhr 45 Minuten und öffnete eine prächtige Bresche. Etwa 3000 Arbeiter, an ihrer Spitze die Ingenieurs, durchschritten sie unter dem Rufe: „Es lebe Italien! Es lebe Victor Emanuel! Der Ministerpräsident antwortete sofort mit einer ehrenvollen Anerkennung der Ingenieure, die das Riesenwerk begonnen und vollendet.

⊙ Türkei. Am 23. und 24. December v. J. hat der Sultan die Inauguration des ersten Abschnittes des Rumelischen Eisenbahnnetzes vorgenommen. Derselbe geht von Constantinopel aus und führt auf einer Entfernung von 10 Kilom. nach der ersten Station: Kutschuk-Tschekmedje. — Im Uebrigen schreitet der Bau der Türkischen Bahnen rasch vorwärts. Im Mai v. J. sind für die meisten Strecken nur erst die Vorstudien gemacht worden und gegenwärtig sind sie grösstentheils tracirt, während an manchen Strecken sogar schon der Oberbau in Angriff genommen ist. Die Detail-Tracirungen der Strecken Adrianopel-Philippopel-Tatar-Bazardschik-Sarambeg und Adrianopel-Enos sind ganz vollendet und die Projecte dieser Strecken hat die Türkische Regierung genehmigt. Die 100 Kilom. lange Strecke Constantinopel-Adrianopel wird baldigst zur vollen Ausführung kommen, da bereits, wie oben bemerkt, die Theilstrecke Constantinopel-Kutschuk-Tschekmedje dem Verkehre übergeben wird. Diese Linie durchbricht die Mauer Constantinopels beim Thore der sieben Thürme und führt die Wagentrains an der Südseite der Hauptstadt längs der Küste des Marmarameeres. Die gerade Linie über Ejub nach dem Goldenen Horn hatte technische und andere Schwierigkeiten, namentlich weil bei Ejub Kaiserliche Schlösser und Stiftungen liegen, deren Terrain man nur schwer durchschneiden kann. Der Waarenbahnhof ist zwischen den beiden Brücken am Goldenen Horn zur Seite des Handelshafens, der Personenbahnhof unterhalb der unteren Brücke angelegt. Was die übrigen Strecken anbelangt, so werden die Strecken Philippopel-Somkovo-Köstendil-Wranja und Philippopel-Nischa im Laufe dieses Jahres zur Ausführung gelangen, dagegen wird die Inangriffnahme der Albanisch-Bosnischen Linien, namentlich der Linien Sophia-Kostendil und Uesküt-Wranja-Pristina erst nach Vollendung dieser Strecken stattfinden. Durch die neue Hafenanlegung bei Bujuk-Tschekmedje (südwestlich von Kutschuk-Tschedmedje) wird dem Orienthandel eine grosse Erleichterung im Verkehre zu Theil werden, indem hernach die daselbst ausgeschifften Waaren durch die vorüberlaufende Eisenbahn sogleich ihre rasche Weiterbeförderung erfahren werden. Ein grosser Theil des Directions-Personals wird von Constantinopel nach Adrianopel übersiedeln.

Telegraphenwesen.

Submarine Telegraphenlinie von Ostsibirien nach den Chinesischen und Japanesischen Gebieten. Dem Russ. Regierungs-Anzeiger zufolge ist die Legung der genannten Telegraphenlinie nunmehr der hierfür gebildeten Telegraphen-Gesellschaft gestattet und ihr das zum Bau der nöthigen Stationen erforderliche Terrain verwilligt worden. Die Japanische Regierung hat den Schutz und die Erlassung der Vorschriften zu diesem Behufe zugesagt, resp. die gerichtliche Verfolgung derer, welche das Kabel beschädigen. Die Gesellschaft behält die Benutzung des Telegraphen 30 Jahre lang. Auch hat die Japanische Regierung zugesagt, geborene Japaner zu Beamten zuzulassen.

Miscellen.

Ueber Luftballons als Communicationsmittel hat Rudolf Rigler im Wiener Gewerbeverein u. a. Folgendes vorgetragen:

„Fast täglich lesen wir in den Journalen Auszüge von Briefen, die mittelst Luftballon aus Paris befördert wurden. Bald ist's ein ballon libre, nämlich ein bloss mit Briefsäcken beschwerter, — bald ein ballon monté, das ist ein bestiegener, von Menschen und Brieftauben begleiteter Ballon, der mit mehr oder weniger Glück auf Französischen, Belgischen, Deutschen oder sogar Norwegischen Boden niederfiel.

Die Brieftauben haben wie bekannt die Bestimmung, nach erfolgtem Niedergange des Ballons nach Paris zurückzufliegen und hoch über die Häupter der Deutschen Belagerungs-Armee den Bericht über das Schicksal der Ballonreisenden zu überbringen.

Was die Briefsäcke des Ballons anbelangt, so ist nicht minder aus den Journalen bekannt, dass die Französische Generalpostdirection sich nunmehr vollkommen dieses aerostatischen Communications-Auskunftsmittels bemächtigt hat: sie hat ihre eigenen Postaerostaten, giebt besondere Briefmarken für die Luftpost aus, und auch der Staatsvorbehalt wird als eine Art Luftpostregal auf Briefe, Zeitungen und Drucksachen ausgeübt, abgesehen von der Expeditionscensur, der die Druckschriften noch insbesondere vor Abstempelung von Seite der Regierung unterworfen sind.

Die Briefe sind in der Regel auf das Minimum des zur Ertheilung von Nachrichten erforderlichen Gewichtes beschränkt und bestehen zumeist aus feinen Streifen Papiers, auf welche der Correspondent seine Mittheilungen schreibt, ja unter Umständen werden sehr umfangreiche Gemeinde-Publicationen und Depeschen, deren Inhalt kein Geheimniss ist, gleich unmittelbar auf den Ballon geschrieben.

Und trotz dieser Sorgfalt für möglichst geringe Belastung betragen die von den Pariser Ballons transportirten Briefsäcke nicht selten mehrere Centner, was auch gar nicht zu verwundern ist, wenn man bedenkt, dass Paris fast täglich ½ Million Briefe und Zeitungen nach auswärts zu versenden gewohnt war. Briefe und Zeitungen durchschnittlich zu ½ Loth gerechnet, machen ja allein 37 Centner per Tag aus.

Die Zahl der Passagiere, welche per ballon monté von Fall zu Fall mit specieller Erlaubniss der Regierung, thatsächlich also mit Passirschein in die Luft sich aus Paris entfernen, beläuft sich einschliesslich der Aeronauten auf 3—6. Glücklicher Weise ist bei diesen Transporten noch kein schwerer Unfall vorgekommen, es wäre denn der eine, dass hin und wieder ein Ballon ein paar Kilometer zu früh, d. h. noch auf Preussischem Occupationsgebiete zu Boden sank.

Das Gerücht von Wurfgeschützen zur Beschiessung der Pariser Luftfahrten sogenannter Ballonskanonen mit vertical gestelltem Rohre ist wohl selbst zumeist nur ein Schreckschuss, denn auf ein Treffen der Luftballons kann bei dem Widerstande der Luft gegen das Geschoss und bei der beliebigen Höhe, in welcher sich die Aeronauten halten können, dann bei den Sinnestäuschungen durch Bewegung und Strahlenbrechung ja doch in der Regel nicht gerechnet werden.

Die Gondel- oder Korbplätze werden überhaupt nur in dem Falle an Privatpersonen überlassen, wenn die Regierung derselben nicht für ihre Emissäre bedarf. Der für einen Gondelplatz bezahlte Fahrpreis betrug in einem durch die Presse bekannt gewordenen Falle nicht weniger als 3000 Francs, — jedenfalls ein kostspieliges Fahrbillet von 800 Thlrn. für eine Reise, deren Richtung man nur beiläufig nach dem Winde bemessen kann, der eben bläst, und deren Gefahren der Passagier ganz mit dem Aeronauten theilt.

Von allen Communicationen ist den Parisern nur der eine Ausweg nach oben durch die Luft geblieben, und dieser eine hat sich durch den Feind unbeschränkt erwiesen. Der Franzose, der sich so leicht in jede Lage zu schicken weiss, hat denn auch rasch seinen Pariser Luftschiffdienst organisirt, und was für die persönliche Eitelkeit der Nation unter den gegenwärtigen Umständen gewiss characteristisch ist, er hat auch schon eine complete Aeronauten-Uniform ausgedacht und in Vollzug gesetzt.

Ausser verschiedenen anderen Luftschiffunternehmungen ist sofort eine Gesellschaft zusammengetreten, welche alle drei Tage regelmässige Ballonfahrten, gleichsam Messagerien durch die Luft abzufertigen gedenkt, und selbst ein Schraubenballon (von Smitter) figurirt in dem Programm, womit auch Güter von ausserhalb nach Paris regelmässig überbracht werden sollen. Diese Vorgänge erinnern lebhaft an die einstigen ersten Anfänge regelmässiger Ordinari- und Diligence-Postfahrten; übrigens wer kann heute beurtheilen, welche Entwickelung die Luftdiligence in 50 bis 100 Jahren gewonnen haben werde? Auch von Seite der Französischen Regierung selbst wurde bereits zu Händen des Herrn Dupuy de Lome ein Credit von 40 000 Francs zur Anfertigung von Luftballons angewiesen, und ein ständiges Comité von Physikern ist ernannt mit der Aufgabe, Studien zur Vervollkommnung des Luftschiffwesens zu machen.

Man war bisher gewohnt, die Luftschifferei vorwiegend als ein schwindelhaftes Spiel mit dem Zufall oder als eine Art Seiltänzer-Speculation auf die Schaulust des Publicums zu betrachten, und nach all den abenteuerlichen Erfahrungen, die man mit Luftschiffahrtprojecten gemacht hatte, erschien ein solches Vorurtheil nicht ohne Berechtigung. Angesichts der Nothlage von Paris und des thatsächlichen Nutzens, welchen die Aerostatik nunmehr der belagerten Hauptstadt bereits gebracht hat, ist die Sache jedoch unstreitig in ein neues Stadium getreten, in das Stadium der Qualification eines öffentlich habilitirten und selbstständigen, obgleich den Transportunternehmungen der anderen Elemente noch keineswegs ebenbürtigen Geschäfts."

Briefkasten.

An die Betriebs-Direction der Rumänischen Eisenbahnen in Galatz: Ihren Wechsel richtig erhalten. Den erbetenen Mittheilungen über Ihr Bahnnetz und Ihre Bahneröffnungen sehen wir noch entgegen.

Direction der Köln-Mindener E., der Oldenburg. E., Dux-Bodenbach, Redaction der Zeitschrift für Capital u. Rente, Baron W. in Lindau, Herrn Schramm in Offenbach: Die bestellten Exemplare unserer neuesten Karte der Eisenbahnen Europas resp. der Russischen Eisenbahnen an Sie abgeschickt.

OFFICIELLER ANZEIGER.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Vom 2. Januar a. fut. ab und während des ganzen Monats Januar werden die alsdann fälligen

Zins-Coupons der 4% Prioritäts-Actien und $4^1/_2$% Prioritäts-Obligationen unserer Gesellschaft, sowie die von früheren Fälligkeitsterminen bis jetzt nicht abgehobenen,

in den Vormittagsstunden der Wochentage von 9—12 Uhr in unserer Gesellschafts-Haupt-Casse, am Askanischen Platz No. 6 hierselbst, eingelöst werden.

Es wird gebeten, diesen Coupons nur **einen** Nachweis über die **Stückzahl** und den **Werth** derselben, nach den verschiedenen Kategorien event. gesondert beizufügen.

In **Leipzig** geschieht die beregte **Einlösung** in den Wochentagen **vom 2. bis incl. 16. Januar fut.**, bei unserer Gütercasse auf dortigem Bahnhofe.

Berlin, den 2. December 1870.

Die Direction.

Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

Bei der heute in Gegenwart zweier Notare stattgehabten zweiten Ausloosung der zu amortisirenden Obligationen der Prioritäts-Anleihe unserer Gesellschaft vom Jahre 1867 sind folgende Nummern gezogen worden:

102 — 156 — 160 — 379 — 878 — 1114 — 1268 — 1518 — 1772 — 2143 — 2316 — 2603 — 2619 — 2651 — 2814 — 2925 — 3274 3534 — 3667 — 3680 — 3793 — 4188 — 4388 — 4515 — 4707 — 5163 — 5230 — 5293 — 5349 — 5736 — 5787 — 5881 — 6139 — 6222 — 6472 — 6844 — 6882 — 6883.

Die Auszahlung des Nennwerthes dieser Obligationen findet vom **1. Juli ds. Js.** an bei der Hauptcasse unserer Gesellschaft auf dem hiesigen Bahnhofe an allen Wochentagen, Vormittags von 10 bis 12 Uhr und bei der Norddeutschen Bank in Hamburg gegen Einlieferung der Obligationen nebst Talons und der Zinscoupons No. 10 bis 12 statt.

Von der ersten Verloosung ist die Prioritäts-Obligation No. 2100 zur Einlösung noch nicht präsentirt.

Die eingelösten Prioritäts-Obligationen nebst dazu gehörigen Coupons und Talon sind unter notarieller Assistenz am heutigen Tage verbrannt worden.

Lübeck, den 2. Januar 1871.

Die Direction.

Main-Neckar-Bahn.

Die Lieferung von 4 gekuppelten Schnellzugslocomotiven nebst Tendern soll auf dem Submissionswege vergeben werden.

Fabrikanten, welche sich betheiligen wollen, werden ersucht, ihre Offerten bis zum **20. Januar 1871 Vormittags 10 Uhr** bei uns einzureichen, da alsdann die Eröffnung derselben, der die Submittenten beiwohnen können, in unserem Dienstlocale dahier stattfinden wird.

Die Anerbietungen sind mit der Anfschrift:

„Submission auf Lieferung von vier Locomotiven nebst Tendern"

zu versehen und versiegelt einzureichen.

Programme sowie Zeichnungen sind bei unserem Secretariat dahier auf frankirte Anfragen kostenfrei zu erhalten.

Darmstadt, den 14. December 1870.

Direction der Main-Neckar-Bahn.

Rheinische Eisenbahn.

Submission.

Wir bedürfen für den Betrieb unserer Traject-Anstalt Rheinhausen-Hochfeld

zweier Zugseile von je 2200 Fuss Rh. Länge,
eines Leitseiles von 1200 Fuss Rh. Länge.

Die Bedingungen für die Lieferung dieser Seile liegen auf unserem technischen Centralbüreau — Trankgasse No. 49 hierselbst — zur Einsicht offen oder können von dort gegen Erstattung der Druckkosten bezogen werden.

Wir ersuchen die Offerten auf das Ganze oder auf Theile der Lieferung

bis zum 15. Januar k. J. Abends

mit entsprechender Aufschrift versiegelt und portofrei an uns einzusenden.

Cöln, den 27. December 1870.

Die Direction.

Oberschlesische Eisenbahn.

Vom **1. Januar k. J.** tritt zu dem seit dem 1. Mai pr. gültigen Tarif und Reglement für die Beförderung von Frachtgütern, Fahrzeugen und lebenden Thieren auf den unter unserer Verwaltung stehenden Eisenbahnen ein siebenter Nachtrag in Kraft, welcher einheitliche Tarifsätze für den Verkehr zwischen den Stationen der Wilhelmsbahn und allen übrigen Stationen des Oberschlesischen Eisenbahn-Unternehmens, sowie Tarifermässigungen für

Wein in Fässern,
Barytweiss (Blancfix),
Därme, frische und gesalzene,
Moos,
Porzellan,
Stärke,
Rüben, frische Zuckerrüben, auch Rübenpressrückstand und Rübenabfälle

enthält.

Druck-Exemplare des Tarifnachtrages sind bei allen diesseitigen Stations-Cassen zum Preise von $2^1/_2$ Sgr. pro Stück käuflich zu haben.

Breslau, den 27. December 1870.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Pfälzische Eisenbahnen.

Die unterfertigte Direction vergiebt an Materialien zur Uniformirung des Personals pro 1871 im Wege der öffentlichen Submission, als:

circa 4000 Ellen ordinär graues Tuch,
„ 1200 „ feines „ „
„ 500 „ wollblaues Doppeltuch,
„ 1000 „ naturell graues Tuch,
„ 100 „ hellblaues Tuch,
„ 50 „ schwarzes Tuch,
„ 600 „ feines wollblaues Tuch,
„ 4000 „ blaue Leinwand für Blousen,
„ 200 „ Silberborten,
„ 300 „ Silberlitzen.

Uebernahmslustige werden eingeladen, ihre Offerten mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Uniformgegenständen"

bis zum **14. Januar 1871, Abends 6 Uhr,** verschlossen und franco bei unterfertigter Direction einzureichen.

Zugleich mit Einreichung der Submissionen für obige Materialien, müssen genaue, nach den Submissionen zu bezeichnende Muster hierher franco abgegeben werden.

Muster liegen bei der Kleiderverwaltung zu Ludwigshafen zur Einsicht offen, woselbst auch die Lieferungsbedingungen bezogen werden können.

Die Submittenten bleiben bis zum 31. Januar 1871 an ihre Angebote gebunden.

Ludwigshafen, den 2. Januar 1871.

Die Direction.
v. Jaeger.

Königl. Preussische Ostbahn.

Am 16. Januar d. J. wird der Betrieb auf der Eisenbahnstrecke **Schneidemühl-Flatow, Dirschau-Pr. Stargardt** und **Insterburg-Gerdauen** nach folgendem Fahrplan provisorisch eröffnet.

A. Schneidemühl-Flatow.

Richtung Schneidemühl-Flatow. Stationen		Gemischter Zug 5 U.	M.
		Morgens	
Schneidemühl	Abfahrt	7	30
Flatow	Ankunft	8	51

Richtung Flatow-Schneidemühl. Stationen		Gemischter Zug 4 U.	M.
		Vormittag	
Flatow	Abfahrt	9	59
Schneidemühl	Ankunft	11	15

B. Dirschau-Pr. Stargardt.

Richtung Dirschau-Pr. Stargardt. Stationen		Gemischter Zug 18 U.	M.
		Morgens	
Dirschau	Abfahrt	8	36
Pr. Stargardt	Ankunft	9	42

Richtung Pr. Stargardt-Dirschau. Stationen		Gemischter Zug 5 U.	M.
		Nachmitt.	
Pr. Stargardt	Abfahrt	12	22
Dirschau	Ankunft	1	21

C. Insterburg-Gerdauen.

Richtung Insterburg-Gerdauen. Stationen		Gemischter Zug 2 U.	M.
		Nachmitt.	
Insterburg	Abfahrt	3	25
Gerdauen	Ankunft	5	10

Richtung Gerdauen-Insterburg. Stationen		Gemischter Zug 5 U.	M.
		Abends	
Gerdauen	Abfahrt	6	39
Insterburg	Ankunft	8	30

Sämmtliche Züge befördern Personen in allen vier Wagenclassen. Auf den Stationen sind besondere Fahrpläne ausgehängt.

Bromberg, den 2. Januar 1871.

Königliche Direction der Ostbahn.

Alle Herren Bahnhofsvorsteher und Güterexpeditionen werden hierdurch höflichst ersucht, den (grün angestrichenen) Wagen No. 123 der Nordh(ausen)-Erf(urter) Eisenbahn, gefüllt mit Liebesgaben, mit 2 Schlössern versehen und für die Truppen bei Versailles und Orléans bestimmt, auf ihren Bahnhöfen gefälligst suchen und recht schleunig an den Herrn Betriebs-Inspector in Weissenburg (Elsass) senden, die Auffindung aber demselben telegraphisch anzeigen zu wollen.

Genannter Wagen ist der Nacht des 18/19. ds. Ms. von Weissenburg in einem leeren Wagenzuge nach Deutschland gegangen.

Weissenburg, 23. November 1870. **Der Delegirte des Deutschen Hülfsvereins, London.**

Börsen: Berlin, Basel, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, Paris, Wien = B., Ba., F., H., L., P. u. W.
*Papiere, deren Zinsen vom Staate garantirt sind.

Coursblatt vom 31. December 1870.

Redigirt von R. Grossschupf.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Düsseldorf	4	B.	81	%
do. II. Emiss.	4	B.	79½	% à 200 u. 100 Thlr.
do. III. Emiss.	5	B.	87	%
Aachen-Mastricht	4½	B.	74	%
do. II. Emiss.	5	B.	82	% à 500, 200, 100 Thlr.
do. III. Emiss.	5	B.	82	%
Alföld-Fiumaner	5 i.S.	W.	88	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Altona-Kiel	5	L.	—	% à 500 u. 100 Thlr.
Annaberg-Weipert	5	L.	84	% à 100 Thlr.
Aussig-Teplitz	5i.S.	L.	88	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.	5i.S.	L.	—	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1868	5i.S.	L.	82	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Bergisch-Märkische	4½	B.	90½	%
do. II. Ser.	4½	B.	89	%
do. III. Serie * 3¼	3½	B.	72¾	%
do. III. Serie B. * 3¼	3½	B.	72¾	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. IV. Serie	4½	B.	88½	%
do. V. Serie	4½	B.	88	%
do. VI. Serie	4½	B.	86½	%
do. Nordbahn	5	B.	95	%
do. Düsseldorf-Elberfeld	4	B.	80	%
do. do. II. Ser.	4½	B.	87	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. Dortmund-Soest	4	B.	80¼	%
do. do. I. Ser.	4½	B.	87	%
Berlin-Anhalt	4	B.	86½	% à 500 u. 100 Thlr.
do.	4½	B.	90½	%
do. Lit. B.	4½	B.	90½	% à do.
Berlin-Görlitz	5	B.	96	% à 100 Thlr.
Berlin-Hamburg I. Emiss.	4	B.	82¾	% à 500, 200, 100 und 50 Thlr.
do. II. Emiss.	4	B.	82¼	%
Berlin-Potsdam-Magdbg. A. u. B.	4	B.	83	% à 200, 100 u. 25 Thlr.
do. C.	4	B.	83	%
do. D.	5	B.	97	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
Berlin-Stettin	4½	B.	89	% à 200 Thlr.
do. II. Emiss. * 3½	4	B.	78	%
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	78	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. IV. Emiss. * 3½	4½	B.	88¼	%
do. VI. Emiss. * 3½	4	B.	78	%
Böhmische Nordbahn	5 i.S.	W.	92	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Böhmische Westbahn *	5 i.S.	W.	92	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1869 *	5 i.S.	W.	91¾	% à do. = do. i. S.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	4½	B.	87	% à 500 und 100 Thlr.
do. Emiss. 1868	4½	B.	87	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
Brünn-Rossitz	5i.S.	L.	79	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Buschtêhrader (Böhm. Nordwestb.)	5i.S.	L.	79¾	% à 100 Thlr.
Chemnitz-Würschnitz	4	L.	—	% à 100 Thlr.
Cöln-Crefeld	4½	B.	90	% à 100 Thlr.

Eisenbahn-Priorit.-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Cöln-Minden	4 1/2	B.	90	%
do. II. Emiss.	5	B.	98	%
do. do.	4	B.	82 1/4	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. III. Emiss. * 3 1/2	4	B.	80	%
do. do. Lit. B * 3 1/2 u. B^a	4 1/2	B.	89 1/2	%
do. IV. u. V. Emiss. * 3 1/2	4	B.	80	%
Cosel-Oderberg I. u. II. Ser.	4	B	79 1/2	% à 100 u. 50 Thlr.
do. III. u. IV. Emiss.	4 1/2	B.	85 1/2	%
Dux-Bodenbach	5 i.S.	L.	74 1/2	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Fünfkirchen-Barcser*	5 i.S.	W.	88 1/2	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Galizische Carl-Ludwigbahn*	5 i.S.	L.	83	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.*	5 i.S.	L.	80 5/8	% à do. = do. i. S.
Gloggnitzer	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 100 fl. C.-M.
Graz-Köflach	4 1/2 i.S	L.	74	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Hessische Ludwigsbahn	4 1/2	F.	94 1/4	% in fl. S. W. à 175 und 350 fl.
do. do.	4	F.	83	% in Thlr. à 105 kr.
do. do.	5	F.	98 1/2	% à 200 Thlr. à 105 kr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	C.M. 5	W.	90 1/2	fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M. à 1000, 500, 1000.
	ö.W. 5	W.	86 1/2	do. pr. 100 fl. ö. W.
ditto	5 i.S.	W.	104 1/2	do. pr. 100 fl. ö. W. i. S.
Kaiser Franz-Josephsbahn*	5 i.S.	W.	93 3/4	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn*	5	W.	—	do. pr. 100 fl. C. M.
ditto*	5 i.Silb.	W.	93	do. pr. 100 fl. ö. W. à 300 fl.
ditto* Emiss. 1862	do.	W.	92	fl. ö. W. pr. 100 fl. ö. W.
ditto* Emiss. 1869	do.	W.	99 1/2	fl. ö. W. pr. do. à 200 fl. i. S.
Kaschau-Oderberg*	5 i.S.	W.	87	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Kronprinz Rudolfsbahn*	5 i.S	W	89 1/2	% à 300 fl. ö. W. i S.
Leipzig-Dresden	3 1/2	L.	99 1/2	% à 100 und 50 Thlr.
do. von 1854	4	L.	91 3/4	% à 100 Thlr.
do. von 1860	4	L.	86	% à 100 Thlr.
do. von 1866	4	L.	82 1/2	% à 100 u. 500 Thlr.
do. von 1869	5	L.	99 3/4	% à do.
Lemberg-Czernowitz*	5 i.S.	L.	—	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.*	5 i.S.	L.	72	% à do. = do. i. S.
do. -Jassy* III. Em.	5 i.S.	L.	70 7/8	% à do. = do. i. S.
Ludwigshafen-Bexbach	4 1/2	F.	94	%
do.	4	F.	—	% à 1000, 500 u. 100 fl. S. W.
do.	5	F.	—	%
Magdeburg-Halberstadt	4 1/2	B.	90	% à 100 Thlr.
do. do. v. 1865	4 1/2	B.	88	% à 100 u. 500 Thlr.
do. do. v. 1870	5	B.	95 3/4	% à do. u. do.
do. Wittenberge, Stamm	3	B.	65 3/4	% à 200 Thlr.
do. do. Priorit.	4 1/2	B.	90	% à 100 Thlr.
Magdeburg-Leipzig I. Emiss.	4	L.	85	%
do. II. Emiss.	4	L.	80	% à 100 Thlr.
do.	4 1/2	L.	88 1/8	%
Mähr.-Schles. Centralbahn	5 i.S.	W.	84 1/4	% à 300 fl. ö. W. i. S.
Niederschlesisch-Märkische I. Ser.	4	B.	84 1/4	%
do. II. Ser.	4	B.	82	%
do. conv. I. u. II. Ser.	4	B.	84 1/2	% à 62 1/2, 100 u. 500 Thlr.
do. III. Ser.	4	B.	79 1/2	%
do. IV. Ser.	4 1/2	B.	88 1/2	%
Niederschles. Zweigbahn Lit. C.	5	B.	94 1/2	% à 100 Thlr.
do. Litt. D.	5	B.	94 1/2	% do.
Oberschlesische A.	4	B.	82	%
do. B.	3 1/2	B.	75	%
do. C.	4	B.	81 1/8	%
do. D.	4	B.	81 1/8	% à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. E.	3 1/2	B.	73	%
do. F.* 3 1/2	4 1/2	B.	88 5/8	%
do. G.	4 1/2	B.	87 1/2	%
do. H.	4 1/2	B.	87	%
do. von 1869	5	B.	96	% à 100 Thlr.
do. Brieg-Neisse	4 1/2	B.	86	% à 100 Thlr.
do. Cosel-Oderberg	5	B.	94 7/8	% à 100 Thlr.
Oesterr. Nordwestbahn*	5 i.S.	W.	93 1/4	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Oesterr. Staats-Eisenbahn*	3	W.	134	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do. Emiss. 1867*	3	W.	131	fl. ö. W. pr. do. à do.
Oesterr. Südbahn* (Lombard.)	3	W.	113 1/2	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do.*	5 i.S.	W.	89 1/4	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. Bons 1875—76	6	W.	231 1/2	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
Ostpreuss. Südbahn	5	B.	90 1/2	% à 500 u. 100 Thlr.
Ostrau-Friedland	5 i.S.	L.	71 1/4	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Pardubitz-Reichenberg	5	W.	—	% fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M.
do.*	5 i.S.	W.	94	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Rheinische	4	B.	80 1/4	%
do.*	3 1/2	B.	77 1/2	% à 250, 200 u. 100 Thlr.
do. III. Emiss. v. 1858—1865	4 1/2	B.	87 1/2	%
do.*	4 1/2	B.	—	%
Rhein-Nahe Bahn*	4 1/2	B.	88	% à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. II. Emiss.*	4 1/2	B.	88	%
Russische* (Mosco-Rjäsan)	5	B.	87	% à 200 ,,
do. * (Rjäsan-Kozlow)	5	B.	83 1/8	% à 200 ,,
do. * (Kozlow-Woronesch)	5	B.	83 1/8	% à 200 Thlr.
do. * (Jelez-Woronesch)	5	B.	82 3/4	% à 136 Thlr.
do. * (Jelez-Orel	5	B.	82 3/4	% à
do. * (Kursk-Charkow)	5	B.	82 3/4	% à
do. * (Kursk-Kiew)	5	B.	83	% à 1000, 500 u. 200 Thlr.
do. * (Schuja-Ivanovo)	5	B.	82 3/4	% à
do. * (Poti-Tiflis)	5	B.	83	% à 680 u. 136 Thlr.
Ruhrort-Crefeld-Gladbach	4 1/2	B.	87	%
do. II. Emiss.	4	B.	79	% à 200 und 100 Thlr.
do. III. Emiss.	4 1/2	B.	87	%
Schleswigsche v. Altona-Kiel abgest.	4 1/2	L.	—	% à 1000, 500, 200, u. 100 Thlr.
I. Siebenbürger*	5 i.S.	W.	86 3/4	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Stargard-Posen	4	B.	80	%
do. II. Emiss.	4 1/2	B.	88 1/4	% à 100 und 50 Thlr.
do. III. Emiss.	4 1/2	B.	88 1/4	%
Theissbahn*	5 i.S.	W.	—	% à
Thüringische I. Emiss.	4	L.	82 1/2	%
do. II. Emiss.	4 1/2	L.	91	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. III. Emiss.	4	L.	82 1/4	%
do. IV. Emiss.	4 1/2	L.	91	%
Turnau-Kralup-Prag.	5 i.S.	L.	81 3/4	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1870	5 i.S.	L.	79 3/4	% à do. = do.
Ungarische Nordostbahn*	5 i.S.	W.	83	% à 300 fl. ö. W. i. S.
Ungarische Ostbahn*	5 i.S.	W.	83 1/2	% à 300 fl. ö. W. i. S.
Warschau-Terespol*	5	B.	82 1/2	% à 1000 u. 100 S.R. = 107 Thlr.
Warschau-Wien	5	B.	83	% à 500 u. 100 Thlr.
Werrabahn*	5	L.	85 1/2	% à 500, 200 u. 100 Thlr.

Eisenbahn-Stamm-Actien	Dividende und Zinsen in % 1864	1865	1866	1867	1868	1869	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	0	0	0	0	1	1/2	4	B.	32	% à 200 Thlr.
Alföld-Fiumaner*	—	—	—	—	5	5	5	W.	168 3/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Altenburg-Zeitz Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	—	5	L.	80 3/4	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	11 1/3	10	9	5	6	7	4	B.	113	% à 100 Spec. = 150 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	6 13/29	7 1/4	4 3/4	5 1/2	6	7 1/4	4	B.	100 1/4	% à 250 fl. holl. = 145 Thlr.
Aussig-Teplitz	9 [illegible]	9 1/3	8 1/4	10	10	10	5	L.	126 1/2	Thlr. pr. 150 fl. C.M. à 200 fl. C.M.
do. Emiss. 1869	—	—	—	—	5	5	5	L.	121 1/2	Thlr. p. 150 fl. C.-M. à 200 fl. C.-M.
Bayerische Ostbahn*	5	5 3/4	6	7	7 3/4	7 3/4	4 1/2	F.	123	% à 200 fl. S. W.
Bergisch-Märkische	7 1/2	9	8	7 1/2	8	8 1/2	4	B.	118	% à 100 Thlr.
Berlin-Anhalt	11 5/6	13	13 1/3	13 7/12	13 7/12	13 7/8	4	B.	197	% à 200 ,,
Berlin-Görlitz	—	—	—	—	0	1	4	B.	57	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	5	5	5	5	5	5	B.	87 7/8	% à 200 ,,
Berlin-Hamburg	10	9 1/2	9	9 1/2	9 1/2	10 1/2	4	B.	152 1/4	% à 200 ,,
Berlin-Potsdam-Magdeburg	16	16	16	16	17	18	4	B.	224	% à 100 ,,
Berlin-Stettin	7 5/6	8	8 7/12	8	8 1/6	9 1/6	4	B.	132 1/4	% à 200 ,,
Böhmische Nordbahn	—	—	—	—	5	3 1/2	5	W.	125	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W.
Böhmische Westbahn* 5 2/10	5	5	5	5	6	7 1/4	5	W.	239 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Breslau-Schweidnitz-Freib.	8 2/3	9	9 1/6	8	8 1/3	8 1/3	4	B.	108 1/2	% à 200 Thlr.
do. neue	—	—	—	—	—	5	5	B.	98	% à 200 Thlr.
Brünn-Rossitz Stamm-Prior.	6	6	4	6	6	6	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. C.M.
Buschtěhrader	9 13/14	9 13/14	9 13/14	10 5/32	12 5/21	12 5/21	5	W.	748	do. pr. 500 fl. C.M.
Chemnitz-Würschnitz	9 1/3	11	8	6 1/2	7	7 1/2	4	L.	130	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden*	15 5/6	17 2/3	9 1/12	8 11/20	8 1/12	8 9/10	4	B.	134	% à 200 ,,
do. Lit. B.	—	—	—	—	—	5	5	B.	97 1/2	% à 200 ,,
Crefeld-Kreis Kempen	—	—	—	—	—	—	5	B.	—	% à 100 ,,
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	—	6	B.	—	% à 100 ,,
Dux-Bodenbach	—	—	—	—	—	5	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Frankfurt-Hanau	5 1/2	5 1/2	5 4/5	6 1/10	6 3/10	6 1/2	3 1/2	F.	—	% à 250 fl. S. W.
Fünfkirchen-Barcser*	—	—	—	—	5	5	5	W.	158	fl. ö. W. pr. 200 ö. W. i. S.
Galizische Carl Ludwigb.* 5 2/10	9	5	6 1/20	9 1/2	7	7	5	W.	238 1/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Glückstadt-Elmshorn	0	0	0	0	0	0	4	H.	—	% à 150 Thlr.
Graz-Köflach	5	3	2 1/2	4 1/4	7	10	oh.Z	W.	246	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Halle-Sorau-Guben	—	—	—	—	—	4	4	B.	43	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	5	5	B.	71	% à 200 Thlr.
Hamburg-Bergedorf	10 1/3	9 2/5	8 5/6	9 1/6	9 5/6	10 3/5	4	H.	—	% à 300 B. M. = 150 Thlr.
Hannover-Altenbeken	—	—	—	—	—	5	5	B.	48 1/2	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	5	5	B.	70	% à 200 Thlr.
Hessische Ludwigsbahn	7 1/2	8	7 3/4	8 1/2	9	9 1/2	4	F.	135	% à 250 fl. S. W. u. 200 Thlr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	14 3/8	13	13 3/4	15 10/21	19 3/4	20	5	W.	205	fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M. à fl. 1000, 500, 200 C. M.
Kaiser Franz-Josephsb.*	—	—	—	—	5	5	5	W.	188 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn*	5	5	5	5		8 1/5	5	W.	214 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. C.M.
do. Linz-Budweis	—	—	—	—	—	5	5	W.	182 3/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Kaschau-Oderberg*	—	—	—	—	—	5	5	W.	92	fl. ö. W. pr. eingez. 60 fl. ö. W.
Kronprinz Rudolfsbahn* 5 2/10	—	—	—	—	5i.S.	5	5	W.	161 3/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz. i. S.
Leipzig-Dresden	20	23	20	25	28 1/2	14	4	L.	213 1/2	% à 100 Thlr.
Lemberg-Czernowitz-Jassy*	—	—	7	7		7	5	W.	188	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Löbau-Zittau Lit. A.	1/2	0	0	1/2	2	3	4	L.	71 3/8	% à 100 Thlr.
do. Lit. B.	4	0	0	4	4	4	4	L.	89 3/4	% à 25 ,,
Ludwigsh.-Bexbach (Pfälz. L.-B.)*	9 1/5	10	10 2/5	9 2/3	11 1/5	10 3/10	4	F.	163 1/2	% à 500 fl. S. W.
Lübeck-Büchen	4 1/2	3 5/8	4 13/24	4 3/4	5		4	H.	—	% à 200 ,,
Magdeburg-Halberstadt	25	15	14	13	15	10 1/2	4	B.	—	% à 100 Thlr.
do. Lit. B.	—	—	—	3 1/2	3 1/2	3 1/2	3 1/2	B.	67 1/4	% à 100 ,,
Magdeburg-Leipzig	18 3/4	20	20	18	19	14 1/2	4	L.	188	% à 100 ,,
do. Lit. B.*	4	4	4	4	4	4	4	L.	—	% à 100 Thlr.
Mähr.-Schles. Centralbahn	—	—	—	—	—	—	5	W.	143	fl. ö. W. pr. 200 fl. i. S.
Märkisch-Posener	—	—	—	—	—	4	4	B.	34 1/2	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	5	5	B.	60	% à 200 ,,
Münster-Hamm*	4	4	4	4	4	4	4	B.	86	% à 100 ,,
Neust.-Weissenburg* (Pfälz. Max.)	4 1/2	4 1/2	5 1/10	5	5 1/2	5 4/10	4 1/2	F.	108 1/4	% à 500 fl. S. W.
Niederschlesisch-Märkische*	4	4	4	4	4	4	4	B.	87	% à 100 Thlr.
Niederschles. Zweigbahn	4 1/12	3 2/3	5 1/2	3 3/4	4 1/3	5	5	B.	91 1/2	% à 100 ,,
Nordhausen-Erfurt*	—	—	—	—	—	4	4	B.	64	% à 100 ,,
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	5	5	B.	63 1/2	% à 100 u. 500 Thlr.
Oberschlesische Lit. A. u. C.	10	11 2/3	12	13 2/3	15	13 1/2	3 1/2	B.	175	% à 100 ,,
do. * Lit. B.	10	11 2/3	12	13 2/3	15	13 1/2	3 1/2	B.	158	% à 100 ,,
Oberhessische*	—	—	—	—	—	3 1/2	3 1/2	F.	66 1/4	% à 350 fl. S. W.
Oesterr. Nordwestbahn*	—	—	—	—	—	5	5	W.	194 1/2	fl. ö. W. p. 200 fl. ö. W. i. S.
Oesterr. Staats* 5 2/10 (Oest. Franz.)	5	5	7	8 1/2	10 1/2	12	5	W.	378 1/2	fl. ö. W. pr. Stück von frs. 500.
Oesterr. Südbahn* (Lombard.)	8	7 1/2	7 1/2	6 3/5	6 3/5	5	5	W.	179 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Ostpreuss. Südbahn	—	—	—	—	—	0	4	B.	29 1/4	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	5	5	—	—	5	5	B.	57 5/8	% à 200 Thlr.
Ostrau-Friedland	—	—	—	—	—	—	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Pardub.-Reichenb.* (S.-Nd.-V.-B.)	4 1/2	4 1/2	4 4/10	5	5	5	4 1/2	W.	167 1/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Pfälz. Alsenzb.* m. 60% Einz.	—	—	—	—	4	4	4	F.	85 3/4	% à 500 fl. S. W.
Pfälz. Nordb.*	—	—	4	4	4	4	4	F.	—	% à 500 fl. S. W.
Rechte Oderufer	—	—	—	—	—	5	5	B.	78 3/4	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	5	5	B.	94	% à 200 ,,
Rheinische	6	7	6 1/2	7 1/2	7 1/3	7 4/5	4	B.	116 3/4	% à 250 ,,
do. Stamm-Prior.	6 1/4	7	6 1/2	7 1/2	7 1/3	7 4/5	4	B.	—	% à 250 ,,
do.* Lit. B.	—	—	—	—	—	4	4	B.	79	% à 250 ,,
Rhein-Nahe-Bahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	23 1/2	% à 200 ,,
Russische Bahnen*	5	5	5	5	5	5	5	B.	88 5/8	% à 125 Rb. = 134 Thlr.
I. Siebenbürger*	—	—	—	—	5	5	5	W.	165	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Stargard-Posen*	3 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	3 1/2	B.	92	% à 100 Thlr.
Stuhlweissenburg-Raab-Graz*	—	—	—	—	—	—	5	W.	158 3/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Taunusbahn	7 1/5	8	3 1/5	7	7 1/5	8 1/5	oh.Z	F.	338	fl. S. W. pr. 250 fl. S. W.
Thüringische	8	8 1/3	7 2/3	8 1/2	9	8 3/4	4	L.	132	% à 100 Thlr.
do. II. Emiss. m. 70% Einz.	—	—	—	—	5	5	5	L.	126	% à 100 ,,
do. Em. v. 1868 (Gotha-Leinef.)*	—	—	—	—	4	4	4	L.	77	% à 100 ,,
do. Litt. C (Gera-Eichicht)*	—	—	—	—	—	4 1/2	4 1/2	L.	84 1/8	% à 100 ,,
Theissbahn* 5 2/10	5	5	5	5	19 3/4		5	W.	224	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Turnau-Kralup-Prag.	—	—	5	6	7	7	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
K. Ung. priv. Nordostbahn*	—	—	—	—	5		5	W.	157	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
I. Ungar.-Galizische*	—	—	—	—	—	—	5	W.	153 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Ungar. Ostbahn*	—	—	—	—	—	5	5	W.	85 3/4	fl. ö. W. p. eingez. 80 fl. i. S.
Warschau-Terespol*	—	—	—	—	—	5	5	B.	82	% à 100 S.-R. = 107 Thlr.
Warschau-Wien	7 11/12	8 1/3	8 1/3	8 1/3	6 2/3	9 7/12	5	B.	60 5/8	Thlr. pr. 60 Rub.
Werrabahn (beschränkt gar.)	2 6/10	2 2/3	2 6/10	2 6/10	2 1/4	1 1/3	4	B.	—	% à 100 Thlr.
Schweizer Centralbahn	5 60	5 60	5 6/10	5 6/10	6 2/5		oh.Z	Ba.	—	fs. pr. 500 fs. Einz.
do. Nordostbahn	7	8	8	7 1/2	8		,,	Ba.	—	fs. pr. 500 ,, ,,
Vereinigte Schweizerbahnen	—	—	0	0	0		,,	Ba.	—	fs. pr. 500 ,, ,,
Schweizer Westbahn	—	—	0	0	0		,,	Ba.	—	fs. pr. 500 ,, ,,
Französische Orléans	20	11 1/5	11 1/5	11 1/5	11 1/5	11 1/5	oh.Z	P.	—	fs. pr. 500 fs. Einz.
do. Nordbahn	16 3/4	17 7/8	17 1/2	18	15 1/4	16 3/4	,,	P.	—	fs. pr. 400 ,, ,,
do. Ostbahn	6 3/5	6 3/5	6 3/5	6 3/5	6 3/5	6 3/5	,,	P.	—	fs. pr. 500 ,, ,,
do. Südbahn	8 1/2	8 1/2	8	8	8	8	,,	P.	—	fs. pr. 500 ,, ,,
do. Westbahn	7 4/5	7 1/2	7	7	7	7	,,	P.	—	fs. pr. 500 ,, ,,
Paris-Lyon-Mittelmeer	13	12	12	12	12	12	,,	P.	—	fs. pr. 500 ,, ,,

PRIVAT-ANZEIGEN.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 2.

Erscheint
jeden Freitag.
Viorteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
Adolph Refelshöfer
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins

1871.

Inserate
werden à 1½ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1800 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Elfter Jahrgang.

Leipzig, den 13. Januar 1871. (Schluss der Nummer: 12. Januar, Vormittags 11 Uhr.)

Inhalts-Verzeichniss pro 1870 liegt dieser Nummer bei; das Titelblatt ist der Beilage angedruckt und abzuschneiden.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach erfolgter Amortisation der in Händen von Privaten befindlich gewesenen Actien der **Hamburg-Bergedorfer** Eisenbahn ist Letztere in das Eigenthum des Hamburgischen Staats übergegangen und die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft hat zu bestehen aufgehört.

Die bisher von der Direction und dem Ausschusse dieser Gesellschaft ausgeübte Verwaltung ist auf die „Finanz-Deputation der freien und Hansestadt Hamburg" übergegangen. Dieselbe theilt der unterzeichneten Direction mit: da der Betrieb der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn an die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft verpachtet sei und das bisherige Pachtverhältniss unverändert fortgesetzt werde, auf eine fernere Theilnahme am Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen verzichten zu müssen, und ersucht uns ferner, von dem Austritte des bisherigen Vereins-Mitgliedes,

der Direction der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn-Gesellschaft zu Hamburg,

Act zu nehmen. Wir bringen dies zur Kenntniss aller, zum Vereine gehörigen Eisenbahn-Verwaltungen.

Berlin, den 4. Januar 1871.

Nach der Mittheilung der Königl. General-Direction der Sächsischen Staats-Eisenbahnen ist die **Löbau-Zittauer** Privat-Eisenbahn, welche bisher unter Staatsverwaltung stand, durch Ueberlassungs-Vertrag vom 8. December v. J. mit dem **1. Januar 1871** in das Eigenthum des Sächsischen Staats übergegangen.

An demselben Tage hat auch die Löbau-Zittauer Eisenbahn-Gesellschaft zu bestehen aufgehört und deren Bahn ist integrirender Theil der Sächsischen Staatsbahnen geworden.

Da die Löbau-Zittauer Eisenbahn schon seither durch die Eingangs genannte General-Direction im Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen vertreten wurde, so tritt in dem Verhältnisse dieser Bahn zum Vereine und in demjenigen der General-Direction zu demselben eine Aenderung nicht ein.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen von dem Besitzwechsel der Löbau-Zittauer Eisenbahn gefälligst Kenntniss nehmen. — Berlin, den 5. Januar 1871.

Da in unserer Bekanntmachung vom 9. November v. J. (No. 46 der Eisenbahn-Zeitung pro 1870) erwähnte Bauwerk, der Viaduct bei Alzey, ist nach der Mittheilung des Verwaltungsraths der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn vollendet und seit dem **27. December** v. J. eine directe Eisenbahn-Verbindung zwischen **Bingen** und **Worms** via Alzey hergestellt worden.

An demselben Tage wurde ferner die $0{,}_{53}$ Meilen lange Strecke von **Gross-Umstadt** nach **Wiebelsbach-Heubach** (ohne Zwischenstation) und die $1{,}_{65}$ Meilen lange Strecke **Darmstadt-Ober-Ramstadt** mit den Stationen:

Rosenhöhe, Nieder-Ramstadt-Traisa und Ober-Ramstadt

dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

Berlin, den 5. Januar 1871.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

*Vom Kriegsschauplatz. Mit dem Beginn des Angriffs auf Paris hat unsere gesammte Kriegführung unleugbar einen neuen Aufschwung genommen. Die langen Vorbereitungen haben einen Angriff ermöglicht, der Paris in grossartiger Ausdehnung fast von allen Seiten umfasst, und die Beschiessung der Südforts, mit welcher ein Bombardement der südlichen Theile der Stadt selbst verbunden ist, schreitet so günstig fort, dass wir ein baldiges Ergebniss erwarten dürfen.

Unterdessen haben auch die mächtigen Anstrengungen, welche gemacht wurden, um mittelst Eisenbahntransports aus Deutschland die Lücken unserer Heere auf feindlichem Boden zu ergänzen, bereits ihre Wirkung kundgegeben. Nicht blos vor Paris[1], sondern im Westen, Norden und Osten Frankreichs stehen unsere Armeen kampfbereit zu neuen schweren Schlägen gegen die in Eile neuformirten Streitkräfte des Feindes und im Norden und Westen (in den letzten Tagen auch im Osten) sind diese Schläge zum Theil bereits gefallen.

Zunächst hat Prinz Friedrich Carl (dessen Armee[2] durch einen Truppenwechsel vor Paris und Heranziehung frischer Heerkörper von dort in einen sehr schlagfertigen Zustand versetzt worden ist) seine Operationen gegen den General Chanzy wieder eröffnet. Ohne den beabsichtigten Französischen Angriff abzuwarten, ist derselbe aus seiner Stellung an der Loire bei Vendôme selbstsiegreich gegen le Mans vorgegangen, wohin sich die geschlagenen Franzosen zurückzogen.

Im Süd-Osten ballten sich grosse Französische Heeresmassen zusammen, um die Belagerung von Belfort zu stören und in das Departement der Vogesen einzubrechen. Nachdem constatirt war, dass bedeutende feindliche Streitkräfte bei Besançon sich concentrirten, dass der Privatverkehr auf der Bahnstrecke Lyon-Besançon völlig eingestellt und dass sogar Theile der I. Französischen Loirearmee unter Bourbaki per Bahn über Lyon nach Osten transportirt seien, hat das 14. Armeecorps unter General von Werder die vorgeschobenen Positionen bei Dijon und Langres aufgegeben und sich auf der Linie Vesoul-Montbeliard concentrirt, um jeden Versuch einer Entsatzoperation auf Belfort durch Zusammenwirken des v. Werder'schen, v. Zastrow'schen und Treskow'schen Corps energisch entgegentreten zu können, wie solches bereits am 9. d. M. bei Villersexel (südwestlich von Belfort) siegreich zur Ausführung kam.

Zur Unterstützung unserer Heere sind folgende Bahnlinien in den occupirten Gebietstheilen Frankreichs neuerdings eröffnet worden: 1) Rouen-Amiens, 2) Amiens-Creil-Senlis-Crepy-en-Valois, 3) Beauvais-Creil, 4) Laon-La Fère, 5) Châtillon sur Seine-Nuits (Ravières), 6) Mühlhausen-Dammerkirch[3], und sind auf diesen Eisenbahnrouten Eisenbahn-Posttransporte unter Begleitung von Post-Conducteuren bezw. Feldpostschaffnern eingerichtet worden. Welch grosse Wichtigkeit diese Bahneröffnungen haben, ergiebt sich daraus, dass die unter 1, 2 und 3 genannten Linien, welche mittelst der, soviel uns bekannt, erst von unseren Ingenieuren neu eröffneten kurzen Nordbahnstrecke Senlis-Crepy bei Crepy resp. Creil unmittelbar an die Linie Nancy-Châlons-Rheims-Soissons-Severan anstossen, eine ununterbrochene Eisenbahnverbindung mit Amiens, Rouen und Beauvais herstellen, während die Linie unter 4 die nicht unwichtige Festung La Fère in dieses Eisenbahnnetz einbezieht, die unter 5 das occupirte Französische Bahnnetz südwärts bis nach Nuits ausdehnt (in dessen Nähe bei Montbard am 8. d. M. ein Angriff Garibaldinischer Freischaaren zurückgeschlagen wurde), während die Linie unter 6 den Bahnverkehr möglichst nahe an die Festung Belfort heranbringt.

Auch wurde die bisher mit Pferden befahrene Eisenbahn von Versailles nach Chartres am 5. d. M. zum ersten Male wieder mit einer Locomotive und zwar mit derselben Locomotive befahren, für deren mühsame Herschaffung per Achse ein Bayerischer Ingenieur das Eiserne Kreuz erhalten hat. Sie nimmt Proviant nach Chartres mit und bringt Kranke und Verwundete von dort zurück.

Für den Transport verwundeter und erkrankter Krieger von Frankreich nach den Lazarethen im Inlande sind in Norddeutschland nicht nur von dem Preussischen Kriegsministerium besondere Sanitätszüge eingerichtet und heizbar gemacht worden, auch von anderen Seiten sind solche Züge hergestellt worden. So haben die Hamburger vereinigten Comités zur Pflege im Felde verwundeter und erkrankter Krieger einen Lazarethzug eingerichtet und darüber nach Berlin an das Centralcomité einen Bericht eingesendet. Es geht aus demselben hervor, dass eine am 22. November v. J. von den Comités abgesendete Expedition zur Formirung eines Lazarethzuges am 4. December mit 85 Verwundeten und Kranken zurückgekehrt ist. Nach competentem Urtheile befanden sich die Angekommenen in einem relativ sehr günstigen Zustande. Die Expedition bestand bei dem Abgange von Hamburg aus 20 Personen, nämlich 2 Führern, 3 Aerzten, 12 Krankenwärtern, 1 Techniker, 1 Tischler und 1 Koch und führte 3 Waggons mit Material und Proviant mit sich. Bei der Rückkehr zählte sie 14 Waggons, nämlich 1 Proviantwagen, 1 Küchenwagen und 12 Krankentransportwagen. — Die Expedition kam schon am 24. November in Weissenburg an. Von dort wurde sie, da sich daselbst keine transportablen Kranken oder Verwundeten befanden, nach Epernay dirigirt, woselbst sie am 25. eintraf, mit einer Schnelligkeit, „die", wie der Bericht sagt, „bei vollständigen Sanitätszügen wohl nie erreicht werden wird." Die Evacuations-Commission stellte die erforderlichen Wagen, die am 27. mittelst 14stündiger Arbeit vollständig ausgerüstet wurden. Der so formirte Zug ging am folgenden Tage nach Lagny, nahm dort eine Anzahl Verwundeter und Kranker auf, die in Epernay dann ergänzt wurde, und trat am 29. die Rückfahrt an, auf welcher ihm zeitweise bis zu 600 Kranken und Verwundeten beigegeben wurden, für welche die begleitenden Aerzte und Krankenwärter die Sorge mit übernahmen. — Der von den Begleitern erstattete Bericht giebt die erfreuliche Versicherung, dass die Einrichtung, welche nach dem Henneke'schen System vorgenommen worden war, sich im Ganzen vollständig bewährt hat, und hebt hervor, dass, in Anbetracht der Witterung, Heizvorrichtungen in den Waggons dringend erforderlich sind. Es wurde eine zweite Expedition, welche auch mit Heizapparaten versehen war, am 25. December eutsendet. Die Zahl der Lagerstätten wurde für dieselbe bis auf 160 vermehrt. — Das Besondere der Hamburger Lazarethzüge besteht darin, dass dieselben nicht mit allen Wagen von ihrem Ausgangspuncte abgehen, sondern nur das Begleitungspersonal und die Lagerstätten für die Kranken und Verwundeten mit sich führen, die Wagen womöglich erst am Ziele ihrer Expedition für sich in Anspruch nehmen und sie dort für den Krankentransport einrichten. Die Vortheile, welche derartige Lazarethzüge gewähren sollen, werden folgendermaassen angegeben:

„1) Die zu einem Lazarethzuge erforderlichen Güterwagen können auf dem Wege nach dem Kriegsschauplatze zum Transport von Proviant etc. verwendet werden, durchlaufen also die Strecke nicht unbenutzt. 2) Der Eisenbahnverkehr wird nicht belastet durch Wagen, welche nur auf der Tour vom Kriegsschauplatze zur Verwendung kommen und die Bahnhöfe der Evacuationsstationen werden nicht beengt durch Aufstellung der Lazarethzüge. 3) Es werden dem Güter- und Personenverkehr keine Wagen nur für den einen Zweck des Krankentransports entzogen, sondern werden die ohnedies zurücklaufenden Wagen der Proviantzüge zum Krankentransporte benutzt.

Mehrfach schon wurde der trefflich ausgerüsteten und eingerichteten Mainzer Lazarethzüge Erwähnung gethan. Am 19. December kehrte der dritte dieser Züge nach einer 16tägigen Reise zurück. Als Arzt hatte diesen Zug Dr. Müller begleitet, der von den Delegirten des Hilfsvereins, Bittong und Fill, geführt wurde. Am 4. December Abends war der Zug von Mainz nach Epernay abgegangen, wo er erst am 8. eintraf; hier erhielt er den Befehl, über Reims, Soissons, Crepy und Chantilly nach Gonesse zu gehen, um die dortigen Lazarethe zu evacuiren. Villiers-le-Bel-Gonesse ist die letzte Eisenbahnstation vor St. Denis. Geradeaus erblickt man den alten Grabdom der Könige von Frankreich, weiter links sieht man Paris, den Montmartre, das Panthéon, den Arc de l'Etoile, sogar das Dach der grossen Oper ist deutlich in dem Häusermeere zu unterscheiden. Schon bis zum Abend waren 124 Kranke und 96 Verwundete eingeladen und um 9 Uhr erfolgte die Abfahrt. Mit grosser Mühe konnte sich der Zug die für die Rückreise nöthigen Lebensmittel und Decken verschaffen. Am Abend des zweiten Tags kam der Zug in Carlsruhe an, von hier wurde er über Frankfurt-Fulda nach Berlin dirigirt; hier am 15. December angekommen, lieferte er seine Kranken und Verwundeten in dem Barackenlazareth am Kreuzberg in Berlin ab. Nach zweitägigem Aufenthalt ging der Zug zurück und kam am 19. Abends in Mainz an. Sämmtliche Krankenwagen wurden mit Oefen und Ventilationsvorrichtungen versehen und so ausgerüstet trat der Zug am 27. December schon seine vierte Fahrt an.

Am 31. December früh 7 Uhr ist von Stuttgart ein bestens ausgerüsteter Spitalzug mit 16 Wagen unter Führung des Bauraths Dimmler nach dem Kriegsschauplatze abgegangen.

In der Nacht vom 31. December auf 1. Januar ging von München unter Leitung des Majors Pestalozzi, Dr. Faist und Bscherer der Spitalzug Nr. II wieder nach dem Kriegsschauplatze (Lagny) ab. Das Münchener Centralhilfscomité hat diesen Zug neu eingerichtet; zu diesem Zwecke wurden von der Schweizer Nordostbahn[4] Personen-

[1] Beiläufig sei hier bemerkt, dass die Batterie im Parke von St. Cloud am 5. d. M. den Eisenbahn-Viaduct bei Boulogne zerstörte, welcher die Verbindung zwischen Paris und dem Mont Valerien herstellt.

[2] Da die II. Armee bis auf Weiteres nur defensiv verfahren sollte, so waren, wie wir hier nachträglich bemerken wollen, von ihr die Bahnlinien von Tours nach le Mans und von Gien nach Nevers zerstört worden.

[3] Die Bahn von Mühlhausen bis zur Station Dammerkirch (Dannemarie) war wenig oder gar nicht beschädigt. Zur Demolirung derselben hatte man Französischerseits in der Nähe Altkirchs, woselbst die Bahn einen tiefen Einschnitt zu passiren hat, in diesem auf beiden Seiten mehrere Minen angelegt, die jedoch rechtzeitig entdeckt und beseitigt wurden. Sogar der grosse, aus 36 Bogen bestehende Viaduct vor dieser Station blieb unversehrt, wogegen aus dem hinter Dannemarie bei Mansbach gelegenen noch höheren und längeren drei Bogen gesprengt sind.

[4] Letzter Tage ist wieder eine Anzahl achträdriger Personenwagen dieser Bahn von Zürich nach München abgegangen, von wo sie, in Sanitätszüge rangirt, nach dem Kriegsschauplatze geschickt werden. Dieselben sind, weil heizbar und nach dem Americanischen System (welches nach den Erfahrungen im Laufe des gegenwärtigen Krieges ganz besonders für Sanitätszwecke sich eignet) gebaut, für den Transport von Verwundeten sehr passend und darum von der Bayerischen Staatsbahn für längere Zeit gemiethet worden. Im Hinblick auf den humanen Zweck, dem die Wagen dienen sollen, glaubte die Eigenthümerin das Ansinnen der Bayer. Staatsbahn nicht ablehnen zu sollen.

wagen à 80 Mann gemiethet, um die vollständige Verpflegung der Soldaten zu ermöglichen, weil der ganze, gut geheizte Zug zum Durchgehen eingerichtet ist. Die grossen Vorräthe an Fleisch, Brod, Wein etc. gestatten, auf der Retourfahrt die Krieger ausreichend vom Zuge selbst zu verpflegen.

Am 5. Januar Morgens um 4 Uhr kam ein Spitalzug mit 219 Mann kranken und verwundeten Sachsen und Preussen in Bamberg an, welche für Altenburg (140) und Weissenfels (79) bestimmt sind. Dazwischen passirten 4 grosse Preussische Militär- und Proviantzüge.

Der Bayerische Spitalzug No. 1 ist unter Leitung des Majors Göbel am 7. Januar Morgens mit 170 Verwundeten von Mühlacker nach Ulm abgegangen. Weiter ist von dort in der darauffolgenden Nacht ein Bayerischer Sanitätszug mit 151 Verwundeten abgegangen.

Der Verwaltungsrath der Pfälzer Bahnen hat den Entschluss gefasst, einen Sanitätszug nach Paris einzurichten. Die Bahnverwaltung wird zu diesem Zwecke ca. 22 heizbare Wagen zur Disposition stellen. Die Ausstattung derselben wird der Kaiserslauterner Hilfsverein übernehmen.

Auch ein grösserer Materialzug ist am 1. Januar abermals von München unter Führung des Majors Hirschberg nach Frankreich abgegangen. Derselbe hat die Aufgabe, die Depôts in Lagny und Versailles neu zu versorgen. Was das unter Louis Stangens Direction stehende Depôt in Versailles anlangt, so hat dasselbe den Requisitionen aus den sämmtlichen Spitälern, welche südlich, südwestlich, westlich und nordwestlich von Versailles liegen, zu entsprechen. Als die letzte von München ausgegangene Sendung in Versailles anlangte, erschien sie äusserst erwünscht, denn es war das Depôt gerade wieder ganz entleert. Noch immer aber sind die Schwierigkeiten des Transportes von dem Endpunete der Eisenbahn Lagny nach Versailles so erheblich, dass das in dem letzteren Orte befindliche Depôt nicht immer nach Bedürfniss mit Ergänzungsmaterial versehen werden kann.

Welch riesige Massen die Eisenbahnen im Dienste des Kriegs zu bewegen haben, erhellt daraus, dass die Grossh. Badischen Staatsbahnen am 24. und 25. December als Extrazüge für Militärzwecke befördert haben: 2 Norddeutsche Truppenzüge (Heidelberg-Strassburg), 2 Bayerische Truppenzüge (Mühlacker-Strassburg), 1 Bayerischen Militärsammelzug (Würzburg-Strassburg), 1 Bayerischen Munitionszug (Mannheim-Strassburg), 1 Badischen Fuhrparkzug (Ettlingen-Strassburg), 1 Zug mit 1565 Gefangenen (Strassburg-Mühlacker), 1 Bayerischen Spitalzug (Mühlacker-Strassburg), 1 Bayerischen Spitalzug mit 204 Kranken und Verwundeten (Strassburg-Mühlacker) und 1 Verwundetenzug (Strassburg-Carlsruhe).

Norddeutsche Briefe.

(Vom Berliner Eisenbahn-Actienmarkte. Berlin-Potsdam-Magdeburger E. Aus dem Preuss. Landtage. Bahneröffnungen. Posen-Bromberg-Thorn. Bergisch-Märkische E. Eisenbahn-Project Neumünster-Tönning. Oberschlesische Gesellschaft zur Fabrikation von Eisenbahnbedarf. Warschau-Bromberger E. Deutsch-Russische Güterverkehre.)

** Berlin, 8. Januar. Der Coursstand der Eisenbahnactien hat sich, wenn die inzwischen stattgefundene Abrechnung des Werthes der Januarcoupons in Berücksichtigung gezogen wird, in den verflossenen 8 Tagen eher gebessert, der Umsatz in diesen Werthen sich jedoch kaum merklich erweitert. An einzelnen Börsentagen dieser abgelaufenen Woche war das Geschäft in Actien gleich null. Nur für einige wenige Devisen lag eine besondere Veranlassung zu verstärkter Nachfrage vor. Speciell war dies für Berlin-Potsdam-Magdeburger in Folge der nunmehr angekündigten Emission neuer Actien der Fall, von welchen je 2 auf 5 alte Actien al pari entfallen.* Die Wirkung war erhöhter Begehr, der denn auch den Cours der Actie um ca. 9 Proc. steigerte, so dass die mit 16 Proc. berechnete Superdividende bereits wieder über die Hälfte eingebracht ist. Hiervon abgesehen, haben nur sogen. leichte Actien bedeutendere Coursbesserungen erfahren, die wesentlich ihren Grund darin haben, dass der werthlose Coupon solcher Actien zu einer Abminderung ihres Coursstandes keine Veranlassung giebt, wohl aber die Hinzurechnung von 4 Proc. Börsenzinsen nach der bei der Börse bestehenden Usance den Coursstand erhöht. Mit den leichten Actien erholten sich auch die jungen Stammprioritäten in ihren Coursen. Obgleich sie meist für das vergangene Jahr auf Zinsen nicht rechnen dürfen, so giebt doch die Frequenz der betreffenden Bahnen das Recht, eine Verzinsung für die nächste Zukunft erwarten zu dürfen. Eisenbahnprioritäten waren schwächer berücksichtigt, als sonst beim Jahreswechsel der Fall zu sein pflegt. Die in dieser Woche erfolgte Uebernahme der II. Serie der 5proc. Norddeutschen Bundes-Schatzanweisungen thut dem Verkehr in diesen Papieren von neuem Eintrag. Einige Beachtung fanden 5proc. Cosel-Oderberger, Potsdamer litt. C und $3^1/_2$proc. Bergisch-Märkische; die III. Serie der letzten mit 3 600 000 Thlr. wurde im Laufe der Woche zum Course von $72^3/_4$ an die Börse gebracht.

In der gestrigen Sitzung des Abgeordnetenhauses wurde der in meinem vorigen Wochenbericht schon angekündigte Antrag des Abgeordneten Dr. Hammacher, auf ungesäumte Verstärkung des Betriebsmaterials der Staatseisenbahnen gerichtet, eingebracht. Der Handelsminister versprach, Alles, was in seinen Kräften steht, zur Ausführung des Antrages zu thun. Bezüglich des augenblicklich bestehenden Nothstandes führte der Minister an, dass sich gegenwärtig ungefähr 1800 Beamte der Staatsbahnen, etwa 200 Locomotiven und 2—3000 Waggons in Frankreich befinden. Gleichzeitig war die Heizung der Waggons in Anregung gebracht worden. Auch hierfür versprach der Minister thunlichste Abhülfe, die jedoch seiner Meinung nach nur durch Anbringung heisser Wasserröhren ausführbar sei. Solche Einrichtung erfordere aber längere Zeit zu ihrer Herstellung. — Eine bei dieser Veranlassung an die Regierung gerichtete Anfrage bezüglich der Tilsit-Memeler Bahn beantwortete der Finanzminister dahin, dass die Finanzlage des Staats augenblicklich nicht gestatte, eine bindende Zusicherung zu geben.

Am 1. k. M. soll die Berlin-Lehrter Bahn auf der Strecke von Spandau nach Gardelegen eröffnet werden. (Siehe die Bekanntmachung mit Fahrplan S. 19.)

Die neue Bahnstrecke Lüben-Glogau (Nieder-Zarkau) der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenb.-Ges. wird am 9. d. M. dem öffentlichen Betriebe übergeben, nachdem am 29. December v. J. die baupolizeiliche Superrevision beendet worden.

Die Eröffnung der drei Strecken der Kgl. Preuss. Ostbahn: Dirschau-Preuss. Stargardt, Schneidemühl-Flatow, Insterburg-Gerdauen, zum 16. d. M. ist in dieser Ztg. bereits officiell angekündigt.

An der Posen-Bromberg-Thorner Bahn mussten Maurer-, Zimmer- und Erdarbeiten in Folge des Frostes und des Schneefalles vollständig eingestellt werden. Der in Angriff genommene Canal zum neuen Flussbett der Netze ist übrigens seiner Vollendung nahe, desgleichen sind die Oberbauten so weit gediehen, dass mit Eintritt günstigerer Bauwitterung die Arbeiten so beschleunigt werden können, um einzelne Strecken im Laufe des Sommers zu eröffnen.

Die Kgl. Direction der Bergisch-Märkischen Eisenbahn hat, wie die Werdener Zeitung berichtet, bei der Erweiterung ihres Netzes pro 1871 zunächst die Inangriffnahme der Linie Werden-Essen-Bochum ins Auge gefasst. Die neue Bahn soll hauptsächlich der Kohlenbeförderung aus den benachbarten Gruben dienen.

Das Holsteinische Bahnproject Neumünster-Heide-Tönning wurde in einer am 28. December stattgehabten Interessenten-Versammlung erörtert. Es wurde beschlossen, beim Handelsminister die Concession für das Nivellement einer secundären Eisenbahn, eventuell nur bis Heide, nachzusuchen. Die Altona-Kieler Bahn hat dem Unternehmen jede Förderung zugesagt. Der Kostenanschlag für die Ausführung bis Tönning beträgt 250 000 Thaler, bis Heide nur 200 000 Thlr.

Die Gründung einer Oberschlesischen Gesellschaft zur Fabrikation von Eisenbahnbedarf ist bereits gesichert. Die neue Gesellschaft soll zugleich die Etablissements der Oberschlesischen Bergwerks-, Forst- und Hüttengesellschaft Minerva übernehmen.

Der Moskauer Zeitung zufolge liegt der Kais. Russischen Regierung das Gesuch der Warschau-Bromberger Eisenbahngesellschaft, ihr Capital durch Emission von 1016 neuen Actien à 500 Rubel, um 508 000 Rubel vermehren zu dürfen, zur Genehmigung vor. Das durch die Actienbegebung aufzubringende Capital soll zur Vermehrung des Betriebsmaterials verwandt werden.

Zufolge einer amtlichen Eröffnung an die Handelscorporationen, finden die Bestimmungen des Norddeutschen Eisenbahn-Betriebs-Reglements vom 10. Juni 1870 hinsichtlich der Güterbeförderung (Abth. B) im Ostdeutsch-Russischen, Ostdeutsch-Schlesisch-Russischen, Hamburg-Russischen und Russisch-Rheinischen Verbandverkehr fortan auch für die Russischen Verbandbahnen mit der Maassgabe Anwendung, dass die im § 16, Al. 2 vorgesehene Berechtigung der Eisenbahn zur Weiterbeförderung der Güter durch Speditions-Vermittelung, sich auch auf Güter erstreckt, welche über Witebsk hinaus nach einer nicht zum Verbande gehörigen Station adressirt sind.

Dividenden-Schätzungen. Bekanntlich werden den Coursen der Actien die Differenzen zwischen dem laufenden Zinsfuss und der

---

* Von den in Gemässheit des durch die Allerh. Concessionsurkunde vom 14. December 1868 bestätigten Statut-Nachtrages auszufertigenden 50 000 neuen Stammactien zu je 100 Thlr. sollen zunächst 20 000 Stück mit Dividendenscheinen für das Jahr 1871 und folgende unter Nr. 50 001 bis 70 000 ausgegeben und den Besitzern der Actien No. 1 bis 50 000 nach Verhältniss ihres Actienbesitzes in der Art überlassen werden, dass dieselben auf je 5 alte Actien 2 neue al pari zu erhalten haben. Die Besitzer der älteren Actien, welche von diesem Rechte Gebrauch machen wollen, werden demgemäss aufgefordert, ihre Actien, soweit sie durch 5 theilbar sind, in der Zeit vom 1. bis 30. April d. J. bei der Gesellschafts-Hauptcasse zu Berlin einzureichen und die darauf zu ertheilenden neuen Actien gegen Zahlung des Nominalbetrages und Vergütung von 5 Proc. Zinsen vom 1. Januar bis zum Zahlungstage in Empfang zu nehmen. Diejenigen Actionäre, welche bis zum 30. April einschliesslich die zu beanspruchenden Actien nicht abgenommen, oder Behufs Ausübung ihres Rechts ihre älteren Actien nebst den für die neuen Actien zu zahlenden Beträgen nicht bis zu diesem Tage zur Beförderung an die Hauptcasse auf die Post gegeben haben, wofür eventuell der Poststempel entscheidend ist, gehen ihres Anrechts auf Ueberlassung neuer Actien zum Nominalwerthe unbedingt verlustig. Die Red.

muthmaasslichen Dividende zu- oder abgerechnet. Incl. Dividende werden weiter notirt und gehandelt alle Oesterreichischen und die Berlin-Stettiner Eisenbahn-Actien. Auch die Stamm- und Stamm-Prioritäts-Actien der Rechte - Oderuferbahn sollen mit 5 Proc. laufende Zinsen weiter notirt und gehandelt werden. Bei denjenigen Actien, auf welche keine Dividende vorausgesetzt wird, Nahebahn, Ostpreussische Südbahn-Stamm- und Stamm-Prioritäten und Schweizer Westbahn werden den Coursen 4 und 5 Procent zugerechnet. Auf Märkisch-Posener werden für das erste Halbjahr die Zinsen aus dem Baufonds gezahlt; da nun die Dividende auf die Stamm-Prioritäten für das zweite Halbjahr mit $\frac{3}{4}$ Proc. anzunehmen ist, so müssen den Coursen der Stamm-Actien 2, der Stamm-Prioritäten $1\frac{3}{4}$ Proc. zugerechnet werden. Dem Course der Köln-Mindener Eisenbahn-Actien wird die Differenz der Abschlags-Dividende gegen den laufenden Zins mit $1\frac{1}{2}$ Proc. zu- und die Super-Dividende mit $5\frac{1}{2}$ Proc. abgerechnet. Es werden ferner folgende Schätzungen maassgebend sein: Berlin-Potsdam-Magdeburg 20, Berlin-Anhalt $15\frac{1}{2}$, Magdeburg-Leipzig 13, Oberschlesische $12\frac{3}{4}$, Ludwigshafen-Bexbach $10\frac{1}{2}$, Berlin-Hamburg $9\frac{3}{4}$, Hessische Ludwigsbahn $9\frac{1}{2}$, Thüringer 9, Magdeburg-Halberstadt $8\frac{1}{2}$, Bergisch-Märkische 8, Breslau-Schweidnitz-Freiburg $7\frac{1}{2}$, Altona-Kiel und Amsterdam-Rotterdam 7, Niederschlesische Zweigbahn $6\frac{1}{2}$, Görlitzer Stamm-Prioritäten 5, Nordhausen-Erfurter Stammprioritäten $2\frac{1}{3}$, Berlin-Görlitzer 1 und Aachen-Mastrichter $\frac{1}{2}$ Proc. (Nat. Zeitung.)

* **Rheinische Eisenbahn - Gesellschaft.** Der „Staats - Anz." publicirt eine Bestätigungs-Urkunde, betreffend eine Aenderung der Statuten, nach welcher der § 7 in folgender Weise abgeändert wird: „Die Gesellschaft kann mit den Unternehmern von Eisenbahnen und anderen Transport-Anstalten, welche mit ihrer Bahn in unmittelbarer oder mittelbarer Verbindung stehen, oder errichtet werden, zur Förderung ihres eigenen Unternehmens Verträge wegen gegenseitiger Benutzung schliessen oder auch bei solchen Eisenbahnen und anderweitigen Transport-Anstalten sich betheiligen."

* **Rheinische Eisenbahn.** Die Erdarbeiten an der Rheinischen Bahnstrecke Dahlbusch-Wilhelmine-Victoria, die sich von der alten Zechenbahn Bonifacius-Gelsenkirchen abzweigt und in der Nähe des Communalweges von Rotthausen nach Gelsenkirchen die Köln-Mindener Bahn überschreitet, haben seit Mitte December begonnen und sollen nebst der grossen Ueberführung über die Köln-Mindener Bahn in 9 bis 10 Monaten fertig sein. Nachdem nämlich die nach dem Köln-Mindener Bahnhof Gelsenkirchen führende Anschlussbahn der Zechen Consolidation und Wilhelmine - Victoria durch Kauf in Besitz der Rheinischen Eisenbahn - Gesellschaft, welche den Betrieb derselben am 1. November 1871 übernimmt, übergegangen, ist, wie die Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft uns mittheilt, die Herstellung einer Verbindung dieser mit der Essen-Wattenscheider Linie erforderlich, welche durch eine von der Zechenbahn Bonifacius-Dahlbusch ausgehenden, die Köln-Mindener Hauptbahn mittelst einer Ueberführung überschreitenden Verbindungsbahn vermittelt wird.

* **Oberhessische Eisenbahnen.** Wie wir aus der uns am 10. d. M. zugegangenen No. 13 des „Anzeige-Blattes für den Dienst der Oberhessischen Eisenbahnen" ersehen, fand die Eröffnung der $0{,}_{90}$ Meile langen Strecke Lauterbach-Salzschlirf der Oberhessischen Bahnlinie Giessen - Fulda am 31. December 1870 statt. Diese Strecke ist sonach den in voriger Nummer unserer Zeitung aufgeführten, in 1870 eröffneten Bahnstrecken noch hinzuzufügen.

⊙ **Württemberg.** (Landtagsverhandlungen.) Der Gesetzentwurf, betreffend die Beschaffung weiterer Geldmittel für den Eisenbahnbau, dessen einziger Artikel lautet:

„Zur weiteren Fortsetzung des Baues der durch das Gesetz vom 16. März 1868, betreffend den Bau von Eisenbahnen in der Etatsperiode 1867—1870, theils zur Ausführung, theils zur Inangriffnahme bestimmten Eisenbahnlinien werden zu den bereits durch das Gesetz vom 29. März 1870, betreffend die Beschaffung weiterer Geldmittel für den Eisenbahnbau, vorläufig bewilligten 8 Mill. fl. weitere 8 Mill. fl. bestimmt, welche unter möglichst günstigen Bedingungen als Staatsanlehen aufzunehmen sind. Diese 8 Millionen bilden ebenso wie die durch das Gesetz vom 29. März 1870 bewilligten Mittel einen Theil des Gesammtbedarfs für den Eisenbahnbau in der Etatsperiode 1870 bis 1873 und sollen von der hierfür zu verabschiedenden Summe in Abzug kommen."

wurde von der Kammer der Abgeordneten am 4. d. M., von der Kammer der Standesherren am 5. d. M. genehmigt. — Die Forderung vertheilt sich: für Abrechnungsreste von bereits vollendeten Eisenbahnen 1 250 000 fl., für die im Bau begriffenen Linien Calw-Nagold, Kisslegg-Leutkirch und Scheer-Sigmaringen 3 500 000 fl., für die in Angriff genommenen Bahnen Nagold-Horb, Calw-Pforzheim, Hechingen-Balingen (welche Linie vertragsmässig im Sommer 1873 vollendet sein muss) und Leutkirch-Isny 1 500 000 fl., für Ergänzungs- und Erweiterungsbauten 1 000 000 fl., für Ergänzung des Betriebsmaterials, namentlich der Wagen 660 000 fl., für Telegraphen 100 000 fl., wovon 90 000 fl. schon verausgabt sind, wozu noch die Kosten der Verzinsung des früheren Anlehens und der Aufstellung neuer Bauämter kommen.

Wiener Briefe.

♂ Wien, am 10. Januar. (Vom Eisenbahn-Actienmarkte. Getreideexporte nach der Schweiz und Deutschland. Der Streit zwischen den Bahnverwaltungen und dem Handelsstande. Staatsbahn und Buschtěhrader Bahn. Oesterr. Staatsbahn. Ungar. Staatsbahn. Ostrau-Friedlander E. Eisenbahn-Clearinghouse).

Die günstigen Mittheilungen über den Verlauf der Verhandlungen in der Pontusfrage und die nicht ungegründete Aussicht auf die baldige Capitulation von Paris, wirkten neubelebend auf die Speculation. Namentlich wurden Lombarden, Karl Ludwigbahn und Staatsbahn poussirt, da diese Bahnen in hervorragender Weise an dem andauernden Getreideexporte sich auf das Lebhafteste betheiligen. Ein Gesammtbild der Coursentwickelung in Eisenbahnwerthen wollen wir im Nachfolgenden geben: Alföld-Fiumaner stagnirten auf 168, Böhmische Nordbahn und Westbahn auf 124 resp. 240, Elisabethbahn stiegen von 214 auf 215, Ferdinands-Nordbahn stiegen von 2050 auf 2062, Franz-Josefsbahn von 188 auf 189, Fünfkirchen-Barcser stagnirten auf 158, Galizische Karl-Ludwigbahn stiegen von 227 auf 240, Graz-Köflacher von 246 auf 247, Kaschau-Oderberger von 91 auf 92, Lemberg-Czernowitz-Jassy von 187 auf 190, Oesterr. Nordwestbahn von 195 auf 196, Rudolfsbahn sanken von 161 auf 160, Siebenbürger stagnirten auf 165, Staatsbahn stiegen von 379 auf 380, Stuhlweissenburg-Raab-Grazstagnirten auf 158, Südbahn stiegen von 180 auf 181, Südnorddeutsche Verbindungsbahn stagnirten auf 167, Theissbahn stiegen von 223 auf 227, Ungar. Nordostbahn und Ostbahn stagnirten auf 153 resp. 85.

Die anderen Vorgänge auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens wollen wir im Nachstehenden zusammenfassen.

Die Mission des Inspectors der General-Inspection, Leopold Damian, welcher von dem Leiter des k. k. Handelsministeriums mit dem Auftrage entsendet wurde, mit den betheiligten auswärtigen Bahnverwaltungen wegen Wiederaufnahme eines regelmässigen Getreideexportes nach der Schweiz und Deutschland, so wie wegen gesicherter Rücksendung der Oesterreichischen Waggons in Beziehung zu treten, scheint bisher von gutem Erfolge begleitet gewesen zu sein. Die General-Direction der Kgl. Bayerischen Verkehrsanstalten hat sich bereit erklärt, von jetzt ab täglich einen completten Getreidezug nach Lindau zu befördern und die in denselben eingestellten Oesterr. Waggons schnellstens zurückzusenden. Auch wurde die eheste Einleitung eines zweiten Zuges für Lindau schon demnächst und eine weitere Vermehrung der Züge nach Erforderniss für später insoweit in Aussicht gestellt, als dies ohne Beirrung der Abfuhr in Lindau zulässig ist. Die in Salzburg befindlichen, für Bayern bestimmten Güter werden ehethunlichst mit Bayerischen Waggons von dort abtransportirt werden. Die Offenhaltung des Verkehrs nach Württembergischen Stationen via Ulm wurde von der Kgl. Bayer. Generaldirection zugesagt. Von Seiten der Bayerischen Ostbahnen wurde die sofortige Beistellung eines aus 25 Wagen bestehenden Zuges auf die Kaiserin Elisabeth-Bahn via Passau zugesichert und die Einleitung eines zweiten Zuges für die nächsten acht Tage in Aussicht gestellt. Inspector Damian hat sich von München nach Lindau und Romanshorn begeben, um mit dem Director der Schweizerischen Nordostbahn wegen anstandsloser Durchführung des Anschlussverkehrs Rücksprache zu pflegen und geht sodann nach Stuttgart. Freiherr von Pretis hat die betheiligten Oesterr. Bahnverwaltungen bereits aufgefordert, wegen Einleitung des directen Verkehrs nach Lindau sofort die nöthigen Verfügungen zu treffen.

Es ist, seitdem die Bahnen bestehen, eine nach einer gewissen Reihe von Jahren wiederkehrende Calamität, dass die Transporte sich in einer die Leistungsfähigkeit der Bahnen übersteigenden Weise vermehren und in Folge dessen unvermeidliche Conflicte zwischen den Bahnunternehmungen entstehen, die gewöhnlich die Intervention der Regierung provociren. Die Stockungen im Exportverkehre wären nicht ausgeblieben, selbst wenn der Krieg nicht zwischen Frankreich und Deutschland sich geltend gemacht hätte; aber das Geschäftspublicum lässt sich nicht von der vorgefassten Meinung abbringen, dass die Bahnunternehmungen daran schuld sind. Die Regierung sieht sich daher bei derartigen Conflicten stets veranlasst, sich ins Mittel zu werfen und mit Vertretern des Handelsstandes und der Bahnanstalten zu verhandeln. Als Resultat dieser Bemühungen erscheint gewöhnlich ein Erlass des Ministers, um die hochgehenden Wogen der aufgeregten Gemüther zu beschwichtigen, was auch richtig diesmal der Fall gewesen ist. Das Handelsministerium Cisleitaniens hat nämlich folgenden Erlass an die Bahnunternehmungen gerichtet:

„Bei der am 23. December 1870 im Handelsministerium mit Vertretern des Handelsstandes und mehrerer Eisenbahnunternehmungen stattgehabten Besprechung über die Mittel zur Behebung der gegenwärtig auf den inländischen Eisenbahnen eingetretenen Verkehrsstockungen, haben die Vertreter der Bahnanstalten die Erklärung abgegeben, dass gegen den Wagenübergang im internen Eisenbahnverkehre kein Anstand obwaltet, insofern der eigene Wagenstand hierzu ausreicht, die Rückkehr der übergegangenen Wagen gesichert ist und dieselben nicht etwa gegen den Willen der Eigenthümer zur Verfrachtung in das Ausland in Verwendung genommen werden.

„Mit Rücksicht auf diese Erklärung fordere ich die Verwaltungen auf, im directen Verkehre mit den Anschlussbahnen der Güteraufnahme, insoweit dies bei voller Ausnutzung aller verfügbaren Betriebsmittel nur irgend möglichst ist, keine ungerechtfertigte Beschränkung aufzulegen und dem Wagenübergange keine Hindernisse ent-

gegen zu stellen, wobei es den Verwaltungen überlassen bleibt, zur Aufrechthaltung der gedachten Bedingungen alle jene Maassnahmen durchzuführen, zu welchen sie nach den Bestimmungen des Eisenbahn-Betriebsreglements berechtigt sind.

„Die Handelswelt wird sich jedoch überzeugen, dass, wenn man alle Maassregeln noch so strenge durchführt, wie sie es selbst verlangt, es dennoch nicht möglich ist, den aussergewöhnlichen, in hellen Wogen herandrängenden Güterfluthen mit Betriebsmitteln zu genügen. In derartigen Momenten kann nur die Erhöhung der Transportgebühren und des Lagerzinses beschwichtigend wirken. Sobald der normale Zustand wiederkehrt, erscheint die Ermässigung der Tarife und der Lagergebühren wieder geboten."

Zwischen der Staatsbahn und der Buschtěhrader Bahn wogte lange ein Streit wegen des Baues einer Bahn von den Kladnoer Kohlenwerken nach Kralup. Die Buschtěhrader Bahn sah sich in ihrem Interesse verletzt und opponirte mit allen erdenklichen Mitteln. Nunmehr ist dieser Streit zwischen den beiden genannten Bahnunternehmungen gütlich beigelegt, indem die Staatsbahn auf den Bau dieser Bahn verzichtet und die Kladnoer Werke durch Zweigbahnen mit der Buschtěhrader Bahn in Verbindung setzen lässt.

Eine uns vorliegende, von der Central-Direction der k. k. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft ausgehende Zusammenstellung der zur Zeit bestehenden Transportpreise für mineralische Kohlen, im Vergleiche zu den nach dem Concessions-Tarife entfallenden Preisen, ergiebt bei einer Vergleichung der Sätze, welche die Gesellschaft concessionsmässig einzuheben berechtigt wäre, mit jenen, welche sie freiwillig zugestanden hat, dass die k. k. pr. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft auf ihren Linien Frachtsätze zur Anwendung bringt, welche sich auf längere Distanzen bis zu $0_{,006}$ Fl. pro Centner und Meile excl. der Nebengebühren ermässigen, was gegen den Concessions-Tarif einen Nachlass bis zu 160% repräsentirt, welcher Tarifnachlass sich noch grösser gestaltet, wenn man berücksichtigt, dass überdies solche Sendungen Seitens der Gesellschaft vom Agio befreit wurden. Wir bemerken hierzu, dass diese Tarif-Reductionen nicht erst aus der jüngsten Zeit datiren, sondern grösstentheils schon seit einer Reihe von Jahren bestehen.

Die auf der Zweigbahn Grussbach-Znaim gelegene Station Possitz führt künftig die Doppelbezeichnung Possitz-Joslowitz.

Am 15. Januar 1871 ist zwischen den Ungar. Staatsbahn-Stationen Mezökövesd und Füzes-Abony eine Haltestelle unter der Bezeichnung „Szihalom" für Personen und deren Gepäck errichtet worden.

Die k. k. Landesregierung für Schlesien hat zufolge der von dem k. k. Handelsministerium am 14. November 1870 erhaltenen Ermächtigung und auf Grundlage des Ergebnisses der am 29. und 30. November 1870 stattgefundenen politischen Begehungs-Commission der Gutsinhabung Friedek die nachgesuchte Bewilligung zu den nachbenannten Zweig- und Werkbahnen zur Ostrau-Friedländer Eisenbahn unterm 14. December 1870 ertheilt:

1) von der Erzherzoglichen Karlshütte in Lipina zur Haltestelle Karlshütte-Lipina.
2) von dem Erzherzoglichen Holzplatze in Altstadt zur Station Friedek-Mistek.
3) von dem Erzherzoglichen Eisenwerke in Baschka zur Station Baschka.

Dem Vernehmen nach ist es jetzt im Werke, hier ein Eisenbahn-Clearing-House zu errichten. Namentlich drängt zu dieser practischen Anstalt die Staatsbahn, welche in ihrer bedeutenden Ausdehnung von dem einen Ende des Kaiserreichs bis zum andern mit dem grössten Theil der inländischen Bahnen in directe Verbindung getreten ist. Wien ist hierzu besonders günstig gelegen und die Vortheile eines Clearing-Houses für die Bahnverwaltungen sowohl als für das Publicum ist derart in die Augen springend, dass es befremden muss, eine bewährte Einrichtung, die in England Unglaubliches leistet, nicht bereits früher getroffen zu haben.*

∾ **Baufortschritt der 1. Ungarisch-Galizischen Eisenbahn im Monate November 1870.** Auf der Galizischen Strecke hat der Unterbau um $5_{,7}$% zugenommen, daher das bisherige Gesammtergebniss desselben $16_{,2}$% beträgt; an Schienen wurden 1034 Stück und überdies ein beträchtliches Quantum von Klein- und sonstigen Bau-Materialien geliefert.

Die Grundeinlösung ist in einer Gesammtlänge von $17_{,4}$ Meilen durchgeführt.

In den angekauften Waldungen sind 600 Arbeiter mit der Erzeugung von Schwellen beschäftigt und sind auch schon mehrere tausend Schwellen auf den Bauplatz abgeliefert.

Von den, auf diesem Theile der Linie herzustellenden Kunstobjecten sind 31 Brücken — darunter die 4 grössten — theils fertig, theils im Baue.

Auf der ganzen Galizischen Strecke waren im Monate November 1870 durchschnittlich 3000 Mann beschäftigt.

* Bei diesem Anlasse wollen wir auf eine sehr verdienstliche Arbeit des Herrn Kafka aufmerksam machen, die er im Jahre 1868 bei Herzfeld und Bauer in Wien, in seinem Buche „Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahn-Angelegenheiten" veröffentlichte und den „Eisenbahn-Abrechnungssaal", Seite 60—77, zum Gegenstande hat.

Auf der Ungarischen Linie, nämlich auf der bis jetzt im Bau befindlichen $8_{,5}$ Meil. langen Strecke Mihályi-Homonna sind von den daselbst herzustellenden Objecten 39 diverse Brücken zum grössten Theile vollendet und wurden 1746 Stück Schienen nebst vielen andern Bau-Materialien abgeliefert.

Auf dieser Strecke standen durchschnittlich nahezu 1000 Arbeiter in Verwendung.

Für die $7_{,5}$ Meilen lange, später zu eröffnende Strecke Homonna-Landesgrenze ist die politische Begehung in kürzester Zeit zu erwarten und werden alle Vorbereitungen getroffen, um den Bau im Frühjahre mit aller Energie in Angriff zu nehmen.

Die anhaltend regnerische Witterung des Monats November übte sowohl in Galizien als Ungarn auf den Fortgang der Arbeiten sehr störend ein, nichtsdestoweniger kann, mit Rücksicht auf diesen Umstand, das Gesammtresultat in Folge der grossen Anzahl der jetzt allseitig in Verwendung stehenden Arbeitskräfte als ein zufriedenstellendes betrachtet werden.

Directe Verkehre, Zoll- und Tarifwesen.

Im Rheinisch-Thüringischen Verbandsverkehr ist am 1. Januar 1871 ein neuer Tarif mit veränderter Güterclassification und theilweise ermässigten Frachtsätzen in Kraft getreten. Exemplare sind bei den Güterexpeditionen zu dem Preise von 6 Sgr. oder 21 Kr. pro Stück zu haben.

Am 1. Januar ist für die Hessische Ludwigsbahn ein neues Betriebsreglement für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen, lebender Thiere und Gütern eingeführt worden. Exemplare sind zu 30 Kr. bei den Güterexpeditionen zu haben. Die seitherigen Reglements sind mit genanntem Tage erloschen.

Mit dem 1. Januar 1871 ist ein neuer Tarif nebst Reglement für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Hessischen Ludwigsbahn und jenen der Taunus- und Nassauer Bahn via Mainz-Castel resp. Bingerbrück i Rüdesheim zur Einführung gelangt. Exemplare sind zu 42 Kr. pro Stück bei den Stationen, Expeditionen etc. zu haben.

Mit dem 1. Januar 1871 ist die Station Neustadt a. R. der Hannoverschen Bahn in den Tarif des Bergisch-Hannoverschen Verkehrs via Minden vom 15. Juni 1868 für die Beförderung von Gütern etc. als Verbandstation aufgenommen worden. Der betreffende Tarifnachtrag (No. 10) wird von der Köln-Mindener Bahn unentgeltlich abgegeben.

Mit dem 1. Januar 1871 ist für die Beförderung von Rohproducten (1) Roheisen, Luppeneisen etc., 2) Braunkohlen, Bruchsteinen, unbearbeiteter Erden, gewöhnlicher Erzen, Phosphoriten) etc. zwischen Stationen der Köln-Giessener Bahn einer- und Stationen der Taunus-, der Hessischen Ludwigs-, der Pfälzer, der Saarbrücker und Saarbrücken-Trierer, der Offenbach-Frankfurter, der Main-Neckar-, sowie der Badischen Station Mannheim andererseits ein neuer Tarif in Kraft getreten. Exemplare sind bei den Güterexpeditionen der Köln-Giessener Bahn zu 2 Sgr. zu haben. Die im Westdeutschen Verbandstarif vom 1. Januar 1869, sowie in dem Ausnahmetarif vom 1. Januar 1870 für Station Wetzlar verzeichneten Frachtsätze und der Tarif vom 1. März 1870 für den Rohproductenverkehr zwischen Stationen der Taunusbahn kommen am 1. Januar c. ausser Gültigkeit.

Mit dem 10. Januar c. ist ein Specialtarif für die Beförderung der von Norddeutschen Verbandstationen kommenden oder dahin abgehenden, in Düsseldorf zur Umspedition gelangenden, mit directen Frachtbriefen begleiteten Gütersendungen zwischen Düsseldorf einer- und Küppersteg, Langenfeld und Benrath andererseits auf der Köln-Mindener Bahn in Kraft getreten.

Für den directen Kartoffeltransport zwischen Stationen der Köln-Mindener Bahn und Stationen der Nassauischen Bahn tritt mit dem 25. Januar ein Specialtarif ins Leben.

Auf der Köln-Mindener Bahn ist ein Specialtarif für den Transport von Steinkohlen und Coaks von Stationen der Köln-Mindener Bahn nach Stationen der Hessischen Nord-, der Bebra-Hanauer, der Thüringischen und der Werrabahn via Hamm-Warburg in Kraft getreten. Exemplare sind à 1 Sgr. bei den Kohlenstationen zu haben.

Personalnachrichten.

Württemberg. Dem Eisenbahnbetriebsoberinspector Hettler in Stuttgart wurde der Titel und Rang eines Finanzraths verliehen. — Der Bahnhofinspector von Misani in Stuttgart wurde zum 2. Betriebsinspector bei der Eisenbahndirection mit dem Titel: „Betriebsoberinspector", sodann zum 1. Bahnhofinspector in Stuttgart der Bahnhofinspector Schad in Heilbronn und der Revisor Held bei der Eisenbahndirection zum Bahnhofinspector in Heilbronn befördert.

Oesterreich. Zum Vorstande der 2. Abtheilung der neuorganisirten Generalinspection der Oesterreichischen Eisenbahnen, der Abtheilung für den Betrieb und die administrative Controle der Eisenbahnen, ist der Kaiserl. Rath und Oberinspector Riener ernannt worden.

Ausland.

⊙ **Schweiz.** Das angenommene Jurabahndecret lautet: Art. 1. Die Berner Jurabahngesellschaft hat die im Decrete vom 2. Februar 1867 für den Beginn der Arbeiten festgestellten Bedingungen erfüllt. Art. 2. Der Bernischen Jurabahngesellschaft wird in Bezug auf die Strecken Biel-Dachsfelden und Sonceboz-Convers die Ermächtigung zum Beginn der Bauten ertheilt. Art. 3. Sollte sich eine mit den nöthigen Garantien ausgerüstete Gesellschaft finden, um die Eisenbahn von Dachsfelden nach Basel oder das ganze Jura'sche Bahnnetz auszuführen, so ist dieselbe berechtigt, die Linien Biel-Dachsfelden und Sonceboz-Convers an sich zu ziehen, sofern die

Bernische Jurabahngesellschaft das Recht des Vorzugs nicht benutzt, welches ihr in Art. 6 der Concession vom 18. und 29. Juli 1870 eingeräumt ist. Art. 4. Der Staat erklärt sich geneigt, den Betrieb der Jurabahn auf Grundlage des Expertengutachtens durch die Bernische Staatsbahn besorgen zu lassen.

Die Dividende der Nordostbahn pro 1870 ist auf 35 Francs festgestellt.

Technisches.

* Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. Sitzung am 13. December 1870. Vorsitzender Herr Weishaupt; Schriftführer Herr Vogel.

Herr Mellin sprach über die Sanitäts-Züge, welche in letzter Zeit auf der Niederschlesisch-Märkischen Bahn mit den erforderlichen Einrichtungen zum Transport von Verwundeten versehen worden und demnächst nach dem Kriegsschauplatz abgegangen sind. Jeder dieser Züge besteht aus 27 Wagen, deren Reihenfolge die nachstehende ist: 2 Gepäckwagen, 1 Wagen für die Aerzte, 10 Krankenwagen, 1 Küchenwagen, 1 Depotwagen, wieder 10 Krankenwagen, 1 Wa- für das Verpflegungspersonal, 1 Wagen mit Brennmaterial. Die Wagen haben eine durchgehende Verbindung für das Personal, theils durch Einstellung vorhandener Intercommunicationswagen der 4. Classe, theils dadurch erhalten, dass die Giebelwände der sonst benutzten Wagen mit Thüren versehen und zur Ausfüllung des Zwischenraums zwischen je 2 Wagen, Plattformen und Klappbrücken angebracht wurden. Die Wagen sind ausserdem durch Herausnahme resp. Versetzen der inneren Wände, durch Aufstellung von Oefen etc. für den vorliegenden Zweck passend eingerichtet und dürften demselben vollkommen entsprechen. Die Aufhängung der Tragbahren geschah anfangs in Gummiringen; da diese sich jedoch nicht als vollkommen sicher gezeigt haben, so sind neuerdings eiserne Bügel mit Federn zu diesem Zwecke angebracht, woran ein Lederring zur Aufnahme der Tragebäume sich befindet.

Herr Langhoff besprach im Anschlusse daran die Heizung von Zügen und drückte die Ansicht aus, dass gewöhnliche eiserne Oefen in Waggons nicht zweckmässig sein möchten, da bei starkem Winde die Verbrennungsgase leicht in die Wagen eintreten könnten; auch bewegliche Schornsteinklappen würden bei eintretendem Frostwetter oft den Dienst versagen. Er beschrieb hierauf einen vom Ingenieur Kienast erfundenen Apparat, welcher aus einzelnen eisernen Kasten von 2 Fuss Länge, 4 Zoll Breite und 2½ Zoll Höhe, die von allen Seiten durchlöchert sind, besteht. Der Deckel ist beweglich und wird in den Kasten ein prismatisches Drahtgeflecht gelegt, welches ein Stück gepresste Kohle enthält, das angezündet wird und durch strahlende Wärme das Coupée heizen soll. Schädliche Gase bilden sich hierbei nicht, weil die Kohle bedeutend mit Kali-Salpeter getränkt ist. Bei einem Versuche fand sich keine Spur von Kohlenoxydgas vor; die Verbrennung war vollständig und nur Kohlensäure zu finden, welche wenig schädlich ist. Trotzdem dürfte der Apparat wenig Vortheil bieten, da er bei strenger Kälte zu schwach sein wird; im Uebrigen dürfte auch die Feuersgefahr dabei nicht vollständig ausgeschlossen sein. Es widerlegten hierauf der Vorsitzende und mehre Mitglieder die Ansicht des Vortragenden in Bezug auf die gewöhnlichen eisernen Oefen, indem sie constatirten, dass die befürchteten Uebelstände ihren Erfahrungen nach bei der Wahl zweckmässiger Constructionen nicht eintreten.

Der Vorsitzende machte hierauf weitere Mittheilungen über die von den Feldeisenbahn-Abtheilungen in den letzten Wochen auf dem Kriegsschauplatze entwickelte Thätigkeit.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserordentl. Gl.-Vers.)

17. Januar *Allgemeine Eisenbahn-Baugesellschaft zu Berlin.

Einzahlungen.

Saxonia, Eisenwerke und Eisenbahnbedarf-Fabrik in Radeberg bei Dresden. Die Actionäre haben die achte Rate mit 20 Thlrn. bis 31. Januar, die neunte Rate mit 20 Thlrn. bis 28. Februar und die zahnte Rate mit 20 Thlrn. zuzüglich Zinsen, daher mit 26 Thlrn. 14⅓ Sgr. pro Actie bei der Gesellschaftscasse in Radeberg oder bei Herrn Joh. Carl Seebe in Dresden zu leisten.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
14. Jan.	zu Heilbronn	Württemb. Staatsb.	Hochbauten zu Calw	—
15. „	zu Zürich	Schweiz. Nordostb.	2—300 000 Ctr. Ruhrkohlen	—
17. „	zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Verpachtung der Bahnhofsrestauration Barmen	—
18. „	zu Elberfeld	Dieselbe	Tunnelbau bei Reinartzkehl, Aachen-Welkenraedt	—
20. „	zu Breslau	Breslau-Freiburger E.	Oberbaumaterialien	21
24. „	zu Bromberg	Preuss. Ostbahn	Wagen, Achsen etc.	21
26. „	zu Stuttgart	Württemb. Staatsb.	Wagen	21
27. „	zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Drehscheiben	—
31. „	zu Hannover etc.	Hannoversche E.	Eiserne Brückenüberbauten	20
31. „	zu Breslau	Oberschlesische E.	Bahnschienen	19
31. „	zu Bromberg	Preuss. Ostbahn	Locomotiven	21
9. Febr.	zu Göttingen etc.	Hannoversche E.	Eiserne Brückenüberbauten	20

OFFICIELLER ANZEIGER.

Thüringische Eisenbahn.

Auf unsere vollgezahlten **Stammactien Litt. C,** emittirt zum Bau der Eisenbahn von Gera nach Eichicht werden die Zinsen für das Jahr 1870 mit

4 Thlr. 15 Sgr. pro Actie

gegen Abgabe des Zinscoupons pro 1870 vom **2. Januar k. Js.** an in den üblichen Geschäftsstunden ausgezahlt werden:

1) in **Erfurt** durch unsere Hauptcasse;
2) **in den Stationsorten unserer Bahnen:** durch die betreffenden Billetexpeditionen nach vorhergegangener Anmeldung;
3) in **Darmstadt** durch die Bank für Handel und Industrie daselbst;
4) in **Frankfurt a/M.** durch die Filiale derselben;
5) in **Leipzig** durch die Herren **Frege & Co.;**
6) in **Berlin** durch die Herren **Cohn, Bürgers & Co.**

Vom **1. Februar 1871** ab erfolgt die Auszahlung ausschliesslich nur noch bei unserer Hauptcasse in Erfurt.

Erfurt, den 10. December 1870.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Rhein-Nahe-Eisenbahn.

Zinsen-Zahlung.

Die am **2. Januar 1871** fälligen **halbjährigen Zinsen** der **Prioritäts-Obligationen** der Rhein-Nahe-Eisenbahn I. und II. Emission können von dem gedachten Tage ab bis zum **31. Januar 1871 Vormittags** in den Geschäftsstunden:

1) bei der Direction der Disconto-Gesellschaft in **Berlin,**
2) bei dem A. Schaaffhausen'schen Bankverein in **Cöln,**
3) bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie zu **Frankfurt a/M.** und fortlaufend
4) bei sämmtlichen **Stationscassen** der Rhein-Nahe- und Saarbrücker Eisenbahn, soweit deren Bestände ausreichen, und
5) bei unserer **Hauptcasse** hierselbst

erhoben werden.

Die Coupons müssen den Zahlstellen mit numerisch geordneten, nach den Emissionen getrennten und von den Eigenthümern unterschriebenen Verzeichnissen übergeben werden.

Saarbrücken, den 14. December 1870.

Königliche Eisenbahn-Direction.
v. Guérard.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

In Folge weiterer Abgabe von Betriebsmitteln an die occupirten Französischen Eisenbahnen müssen vom **9. d. Mts.** ab auf den diesseitigen Bahnen

die Local-Personenzüge No. 11 und 12 zwischen Berlin und Sorau
(Abgang von Berlin 6 Uhr Nachmittags,
von Sorau 6 Uhr Morgens),
die Local-Personenzüge No. 29 und 32 zwischen Kohlfurt und Hirschberg
(Abgang von Kohlfurt 11 Uhr 20 Minuten Vormittags,
von Hirschberg 5 Uhr Morgens), sowie
die Anschlusszüge an die letzteren No. 35 und 42 zwischen Görlitz und Lauban
(Abgang von Görlitz 11 Uhr 5 Minuten Vormittags,
von Lauban 7 Uhr 56 Minuten Morgens)

bis auf Weiteres eingestellt werden.

Von dem nämlichen Tage ab wird der Zug No. 27 in Gersdorf und Langenöls je 1 Minute Aufenthalt haben.

Berlin, den 3. Januar 1871.

Königl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Königl. Preussische Ostbahn.

Am 16. Januar d. J. wird der Betrieb auf der Eisenbahnstrecke Schneidemühl-Flatow, Dirschau-Pr. Stargardt und Insterburg-Gerdauen nach folgendem Fahrplan provisorisch eröffnet.

A. Schneidemühl-Flatow.

Richtung Schneidemühl-Flatow. Stationen		Gemischter Zug 5 U.	M.	Richtung Flatow-Schneidemühl. Stationen		Gemischter Zug 4 U.	M.
		Morgens				Vormittag	
Schneidemühl	Abfahrt	7	30	Flatow	Abfahrt	9	59
Flatow	Ankunft	8	51	Schneidemühl	Ankunft	11	15

B. Dirschau-Pr. Stargardt.

Richtung Dirschau-Pr. Stargardt. Stationen		Gemischter Zug 18 U.	M.	Richtung Pr. Stargardt-Dirschau. Stationen		Gemischter Zug 5 U.	M.
		Morgens				Nachmitt.	
Dirschau	Abfahrt	8	36	Pr. Stargardt	Abfahrt	12	22
Pr. Stargardt	Ankunft	9	42	Dirschau	Ankunft	1	21

C. Insterburg-Gerdauen.

Richtung Insterburg-Gerdauen. Stationen		Gemischter Zug 2 U.	M.	Richtung Gerdauen-Insterburg. Stationen		Gemischter Zug 5 U.	M.
		Nachmitt.				Abends	
Insterburg	Abfahrt	3	25	Gerdauen	Abfahrt	6	39
Gerdauen	Ankunft	5	10	Insterburg	Ankunft	8	30

Sämmtliche Züge befördern Personen in allen vier Wagenclassen. Auf den Stationen sind besondere Fahrpläne ausgehängt.

Bromberg, den 2. Januar 1871.

Königliche Direction der Ostbahn.

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

Am 1. Februar cr. findet die Betriebs-Eröffnung auf unserer neuen Bahnstrecke Spandau-Gardelegen für Personen- und Güter-Verkehr statt. Der Fahrplan für die Züge auf der Strecke von Spandau bis Gardelegen ist von diesem Tage ab bis auf Weiteres folgender:

Von Spandau nach Gardelegen.			Von Gardelegen nach Spandau.		
		Nachmitt.			Morgens.
Spandau	Abfahrt	$4_{,45}$	Gardelegen	Abfahrt	$5_{,30}$
Wustermark	"	$5_{,12}$	Vinzelberg	"	6
Gr. Behnitz	"	$5_{,32}$	Stendal	Ankunft	$6_{,20}$
Buschow	"	$5_{,48}$	Stendal	Abfahrt	$6_{,50}$
Nennhausen	"	$6_{,4}$	Hämerten	"	$7_{,6}$
Rathenow	"	$6_{,25}$	Schönhausen	"	$7_{,10}$
Schönhausen	"	$6_{,56}$	Rathenow	"	$7_{,57}$
Hämerten	"	$7_{,7}$	Nennhausen	"	$8_{,6}$
Stendal	Ankunft	$7_{,25}$	Buschow	"	$8_{,21}$
Stendal	Abfahrt	$9_{,10}$	Gr. Behnitz	"	$8_{,36}$
Vinzelberg	"	$9_{,31}$	Wustermark	"	$8_{,56}$
Gardelegen	Ankunft	10	Spandau	Ankunft	$9_{,20}$
		Abends.			Vormittags.

Sämmtliche Züge befördern Personen in allen vier Wagenclassen. Für den Verkehr auf der neu zu eröffnenden Strecke kommen dieselben Reglements und Tarif-Bestimmungen zur Anwendung, welche im Local-Verkehre unserer übrigen Bahnstrecken Geltung haben.

Das Nähere ergeben die auf den Stationen ausgehängten Fahrpläne, Personengeldtarife etc. Der Güter-Tarif ist von einem noch näher bekannt zu machenden Termine ab bei unseren Güterexpeditionen käuflich zu haben.

Magdeburg, den 7. Januar 1871.

Directorium.

Oberschlesische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von
104 000 Ctrn. 5″ hoher Eisenbahnschienen von Gussstahl, bezw. Bessemer-Stahl,
126 000 „ 5″ hoher Eisenbahnschienen von Eisen,
7 800 „ $3^1/_2$″ hoher Eisenbahnschienen von Eisen
für die Oberschlesische, die Breslau-Posen-Glogauer, die Stargard-Posener und für die Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn in mehreren Loosen im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf
Dienstag den 31. Januar 1871 Vormittags 11 Uhr
in unserm Central-Büreau Abtheilung I auf hiesigem Bahnhofe anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission zur Lieferung von Bahnschienen aus Gussstahl, beziehungsweise Eisen“

eingereicht sein müssen, und in welchem auch die eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Submissions-Bedingungen liegen im oben bezeichneten Büreau vom 14. d. M. an zur Einsicht aus und können daselbst auch Copien derselben in Empfang genommen werden.

Breslau, den 9. Januar 1871.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Die Lieferung und Aufstellung des eisernen Ueberbaues mehrerer Brücken in Ersatz der vorhandenen Holzconstruction soll im Wege der Submission vergeben werden, und zwar:

A. der Strecke Lehrte-Hildesheim.
Betriebs-Inspection Hannover II.

1) der Brücke bei Meile $4_{,80}$ + $12_{,8}$ mit 1 Oeffnung von 5′ 11″ Hann. Lichtweite und einem Gesammtgewichte
an Schmiedeeisen von ca. 1590 Pfd.,
an Gusseisen von ca. 410 Pfd.

2) der Wegunterführung bei Meile $4_{,91}$ + 4 mit einer Oeffnung von 31′ 3″ Hann. Lichtweite und einem Gesammtgewichte
an Schmiedeeisen von ca. 15 230 Pfd.,
an Gusseisen von ca. 630 Pfd.

3) der Wegunterführung bei Meile $4_{,50}$ + 11 mit einer Oeffnung von 20′ 11″ Hann. Lichtweite und einem Gesammtgewichte
an Schmiedeeisen von ca. 9480 Pfd.,
an Gusseisen von ca. 510 Pfd.

B. der Strecke Lehrte-Harburg.
Betriebs-Inspection Harburg.

1) der Fuhse-Haupt-Brücke bei Celle in Meile $5_{,91}$ — $5_{,92}$ mit 6 Oeffnungen à 30′ Hann. und 2 Oeffnungen à 27′ Hann. Lichtweite in einem Gesammtgewichte
an Schmiedeeisen von ca. 92 800 Pfd.,
an Gusseisen von ca. 5500 Pfd.

2) der Fuhse-Fluth-Brücke bei Celle in Meile $5_{,89}$ mit 4 Oeffnungen à 30 Hann. und 2 Oeffnungen à 27′ Hann. Lichtweite in einem Gesammtgewichte
an Schmiedeeisen von ca. 61 500 Pfd.,
an Gusseisen von ca. 4300 Pfd.

Die Offerten sind bis

Dienstag den 31. Januar 1871, Vormittags 11 Uhr

portofrei und versiegelt mit entsprechender Aufschrift:

„Submission auf Lieferung des eisernen Ueberbaues für Brücken der Hannoverschen Staatsbahn“

versehen, je nach den offerirten Brücken-Constructionen an die Königliche Eisenbahn-Betriebs-Inspection Hannover II oder die zu Harburg einzureichen, woselbst dieselben zur genannten Terminsstunde in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Die Lieferungs-Bedingungen und Zeichnungen liegen bei der bezeichneten Dienststelle zur Einsicht offen und können von denselben auch gegen Erstattung der Kosten bezogen werden.

Hannover, den 26. December 1870.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Maybach.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Die Ausführung, Lieferung und Aufstellung des eisernen Ueberbaues verschiedener Brücken in Ersatz der vorhandenen Holzconstruction soll im Wege der Submission vergeben werden und zwar:

A. auf der Strecke Kreiensen-Cassel,
Betriebs-Inspection Göttingen.

1) der Brücke in Meile $10_{,27}$ + 5^0 mit einer Oeffnung von 8′ Hannov. Lichtweite, für zwei Geleise, mit einem Gesammtgewichte:
an **Schmiedeeisen** von ca. 2 × 1870 Pfd. = 3740 Pfd.,
an **Gusseisen** von ca. 2 × 370 Pfd. = 740 Pfd.;

2) der Brücke in Meile $12_{,08}$ mit einer Oeffnung von 8′ Hann. Lichtweite, für zwei Geleise, mit einem Gesammtgewichte:
an **Schmiedeeisen** von ca. 2 × 1920 Pfd. = 3840 Pfd.,
an **Gusseisen** von ca. 2 × 310 Pfd. = 620 Pfd.;

3) der Brücke in Meile $13_{,36}$ mit einer Oeffnung von 10′ Hann. Lichtweite, für zwei Geleise, mit einem Gesammtgewichte:
an **Schmiedeeisen** von ca. 2 × 2610 Pfd. = 5220 Pfd.,
an **Gusseisen** von ca. 2 × 450 Pfd. = 900 Pfd.

B. auf der Strecke Wunstorf-Bremen,
Betriebs-Inspection Bremen.

1) der Brücke in Meile $4_{,52}$ + 5^0 mit einer Oeffnung von 16′ Hann. Lichtweite, für **ein** Geleis, mit einem Gesammtgewichte:
an **Schmiedeeisen** von ca. 4570 Pfd.,
an **Gusseisen** von ca. 440 Pfd.;

2) der Brücke in Meile $7_{,21}$ + 10^0 mit einer Oeffnung von $12^1/_4$′ Hann. Lichtweite, für **ein** Geleis, mit einem Gesammtgewichte:
an **Schmiedeeisen** von ca. 3100 Pfd.,
an **Gusseisen** von ca. 310 Pfd.;

3) der Brücke in Meile $12_{,55}$ mit einer Oeffnung von $9^3/_4$′ Hann. Lichtweite, für **zwei** Geleise, mit einem Gesammtgewichte:
an **Schmiedeeisen** von ca. 2 × 2610 Pfd. = 5220 Pfd.,
an **Gusseisen** von ca. 2 × 450 Pfd. = 900 Pfd.

C. auf der Strecke Löhne-Rheine,
Betriebs-Inspection Osnabrück.

1) der Brücke in Meile $12_{,14}$ mit einer Oeffnung von 7′ $11^1/_4$″ Hann. Lichtweite, für **ein** Geleis, mit einem Gesammtgewichte:
an **Schmiedeeisen** von ca. 1920 Pfd.,
an **Gusseisen** von ca. 310 Pfd.;

2) der Brücke in Meile $13_{,15}$ + 11^0 mit einer Oeffnung von 9′ 11″ Hann. Lichtweite, für **ein** Geleis, mit einem Gesammtgewichte:
an **Schmiedeeisen** von ca. 2610 Pfd.,
an **Gusseisen** von ca. 450 Pfd.;

3) der Brücke in Meile $14_{,28}$ mit einer Oeffnung von 10′ $3^3/_4$″ Hann. Lichtweite, für **ein** Geleis, mit einem Gesammtgewichte:
an **Schmiedeeisen** von ca. 2280 Pfd.,
an **Gusseisen** von ca. 330 Pfd.;

4) der Brücke in Meile $16_{,43}$ mit einer Oeffnung von 10′ Hann. Lichtweite, für **zwei** Geleise, mit einem Gesammtgewichte:
an **Schmiedeeisen** von ca. 2 × 2610 Pfd. = 5220 Pfd.,
an **Gusseisen** von ca. 2 × 450 Pfd. = 900 Pfd.;

5) der Brücke in Meile $16_{,72}$ mit einer Oeffnung von 8′ Hann. Lichtweite, für **ein** Geleis, mit einem Gesammtgewichte:
an **Schmiedeeisen** von ca. 1920 Pfd.,
an **Gusseisen** von ca. 310 Pfd.;

6) der Brücke in Meile $16_{,81}$ + 8^0 mit einer Oeffnung von 5′ 10″ Hann. Lichtweite, für **ein** Geleis, mit einem Gesammtgewichte:
an **Schmiedeeisen** von ca. 1500 Pfd.,
an **Gusseisen** von ca. 310 Pfd.

Die Offerten sind bis zum

Donnerstag den 9. Februar 1871 Vormittags 11 Uhr

portofrei und versiegelt und mit entsprechender Aufschrift:

„Submission auf eiserne Brückenüberbauten“

versehen, an die betreffende oben bezeichnete Königliche Eisenbahn-Betriebs-Inspection, zu deren Ressort die fragliche Strecke gehört, einzureichen, wo dieselben zur bezeichneten Terminsstunde in Gegenwart etwa persönlich erschienener Submittenten eröffnet werden sollen.

Die Lieferungs-Bedingungen und Zeichnungen liegen bei jenen Dienststellen zur Einsicht offen und können von denselben auch gegen Erstattung der Kosten bezogen werden.

Hannover, den 31. December 1870.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Maybach.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von:

1) 10776 Centner 5″ hohe Walzschienen,
2) 10776 Centner 5″ hohe Bessemer Stahlschienen,
3) 723 Centner Laschen, } zu 5″ hohen Schienen,
4) 167 Centner Laschenbolzen, } zu 5″ hohen Schienen,
5) 642 Centner Hakennägel,
6) $16_{,6}$ Mille Schwellenbezeichnungs-Nagel

im Submissionswege verdungen werden.

Uebernahme-Offerten sind mit der Aufschrift: „Submission auf Oberbau-Materialien“, versiegelt und portofrei zu dem am

20. Januar Vormittags 11 Uhr

anstehenden Submissionstermine im Geschäftslocale der Betriebs-Inspection hierselbst einzureichen.

Die Bedingungen und Zeichnungen können ebendaselbst eingesehen, auch gegen Zahlung von Copialien bezogen werden.

Breslau, den 7. Januar 1871.

Betriebs-Inspection.

Rheinische Eisenbahn.

Submission.

Wir bedürfen für den Betrieb unserer Traject-Anstalt Rheinhausen-Hochfeld

zweier Zugseile von je 2200 Fuss Rh. Länge,
eines Leitseiles von 1200 Fuss Rh. Länge.

Die Bedingungen für die Lieferung dieser Seile liegen auf unserem technischen Centralbüreau — Trankgasse No. 49 hierselbst — zur Einsicht offen oder können von dort gegen Erstattung der Druckkosten bezogen werden.

Wir ersuchen die Offerten auf das Ganze oder auf Theile der Lieferung

bis zum 15. Januar k. J. Abends

mit entsprechender Aufschrift versiegelt und portofrei an uns einzusenden.

Cöln, den 27. December 1870.

Die Direction.

Königl. Württembergische Staats-Eisenbahn.

Wir beabsichtigen die Anschaffung von

10 vierrädrigen Personenwagen II. Cl.,
40 „ „ III. „
6 Gepäckwagen,
150 bedeckten Güterwagen,
100 offenen „
12 Langholztransportwagen,
10 Kieswagen,
5 doppelbodigen Viehwagen,

ferner von

690 Achsen mit Rädern,
1380 Tragfedern,
220 Spiralbufferfedern,
11500 Gummiringen für Buffer,
und 1350 „ „ Nothketten.

Sämmtliche Wagen und Wagenbestandtheile sollen in gleicher Construction, von gleichem Material und unter gleichen Bedingungen geliefert werden, wie bei unsern letzten Anschaffungen mit der alleinigen Ausnahme, dass in jedem Personenwagen III. Cl. eine Sitzbank behuf Aufstellung des von uns zu liefernden und aufzustellenden Ofens fortfällt.

Offerten, welche sich auf einen beliebigen Theil der Lieferung beziehen können, die genaue Angabe der kürzesten dem Fabrikanten möglichen Lieferfrist enthalten müssen und die Preise für die frei auf eine Württembg. Eisenbahnstation zu machende Lieferung (bei den Wagen excl. Achsen, Räder, Gummiringe und Federn und bei den Gummiringen pr. Stück und nicht pr. Gewicht) anzugeben haben, sind bei unserem Secretariate bis spätestens den **26. d. M. Abends 5 Uhr** versiegelt und mit der Aufschrift „Wagenlieferung betreffend“ versehen, einzureichen.

Die Lieferanten bleiben an ihre Offerten bis zum 28. Februar d. J. einschliesslich gebunden.

Wir behalten uns die freie Auswahl unter den eingelaufenen Offerten vor.

Stuttgart, den 4. Januar 1871.

Königl. Eisenbahndirection.
I. V.
Oberfinanzrath Böhm.

Königl. Preussische Ostbahn.

Für die Königlich Preussische Ostbahn soll die Anfertigung und Lieferung von:

50 Stück vierrädrigen bedeckten Güterwagen (davon 16 Stück mit Bremse und Schaffnersitz),
60 Stück vierrädrigen offenen Güterwagen (davon 20 Stück mit Bremse und Schaffnersitz),
102 Stück 5 Zoll starken Achsen aus bestem ungehärteten Gussstahl mit Speichenrädern (die Naben, Speichen und Unterkranz aus Schmiedeeisen, die Bandagen aus Puddelstahl oder Bessemerstahl,
208 Stück 5 Zoll starken Achsen aus bestem ungehärteten Gussstahl mit Gussstahlscheibenrädern,
580 Stück $3^1/_2$ Fuss langen Tragfedern aus bestem zähen Stahl

im Wege der Submission verdungen werden.

Offerten hierauf sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Wagen, Achsen mit Rädern und Tragfedern für die Königliche Ostbahn“

versehen bis zu dem auf

Dienstag den 24. Januar d. J. Vormittags 11 Uhr

in unserem Central-Büreau auf dem Bahnhofe hierselbst anberaumten Termin an uns einzureichen.

Die Eröffnung der eingegangenen Offerten erfolgt zur bezeichneten Terminsstunde in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten.

Die Submissions- und Contractsbedingungen liegen in dem Büreau unseres Ober-Maschinenmeisters Graef hierselbst zur Einsicht aus, werden auch von demselben auf portofreie Anträge unentgeltlich mitgetheilt.

Herr p. Graef wird auch über sonstige die Lieferung betreffende Anfragen Auskunft ertheilen.

Bromberg, den 3. Januar 1871.

Königliche Direction der Ostbahn.

Königl. Preussische Ostbahn.

Für die Königliche Preussische Ostbahn soll die Anfertigung und Lieferung von

4 Stück Tenderlocomotiven und
6 Stück dreigekuppelten Güterzugslocomotiven mit Tendern

im Wege der Submission vergeben werden.

Offerten hierauf sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Locomotiven für die Königliche Ostbahn“

versehen, bis zu dem auf

Dienstag den 31. Januar d. J. Vormittags 11 Uhr

in unserm Central-Büreau auf dem Bahnhofe hierselbst anberaumten Termine an uns einzureichen.

Die Eröffnung der eingegangenen Offerten erfolgt zur bezeichneten Terminsstunde in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten.

Die Submissions- und Contractsbedingungen liegen in dem Büreau unseres Obermaschinenmeisters Graef hierselbst zur Einsicht aus, werden auch von demselben auf portofreie Anträge unentgeltlich mitgetheilt.

Herr p. Graef wird auch über sonstige die Lieferung betreffende Anfragen Auskunft ertheilen.

Bromberg, den 3. Januar 1871.

Königliche Direction der Ostbahn.

PRIVAT-ANZEIGEN.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 3.

Erscheint
jeden Freitag.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
Adolph Refelshöfer
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

1871.

Inserate
werden à 1½ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1800 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Elfter Jahrgang.

Leipzig, den 20. Januar 1871. (Schluss der Nummer: 19. Januar, Vormittags 11 Uhr.)

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der Königl. Direction der Preuss. Ostbahn werden die neu erbauten Eisenbahnstrecken

a) **Schneidemühl-Flatow,** $4_{,25}$ Meilen lang, mit den Stationen Schneidemühl, Krojanke und Flatow,

b) **Dirschau-Preuss. Stargardt,** $3_{,30}$ Meilen lang, mit den Stationen Dirschau, Swaroczyn (Haltestelle) u. Preuss. Stargardt

c) **Insterburg-Gerdauen,** $5_{,94}$ Meilen lang, mit den Stationen Insterburg, Bokellen (Haltestelle), Kl. Gnie u. Gerdauen

am 16. Januar d. Js. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden.

Berlin, den 13. Januar 1871.

Nach der Mittheilung des Directoriums der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft ist von der Linie Liegnitz-Glogau-Grünberg-Rothenburg die weitere, $4_{,8}$ Meilen lange Strecke **Lüben-Nieder-Zarkau (Glogau)** mit den Stationen Raudten, Gramschütz und Nieder-Zarkau (provisorischer Bahnhof bei Glogau)

am 9. Januar d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

Berlin, den 17. Januar 1871.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

* **Vom Kriegsschauplatz.** Leipzig, 18. Januar 1871. Wenn wir an dem Tage der glorreichen Wiederaufrichtung des Deutschen Kaiserthums durch König Wilhelm auf die ununterbrochene Reihe glänzender Siege in dem Kampfe zurückschauen, welchen wir nunmehr seit über fünf Monaten auf Französischem Boden führen, so fesselt immer wieder, neben der heldenhaften Tapferkeit und Hingebung unserer Soldaten, die seltene Kunst der Heeresleitung, welche so glorreiche Erfolge errungen, den bewundernden Blick. Der Aufmarsch der Deutschen Truppen gegen die Grenzen Frankreichs in der imponirenden Schnelligkeit und der keinen Augenblick auch nur das leiseste Schwanken verrathenden Sicherheit, mit welcher er sich vollzog; die Festhaltung, Lahmlegung und schliessliche Gefangennahme der Armee des Marschalls Bazaine in Metz; die Umschliessung der zweiten grossen Französischen Streitmacht unter Kaiser Napoleon und Marschall Mac Mahon bei Sedan mit ihren unmittelbaren Folgen der Capitulation derselben und der Gefangengebung des Kaisers; dann zu so Gewaltigem ein vielleicht noch Gewaltigeres fügend, die eiserne Umklammerung der Riesenstadt Paris, welche seit Beginn des Jahres aus einer Entfernung von ca. 1 Deutschen Meile wirksam beschossen wird, das sind Leistungen der Deutschen Strategie, denen die Kriegsgeschichte aller Zeiten nichts Aehnliches an die Seite zu stellen hat. Inzwischen wachsen mit den Erfolgen aber die Schwierigkeiten. Je siegreicher er fortschreitet, um so grösser werden die Aufgaben des Kriegs, der in immer weiterer Entfernung von der Heimath inmitten einer allmälig zu immer fanatischerm Hasse aufgestachelten feindlichen Bevölkerung geführt werden muss.

An Stelle der vernichteten Armeen des Kaiserreichs treten die Massenheere der Republik und suchen, in Verbindung mit den Vertheidigern von Paris, in gleichzeitigem Andrange vom Süden, Westen und Norden her den Einschliessungsgürtel der Deutschen Truppen vor der Französischen Hauptstadt zu zerbrechen, ja General Bourbaki, welcher zunächst Belfort zu entsetzen suchte, sollte angeblich versuchen, die Verbindung mit Deutschland zu durchbrechen. Wohl kommen da Momente, in denen den fern stehenden Laien der bange Zweifel beschleicht, ob es den vaterländischen Heerführern gelingen werde, des Erfolges Herr zu bleiben. Immer von neuem aber durchbricht ihre beherrschende Genialität alle Hindernisse. Mit ruhiger Meisterschaft gliederte sie aus den mittlerweile vor Metz frei gewordenen Armeecorps rings um den Paris einschliessenden Gürtel einen zweiten Heeresring, der, gegen den Anprall der Armeen der Französischen Provinzen gerichtet, denselben abwehrt und in den Schlachten um Orléans, Amiens und Le

Mans bis hinter Loire, Somme und Sarthe zurückwirft und auch jetzt das gegen Belfort herandringende Bourbaki'sche Heer zum Rückzug zwingen wird. Dabei werden mit starker Hand die immer mehr sich verlängernden Verbindungsstrassen nach Deutschland und der bereits errungene Besitz in Elsass-Lothringen nicht nur festgehalten, sondern unausgesetzt erweitert und befestigt. Eine Französische Festung nach der andern öffnet den Deutschen Belagerern ihre Thore. Mit einer kaum grössern Truppenzahl, als Paris allein hinter seinen Mauern birgt, hält unsere Kriegführung dieses umschlossen, einen weithin sich erstreckenden Theil Frankreichs besetzt und den Rest des mächtigen Landes siegreich in Schach. Auch der gehässigste Neid des Auslandes kann sich der staunenden Bewunderung so beispiellosen Vollbringens nicht entziehen.

Diese grossartigen Erfolge der Heeresleitung, welche mit bedingt werden durch die günstige Verproviantirung der gewaltigen Heeresmassen, die Herbeischaffung der (insbesondere zum Bombardement von Paris nöthigen) gewaltigen Geschütze mit ihrer Munition und die Fortschaffung der grossen Masse der Verwundeten und Erkrankten, um den Eintritt von Epidemien zu verhindern — alle diese grossartigen Erfolge, sagen wir, — würden fast unmöglich gewesen sein wenn nicht unserer Heeresleitung das rasche Massen-Transportmittel der Eisenbahnen zu Gebot stände. Jetzt wo es sich (wenigstens bis zum Fall von Paris) um die dauernde Occupation von ganz Frankreich bis über die Loire handelt, gehören die Eisenbahnwiederherstellungsarbeiten, welche von den Deutschen Feld-Eisenbahn-Abtheilungen vorgenommen werden, zu den wichtigsten Operationen und begrüssen wir daher mit Freuden jede Nachricht, welche uns Kunde bringt von der Wiedereröffnung von Bahnlinien, die sich auf dem von unsern Truppen occupirten Terrain befinden. — Wie wir in voriger Nummer melden konnten, dass nördlich von Paris der Betrieb der occupirten wichtigen Bahnlinie über Amiens nach Rouen wieder hergestellt sei, so können wir jetzt aus zuverlässiger Quelle berichten, dass die betriebsfähige Herstellung der von der Haupt-Eisenbahnroute Strassburg Lagny (Paris) abzweigenden occupirten Bahnen über die schon seit längerer Zeit in Betrieb genommene Strecke Blesme-Chaumont-Chatillon hinaus nach Nuits, Sens, Montargis, Corbeil resp. Juvissy (bei Paris) bis Orléans so weit vorgeschritten ist, dass am 12. d. Mts. der erste Zug mit Proviant von Chatillon bis Sens gelangt ist und am 14. Orléans erreichen sollte.

Vergleicht man unsere Uebersichtskarte der Eisenbahnen Europas*, so wird man sehen, welche Zickzack-Linien die Deutsche Feldeisenbahnbauabtheilung zur Hülfe nehmen musste, um die unter den jetzigen Umständen doppelt wichtige erste directe Bahnverbindung nach Orléans mit Umgehung von Paris wieder herzustellen, zu deren Sicherung man eine starke Besetzung vorzugsweise durch Landwehr hat eintreten lassen. Sehr willkommen für den Betrieb dieser neueröffneten Linie nach Orléans wird jedenfalls das in den siegreichen Schlachten bei le Mans erbeutete Eisenbahn-Material (10 Locomotiven und 600 Wagen) sein.**

Für den Betrieb dieser Linie Blesme-Chaumont-Chatillon-Nuits-Moret-Montargis-Juvissy-Orléans mit Zweigbahn Chatillon-Troyes, sowie der wohl demnächst wieder in Thätigkeit kommenden Linien Orléans-Tours und Orléans-Vierzon ist unter Leitung des Regierungs-Assessor Fleck eine Eisenbahnbetriebs-Commission zu Chaumont eingesetzt worden, während die Verwaltung der Eisenbahnen von Nancy nach Epernay und Lagny (Paris) der Eisenbahnbetriebs-Commission zu Nancy unter Leitung des Regierungs-Assessor Ursinus übertragen worden ist.

Bis zu welcher Ausdehnung die Wiederherstellungs-Arbeiten von unseren Feldeisenbahn-Abtheilungen zuweilen vorgenommen werden müssen, dafür liefert (wie der Köln. Z. aus Montmédy vom 8. d. M. berichtet wird) die durch den Fall der Festungen Metz, Thionville, Montmédy und Mézières gewonnene zweite Bahnverbindung mit Paris die besten Beispiele, wie sie zugleich den hohen Werth schon vorher organisirter Kräfte (in diesem Falle die Feldeisenbahn-Abtheilung Nr. 1) zur schnellen Bewältigung solcher Arbeiten ins beste Licht stellt. Eine so gründliche Demolirung einer Eisenbahnstrecke, wie sie in der Gegend von Montmédy theils von Deutscher, theils von feindlicher Seite vorgenommen worden ist, wurde in den bis jetzt besetzten Theilen von Frankreich wohl kaum bemerkt. Nach der Reihenfolge wurden (abgesehen von kleineren Beschädigungen bei Thionville) folgende Bauwerke mehr oder minder beschädigt vorgefunden: Tunnel bei Longuyon, Chiersbrücke zwischen Longuyon und Colmey, Chiersbrücke bei Colmey, $^1/_8$ Meile Geleise bei Villecloye, Chiersbrücke bei Montmédy, Geleise auf dem Bahnhofe Montmédy, Tunnel bei Montmédy und der Viaduct bei Thonne les Prés. In Bezug auf die Wichtigkeit der Eisenbahnlinie Metz-Thionville-Sedan-Mézierès möge, abgesehen von allen strategischen Rücksichten, noch bemerkt werden, dass in Montmédy nicht weniger als 11 Locomotiven und circa 400 Waggons, in Sedan 7 Locomotiven und circa 300 Waggons und ebendaselbst die gesammte von der Mac Mahon'schen Armee herrührende Kriegsbeute sich befanden. Der Transport der letzteren per Achse nach Deutschland würde bei den schlechten Wegen in dem gebirgigen Terrain ungemeine Kräfte und Zeit in Anspruch genommen haben, während jetzt nach Wiederherstellung der genannten Eisenbahnlinien der Transport per Bahn mit Leichtigkeit vor sich gehen kann. Die drei erstgenannten Bauwerke sind zur Deckung der nach Sedan s. Z. marschirenden Armee von Deutschen Pionieren zerstört worden und bieten deshalb wenig Bemerkenswerthes, weil die Tunnelsprengung misslungen war und die Zerstörung der beiden Chiersbrücken sich nur auf die Gewölbe und nicht auf die beiden Mittelpfeiler ausdehnte, so dass die Wiederherstellung leicht und in kurzer Frist erfolgen konnte. Sämmtliche übrigen Bauwerke liegen unter den Kanonen von Montmédy und konnte deren Reconstruction erst nach der Einnahme von Montmédy erfolgen; nur einzelne Vorbereitungen dazu, wie sie sich den Baumeistern bei theilweise sehr gefährdeten Recognoscirungen als nöthig ergeben hatten, waren so viel wie möglich schon vorher auf den Werkplätzen in Longuyon getroffen worden. Die Chiersbrücke bei Montmédy ist von feindlicher Seite so brillant gesprengt, dass von dem Bauwerke (zwei Oeffnungen von je 65 Fuss) nur die Landpfeiler stehen geblieben sind, von dem Mittelpfeiler auch nicht die geringste Spur zu entdecken und das ganze Flussbett mit Trümmern derart bedeckt war, dass bei mittlerem Wasserstande oberhalb der Brücke ein vollständiger See sich bildet. Für die Reconstruction des Pfeilers wurde im Flussbette aus möglichst grossen Steinblöcken ein Fundament gebildet, darauf ein neuer Mittelpfeiler aus Bahnschwellen und Steinen aufgebaut und nunmehr ein hölzerner Ueberbau nach Americanischem System gestreckt. Mitte Januar sollte diese Brücke wieder fahrbar sein. Die Zerstörung des Tunnels bei Montmédy muss ebenfalls als eine sehr gelungene bezeichnet werden. Man hatte den Tunnel mit Locomotiven und Waggons gefüllt, alsdann die Minen angelegt und die Sprengung vorgenommen, und zwar am Eingange auf der Ostseite auf ca. 33 Fuss Länge, am Ausgange auf der Westseite an zwei Stellen, im Ganzen auf ca. 135 Fuss Länge. Ein bergmännischer Reconstructionsbetrieb war wegen der in den Bruchstellen befindlichen Betriebsmittel unmöglich und musste deshalb der langsamere Weg einer Beseitigung der Schuttmassen durch Ausladen gewählt werden. Die Locomotiven sind bereits an das Tageslicht gezogen, zum Theil nach vorgenommener Reparatur und Reinigung wieder dienstfähig. Der Tunnel sollte ebenfalls Mitte Januar wieder fahrbar sein. Westlich von Montmédy schliesst sich an den vorgedachten Tunnel ein langer, hoher Viaduct, auf welchem die Ardennenbahn im Dorfe Thonne le Prés das Thonnethal überschreitet. Die Zerstörung beschränkt sich hier auf 2 Oeffnungen von je 32 Fuss Weite. Um hohe Rüstungen zu ersparen und den Bau möglichst zu erleichtern, ist der auf circa $^2/_3$ seiner Höhe gesprengte Mittelpfeiler zum grösseren Theile wieder aufgemauert und alsdann über die beiden Oeffnungen eine einfache und leichte Holzconstruction gestreckt worden. Auch dieses Bauwerk sollte bis Mitte d. M. hergestellt und alsdann die Ardennenbahn bis nahe an Mézières, wo wieder neue Zerstörungen sich finden, fahrbar sein. Wir bemerken hierzu, dass die directe Eisenbahnverbindung mit Sedan jedenfalls wieder hergestellt ist (vielleicht zunächst über Mézières), da die bei Sedan erbeuteten Geschütze in der letzten Woche in Berlin bereits anlangten.

Wie aus Arlon gemeldet wird, haben übrigens die Deutschen Truppen, welche Longwy belagern, am 15. d. M. die über den Chiers führende Brücke der Eisenbahn zwischen Longwy und Arlon (Belgien) in die Luft gesprengt, um die Verbindung der Festung nach Belgien hin aufzuheben.

Die Eisenbahn-Betriebs-Commission zu Strassburg publicirt folgende Nachweisung über den Cours der Sanitätszüge nach und aus Frankreich in der Zeit vom 1. bis 31. December 1870.

Laufende No.	Benennung des Zuges.*	Ankunft aus Deutschland.	Abfahrt nach Deutschland.	Bestimmungsort des beladenen Zuges.
1	Hamburger Sanitätszug . .	—	1./12. W.	Hamburg
2	Heizb. Evacuationszug I . .	2./12. W.	—	—
3	Badischer Sanitätszug . . .	2./12. K.	4./12. K.	Karlsruhe
4	Württemberg. Sanitätszug .	3./12. K.	8./12. K.	Stuttgart
5	Heizb. Preuss. Evacuationsz. III	3./12. W.	10./12. K.	Berlin
6	Berliner Sanitätszug . . .	—	3./12. W.	Berlin
7	Mainzer Sanitätszug . . .	5./12. W.	13./12. K.	Mainz

* Wir bemerken wiederholt, dass Exemplare derselben, auf welchen sich die dermalen in Deutschem Betrieb befindlichen Französischen Eisenbahnen farbig ausgezeichnet angegeben finden, nur von der Redaction direct bezogen werden können.

** Wir bemerken zu voriger Nummer S. 14, dass nach dem St.-A. nicht die dort erwähnte, sondern zwei Locomotiven auf der Linie Versailles-Chartres den Dienst verrichten, welche bei Evreux erbeutet und, da verschiedene Theile an ihnen zerstört waren, in Versailles von Arbeitern der Feldeisenbahn-Abtheilung erst wieder zusammengesetzt wurden,

* Die Züge, welche via Weissenburg instradirt wurden, bezeichnen wir mit W., die via Kehl mit K. Begleitet wurden die Züge: No. 1 von Stabsarzt Schulz. No. 2 von Dr. Heiligenthal. No. 3 von Ober-Finanz-Rath Böhm. No. 4 von Professor Croix. No. 5 von Dr. Westphal. No. 6 von Herrn Bittong. No. 9 pon Ober-Baurath Morlock. No. 10 von Graf Zeppelin. No. 11 von W. A. Hasvelt. No. 12 von Dr. Osterbind. No. 13 von Professor Hirsch. No. 14 von Forstrath Kagneck. No. 15. von Baron v. Wellward. No. 16 von Major Goebel. No. 17 von Dr. Ermann. No. 18 von Stabsarzt Wasserfuhr. No. 20 von Stabsarzt Schulz. No. 21 von Professor Croix. No. 23. von Dr. Ermann. No. 24 von Baurath Binder. No. 25 von Hauptmann Pestalozzi. No. 26 von Hauptmann Birkmann. No. 27 von Ober-Baurath Morlock. No. 28 von Major Göpel. No. 29 von Herrn Wagner. No. 30 von Prinz Carl von Baden. No. 31 von Baurath Dimmler.

Laufende No.	Benennung des Zuges.	Ankunft aus Deutschland	Abfahrt nach Deutschland.	Bestimmungsort des beladenen Zuges.
8	Bayerischer Sanitätszug . .	—	5./12. W.	Stuttgart. u. München
9	Heizb. Württemb. Sanitätsz. .	7./12. K.	16./12. K.	Stuttgart
10	Heizb. Badischer Sanitätszug	—	7./12. K.	Karlsruhe
11	Kölner Sanitätszug	8./12. W.	15./12. W.	Köln
12	Weissenburger Lazarethz. II.	10./12. W.	18./12. W.	Berlin
13	Heizb. Pr. Evacuationsz. IV.	10./12. W.	—	do.
14	Heizb. Badischer Sanitätszug	10./12. K.	18./12. K.	Karlsruhe
15	Heizb.Württemberg.Sanitätsz.	11./12. K.	15./12. K.	Stuttgart
16	Bayerischer Sanitätszug . .	—	11./12. K.	München
17	Heizb. Pr. Evacuationsz. II. .	11./12. W.	17./12. K.	Berlin
18	Heizb. Pr. Evacuationsz. V. .	15./12. W.	23./12. W.	Wiesbaden
19	Sächsicher Sanitätszug . .	—	16./12. W.	Dresden
20	Heizb. Pr. Evacuationszug I.	21./12. W.	—	do.
21	do. III.	22./12. W.	—	do.
22	do. VI.	24./12. W.	—	do.
23	do. II.	25./12. W.	—	do.
24	Heizb. Württemb. Sanitätsz.	18./12. K.	25./12. K.	Stuttgart
25	Heizb. Bayer. Sanitätszug .	—	19./12. K.	Stuttgart
26	do.	—	24./12. K.	Karlsruhe
27	Heizb. Württemb. Sanitätsz.	25./12. K.	—	—
28	Bayerischer Sanitätszug . .	—	26./12. K.	Karlsruhe
29	Heizb. Badischer Sanitätsz.	27./12. K.	—	do.
30	do.	—	29./12. K.	do.
31	Heizb. Württemb. Sanitätsz.	31./12. K.	—	do.

Gepanzerte Eisenbahn-Waggons. Die von der Eisenbahngesellschaft in Orléans construirten gepanzerten Waggons, welche bei den letzten Kämpfen vor Paris von den Belagerten im Kampfe verwendet wurden, sind, wie der „Moniteur universel" vom 23. December berichtet, nach der Anweisung von Dupuy de Lôme construirt. Auf einen Frachtwagen hat man eine Lafette mit einem der grössten Marinegeschütze gestellt; den innern Raum, wo sich dieselbe befindet, umgeben Wände aus sieben Panzerplatten in einer Dicke von 8 Centimetern und aus einem 50 Centimeter starken Eichenholz zum Schutz gegen Kugeln. Dieser gepanzerte Waggon bewegt sich um seine Axe, wie der Thurm eines Monitors, so dass die Mündung der Schiffskanone von ihrer Vorderstellung aus, je nach Bedarf, dem Feinde nach allen Seiten gewiesen werden kann. Die Locomotive, welche diese wandelnden Festungen aufs Schlachtfeld fährt, ist zum Schutz gegen die Geschosse der Feldstücke, ebenfalls durch eine sie ringsum schliessende Panzerkammer gedeckt. Die auf der Orléansbahn zur Unterstützung des General Vinoy'schen Corps geführten Panzer-Waggons waren durch Seeleute von der „Gloire" und von der „Devastation" bedient. Die Deutschen hielten sie anfangs für Proviantwagen, wollten sich ihrer bemächtigen und fingen an sie zu beschiessen; die Kugeln prallten aber ab, wie vom Rücken einer Schildkröte und waren wirkungslos.

Norddeutsche Briefe.

(Vom Berliner Eisenbahn-Actienmarkte. Reichenberg-Görlitz-Löbau. Zittauer E. Altenburg-Zeitzer E. Liegnitz-Glogau. Eisenbahnproject Schweidnitz-Neurode. Wangerin-Conitz. Saal-Unstrutbahn. Saalbahn. Bergisch-Märkische E. Submission auf Eisenbahn-Betriebs-Material für die Eisenbahnen im Elsass. Aus dem Preuss. Landtage. Lübeck-Büchener E.)

** Berlin, 15. Januar. Die Hemmungen des Eisenbahnverkehrs mit allen ihren sich für die commerciellen und wirthschaftlichen Verhältnisse täglich fühlbarer machenden Consequenzen üben auf das Börsengeschäft in Eisenbahneffecten einen um so drückenderen Einfluss aus, als die Börse schon aus allgemeinen Ursachen sich zu einer lebhaftern Thätigkeit nicht angeregt fühlt. Die verflossene Woche, in welcher sich die Klagen über Erschwerungen der Transporte, über Kohlennoth und Zurückweisung von Getreide- und andern Frachten vorzugsweise häuften, war daher geschäftsloser als irgend eine der geschäftlich gelähmten Börsenwochen des verflossenen Jahres. Nur ein sich in Wien herausstellender Stückenmangel in Südbahn-Actien führte unserer Börse einige Kaufaufträge für Lombarden zu. Der jetzt gehobene Transportconflict der Oesterreichischen Staatsbahn mit der Kgl. Sächsischen brachte andererseits Verkäufe in Franzosen hervor. Endlich gab die Nachricht Oesterreichischer Blätter, dass Sachsen jetzt auf sein Einspruchsrecht gegen die Ausführung der Reichenberg-Görlitzer Eisenbahnverbindung Verzicht geleistet habe, einigen Impuls für Berlin-Görlitzer Stammactien und für Reichenberg-Pardubitzer. Diese beiden Devisen erfuhren eine verhältnissmässig nicht unerhebliche Coursbesserung. Die Umsätze waren aber auch in ihnen nur sehr mässig. Die schweren inländischen Actien behaupteten sich fest, Potsdamer verdankten einigen Kaufordres, da das Material der Börse fehlt, eine weitere namhafte Courssteigerung und die leichten Actien, Halle-Sorau, Märkisch-Posener, Ostpreuss. Südbahn-, Rechte-Oderufer- gingen erheblich zurück. Die Stammprioritätsactien dieser Bahnen, für welche die Erträge zur Verzinsung wohl ausreichen werden, erfreuten sich grösserer Gunst und wurden meist höher bezahlt. Prioritäts-Obligationen waren in so beschränktem Verkehr wie selten beim Jahresbeginn; hin und wieder zeigte sich einiges Vorliebe für die neueren verhältnissmässig billigen 5proc. Emissionen.

Zur Erläuterung des über das Reichenberg-Görlitzer Project Bemerkten ist daran zu erinnern, dass in einem zwischen Oesterreich und Sachsen wegen Herstellung der Reichenberg-Zittauer Eisenbahn am 24. April 1853 abgeschlossenen Staatsvertrage der Vorbehalt gemacht worden war, dass innerhalb 25 Jahren kein anderer unmittelbarer Bahnanschluss der Stadt Reichenberg an die Sächsischen oder Preussischen Bahnen concessionirt werden dürfte. Ein am 24. v. M. u. J. abgeschlossener, seine Ratification erwartender Sächsisch-Oesterreichischer Staatsvertrag hat diesen Vorbehalt beseitigt, so dass der Ausführung des von der Generalversammlung der Actionäre der Berlin-Görlitzer Bahn gefassten Beschlusses wegen Verlängerung ihrer Linie bis Reichenberg von dieser Seite her Nichts mehr entgegensteht. Von der am 10. Januar erfolgten Uebernahme der Löbau-Zittauer Eisenbahn Seitens der Generaldirection der Kgl. Sächsischen Staatsbahnen erwartet man eine wesentliche Förderung des Reichenberg-Görlitzer Projects. Die Löbau-Zittauer Actien, deren Umwandelung nunmehr in Kgl. Sächsische Staatsschuld-Obligationen zu erwarten steht, werden demnächst aus unsern Courszetteln verschwinden.

Der Vorstand der Altenburg-Zeitzer Eisenbahngesellschaft hat die Gestattung der Vorarbeiten für Weiterführung der Bahn in der Richtung nach Narsdorf nachgesucht und erhalten. Insbesondere sollen diese Vorarbeiten auf den Fluren von Meusdorf, Langenleuba-Oberhain, Jahnshain, Rathendorf, Narsdorf, Obergräfenhain, Ober- und Niederelsdorf vorgenommen werden.

Sehr günstig berichten Schlesische Blätter über die Bauausführung der nunmehr in Betrieb gekommenen Liegnitz-Glogauer Eisenbahnstrecke. Auf der ganzen 5 Meilen langen Strecke ist Nichts von jenen Erschütterungen und Stössen zu spüren, die sich so häufig auf neuen Bahnen unangenehm wahrnehmbar machen. Von Glogau bis Gramschütz fährt die Bahn auf ziemlich ebenem Terrain hin; von Gramschütz resp. Raudten bis Lüben finden dagegen bedeutende Terrainwechsel statt, die meisten Einschnitte sind 25—30', bei dem Dorfe Kosslitz sogar 45' tief. Die Bahnhöfe in Raudten und Gramschütz werden als bequem, in gewisser Weise sogar elegant bezeichnet. Hoffentlich wird die junge Bahn nicht schon in ihren Anfängen unter der Noth der Zeitverhältnisse zu leiden haben. Die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn hat von ihrem alten Material und Personal bisher 8 Locomotiven, 3 Telegraphen-Apparate und 61 Beamte für den Betriebsdienst auf den occupirten Französischen Bahnen abgeben müssen.

Ein neues Bahnproject beabsichtigt im Anschluss an die Bahn in Schweidnitz eine Verbindung mit Neurode über Wüstegiersdorf. Durch Rescript des Handelsministers vom 9. December v. J. ist die schon im Juni nachgesuchte Genehmigung zu den Vorarbeiten ertheilt worden.

Die auf den 30. v. Mts. anberaumt gewesene General-Versammlung der Actionaire der Saal-Unstrut-Eisenbahn ist nach Mittheilung des provis. Verwaltungsraths besonderer Gründe halber ausgesetzt worden und hat gar nicht stattgefunden. Die darüber in verschiedenen Zeitungen enthaltenen Berichte sind aus der Luft gegriffen.

Der Vorstand der Saalbahn-Gesellschaft fordert die Zeichner der Actien auf, die erste Einzahlung mit 10% vom 28. d. M. bis zum 4. k. M. zu leisten. Weiteres siehe S. 29.

Der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft ist unterm 31. December 1870 die Allerh. Concessionsurkunde zum Bau und Betrieb einer Zweigbahn von Hagen bis Haufe und von hier einerseits nach Hasslinghausen und andererseits im Ennepe-Thal weiter bis Altenvoerde unter gleichzeitiger Verleihung des Expropriations-Rechts ertheilt worden.

Das Norddeutsche Bundeskanzleramt hat eine Submission auf 80 Stück Güterzug-Locomotiven, 2000 Stück offene Güterwagen und 4000 Stück Achsen mit Rädern für die Eisenbahnen im General-Gouvernement ausgeschrieben. Weiteres siehe Bekanntmachung S. 34.

Behufs Feststellung der Eisenbahnlinie Wangerin-Conitz haben die Vermessungsarbeiten bei Conitz ihren Anfang genommen. Die neue Bahn soll die Schneidemühl-Dirschauer Bahn vor Conitz durchschneiden und alsdann neben letzter hergehen. Der Bau soll im Frühjahr begonnen und wenn möglich so betrieben werden, dass die Bahn gleichzeitig mit der Schneidemühl-Dirschauer vollendet sein kann.

Auf eine Anfrage des Abgeordneten Dietzel über die Bebra-Hanauer Bahn bemerkte der Handelsminister, er rechne die Bahn von Bebra nach Arenshausen zu denen, die eben so wie die Tilsit-Memeler in erster Linie daran kommen, sobald es überhaupt möglich ist. Aber erst müsse Friede im Lande sein.

Die Schleswig-Holsteinische Regierung beansprucht von der Lübeck-Büchener Eisenbahn die Entrichtung der Eisenbahnsteuer. Die Lübeck-Büchener Gesellschaft, die ihrer Bahn den Character einer Staatsbahn vindicirt, bestreitet deren Steuerpflichtigkeit um so mehr, als gleichzeitig die Nachzahlung der Steuer für die Jahre 1868—70 gefordert wird. Der Altona-Kieler Bahn ist bekanntlich in Anerkennung der von der Dänischen Regierung ihr ertheilten Privilegien die volle Abgabenfreiheit zuerkannt worden.

* Preussen. In den Kammerverhandlungen über den Etat der Eisenbahnverwaltungen, insbesondere über den Hammacher'schen Antrag, betreffend Vermehrung der Betriebsmittel auf den Preuss. Staatsbahnen, hob der Regierungs-Commissar Oberbau- und Ministerial-Director Weishaupt hervor, dass man vor allen Dingen bei dem Wagenmangel unterscheiden müsse denjenigen in Folge des Krieges und denjenigen, der dadurch entstanden sein soll, dass die Staatsbahnen in der Beschaffung von Betriebsmitteln nicht vollkommen gleichen Schritt gehalten haben mit der natürlichen Entwickelung des Verkehrs.

„Was den ersten Mangel anbetrifft, so setzt sich derselbe zusammen einmal daraus, dass die Abfuhr und die Entladung des Materials, welches nach dem Kriegsschauplatz geht, mitunter zurückbleibt gegen die Zufuhr; ferner daraus, dass eine gewisse Anzahl von Wagen aufgestellt werden muss, um die inneren Transporte von einem Theil des Kriegsschauplatzes nach dem andern zu bewirken. Diese — ich will sie nennen — stationirenden Wagen betragen der Zahl nach etwa 5000 Axen. Diese Zahl von 5000 Axen wird vollkommen aufgewogen durch diejenigen Betriebsmittel, welche in Frankreich vorgefunden sind. Bei weitem stärker ist aber die Consumtion an Betriebsmitteln durch den unausgesetzten Strom von Truppen, Ersatzmannschaften, Pferden, Munition, Artillerie, Proviant, Fourage, Liebesgaben etc. nach dem Kriegsschauplatze, welchem ein Rücktransport von Kriegsbeute, Verwundeten, Gefangenen, Kranken entspricht. Zu diesen Transporten ist, soweit es sich übersehen lässt, ungefähr eine Axenzahl von 30 000 erforderlich; allerdings eine höchst bedeutende Zahl, und noch sind wir nicht am Ende, noch kommen täglich neue Anforderungen von den Obercommandos der Armeen, welchen im Interesse der Armee unbedingt entsprochen werden muss. Die unermüdlichen Feldeisenbahnabtheilungen folgen den Heeressäulen auf dem Fusse und stellen die zerstörten Eisenbahnen wieder her, die demnächst dem sofortigen Betriebe übergeben werden. 3000 Beamte, 300 Maschinen, alle aus Deutschland, bedienen ein Bahngebiet von ungefähr 300 Meilen in Frankreich. Wer einmal das freudige Hurrah unserer braven Truppen mit angehört hat, wenn auf einer neueröffneten Strecke die erste Locomotive heranbraust, der wird der Eisenstrasse zwischen der Armee und der Heimath auch nicht Eine Axe entziehen wollen, die da dem Soldaten bringt, was er nöthig hat zum Leben und um den Krieg energisch zu führen, die ihm da bringt die Grüsse aus der Heimath und die Gaben, und die ihn nöthigenfalls zurückführt, wenn er krank und elend ist. Die Deutsche Nation wird die Opfer, die in dieser Beziehung von ihr verlangt werden und mit denen wir noch lange nicht am Ende sind, mit derselben Bereitwilligkeit tragen wie sie überhaupt in den Krieg eingetreten ist. Wohl ist aus der Kriegscasse vieles geschehen, um helfend einzuwirken, mehr als eine Million Thaler ist bereits darauf verwendet, um Maschinen anzuschaffen, um Wagen anzukaufen: 60 Maschinen, 250 Wagen sind in Folge dessen auf dem Platze. Verkennen wir aber nicht, dass die Hauptlast immerhin auf den Schultern unserer heimischen Bahnen verbleiben wird, denn sie ist zu gross.

„Ich wende mich nunmehr dem Wagenmangel zu, der auf den Staatsbahnen entstanden sein soll dadurch, dass die Beschaffung nicht vollkommen gleichen Schritt gehalten habe mit der regelmässigen Entwicklung des Verkehrs, und beziehe mich auf dieselbe Quelle, die von dem Herrn Dr. Hammacher am vergangenen Sonnabend benutzt ist, um seinerseits nachzuweisen, dass die Staats-Eisenbahnen in dieser Beziehung weit zurück sind. Ich muss letzteres in Etwas bestreiten: Die Eisenbahnstatistik vom Jahre 1868 belehrt uns, dass pro Meile Eisenbahn im grossen Durchschnitt vorhanden waren an Locomotiven 2,2 Stück, die Staats-Eisenbahnen hatten 2,3 pro Meile; an Güterwagen waren vorhanden im Durchschnitt 48,7, die Staatsbahnen hatten 48,2. Die Staatsbahnen ergeben also den Durchschnitt der bezüglichen Ausrüstung der Preussischen Eisenbahnen, obwohl ihre Einnahmen sogar noch etwas unter dem Durchschnitt bleiben. Während die Einnahmen bei allen Bahnen zusammen genommen 73 000 Thaler pro Meile betrugen, haben sie nämlich bei den Staatseisenbahnen nur 70 000 Thaler betragen. Es soll damit nicht gesagt werden, dass ein Bedürfniss zur Erweiterung und Vermehrung nicht vorläge; ich wollte nur nachweisen, dass die Staats-Eisenbahnen nicht so weit zurückgeblieben sind, als es vielleicht den Anschein hat und behauptet ist. Namentlich gilt dies auch von der Westfälischen Bahn, welche ganz besonders hervorgehoben worden ist als diejenige, bei welcher hauptsächlich die berechtigtsten Anforderungen unerfüllt geblieben seien. Es ist vollkommen richtig, dass die Westfälische Eisenbahn hinter dem Durchschnitt zurücksteht, denn sie hat nur 2 Locomotiven und 46 Axen pro Meile. Aber auch die Einnahmen der Westfälischen Bahn sind bedeutend hinter dem Durchschnitt zurückgeblieben: sie haben kaum 50 000 Thaler pro Meile betragen, während 73 000 Thaler der Durchschnitt ist. Dazu kommt, dass die Westfälische Bahn, wie bekannt, zu den Durchgangsbahnen gehört, das heisst zu denjenigen, in denen die Verkehrselemente nur in geringer Zahl vorhanden sind und denen die eigentlichen Quellen des Verkehrs fern liegen. Es steht aber fest, dass solche Bahnen, von denen der Verkehr ausgeht und in denen die Quellen des Stromes liegen, also im vorliegenden Falle die Bergisch-Märkische, die Rheinische und die Köln-Mindener Eisenbahn, verhältnissmässig immer mehr Betriebsmittel haben werden und haben müssen, als diejenigen, über welche der Verkehr eben nur hinweggeht. Es kann übrigens allerdings nur erwünscht sein, wenn die Verhältnisse, von denen der Herr Handels-Minister am Sonnabend gesprochen hat, sich dahin ändern, dass die Möglichkeit vorliegt, eine weitere Anschaffung und im grösseren Umfange, als es in dem diesjährigen Etat vorgesehen ist, eintreten zu lassen. Zum Schluss noch eine Bemerkung — sie schliesst sich dem an, was der Herr Abgeordnete Heise vorhin hierüber gesagt hat.

„Das Capitel des Wagenmangels wird bleiben, so lange Eisenbahnen bestehen. Die Eisenbahnwagen theilen in dieser Beziehung das Schicksal aller Verkehrsmittel, von dem Schiff bis zur Droschke, von der Droschke bis zum Luftballon. Es werden immer Momente eintreten, wo der Bedarf durch das Vorhandene nicht gedeckt wird."

J. — **Transport-Calamitäten.** Köln, den 17. Januar 1871. Die Kohlen- und Wagennoth hat ihren Höhepunct fast erreicht. Hochöfen industrieller Etablissements mussten ausgeblasen, die Arbeiten eingestellt werden; kaum noch sind die Eisenbahnen in der Lage, die für ihren eigenen Betrieb nöthigen Kohlen herbeizuschaffen, wollen sie den dringenden Anforderungen des Publicums in etwas gerecht werden. Mitten im Kohlenrevier hört man die Klagen des Kohlenmangels und der steigenden Preise der Heizungsmittel. Zu diesen Missständen tragen die Elemente einen nicht unwesentlichen Theil bei. Das Traject der Rheinischen Eisenbahn bei Rheinhausen wurde durch Eisgang unterbrochen, (—augenblicklich ist es wieder schwach im Betriebe; doch die Wiedereinstellung desselben wird nicht ausbleiben—) der directe Kohlentransport mit dem Nieder- und Oberrhein gehemmt und auf den der Köln-Mindener Bahn beschränkt. Die daraus entspringenden Folgen liegen auf der Hand. Der Bau der Düsseldorfer Brücke kann sie bei Weitem nicht aufwiegen.

Jetzt sieht man sich genöthigt, den Handel des Auslandes in Producten zu begünstigen, deren das eigene Vaterland in Menge birgt. Die Kohlen werden grösstentheils von Belgischen Zechen bei Searing, Flemalle, Lüttich u. s. w. bezogen, wenn auch nur in annähernd hinreichenden Quantitäten. Die Rheinische Eisenbahn-Direction, welche dem Uebelstande nach Kräften zu steuern sucht, hat tägliche Züge von 35 Wagen nach jenen und andern Orten eingerichtet, die, von einem ihrer Beamten begleitet, den bedürftigsten gewerblichen und industriellen Consumenten der Reihe nach zur Verfügung gestellt werden. Mag diese anerkennenswerthe Einrichtung auch die momentane Kohlennoth heben: es wird der Anstrengung aller Norddeutschen Bahnen bedürfen, Wagen zu schaffen. Die Rheinische Bahn, an welche militärischerseits die grössten Anforderungen gestellt werden, kann es nicht allein.

Nicht minder, wie der Kohlenmangel, macht sich ein solcher in der Zufuhr von Erleuchtungsmaterial recht fühlbar. In Antwerpen lagern tausende Oxhoft Petroleum und die Belgische Staatsbahn zeigt sich aus nahe liegenden Gründen nicht geneigt, mit ihren Wagen auf Deutschem Gebiete auszuhelfen; dabei hegt sie die unbegründete Befürchtung: sie würde durch Zurückhaltung ihres Fahrmaterials grossen Verlegenheiten preisgegeben. Das Norddeutsche Transportmaterial, soweit es nicht schon auf den occupirten Eisenbahnen circulirt, ist überall zu kriegerischen Zwecken und Bewältigung des Privatverkehrs in Anspruch genommen. Seit mehreren Tagen hat wieder der Transport von Munition und Mannschaften nach Frankreich begonnen und wird voraussichtlich nicht so schnell beendet sein. Woher nun das Transportmaterial nehmen? Der Krieg, dessen Ende noch nicht abzusehen, fordert gebieterisch die Priorität in der Stütze der Eisenbahnen, um Das wieder zu erlangen, wofür die Kinder Deutschlands bluten. Hoffen wir, dass die Zeit nicht mehr fern, wo ein fester Friede herbeigeführt wird, der alles die materiellen Interessen Hemmende und Widerstrebende absorbiren und zur Wohlfahrt aller Nationen dienen wird.

Der Güter-Verkehr der Rheinischen Eisenbahn, soweit er sich nicht auf Kohlen und Coaks erstreckt, wurde heute, jedenfalls nur für kurze Zeit, eingestellt, was zur Folge hat, dass auch die Nachbarbahnen ihren Verkehr einstellen; die Saarbrücker Bahn hat dies schon unter gewissen Beschränkungen gethan; ebenso die Köln-Mindener Bahn. Die Unterbrechung der Trajecte durch Hochwasser und Eisgang ist schon angekündigt; der Bezug der Kohlen aus Belgien dauert deshalb vorläufig fort. — Für Petroleumsendungen gehen Extrazüge von Antwerpen nach Deutschland. Colossale Eismassen treiben auf dem Rheine und wenn dem heute eingetretenen Thauwetter Regen folgt, ist eine Ueberschwemmung in den Niederlanden sehr zu befürchten.

⊙ **Bayerische Ostbahnen.** Die Züge dieser Bahn werden mit Dampfheizung eingerichtet und verkehren vorläufig deren 2 auf den Linien Passau-Nürnberg-Köln. In den für die Heizung ganz neu construirten Wagen ist im Innern derselben eine Vorrichtung angebracht, dass vermittelst eines Hahnes die Temperatur des Coupés nach Belieben regulirt werden kann.

* **Kaschau-Oderberger Eisenbahn.** Die 8,93 Meilen lange Theilstrecke Teschen-Sillein ist am 8. d. Mts. für den Personen- und Sachentransport dem öffentl. Verkehre übergeben worden und verkehrt zwischen Oderberg und Sillein vorläufig täglich ein gemischter Zug in jeder Richtung, welcher 10_{45} Vorm. von Oderberg abgeht und 4_{11} Nachm. in Sillein ankommt, resp. in umgekehrter Richtung 10_{58} Vorm. von Sillein abfährt und 4_{30} Nachm. in Oderberg eintrifft.

Fahrplan-Aenderungen.

Vom 15. Januar gelangt der Morgencourierzug, welcher $8,_{15}$ Berlin verlässt, $11,_{8}$ in Halle, $11,_{35}$ Vorm. in Leipzig, $7,_{55}$ Abends in Frankfurt a/M eingebracht wird, sowie der Courierzug, der in Frankfurt a/M $8,_{18}$ Vorm., in Halle $5,_{15}$ Nachm. abgelassen wird und $8,_{35}$ Abds. Berlin erreicht, wieder zur Beförderung. Am 15. d. M. sind neue Fahrpläne auf der Berlin-Anhaltischen, Bebra-Hanauer und Hessischen Nordbahn und der Frankfurt-Hanauer Eisenbahn ins Leben getreten.

Personalnachrichten.

Württemberg. Der Präsident von Dillenius, Vorstand der Eisenbahndirection in Stuttgart wurde zum Mitglied des Geheimenraths, der Oberfinanzrath Böhm bei der Eisenbahndirection zum Mitglied der Centralbehörde für die Verkehrsanstalten ernannt.

Oesterreich. Zum Vorstand der Oesterreichischen Eisenbahn-Bauabtheilung wurde der Regierungsrath Pischof ernannt.

Preussen. Dem Eisenbahn-Secretär bei der Main-Weser-Bahn, Inspector Ferdinand Heidecker zu Cassel, ist der Character als Rechnungsrath verliehen worden.

Ausland.

Russische Eisenbahnen. Die Zweigbahn der Rjäsanschen Linie, die von Saraisk beginnend in Luchowizy mündet, ist den 7. December dem Verkehr übergeben worden.

⊙ **Türkei.** (Eröffnung der Strecke Constantinopel-Kutschuk-Tschekmedje.) Die $10,_{4}$ Kilom. lange Theilstrecke des Türkischen Bahnnetzes von Constantinopel nach Kutschuk-Tschekmedje wurde am 4. Januar mit grossen Festlichkeiten eröffnet.* Zwischenstationen sind: Makrikeni $4,_{3}$ Kilom. und St. Stefano $6,_{1}$ Kilom. In Jedikale (7 Thürme) befindet sich der provisorische Bahnhof für Constantinopel. Der Unterbau war bereits von der früher bestandenen Belgischen Gesellschaft (van der Elst) gänzlich hergestellt worden und der Ausbau deshalb mit keinen Schwierigkeiten verbunden. Die Eröffnung dieser Bahnstrecke fand unter grosser Betheiligung des Publicums statt. Schon früh Morgens bewegten sich ganze Reiterschaaren durch die engen Gassen von Stambul. Die Wagen der Türkischen Grossen, umgeben von reitenden Tscherkessen und Schwarzen, die Türkischen Frauen in ihren bunten Gewändern und dazwischen Europäer in Frack und Cylinder, das gab ein Bild, wie man es nur in Constantinopel sehen kann, wo Orient und Occident sich die Hände reichen. — Für den Grossvezier, der sich vor 12 Uhr auf dem Bahnhofe einfand, war ein prachtvolles Zelt aufgeschlagen, an das sich rechts und links die Zelte für den Scheik-ul-Islam und die hohen Würdenträger reihten. Das Stationsgebäude, sowie die Locomotive waren mit Guirlanden, mit den Türkischen Nationalfarben und Halbmonden geschmückt. — Die Eröffnungsfeier fand unter Türkischem Ceremoniel statt. Es wurden nämlich fünf Schafe geschlachtet und deren Blut auf die Schienen gespritzt. Während dieser Operation verrichtete der Scheik-ul-Islam das Gebet. Hierauf bestiegen die Minister und das geladene Publicum die Wagen, und der Zug setzte sich in Bewegung. Auf den Stationen Makrikeni und St. Stefano erschien die Schuljugend, festlich geschmückt, die Mädchen weiss gekleidet und Blumen in den Händen. Nach 45 Minuten langte der Zug in Kutschuk-Tschekmedje an, wo das officielle Festessen stattfand.— Der Grossvezier liess sich alsdann in seinem Zelte von Baron Hirsch und Herrn Outrey, den Repräsentanten der Gesellschaft, das Bau- und Betriebspersonal vorstellen, worauf der Zug nach Jedikale (den sieben Thürmen zurückkehrte. Zum Schlusse vereinigte Aali Pascha die Minister in seinem Zelte und folgte die Austheilung von Ordens-Decorationen. Den Officiers-Orden des Medschidie erhielten Director-Stellvertreter Bartel, Ober-Inspector Polonceau, General-Inspector Schmid und Verwaltungsrath Graf Schönfeld; den Ritter-Orden Inspector Knaffl und Rechtsconsulent Dietz, Secretäre des Baron Hirsch. Um 3 Uhr war die Feier zu Ende. — Die Strecken Enos-Constantinopel, Adrianopel-Constantinopel und von da nach Varna sind sämmtlich in Angriff genommen uud sollen in den nächsten 2 Jahren vollendet sein.

Technisches.

♯ **Innbrücke bei Simbach. Pneumatische Fundation.** Seit Brunel in Mitte der 50er Jahre bei dem Bau der Brücke über den Tamar bei Saltash die Fundirung eines mächtigen Steinpfeilers mittelst Anwendung verdichteter Luft (pneumatische Fundation) in einem grossen, den ganzen Pfeiler einschliessenden Blech-Cylinder ausführte, wurden Arbeiten dieser Art mehrfach hergestellt und gab namentlich die Gründung der Rheinbrücke bei Kehl in den Jahren 1859 und 1860 Veranlassung, die Methode zu erproben, den ganzen Steinkörper des Pfeilers auf eisernen Kästen, die als Arbeitsraum dienen, zu versenken. — Mit mehr oder weniger Abweichungen wurde diese Methode seitdem für die Fundationen der Pregelbrücke bei Königsberg (1865), der Parnitzbrücke bei Stettin (1866), der Rheinbrücke bei Düsseldorf (1869), der Donaubrücke bei Wien (1868 und 1869) und endlich in letzter Zeit für die Fundation der Innbrücke bei Simbach angewendet. Während die Ausführung der Gründung bei den ersteren Objecten durch die Bauverwaltung in eigener Regie geschah, bei der Wiener Brücke durch eine Französische Baugesellschaft, wurde bei der Innbrücke die pneumatische Fundirung durch das Etablissement Klett & Cie. in Nürnberg in festen Accord übernommen und ohne irgend einen Unfall glücklich durchgeführt. Das Etablissement hielt für nöthig, seine Brückenbau-Anstalt auch auf die genannte Fundationsmethode auszudehnen, da solche bei ihrer Sicherheit und verhältnissmässigen Billigkeit künftig bei sehr vielen grösseren Flussübergängen zur Ausführung kommen wird.

Einige Notizen über die Innbrücke und deren Fundirung dürften von Interesse sein und daher hier Platz finden.

Die Bahnlinie München-Braunau-Neumarkt führt zwischen Simbach und Braunau über den Inn, der hauptsächlich im Sommer durch schwere Gewitterregen und warme Winde, welche den Schnee des Hochgebirges rasch zum Schmelzen bringen, häufig in sehr kurzer Zeit ungemein anschwillt und mit bedeutender Geschwindigkeit unter wildem Getöse grosse Wassermassen durch das Thal führt. Es wurde deshalb eine grosse Durchfluss-Weite der Brücke nöthig, welche normal zum Strome gemessen ca. 310 Meter beträgt. Die Länge der Brücke selbst ist grösser, ca. 360 Meter, da die Lage der Bahnhöfe und sonstige Terrainverhältnisse bedingen, dass die Bahnlinie schief (in einem Winkel von 60°) die Flussrichtung schneidet. Die Brücke hat 6 Oeffnungsfelder zu je 60 Meter Weite, somit 5 Pfeiler erhalten, von denen 3 im Flussbette selbst, die beiden anderen im Fluthraume stehen. — Diese beiden Pfeiler (No. 1 und 2 vom linken, Bayerischen Ufer aus gerechnet), sowie der nächste, dritte, sind auf breite Betonschichten nach Auspumpen des Wassers fundirt, da es möglich war, das Flussgeschiebe bis auf den festen Grund (Mergel) in 5 bis 6 Meter Tiefe unter dem mittleren Wasserstand auszuheben und den Beton somit auf eine unbedingt solide Unterlage zu bringen. Die beiden rechtseitigen Pfeiler dagegen erforderten, da der sichere Baugrund sehr tief liegt ($10,_{5}$ und 7 Meter unter mittlerem Wasserstande), die oben bezeichnete aussergewöhnliche Fundationsweise. Um durch den Kies auf den festen Grund zu gelangen, wurden hier je ca. $46,_{5}$ Tonnen schwere, schmiedeeiserne, unten offene Kästen versenkt, deren Grundform, wie die der Pfeiler-Fundamentschichten, ein Rechteck mit halbkreisförmigem Abschluss an den beiden Enden ist. Die Länge derselben beträgt $15,_{46}$ Meter, die Breite $5,_{84}$ Meter, die Höhe vom unteren Rand bis zur Decke im Lichten $2,_{19}$ Meter und einschliesslich eines Aufsatzes, der als Abschlusswand bei der Aufmauerung diente, die Gesammthöhe $5,_{86}$ Meter. Die auf dem Grunde sitzende horizontale Fläche ergiebt hiernach 83 Quadratmeter. Die Höhe des Wasserstandes betrug während der Arbeit bei dem vierten Pfeiler $12,_{5}$ Meter über der Sohle, bei dem fünften ca. 8 Meter und bot demnach die meisten technischen Schwierigkeiten der mittlere Pfeiler im Strombette. — Die eisernen Senkkästen hingen Anfangs in einem Gerüste von 12 starken Ketten und wurden allmälig mit grossen Schraubenspindeln in das Wasser hinabgelassen. Während des Einsenkens schon übermauerte man die Kastendecken mit Quadersteinen, so dass immerwährend eine trockene Steinoberfläche über dem Wasserspiegel sichtbar blieb. Auf ganz ähnlichem Principe wie bei den Taucherglocken, — bei welchen bekanntlich, wenn sie in das Wasser hinabgelassen, sich darin oben die Luft zusammenpresst und das Wasser in der Glocke nicht über eine gewisse Linie hinnaufsteigen kann, — beruht auch die bei den Versenkkästen angewendete Methode. Nachdem die Kästen einmal auf dem Kiese angelangt waren, wurde das darin befindliche Wasser durch eingepresste Luft herausgedrängt und nun begann die Arbeit auch innerhalb der Versenkkästen. Sechs bis acht Arbeiter schaufelten rings an der Kastenwand herum den Kies hinweg, wodurch der Kasten die Möglichkeit erhielt, immer tiefer und tiefer in den Kies einzudringen, bis er endlich auf dem sogenannten Schlief oder Flinz (fester Mergel-Untergrund) anlangte. Sobald der Rand des Kastens $1^{1}/_{2}$ Meter in das Flussbeet eingedrungen war, so dass derselbe durch die Reibung am Kies hinreichend eigene sichere Führung erlangt hatte, wurden die Ketten abgenommen und der ganze Pfeiler dann der freien Senkung überlassen. In die Versenkkästen wurde ferner mittelst einer auf der Werkbrücke stehenden Dampfmaschine stets Luft eingepumpt, so dass die Arbeiter in comprimirter Luft arbeiteten, die in dem nämlichen Grade verdichtet wurde, als das Einsenken des Kastens fortschritt, indem die Dichtigkeit der Luft dem Drucke der Wassersäule das Gleichgewicht halten musste. Alle 4 Stunden wechselten die Arbeiter. Uebrigens hat ein Arbeiter einmal in einem der Kästen 16 Stunden zugebracht, ohne die geringste Beschwerden hiervon zu verspüren. Die Temperatur in den Kästen war jene der Kellerluft im Winter. An den Versenkkästen waren 2 grosse mit Ventilen versehene Schachtröhren, deren lichter Durchmesser über 1 Meter betrug, angesetzt, in welchen auf eisernen Leitern die Arbeiter auf- und abstiegen und das Baggermaterial in Kübeln mittelst Welle etc. heraufgezogen wurde. 43 500 Kübel Kies (wovon 45 auf 1 Cubikmeter gingen) wurden bei der Fundirung des mittleren und 21 300 Kübel bei jener des letzten, fünften Pfeilers her usgefördert. Nachdem auf diese Weise ein Versenkkasten endlich aunten auf dem festen Grund angelangt war, wurde dessen hohler Raum ebenfalls vollkommen ausgemauert, die Aus- und Einsteigröhre ausgefüllt und nun konnte der

* Die in No. 1 S. 8 gebrachte Notiz, dass die fragliche Eröffnung bereits am 23. December (was allerdings beabsichtigt war) stattgefunden habe, ist hiernach zu benachrichtigen. Die Red.

Pfeiler bis zu seiner vorgeschriebenen Höhe aufgebaut werden. Auf dem Senkkasten No. 4 z. B. mussten 750 Cubikmeter oder circa 1950 Tonnen Steine aufgemauert werden, bis der untere Kastenrand den Flinz erreicht hatte. Rechnet man den Gegendruck der Luft ab, so bleibt für die Decke des Kastens am Schlusse der Arbeit des Versenkens eine Ueberlast von 950 Tonnen.

Die Ausführung der ganzen pneumatischen Fundation war von dem Etablissement Klett & Cie. in Nürnberg auf Grund der von der Baudirection der Bayer. Staatsbahnen in München gegebenen Dispositionen October vorigen Jahres in Accord übernommen worden, theils gegen eine Aversionalsumme als Entschädigung für die allgemeinen Einrichtungen, theils gegen bestimmte Einheitspreise für die Eisenarbeiten an den Senkkästen und für die Versenkungsarbeiten selbst. Am 18. April l. J. wurde mit dem Fördern des Kieses in verdichteter Luft der Anfang gemacht und bis 1. Juni Pfeiler No. 4 auf den festen Grund versenkt; Pfeiler No. 5 ebenso vom 21. Juni bis 14. Juli. — Die Leitung am Bauplatze hatte der Vorstand der Section, Betriebs-Ingenieur Fraas und für das Etablissement Abtheilungs-Ingenieur Herold; die Entwürfe waren bei der Baudirection durch den Ober-Ingenieur von Schnorr und Ingenieur Herold, endlich die specielle Bearbeitung der Bautheile, Disposition der Einrichtungen etc. durch den Ingenieur der Brückenbauanstalt, Gerber, hergestellt worden. Sämmtliche Arbeiten geschahen unter beständiger Theilnahme des Kgl. Eisenbahn-Baudirectors v. Dyck.

Die Fahrbahn der Brücke wird ein eisernes Fachwerk, das in dem genannten Etablissement eben in Ausführung begriffen ist, um bis 1. Mai k. J. zum Betriebe vollendet zu sein.

st. **Fell's schwebende Eisenbahn.** Der Erfinder des Mont-Cenis-Eisenbahnsystems hat neuerdings zwischen den Park House-Eisensteingruben und der Furness-Eisenbahn in North-Lancashire eine sehr eigenthümliche und billige schwebende Eisenbahn ausgeführt. Bei derselben werden die in 8 Zoll Abstand nebeneinander hinlaufenden Eisenschienenstränge durch 3 bis 20 Fuss hohe verticale Pfosten getragen, welche mit Seitenstreben abgesteift sind. Die Schienen sind Stuhlschienen, ruhen aber nicht in Stühlen, sondern sind seitwärts befestigt, so dass die unteren Köpfe der Schienen ebenfalls frei liegen. Die Wagen werden durch zwei Paar vor und hinter denselben laufende gewöhnliche Räder getragen, hängen beiderseits über die Bahn herunter und werden durch zwei Paar unter denselben angebrachte horizontale Räder gestützt, welche gegen die unteren Schienenköpfe drücken. Zur Bewegung dient eine stationäre Maschine mit Seil ohne Ende. Die Länge der Bahn beträgt 1 Meile, der Herstellungsaufwand 1000 Pfd. Sterl.

(Civilingenieur nach dem Engineer.)

Literatur.

Die Sterblichkeits-, Invaliditäts- und Krankheits-Statistik bei Eisenbahn-Beamten, bearbeitet von Dr. Aug. Wiegand. (Berlin in Commission bei W. Weber, 1871).

Die Wichtigkeit der Fragen über die zweckentsprechende Einrichtung der Pensions- und Unterstützungs-Cassen des Eisenbahn-Personals und die Bedingungen ihrer Bestandfähigkeit bedarf keines Nachweises. Das künftige Geschick von mehr als 70000 Beamten, welche auf den dem Vereine angehörigen Eisenbahnen stabil angestellt sind, ihre Versorgung nach eingetretener Invalidität und die ihrer Witwen und Waisen ist von diesen Cassen abhängig.

Die Leser der Vereinszeitung sind in Kenntniss, dass die letzte Generalversammlung des Vereines, durchdrungen von der Wichtigkeit dieser Fragen, vor Allem die Sammlung des statistischen Materiales angeordnet und mit der Zusammenstellung und Bearbeitung desselben den technischen Consulenten der betreffenden Commission Herrn Dr. Aug. Wiegand zu Halle betraut hat, welcher auch bereits in der Vereinszeitung von seinen die beiden Jahrgänge 1868 und 1869 betreffenden Arbeiten und den erlangten Resultaten Rechenschaft gegeben hat. In der oben angeführten Schrift hat nun Dr. Wiegand nicht nur seine in der Vereinszeitung veröffentlichten Arbeiten zusammengestellt, sondern auch zu dem angestrebten Zwecke weiter bearbeitet und mit den bisher gebrauchten Sterblichkeits-, Invaliditäts- und Krankheits-Tabellen in Vergleich gebracht, wobei er zugleich in klarer, gemeinverständlicher Weise die Methode darlegt, welche er bei der mühevollen Bearbeitung des gebotenen Materiales befolgt hat und nach welcher das begonnene Werk fortgeführt werden soll.

Die Erfahrungen der Jahre 1868 und 1869 haben ergeben, dass die Sterblichkeit der Eisenbahnbeamten überhaupt geringer ist, als jene nach der Sterblichkeitstafel der 17 Englischen Gesellschaften, während jene des Zugbegleitungspersonales mit Letzterer nahezu übereinstimmt. Bezüglich der Invalidität der Eisenbahnbeamten überhaupt ergiebt die Erfahrung eine überraschende Uebereinstimmung mit der von Dr. Wiegand modificirten Heym'schen Invaliditätstafel, wogegen aus dem Zugbegleitungspersonale doppelt so viele Invaliden hervorgingen, als nach obiger Tafel hätten invalid werden sollen. Das bemerkenswertheste Resultat aber ist die grosse Sterblichkeit unter den Invaliden, sowohl aus allen Beamtenclassen, als aus dem Zugbegleitungspersonale, wovon erstere ein und ein halbes Mal und letztere mehr als zwei Mal so gross ist, als sich nach der Sächsischen Sterblichkeitstafel erwarten liess.

Wenn gleich der Verfasser, dessen vorzügliche Leistungen auf dem Gebiete der Versicherungstechnik bekannt sind, diesen aus zwei Jahrgängen gewonnenen Erfahrungen vorsichtsweise noch nicht die Bedeutung von Gesetzen zuerkennen will, so scheint es doch nicht länger statthaft, hinsichtlich der Invaliden-Pensionen, die gewöhnlichen Sterblichkeitstafeln den Tarif- und Reserveberechnungen zu Grunde zu legen, und ist die von Dr. Wiegand auf Grund der bisherigen Erfahrungen verfasste Sterblichkeits- und Renten-Tafel für Invaliden von nicht zu unterschätzendem Werthe. Nur hinsichtlich der Continuität der Sterbenswahrscheinlichkeiten lässt diese Tafel insofern einen Wunsch übrig, als der Verfasser für die Altersjahre unter 32 die Sächsische Tafel beibehalten hat, da ihm Erfahrungsdaten über die Sterblichkeit jüngerer Invaliden mangelten und er sich keine Hypothese zur Ergänzung der Tafel gestatten wollte, obwohl eine solche nach dem Verlaufe der Sterbenswahrscheinlichkeiten in den höheren Altern vielleicht möglich gewesen wäre. Doch hat dieses für die practische Anwendung der Tafel kaum eine Bedeutung, da so junge Invaliden doch nur äusserst selten vorkommen.

Die Resultate der Krankheitsstatistik sind mit den Englischen Erfahrungen nach Finlaison, mit Französischen nach Hubbard und mit den Grundlagen der Leipziger Krankencasse in Vergleich gezogen, wobei sich ein günstiges Ergebniss der Anzahl Krankentage per Bahn beim Eisenbahnpersonale überhaupt und in minderem Grade auch beim Zugbegleitungspersonale herausstellt.

Durch diese Schrift ist sonach den Berechnungen bei Eisenbahn-Pensionscassen ein zuverlässigeres Fundament gegeben. Möge dieselbe zum allgemeinen Nutzen jene Beachtung und Würdigung finden, welche der Wichtigkeit des Gegenstandes und der trefflichen Behandlung desselben entspricht. J. K.

Telegraphenwesen.

Schwarze-Meer-Küsten-Telegraph. Herren Siemens & Halske ist nach einem in der Petersburger Gesetzsammlung veröffentlichten Senatsbefehl vom 16./28. November (nachdem das Schwarze-Meer-Kabel gerissen) gestattet worden, eine Küstenlinie von Dhuba bis Sodshi zu legen.

Miscellen.

Ueberfall der Feld-Eisenbahn-Abtheilung Nr. 3 in Ham. Ueber diesen Ueberfall erfährt man noch Folgendes: Der Feld-Eisenbahn-Abtheilung Nr. 3 war vom Obercommando des Manteuffel'schen Corps nach der Uebergabe von La Fère der Auftrag geworden, die Bahnstrasse bis Amiens, so weit sie feindlicherseits zerstört war, wieder herzustellen. Diese Arbeiten wurden unter Leitung des Eisenbahn-Baumeisters Tobien mit grösster Energie betrieben, so dass in Zeit von 10 Tagen drei durch Minen zerstörte Brücken in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs La Fère so weit fertig gestellt waren, dass der grösste Theil der Abtheilung weiter gegen Amiens zunächst bis Ham vorgehen konnte. Beim Eintreffen derselben war die Citadelle und Stadt Ham von 2 Bataillonen Infanterie, 1 Schwadron Ulanen und 2 Geschützen besetzt, die jedoch leider sofort abzogen; dieser wichtige Punct blieb sonach nur von den 120 Mann der Feld-Eisenbahn-Abtheilung bewacht, denen von La Fère aus noch etwa 50 Mann Infanterie zur Unterstützung beigegeben waren. Sämmtliche Mannschaften hatte man in der Citadelle casernirt, die Officiere und technischen Beamten dagegen wohnten in der Stadt. Am 9. December Abends drangen plötzlich die Franzosen, als die Hälfte der Mannschaft in der Stadt zum Essen waren, von allen Seiten in dieselbe ein, an Widerstand war nicht zu denken, und suchte Alles nach der Citadelle zu gelangen, was auch der Eisenbahn-Abtheilung gelang. Einer derselben (der Baumeister Tobien?, welcher mit dem Baumeister Bruhn in demselben Quartier lag) meldet der Köln. Ztg. in einem Feldpostbrief aus Lille vom 13. December Folgendes: „Am 9. December Abends $5^1/_2$ Uhr wurde ich in meinem Quartier in Ham durch lebhaftes Gewehrfeuer aufgeschreckt. Mit dem Collegen Bruhn, der im selben Hause mit mir wohnte, und mit unseren beiden Burschen lief ich (wir hatten uns bewaffnet) hinaus auf die Strasse, wo wir auf allen Seiten Geschrei und Gewehrfeuer hörten. Es blieb uns nur der Versuch übrig, in die Citadelle zu gelangen, und obgleich ringsum geschossen wurde, gelang es uns, das Thor zu erreichen, das uns sofort geöffnet wurde. Wir fanden von unseren Leuten eine Zahl von etwa 60 vor, den Feldwebel als einzigen Führer, keinen der Officiere oder Beamten. Sofort stellten wir uns an die Spitze, durchliefen das uns ganz unbekannte Gebäude, um die Vertheidigungsmittel kennen zu lernen, und stellten die Leute an ihre Posten. Wir waren der Ansicht, dass nur Franctireurs uns überfallen hätten, und wir glaubten, gegen diese die Citadelle bis zum nächsten Tage halten zu können, wo wir sicher Unterstützung erhalten würden. Um das schwache Thor zu schützen, liessen wir mit dem wenigen vorhandenen Schanzzeuge eine Barrikade vorbauen, und nicht lange dauerte es, so ging das Schiessen von allen Seiten los. Plötzlich erschallte ein Kanonenschuss, der sich dann mehrmals wiederholte, ohne uns indessen den geringsten Schaden zu thun. In einen festen Eckthurm liessen wir die vorhandenen Lebens-

mittel, Lichte, Decken und Holz bringen. Bis zwei Uhr Nachts ging das so fort, ohne dass Jemand von uns verwundet wurde, während wir dem Feinde einigen Schaden zufügten. Es war zu dieser Zeit Alles ruhig geworden, und wir glaubten bereits, dass die Feinde abgezogen seien. Doch da hiess es mit einem Male: „Unser Premier-Lieutenant Bürger habe von aussen gerufen. Wir gingen nach dem Walle, um zu hören, was er wolle, da wir wohl annehmen durften, dass er von den Franzosen als Gefangener vor die Citadelle gebracht sei. Er überbrachte uns die Aufforderung des Commandirenden der Französischen Truppen, uns als Kriegsgefangene zu ergeben, da wir „circa 6000 Mann Linie, 12 Geschütze und Cavallerie" gegen uns hatten. Wir handelten hin und her, Anfangs entschlossen, die Festung zu halten. Schliesslich erkannten wir jedoch, dass bei dem Mangel an Geschütz und Munition, bei der geringen Zahl der eingeschlossenen Mannschaft, bei dem Mangel jeglicher Apparate, um die schwache Pforte schnell zu befestigen, es zu einem unnützen Blutvergiessen führen würde, wenn wir weiter kämpften. Wir verabredeten daher, die (in Abschrift) beigelegte Capitulation, in welche auch die ausserhalb der Festung gefangenen Mannschaften und Officiere eingeschlossen wurden, und liessen um 6 Uhr Morgens die Franzosen ein. Bruhn und ich wurden nach der Gensdarmerie gebracht, wo wir zu unserer Freude alle Officiere und Beamte, mit Ausnahme des Seconde-Lieutenants Bothe, fanden. Ich erfuhr, dass die Anderen alle theils in den Häusern selbst, theils auf der Strasse überfallen und gefangen genommen wären, und dass wir an Todten und Verwundeten Mehrere zu betrauern hätten."

Die Capitulation (abgeschlossen zu Ham, am 10. December, und unterzeichnet von den Herren: Martin, Capitän im 9. Französischen Linien-Regiment (in Vertretung und im Auftrag des Generals Faidherbe), Tobien, Eisenbahn-Baumeister und stellvertretender Chef der 3. Feldeisenbahn-Abtheilung, und Bürger, Premier-Lieutenant und Militär-Commandant der 3. Feldeisenbahn-Abtheilung) lautete:

Art. 1. Die Preussischen Soldaten der Eisenbahn-Abtheilung und des Regiments Nr. 81. welche gegenwärtig die Festung Ham occupiren, übergeben diese Festung und constituiren sich als Kriegsgefangene. Art. 2. Alle Officiere, die Beamten der 3. Eisenbahn-Abtheilung, welche Officierrang haben, und der erste Feldwebel dieser Abtheilung behalten ihre Säbel mit der Erlaubniss, sie während ihrer Gefangenschaft zu behalten. Ausserdem behalten diese Herren ihre Bagage. Die Eisenbahn-Beamten behalten auch drei Wagen mit sechs Pferden. Die Soldaten und Unterbeamten behalten ihre Mäntel und Tornister. Art. 3. Die Soldaten legen ihre Waffen in einem Zimmer der Festung nieder und verlassen die Citadelle um 6 Uhr Morgens. Dieselbe wird sofort von den Franzosen besetzt werden. Art. 4. Der Obergeneral de Faidherbe wird Sorge tragen, dass die Officiere, Beamten und Soldaten bei der ersten Gelegenheit gegen Französische Gefangene ausgelöst werden. Art. 5. Diese Bedingungen, welche zwischen dem General Faidherbe oder seinem Delegirten und dem Ober-Ingenieur der dritten Eisenbahn-Division abgemacht worden sind, werden durch Parlamentäre ausgewechselt werden.

Eisenbahn-Kalender.

Einzahlungen.

Saal-Eisenbahn. Nachdem die Zeichnung auf die Stammactien der Saal-Bahn geschlossen ist, werden die Actionäre vom Vorstand der Saal-Eisenbahn-Gesellschaft aufgefordert, die ersten 10 % in der Zeit vom 28. Januar bis spätestens zum 4. Februar d. J. einzuzahlen. Zahlstellen sind für die im Saalthal gezeichneten Actien:

in Jena bei dem Bankhaus Julius Elkan,
in Camburg bei dem Herrn Bürgermeister Zetsche,
in Kahla bei dem Herrn Kaufmann Adolph Jecke,
in Rudolstadt bei der Stadt-Hauptcasse und den Herren Kaufmann Fr. Quarck und Banquier O. Triebner,

für die übrigen Actien bei Gebr. Guttenberg in Berlin und Breslau. Vollzahlungen werden wie die Ratenzahlungen mit 4 % pro Jahr verzinst.

Submissionen.

Termin	Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
30. Jan. zu Gemünden	Bayer. Staatsbahn	8. Loos Gemünden-Elm	—
30. „ zu Köln	Köln-Mindener B.	Verkauf von Materialabgängen	—
31. „ zu Gemünden	Bayer. Staatsbahn	9. Loos Gemünden-Elm	—
31. „ zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Tunnelarbeiten Obere Ruhrthalbahn	—
1. Febr. zu Hannover	Hannoversche E.	Locomotiven	30
2. „ zu Hannover	Hannoversche E.	Eisenbahnwagen	30
3. „ zu Ratibor	Oberschlesische E.	Schienen etc.	32
11. „ zu Berlin	Bundeskanzler-Amt	Locomotiven etc.	34

OFFICIELLER ANZEIGER.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Die Lieferung und Aufstellung des eisernen Ueberbaues mehrerer Brücken in Ersatz der vorhandenen Holzconstruction soll im Wege der Submission vergeben werden, und zwar:

A. der Strecke Lehrte-Hildesheim.
Betriebs-Inspection Hannover II.

1) der Brücke bei Meile $4,_{80}$ + $12,_{8}$ mit 1 Oeffnung von 5′ 11″ Hann. Lichtweite und einem Gesammtgewichte
an Schmiedeeisen von ca. 1590 Pfd.,
an Gusseisen von ca. 410 Pfd.

2) der Wegunterführung bei Meile $4,_{91}$ + 4 mit einer Oeffnung von 31′ 3″ Hann. Lichtweite und einem Gesammtgewichte
an Schmiedeeisen von ca. 15 230 Pfd.,
an Gusseisen von ca. 630 Pfd.

3) der Wegunterführung bei Meile $4,_{50}$ + 11 mit einer Oeffnung von 20′ 11″ Hann. Lichtweite und einem Gesammtgewichte
an Schmiedeeisen von ca. 9480 Pfd.,
an Gusseisen von ca. 510 Pfd.

B. der Strecke Lehrte-Harburg.
Betriebs-Inspection Harburg.

1) der Fuhse-Haupt-Brücke bei Celle in Meile $5,_{91}$ — $5,_{92}$ mit 6 Oeffnungen à 30′ Hann. und 2 Oeffnungen à 27′ Hann. Lichtweite in einem Gesammtgewichte
an Schmiedeeisen von ca. 92 800 Pfd.,
an Gusseisen von ca. 5500 Pfd.

2) der Fuhse-Fluth-Brücke bei Celle in Meile $5,_{89}$ mit 4 Oeffnungen à 30 Hann. und 2 Oeffnungen à 27′ Hann. Lichtweite in einem Gesammtgewichte
an Schmiedeeisen von ca. 61 500 Pfd.,
an Gusseisen von ca. 4300 Pfd.

Die Offerten sind bis

Dienstag den 31. Januar 1871, Vormittags 11 Uhr

portofrei und versiegelt mit entsprechender Aufschrift:

„Submission auf Lieferung des eisernen Ueberbaues für Brücken der Hannoverschen Staatsbahn"

versehen, je nach den offerirten Brücken-Constructionen an die Königliche Eisenbahn-Betriebs-Inspection Hannover II oder die zu Harburg einzureichen, woselbst dieselben zur genannten Terminsstunde in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Die Lieferungs-Bedingungen und Zeichnungen liegen bei der bezeichneten Dienststelle zur Einsicht offen und können von denselben auch gegen Erstattung der Kosten bezogen werden.

Hannover, den 26. December 1870.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Maybach.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Die Ausführung, Lieferung und Aufstellung des eisernen Ueberbaues verschiedener Brücken in Ersatz der vorhandenen Holzconstruction soll im Wege der Submission vergeben werden und zwar:

A. auf der Strecke Kreiensen-Cassel,
Betriebs-Inspection Göttingen.

1) der Brücke in Meile $10,_{27}$ + 5^{0} mit einer Oeffnung von 8′ Hannov. Lichtweite, für zwei Geleise, mit einem Gesammtgewichte:
an **Schmiedeeisen** von ca. 2 × 1870 Pfd. = 3740 Pfd.,
an **Gusseisen** von ca. 2 × 370 Pfd. = 740 Pfd.;

2) der Brücke in Meile $12,_{08}$ mit einer Oeffnung von 8′ Hann. Lichtweite, für zwei Geleise, mit einem Gesammtgewichte:
an **Schmiedeeisen** von ca. 2 × 1920 Pfd. = 3840 Pfd.
an **Gusseisen** von ca. 2 × 310 Pfd. = 620 Pfd.;

3) der Brücke in Meile $13_{,36}$ mit einer Oeffnung von 10′ Hann. Lichtweite, für zwei Geleise, mit einem Gesammtgewichte:
an **Schmiedeeisen** von ca. 2 × 2610 Pfd. = 5220 Pfd.,
an **Gusseisen** von ca. 2 × 450 Pfd. = 900 Pfd.

B. auf der Strecke Wunstorf-Bremen,
Betriebs-Inspection Bremen.

1) der Brücke in Meile $4_{,52}$ + 5⁰ mit einer Oeffnung von 16′ Hann. Lichtweite, für **ein** Geleis, mit einem Gesammtgewichte:
an **Schmiedeeisen** von ca. 4570 Pfd.,
an **Gusseisen** von ca. 440 Pfd.;

2) der Brücke in Meile $7_{,21}$ + 10⁰ mit einer Oeffnung von $12^1/_4$′ Hann. Lichtweite, für **ein** Geleis, mit einem Gesammtgewichte:
an **Schmiedeeisen** von ca. 3100 Pfd.,
an **Gusseisen** von ca. 310 Pfd.;

3) der Brücke in Meile $12_{,55}$ mit einer Oeffnung von $9^3/_4$′ Hann. Lichtweite, für **zwei** Geleise, mit einem Gesammtgewichte:
an **Schmiedeeisen** von ca. 2 × 2610 Pfd. = 5220 Pfd.,
an **Gusseisen** von ca. 2 × 450 Pfd. = 900 Pfd.

C. auf der Strecke Löhne-Rheine,
Betriebs-Inspection Osnabrück.

1) der Brücke in Meile $12_{,14}$ mit einer Oeffnung von 7′ $11^1/_4$″ Hann. Lichtweite, für **ein** Geleis, mit einem Gesammtgewichte:
an **Schmiedeeisen** von ca. 1920 Pfd.,
an **Gusseisen** von ca. 310 Pfd.;

2) der Brücke in Meile $13_{,15}$ + 11⁰ mit einer Oeffnung von 9′ 11″ Hann. Lichtweite, für **ein** Geleis, mit einem Gesammtgewichte:
an **Schmiedeeisen** von ca. 2610 Pfd.,
an **Gusseisen** von ca. 450 Pfd.;

3) der Brücke in Meile $14_{,28}$ mit einer Oeffnung von 10′ $3^3/_4$″ Hann. Lichtweite, für **ein** Geleis, mit einem Gesammtgewichte:
an **Schmiedeeisen** von ca. 2280 Pfd.,
an **Gusseisen** von ca. 330 Pfd.;

4) der Brücke in Meile $16_{,43}$ mit einer Oeffnung von 10′ Hann. Lichtweite, für **zwei** Geleise, mit einem Gesammtgewichte:
an **Schmiedeeisen** von ca. 2 × 2610 Pfd. = 5220 Pfd.,
an **Gusseisen** von ca. 2 × 450 Pfd. = 900 Pfd.;

5) der Brücke in Meile $16_{,72}$ mit einer Oeffnung von 8′ Hann. Lichtweite, für **ein** Geleis, mit einem Gesammtgewichte:
an **Schmiedeeisen** von ca. 1920 Pfd.,
an **Gusseisen** von ca. 310 Pfd.;

6) der Brücke in Meile $16_{,81}$ + 8⁰ mit einer Oeffnung von 5′ 10″ Hann. Lichtweite, für **ein** Geleis, mit einem Gesammtgewichte:
an **Schmiedeeisen** von ca. 1500 Pfd.,
an **Gusseisen** von ca. 310 Pfd.

Die Offerten sind bis zum

Donnerstag den 9. Februar 1871 Vormittags 11 Uhr

portofrei und versiegelt und mit entsprechender Aufschrift:

„Submission auf eiserne Brückenüberbauten"

versehen, an die betreffende oben bezeichnete Königliche Eisenbahn-Betriebs-Inspection, zu deren Ressort die fragliche Strecke gehört, einzureichen, wo dieselben zur bezeichneten Terminsstunde in Gegenwart etwa persönlich erschienener Submittenten eröffnet werden sollen.

Die Lieferungs-Bedingungen und Zeichnungen liegen bei jenen Dienststellen zur Einsicht offen und können von denselben auch gegen Erstattung der Kosten bezogen werden.

Hannover, den 31. December 1870.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Maybach.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von:
10 Stück mit Achsen gekuppelten Tender-Locomotiven,
3 Stück mit 3 Achsen gekuppelten Güterzug-Locomotiven,
3 Stück mit 2 Achsen gekuppelten Courierzug-Locomotiven nebst Tendern und Ausrüstungs-Gegenständen
im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden. Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Locomotiven"

zum Submissionstermine am **Mittwoch den 1. Februar cr. Vormittags 10 Uhr** an den Obermaschinenmeister Schäffer hierselbst einzureichen.

Die Lieferungs-Bedingungen liegen bei demselben zur Einsicht aus und werden von ihm auch auf portofreie Briefe, gegen Erstattung von 10 Sgr. pro Exemplar, mitgetheilt.

Hannover, den 13. Januar 1871.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Maybach.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von:
6 Stück 6 rädr. Gepäckwagen,
45 Stück offenen Güterwagen
im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden. Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Offerte zur Lieferung von Eisenbahnwagen"

zum Submissionstermine am **Donnerstag den 2. Februar c.** an den Obermaschinenmeister Schäffer hierselbst einzureichen.

Die Bedingungen liegen bei demselben zur Einsicht aus und werden von ihm auch auf portofreie Briefe gegen Erstattung von 10 Sgr. pro Exemplar mitgetheilt.

Hannover, den 13. Januar 1871.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Maybach.

Königl. Preussische Ostbahn.

Für die Königlich Preussische Ostbahn soll die Anfertigung und Lieferung von:
50 Stück vierrädrigen bedeckten Güterwagen (davon 16 Stück mit Bremse und Schaffnersitz),
60 Stück vierrädrigen offenen Güterwagen (davon 20 Stück mit Bremse und Schaffnersitz),
102 Stück 5 Zoll starken Achsen aus bestem ungehärteten Gussstahl mit Speichenrädern (die Naben, Speichen und Unterkranz aus Schmiedeeisen, die Bandagen aus Puddelstahl oder Bessemerstahl,
208 Stück 5 Zoll starken Achsen aus bestem ungehärteten Gussstahl mit Gussstahlscheibenrädern,
580 Stück $3^1/_2$ Fuss langen Tragfedern aus bestem zähen Stahl
im Wege der Submission verdungen werden.

Offerten hierauf sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Wagen, Achsen mit Rädern und Tragfedern für die Königliche Ostbahn"

versehen bis zu dem auf

Dienstag den 24. Januar d. J. Vormittags 11 Uhr

in unserem Central-Büreau auf dem Bahnhofe hierselbst anberaumten Termin an uns einzureichen.

Die Eröffnung der eingegangenen Offerten erfolgt zur bezeichneten Terminsstunde in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten.

Die Submissions- und Contractsbedingungen liegen in dem Büreau unseres Ober-Maschinenmeisters Graef hierselbst zur Einsicht aus, werden auch von demselben auf portofreie Anträge unentgeltlich mitgetheilt.

Herr p. Graef wird auch über sonstige die Lieferung betreffende Anfragen Auskunft ertheilen.

Bromberg, den 3. Januar 1871.

Königliche Direction der Ostbahn.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen.

Namen der Bahnen	Betriebslänge in Meilen 1870	Betriebslänge in Meilen 1869	Befördert wurden Personen 1870	Personen 1869	Centner Güter 1870	Centner Güter 1869	Einnahmen aus dem Personen-Verkehr	Einnahmen aus dem Güter-Verkehr	Einnahmen in Summa incl. Extraordinaria	Differenz gegen denselben Monat im vorjahre	Einnahmen bis ultimo	Differenz gegen das Vorjahr
I. Pro Monat August 1870.												
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Südd. Währg. angegeben.												
Badische Staatsbahnen	—	—	305708	636137	2712690	4164558	175495	602568	778063	—822213	9615889	—623298
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Francs angegeben.												
Grand Central Belge Eisenbahn	—	—	330898	354045	193 513 494 Kil.	379 696 472 Kil.	301103	712882	1023600	+161001	8485932	+439524
II. Pro Monat September 1870.												
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Südd. Währg. angegeben.												
Badische Staatsbahnen	—	—	389545	610852	3712312	3984311	269721	1129776	1399497	—264942	11015387	—888240
Pfälzische Eisenbahnen	—	—	324665	—	1455643	—	276135 [1]	220877	497012	+103494	3426791	+503999
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Oesterr. Währg. angegeben.												
Oester. Südb. a. Südösterreichisches Netz	260	260	674270	724847	5363790	4925542	856093	1806171	2662264	—5532	21015205	—2011907
Oester. Südb. b. Italienisches Netz	366	348	813454	844491	5362280	6580280	1286175	1054930	2341105	+264695	18995524	+486636
Oester. Südb. c. Zusammen	626	608	1487724	1 569 338	10726070	11505822	2142269	2861101	5003370	+259163	40010730	—1525270
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Holländ. Währg. angegeben.												
Niederländische Staatsb.	—	—	—	—	—	—	236345	161518	401931	+61877	3103164	+375536
III. Pro Monat October 1870.												
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Südd. Währg. angegeben.												
Württembergische Staatsbahnen	143,5	132,7	566526	681939	2731050	2622693	353414	696671	1050086	+16438	8273446	+36328
IV. Pro Monat November 1870.												
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben.												
Gössnitz-Geraer Eisenbahn	4,6	4,6	17765	16281	222246	230437	4361	8983	13455	+867	144023	+838
Sächs. E. a. Sächsische Staatsbahnen	108,7	—	463996	—	8445637	—	169338	556603	763220 [3]	—	—	—
Sächs. E. b. Borna-Kieritzsch [4]	0,9	0,9	9295	—	48138	—	438	594	1032	—	—	—
Sächs. E. c. Privatbahnen in Staatsverwaltung	14,1	—	59192	—	992413	—	11628	29734	42443 [5]	—	—	—
Sächs. E. d. Zusammen	123,7	122,3	532483	512444	9486188	8571701	181404	586931	806695	+27525	—	—
Thüringische Eisenb. a. Stammb., Leipzig-Corbethaer u. Weissenfels-Geraer Zweigb.	37,256	37,256	—	—	—	—	66925	205908	272833	+49499	3197626	+242851
Thüringische Eisenb. b. Dietendorf-Arnstädter Zwgb.	1,345	1,345	—	—	—	—	730	1019	1749	—213	21177	—3177
Thüringische Eisenb. c. Gotha-Leinefelder Zweigb.	8,9	—	—	—	—	—	3990	6224	10214	—	59076	—
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Südd. Währg. angegeben.												
Badische Staatsbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pfälzische Eisenbahnen	—	—	266554	—	2843608	—	208100 [2]	287794	495894	+116814	3922686	+620814
Werrabahn	22,8	22,8	—	—	—	—	22680	89960	112640	+12929	1067120	—60501
Württembergische Staatsbahnen	144,0	132,7	472753	521185	2339764	2047986	268285	588493	856784	+40224	9130231	+76553
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Oesterr. Währg. angegeben.												
Fünfkirchen-Barcs	8,99	8,99	17462	14984	209647	180486	8094	22008	30102	+2540	280111	—77020
Mohacs-Fünfkirchen	8,08	8,08	13724	8457	537097	551127	8356	64120	72476	—480	854751	—28956

[1] Hierunter 200 776 fl. 47 kr. gestundete Militär-Fahrgelder.
[2] Hierunter 111 183 fl. 50 kr. gestundete Militär-Fahrgelder.
[3] Incl. 37 279 Thlr. für Militärtransporte.
[4] Seit 1. October 1870 an den Staat übergegangen.
[5] Incl. 1081 Thlr. für Militärtransporte.

Die Frequenz und Einnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im December 1870.

Namen der Bahnen	Betriebslänge in Meilen		Befördert wurden				Einnahmen			Differenz gegen denselben Monat im Vorjahr	Einnahmen bis ultimo December	Differenz gegen das Vorjahr
			Personen		Centner Güter		aus dem Personen-Gepäck-u. Eilgut-Verkehr	aus dem Güterverkehr	in Summa			
	1870	1869	1870	1869	1870	1869	Gulden	Gulden	Gulden	Gulden	Gulden	Gulden
Alföld-Fiumaner Eisenbahn [1]	41	14	34818	9807	275098	72496	27464	35089	62553	+49896	384601	—
Aussig-Teplitzer Eisenbahn [2]	8½	3¾	18386	9531	2139264	2186110	11548	72920	84468	+15655	1027058	+284316
Böhmische Nordbahn	19	19	16267	29204	513282	430730	14275	67294	81569	+7663	888410	+140204
Böhmische Westbahn	27	27	20857	18340	1412738	1321146	37352	193285	230637	+11601	2946019	+227520
Buschtêhrader E. a. Prag-Lana-Kladno-Kralup	11,397	11,397	20796	14288	1567036	1554580	10245	95851	106116	—2189	1178155	+137551
Buschtêhrader E. b. Eger-Karlsbad [3]	7,00	—	9112	—	220533	—	4512	16553	21065	—	84691	—
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn [4]	9	9	13153	10126	224144	136047	—	—	30921 [4]	+9559	295272	—70667
Galizische Carl Ludwig-Bahn	61,5	61,5	39928	35644	759866	694896	93709	465185	558894	+60684	7048057	+1238091
Graz-Köflacher Eisenbahn	5,5	5,5	6359	6585	548913	563183	3699	56772	60471	+1422	672233	+39162
a. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	82,5	82,5	146655	146031	5490552	5693389	274569	1470874	1745443	—271735	23596896	—1524683
b. Mährisch-Schlesische Nordbahn [5]	18,8	11,8	20824	5814	334539	164891	22779	48788	71567	+36884	670658	+503125
Kaiser Franz-Josef-Bahn [6]	46	35,5	49794	22462	472917	184540	67108	152273	219381	+157938	1857153	+1319054
Kais. Elisabeth-Bahn a. Hauptbahn	53	53	80053	80912	1754062	1705678	163850	471902	635756	+38526	8648302	—354396
Kais. Elisabeth-Bahn b. Gmundner Bahn	4	4	2532	2815	159974	127488	1675	16515	18190	+3058	247584	+6136
Kais. Elisabeth-Bahn c. Budweiser Bahn	8,50	17,50	—	—	21675	57687	—	8408	8408	—20492	182904	—209062
Kais. Elisabeth-Bahn d. Zusammen	65,50	74,50	88585	83727	1935711	1890853	165525	496829	662354	+21092	9078790	—557319
Kais. Elisabeth-Bahn e. Neumarkt-Braunauer E. [7]	7,8	—	1472	—	10324	—	970	1368	2338	—	2338	—
Kaschau-Oderberger Eisenbahn [8]	8	4	6403	3039	291666	491689	7114	21966	29080	+5718	351883	+141283
Kronprinz Rudolfsbahn	58,5	45	43554	37568	625107	417029	27990	67835	95825	+28837	1083110	+415869
Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn	47	47	21428	20247	263287	315765	40796	99694	140490	—54355	2342213	+364505
Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn [9]	8	8	7739	5231	382733	346216	—	—	46474	+3938	46474	+3938
Oesterr. Nordwestbahn [10]	28,22	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oesterr. Staatsbahn	207,5 [11]	174,5	275971	213643	8193892	7025818	595051	2634790	3229841	+453381	31195116	—1002258
Oesterr. Südbahn	260	260	343753	290137	5102289	4834428	590599	1927880	2518479	+262109	29241720	—1310599
Pressburg-Tyrnauer Eisenbahn	8,5	8,5	3627	5840	71936	51553	4402	12094	16496	+4482	176981	+13933
Erste Siebenbürger Eisenbahn	38,5	28	24353	15311	351861	213842	23307	75865	99172	+30222	1133200	+156280
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	31,5	30,5	39679	35878	993255	721501	27090	160722	187812	+40470	2116395	+257181
Theissbahn	78,5	78,5	60015	36111	1247935	814396	122168	331179	453347	+75984	5492977	—218220
Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn	11,5	11,5	23175	21032	576069	542813	14979	57554	72533	+2613	803211	+74810
Ungarische Ostbahn [12]	20	—	10365	—	132797	—	14646	31644	46290	—	197645	—

[1] Szegedin-Zombor am 11. September 1869, Csaba-Vásárhely am 16. Juli, Vásárhely-Szegedin am 16. November, Zombor-Essegg und Essegg-Villany am 20. December 1870 eröffnet.

[2] Dux-Komotau (8½ M.) eröffnet am 8. October 1870.

[3] Eröffnet am 19. September 1870.

[4] Vom 25. November bis 24. December 1870.

[5] Brünn-Nezamislitz-Prerau am 30. August 1869, Nezamislitz-Olmütz-Sternberg am 1. Juli 1870 eröffnet.

[6] Budweis-Eggenburg (17,5 M.) am 1. November 1869, Wien-Eggenburg (10,4 M.) am 23. Juni 1870 eröffnet.

[7] Eröffnet am 20. December 1870.

[8] Oderberg-Teschen (4 M.) am 1. Februar 1869, Kaschau-Eperies (4 M.) am 1. September 1870 eröffnet.

[9] Vom 25. November bis 24. December 1870.

[10] Kolin-Goltschjenikau (4,10 M.) am 6. December 1869, Kolin-Jungbunzlau (7,16 M.) und Trautenau-Parschnitz (0,56 M.) am 27. October, Gr. Wossek-Wostromier (6,5 M.), Deutschbrod-Goltschjenikau (5,7 M.) und Trautenau-Pelsdorf (4,2 M.) am 21. December 1870 eröffnet.

[11] Bis 23. November nur 178,5 Meilen.

[12] Grosswardein-Klausenburg eröffnet am 7. September 1870.

PRIVAT-ANZEIGEN.

Deutsche Allgemeine Zeitung.

Verantwortlicher Redacteur: Professor Dr. **Karl Biedermann.**

Verlag von F. A. Brockhaus in Leipzig.

Die Deutsche Allgemeine Zeitung war während des gegenwärtigen Kriegs bemüht, den erhöhten Anforderungen nach allen Seiten hin zu entsprechen: durch Zugabe einer täglichen Extra-Beilage, vermehrte telegraphische Depeschen, Originalberichte vom Kriegsschauplatze, aus London, Rom, Madrid etc., Mittheilungen der amtlichen Berichte aus den Hauptquartieren, Beigabe von Karten und Plänen, tägliche Leitartikel und Uebersichten. Sie hat auch die Genugthuung gehabt, dass die Zahl ihrer Abonnenten bedeutend stieg und aus der Mitte derselben mehrfach die vollste Befriedigung über die Reichhaltigkeit und die ganze Haltung des Blattes ausgesprochen worden ist.

Auch in den hoffentlich nur noch kurzen Endstadium des Kriegs sowie nach demselben, bei den an die Stelle der Kriegsereignisse tretenden diplomatischen und Friedensverhandlungen, wird sie es ihr eifrigstes Bestreben sein lassen, ebenso rasch und gesichtet auch darüber zu berichten, wobei ihr mehrseitige zuverlässige Verbindungen zur Seite stehen. In gleicher Weise wird sie dem bald bevorstehenden neuen Reichstage eine noch grössere Aufmerksamkeit in demselben Maasse zuwenden, wie solcher als der erste gesammtdeutsche Reichstag das allgemeinste Interesse in Anspruch nimmt. Sie darf daher hoffen, dass der von ihr neu gewonnene Leserkreis ihrem alten Stamme getreuer Leser und Abonnenten dauernd hinzutreten werde.

Mit dem 1. Januar 1871 beginnt ein neues Abonnement auf die Deutsche Allgemeine Zeitung, und werden deshalb alle auswärtigen Abonnenten (die bisherigen wie neu eintretende) ersucht, ihre Bestellungen auf das nächste Vierteljahr baldigst bei den betreffenden Postämtern aufzugeben, damit keine Verzögerung in der Uebersendung stattfindet. Der Abonnementspreis beträgt vierteljährlich 2 Thlr.

Die Deutsche Allgemeine Zeitung erscheint, so lange es die politischen Verhältnisse wünschenswerth machen, täglich zweimal: Vormittags 9 Uhr und Nachmittags 3 Uhr, resp. (mit telegraphischen Börsenberichten) 5 Uhr; Sonntags nur einmal: vormittags 11 Uhr. Nach auswärts wird sie mit den nächsten nach Erscheinen jeder Nummer oder Extrabeilage abgehenden Posten versandt.

Inserate finden durch die Deutsche Allgemeine Zeitung, welche zu diesem Zwecke von den weitesten Kreisen und namentlich einer Reihe grösserer industrieller Institute regelmässig benutzt wird, die allgemeinste und zweckmässigste Verbreitung; die Insertionsgebühr beträgt für den Raum einer viermal gespaltenen Zeile unter „Ankündigungen" 1½ Ngr., einer dreimal gespaltenen unter „Eingesandt" 2½ Ngr.

Die Deutsche Industriezeitung (Chemnitz),

Organ der Handels- und Gewerbekammern zu Chemnitz, Dresden, Plauen und Zittau; Preis 4 Thlr. 20 Gr. jährlich, bei directer Zusendung unter Kreuzband 6 Thlr.

Erscheint wöchentlich einmal.

Die jetzt in ihrem zwölften Jahrgang stehende **Deutsche Industriezeitung** bietet einerseits einen Ueberblick über alle wichtigeren **technischen Neuheiten,** erläutert durch zahlreiche Abbildungen, anderseits behandelt sie eingehend die verschiedensten für den Industriellen wichtigen **volkswirthschaftlichen Verhältnisse** und giebt regelmässige kurzgefasste aber sehr vollständige Zusammenstellungen über alle wichtigeren Vorkommnisse auf dem grossen Gebiete des volkswirthschaftlichen Lebens. Endlich bietet sie durch ihre Rubrik der **„Fragen und Antworten"** eine vielbenutzte Gelegenheit zur Ermittelung der besten Bezugsquellen für **Specialartikel** etc.

Zur wirksamen Verbreitung von Inseraten unter dem industriellen Publicum bietet der **Inseratentheil** der Deutschen Industriezeitung anerkannt ganz vorzügliche Gelegenheit.

Redaction und Bureau
der Deutschen Industrie-Zeitung zu Chemnitz.

F. G. Wieck's
Deutsche Illustrirte Gewerbezeitung.

Organ für die Gesammt-Interessen des Industrie- und Gewerbestandes.

In 52 Wochen-Nummern. Preis pro Halbjahr 3 Thlr.

Berlin, Verlag von F. Berggold.

Diese, eine der ältesten und verbreitetsten gewerblichen Zeitungen erscheint in ihrem 36. Jahrgang und ist ein Fundbuch aller im Jahre hervorgetretenen bedeutenden Erfindungen des In- und Auslandes. Neben den durch zahlreiche und elegante Holzschnitte erläuterten grösseren „Gewerblichen Berichten" bringt sie unter besonderer Rubrik „Die neuesten Fortschritte in den Gewerben und Künsten", sowie Angaben neuer Patente; in dem „Feuilleton" bietet die Zeitung kleinere interessante gewerbliche und industrielle Notizen, Recepte etc. Inserate werden à Zeile 2 Ngr. aufgenommen, bei Wiederholungen nach Verhältniss billiger.

Norddeutscher Lloyd.
Postdampfschifffahrt
von Bremen nach Newyork und Baltimore

Der andauernde Wagenmangel auf den Eisenbahnen, wodurch die Beförderung von Waaren, namentlich aber die für unsere Dampfer unentbehrlichen Kohlentransporte so sehr beeinträchtigt werden, zwingt uns, die Fahrten nach Newyork statt wie bisher wöchentlich bis auf Weiteres alle 14 Tage wie folgt stattfinden zu lassen:

D. **Weser**	Sonnabend	28. Januar	nach	Newyork
D. **Berlin**	Mittwoch	1. Februar	„	Baltimore
D. **Hansa**	Sonnabend	11. Februar	„	Newyork
D. **Rhein**	Sonnabend	25. Februar	„	Newyork
D. **Baltimore**	Mittwoch	1. März	„	Baltimore

Passage-Preise nach Newyork: Erste Cajüte **165** Thaler, zweite Cajüte **100** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.
Passage-Preise nach Baltimore: Cajüte **135** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Pr. Crt.
Güter-Fracht: Bis auf Weiteres: £ 3 mit 15% Primage p. 40 Cbf. Bremer Maasse.

von Bremen nach Neworleans und Havana

D. **Frankfurt** Sonnabend 21. Januar.
D. **Hannover** Sonnabend 18. Februar.

Passage-Preise nach New-Orleans und Havana: Cajüte **180** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.
Güter-Fracht: £ 3 mit 15% Primage per 40 Cubicfuss Bremer Maasse.
Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

Im J. C. Hinrichs'schen Verlage in Leipzig erschien soeben und ist durch alle Buchhandlungen zu beziehen:

Das Kaiserthum Frankreich
und das
Königreich Belgien.
Geographisch und statistisch dargestellt von Dr. M. Block und Dr. X. Heuschling.
Rthlr. 1. 16 Gr.

Schauwecker's pat. selbstthätiger Oeltropfapparat für Dampfschieber u. Kolben. Allein zu beziehen durch
Fr. Schauwecker, Maschinenmeister der Ostbahn in Weiden (Bayern).

Selbstschmierende Stopfbüchsen-Packung
von
C. Otto Gehrckens.
Ottensen, (Zollverein.) — Preis: **10 Sgr.** das ℔. — Hamburg, gr. Bäckerstr. 12.
Eingeführt bei fast allen Bahnen, Dampfschiffen und Fabriken.

A. Schimmel's
mechanische Werkstätte in Leipzig
empfiehlt
Meter-Maassstäbe
von
Gussstahl
für Maschinenfabriken und Werkstätten.

Gesucht wird ein
Eisenbahnmaschinen-Techniker
mit guten theoretischen und practischen Kenntnissen durch die
Werkstatt der Berlin-Stettiner Eisenbahn in Stargard in Pomm.

Für die Eisenbahnen im **General-Gouvernement Elsass** sollen

80 Stück Güterzug-Locomotiven,
2000 Stück offene Güterwagen,
4000 Stück Achsen mit Rädern

beschafft werden.

Unternehmungslustige werden aufgefordert, ihre Offerten

bis zum 11. Februar dieses Jahres

dem Büreau des Bundeskanzler-Amts, Wilhelmstrasse No. 74 mit der Aufschrift:

Lieferung von Eisenbahn-Betriebs-Material

zugehen zu lassen.

Die, die Lieferung betreffenden Bedingungen und Zeichnungen werden von dem ebengedachten Büreau auf schriftlichen Antrag gegen eine Kosten-Vergütung von 2 Thlrn. abgegeben.

Berlin, den 14. Januar 1871.

Das Bundeskanzler-Amt.
Eck.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 4. 1871.

Erscheint jeden Freitag.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
Adolph Refelshöfer
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Inserate werden à 1½ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1800 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Elfter Jahrgang.

Leipzig, den 27. Januar 1871. (Schluss der Nummer: 26. Januar, Vormittags 11 Uhr.)

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

* **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.** (Die Sterblichkeits-, Invaliditäts- und Krankheits-Statistik bei Eisenbahn-Beamten.) Herr Dr. Wiegand in Halle a/S., welchem die technische Bearbeitung des bei der geschäftsführenden Direction eingegangenen Materials für Sterblichkeits-, Invaliditäts- und Krankheits-Statistik von der betreffenden Commission übertragen ist, hat die in voriger Nummer (S. 28) bereits besprochene Schrift: „Die Sterblichkeits-, Invaliditäts- und Krankheits-Statistik bei Eisenbahn-Beamten, in den Jahren 1868 und 1869" veröffentlicht und durch Vermittlung der geschäftsführenden Direction sämmtlichen dem Verein angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen zugehen lassen. Neben dieser Broschüre, in welcher das Material der bisherigen statistischen Erhebungen in dem bezeichneten Bereiche mit grosser Sorgfalt zu Resultaten zusammengestellt ist,[1] hat Herr Dr. Wiegand noch die Fundamentalzahlen für die Invaliden-Versicherung bei Eisenbahn-Pensionscassen berechnet und der geschäftsführenden Direction in besonderen Tabellen für die Vereins-Mitglieder ebenfalls zur Disposition gestellt[2], desgleichen eine Tabelle, welche die Ueberschrift „Aufgeschobene Invaliden-Renten" trägt, über welche Herr Dr. Wiegand nächstens in der Vereinszeitung eine weitere Erörterung folgen lassen wird.

Hinsichtlich ersterer Tabelle geht uns Seitens desselben folgende Berichtigung zu: Den geehrten Eisenbahn-Verwaltungen sind mit dem Berichte über die Resultate der Mortalitäts-, Invaliditäts- und Morbilitäts-Statistik zwei metallographirte Tabellen zugegangen, von welchen diejenige, welche die Ueberschrift „Fundamentalzahlen für die Invalidenversicherung bei Eisenbahnpensionscassen" trägt, einen erst nachträglich entdeckten Fehler enthält. Es ist nämlich in Col. 6 beim Alter von 29 Jahren der log D' (x) = 3.47178, während in der Tabelle 3.46578 steht. Der Einfluss dieses Fehlers auf die Jahresbeiträge (Col. 14) ist ein ganz verschwindender und kann deshalb unbeachtet bleiben, bei der einmaligen Zahlung (Col. 13) dagegen ist beim Alter von 29 Jahren der in der Tabelle angegebene Werth 10.702 umzuändern in 10.555.

In gleicher Weise erfahren die Leibrentenwerthe für Nicht-Invaliden (Col. 8) geringe Aenderungen. Die berichtigten Werthe enthält das folgende Täfelchen:

Alter.	log R' (x)
20	1 26559
21	26202
22	25828
23	25437
24	25028
25	24598
26	24149
27	23677
28	23182
29	22662

Indem ich die betreffende Tabelle in der angegebenen Weise zu verbessern bitte, verspreche ich in allernächster Zeit auf diesen Gegenstand wieder zurück zu kommen und die in Aussicht gestellte practische Verwerthung der Tabelle an einigen Beispielen zu erläutern.

Dr. Aug. Wiegand.

[1] Diesselbe gibt in Tab. IX zum ersten Male eine Sterblichkeitstafel für Invaliden, welche einem dringenden Bedürfnisse bei der Tarif- und Reserve-Berechnung Abhülfe schafft und daher besonderes Interesse zu erregen geeignet ist.

[2] Diesen Tabellen ist noch eine besondere Schrift: „Versicherung gegen Erwerbsunfähigkeit" zu dem Zwecke beigefügt, damit aus derselben die Theorie der Berechnung jener Fundamentalzahlen ersehen werden könne.

* **Vom Kriegsschauplatz.** Nachdem die Kämpfe an der Sarthe mit der völligen Flucht und Auflösung der Französischen Westarmee geendet, hat nicht nur General von Werder auf dem östlichen Kriegsschauplatz in den Vogesen mit seinen tapfern Truppen nach heldenmüthigem Widerstand in dreitägiger Schlacht (16. — 18. d. M.) den General Bourbaki zum Rückzug genöthigt, sondern auch im Norden Frankreichs sind unsere Heere glücklich gewesen, indem General von Göben die nach Soisson hin vordringende Französische Nordarmee am 19. d. M. bei St. Quentin so vollständig schlug und zersprengte, dass das Terrain bis zum Französischen Festungsnetz im Norden vom Feinde gesäubert erscheint und ein Angriff auf dieses Festungsnetz unternommen werden kann. Das Bombardement der Festung Cambrai hat nach den Belgischen Zeitungen bereits am 23. d. M. begonnen und ist vom Bahnhofe von Arras das sämmtliche Eisenbahn-Material am 23. nordwärts geschafft worden, nachdem das Anrücken unserer Truppen auch auf Arras gemeldet worden war. Unsere Operationen in Nordfrankreich werden übrigens demnächst im Zusammenhange mit den Bewegungen des rechten Flügels unserer zweiten Armee unter dem Grossherzog von Mecklenburg noch grössere Ausdehnung und Bedeutung gewinnen. Gambetta, welcher, um der Französischen Bevölkerung wieder neuen Muth einzuflössen, sich über Cherbourg nach Lille begab, äusserte dort, dass eine Hauptursache des Sieges der Deutschen in der Transportfähigkeit des Deutschen Eisenbahnmaterials auf Französischen Bahnen liege. Frankreich müsse, wie Russland, sich dem internationalen Bausysteme entziehen und namentlich eine andere Gleisweite annehmen. Wir glauben, dass ein solcher Versuch wohl an den grossen Kosten einer Aenderung der Gleisweite scheidern möchte, ausserdem aber ohne practischen Erfolg sein würde, da man ja jetzt Wagen baut, an deren Axen die Räder verschiebbar sind, um auf Bahnen mit verschiedener Gleisweite benutzt werden zu können.

Die Franzosen suchen übrigens immer von neuem den ruhigen Besitz unserer Eisenbahnstrassen in Frankreich zu stören. Am 22.

haben Franctireurbanden die Eisenbahn-Moselbrücke zwischen Nancy und Toul gesprengt und so eine Unterbrechung der Schienenverbindung herbeigeführt, so dass momentan nur Truppen- und Munitionszüge, nicht aber Lastzüge über Toul nach Paris befördert werden können.

Im Osten hat nicht nur Werder zur Verfolgung von Bourbaki die Offensive ergriffen, am 21. besetzten auch weitere Abtheilungen der Deutschen Südarmee nach leichtem Gefechte die wichtigen Eisenbahn-Knotenpuncte Gray, Vesoul und Dôle, und nahmen 230 mit Lebensmitteln, Fourage und Bekleidung beladene Eisenbahnwagen, überschritten sodann südlich Besançon im Rücken der Bourbakischen Armee den Doubs und nahmen im Bahnhofe von St. Vit an der Linie Dôle-Besançon abermals 33 Eisenbahnwagen (zum Theil mit Proviant). Auch die von Besançon über Lons le Saulnier direct nach Lyon führende Eisenbahn wurde bei Station Byans (22 Kil. südlich von Besançon) von unseren Truppen durchbrochen. Der Weg nach Süden scheint Bourbaki verlegt und ein Durchbruch nach Westen über Dijon, welches noch von Garibaldi gehalten wird, würde äusserst schwierig sein.

Die am 25. d. M. nach 2tägigem Bombardement erfolgte Capitulation der Festung Longwy macht die erste directe Eisenbahnstrasse nach Belgien (Anschluss an die Grand Luxembourg) frei, welche von Longwy über Athus und Namur nach Brüssel führt.

Die Resultate der sechsmonatlichen Kriegführung sind in Wahrheit, wie der Pr. St.-A. sagt, überraschend und gross; die ursprünglich feindlicher Seits in das Feld gestellten Armeen befinden sich fast ganz in Deutscher Kriegsgefangenschaft; von den seit Anfang September nach und nach organisirten republicanischen Truppenkörpern ist auch nicht ein bedeutender militärischer Erfolg erzielt, vielmehr auch ein grosser Theil dieser zuletzt genannten Heere bereits kriegsgefangen worden. In diesem Augenblicke aber sind sämmtliche feindliche Armeen weiter wie zu irgend einem Zeitpuncte seit Beginn des Winterfeldzuges von Paris abgedrängt und entfernt, während die Hauptstadt mehr denn je seit dem ersten Tage ihrer Einschliessung die Folgen des inneren Mangels wie des äusseren Angriffes zu fühlen beginnt, so dass Jules Favre Capitulationsanerbietungen im Deutschen Hauptquartier bereits gemacht hat.

Mehr wie ein Drittel des feindlichen Landes ist von den Deutschen Heeren besetzt: 27 Departements sind ganz oder grösstentheils in ihrem Besitz. Ein Gebiet von etwa 2860 Quadrat-Meilen mit $11^1/_2$ Millionen Einwohnern fühlt (von den 9860 Quadrat-Meilen mit 38 Millionen Einwohnern des Landes) unmittelbar die Wirkung des Krieges. Die Festungen Metz, Strassburg, Schlettstadt, Breisach, Marsal, Pfalzburg, Toul, Verdun, Soissons, Laon, Diedenhofen, Montmédy, Mézières, Péronne, Rocroy, die festen Puncte von Lützelburg, Longwy und Mömpelgard, sowie die Citadelle von Amiens, sämmtlich mit ungeheurem Kriegsmaterial, sind genommen. Bitsch, Belfort, Langres, Givet-Charlemont, Paris sind belagert oder eingeschlossen.

Die grosse Defensivkraft Frankreichs ist aber durch diesen Krieg wiederum erwiesen worden und erscheint es im Hinblick hierauf ganz besonders geboten, einer so starken und kriegerischen Nation gegenüber für Deutschland eine strategisch gesicherte feste Grenze zu gewinnen.

Norddeutsche Briefe.

(Vom Berliner Eisenbahn-Actienmarkte. Anschaffung von Betriebsmaterialien für Preuss. Staatsbahnen. Braunschweigische E. Bergisch-Märkische E. Hanau-Offenbach. Revision des Preuss. Eisenbahngesetzes. Jever-Sande. Thorn-Insterburger E. Unfall auf der Schlesischen Gebirgsbahn. Unterstützungscasse für Eisenbahn-Beamte und Arbeiter. Eisenbahnconferenz. Rechtsfall.)

** Berlin, 22. Januar. Eisenbahn-Actien und Obligationen hatten während der ganzen letzten Woche einen kaum nennenswerthen Verkehr. Erst in den Schlusstagen der Woche fanden Köln-Mindener und Rheinische Eisenbahnactien mehr Beachtung von Seiten der Speculation. Das Couponcapital wandte seine Beachtung fast ausschliesslich auf Stettiner und Anhalter; die Coursavancen, welche diese beiden Devisen erreichten, gingen jedoch für Anhalter am Ende der Woche wieder verloren. Der Markt im Ganzen war bewegungsloser als selbst in den stillsten Geschäftsperioden vor dem Jahresschluss. Von Prioritäten waren fast nur 5proc. in mässigen Summen zu Capitalanlagen gesucht.

Nach dem vom Handelsminister dem Landtage erstatteten Rechenschaftsbericht über die Verwendung des im Etat der Eisenbahnverwaltung pro 1869 ausgesetzten Dispositionsfonds von 150000 Thlrn. zu unvorbergesehenen ausserordentlichen Ausgaben sind aus diesem Fond, ausser einigen baulichen Einrichtungen für die Main-Weser- und die Westfälische Bahn, 14 offene Güterwagen für die Westfälische Bahn, 25 Personenwagen III. Classe für die Hannoverschen Bahnen und 63 Kohlenwagen für die Saarbrücker Bahn angeschafft worden.

Die Gesetz-Sammlung publicirt die der „Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft" für den Betrieb der von der Herzoglichen Regierung erworbenen Bahnen auf Preussischem Gebiet ertheilte Concession d. d. Versailles 10. Januar 1871.

Unter demselben Datum ist der von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft beschlossenen Abänderung der §§ 5 und 72 ihres Statuts vom 12. Juli 1844 die nachgesuchte Bestätigung ertheilt worden. Die allegirten §§ haben nunmehr folgende Fassung:

§ 5. Die Gesellschaft kann eine Verlängerung und Weiterführung der Bahn, sowie Zweigbahnen ausführen, mit den Unternehmern anderer Eisenbahnen oder anderer Transport-Anstalten, welche mit ihren (der Gesellschaft) Bahnen in unmittelbarer oder mittelbarer Verbindung stehen oder errichtet werden, zur Förderung des Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmens Verträge wegen gegenseitiger Benutzung abschliessen, auch zu dieser Förderung bei solchen fremden Bahnen oder anderen Transport-Anstalten in jeder beliebigen Weise sich finanziell betheiligen.

Zu diesen Maassnahmen bleibt jedoch die Genehmigung des Staates, insofern dieselbe gesetzlich vorgeschrieben ist, vorbehalten.

§ 72. Die Beschlüsse der Generalversammlung über die Veränderung des Statutes, die Vermehrung des Gesellschaftscapitals oder die Erweiterung des Unternehmens werden durch absolute Stimmenmehrheit der auf Zusammenberufung erschienenen resp. vertretenen Actionäre gefasst.

Nur zur Auflösung der Gesellschaft ist ein mit einer Majorität von zwei Dritteln der anwesenden oder vertretenen Stimmen gefasster Beschluss erforderlich und gewährt bei der Abstimmung hierüber jede Actie eine Stimme.

Die Pläne für die Bahnstrecke Henrichshütte-Herdecke, auf deren Genehmigung nach den Aeusserungen Rheinischer Blätter in Kürze gerechnet wird, sind, wie verlautet, beim Handelsministerium noch gar nicht eingegangen.

Bei Vorlage des Gesetzentwurfs über die Hanau-Offenbacher Bahn machte der Handelsminister im Abgeordnetenhause die Eröffnung, es werde diese übrigens schon mit der Genehmigung des Preussisch-Darmstädtischen Staatsvertrages vom Jahre 1867 genehmigte Bahn etwa $3^1/_2$ Mill. Thlr. erfordern. Der Bau muss vertragsmässig Mitte Juli d. J. begonnen werden, der Handelsminister wünscht jedoch schon vorher die Verwendung von 500000 Thlr. für die erforderlichen Betriebsmittel und sucht für diese schon jetzt das Votum des Landtags nach. Die Vollendung der Bahn ist nach gleichzeitig gemachten Andeutungen des Ministers nach zwei Jahren zu erwarten.

Dem Abgeordnetenhause liegen verschiedene Petitionen vor, die auf Revision des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 gerichtet sind. Der Abgeordnete Böhmer erinnerte bei dieser Veranlassung an einen in derselben Richtung vor etwa $2^1/_2$ Jahren auf Antrag der Abgeordneten Berger (Witten) und Harkort (Hagen) gefassten Beschluss der Eisenbahn-Commission, der jedoch im Plenum damals nicht zur Verhandlung gelangt ist. Böhmer betonte hauptsächlich die Nothwendigkeit der allgemeinen Einführung des Einpfennigtarifs.

Einer Mittheilung aus Oldenburg zufolge sind die Bedenken gegen die directe Einmündung der Eisenbahn von Jever in den Bahnhof zu Sande beseitigt und wird gehofft, dass diese Bahnstrecke etwa Sommers in Betrieb gesetzt werden könne.

Nach der am 16. erfolgten Eröffnung der Bahnstrecke Gerdauen-Insterburg der Thorn-Insterburger Eisenbahn wird nunmehr an der Vollendung der Bahnstrecke bis Korschen gearbeitet, deren Eröffnung wo möglich noch im Spätsommer stattfinden soll.

Zur Feststellung der Ursachen, welche das auf der Schlesischen Gebirgsbahn stattgefundene Unglück herbeigeführt haben, ist man dem Vernehmen nach noch nicht gelangt. Nur so viel soll ermittelt sein, dass der Unfall auf kein einem Beamten zur Last fallendes Versehen zurückzuführen ist.

Vom Bundesrathe ist an die Bundesregierungen die Aufforderung ergangen, über die Unterstützungscassen für Eisenbahn-Beamte und Arbeiter und über die Betheiligung der Eisenbahn-Verwaltungen an diesen Cassen Ermittelungen vorzunehmen und deren Ergebnisse zu berichten. Das Preussische Handelsministerium hatte schon vorher die Königl. Directionen und die Eisenbahncommissariate zur Einsendung der Reglements aller in ihrem Verwaltungsbereich bestehenden Anstalten dieser Art veranlasst. Alle diese Berichte sollen als Materialien bei dem dem Reichstage vorzulegenden Gesetz über Entschädigung bei Unfällen auf Eisenbahnen, in Bergwerken und andern industriellen Etablissements verwandt werden.

Eine Versammlung von Vertretern der Deutschen

---

* Ein Correspondent der N. Fr. Pr., welcher mit dem Herrn Bourbaki nach Belfort gezogen war, berichtet über diesen Zug, was die Eisenbahn anlangt, Folgendes: Die Eisenbahn von Auxonne nach Vesoul war in aller Eile zum Transporte der Truppen hergestellt worden. Die von den Deutschen bei Savonneux (zwischen Gray und Vesoul) gesprengte schöne Brücke über die Saone war provisorisch so weit hergestellt worden, dass ein Wagen nach dem anderen über dieselbe hinweggeschoben werden konnte. Auf der anderen Seite wartete eine Locomotive von Vesoul, um den Zug seinem Bestimmungsorte zuzuführen. Die Bahnhöfe auf der Linie Dijon-Auxonne und Auxonne-Gray hatten ein trauriges Aussehen. Zertrümmerte Thüren, eingeschlagene Fenster, stellenweise durchschossene Mauern gaben ihnen das Gepräge von Ruinen, die der menschliche Fuss längst nicht mehr betreten hatte. In Gray war den 17. das ganze Bahnhofspersonal in grosser Bestürzung; eine Preussische Colonne war bis auf 8 Kilometer von Chalimbray her vorgedrungen. Da nur wenig Truppen in der Stadt waren, so erhielt der Stations-Chef Befehl, mit dem ganzen Bahnhofs-Material sich sofort nach Dijon zu begeben.

Eisenbahnverwaltungen, welche für Benutzung ihres Betriebsmaterials für Kriegszwecke eine Entschädigung anzusprechen haben, soll im Februar in Dresden stattfinden.

Nach einer vom Obertribunal gefällten Entscheidung ist die Frage: ob die auf einem ausgefüllten Frachtbriefe, nach dem Formular des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen befindliche Nota, welche die Fracht- und Rollgebühr in Geld ausdrückt, rechtlich ein Theil des Frachtbriefes und somit eine Urkunde im Sinne des Gesetzes ist? — zu verneinen.

* **Bergisch-Märkische Eisenbahn.** Eine Bekanntmachung der Direction (siehe officielle Anzeige S. 40) theilt die Bedingungen mit, „unter welchen den Inhabern der bis jetzt überhaupt emittirten 40 Millionen Thaler Stamm-Actien der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft nach Maassgabe ihres Besitzes al pari der noch nicht begebene Rest der durch Statut-Nachtrag vom 26. Februar 1870 concessionirten 25 Millionen Thaler Stamm-Actien im Betrage von 10 Mill. Thaler zur Verfügung gestellt werden soll. Zufolge jener Bekanntmachung geben vier Stamm-Actien das Anrecht auf eine neue Actie zu je 100 Thlr. Die neuen Actien geniessen gleiche Rechte mit den bisher emittirten Stamm-Actien und nehmen an der für das Geschäftsjahr 1872 und die folgenden Jahre sich ergebenden Dividende Theil; für 1871 werden fünf Procent Zinsen von den eingezahlten Beträgen vergütet. Bei der Anmeldung sind auf die beanspruchten neuen Actien 40 % des Nominalbetrages einzuzahlen. Die weiteren 60 % mit den sich ergebenden Zinsen vom 1. Januar d. J. ab sind bei einer der Zeichnungsstellen in verschiedenen (in der Bekanntmachung näher bezeichneten) Terminen zu zahlen. Die Actionäre, welche von dem ihnen zustehenden Anrecht Gebrauch machen wollen, haben in der präclusiven Frist vom 1. bis einschliesslich 15. Februar d. J. bei einer der bekannten Zahlstellen ihre Actien zum Zweck der Abstempelung u. s. w. vorzulegen und die Einzahlung von 40 % zu leisten, widrigenfalls dieselben ihr Anrecht verlieren.

Die 5 % Zinsen auf die neu emittirten Stamm-Actien werden sowohl auf die bereits verausgabten 15 Millionen, als auch auf die bevorstehende Emission von 10 Mill. Thlr. bis 1. Januar des Jahres aus dem Baufonds gezahlt, welches der Betriebs-Eröffnung derjenigen Bahnen folgt, deren Anlage-Capital durch Ausgabe dieser Stamm-Actien aufgebracht wird.

J. Köln, 25. Januar 1871. Nachdem in den letzten Tagen Thauwetter eingetreten, hat der Betrieb der Rheintrajecte wieder begonnen; der Güterverkehr konnte deshalb in seinem ganzen Umfange wieder eröffnet werden; der Güterverkehr der Saarbrücker Bahn ist äusserst schwach und auf Beförderung gewisser Artikel beschränkt. — Ausser den bereits mitgetheilten Belgischen Kohlenextrazügen sind fernere zwei Züge zum Kohlen- und Petroleumtransport eingerichtet, welche täglich gehen. Die Kriegstransporte haben nachgelassen und scheint eine erfreuliche Wendung der augenblicklichen ungünstigen Verhältnisse nahe zu sein.

* **Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft.** Im Monat October 1870 betrug die Einnahme auf der Strecke Aachen-Hasselt: a) aus dem Personenverkehr 26 680 Frcs., b) aus dem Güterverkehr 71 905 Frcs., c) aus dem Kohlenverkauf 30 018 Frcs., zusammen 128 603 Frcs.

* **Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn.** Der Verwaltungsrath hat unterm 31. December 1870 folgenden Bericht über den Stand der Bauarbeiten veröffentlicht:

„Der Ankauf des Grund und Bodens für die gesammte Bahn und zwar für eine doppelgeleisige Anlage ist überall, mit Ausnahme einer 2 Meilen langen Strecke bei Halle, sowie des Bahnhofterrains für Halle und eines Theiles des Bahnhofterrains für Sorau, erfolgt. Der Grunderwerb ist theils auf Grund freier Vereinigung, theils im Wege der Expropriation bewirkt worden.

„Die Erdarbeiten sind auf circa 6/7 der Bahnlänge fertig gestellt und im Uebrigen soweit gefördert, dass deren complette Herstellung bis zum Mai 1871 bestimmt zu erwarten steht; die Arbeiten bei Halle, welche noch im Rückstande, sind von keinem erheblichen Belange und werden, sobald das Bahnhofsproject von der Aufsichtsbehörde festgestellt sein wird, im Verlaufe von etwa 3 Monaten vollendet sein.

„Die Ausführung der Einfriedigungen und Wegeübergänge ist auf einzelnen Strecken vollendet, auf der ganzen Linie aber in Arbeit.

„Mit der Ausführung der Erdarbeiten hat die der Brücken und Durchlässe gleichen Schritt gehalten. Von den grossen Brücken ist die Mulde-Brücke bei Eilenburg, sowie die dazu gehörige Mühlgraben- und Lossa-Brücke vollständig im Mauerwerk, sowie im eisernen Ueberbau hergestellt. Dasselbe gilt von allen Brücken auf der Strecke von Falkenberg bis Guben und von Cottbus bis Forst. An den Brücken über die Elbe bei Torgau, ebenso an den Unterführungen der verschiedenen Bahnen, ist das Mauerwerk bis auf einen geringen Theil vollendet. Die Eisenconstructionen für die Brücken sind zum grossen Theil geliefert und theilweise aufgestellt, der Rest ist in Arbeit, und die Dispositionen sind dahin getroffen, dass, mit Ausnahme der grossen Elbbrücke, deren Montage 3 Monate in Anspruch nehmen wird, sämmtliche Brücken bis zum 1. Juni 1871 fertig gestellt sein können.

„Das Material für den Oberbau ist in der ganzen Höhe des erforderlichen Quantums mit Ausnahme eines Theils der erforderlichen Weichen angeliefert. Der Schienenstrang ist verlegt von Eilenburg bis Torgau, von Falkenberg bis Guben und von Cottbus bis Forst, desgleichen eine Strecke bei Delitzsch, sowie eine Anzahl von Nebengeleisen auf den Bahnhöfen zwischen Falkenberg und Guben. Einen geringen Theil ausgenommen, ist auf diesen Strecken die Bekiesung des Geleises mittelst Arbeitszügen seit längerer Zeit in der Ausführung begriffen und nur durch den Eintritt des anhaltenden Frostwetters unterbrochen worden. Voraussichtlich wird die Bekiesung des Geleises auf der Strecke Guben-Cottbus so zeitig beendet werden können, dass die Genehmigung zur Eröffnung des provisorischen Betriebes auf derselben zum 1. April 1871 nachgesucht werden kann.

„Die Aufstellung der Wärterhäuser, electrischen und optischen Telegraphen ist auf dem grösseren Theil der ganzen Linie vollendet, auf dem übrigen Theile in der Ausführung begriffen. Auf den Strecken, auf welchen die Arbeitszüge fahren, sind diese Anlagen grösstentheils bereits in Benutzung genommen.

„Die Gebäude sind auf allen Bahnhöfen, mit Ausnahme von Halle und Sorau, in der Ausführung begriffen und zum grossen Theil bereits vollendet. Wenn die Bahnhofsanlagen in Halle und Sorau wegen erschwerter Feststellung der Baupläne nicht rechtzeitig fertig gestellt werden können, so wird auf die Einrichtung provisorischer Anlagen zeitig Bedacht genommen werden.

„An ausserordentlichen Anlagen sind erhebliche Flusscorrectionen ausgeführt worden. Zu fortificatorischen Anlagen bei Torgau ist der geforderte Betrag von 200 000 Thlrn. gezahlt und auch, der gestellten Bedingung wegen Beseitigung der Elb-Schiffsmühlen bei Torgau bereits durch den Ankauf von 12 Schiffsmühlen und deren Abbruch entsprochen worden. Wegen des Ankaufs der 13. Elb-Schiffsmühle, welche nachträglich der Eisenbahngesellschaft von der Staatsregierung zur Pflicht gemacht worden, sind die eingeleiteten Verhandlungen noch nicht zum Abschluss gelangt.

„An Betriebsmittel sind bis jetzt geliefert: 132 offene, 76 bedeckte Güterwagen mit 17 Bremsen, 1200 Satzachsen und Räder, 1 Locomotive fertig montirt. Ausserdem sind 12 Locomotiven der Vollendung nahe und bereits in den Kesseln geprüft. Die übrigen Betriebsmittel sind in Bestellung gegeben und deren rechtzeitige Ablieferung unterliegt keinem Bedenken.

„Die Gesammtausgaben für den Grunderwerb und die bis zum 15. December 1870 ausgeführten Arbeiten und Lieferungen mit Einschluss der Kosten der Vorarbeiten und Bauleitung, sowie der gezahlten Zinsen von den Stamm- und Stamm-Prioritäts-Actien, belaufen sich auf überhaupt 10 980 156 Thlr."

Wiener Briefe.

♂ Wien, am 24. Januar. (Vom Eisenbahn-Actienmarkte. Transportcalamitäten. Oesterreichische Nordwestbahn und Pardubitz-Reichenberger Bahn. Eröffnung der Strecke Iglau-Deutschbrod. Kaiser Franz-Josefsbahn. Munkacz-Stry.)

Die Stimmung an der Börse scheint sich in Folge der gegründeten Aussichten auf einen baldigen Frieden einer anhaltend besseren Stimmung hinzugeben, die sich natürlich auch den Coursen der Bahnpapiere mittheilt. Der Börse kommt übrigens auch der flüssige Geldstand sehr zu Gute, um so mehr, als die derselben zufliessenden Summen nur in reinen Anlagepapieren ihre Verwendung finden und somit die Festigkeit des Marktes unterstützen. Die Eisenbahnpapiere geniessen in dieser Beziehung einen grossen Vorzug, da sie beim anlagesuchenden Publicum am beliebtesten sind, weshalb sie auch während der letzten Tage bedeutend avancirten. Mit Ausnahme der Lombarden, für welche im Hinblick auf den Ausfall in den Einnahmen die Sympathie der Börse wieder abgekühlt ist, haben sämmtliche Eisenbahnwerthe den Gegenstand der Nachfrage gebildet. So gingen mit Schluss der letzten Börsencampagne Staatsbahn mit 377, Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit 2115, Franz-Josefsbahn mit 189, Elisabeth-Westbahn mit 221, Theissbahn mit 225, Pardubitzer mit 175, Carl-Ludwig- mit 244 und Lemberg-Czernowitzer mit 194 aus dem Verkehre. Die übrigen Bahneffecten blieben mehr oder weniger vernachlässigt.

Nunmehr wollen wir uns den weiteren Vorgängen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens zuwenden.

Zu den interessantesten Erscheinungen im Verkehrsleben der jüngsten Zeit zählen die in Folge der Kriegsvorgänge entstandenen Transportcalamitäten, von denen keine Bahn verschont blieb. Namentlich bildete die Staatsbahn das Ziel aller Angriffe Seitens der Publicistik und Corporationen. Bei der Staatsbahn hat sich in Folge ihrer günstigen Lage der Güterverkehr in ungeahnter Weise gesteigert, so dass es ihr bei allem Aufwande der ihr zu Gebote stehenden reichlichen Mittel nicht möglich war, denselben zu bewältigen. Nunmehr ist es ihr durch fortgesetzte angestrengte Arbeit gelungen, Ordnung in das Transportchaos zu bringen und sie ist in der Lage, vom 22. d. M. an ihre alten Getreidevorräthe von den Bahnhöfen fortzuschaffen und neue Sendungen nach dem Auslande aufzunehmen. Die Lagerreste an Getreidetransporten betrugen am 22. d. M.:

für inländische Stationen	340 000 Ctr.
„ Rheinisch-Thüringische Stationen	5 000 „
„ Norddeutsche Stationen	13 000 „
Transport	358 000 Ctr.

	Transport	358 000 Ctr.
für Leipzig-Dresden und Sächsische Bahnen	.	64 000 Ctr.
„ Süddeutschland und Schweiz via Salzburg	.	53 000 „
„ Süddeutschland und Schweiz via Passau	. .	7 000 „
Zusammen	. .	482 000 Ctr.

Zur Aufarbeitung dieses Quantums ist die Staatsbahn blos auf ihren eigenen Wagenpark angewiesen, welcher zu gleicher Zeit durch einen starken Verkehr mit andern Artikeln in Anspruch genommen ist, daher unmöglich grössere Touren ins Ausland machen kann, ohne die Gefahr herbeizuführen, dass der inländische Verkehr ins Stocken geräth, und dass im Falle neuerlicher plötzlicher Einstellung auf einer oder der andern oder auf beiden Routen, wie sie nun schon seit dem vorigen Sommer sich wiederholt ereignet haben, ihre Wagen mit ausländischen Waaren beladen in den Grenzstationen sich aufhäufen oder zurückgezogen und in die entlegenen Magazine der nördlichen Linie ausgeladen werden müssen, oder endlich auch wie auf der Süddeutschen Route gänzlich aus der Evidenz verschwinden.

Die Abfuhr der alten Lager wird so viel als möglich formirt, wobei zu bemerken ist, dass in Folge der auf 25 Wagen täglich limitirten Uebernahme Seitens der Bayerischen Bahnen von den Staatsbahnlinien nur jeden dritten Tag vom 22. d. M. an ein Zug mit 25 Wagen nach Bayern abgefertigt werden kann, und nach der nördlichen Richtung keine bedeutenden Abfuhren vorgenommen werden können, weil die Thüringische Route noch stark beschäftigt und die Köln-Mindener Linie noch gesperrt ist.

Für die Neuaufnahme wurde die Verfügung getroffen, dass vom 22. d. M. der Verkehr wieder beginnen kann, jedoch mit der Beschränkung:

a) für die Stationen der südöstlichen und der Neu-Szönyer Linie, dass sie nach Westen nur im Localverkehre für die Elisabethbahn, nach Norden bis Dresden und Leipzig loco,

b) für die Stationen der nördlichen Linie, dass sie nach dem Auslande aufnehmen, jedoch nur 200 Kastenwagen über Bodenbach ausständig sein dürfen.

Das schon so oft aufgetauchte Gerücht von einer Fusion der Oesterr. Nordwestbahn mit der Pardubitzer Bahn bestätigt sich auch diesmal nicht. Es hat den Anschein der genannten zwei Bahnen, insolange nicht denkbar ist, als die Pardubitzer Bahn die Staatsgarantie in Anspruch nimmt.

Am 25. d. M. wird, nach Mittheilung der General-Direction der Oesterr. Nordwestbahn, die 3,3 Meilen lange Theilstrecke der letzteren Iglau-Deutschbrod mit den Stationen Iglau, Polna und Pribislau-Schlappenz für Personen- und Frachtenverkehr eröffnet. Es stehen sodann von dem concessionirten Netze der Oesterr. Nordwestbahn die Strecken Iglau-Jungbunzlau, Groszwosek-Horitz und Parschnitz-Pelsdorf in einer Gesammtlänge von 31,1 Meilen im Betriebe. Die ganze Ausdehnung des concessionirten Netzes beträgt 82½ Meilen.

Die General-Direction der Kaiser Franz-Josefsbahn bringt zur Kenntniss, dass die bisher blos für den Personendienst eingerichtete Haltstelle Protivin, zwischen Wodnian und Razice-Pisek, vom 1. Februar 1871 an, auch für den Frachtenverkehr eröffnet werden wird. Die Gebührenberechnung wird nach den officiellen Tarifen und den dafür geltenden Bestimmungen erfolgen.

Das Ungarische Communitations-Ministerium hat den Concurs ausgeschrieben für die Concessionirung der Ungarischen Strecke der Munkacs-Stryer Eisenbahn und sind auch solche Bewerber zuzulassen, die keine Concession für Vorarbeiten besitzen. Die Bedingungen sind in der technischen Abtheilung der Eisenbahnsection des genannten Ministeriums einzusehen, die Offerten bis 28. Februar d. J., Mittags 12 Uhr, im Einreichungs-Protocolle desselben Ministeriums einzureichen.

Fahrplan-Aenderungen.

Am 27. d. M. treten in dem Fahrplan der Westfälischen Eisenbahn verschiedene Einschränkungen resp. Abänderungen ein. Die uns bei Schluss der Nummer zugehende deshalbige Bekanntmachung können wir jedoch erst in nächster Nummer veröffentlichen.

Ausland.

— r — Belgien. Nach dem Moniteur des Intérêts Matériels wurden die Pläne über die Eisenbahn von Dour nach Quiévrain am 17. Decbr. 1870 durch das Ministerium der öffentlichen Arbeiten genehmigt. Durch ein Königliches Decret vom gleichen Datum wurde erklärt, dass die Herstellung einer Bahn, welche das Kohlen-Lager von Bray-Maurage-Boussoit mit der Station Bracquegnies der Staatsbahnlinien von Mons nach Manage von öffentlichem Nutzen sei.

— f — Aus der dem letzten Russischen Eisenbahncongresse vorgelegten Denkschrift. Wir entnehmen der dem letzten Russischen Eisenbahncongresse vorgelegten Denkschrift einige Stellen, die auch für Deutschland ein grösseres Interesse haben.

Voraussenden wollen wir, dass sich eine Prophezeihung, die wir bereits vor etwa 1½ Jahren machten und die freilich für einen schärferen Blick auf die Karte unschwer zu machen war, schon statistisch zu bestätigen begonnen hat, nämlich, dass mit dem Ausbau der directen Linien von Deutschland nach dem Inneren Russlands, resp. mit der Weiterfertigstellung der directen Verbindungslinie Moskau's mit Deutschland über Dünaburg-Witebsk, Smolensk etc. die Nicolaibahn und somit auch der Petersburger Hafen nothwendig verlieren müsse. Schon einige Zeit spielt deshalb die Frage, wie dieser Frachtabnahme, bezw. Concurrenz am Besten entgegengearbeitet werden könne.

In Petersburg hatte man sich anfangs unerklärlicher Weise (unserer Anschauung geradezu entgegengesetzt) der optimistischen Erwartung hingegeben, dass die Nicolaibahn und der Hafen durch die Entwicklung der Russischen Linien nach den inneren kornreichen Provinzen bedeutend gewinnen würde.

Es hat seit 1868 aber unter dem natürlichen Entwicklungs-Gange der Dinge allmählich nothwendigerweise eine Enttäuschung eintreten müssen, und ihr folgten denn auch verschiedene Vorschläge, zu denen u. A., unter langer Lamentation über die hohen Frachtsätze der Nicolaibahn, ihre Mängel im Transportmaterial, in der Einhaltung der Einfahrungsfristen, in der schlechten Lagerung der Waaren etc. besonders der Bau eines neuen Hafens bei Oranienbaum (gegenüber Kronstadt) gehört. Die tiefgehenden See-Schiffe können nämlich nur bis Kronstadt fahren, von wo Leichterschiffe die Waaren in die Newa und nach Petersburg führen, beziehendlich umgekehrt. Von den Leichterschiffen müssen die Waaren abermals erst auf Frachtkarren verladen werden; die Vertheuerung der Fracht von der Bahn zu Schiff und umgekehrt ist also erheblich.

Der projectirte Hafenbau würde aber unmöglich von der Nicolaibahn allein ausgeführt werden können; man rechnet also jedenfalls darauf, dass den Hauptantheil die Regierung auf ihre Schultern nehmen werde. Der Hafen würde also eventuell an der Station der Peterhof-Petersburger Bahn liegen und einer Verbindungslinie zwischen hier und der Nicolaibahn bedürfen.

Die statistischen Tabellen über den Petersburger Hafen zeigen hinsichtlich der Verschiffung in's Ausland folgende Abnahme:

	1867	1868	1869
	Tschetw.	Tschetw.	Tschetw.
Roggen	1 201 326	680 000	319 000
Gerste	33 671	24 171	—
Hafer	970 236	962 166	614 271
Mehl	314 668	121 307	115 293
	Pud	Pud	Pud
Pflanzenöle . . .	220 069	108 988	22 609
Pottasche . . .	588 009	523 905	446 259
Talg	2 404 850	1 875 000	1 200 890.

In derselben Zeit hat sich der Import ausländischer Waaren, der die Abhängigkeit von dem Auslande constatirt, bedeutend gehoben. Der Export Petersburgs geht zu zwei Dritteln nach England, und da der Import des Hafens von Petersburg ein sehr bedeutender ist, so sind die Frachten von England nach Petersburg und umgekehrt billiger, als z. B. von Riga, weil in letzterem Hafen viele Schiffe mit Ballast einlaufen.

Wenn der Exporthandel Petersburgs nun dennoch im Sinken begriffen ist, so schreibt die Denkschrift dies dem üblen Zustande des Hafens zu, welcher die zum Export bestimmten Waaren so vertheuert, dass America als glücklicher Concurrent Russlands in Rohproducten auf dem Europäischen Markte aufgetreten ist und seinen Export verdreifacht hat. Eine Herabsetzung der Tarifsätze für den Transport der Waaren auf den Eisenbahnen würde auch ohne Hafenbau schon einen wohlthätigen Einfluss auf den Exporthandel Petersburgs üben, aber dem Uebel nicht von der Wurzel aus abhelfen, sondern nur die Petersburger Commissionäre bereichern.

Es sind vielmehr radicale Reformen in Petersburg nöthig. Die Denkschrift führt als zu hebende Uebelstände folgende an: 1) Die Eisenbahnstationen in Petersburg sind mit den Waarenlagern nicht durch Schienenwege in Verbindung gesetzt; das Ueberladen und Abführen der Frachten vertheuert die Waaren. 2) Die auf Lager befindlichen Frachten müssen grösstentheils erst auf Leichterfahrzeuge verladen und nach Kronstadt gebracht werden; nur ein Viertel aller Frachten wird direct auf die Schiffe verladen. Die sub 1 und 2 hervorgehobenen Uebelstände sollen die Waaren um 6 bis 10 Kop. pro Pud vertheuern. 3) Durch das Umladen geht ein Theil der Waaren verloren, ein anderer wird verdorben, besonders da dies Umladen auf sehr elementare Weise vor sich geht. 4) Die Nothwendigkeit der Brückenpassage für nicht tief gehende Schiffe und Leichterfahrzeuge, die Unzulänglichkeit der Ausdehnung des Zollquais, die Enge der Packhäuser, die weite Entfernung der Lagerplätze, der Mangel guter mechanischer Hilfsmittel, alles behindert die Ertragsfähigkeit der Schiffe und Leichterfahrzeuge, indem es ihnen kostbare Zeit nimmt. 5) Der Transport per Leichterfahrzeug und die Unbequemlichkeiten der Passage von Petersburg nach Kronstadt wirken auf die Höhe der Assecuranzprämie zurück. Alle die hervorgehobenen Mängel und andere mehr haben zur Folge gehabt, dass die Waaren um vieles vertheuert werden und z. B. der Transport von geschüttetem Korn ganz unmöglich wird. Dem gegenüber muss auf eine Verbesserung der betreffenden Hafenanstalten gedrungen werden und da die Eisenbahnen der zweiten Gruppe hierbei interessirt sind, so fordert die Denkschrift dieselben auf, auch ihrerseits bei den Ministerien der Finanzen und der Wasser- und Wegebauten in der angedeuteten Richtung zu wirken. Da der Hafen von Petersburg im Durchschnitt 218, Kronstadt aber 250 Tage für die Navigation offen steht, so empfiehlt die Denkschrift die Anlage eines Handelshafens und grosser Niederlagen in Oranienbaum, das mit einer der Stationen der Nicolaibahn in kürzeste Verbindung zu setzen wäre. Die Hafenausgaben würden sich

alsdann für Kornfrachten auf nur etwa 3 Kop. stellen. Ein verbessertes und ausgedehntes Canalsystem müsste auch den zu Wasser in Petersburg anlangenden Frachten die Erreichung des neuen Hafens ermöglichen und erleichtern.

—*f*— **Die Sibirische Bahn.** Seiner Zeit brachten wir die Nachricht, dass zur Ermittelung der geeignetsten Linie zum Bau der Sibirischen Eisenbahn von dem Hauptcomité für Eisenbahnen eine aus Ingenieuren und Technikern für Wegebauten und Bergbauwesen zusammengesetzte Commission abgesandt worden sei. Das derselben übergebene Programm stellte nachstehende Gesichtspuncte auf: Die Linie solle so viel als möglich den Anforderungen der Bergbauindustrie, sowie der Möglichkeit der Beschaffung guter und billiger Steinkohlen — sowohl für die Fabriken als auch für die Eisenbahn selbst — Genüge leisten, nach Möglichkeit ferner den Anforderungen des Sibirischen Verkehres entsprechen und im Hinblick auf die in Zukunft auszuführende Verlängerung und Vereinigung mit dem Russischen Centraleisenbahnnetz den bedeutenden Fluss, die Kama, an einer für den Schiffverkehr wie auch zur Ueberbrückung geeigneten Stelle berühren. Desgleichen soll die Linie einen billigen Bau, womöglich nach dem System der schmalspurigen Bahnen, ermöglichen. — Nunmehr entnehmen wir dem „Golos" einige ihm zugegangene Nachrichten über die Resultate jener bereits von ihrer Untersuchungsreise zurückgekehrten Commission. Dieselbe hat das ganze Gebiet zwischen dem Kama- und dem Ob-System durchreist, den Ural und die Bergwerke besucht, die Bedingungen der Schifffahrt auf der oberen Kama, auf der Tschussowaja, Tura und Tobol, sowie den Standort der Steinkohlenlager auf beiden Seiten des Urals erforscht und Notizen über den Handel Sibiriens und Mittelasiens gesammelt etc.

Der Fluss Tura enthält alle Bedingungen zu einer beständigen, das ganze Jahr hindurch dauernden Schifffahrt, wenn auch an einigen flachen Stellen die Tiefe des Wassers nur 3 Fuss beträgt — eine vielen Sibirischen Strömen gehörende Eigenthümlichkeit, in Folge dessen auch die Fahrzeuge in Sibirien flachgehend gebaut werden. Was den Tobol dagegen anbetrifft, so ist dieser Fluss von Kurgan und Jaloturowsk nach Beseitigung der fünf, wenn auch kleinen Wasserfälle, nur von Fahrzeugen mittlerer Grösse passirbar, Bugsirdampfer können jedoch diesen Theil des Flusses nicht befahren. Erst von Jaloturowsk an ist der Tobol für die Dampfschifffahrt geeignet. Was die für die Eisenbahn festzustellende Linie anbetrifft, so soll dieselbe bei Jekaterinburg über den Ural gehen, da hier der niedrigste Rücken dieses Gebirges sich befindet und andererseits hier der Hauptverkehr besteht. Bei Entscheidung der Frage, welche Linie die Bahn nach Osten hin nehmen soll, kommen zweierlei Momente in Betracht: Der Sibirische Handel, d. h. der Handel von ganz West- und Ostsibirien, geht nach Nordosten, nach Tjumen, als der dem Ural nächste Landungsplatz Sibiriens für Dampfer, — dagegen verlangt die bedeutende Viehzucht der Kirgisischen Steppe und der Getreidebau des südwestlichen Theiles des Gouvernements Tobolsk und der südöstliche des Gouvernements Perm eine südwestliche Richtung — nach Schadrinsk und Kurgan. Zur Versöhnung beider Interessen der Sibirischen und der Mittelasiatischen ist die Linie (von Jekaterinburg) über Kamüschlow nach Tjumen derart projectirt, dass in kürzester Zeit auch eine Zweigbahn von Kamüschlow nach Schadrinsk und nachher nach Kurgan gebaut werde.

In Betreff der von Jekaterinburg nach Westen einzuschlagenden Richtung geht die Meinung der bedeutenderen Glieder der Commission dahin, die directeste Verbindung nach Kasan, Nischni-Nowgorod und Moskau herzustellen und zwar von Jekaterinburg in südwestlicher Richtung über Krasnosimsk an die Kama (zum Dorfe Nikoloberesow), von wo aus dieser Fluss sehr bequem befahrbar ist, während solches nördlich von diesem Punct nicht behauptet werden kann.

In Betreff der Kosten soll sich die Commission in Anbetracht der Grösse des mit Sicherheit zu erwartenden Verkehrs gegen den schmalspurigen Bau ausgesprochen haben.

Demnach steht folgender Eisenbahnbau zu erwarten: Von der Kama über Krasnosimsk bis Jekaterinburg (450 Werst), von hier über Kamüschlow nach Tjumen (295 Werst), also zusammen 745 Werst), ausserdem eine Zweiglinie nach Togil (circa 90 Werst) und von Kamüschlow nach Schadrinsk (circa 100 Werst). Die ganze Bahn wird demnach, wenn das Project nach Vorschlag der Commission zur Ausführung kommt, 935 Werst betragen.

—*r*— **America.** Die Eisenbahn von Honduras kann als vollendete Thatsache erachtet werden. Die Regierung von Comayagua erhielt gleichzeitig Nachricht von London über Zeichnung eines dritten Anlehens von 12½ Millionen Thalern und von San Pedro über befriedigendsten Fortgang der Arbeiten. Aus den Berichten der Ingenieure Madeley und Bryson geht hervor, dass bereits mehr als 30 Bahnmeilen der ersten Section vollendet und weitere 20 der zweiten Section angelegt sind. Herr Baring, vom Hause Gebrüder Baring und Mc. Candish, soll sich verbindlich gemacht haben, die Arbeiten der 3. Section sofort zu beginnen und zuzugesichert haben, die ganze Linie innerhalb zweier Jahre herzustellen.

Auch in Guatemala ist von Herstellung einer Bahn die Rede, welche zunächst nur die Hauptstadt mit dem Stillen Ocean in Verbindung setzen, jedoch später von einem Meere zum anderen, nämlich vom Stillen zum Atlantischen Ocean sich erstrecken soll. Dieses Unternehmen wurde vom Obersten Pim entworfen, welcher auch bereits Ingenieure zur Untersuchung der Linie abgesendet; dieselben haben zwar das Ergebniss ihrer Untersuchungen noch nicht vorgelegt, jedoch sich dahin geäussert, dass das Unternehmen sich unschwer ausführen lasse.

Technisches.

t.— **Eisenbahnbrücke über den Ganges bei Cawnpore.** Eine schmiedeeiserne Fachwerksbrücke, vom Ingenieur Heppel projectirt, womit die nach Cawnpore führende Zweigbahn der Oude and Rohilcund Bahn und gleichzeitig eine Fahrstrasse über den Ganges übergeführt werden soll, ist jetzt in England in der Ausführung begriffen. Dieselbe wird 23 Strom-Oeffnungen von je 100 Fuss und 2 Land-Oeffnungen von je 41 Fuss Weite enthalten. Die eingeleisige Eisenbahnbrücke liegt oben auf den oberen Flanschen, die 9 Fuss breite Fahrstrasse zwischen den beiden Hauptträgern auf deren unteren Flanschen. Die obere Brückenbahn für das Eisenbahngeleis ist zwischen den Geländern 16 Fuss breit, indem dieselbe an beiden Seiten 3 Fuss weit über die 12 Zoll breiten Flanschen der Hauptträger hinaus vorspringt.

Es wird beabsichtigt, den eisernen Oberbau der ganzen Brücke auf dem einen Ufer des Stromes (an der Seite, wo Cawnpore liegt) zusammen zu setzen und denselben ohne Hülfe irgend welcher Rüstungen über die Brückenpfeiler hinüber zu schieben. Die 110 Fuss langen Träger über den Stromöffnungen sollen paarweise mit einander verbunden werden, so dass ein continuirlicher Träger je 2 Oeffnungen überdecken wird.

Es wurden nun kürzlich in der Fabrik der Firma Campbell, Johnstone and Co. zu Silvertown interessante und erfolgreiche Versuche angestellt, um zu erproben, ob die projectirten Vorrichtungen zum Hinüberschieben des eisernen Oberbaues der Brücke genügend sein würden. Bei diesen Versuchen wurde also der fertig zusammengesetzte Oberbau für 2 Oeffnungen, von 220 Fuss Länge, 10⅔ Fuss Breite und 142 Tons Gewicht, auf hölzerne Stützen gelegt, welche die Stelle der Brückenpfeiler vertraten. Ueber jedem Pfeiler ruhte dabei der Oberbau auf 10 Rollen von 18 Zoll Durchmesser, 5 zu jeder Seite, welche auf den Köpfen der Druckkolben von 10 hydraulischen Pressen angebracht waren. An die untere Fläche der Träger war eine Schiene angenietet, deren Kopf in die Vertiefung auf dem äusseren Umfang der Rollen hineinpasste, um eine sichere Führung abzugeben. Die Rollen unter dem vorderen Ende des Brückentheils wurden zunächst etwas gehoben, um das ganze Gewicht des eisernen Oberbaues von den festen Unterlagern abzunehmen und nur auf die Rollen zu bringen. Die hydraulischen Cylinder waren stark genug construirt, um 18 Tons Belastung zu tragen, und es waren die Sicherheits-Ventile entsprechend regulirt. Die Vorwärtsbewegung wurde nun durch 5 Mann an jeder Gruppe von 5 Rollen unter der vorderen Hälfte des eisernen Oberbaues bewirkt, die Rollen unter dem hinteren Ende dienten dabei nur zur Führung. Die Geschwindigkeit der Bewegung betrug 32 bis 40 Fuss per Stunde. Als das vordere Ende des eisernen Oberbaues auf 100 Fuss Weite frei überhing, betrug die Durchbiegung desselben 10 Zoll. Bei diesem Hinüberschieben über die Pfeiler waren die Spannungen und Pressungen in den einzelnen Constructionstheilen der eisernen Träger natürlich sehr verschieden von den Spannungen und Pressungen, welchen diese Constructionstheile später nach der definitiven Aufstellung der Brücke unterworfen sein werden. Um nun die Träger während des Hinüberschiebens in entsprechender Weise zu verstärken, werden einige starke Winkeleisen provisorisch zu beiden Seiten der eisernen Träger an die Diagonalen angebolzt, um nachher, wenn die Träger in die richtige Lage gebracht sind, wieder entfernt zu werden. Wenn der Oberbau beim Vorwärtsschieben so weit gekommen ist, dass er mit dem vorderen Ende einen Pfeiler erreicht und mit dem hinteren Ende einen Pfeiler verlässt, so werden die hydraulischen Pressen und Rollen unter dem hinteren Ende nach und nach abgenommen und auf dem eisernen Oberbau entlang nach vorn transportirt und daselbst auf dem Pfeiler zur Unterstützung des vorderen Endes wieder angebracht, so dass der eiserne Oberbau die Vorrichtungen zum Hinüberschieben selbst über die ganze Länge der Brücke hinüberträgt.

(Nach dem Engineering.)

Eisenbahn-Kalender.

Einzahlungen.

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Die erste Einzahlung auf die zu emittirenden Stammactien im Betrage von 40% der Nominalbeträge, nebst 5% Zinsen vom 1. Januar ab, also mit 40 Thlr. 7 Sgr. 6 Pf. pro Actie, ist vom 1. bis 15. Februar incl. zu leisten. Die weiteren 60% oder 60 Thlr. pro Actie mit den sich ergebenden Zinsen vom 1. Januar ab sind in 3 Raten von 20% und zwar vom 1. bis 3. Mai, 1. bis 3. Juli und 1. bis 3. October einzuzahlen. Siehe Bekanntmachung S. 40.

Ausgabe neuer Coupons.

Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Gesellschaft. Da die ursprünglich beabsichtigte Fertigstellung der Bahn bis zum Ablauf des verflossenen Jahres hauptsächlich in Folge der Kriegsereignisse nicht ausführbar gewesen ist und daher die den Actien der Gesellschaft beigegebenen Coupons über zu erhebende Bauzinsen pro 1869 und 1870 nicht ausreichen, so hat der Verwaltungsrath nachträglich für das Jahr 1871, in welchem voraussichtlich der Bau vollendet werden wird, die erforderlichen Zinscoupons anfertigen lassen, und können dieselben gegen Einlieferung des Dividendenscheines

pro 1871 vom 30. April d. J. an auf dem Büreau der Gesellschaft, Prinzenstrasse No. 14 zu Hannover, entgegengenommen werden.

Submissionen.

Termin	Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
31. Jan. zu Elberfeld	Berg. Märk. E.	500 Sch.-Rth. Pflastersteine	—
1. Febr. zu Berlin	Berlin-Hamburger B.	Pfähle und Bauhölzer	—
1. „ zu Osnabrück	Venlo-Hamburger B.	Lengerichtunnelestarbeiten	—
3. „ zu Elberfeld	Berg.-Märk. B.	8 eiserne Ueberbauten Düsseldorf-Kupferdreh	—
8. „ zu Elberfeld	dieselbe	Erdarbeiten, Ruhrthalbahn	—
8. „ zu Breslau	Posen-Th.-Brombgr. E.	Bahnschwellen	41
9. „ zu Köln	Köln-Mindener E.	Nutzhölzer	41
10. „ zu Berlin	Berlin-Hamburger B.	100 000 Schwellen	—
10. „ zu Darmstadt	Main-Neckarb.	Schwellen	—
11. „ zu Messkirch	Badische Staatsb.	51 600 Schwellen	—
13. „ zu Schlüchtern	Elm-Gemünden	Tunnel-Ausrüstungs-Hölzer	41
14. Febr. zu Wiesbaden	Nassauische E.	Eisenbahnwagen etc.	41
21. „ zu Göttingen	Hannoversche E.	3 Brücken Minden-Kassel	—

Briefkasten.

Herrn Correspondenten in Berlin: Wir ersuchen Sie ergebenst, den in Ihrem Briefe vom 22. d. M. erwähnten Rechtsfall uns gefälligst ausführlich mitzutheilen. Unsere Zeitung für Sie wird jedesmal Freitag Abends hier zur Post gegeben und bitten wir, falls Ihnen solche wieder zu spät zugehen sollte, auf Grund des Aufgabe-Poststempels bei der dortigen Post Beschwerde zu führen.

Herrn v. S. in München: Ihre Correspondenz vom 21. leider nicht erhalten Ihre Mittheilung über Getreideexport von Ungarn nach der Schweiz mussten wir zurücklegen, da sich dieselbe bereits in No. 2 S. 16 unserer Zeitung abgedruckt findet. Wir bitten sehr, bei Abfassung Ihrer geschätzten Correspondenzen darauf zu achten, dass Sie nicht Daten mittheilen, welche bereits in unserer Zeitung enthalten sind.

OFFICIELLER ANZEIGER.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Emission von 10 Millionen Thalern Stamm-Actien.

Von den der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft durch Statut-Nachtrag vom 26. Februar 1870 (Gesetz-Sammlung S. 166 ff.) concessionirten 25 Millionen Thalern Stamm-Actien soll der noch nicht begebene Rest im Betrage von 10 Millionen Thalern den Inhabern der bis jetzt überhaupt emittirten 40 Millionen Thaler Stamm-Actien der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft nach Maassgabe ihres Besitzes al pari zur Verfügung gestellt werden.

Die Betheiligung findet unter folgenden Bedingungen statt:

1) Der Besitz von **vier** Stamm-Actien giebt Anrecht auf **eine** der neu zu emittirenden Stücke zu je 100 Thaler.

2) Die neuen Actien, welche gleiche Rechte mit den bisher emittirten Stamm-Actien geniessen, nehmen an der für das Geschäftsjahr 1872 und die folgenden Jahre sich ergebenden Dividende Theil. Für das Jahr 1871 werden fünf Procent Zinsen von den eingezahlten Beträgen, beginnend für die erste Einzahlung mit dem 16. Februar d. J., vergütet, und wird den neuen Actien ein am 2. Januar 1872 fällig werdender Zinsschein über 5 Thlr. beigegeben; soweit dieser Zinsenbetrag in Gemässheit der festgesetzten Einzahlungs-Termine den Uebernehmern der neuen Actien nicht zusteht, ist der entsprechende Betrag zurück zu vergüten und in den einzelnen Terminen mit der bezüglichen Rate auf die neuen Actien einzuzahlen.

3) Diejenigen Actionäre, welche von dem vorgedachten Rechte Gebrauch machen wollen, haben in der präclusivischen Frist vom **1. bis einschliesslich den 15. Februar d. J.** bei einer der nachbezeichneten Stellen:

in Berlin bei der **Direction der Disconto-Gesellschaft,**
„ Breslau bei dem **Schlesischen Bank-Verein,**
„ Hamburg bei den Herren **Haller, Söhle & Comp.,**
„ Leipzig bei dem Herrn **H. C. Plaut,**
„ Frankfurt a. M. bei den Herren **M. A. von Rothschild & Söhne,**
„ Köln bei dem **A. Schaaffhausen'schen Bank-Verein,**
„ Bonn bei dem Herrn **Jonas Cahn,**
„ Düsseldorf bei den Herren **Baum-Boeddinghaus &Comp.,**
„ Crefeld bei dem Herrn **von Beckerath-Heilmann,**
„ Aachen bei den Herren **Charlier & Scheibler,**
„ Barmen bei dem **Barmer Bank-Verein,**
„ Cassel bei der **Haupt-Casse der Königlichen Eisenbahn-Direction** (Hessische Nordbahn),
„ Elberfeld bei den Herren **von der Heydt, Kersten & Söhne** und **bei unserer Haupt-Casse**

ihre Actien zum Zweck der Abstempelung vorzulegen und denselben einen doppelt ausgefertigten, die Nummern der Actien nach der Reihenfolge enthaltenden Zeichenschein beizufügen, welcher mit Datum, Namen, Wohnort und Unterschrift des Präsentanten resp. dessen Bevollmächtigten versehen sein muss.

Die Formulare zu diesen Zeichenscheinen werden von den vorgedachten Stellen unentgeldlich verabfolgt. Bei der Anmeldung sind auf die beanspruchten neuen Actien 40 Procent des Nominalbetrages, also 40 Thaler und 5 Procent Zinsen vom 1. Januar d. J. ab mit 7 Sgr. 6 Pf. pro Actie einzuzahlen.

Soweit als möglich werden die einzelnen Stellen die abgestempelten Actien mit dem Duplicate des Zeichenscheins sofort bei der Anmeldung zurückgeben und den Interims-Quittungsbogen aushändigen; sofern dies nicht ausführbar ist, wird über die Einzahlung, sowie über die Einlieferung der Actien auf einem Exemplare des Zeichenscheins quittirt und dieser dem Präsentanten zurückgegeben. Gegen Rückgabe dieses Zeichenscheines erhält alsdann der Präsentant in möglichst kurzer Frist bei derjenigen Stelle, welche die Anmeldung und Einzahlung entgegengenommen, den Interims-Quittungsbogen und die alten Actien unter Wiederbeifügung des Duplicates des Zeichenscheins ausgehändigt.

4) Die weiteren 60 Procent oder 60 Thaler pro Actie mit den sich ergebenden Zinsen vom 1. Januar d. J. ab sind bei einer der vorgedachten Stellen in folgenden Terminen unter Vorlegung des Interims-Quittungsbogens zu zahlen und zwar:

vom 1. bis 3. Mai d. J. mit 20 Procent oder 20 Thaler und 10 Sgr. Zinsen pro Actie,
„ 1. bis 3. Juli d. J. gleichfalls mit 20 Procent oder 20 Thaler und 15 Sgr. Zinsen pro Actie,
„ 1. bis 3. October d. J. mit 20 Procent oder 20 Thaler und 22 Sgr. 6 Pf. Zinsen pro Actie.

5) Den Actionären ist auch gestattet, in den einzelnen Terminen statt der Theilzahlungen Vollzahlungen zu leisten, in welchem Falle pro Actie zu zahlen sind:

im ersten Termine vom 1. bis 15. Februar d. J. 100 Thlr. und 18 Sgr. 9 Pf. Zinsen,
im zweiten Termine vom 1. bis 3. Mai d. J. 60 Thlr., und 1 Thlr. Zinsen,
im dritten Termine vom 1. bis 3. Juli d. J. 40 Thlr., und 1 Thlr. Zinsen.

Die neuen Actien nebst Dividendenscheinen für das Jahr 1872 und folgend und Talons und Zinsschein über 5 Thlr. für das Jahr 1871 werden bei den in den ersten drei Terminen geleisteten Vollzahlungen möglichst schleunig und bei der Vollzahlung im letzten Termine thunlichst sofort ausgehändigt; bei Volleinzahlungen im 2., 3. und 4. Termine sind gegen Ausreichung der Actien die Interims-Quittungsbogen zurückzugeben.

6) Diejenigen Actionäre, welche die in dem vorstehenden Absatz 3 gedachte Präclusivfrist vom 1. bis einschliesslich 15. Februar d. J. für die Geltendmachung ihres Anrechts und die Anzahlung von 40 Procent nicht innehalten, verlieren ihr Anrecht.

7) Diejenigen Actionäre, welche die weiteren Zahlungen im zweiten oder den folgenden Terminen nicht leisten, haben eine Conventionalstrafe von 10 Thalern pro Actie, von welcher die Zahlung rückständig geblieben ist, zum Vortheil der Gesellschaft verwirkt. Ausserdem steht der letzteren frei, wenn innerhalb zweier ferneren Monate nach den festgestellten Terminen nach einer erneuerten öffentlichen Aufforderung die Zahlung nicht er-

folgt, entweder den Restbetrag der Actien nebst der Conventionalstrafe gerichtlich einzuziehen oder aber hierauf zu verzichten. In letzterem Falle ist die Königliche Eisenbahn-Direction befugt, die durch die geleistete Anzahlung erworbenen Ansprüche auf den Empfang der Actien für erloschen und die geleistete Anzahlung zu Gunsten der Gesellschaft für verwirkt zu erklären. Eine solche Erklärung erfolgt nach Beschluss der Direction durch öffentliche Bekanntmachung.

Die von den Inhabern der alten Stamm-Actien nicht in Anspruch genommenen neuen Actien, sowie diejenigen neuen Actien, auf welche nach Vorstehendem der Anspruch für hinfällig erklärt ist, werden im Interesse der Gesellschaft bestmöglichst begeben.

Elberfeld, den 18. Januar 1871.
Königliche Eisenbahn-Direction.

Nassauische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von:
1) 12 Stück combinirten Personenwagen I. und II. Classe,
2) 8 Stück Reisegepäckwagen,
3) 42 Satz geschmiedete Feinkornachsen mit schmiedeisernen Scheibenrädern und Gussstahl-Bandagen,
4) 84 Stück Gussstahl-Tragfedern

im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Offerten sind bis zum
Dienstag den 14. Februar l. J. Vormittags 11 Uhr
portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift: „Submission auf die Lieferung von Eisenbahnwagen resp. von Rädern oder Gussstahlfedern" versehen, an die unterzeichnete Direction einzureichen, welche dieselben zur genannten Terminsstunde in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnen wird.

Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Uebernahmsbedingungen und Zeichnungen sind in dem Büreau der unterzeichneten Direction zur Einsicht aufgelegt und können auch von da gegen Erstattung der Copial-Gebühren bezogen werden.

Wiesbaden, den 23. Januar 1871.
Königliche Eisenbahn-Direction.

Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von:
50 000 Stück eichenen Bahnschwellen und
1 929 Stück eichenen Weichenschwellen
im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf
Mittwoch den 8. Februar 1871 Vormittags 11 Uhr
im Central-Büreau unserer Abtheilung II hierselbst (am Oberschlesischen Bahnhofe No. 7) anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:
„Submission zur Lieferung von Bahnschwellen für die Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn"
eingereicht sein müssen und in welchem auch die eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Bedingungen liegen im genannten Central-Büreau, sowie in den Abtheilungs-Büreau's zu Posen und Bromberg zur Einsicht aus und können auch Copien derselben im hiesigen Büreau in Empfang genommen werden.

Breslau, den 17. Januar 1871.
Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft.

Lieferung von Nutzhölzer.

Unser diesjähriger Bedarf an Nutzhölzern soll auf Grund der in unserem hiesigen Geschäftslocale und im Büreau unserer Wagen-Verwaltung zu Dortmund ausgelegten Bedingungen im Wege der Submission vergeben werden. Auf frankirtes Begehren werden die Bedingungen kostenfrei abgegeben. Lieferungslustige wollen ihre Offerten auf die ganze Lieferung oder einen Theil derselben versiegelt und mit der Aufschrift „Submission auf Lieferung von Nutzhölzern" versehen, bis zum **9. Februar cr.** in unserem Geschäftslocale hierselbst abgeben. Die Submittenten bleiben bis zum 28. Februar c. an ihre Offerten gebunden.

Köln, den 18. Januar 1871. **Die Direction.**

Elm-Gemündener Eisenbahn.

Im Wege der öffentlichen Submission soll die Anlieferung von:
1) 27 200 Cubikfuss Fichten- oder Tannen-Rundholz und
2) 52 500 Quadratfuss tannene oder buchene Bohlen
zur Auszimmerung der Tunnels obiger Bahn verdungen werden.

Die Lieferungsbedingungen können in meinem Büreau in Schlüchtern eingesehen, von da auch Submissions-Formulare mit den sonstigen Nachweisen auf portofreies Ansuchen und gegen Erstattung der Copialien bezogen werden.

Offerten, welche sowohl auf das Gesammtquantum, als auch auf beliebige Theile desselben gerichtet sein können, sind versiegelt und mit der Aufschrift:
„Submission auf die Lieferung von Tunnel-Ausrüstungs-Hölzer"
bis spätestens zu dem am:
Montag den 13. Februar 1871 Vormittags 11 Uhr
in gedachtem Büreau anstehenden Termine an mich einzusenden, woselbst auch deren Eröffnung erfolgt.

Später eingehende und nicht bedingungsgemässe Offerten bleiben von der Annahme ausgeschlossen.

Vor dem Termine ist eine vorläufige Caution von 5% der Entreprisesumme bei der Hauptcasse der Bebra-Hanauer Eisenbahn zu Cassel einzusenden.

Schlüchtern, den 19. Januar 1871.
Der Königliche Eisenbahn-Bau-Inspector.
Behrend.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von:
10 Stück mit Achsen gekuppelten Tender-Locomotiven,
3 Stück mit 3 Achsen gekuppelten Güterzug-Locomotiven,
3 Stück mit 2 Achsen gekuppelten Courierzug-Locomotiven nebst Tendern und Ausrüstungs-Gegenständen
im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden. Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:
„Submission auf Lieferung von Locomotiven"
zum Submissionstermine am **Mittwoch den 1. Februar cr. Vormittags 10 Uhr** an den Obermaschinenmeister Schäffer hierselbst einzureichen.

Die Lieferungs-Bedingungen liegen bei demselben zur Einsicht aus und werden von ihm auch auf portofreie Briefe, gegen Erstattung von 10 Sgr. pro Exemplar, mitgetheilt.

Hannover, den 13. Januar 1871.
Königliche Eisenbahn-Direction.
Maybach.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von:
6 Stück 6 rädr. Gepäckwagen,
45 Stück offenen Güterwagen
im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden. Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:
„Offerte zur Lieferung von Eisenbahnwagen"
zum Submissionstermine am **Donnerstag den 2. Februar c.** an den Obermaschinenmeister Schäffer hierselbst einzureichen.

Die Bedingungen liegen bei demselben zur Einsicht aus und werden von ihm auch auf portofreie Briefe gegen Erstattung von 10 Sgr. pro Exemplar mitgetheilt.

Hannover, den 13. Januar 1871.
Königliche Eisenbahn-Direction.
Maybach.

Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter.

a) Ueberzählige.

Grossherzogl. Badische Bahnen. Ende December 1870.

B 398. 1 leeres Fass
G
G 7. 1 Sack mit leeren Säcken (10 Pfd.)
△ 4952. 1 leeres Fass
J W. 1 leeres Fass
C S 3083. 1 Ballot
W. 8 Colli Gusseisen
J S. 1 Colli Gusseisen
T B 3876. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
7385. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
L O B 9420. 1 Fass (Inhalt unbekannt)
M II 112. 1 Sack Hopfen (143 Pfd.)
H F 5290. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 80 Pfd.)
M 384. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 92 Pfd.)
H S C 75. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 54 Pfd.)
H L M 6007. 1 Ballen (Inhalt unbek., 90 Pfd.)
G S 323. 1 Ballen Wollwaare (60 Pfd.)
G S 317. 1 Ballen Wollwaare (80 Pfd.)
B M 7102. 1 Ballen Leder (40 Pfd.)
P F 9311. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 96 Pfd.)
F M 543. 1 Fass Wein (155 Pfd.)
H S. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 100 Pfd.)
S T A 5417. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 60 Pfd.)
G Z 9217. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 91 Pfd.)
H D 3. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 77 Pfd.)
} lagern in Mannheim.

K S 5517. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 95 Pfd.)
3235. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 67 Pfd.)
K 1. 1 Koffer Effecten (70 Pfd.)
E 100. 1 Ballen Lumpen (94 Pfd.)
} lagern in Heidelberg.

F F 13 855. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 39 Pfd.) lagert in Wiesloch.
J W. 1 Stück Guss lagert in Wimpfen.

G W 189/194. 6 Kisten Eisenwaaren (383 Pfd.)
Adresse Geist & Bräninger München. 2 Ballen Säcke (180 Pfd.)
D D 35 & 15. 2 Eisenplatten
S & R 554, 57. 1 Fass Oel (363 Pfd.)
} lagern in Jaxtfeld.

H 89. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 47 Pfd.) lagert in Bruchsal.
G D 1025. 1 Kiste Wollenwaare (235 Pfd.) lagert in Kehl.

A F 880. 1 Kiste Colonialwaaren (182 Pfd.)
A F 241, 220, 222. 3 Kistchen Cichorien (122 Pfd.)
H P C 9584. 1 Sack Papier (58 Pfd.)
} lagern in Appenweier.

813. 1 Kiste mit leeren Kisten (168 Pfd.)
J H 10. 1 Koffer, wahrscheinl. Kleider (68 Pfd.)
E L G 153. 1 leeres Kistchen (19 Pfd.)
C R 12 813. 2 leere Kistchen (16 u. 17 Pfd.)
C R 1101. 1 leeres Fass (173 Pfd.)
J HB 5677. 1 leeres Fass (120 Pfd.)
F H 47. 1 Kistchen mit einer leeren Flasche (22 Pfd.)
V. 1 Ballen Hammelfelle (86 Pfd.)
OB 2772. 1 Kistchen Tabak (33 Pfd.)
} lagern in Offenburg.

S B 1306. 1 Kistchen (Inhalt unbekannt, 27 Pfd.) lagert in Dinglingen.

H K 3048. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
N 61, 66, 67. 3 gusseiserne Ofenthürchen
K 12. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
E 2 u. A N S 395. 1 Kiste (Inh. unbek., 80 Pfd.)
H 9443. 1 Fass Stärke
} lagern in Freiburg.

BTW 581/583. 3 Ballen Wollenwaaren (961 Pfd.)
St 40/73. 34 Fässer Oel
H R 30. 1 Sack Mehl (78 Pfd.)
HF 2849. 1 Kiste Cichorien (67 Pfd.)
1281. 1 Kiste (Inhalt unbek., 252 Pfd.)
K G S 21 025. 1 Kiste (Inhalt unbek., 256 Pfd.)
R
J B 10. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 94 Pfd.)
F S S 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 117 Pfd.)
F H 113. 1 Bund leere Säcke (74 Pfd.)
6874. 1 Fass Droguerien (127 Pfd.)
} lagern in Basel.

C D 781. 1 Kiste Werkzeuge (164 Pfd.) lagert in Schopfheim.
R 22/35. 14 Ballen Kaffee (1800 Pfd.) lagern in Waldshut.
G 32/34, 4 oder 15. 4 Fass Kaffee (3600 Pfd.) lagern in Waldshut.
1 Bund Bandeisen (84 Pfd.) lagert in Villingen.

C & L 2141. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 155 Pfd.)
1 Sack Reps (103 Pfd.)
G 1. 1 Sack Kleider (19 Pfd.)
F B 4191. 1 leere Kiste (76 Pfd.)
} lagern in Constanz.

Ponton-Colonne. 1 Kiste (Inhalt unbek., 88 Pfd.)
J D 9053. 1 Ballot Schnüre (51 Pfd.)
Adr. Kilian m. 1 Koffer (Inhalt unbek., 30 Pfd.)
No. 9619 oder 6196. 1 Kiste Glaswaaren (85 Pfd.)
S 813. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 25 Pfd.)
B XX J 270. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 67 Pfd.)
B 1. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 43 Pfd.)
D L 8. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 45 Pfd.)
B 3092. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 172 Pfd.)
} lagern bei der Eilgutexpedition Carlsruhe.

C B C 1633. 1 Bund Stahl (120 Pfd.)
H V 2. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 178 Pfd.)
J H 1186. 1 Fass Oel (620 Pfd.)
K A 4572. 1 Kiste (Inhalt unbek., 60 Pfd.)
AF 2198. 1 Korb Liqueur (30 Pfd.)
Ab W 25 521. 1 Kiste Käse (90 Pfd.)
L M 22 und 16. 2 leere Fässer (325 Pfd.)
L M. 1 grünes leeres Kistchen (15 Pfd.)
L M. 1 gelbes leeres Kistchen (15 Pfd.)
1 Pack Kleider in Wachstuch (18 Pfd.)
S 1515. 1 Fass Soda (273 Pfd.)
J S 601. 1 Kiste Glaswaaren (280 Pfd.)
1 Stange Kupfer (15 Pfd.)
L S 6777. 1 Kiste (Inhalt unbek., 105 Pfd.)
G 201. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 125 Pfd.)
B. 1 Sack Eisen (100 Pfd.)
M 513. 1 Kiste Eisenwaaren (105 Pfd.)
} lagern bei der Güter-Expedition Carlsruhe.

H. 1 leeres Fass (80 Pfd.) lagert in Mühlburg.

B 3128. 1 Kistchen Eisenwaaren (29 Pfd.)
S N S 1034. 1 Kistchen Glas (16 Pfd.)
J H 203. 1 Kistchen (Inhalt unbekannt, 38 Pfd.)
G B 80 & 82. 2 Säcke Tuchwaaren (74 Pfd.)
F 1. 1 Sack Kälberhaare (30 Pfd.)
S 58. 1 Kiste Tabak (80 Pfd.)
Adresse Stubenrauch. 1 Koffer Kleider (48 Pfd.)
L S 2576. 1 Ballen Kölsch (85 Pfd.)
} lagern in Rastatt.

A E 3011. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 245 Pfd.)
H 30. 1 leere Kiste (15 Pfd.)
1 Krautständer (45 Pfd.)
G C 2160. 1 Ballen Papier (50 Pfd.)
Hilfsverein Barmen. 1 Kiste Effecten (50 Pfd.)
P D 54. 2 Koffer Effecten (75 Pfd.)
E C E. 1 Kiste Maler-Utensilien (126 Pfd.)
} lagern in Kehl.

J G 4775. 1 Pack Papier (88 Pfd.)
II D 451. 1 Ballen Leder (108 Pfd.)
1 Rolle starker Drabt
} lagern in Bühl.

Bayerische Ostbahnen. 31. December 1870.

1114. 1 Ballen Hopfen (133 Pfd.) lagert in Regensburg.
1119. 1 Ballen Hopfen (164 Pfd.) lagert in Regensburg.
J 8155. 1 Ballen Kaffee (68 Pfd.) lagert in Ponholz.
Blum'sche Dampfmühle Ofen. 1 Pack leere Säcke (57 Pfd.) lagert in Passau.
WSX 8755. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 25 Pfd.) lagert in München.
F Z 1581. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 45 Pfd.) lagert in München.
Doppel T Schiene. 1 Stück Schiene (400 Pfd.) lagert in Deggendorf.

Bebra-Hanauer und Hessische Nordbahn.

Ergebniss der Revision der diesseitigen Güterböden am 2. Januar.
R 34 745. 1 Ballon Solaröl lagert in Fulda seit 30. November 1870.
Z E H 5140. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 120 Pfd.) lagert in Fulda seit 19. December 1870.
BB 8530/31. 2 Kisten ansch. Cigarren (188 Pfd.) lagern in Guntershausen seit 12. December 1870.
1 runder Ofenrost (4 Pfd.) lagert in Cassel seit 9. December 1870.
H G 3415. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 82 Pfd.) lagert in Cassel seit 2. Januar 1871.
E H 1922. 1 Ballot (17 Pfd.) lagert in Cassel seit 10. December 1870.
J B 5. 1 leinene Wagendecke ab Dortmund lagert in Carlshafen seit 23. December 1870.

Bergisch-Märkische Eisenbahn. December 1870.

C K 7399. 1 Bund 2 Gasröhren von der Schuppenrevision lagert in Oberhausen.
M M 6888. 1 Ballen von der Schuppenrevision lagert in Düsseldorf.
C F 1/3. 3 Kisten Lichter (80 Pfd.)
h 5. 1 Kübel Butter (22 Pfd.)
} von der Schuppenrevision lagern in Holzwickede.
A P. 1 Sack Erbsen (49 Pfd.)
M E 13 786. 1 Sack Erbsen
H J 40. 1 Sack Kaffee (150 Pfd.)
B 1. 1 Ballen Butter (70 Pfd.)
} von der Schuppenrevision lagern in Essen.
K 6067. 1 Ballen Bettfedern (67 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Schwelm.
W 74. 1 Fass Oel (83 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Baal.
A R 596. 1 Fass Petroleum
D E. 1 Sack Mehl (106 Pfd.)
W. 1 1/8 Tonne Seife (28 Pfd.)
} von der Schuppenrevision lagern Bochum.
P 1/8. 8 Körbe Leim
P H 11 471. 1 Korb Tabak (113 Pfd.)
70 3407. 1 Kiste Cigarren (250 Pfd.)
T B Porter 104. 1 Fass Wein (427 Pfd.)
F H 100. 1 Fass Kraut (258 Pfd.)
R S 2272. 1 Ballen Leinen (102 Pfd.)
} von der Schuppenrevision lagern in Barmen.
No. 3230. 1 Sack Erbsen (200 Pfd.)
E B 301. 1 Ballen Leder (34 Pfd.)
} von der Schuppenrevision lagern in Letmathe.
F H 6073. 1 Korb Tabak (29 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Langenberg.
W v S 2774. 1 Anker Nordhäuser (89 Pfd.)
S C 3976. 1 Anker Rothwein (80 Pfd.)
} von der Schuppenrevision lagern in Neviges.
J C D. 1 Fass Bier
E W 4. 1 Kiste Kleider
E L 104. 1 Packet Papier
A S 786. 1 Sack Linsen
S 3. 1 Ballen Lumpen
S W 1197. 1 Fass Vitriol
E C 1672. 1 Sack Reis
E 82/3. 2 Ballen Wolle
} von der Schuppenrevision lagern in M. Gladbach.
V 14. 1 Fass Corinthen von der Schuppenrevision lagert in Rittershausen.
C S 594. 1 Ballen Wollenwaaren
h 90, E K 6. 1 Ballen Putzwolle
} von der Schuppenrevision lagern in Duisburg.
W K 167. 1 Fass Kraut von der Schuppenrevision lagert in Ronsdorf.
A 749/764. 16 Fässer Kraut (4200 Pfd.) von der Schuppenrevision lagern in Geilenkirchen.
D 106. 1 Kiste (27 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Boisheim.
JSJ 6517. 1 Fass Farbstoff (117 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Witten.
R 3481. 1 Ballen Kaffee (125 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Witten.
S A 649. 1 Packet Papier (30 Pfd.)
H B 725. 1 Fass Oel (375 Pfd.)
S 7. 1 trockene Haut
L W 259. 1 Packet Papier (45 Pfd.)
} von der Schuppenrevision lagern in Ruhrort.
M L 20. 1 Fass Petroleum (325 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Barop.
K 8. 1 Fass Pflaumen (335 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Werdohl.
H 2. 1 Kiste Kleider
No. 5. 1 Sack Graupen
B P 145. 1 Korb Eisenwaaren
E F 14 909. 1 Ballen Federn
J S 4628. 1 Fass Kraut
} von der Schuppenrevision lagern in Mülheim a/Rh.
E H 5687. 1 Kiste
P G 541. 1 Kiste
C L 136. 1 Rolle Gurte
C B 1. 1 Pack Handschuhe
} von der Schuppenrevision lagern in Döppersberg.
L K 900. 1 Korb Kandis von der Schuppenrevision lagert in Hagen.
P H 11 721. 1 Korb Tabak (24 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Hagen.
P W 821. 1 Fass Fleisch (194 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Iserlohn.
F W 230. 1 Ballen Kaffee (60 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Crefeld.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Verzeichniss der überzähligen Güter pro December 1870.

Berlin, Versand-Expedition.

1 Leuchte von Leipzig.
G M B 3. 2 Kisten von Apolda.
A & C K 6100. 1 Kiste von Schaffhausen.
G 118. 1 Tisch von Mannheim.
H F P 132. 1 Kiste von Weimar.
B 2355. 1 Kiste von Weissenfels.
C E 853. 1 Kiste von Rorschach.
R 9348. 1 Kiste von Hof.
W G 3121. 1 Ballen von Leipzig.
E P 982. 1 Ballen von Wien.
W G 3123. 1 Kiste von Leipzig.
C F 5. 1 leeres Fass von Falkenberg.
K S 657. 1 leeres Fass von Luckenwalde.
Meyer. 1 Sack von Luckenwalde.
O 8. 1 Sack von Gräfenhainchen.
J F S & Co. 5983. 1 Kiste von Dillingen.
Gebr. M 884. 1 Ballen von Meerane.
W K 2148. 1 Kiste von Prag.
5598. 1 Kiste.
D 114. 1 Colli Marmor.
Gebr. C 4316. 1 Fass.
J B D 3408/9. 2 Fässer.
M & Co. 872. 1 Fass.
O B 2. 1 Koffer.
J S 1252. 1 Kiste.
B M. 1 Kiste.
P 1. 1 Ballen.
Baron Walter. 1 Kiste von Dresden.
Gebr. N 2111. 1 Kiste von Nordhausen.
W S 471. 1 Korb von Carlsruhe.
E S 357. 1 Kiste von Gotha.
H A. 1 Korb von Naumburg.
L 3125. 1 Fass von Naumburg.
2 schwarze Musterkoffer.
1 Korb.
L B S 1408. 1 Ballen.
J R 10. 2761. 1 Kiste.
H 5. 1 Korb.
W 14. 1 Korb.
P 27. 1 Tisch.
× roth. 1 Colli, Inhalt 2 Kugeln.
F H 932. 1 Ballen.
G C 1051. 1 Ballen.
F S 3392. 1 Kiste.
Mainkow 5. 1 Pack.
G J B. 1 Kiste.
1 Colli Messingdraht.
R T 2275. 1 Fass.
A H 504. 1 Ballen.
C E 1900. 1 Ballen.
A B 2081. 1 Ballen Bücher.
C F D 3120. 1 Kiste.
L S 1992. 1 Colli Eisen.
L S 1998. 1 Ballot.
M S 10 422. 1 Kiste.
G 610. 1 Ballen.
S H 2. 1 Paquet.
C F R 8069. 1 Kiste.
F S 2. 1 Ballen.
HB 220. 1 Ballen.
L E 904. 1 leere Tonne.
O 250. 1 leere Tonne.
C R & C 4024. 1 Kiste von Heidelberg.
G K 405. 1 Fass von Heidelberg.
F B 1740, 1477, 1808. 3 Fässer von Heidelberg.
G K 394. 1 Fass von Heidelberg.
H 4174. 1 Kiste von Raguhn.
C W 1. 1 Kiste von Wittenberg.
S 360. 1 Kiste von Leipzig.
V B 60. 1 leeres Fass von Leipzig.
2648. 1 leeres Fass von Frankfurt.
A v L. 1 Kiste von Frankfurt.
W J 1/2. 2 leere Kiepen von Riesa.
H 1. 1 Koffer von Heiligenstadt.
S T. 1 leere Wanne von Bitterfeld.
X 1 Colli Kugeln von Freiburg.
H v G 4. 1 Korb von Baden.
C W. 1 Koffer von Frankfurt.
J T 214. 1 Ballen von Grossenhain.
Butz. 1 leeres Fass von Dresden.
B S 657. 1 Kiste von Leipzig.
Lausanne. 1 Packet von Leipzig.
G H 112. 1 Ballen von Leipzig.
B & K 4299. 1 Kiste von Lahr.
E J W 3833. 1 Kiste von Coburg.
F A & C 5189. 1 Ballen von Rorschach.

C C 283. 1 Kiste von Mannheim.
C J 186. 1 Kiste von Lindau.
D A 1079. 1 Kiste von Constanz.
J K 9467. 1 Kiste von Ludwigsfelde.
4955. 1 Fass von Ludwigshafen.
F D 1. 1 Koffer von Mittweida.
JH 846. 1 Ballen von Meissen.
M B 1153/5. 3 Gestelle von Brünn.
C S D 208. 1 Kiste von Frankfurt.
H. 1 Kiste von Dresden.
B N 150. 1 Kiste von Leipzig.
B 18. 1 Colli von Wiesbaden.
M G 506. 1 Kiste von Frankfurt.
J B S 20 011. 1 Kiste von Frankfurt.
S R 1330. 1 Kiste von Frankfurt.
B 1/4. 4 Fässer von Altenburg.
HK & Comp. 2802. 1 Kiste von München.
F J 787. 1 Kiste von München.
Gebr. K 2411, 2377. 2 Kisten von München.
G L 7370. 1 Kiste von München.
A F 706. 1 Kiste von München.
H K 2375/6, 2410, 2421. 4 Kisten von München.
HK 42. 1 Kiste von München.
J S 322. 1 Kiste von Wolkramshausen.
P S 75. 1 Ballen von Sangershausen.

Luckenwalde.

6 Stangen Flacheisen von Berlin.
1 Stange Rundeisen von Berlin.
F H 9659. 1 Ballen Garn von Berlin.
K 152/7. 1 Ballen Wolle von Berlin.
St C 4552. 1 Fass Petroleum von Berlin.
Böhmisches Brauhaus 2914. 1 leeres Fass von Berlin.

Jüterbog.

C E C 3515. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 85 Pfd.).
1 Korb Blechgeschirr (65 Pfd.).
S B 1058. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 33 Pfd.) von Dessau lagert in Brehna seit 13. November 1870.
Θ 1627/8. 2 Ballen Wolle (4 Ctr. 14 Pfd.) von Berlin lagern in Halle seit 30. November 1870.
M J S 1829. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 94 Pfd.) lagert in Halle seit 3. December 1870.
R E G 962. 1 Plan und eine Leine von Berlin lagern in Halle seit 4. December 1870.
H L 6/7. 2 Ballen Flachs (2 Ctr. 12 Pfd.) von Jüterbog lagern in Halle seit 14. December 1870.
Blau gestreift 89. 1 Sack Roggen (89 Pfd.) auf 17. Bahnstrecke aufgefunden lagert in Halle seit 24. October 1870.
4057. 1 Kiste leere Flaschen (62 Pfd.) } lagern in Dessau. Ohne
286. 1 Kiste leere Flaschen (58 Pfd.) } Frachtbrief eingeliefert.
C L S 7574. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) von Leipzig lagert in Zerbst seit 22. December 1870.
Z & S 2239. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) von Cöthen lagert in Zerbst seit 22 December 1870,
C R 22. 1 Lade (64 Pfd.) lagert in Cöthen seit 20. December 1870.
B 57 868. 1 Ballen (1 Ctr. 27 Pfd.) lagert in Cöthen s. 21. Decbr. 1870.
D 1. 1 Kiste (1 Ctr. 48 Pfd.) von Berlin lagert in Leipzig, Eilgutexpedition seit 16. December 1870.
M S 1541. 1 Ballen (23 Pfd.) von Berlin lagert in Leipzig, Eilgutexpedition seit 18. December 1870.
1 Wagenachse [neu] (51 Pfd.) von Berlin lagert in Leipzig, Eilgutexpedition seit 25. November 1870.
H E 83. 1 Kiste (96 Pfd.) von Berlin lagert in Leipzig seit 11. December 1870.
A S 4387/98. 12 Fässer Syrup (104 Ctr. 34 Pfd.) lagern in Leipzig.
S & C 4444/17. 4 Fässer Syrup (34 Ctr. 31 Pfd.) lagern in Leipzig seit 15. December 1870.
HK 2842. 1 Ballen Bücher (20 Pfd.) lagert in Leipzig seit 19. December 1870.
B K 4. 1 Ballen Lumpen von Holzdorf (1 Ctr. 57 Pfd.) lagert in Röderau seit 10. September 1870.

Wegen der früheren überzähligen Güter vgl. die Nachweisungen der vorhergehenden Monate.

Berlin, 18. Januar 1871. **Die Direction.**

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

November 1870.

P K 1331. 1 Kiste (3 Ctr. 95 Pfd.) von Deutz lagert in Berlin.
1 Tau, 40′ lang, von M. H. Bahn lagert in Magdeburg seit 28/29. Nov.
J H 2831/2. 2 Kisten (3 Ctr. 22 Pfd.) auf dem Empfangs-Güterboden lagern in Berlin seit 30. November.
G S 144, S H 144, S 8. 1 Kinderbettstelle mit 2 aufgebundenen Spaten (42 Pfd.) vom Versandtboden lagert in Magdeburg s. 26. Nov.
G M 73. 1 Sack Gewürz (1 Ctr. 22 Pfd.) vom Versandtboden lagert in Berlin 27. November.
H 45. 1 leeres Fass (63 Pfd.) vom Versandtboden lagert in Berlin seit 27. November.

Nachweisung

der erledigten Differenzen aus den Meldungen früherer Monate über herrenlose und nicht abgeforderte Güter und Gepäckstücke der **Berlin-Potsdam-Magdeburger** Stationen pro November 1870.

HB HV 4, 157, 1863. 1 Eisenbahnwagenachse von der M. L. Bahn lagerte in Magdeburg seit October. Gehört zum diesseitigen Wagen No. 881.
132 leere Säcke von der M. L. Bahn lagerten in Magdeburg seit October. Waaren gänzlich vermodert und unbrauchbar und sind hier vergraben.
M S 1. 1 Korb von Oldenburg lagerte in Berlin seit October. Gehörte nach Essen B. M. und ist dorthin gesandt.
1 Korb, 3 Laternen [Eilgut] signirt: N D V 24 Braunschweig 215, Braunschweig 359, von Cassel lagerte in Berlin seit October. Gehörten nach Braunschweig und sind dorthin gesandt.

Verzeichniss

der im Monate December 1870 auf den **Braunschweigischen Eisenbahnstationen** überzählig vorgefundenen Güter.

Adresse „Mitschke". 1 gelbledener Koffer lagert in der Eilgutexpedition Braunschweig.
△ 865 und 867. 2 Ballen Saamen (100 resp. 73 Pfd.) lagern in der Güterexpedition Braunschweig.
S P. 21 Pack Papier lagern in der Güterexpedition Braunschweig.
T 14. 1 leere Kiste (14 Pfd.) lagert in Jerxheim.
3 lebende Ferkel, auf der Strecke zwischen Wegersleben und Oschersleben gefunden, lagern in Wegersleben.
F M 8953. 1 Kiste (60 Pfd.) lagert in Oschersleben.
◇ I 157. 1 Korb, wahrscheinlich Eisenwaaren enthaltend (125 Pfd.) lagert in Helmstedt.
No. 1600. 1 Pack alte Säcke (59 Pfd.) lagert in Harzburg.
1 Stange Eisen, $9^1/_2$′ lang, $1^1/_2$″ breit und $^1/_2$″ hoch (25 Pfd.) auf der Bahnstrecke gefunden, lagert in Seesen.
K A W. 2 Stangen Eisen } (564 Pfd.) auf der Strecke gefunden lagern
9 Stangen Eisen } in Gandersheim.
G G 620. 1 leere Kiste (16 Pfd.) }
S & Co. 6875. 1 leere Kiste (103 Pfd.) } lagern in Kreiensen.
1 Stange Stahl (18 Pfd.) }
1 Messkette in Futteral }
1 Ladepritsche } lagern in Holzminden.
D 11 und Damm Soest. 1 Ballen (147 Pfd.) }

Frankfurt-Hanauer Eisenbahn. December 1870.

1) in Frankfurt:

J H 3. 1 Pack Schiefertafeln (13 Pfd.).
G B 6. 1 leeres Fass (20 Pfd.).
D 10. 1 Koffer (42 Pfd.).
J G C 4173. 1 leeres Fass (10 Pfd.).
1606. 1 Kiste Zimmt (47 Pfd.).
G D. 1 leeres Fass (16 Pfd.).
1 Säckchen Sand (37 Pfd.).
1 Korb. 3 Krüge (61 Pfd.).
J V S 834. 1 leere Kiste (30 Pfd.).
154. 1 Kiste Knöpfe (1 Ctr. 50 Pfd.).
C K 9702. 1 Kiste Lampentheile (52 Pfd.) von Nürnberg.
984. 1 Kiste Krinolinen (15 Pfd.) von Aschaffenburg-Bamberg.
2 Stück Gartenstühle.
5 Stück Bettladtheile.
E K 24. 1 Kiste Cigarren (53 Pfd.) von Seligenstadt.
1 Säckchen (Inhalt unbekannt).
1 Stück Eisen (5 Pfd.).
P T 2683. 1 leerer Korb (1 Pfd.).
3 Stück Gewehrschafte (15 Pfd.).
11184. 1 Kiste (35 Pfd.).
M C 1355. 1 Kiste leere Cigarrenkistchen (20 Pfd.).
W K 10. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 34 Pfd.).
G H 5643. 1 leere Kiste (17 Pfd.) von Fulda.
E H 21. 1 leere Kiste (7 Pfd.).
D C 1257. 1 leere Kiste (25 Pfd.).
M W E. 5 Stück Holzgatter.
J G 5673. 1 leeres Fass (16 Pfd.).
1701. 1 Ballen Kleiderstoffe (20 Pfd.).
C M 70. 1 leere Kiste (19 Pfd.).
49. 1 leere Kiste (24 Pfd.).
G Z 1. 1 Stück Kette 14′.
G Z. 1 Stück Kette 7′.
G Z. 1 Stück Kette $4^1/_2$′.
814. 1 Kiste Holz (90 Pfd.) von Würzburg.

D 186. 1 Kiste Bettzeug (1 Ctr. 22 Pfd.).
S C T A 15192. 1 Kiste Kerzen (42 Pfd.) von Weissenfels.
[Zeichen] 923. 1 leere Kiste.

2) in Hanau.

O & C 1931. 1 leere Kiste (34 Pfd.).
M A 59. 1 Block Cedernholz (18 Ctr.).
E & B 415 Suisse. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 4 Ctr. 15 Pfd.).
[Zeichen] 5356. 1 Pack Fournire (1 Ctr. 43 Pfd.).

3) in Mainkur.

T M 355. 1 Säckchen Caffee (50 Pfd.).
M A 102. 1 Kiste Hüte (25 Pfd.).

Grossherzogliche Friedrich-Franz-Eisenbahn.

Verzeichniss der lagernden Güter am 5. Januar 1871.

[Zeichen] K 2. 1 Beutel (Inhalt unbekannt, 51 Pfd.).
B 576. 1 Pack Sandpapier (24 Pfd.).
Henninger 3635. 1 leeres Fass (56 Pfd.).
F K 376. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 135 Pfd.).
S M W 404. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 119 Pfd.).
B. 1 Sack Grütze (53 Pfd.).

Verzeichniss

der lagernden Güter auf den Stationen der **Hannoverschen Staatsbahnen** pro December 1870.

[Zeichen SW] 2651. 1 leerer Korb (36 Pfd.) lagert in Nordhausen.
3 Menageriekästen lagern in Cassel.
H E H B 203. 1 Sack Mehl (202 Pfd.) lagert in Celle.
No. 155. 1 Tonne Heringe (315 Pfd.) lagert in Celle.
[Zeichen] 56. 1 Sack (Inhalt unbekannt, 21 Pfd.) lagert in Nordhausen.
[Zeichen] 7067/68. 2 Ballen Körke (322 Pfd.) lagern in Minden.
1 Kiste Zuckerwaaren (78 Pfd.)
H 4322/23. 2 Colli eiserne Gestelle zu Kinderwagen lagern in Cassel.
A T 931. 1 Kiste Kurzwaaren (28 Pfd.) lagert in Bremen.
R C 13 908. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 48 Pfd.) lagert in Hannover.
B K 5. 1 Colli Eisenwaaren (16 Pfd.) lagert in Lüneburg.
G 516. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 47 Pfd.) lagert in Harburg.
L S B 72. 1 Kiste Obst (86 Pfd.) lagert in Arenshausen.
A C C 5867. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 52 Pfd.) lagert in Lauenburg.
[Zeichen] 4289. 1 Serone Tabak (104 Pfd.) lagert in Cassel.
A H 15. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 19 Pfd.) lagert in Cassel.
F K 30. 1 Sack Kleidung (60 Pfd.) lagert in Harburg.
F S S 23900, 23863. 2 Kisten (Inhalt unbekannt, 86 Pfd.) lagern in Hannover.
R R 234. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 290 Pfd.) lagert in Bremen.
H 3399. 1 Pack Papier (40 Pfd.) lagert in Bremen.
E F 1193. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 21 Pfd.) lagert in Sebaldsbrück.
M S 2428. 1 leeres Fass (8 Pfd.) lagert in Hannover.
J W 7 Pack leere Säcke (233 Pfd.) lagern in Northeim.
C R & C 20820. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 19 Pfd.)
Bremeyer München. 1 Sack (Inhalt unbekannt, 58 Pfd.)
S H 3578. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 43 Pfd.)
W 2. 1 Pack (Inhalt unbekannt, 18 Pfd.)
Haupt-Depot Magdeburg. 10 Stück Matratzen } (116 Pfd.)
5 Stück Matratzen }
C W 934. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 28 Pfd.)
} lagern in Cassel seit November 1870.

A. p. Kaiser Ferdinands- und Mähr.-Schles. Nordbahn.

1. Januar 1871.

No. 2263. 1 Wagen Stückkohle (20 000 Pfd.) lagert in Wien seit 13. September.
J W 8. 1 Pack Matratzen (108 Pfd.) von Wieliczka lagert in Olmütz seit 10. November.
No. 1004. 1 Fass hydr. Kalk (1100 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Brünn seit 8. November.
G W 28 419. 1 Fass Petroleum (320 Pfd.) lagert in Gänserndorf seit 20. November.
8 Stück Flacheisen (946 Pfd.) lagern in Wien seit 1. December.
J M. 1 Koffer Kleider (72 Pfd.) lagert in Wien seit 28. September. Anklebzettel Pest.
M. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 80 Pfd.) lagert in Wien seit 17. Octbr. Anklebzettel Pest.
O P 1/2. 2 Kisten Marmorplatten (378 Pfd.) lagern in Wien seit 14. November. Anklebzettel Pest.
H C 8420. 1 Fass Flüssigkeit (312 Pfd.) lagert in Wien seit November.

K. k. priv. Kaiserin Elisabethbahn. 31. December 1870.

K 4445. 1 Kiste Thonwaaren (249 Pfd.) von Eger-Passau lagert in Wien seit 11. October.
1 Busch Eisen (57 Pfd.) von Cöln-Passau lagert in Wien s. 1. Novbr.
A W 14 799. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 342 Pfd.) von Passau lagert in Wien seit 20. December.
No. 1263. 1 Pack (Inhalt unbekannt, 9 Pfd.) von Passau lagert in Salzburg seit 17. December.

Köln-Mindener Eisenbahn. December 1870.

P 639. 1 Ballen (17 Pfd.) lagert in Oberhausen seit 1. December.
A 112. 1 Fass (220 Pfd.) lagert in Wesel seit 1. December.
H C. 3 Tonnen Heringe (960 Pfd.) lagern in Dortmund seit 3. Decbr.
F G. 1 Tonne Heringe (320 Pfd.) lagert in Dortmund seit 3. Decbr.
F H. $^1/_4$ und $^8/_8$ Tonnen Heringe (640 Pfd.) lagern in Dortmund seit 3. December.
R & K 245. 1 Fass Petroleum (313 Pfd.) lagert in Hamm seit 4. Decbr.
C 1/4. 4 Pack Holzstiele (336 Pfd.) lagern in Minden seit 4. December.
A L 3224. 1 Kiste Glaswaaren lagert in Herford seit 4. December.
Z 4533. 1 Ballen wollene Waare (58 Pfd.) lagert in Dortmund seit 7. December.
A D K 516. 1 Pack [4 Kübel] (25 Pfd.) lagert in Brackwede seit 7. December.
No. 1200. 1 Blechflasche (127 Pfd.) lagert in Emmerich seit 7. Dcbr.
T H 1229, 1233. 2 Fässer (645 Pfd.) lagern in Oberhausen seit 7. December.
H 1. 1 Pack Hanf (80 Pfd.)
H. 1 Ofensäule (82 Pfd.)
E L 1411. 1 Kiste Hohlglas (23 Pfd.) m/Adr. C. J. Matare Oberhausen
} lagern in Wesel seit 8. December.
C K 234. 1 Ballen Hopfen (203 Pfd.) lagert in Emmerich seit 11. Decbr.
H R. 1 Korb Bückinge lagert in Hamm seit 11. December.
E G M 810. 1 Ballen Bücher (36 Pfd.) lagert in Wetzlar s. 12. Decbr
W S 5236. 1 Ballen Damen-Kleiderstoffe (58 Pfd.) lagert in Gelsenkirchen seit 14. December.
B 88. 1 Ballen Speck lagert in Deutz seit 14. December.
R L & R 2656. 1 Sack Holzstifte (56 Pfd.)
T & P 1853. 1 Ballen baumwollene Waaren (63 Pfd.)
} lagern in Oberhausen seit 15. December.
M B 44. 1 Kiste Feuerzeug (22 Pfd.)
F 4340. 1 Ballen baumwollene Waaren (25 Pfd.)
G 22. 1 Pack 3 leere Körbe (15 Pfd.)
} lagern in Betzdorf seit 15. December.
MF. 2 Säcke Griesmehl (304 Pfd.)
[Zeichen S] 2061. 1 Kiste Pfeifenköpfe (78 Pfd.)
} lagern in Emmerich seit 16. December.
N 1/2. 1 Korb Obst, 1 Sack Esswaaren (112 Pfd.) lagern in Alten-Essen seit 17. December.
[Zeichen] 2021. 1 Kiste Knöpfe (287 Pfd.)
W C 1454. 1 leere Kiste (70 Pfd.)
} lagern in Emmerich seit 17. December.
S 2113. 1 Korb Wurst (117 Pfd.) lagert in Duisburg seit 18. December
A J 650/1. 2 Körbe Bürstenwaaren (118 Pfd.)
WL 109. 1 Korb, 1 leerer Sack und 1 Fass (7 Pfd.)
H 4181. 1 Korb Seife (35 Pfd.)
W 18. 1 Ballen bedr. Nessel (60 Pfd.)
B C 50/1. 2 Kübel Pech (210 Pfd.)
R 8. 1 Ballen bedr. Nessel (29 Pfd.)
J K 849. 1 Ballen Manufacturwaaren (30 Pfd.)
G H 16. 1 Ballen bedr. Nessel (80 Pfd.)
B 17. 1 Ballen bedr. Nessel (39 Pfd.)
M 39. 1 Ballen bedr. Nessel (107 Pfd.)
L. 1 Tonne ges. Fische (310 Pfd.)
T E 40 1 Kiste Wäsche (23 Pfd.)
F H 57/60. 4 Rollen Stockfische (200 Pfd.)
L 11. 1 Ballen bedr. Nessel (54 Pfd.)
S 40. 1 Ballen Leinen (35 Pfd.)
B M 33 Stück Gasröhren (710 Pfd.)
P G. 180 Tafeln Zink (1414 Pfd.)
X 5. 2 eiserne Platten (185 Pfd.)
L. 1 leeres Fass (28 Pfd.)
WL 107/8. 2 leere Fässer
A H 6. 1 leeres Fass
S 12. 1 leeres Fass
G H 2348. 1 leere Kiste
F H 4998, 4998$^1/_2$. 2 leere Kisten
} lagern in Deutz seit 18. December.
MA 231. 1 leeres Fass (28 Pfd.) lagert in Dortmund seit 18. December.
O. 1 Kohlen-Kasten lagert in Hamm seit 19. December.
S 681. 1 Fass Eisenwaaren (141 Pf.)
H W 1259/60. 2 Ballen Leinen (184 Pfd.)
} lagern in Emmerich seit 19. December.
E E & B 8183. 1 Kiste Cigarren (88 Pfd.) lagert in Ruhrort, Hafen seit 20. December.
B E 1057. 1 Ballen (82 Pfd.)
L J 1272. 1 Kiste (120 Pfd.)
} lagern in Oberhausen seit 20. December
G H 883. 1 Korb Leim (50 Pfd.) lagert in Alten-Essen seit 20. Decbr
B M 88. 1 Korb-Ofen (290 Pfd.) lagert in Deutz seit 21. December.
R M 45. 1 Kiste Glaswaaren (295 Pfd.) lagert in Emmerich seit 21. December.
1 grauer baumwollener Regenschirm lagert in Oberhausen, Gepäck-Expedition seit 22. December.
L 1492. 1 Kiste Spiegelglas (356 Pfd. lagert in Emmerich seit 22. December.
W H 976. 1 Kiste Kurzwaaren (106 Pfd.)
No. 866. 1 Pack Säcke } (92 Pfd.)
1 Pack Säcke }
} lagern in Löhne seit 22 December.
HN 1299. 1 Korb Wein (86 Pfd.)
3 Ballen Lumpen (197 Pfd.)
} lagern in Hamm seit 22. December.

M R 5910, 5934, 7273. 3 Kisten Stangenseife (240 Pfd.) | lagern in
W P 20. 1 Korb leere Weinflaschen (70 Pfd.) | Duisburg seit 24. December.
B M 7243. 1 Ballen Leder (45 Pfd.) lagert in Hamm seit 24. December.
S 846. 1 Rolle Packleinen (126 Pfd.) lagert in Wesel s. 24. December
P W 6. 1/8 Ohm Bier (48 Pfd.) lagert in Schladern seit 24. December.
H S 878. 1 Kiste Pfeifen (28 Pfd.) | lagern in Emmerich
G K 7314. 1 Kiste [1 eiserne Pumpe] (39 Pfd.) | seit 25. December.
A & G S 4350. 1 Kiste Fleischwaaren
W 4. 1 Fass (55 Pfd.)
A H 192. 1 Ballen (61 Pfd.)
W L 1040. 1 Fass (42 Pfd.)
Reinhold. 1 Sack Brod
S & S 3263/74. 12 Kisten
G H 1154. 1 Kiste
F L 1952. 1 Kiste
G C 3891. 1 Kiste (25 Pfd.)
} lagern in Oberhausen seit 25. December.
W 4. 1 Sack leere Säcke (52 Pfd.) lagert in Gelsenkirchen seit 25. December.
M S 238/40. 3 Fass Petroleum lagern in Düsseldorf seit 26. Decbr.
G 954. 1 Kiste Twist (218 Pfd.) lagert in Empel seit 26. December.
H 1. 1 Korb Butter (51 Pfd.) | lagern in Düsseldorf seit 26. De-
S C 1. 1 Korb Bückinge (52 Pfd.) | cember.
M 20. 1 Kiste Porzellan (254 Pfd.
No. 21/2. 2 Kisten Porzellan (283, 385 Pfd.)
S 846. 1 Colli Packleinen (126 Pfd.)
} lagern in Wesel seit 26. December.
A S 3705. 1 Kiste verzierte Holzwaaren (38 Pfd.)
[Zeichen] 11 184/6. 3 Ballen Griesmehl und Graupen (93 Pfd.)
O H 972. 1 Korb Eisenwaaren (136 Pfd.)
} lagern in Emmerich seit 27. December.
W L 48. 3 Colli Bettstellen (40 Pfd.) lagern in Dortmund seit 27. December.
H 34 017/8. 2 Ballen Kaffee (168 Pfd.) lagern in Münster seit 28. December.
W 1/10 & 15/24. 20 leere Fässer (3840 Pfd.) lagern in Minden seit 29. December.
F C 16 833. 1 Kiste Schwamm, Leder und Salz (98 Pfd.) lagert in Essen seit 29. December.
S & M 5401/2. 2 Kübel Butter (109 Pfd.) lagern in Borbeck seit 29. December.
1 Tafel Eisenblech (660 Pfd.) lagert in Oelde seit 30. December.
C W B 856. 1 Sack Spunde (65 Pfd.) lagert in Dortmund s. 30. Decbr.
V C. 7 Sack Brod (535 Pfd.)
E R 896. 1 Ballen Leinen (236 Pfd.)
B S 4. 1 Korb Wurst 20 Pfd.)
} lagern in Emmerich s. 30. Decbr.
No. 358/9. 2 Tonnen Petroleum (498 Pfd.) lagern in Wetzlar seit 30. December.
D C 1829. 1 Tonne Terpentin (545 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 30. December.
A R S 8963/4. 2 Kisten Messinggewebe (214 Pfd.)
E D 3148. 1 Kiste Schreibpapier (365 Pfd.)
H F 2497. 1 Kiste Gesundheitskaffee (135 Pfd.)
S S 13 473. 1 Kiste Champagner (234 Pfd.)
MB 12. 1 Kiste Eisenwaaren (114 Pfd.)
[Zeichen] 4699. 1 Ballen Leinengarn (590 Pfd.)
H S 5. 1 Koffer Kleider (60 Pfd.)
} lagern in Emmerich seit 30. December.
W & C 4880. 1 Kiste Chocolade (119 Pfd.) | lagern in Düsseldorf
B D 2868. 1 Sack Graupen (205 Pfd.) | seit 30. December.
1 Korb Schreinerwerkzeug (76 Pfd.) lagert in Gelsenkirchen seit 30. December.
MA 231. 1 Fass Kraut (28 Pfd.) lagert in Dortmund s. 30. December.

Wegen der noch herrenlosen Güter aus früheren Monaten siehe die Verzeichnisse derselben.

Leipzig-Dresdner Eisenbahn. December 1870.

1 kleine Kiste mit eisernen Handhaben [Gep.-Schein No. 177 Weissenfels-Leipzig] (75 Pfd.)
1 Packt, bestehend aus 4 Betttheilen (30 Pfd.)
1 Koffer [Gep.-Schein Dresden-Leipzig] (50 Pfd.)
G [Zeichen] 37. 1 Kiste (17 Pfd.)
} lagern in Leipzig.
T & F 3270. 1 Korb Thürschlösser (136 Pfd.) lagert in Döbeln.
4 Stäbe □Eisen | lagern in Grossenhain.
1 Stab Flacheisen |
F W A. 1 Sack Betten
T/S 1 Sack No. 60.
Z. 1 Kiste No. 270
G H 1. 1 Kiste
C H B 286. 1 Fass
F N 1062. 1 Ballen
M S 243. 1 Kiste
T K 295. 1 Kiste
L G K 1. 1 Packt Schiefertafeln
B 7030. 1 Sack
} lagern in Dresden.

Verzeichniss
der auf den Stationen der **Magdeburg-Leipziger Stammbahn** ultimo 1870 überzähligen Güter.

C C. 1 Schrank (97 Pfd.) lagert in Leipzig.
1 eiserne Kurbelstange, 17' lang (101 Pfd.) lagert in Leipzig s. 9. Septbr.
G K 393. 1 leeres Fass lagert in Halle seit 7. October.
R C 4114. 1 Kiste Betten (122 Pfd.) lagert in Halle seit 13. October.
G R L 4353. 1 Ballen wollene Waaren (105 Pfd.) lagert in Leipzig seit 30. October.
J C 597. 1 Ballen wollene Waaren (83 Pfd.) lagert in Leipzig seit 25. November.
[Zeichen S] 3219. 1 Ballen wollene Waaren (161 Pfd.) [Eilgut] von Deutz lagert in Leipzig seit 6. December.
[Zeichen K] 5544. 1 Kiste Spirituosen (117 Pfd.) [Eilgut] von Deutz lagert in Leipzig seit 6. December.
[Zeichen M W] 1013. 1 Korb Mineralwasser (153 Pfd.) [Eilgut] von Deutz lagert in Leipzig seit 6. December.
Gelb 259. 1 Kopfwand zu einem Kohlenwagen, dunkelgrün gestrichen und gelb angesetzt, 8' 2" lang, 2' 11" hoch, von Nordhausen lagert in Halle.
1 Pack eiserne Kapseln mit Schrauben und Bolzen (23 Pfd.) lagert in Leipzig.
Weiss 247. 1 leeres Fass (40 Pfd.) lagert in Leipzig.
[Zeichen] 3633. 1 leere Kiste (24 Pfd.) lagert in Gnadau.
v. R F 5882. 1 Kiste Porzellan (57 Pfd.) lagert in Gnadau.
1 Stange Eisen lagert in Weissand.
1 Blumentisch [Korbgeflecht] (4½ Pfd.) lagert in Halle.
H F 56, 58. 2 grüne Häute (89 Pfd.) lagern in Halle.
2 grüne Häute (88 Pfd.) lagern in Halle.
K 9. 1 Salzkiste (49 Pfd.) lagert in Halle.
E L Co. 3129. 1 Fass ansch. Liqueure enth. (87 Pfd.) beklebt Halberstadt - Dresden lagert in Halle.
1 Korb Ofentheile (104 Pfd.) lagert in Halle.
1 eiserne Ofenverzierung [1 Vase] (5 Pfd.) lagert in Halle.
K P 3111. 1 Kiste Corsettgestelle (26 Pfd.) lagert in Halle.
K F 8. 1 Kiste Eisenwaaren (118 Pfd.) lagert in Halle.
B 3679. 1 Kiste Porzellan (87 Pfd.) lagert in Halle.
[Zeichen] 28 409. 1 leeres Fass (41 Pfd.) lagert in Halle.
B J [Zeichen] K J 176. 1 leere Kiste (23 Pfd.) lagert in Halle.
P C 953/4. 2 leere Fässer (79 Pfd.) lagern in Halle.
R R R R 1.
„ 733.
D 110 A.
D 75 R R R.
} 4 Ballen Wolle (360, 273, 222 u. 290 Pfd.) von Deutzerfeld (Monscron) lagern in Leipzig seit 31. December.

Halle-Casseler Eisenbahn. December 1870.

H K. 1 Korb Bücklinge (45 Pfd.) auf Begleitschein von Leipzig lagert in Halle seit 29. December.
O 2249 oder 8115. 1 Pack Papier (158 Pfd.) beklebt Nordhausen-Berlin
1 Kochofen (64 Pfd.)
1 Sack ord. Flachs (82 Pfd.)
1 Ring Draht
No. 5478. 1 Ofentheil (1 Pfd.)
} lagern in Nordhausen.
L D 3. 1 Sack Wollabfall (19 Pfd.) lagert in Heiligenstadt seit 5. November 1870.
1 Brecheisen | lagern in Arenshausen.
L S B 72. 1 Kiste Aepfel (85 Pfd.) |

Verzeichniss
der auf den Stationen der **Magdeburg-Halberstädter** und **Magdeburg-Wittenberge'schen Eisenbahn** im Monat December cr. überzähligen Güter.

F S S 911. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 13 Pfd.) | lagern in Magdeburg,
W S C 52. 1 Sack (Inhalt unbekannt, 21 Pfd.) | H. B.
[Zeichen SZ] 646. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 170 Pfd.)
S V 110/112, 109, 114/5, 113, 113. 8 Pack leere Säcke
I. 6 eiserne Kessel (430 Pfd.)
G. 20 gusseiserne Ofentheile (144 Pfd.)
} lagern in Halberstadt.
S D. 1 Colli Maschinentheile (21 Pfd.)
[Zeichen W] 186. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 35 Pfd.)
A 56. 1 Kiste Pflaumen
R T. 1 Bund Eisenröhren (66 Pfd.)
F 1. 1 Pack Bücher (35 Pfd.)
A S 1368. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 15 Pfd.)
Q 7400, S K 3027. 1 Sack (Inhalt unbekannt, 152 Pfd.)
[Zeichen] 4325. 1 Ballen (Inhalt unbek., 64 Pfd.)
[Zeichen O] 2870. 1 Sack (Inhalt unbekannt, 32 Pfd.)
} lagern in Magdeburg, H. B.

C S 345/6. 2 Schneidemesser (34 Pfd.)
L W 4128. 1 Ballen (Inhalt unbek., 225 Pfd.)
G F 4146. 1 Ballen (Inhalt unbek., 325 Pfd.)
1/6. 6 Kisten (Inhalt unbekannt, 2396 Pfd.)
155 Stück blaues Tuch (5593 Pfd.)
56 Pack Packen von Tuch (1094 Pfd.)
45 Stück rothes Tuch (1395 Pfd.)
9 Pack Mützen (255 Pfd.)
} lagern in Magdeburg, H. B.

HAL No. 1119. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 78 Pfd.) lagert in Magdeburg, Eilgut-Expedition, H. B.
F B 4467, 8466. 2 Pack Tafeln (32 Pfd.) lagern in Stendal.
S P 38650/1. 2 Fass Petroleum lagern in Wittenberge.

Main-Neckar-Bahn.
Verzeichniss der überzählig lagernden Güter.

J G R 182. 1 leeres Fass (48 Pfd.)
H Z 49. 1 Ballot (60 Pfd.)
A S G 1047. 1 Colli Holzwaaren (21 Pfd.)
G F 3. 1 Korb (42 Pfd.)
B R 3430. 1 Ballen (55 Pfd.)
R P 50. 1 Kiste (91 Pfd.)
A W 656. 1 Fass Lederwaaren (32 Pfd.)
N M 4182. 1 Kiste (2 Ctr. 90 Pfd.)
B II. 1 Bündel Kleider (75 Pfd.)
No. 1234. 1 Korb (84 Pfd.)
R S 417. 1 Ballen (26 Pfd.)
J S M 1308. 1 Ballen (34 Pfd.)
W H 8205. 1 Ballen (1 Ctr. 69 Pfd.)
Rosenfelder. 1 Pack Säcke (64 Pfd.)
A S G 1044, 1045, 1046. 3 hölzerne Pferde (66 Pfd.)
5. 1 leeres Fass (14 Pfd.)
J W 5. 1 leerer Korb (2 Pfd.)
5. 1 leerer Korb (22 Pfd.)
S 2694. 1 Kiste (1 Ctr. 22 Pfd.)
T R 1129. 1 leeres Fass (20 Pfd.)
J G 215. 1 leeres Fass (18 Pfd.)
H H 557. 1 Kiste (86 Pfd.)
S J M H B 1316. 1 Ballen (91 Pfd.)
A B 1572. 1 Ballen (75 Pfd.)
G S 7486. 1 Fass (4 Ctr. 33 Pfd.)
E B G 3. 1 Kiste (1 Ctr. 39 Pfd.)
} vom Güterboden lagern seit 5. Januar 1871.

Main-Weser-Bahn. Anfangs Januar 1871.

S 6912. 1 Ballen Betten (30 Pfd.) lagert in Cassel seit 9. October 1870.
No. 348. 1 Koffer [Deutz-Cassel] (35 Pfd.) lagert in Cassel seit 8. September 1870.
L P F 282, B 32. 1 Ballen Effecten (50 Pfd.) lagert in Cassel seit 7. October 1870.

11 Colli altes Gusseisen (92 Pfd.)
D. 5 Colli 1 zerbr. Dachfenster (71 Pfd.)
G. 1 Stab Schmiedeeisen 5 Pfd.)
J A. 1 Korb Lackkrüge (60 Pfd.)
} lagern in Cassel seit April 1870.

A S 25. 1 Kiste [Kleider?] (72 Pfd.) lagert in Cassel seit 23. September 1870.
Schwager 3491. 1 leeres Fass (27 Pfd.) lagert in Treysa seit December 1870.
A H 402. 1 Korb Vitriol (1 Ctr. 36 Pfd.) lagert in Marburg seit September 1870.

1 Sack Kleidungsstücke (29 Pfd.)
H. 1 Sack Zwiebeln (1 Ctr. 15 Pfd.)
} lagern in Marburg seit November 1870.

H C 1420. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 53 Pfd.) lagert seit Decbr. 1870.

J M. 3 Stück Ofentheile (28 Pfd.)
F W 1310. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 25 Pfd.)
J K 5256 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 27 Pfd.)
L 196. 1 Ballen (Inh. unbek., 1 Ctr. 5 Pfd.)
A B 495. 1 Ballen (Inhalt unbek., 1 Ctr. 12 Pfd.)
8824. 1 Kiste (Inh. unbek., 2 Ctr. 95 Pfd.)
L M & S 3542. 1 Kiste (Inhalt unbek., 80 Pfd.)
} lagern in Giessen seit December 70.

S 1. 1 Stück Ofenthür (3 Pfd.) lagert in Butzbach seit 24. März 1870.
S 1. 1 Stück Rostplättchen (6 Pfd.) lagert in Butzbach s. 13. Juli 70.
1 gelblederner Koffer (56 Pfd.) lagert in Nauheim s. 9. November 70.

No. 33 u. 66. 2 Colli Guss (6 Pfd.)
L S 4811. 1 leerer Korb (8 Pfd.
B G. 2 leere Fässer (75 Pfd.)
Gbr. K 1024. 1 leere Kiste (28 Pfd.)
} lagern in Friedberg seit November 1870.

P 1. 1 Colli Ofentheil (4 Pfd.) lagert in Nieder-Wöllstadt seit 14. März 1870.

No. 4433. 1 leeres Fass (11 Pfd.)
P. 1 leeres Fass (19 Pfd.)
G 13/14. 2 Colli Ofentheile (14 Pfd.)
A 325. 1 Colli Ofentheile (11 Pfd.)
P E. 1 Colli Ofentheile (3 Pfd.)
H (roth). 1 Colli Roststab (19 Pfd.)
} lagern in Frankfurt seit 1. Februar 1870.

1 Holzmodell ($5^1/_2$ Pfd.) lagert in Frankfurt seit 29. März 1870.

K. 1 Pflugschaar ($5^1/_2$ Pfd.) lagert in Frankfurt seit 1. Juli 1870.
25 Sack Hafer und Brod
3 Bündel Säcke
} (anscheinend einer Militärabtheilung gehörend) lagern in Frankfurt s. 30. Sept. 70.

1 Colli Keilkissen (7 Pfd.)
F B 1. 1 Koffer Kleider (58 Pfd.)
P s C 270. 1 Colli Kleider (?) (3 Pfd.)
C D 1/2. 2 Kisten (Inh. unbek., (2 Ctr. 49 Pfd.)
L P 1510. 1 Fass Petroleum (3 Ctr. 57 Pfd.)
G 1206. 1 Kiste (Inh. unbek., 2 Ctr. 36 Pfd.)
J C 5036. 1 Fass (Inh. unbek., 1 Ctr. 33 Pfd.)
R 7307. 1 leere Kiste (13 Pfd.)
III 31. 1 Kiste Militär-Effecten (1 Ctr. 86 Pfd.)
A B 39. 1 Bündel Sohlleder (1 Ctr. 15 Pfd.)
1 Parthie Tornister, Helme und Gewehre
Ihring. 1 leeres Fass (28 Pfd.)
J W 107. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 17 Pfd.)
E 24. 1 leeres Fass (32 Pfd.)
G H 628. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 92 Pfd.)
2 Milchkannen von Blech (9 Pfd.)
} lagern in Frankfurt seit 16. October 1870.

cfs 1/5. 5 leere Stückfässer lagern in Frankfurt seit 19. October 1870.

J E. 1 Ballen Werg
E J. 1 Ballen Werg
Cöm. 243 1 Pack (Inhalt unbekannt)
936. 1 Pack (Inhalt unbekannt (Cassel-Stuttgart bezettelt)
1 Pack Bäume
} lagern in Frankfurt seit 30. December 1870.

Kgl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.
1. Januar 1871.

G F & Co. 8 Ballen Wolle (2334 Pfd.) lagern in Guben s. Decbr. 70.
1 Stange □Eisen $^5/_8$" stark, $22^1/_2$' lang (57 Pfd.)
1 zerbrochene Trenirungs-Abweichungs-Röhre
} auf der Strecke gefunden lagern in Guben.
St & Co. 728. 1 Kiste Lampentheile (48 Pfd.) lagert in Berlin seit 24. December 1870.
R L. 3 Fass Petroleum (662 Pfd.) lagern in Breslau s. December 70.
Z/L 5679/80. 2 Ballen Kunstwolle (584 Pfd.) lagern in Breslau seit December 1870.

Niederschlesische Zweigbahn. Ende December 1870.
3 leere Butterkübel lagern in Klopschen seit 25. August.

Oberschlesische Eisenbahn. December 1870.
1 Sturzblech (50 Pfd.).
1 Colli eiserne Pflugschaar (8 Pfd.).
F G W 2484. 1 Pack Gummiwaaren (55 Pfd.).
8 Stück Unterlagsplatten (10 Pfd.).
1 eiserner Pflugschaar.
F O W. 1 Schachtel (Inhalt unbekannt, 20 Pfd.).

Kgl. Preussische Ostbahn. Pro December 1870.
D G M. 1 Ring Eisendrath (48 Pfd.) lagert seit 23. October.
S. 4 Sack Salz (500 Pfd.) lagern seit 30. November.
1 eichene Bohle lagert seit 20. November.
2 Sack Rohzucker (405 Pfd.) lagern seit 3. December.
1 hölzerner Kasten mit eisernen Handheben (86 Pfd.) lagert seit 9. December.
H K 2799. 1 Korb Eisenwagen (118 Pfd.) lagert seit 14. December.
1 Sack alte Kleider (14 Pfd.) lagert seit 14. December.
H. 1 Colli Wirthschaftssachen (28 Pfd.) lagert seit 21. December.
S C 1837. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 267 Pfd.) lagert seit 27. December.
F A R 3440. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 94 Pfd.) lagert s. 27. Decbr.
A O 1121. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 90 Pfd.) lagert seit 27. Decbr.
H 1648. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 200 Pfd.) lagert seit 31. December.
C B 4. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 112 Pfd.) lagert seit 31. December.

Verzeichniss
der bei den **Kgl. Sächs. Staats-** und den mit diesen verwalteten **Privat-Eisenbahnen** im Monat December 1870 überzählig gewordenen Transportgüter.

1 Packet Butter ($4^1/_2$ Pfd.) von Eger lagert bei der Eilg.-Exp. Leipzig.
Schapper Adorf. 1 Sack Gerste (140 Pfd.) von Leipzig lagert bei der Güter-Expedition Altenburg.

5 Stangen Stahl (85 Pfd.)
B 4. 1 Kiste Gläser (40 Pfd.)
30 Stück Kupferplatten (35 Pfd.)
1 leeres Fass (18 Pfd.)
H 707. 1 Fass Wein (83 Pfd.)
W S 874. 1 Fass Essig (85 Pfd.)
B 4 3875. 1 Fass Essig (137 Pfd.)
1 leeres Fass (22 Pfd.)
3 Anker Sardellen (256 Pfd.)
1 Bund Schilfrohr (36 Pfd.)
1 eisernes Rad (123 Pfd.)
1 Parthie altes Eisen (721 Pfd.)
1 Parthie alte Reifen (200 Pfd.)
2 Bunde Schaufeln (600 Pfd.)
} lagern bei der Güter-Expedition Chemnitz.

1 eiserner Rahmen (25 Pfd.)
1 eiserne Schiene (25 Pfd.)
1 eiserner Kesselboden (106 Pfd.)
1 Sack Saamen (90 Pfd.)
M 10 218. 1 Sack Korke (50 Pfd.)
1 Fass Cement (242 Pfd.)
1 Sack Summar (207 Pfd.)
1 Sack Salz (100 Pfd.)
HH 285. 1 Sack Werg (50 Pfd.)
1 Fass Wein (50 Pfd.)
} lagern bei der Güter-Expedition Chemnitz.

H K 609, 610, 611, 615, 616, 617. 6 Ballen Hopfen lagern bei der Güter-Expedition Lugau.
1 Colli, 4 Knierohre Blech (3 Pfd.) lagert bei der Güter-Expedition Annaberg.
F L 4. 1 Sack verarbeitetes Garn ($34^1/_2$ Pfd.) lagert bei der Güter-Expedition Hohenstein.

Thüringische Eisenbahn.

Verzeichniss der überzähligen Güter aus Monat December 1870.

V 500. 1 Sack (50 Pfd.) ab Warburg lagert in Leipzig seit 3. December 1870.
J M F 4938. 1 Kiste (46 Pfd.) ab Giessen lagert in Leipzig seit 29. December 1870.
L M 1046. 1 Kiste (53 Pfd.) ab Coburg lagert in Leipzig seit 17. December 1870.
K R 9. 1 Stück Stahl (36 Pfd.) ab Altona lagert in Leipzig seit 21. December 1870.
△ 151. 1 Sitzbrett (55 Pfd.) ab Darmstadt lagert in Leipzig seit 25. December 1870.
C W 5, 3 2 Bund Schiefertafeln lagern in Halle seit 17. Decbr. 1870.
E S. 1 Ofentheil (14 Pfd.)
S. 1 Ofentheil (92 Pfd.) } ab Weissenfels lagern in Gera seit 14. December 1870.
B 10. 1 Kübel Mus ab Weissenfels lagert in Gera seit 22. Decbr. 1870.
R S 523 }
C S 89 } 2 Säcke Kartoffeln (255 Pfd.) ab Weissenfels lagern in Langensalza seit 21. December 1870.
1 Sack neue Säcke (16 Pfd.) ab Weissenfels lagert in Langensalza seit 21. December 1870.
W 8. 1 Sack baumwollene Lumpen (164 Pfd.) ab Weissenfels lagert in Fröttstedt seit 20 December 1870.
△ 11 951. 1 Sack getrocknete Disteln ($64^1/_2$ Pfd.) ab Weissenfels lagert in Fröttstedt seit 20. December 1870.
1 eiserner Halter ($1^3/_4$ Pfd.) ab Berlin lagert in Eisenach seit 7. December 1870.
F H 3468. 1 Korb Eisenwaaren ab Gerstungen lagert in Eisenach seit 18. December 1870.
B J 10. 1 Ofentheil ab Gerstungen lagert in Eisenach seit 27. December 1870.
1 Korb Porzellan }
1 Korb Porzellan } [Eilgut] (78 Pfd.) lagern in Eisenach seit 22. December 1870.
1 Kiste Wollen-Waaren (25 Pfd.) lagert in Eisenach seit 22. December 1870.
K L V 1869. 1 Pferdedecke lagert in Eisenach seit 31. Decbr. 1870.
H 21. 1 Fusstritt (10 Pfd.) lagert in Eisenach seit 20. December 1870.
G E 7046. 1 Ballen [Eilgut] (38 Pfd.) lagert in Leipzig seit 31. December 1870.
P B 142. 1 Kiste (142 Pfd.) lagert in Leipzig seit 31. December 1870.
S 2188. 1 Kiste (41 Pfd.) lagert in Leipzig seit 31. December 1870.
J S 3004. 1 Ballen (37 Pfd.) lagert in Leipzig seit 31. December 1870.
△ 3218. 1 Kübel Butter (64 Pfd.) lagert in Leipzig seit 31. December 1870.
C S 2108. 1 Kiste (40 Pfd.) lagert in Leipzig seit 31. December 1870.
S C 3924 1 Ballen (135 Pfd.) lagert in Leipzig seit 31. Decbr. 1870.
T H 727. 1 Packt Draht in Pappe lagert in Leipzig seit 31. December 1870.
2 Säcke Militär-Effecten und 2 Säcke (90 Pfd.) lagern in Leipzig seit 31. December 1870.
S C H 2258. 1 Ballot (Inhalt unbekannt) [Eilgut] lagert in Gotha seit 31. December 1870.

Wegen der früheren überzähligen Güter cfr. die Verzeichnisse der vorigen Monate.

Erfurt, den 16. Januarr 1871.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Westfälische Eisenbahn. Monat December 1870.

K D. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 56 Pfd.) lagert in Warburg seit 15. October.
M A 30. 1 Ballen Feuerzeug (61 Pfd.) lagert in Holzminden seit 15. November.
C G W 5064. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 58 Pfd.) lagert in Holzminden seit 22. December.
Halbgecht 1. 1 Sack Graupen (179 Pfd.) lagert in Höxter s. 6. Decbr.
D S 160. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 128 Pfd.) lagert in Altenbeken seit 9. September.
A S 321. 1 leere Kiste (163 Pfd.) lagert in Soest seit 9. September.
△ 30 od. 50. 1 Kiste Nudeln (31 Pfd.) lagert in Soest.
W 23. 1 Kiste Kleider (23 Pfd.) lagert in Soest.
1 leinene Decke lagert in Hamm seit 20. October.
W 811. 1 Ballen Leinen (103 Pfd.) lagert in Hamm seit 18. December.
B 837. 1 Ballen Leinen (45 Pfd.) lagert in Hamm seit 30. December.
B. 1 Fass Theer (393 Pfd.) lagert in Münster seit 14. Juli.
3 Stangen, 3 Bund Rundeisen (384 Pfd.) lagern in Rheims seit 2. Juli.
F T 30. 1 leere Kaue (77 Pfd.) lagert in Rheims seit 18. October.
O B 1853. 1 Kiste }
G H 1922. 1 Fass } (117 Pfd.) lagern in Rheims seit 19. November.
H S 4059. 1 Kiste Stärke (118 Pfd.) lagert in Rheims seit 23. November.
J K 1285. 1 Fass Wein (91 Pfd.) lagert in Rheims seit 9. December.
H Engel. 1 Fass Wein (93 Pfd.) lagert in Rheims seit 12. December.
K S 4937/38. 2 leere Kisten (68 Pfd.) lagern in Rheims s. 24. Decbr.
F M Gladbach. 1 Kiste (22 Pfd.) lagert in Rheims seit 31. December.
S S M 46, 48. 1 Plombirleine lagert in Papenburg seit 1. September.
C H 101, 102, 121. 3 leere Körbe }
1 Fass Lumpen } (67 Pfd.) lagern in Leer seit 20. September.
R 212. 1 Kiste (35 Pfd.) lagert in Leer seit 5. November.
2 Säcke Hafer lagern in Leer seit 6. December.
K Wickrath 2. 1 Sack Lumpen (348 Pfd.) lagert in Leer s. 12. Decbr.
Wiemann 61/4. 4 Säcke (180 Pfd.) lagern in Leer seit 12. December.
D. 4 Stangen Flacheisen (70 Pfd.) lagern in Leer seit 16. December.
R H 1014. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 302 Pfd.) lagert in Leer seit 23. December.
Schmidt & Mohr Kiel 5. 1 Pack Säcke (48 Pfd.) lagert in Emden seit 19. November.
H D 1560. 1 Kiste (29 Pfd.) lagert in Emden seit 27. November.
G E B 8611. 1 Bund Stahl (25 Pfd.) lagert in Emden seit 28. Novbr.
HB 2685 1 Fass (13 Pfd.) lagert in Emden seit 19. December.
T WR. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 58 Pfd.) lagert in Emden seit 12. December.

K. Württembergische Staatsbahnen. Am 31. Decbr. 1870.

B 679. 1 Kiste lagert in Bruchsal seit 30. November 1870.
F G 8303. 1 Kiste Hohlglas (49 Pfd.) lagert in Mühlacker seit 31. December 1870.
D D 58. 1 Ballen Hopfen (32 Pfd.) lagert in Stuttgart s. 29. Dec. 70.
1 Schleifstein (100 Pfd.) [Eilgut] lagert in Stuttgart s. 30. Octbr. 1870.
B R 1196. 1 Koffer (44 Pfd.) lagert in Stuttgart seit 22. November 70.
1 Sack gemahlener Gyps lagert in Stuttgart (Gepäckhalle) seit 12. August 1870.
Gepäck-No. 562. 1 braunlederner Handkoffer (20 Pfd.) lagert in Stuttgart seit 24. December 1870.
B 83. 1 Kübel Käse (36 Pfd.) lagert in Ulm loco seit 6. August 1870.
H K 2895. 1 leeres Fass (134 Pfd.) lagert in Ulm loco s. 17. Sept. 70.
1 Sack leere Säcke (20 Pfd.) lagert in Ulm loco seit 20. September 70.
P V D 6. 1 Sack leere Säcke (20 Pfd.) lagert in Ulm loco seit 27. September 1870.
M L C I, II, III. 3 Säcke leere Säcke (144 Pfd.) lagern in Ulm loco seit September.
M R 5, Adr. Friedrich Albrecht in Holzkirch. 1 Sack leere Säcke (40 Pfd.) lagert in Ulm loco seit 28. October 1870.
S Burkhardt Regnier 714. 2 Säcke Hafer (254 Pfd.) lagern in Ulm loco seit 15. November 1870.
G 4255. 1 Ballen (140 Pfd.) [Eilgut] lagert in Ulm loco s. 24. Dec. 70.
G L. 3 Säcke Cement (308 Pfd.) lagern in Schemmerberg s. 26. Octbr.
3409. 1 Kiste leere Krüge (72 Pfd.) lagert in Schussenried seit 26. November 1870.
Gepäck-No. 720. 1 Kiste (44 Pfd.) [Gepäckstück] lagert in Waldsee seit 3. December 1870.
H 1150. 1 Fass Soda (544 Pfd.) lagert in Ravensburg s. August 1870.
M K A. 1 Koffer (39 Pfd.) lagert in Ravensburg seit 1. November 70.
T 26. 1 Fass Erdöl (304 Pfd.) lagert in Ravensburg s. 16. December 70.
J D 49. 1 Sack (20 Pfd.) [Eilgut] lagert in Heilbronn s. 10. Decbr. 70.
K O. 1 Tonne Häringe (30 Pfd.) lagert in Mergentheim seit 27. November 1870.
E 61. 1 Bund leere Säcke (14 Pfd.) lagert in Mergentheim seit 19. December 1870.
H 5171. 1 Kiste Spielwaaren (146 Pfd.) lagert in Ellwangen seit 22. December 1870.
L 27 764. 1 Korb Materialwaaren (45 Pfd.) [Eilgut] lagert in Tübingen seit 21. December 1870.
A W 57. 1 Koffer (50 Pfd.) lagert in Horb seit 29. September 1870.
Wilh. Mulfinger 1865. 1 Sack leere Säcke (17 Pfd.) lagert in Rottweil seit 30. November 1870.
6 Colli Ofentheile (120 Pfd.) lagern in Rottweil seit 30. November 70.
O. 3 gusseiserne Ofentheile (43 Pfd.) lagern in Tuttlingen s. 26. Juli 70.
J H 1731. 1 Kistchen Handwerkszeug (35 Pfd.) lagert in Waiblingen seit 21. October 1870.
9 Stück Hinterladungsgewehre lagern in Gmünd seit 14. September 70.
W D 2144. 1 Ballot (37 Pfd.) lagert in Nördlingen seit December 70.

Verzeichniss

der im Bereiche der **Betriebs-Commission zu Strassburg** am 20. December 1870 überzähligen Güter und Gepäckstücke.

A K 1838. 1 Kiste Kleider (50 Pfd.) lagert in Weissenburg. Postexped. Reinhard in Lötzen.

F B C 7138. 1 Korb Wein (110 Pfd.) lagert in Weissenburg.
F B C 7133. 1 Korb Wein (110 Pfd.) lagert in Weissenburg.
Charlottenburger Ufer 14 im Schönemannschen Hause R K 92. 1 Sack Kleider (68 Pfd.) lagert in Weissenburg.
6 Colli Verbindungsstücke für Gasleitungen (234 Pfd.) lagern in Weissenburg.
1 Chaise aus Wagen R N 10 141 lagert in Weissenburg.
Chateau-Thierry. 1 Feuerspritze aus Wagen K. B. St. E. 4375 lagert in Weissenburg.
1 braunled. Koffer Kleider (42 Pfd.) lagert in Weissenburg.
Sergent, Hotel Schäfer in Ems. 1 schwarzer Holzkoffer (66 Pfd.) lagert in Weissenburg.
1 Holzverschlag eiserne Haspel (300 Pfd.) lagert in Weissenburg.
W K 141, 153, 230, 19. 4 Pack Bücher und Papiere (260 Pfd.) lagern in Weissenburg.
C K. 1 Kiste Wäsche lagert in Wendenheim. Beklebung Carlsruhe-Kehl 709.
M v. O. 1 schwarzer Lederkoffer Kleider lagert in Strassburg. Eigenth. Frau v. Olenhausen aus America.
F D 103. 1 Kiste Stiefeln (110 Pfd.) lagert in Strassburg.
J R 66. 1 Ki te Schlosserhandwerkszeug (170 Pfd.) lagert in Strassburg.
B H 1121. 1 Fass Kreide (240 Pfd.) lagert in Strassburg.
Basel-Kehl 964. 1 lederne Hutschachtel lagert in Wendenheim.
1 Fass Syrup lagert in Wendenheim.
1 Sack wollene Decken lagert in Varangeville. } Auf freier Bahn gefunden.
1 Matratze lagert in St. Nicolas. }

Nachweisung

der im Bereiche der **Betriebs-Commission zu Epernay** am 15. December 1870 vorhandenen überzähligen Güter.

Station Epernay.

J Cr. 12, 1, 9, 5. u. 11. 5 Kisten Cigarren.
L A G 823. 1 Kiste Effecten.
Fr. v. H. 2 Sack Effecten.
G C R 100. 1 Kiste Effecten.
K 9397. 1 Kiste Wein.
Franz Neukirch, Prem.-Lieut. Westph. Inf.-Regiments No. 55. 1 Pack Effecten.
Chère soeur. 1 Koffer Effecten.
Auguste rest. Stinberg. 1 Ballen Effecten.
Schnäbeli, Hof-Photograph. 1 Kasten Effecten.
Max Rothenbücher, Kdr. der mobilen Feld-Gensdarmen VII A. C. 1 Pack Effecten.
H R Prem.-Lieut. Raum, IV. Munitions-Colonne 8. Feld-Art.-Rgts. 1 Kiste Effecten.
Schwester Patricia, Tochter des göttlichen Heilands, Kloster Niederbronn. 1 Kasten Effecten.

Station Nogent l'Artaud.

E S 14. 1 Kiste Cigarren.
E S 15. 1 Kiste Cigarren.
S H 9949. 1 Kiste Wein.
1 Schafspelz auf dem Perron gefunden.
F A R 11. 1 Colli Lederwaaren.
Hellgelb. Gr. v. Sch. 1 Koffer Kleider im Stations-Büreau liegen geblieben.
F L 11. Ar.-Corps. 1 Kiste Kleider
F L 8. Ar.-Corps. 1 Kiste Kleider
F L 11. Ar.-Corps. 1 Pack (gr. Lein.) Kleider
Etapp.-Commando Weissenburg. 5 Kisten Kleider (Lazareth-Gegenstände)
} vom Proviant-Magazine als überzählig ausgeladen und dort asservirt.

Station Nanteuil.

1 Korb Küchengeräth.
J V S 482/536. 2 Kisten Wollenwaaren.
R F S 540/541. 2 Kisten Bücher.
F & B 5242. 1 Kiste Militär-Effecten. Lauenburgisches Jäger-Bataillon 4. Comp.
1 Kiste Kartoffeln.
1 Handkoffer Effecten.
1 brauner Lederkoffer Effecten.
1 brauner Lederkoffer Effecten.
1 weisser Lederkoffer Effecten.
1 schwarzer Holzkoffer Effecten. Div.(Pred. am Ende 16. Div. VIII. Armee-Corps.
1 schwarzer Holzkoffer Effecten.
1 schwarzer Holzkoffer Effecten.
1 schwarzer Holzkoffer Effecten.
1 schwarzer Holzkoffer Effecten.
1 schwarzer Holzkoffer Effecten.
3 braune Holzkoffer Effecten.
Ferner aus dem Wagen K. Sächs. St.-B. No. 1454 entladen:
K H M D 772/777. 6 Fass Militär-Effecten. Absender: Königl. Haupt-Montirungs-Depot Berlin.
K H M D 778/779. 2 Kisten Militär-Effecten. Absender: Kgl. Haupt-Montirungs-Depot Berlin.
G & B 2882. 1 Kiste (Inhalt unbekannt).
C & H 1095. 1 Kiste (Inhalt unbekannt).
G & M 244. 1 leere Kiste.
C S 4520. 1 Kiste Maschinentheile.
C S 4521. 1 Colli Nähmaschine.
C H B & S 759/765. 7 Ringe Messingdraht.
H 1/2. 2 Colli neue Kommoden.
M P & S 2161. 1 Ballen Teppiche. Absender M. Protzen & Sohn Berlin.
D C 47. 1 Ballen (Inhalt unbekannt).
L N 8297. 1 Ballen Doublestoff. Ballen geöffnet eingegangen.
G & B 14 270. 1 Ballen Wollgarn.
W 7677. 1 Colli (Inhalt unbekannt).
A B 719. 1 Colli (Inhalt unbekannt).
D 3768. 1 Colli (Inhalt unbekannt).
M M 8300. 1 Colli (Inhalt unbekannt).
C E 1473. 1 Fass (Inhalt unbekannt).

Station Meaux.

1 Wagen (Inhalt unbekannt). Mit Privatschlössern verschlossen.

Station Reims.

Suton-Bar-le-Duc-Reims. 1 Pack Papier.
2. Ostpreuss. Gren.-Regmt. No. 3. 10 Kisten Montirungsstücke.
2. Ostpreuss. Gren.-Regmt. No. 3. 40 Strohsäcke.
2. Ostpreuss. Gren.-Regmt. No. 3. 10 Kopfkissen.
1 Wagen Kaffee etc.
1 Wagen Kaffee etc.
1 Wagen Cement.

Station Soissons.

H Dr. P II A C. 1 Fass (Inhalt unbekannt, wahrscheinlich Lazareth-Gegenstände. Dem Etappen-Commando zur Verfügung gestellt.

Station Mitry-Claye.

A H V (blau geschrieben). 1 Plan. Sächs. Wagen.
1 Decimal-Waage, auf dem Güter-Speicher. (Defect.)

b) Fehlende.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

November 1870.

S M W 404. 1 Kiste Mineralwasser (1 Ctr. 39 Pfd.) von Wiesbaden fehlt in Berlin seit 27. October.
H 3342. 1 Ballen wollene Waaren ($35_{,5}$ Pfd.) fehlt in Berlin seit 1. November.
S & L 560. 1 Sack Tabak (22 Pfd.) von Emden fehlt in Berlin seit 6. November.
B P M 242. 1 Leine von Deutzerfeld fehlt in Berlin seit 7. November.
E H 48/49. 2 Ballen Leder (4 Ctr. 80 Pfd.) [Eilgut] von Mülheim a/Rh. fehlen in Berlin seit 4. November.
O S E. 2 Vorlegebäume von Deutzerfeld fehlen in Berlin s. 10. Nov.
[Zeichen] 901. 2 Stahlscharren von Gevelsberg fehlen in Berlin seit 12. November.
O & S 6133/4. 2 Kisten Stearinlichte (1 Ctr. 35 Pfd.) von Dortmund fehlen in Berlin seit 6. November.
C & B 1351. 1 Ballen Manufacturwaaren (20 Pfd.) von Düsseldorf B.-M. fehlt in Berlin seit 12. November.
W H 7409/12. 4 Kisten Papier (12 Ctr. 4 Pfd.) von Cassel fehlen in in Berlin seit 11. November.
O W 7970. 1 Kiste Papier (2 Ctr. 48 Pfd.) fehlt in Berlin.
P UE 210. 1 Kiste Eisenwaaren (42 Pfd.) fehlt in Berlin.
St & Co. 6224. 1 Kiste Metallwaaren (58 Pfd.) von Bremen fehlt in Berlin seit 8. November.
K 7838. 1 leeres Fass vom Versandtboden fehlt in Magdeburg.
1 Platte Rohzink (50 Pfd.) von Aachen M. fehlt in Magdeburg seit 4. November.
N M 358. 1 Plan von Elberfeld fehlt in Berlin seit 18. November.
B P M 55. 1 Strang von Deutzerfeld fehlt in Berlin seit 18. November.
C B 2263. 1 Kiste Porzellan (2 Ctr. 70 Pfd.) vom Güterboden fehlt in [Zeichen] Magdeburg.
E H 9049. 1 Kiste Tabak (1 Ctr. 21 Pfd.) vom Güterboden fehlt in Magdeburg.
P & K 29 762. 1 Kiste Erdfarbe (24 Pfd.) fehlt in Magdeburg.
S 239. 1 Fass Quark (2 Ctr. 68 Pfd.) fehlt in Magdeburg.
A W 6071. 1 Kiste Kurzwaaren (1 Ctr. 20 Pfd.) von Marburg fehlt in Berlin seit 12. November.
Stett. 895. 1 Leine von Dortmund B. M. (Dortmund B. M.-Stettin) fehlt in Berlin seit 17. November.
M 7854. 1 Pack Schinken (63 Pfd.) von Bünde fehlt in Berlin seit 20. November.
No. 2. 1 Brod Käse (12 Pfd.) von Minden fehlt in Berlin s. 22. Novbr.
N M E. 1 Kuppelspindel von Giessen fehlt in Berlin s. 12. November.
[Zeichen: S] 1453. 1 Ballen baumw. Waaren (2 Ctr. 18 Pfd.) von M. Gladbach fehlt in Berlin seit 24. November.
J C L 2898. 1 Scharre (22 Pfd.) von Haspe fehlt in Berlin s. 22. Nov.
R H 648. 1 Ballen baumw. Waaren (14 Pfd.) von Soest fehlt in Burg seit 28. November.
M [Zeichen] M 2101. 1 Fass Wein (25 Pfd.) von Mainz H. L. fehlt in Berlin seit 24. November.
v H & F 741. 1 Ballen Wolle (2 Ctr. 8 Pfd.) von Verviers fehlt in Berlin seit 28. November.

D S 209, 230, 232. 3 Ballen Nessel (1 Ctr. 13 Pfd.) von Mülheim a/Rh. B. M. fehlen in Berlin seit 30. November.
186. 1 Kiste Cigarren (35 Pfd.) von Achim fehlt in Berlin seit 27. November.
v. O 12. 1 Eisenstange von Wiesbaden fehlt in Berlin s. 18. October.
F L 20911. 1 Kiste Cigarren (1 Ctr. 93 Pfd.) von Heidelberg fehlt in Berlin seit 29. November.
1 Brod Zucker (3 Pfd.) von Neustadt-Magdeburg fehlt in Magdeburg seit 8. November.

Nachweisung

der erledigten Differenzen aus den Meldungen früherer Monate über fehlende Güter und Gepäckstücke der **Berlin-Potsdam-Magdeburger** Stationen pro November 1870.

7 Colli Fussdecken (5 Ctr. 95 Pfd.) von Amsterdam fehlten in Berlin seit September. Nachträglich eingegangen.
A R 2495. 1 Ballen wollene Waaren (95 Pfd.) von Mülheim a/Rh. fehlte in Berlin [Eilgut] seit October. Nachträglich eingegangen.
W H 131. 1 Korb Aepfel (3 Ctr. 43 Pfd.) von Cassel fehlte in Berlin seit October. Nachträglich eingegangen.
P 450. 1 Fass Wein (2 Ctr. 10 Pfd.) von Wiesbaden fehlte in Berlin seit October. Nachträglich eingegangen.
P. 3 Colli Ofentheile (18 Pfd.) von Brackwedl fehlten in Berlin seit October. Empfänger hat Fehlen bei der Abnahme nicht monirt.
G 2601. 1 Kiste Confection (68 Pfd.) [Eilgut] von Mainz fehlte in Berlin seit October. Nachträglich eingegangen.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

Pro Monat December 1870.

E R 3. 1 Colli Leinen (45 Pfd.) von Liebau fehlt in der Eilgut-Expedition Berlin.
F H 715. 1 Kiste Kleider (47 Pfd.) von Helmstedt fehlt in Reichenbach.
M G 662. 1 Ballen Garn (2 Ctr. 27 Pfd.) von Berlin fehlt in Reichenbach.

Frankfurt-Hanauer Eisenbahn. December 1870.

1) in Frankfurt:

F H 5005. 1 Ballen Kämme (1 Ctr. 50 Pfd.) von Pleinfeld.
1582. 1 Kiste Kurzwaaren (23 Pfd.) von Annaberg.
S S 872. 1 Ballot Weisswaaren (26 Pfd.) von Plauen.
G S 2603. 1 Ballot Baumwollen-Waaren (31 Pfd.) von Berlin.
S 942. 1 Sack Zwetschen ($28^1/_2$ Pfd.) von Bamberg.
P B 1064. 1 Kiste Kurzwaaren (51 Pfd.) von Leipzig.
S S 625. 1 leeres Fass von Schlüchtern.
No. 2. 1 leere Kiste (10 Pfd.) von Würzburg.
12278. 1 Säckchen Altheewurzel von Schweinfurt.
A S 9. 1 Ballen Leinen von Fulda.
A N 397. 1 Ballot Tuch (30 Pfd.) von Berlin.
C W O 149. 1 Ballot halbseidene Waaren (27 Pfd.) von Berlin.
A H M 785. 1 Ballot Baumwollen-Waaren (17 Pfd.) von Plauen.
E K 109. 1 Ballot Wollen-Waaren (49 Pfd.) von Berlin.
H K 40. 1 Kiste Fleischwaaren von Berlin.
J J H 272. 1 Ballen Wollen-Waaren (18 Pfd.) von Aschaffenburg.
B M 1. 1 Sack Leinen von Hanau.
C M 427. 1 Kette von München.
C M 9/25. 2 Ketten.
K 2. 1 Ballen Hanf von Kufstein.
1 Maschinentheil (2 Pfd.) von Poppenheim.
F D 3174. 1 Pack Buntpapier (1 Ctr. 53 Pfd.) von Aschaffenburg.
J B G 574. 1 Ballot Teppiche (66 Pfd.) von Nördlingen.
G K 873. 1 Ballen Wollen-Waaren (37 Pfd.) von Aschaffenburg.
1. 1 Colli Korbwaaren (20 Pfd.) von Halle.
G Eckert 1026. 1 Kiste Wein (98 Pfd.) von Zeitz.
H 20 536. 1 Ballen Haare (1 Ctr. 2 Pfd.) von Gera.
A A. 2 Säcke Kastanien (4 Ctr.) von Vicenza.
M S 1236. 1 Kiste Wollen-Waaren (67 Pfd.) von Greiz.
H S 2081. 1 Kiste Hüte (1 Ctr. 13 Pfd.) von Berlin.
G R 150. 1 Kiste Lichte (80 Pfd.) von Nürnberg.
A H 33. 1 Kiste Kurzwaaren (54 Pfd.) von Leipzig.
M E 20. 1 Ballen Hopfen von Gunzenhausen.
J R 69. 1 Colli Effecten von Berlin.
F S 3720/3722. 2 leere Fässer von Regensburg.
B M 1171. 1 Wagendecke von Aschaffenburg.
L M 501/2. 2 Fässer Paraffinöl (7 Ctr. 13 Pfd.) von Zeitz.

2) in Hanau:

E G Z 9341. 1 Kiste Eisengusswaaren (35 Pfd.)

3) in Mainkur:

C N 9894. 1 leere Kiste (20 Pfd.) von Gelnhausen.
J A C 2440. 1 Kiste Garn (40 Pfd.) von Gemünden.
G H 1095. 1 Kiste Album (4 Ctr. 46 Pfd.) von Berlin.
T O 3043. 1 Korb Kleberbeitze (56 Pfd.)
785. 1 Fass Farberde (6 Ctr. 17 Pfd.) nach Cottbus.
H S C 2466. 1 Kiste Kurzwaaren (60 Pfd.) von Berlin.
K 1. 1 leerer Korb von Arnstedt.

Grossherzogliche Friedrich-Franz-Eisenbahnen.

Verzeichniss der fehlenden Güter am 5. Januar 1871.

A S M 1902. 1 Kiste Bücher (48 Pfd.).
1 Sack Oelkuchen (100 Pfd.).
G Stelzer. 1 Bund Budenstangen.
F S. 1 Colli Gusswaaren.
S B 15 726. 1 Sack Nüsse (51 Pfd.).
C L 9. 1 Broden Zucker (19 Pfd.).
E 10464. 1 Korb Eisenwaaren (198 Pfd.).
Sarcander. 3 Bunde leere Säcke (204 Pfd.).
1 Sack Salz.
B 2. 1 Kiste Glaswaaren (44 Pfd.).
F K 344. 1 Kiste Glaswaaren (44 Pfd.).
P & K 9579. 1 Kiste Kerzen (60 Pfd.).
F W. 1 Sack Kleidungsstücke (20 bis 30 Pfd.).
C L 6907. 1 Colli Papier.
A W 1180. 1 Ballen Leder (154 Pfd.).
F S C 25 358. 1 Kiste Zuckerwaaren (37 Pfd.).
R 1. 1 Sack Posen (45 Pfd.).
F W 2. 1 Sack Socken (55 Pfd.).
F L 865. 1 Fass Eisenwaaren (113 Pfd.).
P S & C 7119. 1 Korb Wein (44 Pfd.).
F & S 8651. $^1/_2$ Oxhoft Wein (255 Pfd.).
F W 1764. 1 Fass Oel (1280 Pfd.).
C M 505. 1 Colli Wollenwaaren (60 Pfd.).
H W C 57/60. 2 Fässer Wagenfett (263 Pfd.).
F E 530. 1 Kiste Zucker (32 Pfd.).
9 Broden Zucker.
E H 593. 1 Ballen Teppiche (30 Pfd.).
1 Hase (3 Pfd.).
No. 452. 1 Koffer (Gepäck).
1368. 1 Kiste Rosinen (69 Pfd.).
1 Sack Wäsche.
3 Broden Zucker.
K. 1 Broden Zucker (18 Pfd.).
S 593. 1 Kiste Claviaturen (56 Pfd.).
K 376. 1 Kiste Zündhölzer (137 Pfd.).
C K S 4551. 1 Kiste Aepfel und Pfeffernüsse (25 Pfd.).
T L 791. 1 Kiste Eisenwaaren (26 Pfd.).
L C 10. 1 Kiste Fleischwaaren (46 Pfd.).
S 77. 1 Kiste Esswaaren (36 Pfd.).
No. 277. 2 Stück Gepäck (60 Pfd.).
S G 22 502. 1 Fass Syrup (769 Pfd.).
S 1. 1 Pack Wollsäcke (233 Pfd.).
D L 12. 1 Koffer Kleidungsstücke mit br. Fell und oben 2 Leisten.
T 13. 2 Kochplatten (59 Pfd.).
B S 784. 1 Kiste Manufacturwaaren (56 Pfd.).
A G 0. 1 Sack Roggen.
A. 1 Gebind Butter.
G. 1 Koffer Kleidungsstücke.
1 buntgestreifte Reisetasche, ohne Griff und Schloss, oben zugenäht und versiegelt.

Verzeichniss

der fehlenden Güter auf den Stationen der **Hannoverschen Staatsbahnen** pro December 1870.

280. 1 Ballot Wollenwaare (28 Pfd.) fehlt in Harburg.
J L S W C 42. 1 Korb Tabak (46 Pfd.) fehlt in Northeim.
K 1930. 1 Ballen halbwollene Waaren (25 Pfd.) fehlt in Northeim.
W 9866. 1 Ballen Wollgarn (92 Pfd.) fehlt in Northeim.
G 3968. 1 Kiste Rosinen ($14^1/_2$ Pfd.) fehlt in Cassel.
L V 1856. 1 Kiste Papier (295 Pfd.) fehlt in Hannover.
1952. 1 Kiste Cigarren (84 Pfd.) fehlt in Achim.
A T. 1 Kiste zu einer Dreschmaschine gehörend fehlt in Elze.
B 154. 1 Pack Papier fehlt in Arenshausen.
728. 1 Ballot Leinen (34 Pfd.) fehlt in Bremen.
Feldschlösschen. 2 leere Fässer (94 Pfd.) fehlen in Minden.
Carl Erb Osnabrück. 1 Kiste trockenes Obst (47 Pfd.) fehlt in Minden.
H 167. 1 Kiste Eisenwaaren (175 Pfd.) fehlt in Osnabrück.
L H 6839. 1 Fass Wein (85 Pfd.) fehlt in Osnabrück.
T B 26/31 6 Pack Rohtabak (2157 Pfd.) fehlen in Minden.
B S 1498. 1 Korb eiserne Ketten (39 Pfd.) fehlt in Kreiensen.
L B 1585. 1 Ballen Watten (16 Pfd.) fehlt in Northeim.
S C 474. 1 Ballen Wollenwaaren (31 Pfd.) fehlt in Kiel.
H A 1615. 1 Ballen Wollenwaaren (32 Pfd.)
W & S 2069. 1 Sack Körbe (26 Pfd.)
D H 1506. 1 Fass Fische
c c 2726. 1 Kiste Wein (65 Pfd.)
1994. 1 Kiste Cigarren (103 Pfd.)
O G 1. 1 Kiste Schuhwaaren (250 Pfd.)
} fehlen in Cassel seit November 1870.

A. p. Kaiser Ferdinands- und Mähr.-Schles. Nordbahn 1. Januar 1871.

1 Sack Erdäpfel (84 Pfd.) von Nezamislitz fehlt in Wien seit 20. Septbr.
7 Stück Eichenpfosten, 15' lang 2½" stark. fehlt in Lundenburg seit August. Zur Verladung.
Klug. 6 Ballen Säcke (138 Pfd.) von Prerau fehlen in Marchegg seit 24. September. Zur Verladung.
No. II. 2 Bund Schaufeln (36 Pfd.) von Wien fehlen in Göding seit 12. October.
7 Stück weiche Bretter 2⁰ lang, 6¼" stark, 13" breit, von Stauding fehlen in Wischau seit 12. November.
MF 6. 1 Colli Manufactur (30 Pfd.) von Wagram fehlt in Lundenburg seit 11. December. Zur Verladung.
H S 13 711. 1 Ballen Wollwaare (105 Pfd.) von Brünn fehlt in Wien seit 2. December. Zur Ausfolgung.

Verzeichniss
der auf den Stationen der **Magdeburg-Leipziger Stammbahn** ultimo 1870 fehlenden Güter.

S H B 1748. 1 Kiste wollene Waaren (63 Pfd.) [Eilgut] von Magdeburg fehlt in Leipzig seit 15. August.
MH 615. 1 Ballen wollene Waaren (84 Pfd.) [Eilgut] von Leinefelde fehlt in Leipzig seit 28. August.
H 1313. 1 Bll. Kunstschlösser [Eilgut] von Emmerich fehlt in Leipzig seit 26. September.
H K 7480. 1 Kiste Wichse (17 Pfd.) vom Boden fehlt in Magdeburg seit 14. September.
F W M 985. 1 Kiste Spiegel (80 Pfd.) von Leipzig fehlt in Cöthen seit 30. September.
A H 817. 1 Fass Wein (526 Pfd.) von Minden fehlt in Leipzig seit 4. October.
D C. 8 Colli Ofentheile (175 Pfd.) von Magdeburg fehlen in Weissand seit 29. September.
D W 5319/20. 2 Pack Feldpostkasten (28 Pfd.) [Eilgut] von Magdeburg fehlen in Stassfurt seit 31. October.
K 1786. 1 Ballen baumwollene Waaren (28 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Leipzig seit 22. October.
H S 1203. 1 Ballen baumwollene Waaren (20 Pfd.) vom Boden fehlt in Halle seit 6. November.
H C S. 1 Fass Fische (10 Pfd.) [Eilgut] von Harburg fehlt in Leipzig seit 28. September.
R. 1 Kl. Fische (50 Pfd.) [Eilgut] von Lübeck fehlt in Halle seit 18. November.
J C B 5. 1 Kiste Tragantwaaren von Wolfenbüttel fehlt in Halle seit 20. November.
W 12. 1 Colli Salzkisten von Waldkirchen fehlt in Halle seit 21. November.
C K 42. 1 Ballen Tabak (161 Pfd.) [Eilgut] von Amsterdam fehlt in Leipzig seit 21. November.
G G. 1 Block Zinn (61 Pfd.) von Amsterdam fehlt in Leipzig seit 23. November.
F L 101. 1 Fass Mus (92 Pfd.) von Stassfurt fehlt in Schönebeck seit 27. November.
E G 1865. 1 Ballen Eisenwaaren (540 Pfd.) [Eilgut] von Deutz fehlt in Leipzig seit 4. December.
E S 2. 1 Fass Terpentinöl (361 Pfd.) von Hamburg fehlt in Leipzig seit 3. November.
M H 2566. 1 Kiste Strümpfe (139 Pfd.) [Eilgut] von Deutz fehlt in Halle seit 6. December.
C L 516. 1 Ballen Leim (5 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Stassfurt seit 3. December.
M L 17. 1 Bindekette von Peine fehlt in Schönebeck seit 30. November.
G W. 968. 1 Kübel Butter (38 Pfd.) [Eilgut] von Weissenfels fehlt in Magdeburg seit 10. December.
6374. 1 Ballen baumwollene Waaren (23 Pfd.) [Eilgut] von Magdeburg fehlt in Halle seit 13. December.
3842. 1 Fass Stärke (56 Pfd.) [Eilgut] von Halle fehlt in Cöthen seit 14. December.
M S 815. 1 Ballen Garn (36 Pfd.) [Eilgut] von Deutz fehlt in Leipzig seit 11. December.
H L 135. 1 Kiste Fleischwaaren (52 Pfd.) [Eilgut] von Wolfenbüttel fehlt in Halle seit 17. December.
R T 3109. 1 Ballen halbwollene Waaren (42 Pfd.) [Eilgut] von Mühlhausen fehlt in Cöthen seit 16. December.
1294. 1 Kiste Eisenwaaren (39 Pfd.) [Eilgut] von Gotha fehlt in Cöthen seit 16. December.
5314. 1 Kiste Droguen [Eilgut] von Wetzlar fehlt in Leipzig seit 18. December.
× 2. 1 Pack Puppenwagen [Eilgut] von Zeitz fehlt in Magdeburg seit 14. December.
J N 133 1 Kl. Fische (100 Pfd.) [Eilgut] von Wismar fehlt in Leipzig seit 16. December.
S V 3508. 1 Kiste Pflaumen (101 Pfd.) von Bremen fehlt in Halle seit 16. December.
J B 56 905. 1 Kiste Wäsche (32 Pfd.) [Eilgut] von Magdeburg fehlt in Stassfurt seit 24. December.
E R 70/2. 3 Colli Fische (112 Pfd.) [Eilgut] von Hamburg fehlen in Leipzig seit 21. December.
W D 5809. 1 Pack Bücher (7 Pfd.) [Eilgut] von Wesel fehlt in Leipzig seit 15. December.
G R 7188. 1 Fass Farbe (30 Pfd.) [Eilgut] von Magdeburg fehlt in Halle seit 24. December.
A R 32 864. 1 Kiste Kerzen (60 Pfd.) von Weissenfels fehlt in Magdeburg seit 8. December.
A R 25. 1 Kl. Min.-Wasser (50 Pfd.) [Eilgut] von Wetzlar fehlt in Leipzig seit 23. December.
9784. 1 Pack Gard.-Stangen (19 Pfd.) von Gnadau fehlt in Cöthen seit 22. December.
19. 1 Kiste Bleiwaaren (74 Pfd.) [Eilgut] von Auerbach fehlt in Magdeburg seit 24. December.
A S 65. 1 Ballen Bücher (32 Pfd.) [Eilgut] von Leipzig fehlt in Magdeburg seit 23. December.
A S 66. 1 Ballen Bücher (45 Pfd.) [Eilgut] von Leipzig fehlt in Magdeburg seit 30. December.
1 rohe Haut (64 Pfd.) von Harburg fehlt in Leipzig seit 27. December.
S A H 8422. 1 Kiste Weisswaaren (39 Pfd.) [Eilgut] fehlt in Leipzig seit 16. December.
E X C 7941. 1 Kiste Wein (313 Pfd.) [Eilgut] von Deutz fehlt in Leipzig seit 31. December.
AF 4371. 1 Fass Branntwein (504 Pfd.) vom Boden fehlt in Leipzig seit 6. December.
W 254. 1 Sack Heede (32 Pfd.) [Eilgut] vom Boden fehlt in Magdeburg seit 20. December.
3111/4. 4 Ballen Wolle (1206 Pfd.) von Mouscron fehlen in Leipzig seit 20. October.
W 8. 1 Koffer Kleider (55 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Stassfurt seit 31. December.
30. 1 Kiste Bleiwaaren (75 Pfd.) [Eilgut] fehlt in Leipzig.
4357. 1 Kiste Mineralien (20 Pfd.) fehlt in Leipzig seit 21. Decbr.

Halle-Casseler Eisenbahn. December 1870.

1 Stück birkenes Holz von Eisleben fehlt in Halle.
H C 1, 3. 2 Ketten, 2 Stränge, 2 Reitel fehlen in Halle.
L D 876. 1 Kiste Cigarren (9 Pfd.) ab Hannover fehlt in Halle seit 19. December 1870.
J K 4. 1 Korb Bücklinge (87 Pfd.) ab Minden fehlt in Halle seit 23. December 1870.
2262. 1 Kiste Citronen (27 Pfd.) ab Magdeburg fehlt in Eisleben seit 9. October 1870.
3 Stück eiserne Laternenböcke (8 Pfd.) ab Berlin fehlen in Eisleben seit 22. November 1870.
W K 380. 1 Fass Hufnägel (120 Pfd.) ab Wernshausen fehlt in Eisleben seit 17. December 1870.
W 12. 1 Stück Satzkiste von Waldkirchen fehlt in Eisleben seit 26. November 1870.
H C 5. 1 Decke, 3 neue Leinen fehlen in Eisleben seit 30. September 1870.
H C 15. 1 Decke fehlt in Eisleben seit 8. October 1870.
H C 14. 1 Decke fehlt in Eisleben seit 14. October 1870.
H C 20. 1 Decke fehlt in Eisleben seit 16 October 1870.
H C 7. 1 Decke fehlt in Eisleben seit 12. October 1870.
HF 36. 1 Ballen Hopfen (178 Pfd.) von Lichtenfels fehlt in Eisleben seit 8. November 1870.
H & G 2429. 1 Kiste Wein (67 Pfd.) von Bremen fehlt in Eisleben seit 24. December 1870.
H & K 1974. 1 Kiste Rosinen (28 Pfd.) ab Halle fehlt in Riestedt seit 4. December 1870.
B 11. 1 Kübel Butter (27 Pfd.) ab Halle fehlt in Riestedt seit 18. December 1870.
R R 534 1 Kiste Eisenwaaren (30 Pfd.) ab Kreiensen fehlt in Sangerhausen seit 30. November 1870.
H Luckey 5. 1 Privatdecke ab Marburg fehlt in Sangerhausen seit 11. December 1870.
F. 1 Pack Ringe (37 Pfd.) von Hannover fehlt in Sangerhausen seit 18. December 1870.
Roth I. 1 Stab Rundeisen (59 Pfd.) ab Magdeburg fehlt in Sangerhausen seit 22. September 1870.
L K 191. 1 Colli Riemen (31 Pfd.) ab Chemnitz fehlt in Nordhausen.
C W 5. 1 Kiste Webegeschirre (45 Pfd.) ab Dingelstedt fehlt in Nordhausen.
H C 85. 1 Wagendecke ab Cassel fehlt in Nordhausen seit 10. August 1870.
A G 2. 1 leeres Fass (60 Pfd.) von Berlin fehlt in Nordhausen seit 12. October 1870.
N&Co div. 3 leere Fässer (564 Pfd.) von Berlin fehlen in Nordhausen seit seit 22. October.
K 12 384/5. 2 Pack Papierwaaren fehlen in Wolkramshausen.
2 Stück Reifstäbe (46 Pfd.) ab Giessen fehlen in Leinefelde seit 21. December 1870.
L. 1 Sack Flachs (60 Pfd.) fehlt in Leinefelde.
J S 50. 1 Koffer fehlt in Leinefelde seit 27. December 1870.

D C 3447. 1 Ballen baumw. Waare (55 Pfd.) ab Berlin fehlt in Heiligenstadt seit 25. November 1870.
G Z 7962. 1 Kiste Kleider (124 Pfd.) von Dortmund fehlt in Heiligenstadt seit 29. December 1870.
K M 7625. 1 Kiste Hohlglas (137 Pfd.) ab Leipzig fehlt in Heiligenstadt seit 22. December.
H E 3. 1 Sack Pflaumen fehlt in Arenshausen.
⊖ 2867/8. 2 Fässer Spirituosen (85 Pfd.) von Nordhausen für Cassel fehlen in Arenshausen.

Kgl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.
1. Januar 1871.

L A 23. 1 Kiste Porzellan (20 Pfd.) fehlt in Berlin s. 30. Novbr. 1870.
E B H 4078. 1 Ballen Teppiche (92 Pfd.) fehlt in Berlin seit 4. December 1870.
C D 758. 1 Ballen Leder (63 Pfd.) fehlt in Berlin s. 4. December 70.
K K 24/25. 2 Kübel Butter (88 Pfd.) von Cosel fehlen in Berlin seit 15. December 1870.
S. 1 Sack Lumpen (331 Pfd.) von Guben fehlt in Berlin seit 24. December 1870.
1 Sack Wachholderbeeren (129 Pfd.) von Dzieditz fehlt in Berlin seit 29. December 1870.
V H E 741. 1 Ballen Wolle (208 Pfd.) von Berlin fehlt in Sommerfeld seit 8. December 1870.
E P S 4. 1 Ballen wollene Waaren von Guben fehlt in Sommerfeld seit 24. December 1870.
F 3386. 1 Fass Schmalz (122 Pfd.) von Stettin fehlt in Sorau.
AW 103. 1 Ballen Twist (31 Pfd.) von Ohligswald fehlt in Sorau.
B L 999. 1 Ballen Wollengarn (70 Pfd.) von Aachen fehlt in Sorau.
G H C 9497. 1 Ballen baumw. Waaren (43 Pfd.) von Grevenbroich fehlt in Sorau.
P D 2420. 1 Ballen Wolle (106 Pfd.) von Aachen fehlt in Sorau.
M. 1 Kiste Kleidungsstücke (30 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Hansdorf.
W N. 1 Sack Leinwand (14 Pfd.) von Hirschberg fehlt in Rauscha.
O S 6133/34. 2 Kisten Lichte (235 Pfd.) von der Potsdamer Bahn fehlen in Breslau.
(PJL) 2253. 1 Colli wollene Waaren (16 Pfd.) von der Potsdamer Bahn fehlt in Breslau.
E L 900. 1 Colli Cylinder (56 Pfd.) von Görlitz fehlt in Breslau.
G C 1109. 1 Fass Wein (363 Pfd.) von Giessen fehlt in Breslau.
Die Leine von dem O/S Plan No. 210 fehlt in Breslau.
Die Leine von dem O/S Plan No. 189 fehlt in Breslau.
R J 3405. 1 Bällchen Tuche (22 Pfd.) von Sommerfeld fehlt in Breslau.
M 29, 46, 49. 3 Colli unverpackter Kattun von Waldkirchen fehlen in Lauban.
△ 2, 26, 34. 3 Fass Petroleum von Görlitz fehlen in Hirschberg.

Oberschlesische Eisenbahn. December 1870.

(2) 5837. 1 Colli Saamen (35 Pfd.).
$^3/_4 \times ^1/_4$. 1 Bund Flacheisen (50 Pfd.).
K. 1 Ballen neue Säcke.
Z W P. 3 Colli Schienen (14 Ctr. 55 Pfd.).
$^1/_{16} \times ^1/_4$″. 1 Bund Bandeisen (50 Pfd.).
21′ lang. 1 Eisenbahnschiene.
E B 1548. 1 Fass Petroleum (3 Ctr. 19 Pfd.).
(L) 1872. 1 Ballen Korke (64 Pfd.).
U U 7140. 1 Rolle Tabak (16 Pfd.).
(Z) 3844. 1 Fässchen marinirte Fische (7 Pfd.).
N 1. 1 Pack Messingwaaren (44 Pfd.).
1 Bund Bandeisen (50 Pfd.).
G E 722. 1 Kiste Strumpfwaaren (80 Pfd.).
1 Theerplache.
⊖
Gebr. R 1330. 1 Ballen Tabak.
S R 4. 1 Ballen Felle (1 Ctr. 7 Pfd.).
6 Colli genietete eiserne Schieber incl. Röhren (32 Pfd.).
S R. 4 Ballen Lammfelle (1 Ctr. 7 Pfd.).
W B 94. 1 Ballen Schafwolle (4 Ctr. 66 Pfd.).
1 Fass Wagenfett (50 Pfd.).
K K 2. 1 Kiste Rosinen (32 Pfd.).
(GL W) 167/68. 2 Ballen Garn (17 Ctr. 26 Pfd).
H K 1. 1 Tonne Heringe.
T W 1148. 1 Kiste Spielkarten (31 Pfd.).

Kgl. Preussische Ostbahn. Pro December 1870.

S & W 391. 1 Bündel Kleider ($18^1/_2$ Pfd.) fehlt seit 3. December.
T W 148. 1 Kiste Spielkarten (31 Pfd.) fehlt seit 10. December.
(OP) 6233. 1 Kiste Weinstein (55 Pfd.) fehlt seit 4. December.
D 8388. 1 Fass Spirituosen (94 Pfd.) fehlt seit 13. December.
S 711. 1 Ballen Wollgarn (38 Pfd.) fehlt seit 15. December.
Gebr. E 16438. 1 Kiste Cigarren (129 Pfd.) fehlt seit 17. December.
H 2. 1 Kiste Kleider etc. (25 Pfd.) fehlt seit 21. December.
F S C 3809. 1 Kiste Zündhölzer (166 Pfd.) fehlt seit 22. December.

B L 14 372, 14 377. 2 Ballen baumw. Waaren (138 u. 51 Pfd.) fehlen seit 22. December.
S & B 6598. 1 Kiste (153 Pfd.) fehlt seit 24. December.
F HB 293. 1 Ballen Bücher (102 Pfd.) fehlt seit 25. December.
𝔉 5208. 1 Fass Wein (176 Pfd.) fehlt seit 24. December.
32 Colli Eisen (2347 Pfd.) fehlen seit 28. December.
L. 3 Ringe Bleidrath (300 Pfd.) fehlen seit 28. December.

Verzeichniss
der im Bereiche der **Betriebs-Commission zu Strassburg** am 20. December 1870 fehlenden Güter und Gepäckstücke.

H v. B. 1 Kiste Porzellanwaaren (150 Pfd.)
Gräfin Schulenburg. 1 Kiste Wäsche (36 Pfd.)
2 Colli Effecten und Wäsche (50 Pfd.)
F v. S. 1 Kiste Effecten und Wäsche (45 Pfd.)
Comandantur Leipzig. { 3 Koffer, 1 Reisesack, 2 Ballen } Effecten (380 Pfd.)
F v. H. 1 Kiste Wäsche und Effecten (48 Pfd.)
} von Chalons fehlen in Weissenburg.

Grottkau in Schles. Sanitäts-C. III. Corps. 1 Kiste Armaturstücke (28 Pfd.) von Nanzig fehlt in Weissenburg.
T S 335. 1 Kiste Apparate (300 Pfd.) von Nanzig fehlt in Weissenburg.
Dreifuss. 1 Pack Waaren von Strassburg fehlt in Weissenburg.
A K 44. 1 schwarzer Holzkoffer von Hagenau fehlt in Weissenburg.
Dessus H & C. 1 Kiste Champagner (140 Pfd.) von Rheims fehlt in Weissenburg.
E G 7. 1 Ballen Wäsche (25 Pfd.) von Rheims fehlt in Weissenburg.
G C R 100. 1 Kiste Militär-Effecten (200 Pfd.) von Chateau-Thierry fehlt in Weissenburg.
Krankenhaus-Verwaltung Nürnberg 150. 1 Kiste Montirungs-Stücke (70 Pfd.) von Chateau-Thierry fehlt in Weissenburg.
E B 18 R. 1 Pack Montirungs-Stücke von Chateau-Thierry fehlt in Weissenburg.
Frau Faulbaber. 1 Pack Kleider (46 Pfd.) von Brumath fehlt in Weissenburg.
K M 2. 1 Colli Montur von Epernay fehlt in Weissenburg.
Aron. 1 Koffer Kleider (30 Pfd.) von Nanzig fehlt in Weissenburg.
v. Blankenburg. 1 Koffer Kleider (25 Pfd.) von Nanzig fehlt in Weissenburg.
Steckemeyer Berlin. 1 Kiste Kleider (50 Pfd.) von Epernay fehlt in Weissenburg.
Art. Depot. Mainz I/III. 3 Kisten Gewehre etc. (1260 Pfd.) von Toul fehlen in Weissenburg.
J E 55. 1 Kiste Cigarren von Strassburg fehlt in Weissenburg. Von der Ladebühne verschwunden.
Major Poncet. 1 Koffer Kleider von Nanzig fehlt in Strassburg. Mit aufgebundenem Cavallerie-Säbel.
V B A 1. 1 Fass Montirungs-Stücke von Weissenburg fehlt in Strassburg.
B M 1407. 1 Fass Chlorkalk (618 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Saarburg.
B B 604/5 divers. 44 Colli Maschinentheile (7500 Pfd.) von Weissenburg fehlen in Wendenheim.
Rebmann Rev.-Verw. 1 Koffer Effecten (72 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Zabern.
Mugler. 1 Kiste Tabak (100 Pfd.) von Strassburg fehlt in Zabern.
H G I. Rhein. Landw.-R. 617. 1 Wagen Medicamente von Nanzig fehlt in Lüneville.
K H 1502. 1 Wagenachse, 1 Achsbuchse zu Wag. Hannov. 759 von Weissenburg fehlen in Lüneville.
Feld-Sanitäts-Comp. in Orleans. 10 Waffenröcke fehlen in Lüneville.

Nachweisung
der im Bereiche der **Eisenbahn-Betriebs-Commission zu Epernay** am 15. December 1870 fehlenden Güter.
Station Epernay.

G C 50/59. 10 Kisten Fleisch-Extract (13 Ctr. 14 Pfd.) von Pont à Mousson
39 Matratzen von Forbach.
39 Kopfpolster von Forbach.
39 wollene Decken von Forbach.
78 Leintücher von Forbach.
30. I.-Rgm. 1/15. 15 Ballen Hemden (16 Ctr. 65 Pfd.) von Forbach.
81. I.-Rgm. 1/10. 10 Ballen Hemden (14 Ctr. 40 Pfd.) von Forbach.
19. I.-Rgm. 1/15. 15 Ballen Hemden (18 Ctr. 85 Pfd.) von Forbach.
B B 61 I, II, III. 3 Kisten Kleider (11 Ctr. 48 Pfd.) von Pont à Mousson.
E K 1/3. 3 Ballen Decken (5 Ctr. 90 Pfd.).
M 6491. 1 Kiste Militär Effecten (1 Ctr. 30 Pfd.).
K H D 150/4. 4 Fass Militär-Effecten (9 Ctr. 40 Pfd.).
T 830/49. 20 Fass Militär-Effecten (46 Ctr. 68 Pfd.).
J R 68. 1 Kiste Werkzeug (2 Ctr. 25 Pfd.) von Frouard.
Bayer. I. Cuir.-Rgmt. 1 Fass Montur (5 Ctr. 20 Pfd.) von Weissenburg.
2. Armee-Corps Laz.-Res.-Depot. 4 Kisten Lazareth-Effecten (9 Ctr. 12 Pfd.) von Weissenburg.
S A 519, 1064. 2 Fässer Hufnägel (82 Pfd.) von Weissenburg.
Linien-Commission. 15 Kisten Telegraphen-Apparate (7 Ctr. 70 Pfd.) von Weissenburg.

No. 46. 1 leeres Oelfass von Chateau-Thierry.
26 Matratzen } von Nancy.
26 Decken }
100 Sack Roggenmehl von Chalons.
No. 7/16. 10 Kisten Apparat (7160 Pfd.) von Weissenburg.
Von Strassburg. Inhalt unbek. Nähere Angaben fehlen im Frachtbrief.
Epernay 10, 10, 8, 2, 12, 17, 23, 28. 8 Rollen Telegraphen-Papier (1 Ctr. 68 Pfd.) von Frouard.
28 Ctr. diverse Militär-Effecten.

Station Reims.

1 Wagen Gyps.
1 Wagen Gyps.
Schalming 6816. 1 Fass Desinfections-Pulver (100 Pfd.).
G L S 79. 1 Kiste Säure.
6 Fass Desinfections-Pulver (1200 Pfd.).
G L S 70. 1 Kiste Medicamente (10 Pfd.).
R H M D 20/60. 3 Fass Montirungsstücke (1470 Pfd.).
2 B 20/60. 1 Colli Kranken-Decken (174 Pfd.).
3 B 1. 1 Colli wollene Decken (170 Pfd.).
L B. 1 Tonne Czakots (244 Pfd.).
H Dr. P. 1 Tonne Leibbinden, Unterhosen (330 Pfd.)
10 Ballen wollene Decken (31 Ctr. 6 Pfd.).

PRIVAT-ANZEIGEN.

Für die Eisenbahnen im General-Gouvernement Elsass sollen

80 Stück Güterzug-Locomotiven,
2000 Stück offene Güterwagen,
4000 Stück Achsen mit Rädern

beschafft werden.

Unternehmungslustige werden aufgefordert, ihre Offerten

bis zum 11. Februar dieses Jahres

dem Büreau des Bundeskanzler-Amts, Wilhelmstrasse No. 74 mit der Aufschrift:

Lieferung von Eisenbahn-Betriebs-Material

zugehen zu lassen.

Die, die Lieferung betreffenden Bedingungen und Zeichnungen werden von dem ebengedachten Büreau auf schriftlichen Antrag gegen eine Kosten-Vergütung von 2 Thlrn. abgegeben.

Berlin, den 14. Januar 1871.

Das Bundeskanzler-Amt.
Eck.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 5.

Erscheint jeden Freitag.

Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes Commissionär:

Adolph Refelshöfer in Leipzig, an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.

Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins

1871.

Inserate werden à $1\frac{1}{2}$ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.

Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.

1800 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Elfter Jahrgang.

Leipzig, den 3. Februar 1871. (Schluss der Nummer: 2. Februar, Vormittags 11 Uhr.)

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

* **Vom Kriegsschauplatz.** Mit der am 28. Januar stattgefundenen Capitulation von Paris sehen wir endlich — Dank der Energie unserer obersten Kriegsleitung und Dank dem ausdauernden Heldenmuth der Deutschen Armee — das Ende dieses an Grossthaten Deutscher Tüchtigkeit beispiellos dastehenden Kriegs herannahen. Denn die Capitulation von Paris (welches sich auch in diesem Kriege wieder als das Herz Frankreichs erwiesen hat) brachte uns nicht nur gleichzeitig die Vereinbarung eines günstigen 3wöchentlichen Waffenstillstandes für ganz Frankreich, welcher bereits von der Delegation von Bordeaux als rechtsgültig anerkannt worden ist; diese Capitulation führte auch zur endlichen Berufung einer Französischen Nationalvertretung, von welcher zu erwarten steht, dass sie nach den furchtbaren Opfern, die den Franzosen der Krieg bereits gekostet hat und nachdem sämmtliche grossen Heere der Republik auf dem Felde geschlagen, vernünftigerweise möglichst rasch einen unseren gerechten Forderungen erfüllenden Frieden schliessen wird. Der Uebertritt der Bourbaki'schen Armee, diese Schlusscatastrophe, welche sich den Capitulationen von Sedan, Metz und Paris würdig anschliesst, ist ein so zerschmetternder Schlag für die Französische Kriegspartei, dass sie uns den Frieden auf Grund der Präliminarien, welche in Versailles ohne Zweifel bereits bei Feststellung des Waffenstillstandes und der Einberufung der Constituante besprochen worden sind, sichert. Deutschland darf daher schon jetzt den Preis seiner heroischen Anstrengungen als gesichert betrachten und sich der beispiellosen Erfolge freuen, welche der Geburts-Monat des Deutschen Reichs, der Januar 1871, ihm gebracht hat.

Vor allem kommt es jetzt darauf an, das mehr als 2 Millionen Menschen bergende Paris mit Lebensmitteln zu versehen, zu welchem Zweck Frankreichs Eisenbahnen und Englands Dampfschifffahrt in der nächsten Zeit sehr in Anspruch genommen sein dürften. Leider ist die Eisenbahnverbindung mit Deutschland für Güter durch die von uns bereits gemeldete Sprengung der Eisenbahnbrücke über die Mosel bei Fontenay durch Franctireurs sehr erschwert, über welche man nachträglich folgendes Nähere erfährt:

In der Frühe des 22. Januar überfiel eine reguläre, mit Chassepotgewehren ausgerüstete Bande Franctireurs[1] (ca. 250 Mann stark) die bei der kleinen Station Fontenay (9 Kilom. von Toul) stehende Stationswache (50 Mann von dem Landwehr-Bataillon Essen No. 57)

[1] Die Franctireurs scheinen speciell mit Zerstörung der in den Händen unserer Truppen befindlichen Eisenbahnen von Bordeaux aus betraut zu sein. Im Tornister eines im Departement Haute-Marne gefallenen Franctireurs fand sich ein kleines gedrucktes Heft mit Instructionen für die Franctireurs, besonders über Anweisungen, die Eisenbahnschienen aufzureissen und so zu legen, dass die Züge entgleisen müssen; zum besseren Verständniss waren mehrere Tafeln mit Zeichnungen beigefügt. Die Instruction war in Bordeaux gedruckt.

Ueber diesen Vorfall theilen wir aus einem Feldpostbriefe noch Folgendes mit:

Rheims, 23. Januar. Wir fuhren gestern Morgens $5\frac{1}{2}$ Uhr von Nancy ab; es war der gewöhnliche Postzug, der Abends in Lagny eintreffen soll. Zwischen den Stationen Leverdun und Fontenay kommt dem Zuge ein Landwehrmann vom 57. Regiment entgegen und ruft uns aus Leibeskräften Halt zu, weil Franctireurs die nächste Station Fontenay überfallen und die Besatzung, einen Vicefeldwebel und gegen 60 Mann überrumpelt hätten. Zum Glück fuhr der Zug sehr langsam, so dass er bald zum Stehen gebracht wurde. Darauf hiess es: „Alle Soldaten aussteigen.“ Es stiegen leider gar wenig aus, kaum 50 Mann, Reconvalescenten aus allen Regimentern und Truppentheilen. Es wurde rangirt, ein Hauptmann vom 46. Regiment übernahm das Commando über das Ganze, ein Premier-Lieutenant nahm das Gros, und ich mit 16 Mann die Avantgarde, später traten noch 8 Mann zu mir. — Es war kurz nach 6 Uhr, als die Expedition begonnen wurde und noch stockfinster, das Terrain sehr ungünstig; auf der rechten Seite der Bahndamm, die angeschwollene Mosel, auf der linken Seite ein bedeutender, bewaldeter und nach dem Bahndamm steil abfallender Höhenzug. Wir hatten uns kaum 1000 Schritt Fontenay genähert, als es zweimal hell aufblitzte; darauf zwei heftige Kanonenschläge, mit denen die Brücke bei Fontenay in die Luft ging. Der erste Bogen auf uns zu war vollständig zertrümmert. In dem Dorfe rechts von der Mosel, ungefähr noch 1000 Schritte von Fontenay, wurde Sturm geläutet, als man uns kommen sah. Wir hatten uns etwa auf 800 Schritt Fontenay genähert, als meine linke Seiten-Patrouille Feuer aus dem Dorfe erhielt. Wie die Katzen gingen meine Leute den steilen Abhang hinauf, und wir breiteten uns auf dem Höhenzuge aus, während das Gros langsam auf dem Fahrdamme vorging. Als ich von dort aus bemerkt werden konnte, wurde die Glocke angeschlagen, was schleunigst im Nachbardorfe Gondreville wiederholt wurde. Das Feuer wurde lebhaft — wir avancirten rasch in den Weinbergen über Mauern, die die Berge umgaben, hinweg. Ich suchte das Dorf in der linken Flanke zu umgehen, hierauf zogen die Franctireurs an der Mosel entlang unter stetigem Feuer auf Gondreville ab. Ein Soldat vom 107. Regiment verwundete einen Mann, den aber seine Kameraden mit fortnahmen. Ich wurde durch die Weinberge und die vielen Mauern sehr aufgehalten, so dass wir dem Feinde nichts anhaben konnten. Ich suchte noch das Terrain bis an die Mosel ab, kam an die zerstörte Brücke, die regulär gesprengt war, was bewies, dass die Bande einen Sachkundigen bei sich gehabt hat. Etwa 100 Schritt weiter fand ich einen von der 57er Landwehr, die in Fontenay den Bahnhof besetzt gehalten hatte. Der Mensch sah schrecklich aus, vollständig geplündert bis auf Rock und Hose, hatte man ihm den Hals aufgeschnitten, noch mehrere Stichwunden versetzt und das rechte Ohr weggeschnitten. Zwei Verwundete, die noch im Dorfe aufgefunden wurden, waren ebenfalls furchtbar zugerichtet. Ein Detachement Infanterie kam aus Toul zu Hülfe, das Dorf Gondreville, worin sich noch einige Franctireurs festgesetzt hatten, wurde genommen. Es wurden ausser zwei Franctireurs,

und sprengte nach deren Ueberwältigung (als gerade der gewöhnliche Postzug von Nancy heranbrauste, welcher noch rechtzeitig durch einen Landwehrmann gewarnt wurde) die erwähnte Brücke, welche etwa 2 Kilom. vom Bahnhof Fontenay (da wo die Bahn von Nancy aus westwärts zunächst auf dem rechten Ufer der Mosel laufend auf das linke Ufer übergeht) liegt. Die Brücke hat 6 Strompfeiler, von denen der erste diesseitige, zwei Bogen tragende gesprengt worden ist. Der Pfeilerkopf und die Bekrönung ist etwa 15 Schritte flussaufwärts geschleudert worden und ragte am Tag nach der Sprengung noch aus dem an dieser Stelle etwa 8 Fuss tiefen Strom hervor, während die übrigen Trümmer resp. Mauer- und Brückenreste zwischen dem Lande und dem nächsten Strompfeiler lagen und zum Theil etwa 4 Fuss aus dem Wasser hervorragten. Da auf der Sprengseite der Fluss todtes Wasser ist, also keine Strömung hat, wird man die Lücke einfach zuschütten. An der Wiederherstellung dieser Brücke wird seit dem 23. Januar von einer Eisenbahn-Feldabtheilung mit dem nöthigen Material Tag und Nacht gearbeitet und ist unter Herstellung eines Nothüberganges über den Fluss und Einrichtung eines Landfuhrdienstes zwischen Toul und Fontenay der Eisenbahn-Personen- und Post-Transport theilweise bereits wieder hergestellt.[2] Neuesten zuverlässigen Nachrichten zufolge sind die Arbeiten zur interimistischen Wiederherstellung der Brücke so weit vorgeschritten, dass auf einem Geleise schon am 31. Januar Postzüge darüber geschoben werden konnten und die vollständige Fahrbarkeit auf beiden Geleisen zum 4. Februar zu erwarten steht. Als Strafe dieses Frevels, bei welchem mehrere unserer Landwehrmänner auf grausame Weise ums Leben gebracht sind, wurde nicht nur das Dorf Fontenay abgebrannt, sondern auch Lothringen eine Contribution von 10 Millionen Francs auferlegt, welche mit Strenge eingetrieben werden soll. — Gegen neuerliche Versuche, den Bahnbetrieb im Elsass zu stören, wurden die Mitführung Französischer Geisseln (insbesondere Eisenbahnbeamten der betreffenden Strecke wieder angewendet)[3].

welche beide, als sie ausreissen wollten, durch Schüsse in die Beine schwer verwundet worden waren, noch der Maire und der Schullehrer, sowie die Bewohner einer Mühle von uns mitgenommen. Der Maire musste eigenhändig dem Landwehrmanne das Grab graben. Ich vernahm einen der verwundeten Franctireurs, einen Savoyarden, der aussagte, dass die Bande zum Corps Garibaldi's gehört habe. Sie seien zwei Tage vorher aus der Festung Langres aufgebrochen. Die Zahl der Franctireurs mag sehr übertrieben angegeben worden sein; immerhin muss jedoch der Trupp stark gewesen sein, da das Detachement in Fontenay von ihm aufgehoben wurde. Wir mussten nun nach Nancy zurück. Die Verwunderung war gross, da man dort erzählt hatte, der ganze Zug sei in die Mosel gegangen und alle Passagiere seien geplündert und gefangen worden. Meinen Weg musste ich nun von Metz aus über Thionville, Sedan, Montmédy, Mézières, Rethel fortsetzen, und ich kann von Glück sagen, dass ich ohne weiteren Zwischenfall in Rheims angelangt bin, da gestern schon wieder bei Mézières ein Zug entgleist war. — Für den Wehrmann, der dem Zuge entgegenkam und uns Alle vor einem plötzlichen Tode rettete, ist gesammelt worden.

[2] Die Eisenbahn-Betriebs-Commission zu Nancy macht unterm 20. Januar bekannt, dass wenn auch in Folge der durch Unterbrechung der Bahn bei Fontenay herbeigeführten Betriebsstörung vom 27. d. Mts. ab der Postzug No. 1 und 2 zwischen Nancy und Epernay bis auf Weiteres nicht abgelassen werde, doch der Postzug No. 3 und 4 auf der Strecke Nancy-Lagny in der Weise befördert werde, dass Postzug No. 3 in Nancy Vorm. $5_{,30}$ abfahrend, in Fontenay um $6_{,20}$ Vorm. eintreffe, während Postzug 4 von Lagny $4_{,45}$ Vorm. abfahrend und $2_{,43}$ in Toul eintreffe. Von Fontenay nach Toul und umgekehrt werden Passagiere, Bagage und die Post mittelst Landfuhrwerk befördert. Postzug 3 fährt dann in Toul $10_{,20}$ Vorm. ab und kommt in Lagny $10_{,15}$ Abds. an, während Postzug 3 von Fontenay um $6_{,45}$ Abds. abfährt und in Nancy um $7_{,45}$ Abds. eintrifft, zum Anschluss an den dort $8_{,15}$ Abds. nach Deutschland abgehenden Postzug.

Durchgehende Billets werden wie bisher verkauft und geschieht die Ueberführung per Landfuhrwerk zwischen Fontenay und Toul in beiden Richtungen auf öffentliche Kosten.

Zum Zweck der Ueberführung des gesammten Inhalts der Postzüge No. 3 und 4 von Fontenay nach Toul und umgekehrt, stellt der Festungs-Commandantur in Toul für den Postzug 3 Morgen $5^1/_2$ Uhr auf dem Bahnhof Fontenay resp. für den Postzug 4 um $2^1/_2$ Nachm. auf dem Bahnhof Toul 50 Fuhrwerke, von denen 15 zur Beförderung von Personen geeignet sind, zur Ueberführung des gesammten Inhalts der Postzüge bereit.

Die betreffenden Eisenbahn- und Post-Beamten haben die Umladung in kürzester Frist zu bewirken und die etwa nöthige Arbeitshülfe bei dem Bahnhofs-Commandanten zu requiriren.

Nach beendigter Umladung fährt der Convoi geschlossen nach dem Bahnhof Toul resp. Fontenay und wird von den Eisenbahn- und Post-Beamten wiederum in kürzester Frist in den dort bereit stehenden Postzug umgeladen. Etwa nöthige Arbeitshülfe wird auch hier bei dem Bahnhofs-Commandanten requirirt.

Die militärische Beaufsichtigung und Begleitung des Convois wird Seitens der Festungs-Commandantur in Toul angeordnet.

[3] Die betreffende Bekanntmachung des Grafen Luxburg, Präfecten des Niederrheins, aus Strassburg vom 22. Januar lautet:

Verschiedene durch Zengen festgestellte Versuche, den Bahnbetrieb auf der Strecke Wasselnheim-Molsheim-Barr durch Aufheben der Schienen, Legen von Holz auf die Schienen etc. zu stören, haben das General-Gouvernement im Elsass veranlasst, zu bestimmen, dass fortan auf allen zwischen diesen Orten gehenden Zügen Geisseln auf den Locomotiven mitgeführt werden; hierzu werden vorzugsweise die früheren Französischen Eisenbahnbeamten dieser Strecke, welche nicht mehr in Function und auch nicht ausgewiesen sind, verwendet. Ich bringe diese Anordnung mit dem Beifügen zur öffentlichen Kenntniss, dass alle Gemeinden die durch ihre Markungen führenden Bahnstrecken gegen Störungsversuche durch fortgesetzte Bewachung der Bahnstrecken zu schützen und für die in ihren Markungen verübten Beschädigungen zu haften zu haben.

Ebenso wie die Linie Nancy-Paris ist auch die Linie Blesme-Chaumont-Chatillon-Corbeil-Orléans durch Frantireurs unsicher gemacht, indem am 25. d. M. der Bahnhof Briénon zwischen Nuits und Sens auf dieser von Franctireurs überfallen wurde, bei welcher Gelegenheit der als Vorsteher der Station Briénon fungirende Stations-Assistent Stölze von der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn in treuer Erfüllung seiner Berufspflicht den Tod fand.

Neben diesen Eisenbahnstörungen haben wir aber auch heute erfreulicherweise von der Wiederherstellung des Betriebs auf occupirten wichtigen Französischen Eisenbahn-Linien zu berichten.

Von besonderer Wichtigkeit ist die Wiederherstellung des Verkehrs auf der Eisenbahnlinie von Metz über Mézières nach Rheims[5] zum Anschluss an die Eisenbahn von Rheims über Soissons nach Dammartin resp. Paris (auf welcher Route die Eisenbahn-Posttransporte via Saarbrücken befördert werden), welche zum Glück unmittelbar vor der Unterbrechung der Linie Nancy-Paris (am 21. Januar) erfolgte, so dass die Proviant- und Munitions-Transporte für unsere Armee in Westen eine ununterbrochene Eisenbahnverbindung mit Deutschland behielten.

Auch wurde, nachdem von der zweiten Feldeisenbahn-Abtheilung unter Leitung ihres Chefs, des Bauraths Wex, die Bahnstrecken Chartres-Le Mans und Le Mans-Conlie Lager hergestellt worden sind, am 28. d. mit Hülfe von 5 in Le Mans vorgefundenen und wieder brauchbar gemachten Locomotiven zwischen Versailles und Le Mans ein regelmässiger Betriebsdienst eröffnet.

Wie aus Versailles vom 29. Januar gemeldet wird, werden 3 Eisenbahnlinien behufs Verproviantirung von Paris geöffnet, die nach Orléans, nach Nemours (es ist das die Linie, welche weiter über Moret und Montargis nach Gien und Nevers nach Süden läuft) und nach Le Mans, welche am 3. Februar weiter voraussichtlich bis Bordeaux fahrbar sein soll, an welche sich als Querlinie die Bahn nach Alençon anschliesst, welche weiterhin über Caen zu den Häfen Trouville, Honfleur, Cherbourg etc. führt. Desgleichen soll die Verproviantirung via Dieppe, mittelst Seine und Marne, sowie mittelst der von Südwesten nach Paris führenden Strassen geschehen.

Der Verkehr auf der Französischen Nordbahn soll auch in wenigen Tagen wieder eröffnet werden, jedoch wird die Wiederherstellung des Eisenbahnverkehrs mit Paris mindestens eine Woche dauern.

Norddeutsche Briefe.

(Vom Berliner Eisenbahn-Actienmarkte. Wiedereröffneter Eil- und Frachtgut-Verkehr. Saalbahn. Nossen-Freiberg-Brüx. Neurode-Schweidnitz. Erweiterung des Liegnitzer Bahnhofs. Saarbrücker E. Alsfeld-Hersfeld. Neumünster-Tönning.) Ostfriesische Eisenbahnprojecte.)

** Berlin, 29. Januar. Der Umschwung der politischen Verhältnisse in Folge der im Laufe der vergangenen Woche begonnenen und jetzt zum Abschluss gekommenen Capitulation von Paris hat auf die Börse nur einen sehr schwachen Einfluss geübt. Kaum dass die im engsten Sinne als Speculationspapiere zu bezeichnenden Effecten in eine lebhaftere Bewegung gerathen sind. Die Eisenbahnwerthe lassen von einer solchen bis jetzt noch wenig wahrnehmen. In der abgelaufenen Woche hatten nur Bergisch-Märkische grösseres Geschäft. Anfänglich in Folge der neuen Emission von 10 Mill. Thalern in weichender Richtung; später war die Haltung fester, da die Börse die mit den neuen Strecken sich voraussetzlich steigernde Rentabilität und die mit der Erhöhung des Stammcapitals eintretende Verminderung der Steuer in Betracht zog. Auch Köln-Mindener fanden, angeregt durch die günstigen December-Einnahmen, gute Käufer. Auch der Hessischen Ludwigsbahn wandte sich mehr Beachtung zu. Von den leichten Actien fanden Mastrichter und Rhein-Nahe-

[4] Leider hat auf dieser Route, wie aus Virton gemeldet wird, am 25. Januar ein Zusammenstoss im Tunnel von Montmédy stattgefunden. Der erste Wagen, der Gefangene von der Faidherbe'schen Armee enthielt, wurde zerstört und 7 Französische Officiere und 3 Preussen wurden getödtet.

[5] Auf dem bereits lange vorher fertiggestellten Stück dieser Eisenbahn-Route Mézières-Paris wurde übrigens der Belagerungstrain zu der am 21. Januar gegen die Forts von St. Denis verwendeten Batterien von Mézières hergebracht. Man brachte dieselben auf der Bahn bis Villers-le-Bel, und von dort schaffte man in den beiden letzten Nächten die Geschütze in die Emplacements, welche in aller Stille schon vor mehr als einer Woche zu ihrem Empfange hergerichtet worden waren.—Bei dieser Gelegenheit wollen wir auch noch nachträglich erwähnen, dass die wiederhergestellte Bahn nach Laon und La Fère wichtige Dienste zur Entscheidung der Schlacht bei St. Quentin geleistet hat, indem auf ihr die zum 4. Armeecorps gehörende 16. Brigade, bestehend aus dem 66. und 87. Regimente, nach St. Quentin zur Verstärkung des Generals v. Goeben rechtzeitig herbeigeführt wurde.

Absatz, jedoch nur in beschränkter Ausdehnung. Potsdamer wurden durch einige Verkäufe gedrückt, Anhalter, Freiburger, Rechte Oder- schliessen höher, für Märkisch-Posener und Halle-Sorauer, namentlich für deren Stammprioritätsactien, zeigte sich mehr Vertrauen, das zum Theil in erheblich bessern Coursen Ausdruck gewann. In Prioritäts-Obligationen war das Geschäft schwächer als in den vorangegangenen Wochen, wesentlich in Folge der neuen Emission Norddeutscher 5proc. Schatzanweisungen. Der durch diese erzeugte Geldbedarf veranlasste Realisirungen und schwächte andererseits die Kauflust. Bemerkenswerth ist der in dieser Woche stattgefundene Verkauf eines namhaften Posten Tilsit-Insterburger Stammactien zum Course von 21 Proc.

Einem Circular an die Speditionshäuser zufolge eröffnete die Rheinische Bahn gestern ihren Verkehr für Eil-, Fracht und Ladungsgüter wieder, nur werden nach Bingerbrück loco und Coblenz loco ganze Ladungen nicht angenommen. Kohlen, Coaks, Salz und Armeebedürfnisse können aber auch in Ladungen nach jenen Stationen gehen. Ladungen, deren Annahme auf der Köln-Mindener Bahn für die eigenen Stationen nicht gestattet ist, können auch nicht für Rheinische Stationen übernommen werden. Der Versand von Gütern nach dem Grossherzogthum Luxemburg ist nur gegen Revers gestattet.

Auf der Rhein-Nahe- und auf der Saarbrücker Bahn ist der gesammte Privat-, Eilgut- und Frachten-Verkehr eingestellt. Befördet werden jedoch: Dienstgut für Eisenbahnen und Behörden, Kohlen, Coaks, Brennholz, Roheisen, Erze, Salz, Milch, Kartoffeln, Glasursand für Glashütten, Kalksteine, Masse (zubereitete Erde), Erze zur Fabrikation von feuerfesten Steinen, Cerealien und Hülsenfrüchte.

Nach Bingen loco, nach Winden, Schaidt und Weissenburg loco, sowie über Forbach hinaus ist der gesammte Eil- und Frachtgut-Verkehr eingestellt. — In südlicher Richtung über Giessen hinaus wird wieder befördert: Eilgut, Dienstgut, Dienstkohlen und Militärgut.

In einer am 14. k. Mts. zu Jena abzuhaltenden Versammlung der Actionäre der Saal-Eisenbahn soll der Nachweis über die stattgehabte Zeichnung des gesammten Grundcapitals und über die erfolgte Einzahlung von 10 Proc. desselben erfolgen. Gleichzeitig soll der Aufsichtsrath constituirt und über einige auf Abänderung der Statuten gerichtete Anträge Beschluss gefasst werden.

Einer Mittheilung des Sächs. Wochenbl. zufolge sind in Bezug auf den Bau einer Eisenbahn von Nossen nach Freiberg und von dort weiter an die Böhmische Grenze vorläufig Verabredungen mit der betreffenden Böhmischen Gesellschaft getroffen worden. Diese würde den Bau von der Grenze bis nach Brüx herstellen. Bei Brüx würde die Bahn in die Prag-Duxer einmünden.

Mit Beginn günstiger Witterung sollen die Vorarbeiten zu der projectirten Linie Neurode-Schweidnitz in Angriff genommen werden. Ein Theil der Strecke dürfte auf das Terrain der Anlageprojecte der Schles. Gebirgsbahn fallen, mithin dem neuen Projecte hierdurch die Vorarbeiten erleichtert werden.

Nach dem dem Abgeordnetenhause vorgelegten Eisenbahn-Etat würde die Niederschlesisch-Märkische Bahn zum Umbau resp. zur Erweiterung des Liegnitzer Bahnhofes einen Beitrag zu leisten haben, der pro 1871 auf 50 000 Thlr. präliminirt ist. Den递 Haupttheil der Kosten hat die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Gesellschaft zu tragen.

Einer officiellen Aufstellung zufolge hat die Staatsbahn Trier-Wasserbillig-Saarbrücken-Forbach-Neunkirchen im Jahre 1870, zum ersten Mal seit dem Beginn ihres Betriebes, eine rückgängige Einnahme-Bewegung gehabt. Die Gesammt-Einnahme beträgt 1870: 1 963 656 Thlr. gegen 2 036 817 in 1869. Dagegen hatte die Rhein-Nahebahn im Jahre 1870 eine Gesammt-Einnahme von 1 267 780 Thlr. gegen 965 083 Thlr. in 1869. Uebrigens hat die Nahe in Folge des eingetretenen Thauwetters den Damm der Rhein-Nahe-Eisenbahn bei Kirn derart unterspült, dass die Bahnzüge zum Theil gehemmt wurden. Es scheint jedoch eine Ausbesserung des Schadens rasch bewirkt zu sein.

Die von der Oberhessischen Eisenbahngesellschaft bei der Grossh. Hessischen Regierung nachgesuchte Concession für eine Bahn von Alsfeld nach Hersfeld ist zwar an sich zugesagt worden, jedoch mit dem Beifügen, dass die gleichzeitig nachgesuchte Staatssubvention oder Zinsengarantie nicht in Aussicht gestellt werden könne.

Für die bereits in No. 2 Seite 15 erwähnte Bahn von Neumünster über Heide nach Tönningen ist im Anfange der vergangenen Woche vom Handelsminister die Erlaubniss zur Vornahme der Vorarbeiten ertheilt worden. (Siehe auch die weiter unten folgende betreffende Correspondenz. Die Red.)

Die verschiedenen Pläne, mit denen man sich in Ostfriesland beschäftigte, und welche die Herstellung einer Küstenbahn von Emden oder von Norden oder von Aurich über Wittmund zum Anschluss an die Bahn von Sanden nach Jever bezwecken, werden in der Ostfriesischen Presse wieder discutirt.

∸ **Secundäre Bahnen in Schleswig-Holstein.** Der Handelsminister hat einem Comité in Neumünster, welches von den betreffenden Gemeinden gewählt war, Concession zur Vornahme der Vorarbeiten für eine secundäre Bahn mit normaler Spurweite von Neumünster, dem Knotenpunct der Schleswig-Holsteinischen Bahnen, über Heide nach Tönning ertheilt.

Die Bahn wird etwa 11 Meilen lang und bis an die Eider, der Stadt Tönning gegenüber gehen. Hier soll keine Brücke gebaut werden, da dieselbe einen enormen und unverhältnissmässigen Kostenaufwand von etwa 300 000 Thlr. erfordern würde, sondern wird die Anlage einer Dampffähre, welche bereits früher für gewöhnlichen Wagenverkehr projectirt war und jetzt entsprechend verstärkt werden soll, beabsichtigt.

Der mit Leitung der Arbeiten betraute Ingenieur der Altona-Kieler-Bahn, Wollheim, hat nach einem generellen Projecte die Kosten auf etwa 90 000 Thlr. pro Meile festgestellt. Da nach den vorliegenden Erfahrungen und Erhebungen ein grösserer Ertrag als 12 000 Thlr. pro Meile kaum zu erwarten stand, so musste von Erbauung einer Hauptbahn, wie vorerst beabsichtigt, abgesehen werden; eine secundäre Bahn mit oben angegebenem Anlagecapital würde sich aber unter Berücksichtigung, dass sie mit 5—6000 Thlr. pro Meile sehr gut betrieben werden kann, angemessen verzinsen.

Trotz der nicht unerheblichen Erdarbeiten soll die Steigung von 1 : 80 nicht überschritten werden; Curven unter 500 Meter kommen nicht vor. Das Gewicht der Schienen bei gewöhnlichem Oberbau mit hölzernen Querschwellen ist auf 22 Kil. pro Meter angenommen; jedoch steht zur Ueberlegung, ob nicht das Hartwich'sche System, welchem eine Zukunft auch für secundäre Bahnen nicht abzusprechen sein dürfte, mit Schienen von 25 Kil. pro Meter zur Anwendung gebracht werde.

Wagenmangel der Deutschen Eisenbahnen betreffend. In Ausführung eines Beschlusses vereinigter Eisenbahn-Verbände hat auf Einladung der Königl. Eisenbahn-Direction zu Wiesbaden am 29. December v. J. in Mainz eine Zusammenkunft von Vertretern der dem Kriegsschauplatze zunächst belegenen Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen stattgefunden, deren Bemühen es gewesen, die eigentlichen Ursachen des gegenwärtigen Wagenmangels auf den Deutschen Bahnen genau festzustellen und Vorschläge zur Abhülfe desselben zu machen. Letztere sind bereits bei der Executiv-Commission Behufs Prüfung und thunlichster Berücksichtigung in Vorlage gebracht.

Uebereinkommen, die militärischen Transporte auf den Eisenbahnen betreffend. Nachdem schon seit längerer Zeit zwischen den Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen Verhandlungen wegen Einführung eines einheitlichen Verfahrens bezüglich der Expedition von Truppen und Armeebedürfnissen, sowie der Abrechnung über solche Transporte und Herstellung einer sicheren Controle gepflogen worden, hat am 5.—7. Januar d. J. zu Hannover eine Commission, bestehend aus Deputirten der Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft, der Königlichen Direction der Main-Weser-Bahn, des Directoriums der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft, des Directoriums der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft und der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Wiesbaden, einen Entwurf eines

„Uebereinkommens, die militärischen Transporte auf den Eisenbahnen betreffend",

ausgearbeitet.

Diesem Entwurf hat die Königliche Eisenbahn-Direction zu Wiesbaden, welche resp. deren Herr Vertreter den Vorsitz in der Commission geführt, den sämmtlichen Eisenbahn-Verwaltungen Deutschlands mit dem Ersuchen um Annahme mitgetheilt. Der Termin für die Abgabe der Erklärungen ist auf den 6. Februar c. festgesetzt und wird event. demnächst die Königliche Eisenbahn-Direction zu Wiesbaden den Druck des Uebereinkommens veranlassen.

Personalnachrichten.

Preussen. Der Locomotivführer Schmidt II. aus Saarbrücken erhielt unterm 28. v. M. das eiserne Kreuz II. Cl. am weissen Bande, weil er vor etwa 2 Monaten einen von Bar le Duc aus das Gefälle herunter echappirten Wagenzug mit seiner Maschine einholte, die Nothketten mit Gefahr seines Lebens auf der Bufferhülse reitend einhängte und so die Wagen nach der Station zurückbrachte.

Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn. Herr Dr. E. Rosenberg in Cottbus ist zum Vorsitzenden und Herr Commerzien-Rath F. Zschille in Grossenhain zum Stellvertreter des Vorstandes für das Jahr 1871 gewählt worden.

Bayerische Staatsbahnen. Die Trennung des Post- und Eisenbahndienstes in Ingolstadt und bezw. die Einrichtung einer Post- und einer Bahnverwaltung daselbst wurde genehmigt und zum Postverwalter in Ingolstadt der Bahnamtsverwalter bei dem Post- und Bahnamte Fürth, Friedrich Carl Stummvoll ernannt, zum Bahnverwalter daselbst der Official bei der Generaldirection der Verkehrs-Anstalten (Betriebsabtheil.) Aquilin Schmitt befördert und der bisherige Vorstand der Post- und Bahnverwaltung Ingolstadt, Adalbert Grimm, als Bahnamtsverwalter zum Post- und Bahnamte Fürth berufen. — Der Abtheilungsmaschinenmeister bei der Betriebswerkstätte Aschaffenburg, Otto Perzl wurde zur Centralwerkstätte Würzburg und der Abtheilungsmaschinenmeister bei der Centralwerkstätte Würzburg Adolph Haindl zur Betriebswerkstätte Aschaffenburg versetzt.

Ausland.

⊙ **Schweiz. Romanshorn-Constanz.** Nachdem der Vertrag

wegen Anschlusses der Seethalbahn bei Constanz abgeschlossen ist, werden bereits die Bauten vermessen. Die Herstellung des Bahndamms muss am 1. August, die Bahn selbst bis zum 1. Januar k. J. fahrbar gemacht sein. Die Strecke von Romanshorn nach Constanz wird pro Kilom. auf nur 149 000 Fr., im Ganzen auf 2 600 000 Fr. zu stehen kommen. Die Nothwendigkeit, die Schienen als Eilgut beziehen zu müssen, erfordert einen Mehraufwand von 25 000 Frcs.

— *r* — England. (Bestimmungen betreffend Viehtransport auf Eisenbahnen.) Bezüglich des Viehtransportes auf Eisenbahnen sind in England neuerdings folgende Bestimmungen erlassen worden. Es soll vom 1. December 1870 ab jeder Zug, in welchem Thiere auf einer Eisenbahn befördert werden, mit Federpuffern und der Boden, auf welchem die Thiere stehen, mit Latten oder geeigneten Fusshaltern versehen sein. Kein Waggon darf überfüllt sein und müssen die Thiere zum Ruhen ausreichenden Platz in demselben haben. Vom 14. November bis 14. April ist es verboten, frisch (innerhalb 60 Tagen) geschorene Schafe in offenen Waggons zu transportiren, vielmehr müssen die Wagen gut eingedeckt und mit Ventilatoren versehen sein. Alle Räume auf den Eisenbahnen und Schiffen, in welchen Vieh transportirt wurde, müssen, ehe sie andere Thiere aufnehmen, ausgefegt, dann mit Wasser abgewaschen und sollen stets mit einer Tünche von frisch gebranntem Kalk angestrichen werden. In dieser Tünche werden überdies auf eine Gallone Kalkwasser eine Fünftelpinte Carbolsäure oder 4 Unzen frischer Chlorkalk unmittelbar vor dem Gebrauche gemengt. Desgleichen müssen alle Gegenstände behandelt werden, mit welchem die Thiere in Berührung gekommen sind.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen.

14. Februar Saal-Eisenbahn-Gesellschaft zu Jena.

Einzahlungen.

Altenburg-Zeitzer-Eisenbahn. Die fünfte Einzahlung auf die nicht bereits voll eingezahlten Stammactien dieser Gesellschaft ist ausgeschrieben und die Zeichner solcher Actien aufgefordert, die Einzahlung von zehn Thalern auf jede Actie mit 9 Thlr. $22^1/_2$ Sgr. baar und $7^1/_2$ Sgr. durch Anrechnung 5procentiger Zinsen für die bereits geleisteten Einzahlungen der Hauptcasse Herrn Banquier Otto Lingke in Altenburg oder bei Herrn J. F. A. Zürn in Zeitz, oder Herrn Advocat Reinhold Wagner in Meuselwitz, bei Vermeidung der in § 16 der Statuten gedrohten Nachtheile, einer Conventionalstrafe von 10% der versäumten Einzahlung u. s. w., bis spätestens zum 1. März 1871 zu leisten.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
—	zu Wien	Kais. Elisabethb.	69 200 Ctr. Schienen und 1650 Ctr. Wechselspitzschienen	—
7. Febr.	zu Wiesbaden	Nassau. B.	266 Gussstahlbandagen	—
10. „	zu Wien	Kaiser Franz Josefb.	Erdarbeiten Flügelbahn Absdorf-Krems	—
15. „	zu Hannover	Hannoversche E.	Materialien-Abgänge etc.	58
15. „	zu Wien	Kais. Elisabethb.	Wagenbestandtheile	—
15. „	zu Thorn	Thorn-Insterburger E.	10 303 Cubfss. Eichen- und 11 785 Cbfss. Kiefernholz	—
16. „	zu Hannover	Hannoversche E.	Tragfedern	58
22. „	zu Breslau	Oberschlesische E.	Kleineisenzeug	61
27. „	zu Cassel	Elm-Gemündener E.	Maurer-Arbeiten	58

OFFICIELLER ANZEIGER.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es sollen die gegenwärtig auf den Bahnhöfen zu Hannover, Göttingen und Bremen lagernden alten Materialien, als:

circa	266	Centner	altes Kupfer,
„	80	„	altes Messing,
„	770	„	altes Eisenblech,
,	2700	„	altes Schmiedeeisen,
„	3150	„	altes Gusseisen,
„	800	„	alten Feder- und Gussfederstahl,
„	40	„	alten Werkzeugstahl,
„	2800	„	Drehspäne von Eisen und Stahl,
„	75	„	alte schmiedeeiserne Siederöhren,
„	550	„	alte Radreifen und Unterreifen von Eisen, resp. Puddelstahl und Gussstahl,
„	276	„	(26 Stück) alte eiserne Wagenachsen mit schmiedeeisernen Speichenrädern, gusseisernen Naben und Puddelstahl-Bandagen,
„	367	„	(37 Paar) alte Wagenräder mit schmiedeeisernen Speichen, gusseisernen Naben und Puddelstahl-Bandagen,
„	140	„	(28 Paar) alte Wagenräder mit schmiedeeisernen Speichen, gusseisernen Naben ohne Bandagen,
„	1080	„	(117 Paar) alte schmiedeeiserne Wagenscheibenräder mit Puddelstahl-Bandagen,
„	58	„	(16 Stück) alte Tender-Räder mit schmiedeeisernen Speichen und gusseisernen Naben ohne Bandagen,

7 Stück alte Dampfpumpen,
1 alte Dampfmaschine von etwa 8 Pferdekraft,
38 Stück alte Platten (im Gewichte von zusammen 514 Pfd.) $10^3/_4''$ ($0,^m$ 261) Länge, von U Eisen und $10^5/_8''$ ($0,^m$ 258) Höhe, zum Theil mit, zum Theil ohne Löcher,
circa 50 Centner alte Gummi-Abfälle

im Wege der öffentlichen Submission verkauft werden.

Hierzu ist Termin auf **Mittwoch den 15. Februar 1871 Vormittags 10 Uhr** anberaumt, bis zu welchem Tage die Offerten portofrei und versiegelt mit der Aufschrift

„Offerte auf Ankauf von Materialien-Abgängen etc.“

an den Unterzeichneten einzureichen sind.

Die Bedingungen liegen in meinem Büreau, sowie auf den Stationen Hannover, Minden, Osnabrück, Lehrte, Bremen, Harburg, Uelzen, Göttingen, Cassel und Wunstorf zur Einsicht aus und werden auch auf portofreie, an mich zu richtende Schreiben gegen Erstattung von 5 Sgr. pro Exemplar mitgetheilt.

Hannover, den 1. Februar 1871.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
K. Schäffer.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von:
180 Stück Tragfedern für offene Güterwagen,
36 Stück Tragfedern für Gepäckwagen
im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Termin hierzu ist auf **Donnerstag den 16. Februar cr. Vormittags 10 Uhr** im Büreau des Unterzeichneten anberaumt, bis zu welchem Tage die Offerten portofrei und versiegelt einzureichen sind.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen in meinem Büreau zur Einsicht aus und können auch auf portofreie an mich zu richtende Schreiben gegen Erstattung von 5 Sgr. bezogen werden.

Hannover, den 23. Januar 1871.

Der Ober-Maschinenmeister.
K. Schäffer.

Elm-Gemündener Eisenbahn.

Im Wege der öffentlichen Submission soll die Anlieferung von:
1) 27 200 Cubikfuss Fichten- oder Tannen-Rundholz und
2) 52 500 Quadratfuss tannene oder buchene Bohlen
zur Auszimmerung der Tunnels obiger Bahn verdungen werden.

Die Lieferungsbedingungen können in meinem Büreau in Schlüchtern eingesehen, von da auch Submissions-Formulare mit den sonstigen Nachweisen auf portofreies Ansuchen und gegen Erstattung der Copialien bezogen werden.

Offerten, welche sowohl auf das Gesammtquantum, als auch auf beliebige Theile desselben gerichtet sein können, sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf die Lieferung von Tunnel-Ausrüstungs-Hölzer“

bis spätestens zu dem am:

Montag den 13. Februar 1871 Vormittags 11 Uhr

in gedachtem Büreau anstehenden Termine an mich einzusenden, woselbst auch deren Eröffnung erfolgt.

Später eingehende und nicht bedingungsgemässe Offerten bleiben von der Annahme ausgeschlossen.

Vor dem Termine ist eine vorläufige Caution von $5^0/_0$ der Entreprisesumme bei der Hauptcasse der Bebra-Hanauer Eisenbahn zu Cassel einzusenden.

Schlüchtern, den 19. Januar 1871.

Der Königliche Eisenbahn-Bau-Inspector.
Behrend.

Elm-Gemündener Eisenbahn.

Im Wege der öffentlichen Submission soll die Ausführung der am Jossa-Viaducte über der Kämpfer-Linie herzustellenden Maurer-Arbeiten, bestehend in circa 760 Schachtruthen aufgehendem und Gewölbe-Mauerwerk nebst Abdeckungs- und Ausfugungs-Arbeiten verdungen werden.

Zeichnungen, Bedingungen und Massen- und Preis-Verzeichnisse nebst Submissions-Formular sind in unserer Bau-Registratur hierselbst, sowie bei dem Abtheilungs-Baumeister, Eisenbahn-Bau-Inspector Behrend zu Schlüchtern einzusehen, auch können Bedingungen, sowie Massen- und Preis-Verzeichniss von der erwähnten Registratur gegen Erstattung der Copialien bezogen werden.

Die Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf die Herstellung von Maurer-Arbeiten am Jossa-Viaducte"

bis spätestens zu dem **27. Februar d. J. Vormittags 11 Uhr** an uns einzureichen, zu welcher Zeit die Eröffnung der eingehenden Offerten in Gegenwart der etwa anwesenden Submittenten erfolgt.

Später eingehende, oder nicht bedingungsmässige Offerten bleiben unberücksichtigt.

Vor dem Termine ist eine vorläufige Caution von $5^0/_0$ der Entreprise-Summe bei der Hauptcasse der Bebra-Hanauer Eisenbahn zu Cassel zu deponiren.

Cassel, am 25. Januar 1871.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Hartnack.

Westfälische Eisenbahn.

Mit dem **27. d. Mts.** werden in dem Fahrplane der Westfälischen Eisenbahn bis auf Weiteres nachfolgende Einschränkungen beziehungsweise Abänderungen eintreten:

1) **Der Local-Personenzug 6**, Abfahrt von Münster 5° 10′ Morgens, Ankunft in Warburg 10° 21′ Vormittags und in Holzminden 10° 5′ Vormittags, **fällt aus.**

2) Ebenso wird in der umgekehrten Richtung und zwar auf der Strecke Holzminden-Warburg-Soest der **Local-Personenzug 11**, ab Holzminden 6° 40′ Abends, ab Warburg 7° 5′ Abends, in Soest 9° 46′ Abends und von Soest bis Münster der Personenzug 3, ab Soest 6° 48′ Morgens, in Münster 8° 35′ Vormittags, **eingestellt.**

3) Dagegen wird als Ersatz für die sub 1 und 2 bezeichneten Züge die Beförderung von Personen mit Güterzügen nach dem folgenden Fahrplan stattfinden:

A. Richtung Münster-Holzminden.

Zug 24.		Zug 28.		Zug 38.	
			Morgs.		Mittag.
		ab Soest . . .	6° 44′	ab Münster . .	12° 6′
		„ Sassendorf .	6° 59′	„ Hiltrup . .	12° 25′
		„ Benninghausen	7° 26′	„ Rinkerode .	12° 46′
		„ Lippstadt . .	8° 5′	„ Drensteinfurt	1° 8′
		„ Gesecke . .	8° 43′	„ Ermelinghof .	1° 40′
	Morgs.	„ Salzkotten .	9° 8′	in Hamm . . .	1° 52′
ab Paderborn . .	5° 55′	„ Paderborn .	10° —		Nchm.
„ Altenbeken .	7° 50′	„ Altenbeken .	12° 22′		
„ Driburg . .	8° 29′	„ Driburg . .	12° 53′		
„ Brakel . .	9° 33′	„ Brakel . .	1° 35′		
„ Godelheim .	10° 10′	„ Godelheim .	2° 16′		
„ Höxter . .	10° 45′	„ Höxter . .	2° 50′		
in Holzminden .	11° 5′	in Holzminden .	3° 10′		
	Vorm.		Nachm		

B. Richtung Holzminden-Münster.

Zug 33.		Zug 13.		Zug 33.	
	Nachm.		Abds.		Morgs.
ab Holzminden .	1° —	ab Holzminden .	7° —	ab Hamm . . .	6° 40′
„ Höxter . .	1° 40′	„ Höxter . .	7° 40′	„ Ermelinghof .	6° 53′
„ Godelheim .	1° 58′	„ Godelheim .	7° 58′	„ Drensteinfurt	7° 29′
„ Brakel . .	2° 45′	„ Brakel . .	8° 45′	„ Rinkerode .	7° 47′
„ Driburg . .	3° 32′	„ Driburg . .	9° 34′	„ Hiltrup . .	8° 8′
„ Altenbeken .	5° 5′	„ Altenbeken .	10° 15′	in Münster . .	8° 26′
„ Paderborn .	6° 25′	in Paderborn .	11° —		Vorm.
„ Salzkotten .	7° 5′		Abds.		
„ Gesecke . .	7° 35′				
„ Lippstadt . .	8° 25′				
„ Benninghausen	8° 48′				
„ Sassendorf .	9° 17′				
in Soest . . .	9° 30′				
	Abends				

4) In Buke werden die Züge 8 und 9 unseres früheren Fahrplans 1 Minute anhalten und von dort in der Richtung nach Warburg 12° 20′ Nachmittags und in der Richtung nach Altenbeken 4° 13′ Nachmittags abfahren.

5) Auf der Strecke Rheine-Emden treten nachstehende Abänderungen ein:

Richtung Rheine-Emden.

	Zug 1.	Zug 33.
	Morgens	Nachm.
ab Rheine	7° 9′	2° 13′
„ Salzbergen	7° 23′	2° 48′
„ Leschede	7° 41′	3° 14′
„ Lingen	8° 11′	4° 21′
„ Meppen	8° 49′	5° 22′
„ Kellerberg	9° 9′	5° 55′
„ Lathen	9° 27′	6° 22′
„ Kluse-Dörpen	9° 44′	6° 47′
„ Aschendorf	10° 10′	7° 24′
„ Papenburg	10° 30′	8° 3′
„ Ihrhove	10° 48′	8° 31′
„ Leer	11° 13′	9° 20′
„ Neermoor	11° 30′	9° 43′
„ Odersum	11° 47′	10° 6′
in Emden	12° 5′	10° 25′
	Mittag	Abends

Richtung Emden-Rheine.

	Zug 24.	Zug 16.
	Morgens	Nachm.
ab Emden	5° —	2° 35′
„ Oldersum	5° 25′	2° 56′
„ Neermoor	5° 48′	3° 15′
„ Leer	6° 20′	3° 43′
„ Ihrhove	6° 44′	4° 1′
„ Papenburg	7° 22′	4° 29′
„ Aschendorf	7° 41′	4° 43′
„ Kluse-Dörpen	8° 18′	5° 12′
„ Lathen	8° 43′	5° 35′
„ Kellerberg	9° 12′	5° 56′
„ Meppen	9° 52′	6° 23′
„ Lingen	11° 5′	7° 14′
„ Leschede	11° 47′	7° 44′
„ Salzbergen	12° 25′	8° 7′
in Rheine	12° 45′	8° 19′
	Nachm.	Abends

Das Nähere ergiebt der auf den Stationen aushängende Fahrplan, von welchem auch Abdrücke bei sämmtlichen Stations-Cassen unserer Bahn gegen Erstattung von 1 Sgr. pro Exemplar bezogen werden können.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.
Dittmer.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen im Monat December 1870.

Namen der Bahnen	Betriebslänge in Meilen 1870	Betriebslänge in Meilen 1869	Befördert wurden: Personen 1870	Personen 1869	Centner Güter 1870	Centner Güter 1869	Einnahmen aus dem Personen-Verkehr	Einnahmen aus dem Güter-Verkehr	Einnahmen in Summa incl. Extraordinaria	Differenz gegen denselben Monat im vorjahre	Einnahmen bis ultimo December	Differenz gegen das Vorjahr
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben.												
Bebra-Hanauer Eisenbahn	19,5	19,5	43134	35405	313631	263184	26600	34000	64120	+13623	1029190	+366173
a. Berg.-Märkische u. Hess. Nordb.	97,66	88,35	—	—	—	—	161833	603731	842204	+14174	9870470	+471037
b. Ruhr-Siegbahn	14,39	14,39	—	—	—	—	11454	100963	122167	—6881	1575603	+80922
Berlin-Anhaltische E.	49,14	49,14	—	—	—	—	112000	209000	352000	+60972	3962000	+421320
Berlin-Görlitzer E.	27,6	27,6	—	—	—	—	19148	52781	83314	+5182	976146	+7026
Berlin-Hamburger E.	39,7	39,7	—	—	—	—	81877	310335	421754	—4858	4068245	—104436
Berlin-Potsdam-Magdburger E.	19,54	19,54	—	—	—	—	76173	161088	237261	+11747	2988781	+367679
a. Berlin-Stettin-Stargard	29,7	29,7	—	—	—	—	71849	107385	215733	+2547	—	+117015
b. Stargard-Cöslin-Colberg	22,9	22,9	—	—	—	—	20471	25211	56791	—14045	—	+43183
c. Cöslin-Stolp-Danzig[1]	26,31	2,9	—	—	—	—	10611	9502	24439	—	—	—
d. Vorpommersche Zweigbahnen	31,4	31,4	—	—	—	—	29984	37129	92700	—3411	—	+49883
a. Breslau-Schweidnitz-Freiburger E.	22,89	22,89	72152	88244	—	1042537	28175	79368	151244	+28240	1533741	—41933
b. Liegnitz-Lüben[2]	2,9	2,9	5773	1852	—	14189	847	900	1802	+1234	26167	+24933
Cottbus-Grossenhain[3]	10,60	—	7078	—	148696	—	2064	9058	11122	—	72450	—
Hannoversche Staatsbahn	111,1	109,4	—	—	—	—	212801	455534	742235	+59860	8870210	+510877
a. Holsteinische excl. Elmsh.-Glückst.	32,4	33,0	98460	115534	821268	837998	46654	67865	114519	+14896	1384376	+53587
b. Glückstadt-Elmshorn	4,5	4,5	12317	11681	175929	120818	3376	6983	10359	+3484	85731	+1635
c. Schleswigsche E.	30,9	31,4	31810	24380	263946	—	17570	33134	50704	+9563	622136	+28382
Homburger E.	2,41	2,41	39522	38290	42354	23273	7353	925	8278	—714	128276	—38195
a. Köln-Mindener Hauptbahn	48,72	48,72	—	—	—	—	78036	413340	1038466	+28708	8344749	+754930
b. Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn			—	—	—	—	10912	34904	101964	—2465	620381	+11166
c. Köln-Giessen und Rheinbrücken	24,31	24,31	—	—	—	—	17426	119434	185416	—10483	2031646	+56372
d. Zusammen	73,03	73,03	—	—	—	—	106374	567678	1325846[4]	+11760	10996776	+822468
e. Venlo-Hamburger Bahn[5]	8,94	—	—	—	—	—	4714	7873	13165	—	174501	—
Leipzig-Dresden	29,35	29,35	—	—	—	—	72287	231146	303433	+26549	3051675	+167956
a. Lübeck-Büchen	6,3	6,3	10116	10482	141845	117542	3191	7506	53968	+9431	623256	+45207
b. Lübeck-Hamburg	8,3	8,3	22136	21591	264325	153124	10430	21741				
Märkisch-Posener E.[6]	36,2	—	—	—	—	—	13580	14001	37085	—	209039	—
a. Magdeburg-Leipzig	22,682	22,682	—	—	—	—	44835	151784	196619	—2343	2352381	—10193
b. Halle-Casseler Zweigbahn	22,25	22,25	—	—	—	—	33217	61231	94501	+27412	1087305	+281144
Magdeburg-Halberstädter E. u. zwar:												
a. Magdeburg-Thale	11,7	11,7	72573	72780	2250793	2342148	27057	78909	105966	+417	1370691	+50188
b. Cöthen-Vienenburg incl. Zweigb.	18,0	18,0	43952	44246	316310	312416	9934	35161	45095	+1933	539328	+90300
c. Magdeburg-Wittenberge	14,3	14,3	29203	28478	600161	593637	11400	47010	59689	+1051	665972	—6124
d. Stendal-Salzwedel[7]	7,6	—	5899	—	18902	—	1719	1460	3179	—	31751	—
Mecklenburgische	19,27	19,27	—	—	—	—	18716	18932	37648	—6653	531705	—ca48800
Nassauische E.	27,67	25,08	91535	90219	1222904	1000798	29105	54742	107532	+24979	1235606	+143981
Niederländische Rheinbahn	28	23	113687	104317	1436779	1562842	78971	129248	208219	+23867	1692007[8]	+89843
Niederschlesisch-Märkische E.	74,740	72,251	—	—	—	—	—	—	613601	+43718	7476209	+174339
Niederschlesische Zweigb.	9,5	9,5	24589	18635	305230	348405	9609	17010	26619	+809	354026	+57100
Nordhausen-Erfurter E.[9]	10,2	10,2	13139	—	94618	—	4846	5729	10575	—	138289	—
a. Oberschlesische Hauptbahn[10]	64,63	64,63	—	—	—	—	64012	487040	666100	+10686	7358752	+33232
b. " Zweigbahn	12	12	—	—	—	—	—	14602	14631	+1282	160451	+5110
c. Breslau-Posen-Glogau	27,84	27,84	—	—	—	—	35001	83881	150032	+7919	1642723	—119743
d. Stargard-Posen	22,63	22,63	—	—	—	—	15883	49992	91493	+22177	991312	—227822
Ostpreussische Südbahn	30,22	30,22	42481	36054	793547	507890	15606	53822	70504	+19906	618253	+148414
Preussische Ostbahn	121,05	121,05	—	—	—	—	204368	428495	763898	—66990	9122652	+1419024
Rechte Oderufer-E.	39,4	29,0	—	—	—	—	18301	70100	96401	+29819	—	+29819
Rheinische E.	92,52	72,03	415150	391255	6507000	6126288	206505	403060	609595	+71035	7798205	+864264
a. Rhein-Nahe-Eisenbahn	16,15	16,15	—	—	—	—	32000	58020	95671	+17195	1267780	+302697
b. Saarbrücker E.	21,93	19,55	—	—	—	—	30000	86818	132898	—46150	1963656	—73161
Thüringische Eisenb. a. Stammb., Leipzig-Corbethaer u. Weissenfels-Geraer Zweigb.	37,256	37,256	—	—	—	—	104130	188869	292999	+72252	3490625	+315103
Thüringische Eisenb. b. Dietendorf-Arnstädter Zwgb.	1,345	1,345	—	—	—	—	598	968	1566	—260	22743	—3437
Thüringische Eisenb. c. Gotha-Leinefelder Zweigb.[11]	8,91	—	—	—	—	—	3759	3959	7718	—	66794	—
Tilsit-Insterburger E.	7,1	7,1	7946	7439	67858	79410	3586	3512	9138	+1103	89908	+9373
Westfälische E.	52,3	52,3	108413	106753	3605000	3297007	43892	218500	299892	+55604	3267687	+322675
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Rhein. W. angegeben.												
Bayerische Ostbahnen	81,4	81,4	146332	144817	2058327	1936412	108422	553323	661745	+68193	—	—
Bayerische Staatsbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Frankfurt-Hanauer E.	5,46	5,46	39810	44735	421614	502136	17097	44943	90619	+12498	878446	+85421
Hess. Ludwigsb. a. alte Strecken	28,85	28,85	248947	181734	1531788	1786296	164753	178039	349158	+49383	4261054	+398384
Hess. Ludwigsb. b. Rosengarten-Bensheim[12]	2,87	—	22218	—	9398	—	2878	1209	4087	—	44503	—
Hess. Ludwigsb. c. Darmstadt-Hofheim[12]	4,76	—	22199	—	9891	—	5852	2121	7973	—	99830	—
Hess. Ludwigsb. d. Babenhausen-Gross-Umstadt[12]	1,51	—	2994	—	21983	—	442	427	869	—	4112	—
Hess. Ludwigsb. e. Bingen-Alzey[12]	4,63	—	10265	—	16057	—	2653	2768	5421	—	26503	—
Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth)	0,8	0,8	67901	74667	14800	17000	7605	370	7975	—784	102401	—7192
Oberhessische Eisenb.[13]	20,78	—	—	—	—	—	—	—	20581	—	126745	—
Pfälzische Eisenbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Taunusbahn	6,71	6,71							—	—	—	—
Werrabahn	22,8	22,8	—	—	—	—	20146	82382	102529	+6425	1169649	—54075
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Francs angegeben.												
Aachen-Mastrichter E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schweizer Centralbahn	238 Kil.	238 Kil.	139000	126400	1390000	958225	219000	455000	674000	+184000	7740271[14]	+254345
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Rubeln angegeben.												
Warschau-Wien	46 3/4	46 3/4	65598	63095	4491496	3804876	58179	163870	265053	+23402	3008835	+331832
Warschau-Bromberg	19 6/7	19 6/7	18968	20708	1622765	1495371	13643	52649	92967	—5305	811391	+136964
Riga-Dünaburg	34,56	34,56	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Anmerkungen zur vorhergehenden Tabelle.

[1] Cöslin-Stolp (8,90 M.) am 1. Juli 1869, Stolp-Danzig am 1. September 1870 eröffnet.

[2] Eröffnet am 25. December 1869.

[3] Eröffnet am 21. April 1870.

[4] Incl. 105 371 Thlr. für Militärtransporte, wovon 97 090 Thlr. auf die Hauptbahn, 5816 Thlr. auf die Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn und 2465 Thlr. auf die Köln-Giessener Bahn entfallen.

[5] Eröffnet am 1. Januar 1870.

[6] Eröffnet am 26. Juni 1870.

[7] Eröffnet am 15. März 1870.

[8] Vom 1. Mai bis ultimo December 1870.

[9] Eröffnet am 17. August 1869.

[10] Einschliesslich der Wilhelms- und Neisse-Brieger Bahn.

[11] Gotha-Mühlhausen (5,80 M.) am 11. April, Mühlhausen-Leinefelde (3,61 M.) am 3. October 1870 eröffnet.

[12] Darmstadt-Gernsheim (3,42 M.) am 15. April 1869, Gernsheim-Rosengarten resp. Hofheim (2,21 M.) am 1. Juni 1869, Hofheim-Bensheim (2,37 M.) am 1. November 1869, Babenhausen-Grossumstadt (1,51 M.) und Armsheim-Bingen (3,46 M.) am 29. Juni, Armsheim-Alzey (1,04 M.) am 1. November; die Trajectanstalt und Verbindungsbahn bei Worms am 12. August, Gr. Umstadt-Wiebelsbach-Heubach (0,58 M.) und Darmstadt-O. Ramstadt (1,65 M.) am 27. December 1870 eröffnet.

[13] Giessen-Grünberg 3,11 M. und Giessen-Hungen 2,913 M. am 29. Dec. 1869, Hungen-Nidda (1,765 M.) am 29. Juni 1870, Grünberg-Alsfeld (4,94 M.) am 29. Juli, Alsfeld-Lauterbach (2,58 M.) und Nidda-Büdingen (2,64 M.) am 30. October, Büdingen-Gelnhausen (1,98 M.) am 30. November und Lauterbach-Salzschlirf (0,90 M.) am 31. December 1870 eröffnet.

[14] Ertrag pro Kilometer 32 522 fr. 14 c. gegen 31 453 fr. 47 c. in 1869.

Oberschlesische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von

54 500	Stück	Seitenlaschen	für Locomotivbahnen,
90 700	„	Laschenbolzen	
482 900	„	Hakennägel	
7 300	„	Seitenlaschen	für Pferdeeisenbahnen
14 900	„	Laschenbolzen	
61 200	„	Hakennägeln	

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Mittwoch den 22. Februar a. c. Vormittags 11 Uhr

in unserem Central-Büreau auf hiesigem Bahnhofe anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission zur Lieferung von Kleineisenzeug für die Oberschlesische Eisenbahn"

eingereicht sein müssen, und in welchem auch die eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Submissions-Bedingungen und Zeichnungen liegen im oben bezeichneten Büreau zur Einsicht aus und können daselbst auch Copien derselben in Empfang genommen werden.

Breslau, den 26. Januar 1871.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Nassauische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von:

1) 12 Stück combinirten Personenwagen I. und II. Classe,
2) 8 Stück Reisegepäckwagen,
3) 42 Satz geschmiedete Feinkornachsen mit schmiedeisernen Scheibenrädern und Gussstahl-Bandagen,
4) 84 Stück Gussstahl-Tragfedern

im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Offerten sind bis zum

Dienstag den 14. Februar l. J. Vormittags 11 Uhr

portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift: „Submission auf die Lieferung von Eisenbahnwagen resp. von Rädern oder Gussstahlfedern" versehen, an die unterzeichnete Direction einzureichen, welche dieselben zur genannten Terminsstunde in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnen wird.

Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Uebernahmsbedingungen und Zeichnungen sind in dem Büreau der unterzeichneten Direction zur Einsicht aufgelegt und können auch von da gegen Erstattung der Copial-Gebühren bezogen werden.

Wiesbaden, den 23. Januar 1871.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von:

50 000 Stück eichenen Bahnschwellen und
1 929 Stück eichenen Weichenschwellen

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Mittwoch den 8. Februar 1871 Vormittags 11 Uhr

im Central-Büreau unserer Abtheilung II hierselbst (am Oberschlesischen Bahnhofe No. 7) anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission zur Lieferung von Bahnschwellen für die Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn"

eingereicht sein müssen und in welchem auch die eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Bedingungen liegen im genannten Central-Büreau, sowie in den Abtheilungs-Büreau's zu Posen und Bromberg zur Einsicht aus und können auch Copien derselben im hiesigen Büreau in Empfang genommen werden.

Breslau, den 17. Januar 1871.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Für die Eisenbahnen im **General-Gouvernement Elsass** sollen

80 Stück Güterzug-Locomotiven,
2000 Stück offene Güterwagen,
4000 Stück Achsen mit Rädern

beschafft werden.

Unternehmungslustige werden aufgefordert, ihre Offerten

bis zum 11. Februar dieses Jahres

dem Büreau des Bundeskanzler-Amts, Wilhelmstrasse No. 74 mit der Aufschrift:

Lieferung von Eisenbahn-Betriebs-Material

zugehen zu lassen.

Die, die Lieferung betreffenden Bedingungen und Zeichnungen werden von dem ebengedachten Büreau auf schriftlichen Antrag gegen eine Kosten-Vergütung von 2 Thlrn. abgegeben.

Berlin, den 14. Januar 1871.

Das Bundeskanzler-Amt.
Eck.

☞ Hierzu eine Beilage von Baumgärtner's Buchhandlung, betreffend: „Der practische Maschinen-Constructeur", herausgegeben von Wilhelm Heinrich Uhland.

Beiblatt zu No. 5 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnen.

Leipzig, den 3. Februar 1871.

Bericht über die Verkehrs-Resultate der Eisenbahn-Verbände, welche innerhalb des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen bestehen, für das Jahr 1869.

I. Der Norddeutsche Eisenbahn-Verband. Derselbe besteht seit 1848 und zählte zu seinen Mitgliedern im Jahre 1869, gleich wie früher, die Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft, die Königliche Eisenbahn-Direction in Hannover, die Herzoglich Braunschweig-Lüneburgische General-Direction der Eisenbahnen in Braunschweig, das Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft, das Directorium der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft, das Directorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie und das Directorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft.

Eine Erweiterung hat der Verband im Jahre 1869 insofern erfahren, als demselben das Directorium der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft und die General-Direction der Königl. Sächsischen Staatsbahnen, erstere mit der Station Stettin, letztere nur mit ihren Strecken Dresden-Bodenbach und Dresden-Görlitz beigetreten sind.

Die Stationen Jerxheim an der Herzoglich Braunschweigischen und Rheda an der Köln-Mindener Eisenbahn sind als neue Verbandstationen für den Güterverkehr eröffnet worden. Ausserdem sind directe Tarife für den Güter-Verkehr mit der an der Bahn von Oldenburg nach Leer belegenen Oldenburgischen Station Augustfehn, sowie mit der Station Leer via Bremen eingeführt und eine directe Personen- und Gepäck-Expedition von Emden, Leer und Papenburg nach mehreren Verbandstationen via Bremen eingerichtet worden.

Das Abrechnungs-Büreau des Verbandes befindet sich bei der Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft in Köln.

Zur Abrechnung kamen:

1) im Personenverkehr, einschliesslich Gepäck:

2 211 928 Thlr. 12 Sgr. 4 Pf. für die Beförderung von 259 403 Personen
gegen
2 184 510 „ 19 „ 10 „ für die Beförderung von 263 342 „
im Jahre 1868, mithin

27 417 Thlr. 22 Sgr. 6 Pf. mehr und 3 939 Personen
weniger als im Jahre 1868.

Es wurden befördert:

1869 in			dagegen 1868	
I. Classe	17 986	Personen,	dagegen 1868	16 226 Personen
„ II. „	118 909	„	„ „	116 305 „
„ III. „	77 963	„	„ „	75 098 „
„ IV. „	6 163	„	„ „	6 332 „
Militärs	13 794	„	„ „	22 019 „
Auswanderer	24 588	„	„ „	27 362 „
	259 403	Personen	gegen	263 342 Personen.

2) im Güter-Verkehre:

3 830 509 Thlr. — Sgr. — Pf. für Beförderung von 10 184 472 Ctr.
Güter aller Art, gegen
4 365 308 „ 14 „ 9 „ für Beförderung von 13 921 089 „
im Jahre 1868, mithin

534 799 Thlr. 14 Sgr. 9 Pf. und 3 736 617 Ctr.
weniger als im Jahre 1868.

An Frachtgütern wurden befördert:

		Centner.
1)	Steinkohlen	3 850 023,0
2)	Coaks	664 817,0
3)	Getreide	518 859,0
4)	Eisen, roh (in Flossen, Gänzen, Masseln, Mulden) Bruch- (Schmelz-) Eisen	465 601,0
5)	Bau- und Nutzholz (auch Grubenholz) Europäisches	408 920,0
6)	Eisen, verarbeitet, (ausser Eisenbahnschienen, Eisen- und Stahlwaaren und Eisengusswaaren)	339 265,0
7)	Eisenbahnschienen	275 516,0
8)	Spiritus	222 516,0
9)	Mineralöl, ätherisches und Terpentinöl	192 103,0
10)	Manufacturwaaren (baumwollene, seidene, wollene und derartige gem. Waaren) excl. Leinwand und Segeltuch	179 198,5
11)	Düngemittel (auch Düngsalz) mit Ausschluss von Guano	157 354,0
12)	Zucker, roh	143 594,0
13)	Fette, Oele (in Fässern) excl. Mineral-, ätherisches und Terpentinöl	133 229,5
14)	Eisen- und Stahlwaaren	133 063,0
15)	Reis	110 507,0
16)	Mühlenfabrikate	110 411,0
17)	Eisengusswaaren	108 659,0
18)	Zucker, raffinirt,	97 668,0
19)	Tabak, roh,	94 366,0
20)	Geräthe (Bau- und Haus-) Möbel und musicalische Instrumente	80 304,0
21)	Sonstige Güter	78 712,5
22)	Hülsenfrüchte, Saamen und Saat	77 558,0
23)	Heringe	71 563,0
24)	Wolle, thierische	68 463,0
25)	Wein	65 394,0
26)	Papier und Pappe (ausser Dachpappe)	63 181,0
27)	Fastage aller Art (Fässer, Kisten u. a.)	62 884,0
28)	Glas, Glaswaaren, Porzellan, Fayance	62 588,0
29)	Maschinen und Maschinentheile	61 790,0
30)	Salz, ausser Düngsalz	57 897,0
31)	Chemikalien, Droguen, Apotheker- u. Farbewaaren etc.	51 398,5
32)	Tabakfabrikate	50 940,5
33)	Kurzwaaren, Galanteriewaaren	49 635,0
34)	Leder	44 192,0
35)	Colonial-, Delicatessen-, Material- und Speccrei-Waaren, auch andere Consumtibilien (nicht besonders genannte)	43 804,0
36)	Soda, Sodaasche, Salpeter und Pottasche	43 433,0
37)	Syrup, Melasse und Honig	42 814,0
38)	Flachs, Hanf, Heede und Werg	36 355,0
39)	Knochenkohle und Knochenmehl	34 687,0
40)	Asphalt	33 149,0
41)	Drucksachen und Bücher	31 591,0
42)	Baumwollengarn	30 958,0
43)	Hüttenproducte (nicht besonders genannte) z. B. Alaun, Schwefel, Zinn, Vitriol und Bleiglätte	28 112,0
44)	Leinen und Hanfgarn	27 712,0
45)	Häute, Felle	27 351,0
46)	Leinewand und Segeltuch	26 981,0
47)	Zink in Blechen	26 457,0
48)	Wollengarn	25 407,0
49)	Erze und Mineralien	25 325,0
50)	Baumfrüchte (ausser Südfrüchte) frisch und getrocknet	23 849,0
51)	Kaffee	22 488,0
52)	Spirituosen	22 300,0
53)	Steine, roh und verarbeitet	22 124,0
54)	Cichorien und Kaffee-Surrogate	21 688,0
55)	Baumwolle, roh	20 259,0
56)	Oelkuchen und Oelkuchenmehl	19 669,0
57)	Holz und Holz-, Korb- und Siebmacher-Waaren (nicht besonders genannte)	19 579,0
58)	Bier	18 695,0
59)	Lumpen	17 594,0
60)	Abfälle (nicht besonders genannte)	16 069,0
61)	Talg, Thran, Seife, Wagenschmiere und Kerzen	15 862,0
62)	Thon	15 543,0
63)	Nutzholz, Aussereuropäisches	15 125,0
64)	Thon- und Töpferwaaren (Steingut)	13 703,0
65)	Kupfer-, Messing- und Metallwaaren (nicht besonders genannte)	13 026,0
66)	Feld-, Garten- und Walderzeugnisse (nicht besonders genannte)	13 012,0
67)	Butter und Käse	12 974,0
68)	Steine, Erden, Gyps, — mit Ausschluss der besonders genannten Steine — (Kalksteine, Lehm, Kies, Sand, Schiefer und Trass etc.)	10 803,0
69)	Blei- und Zinkweiss	10 039,0
	Deren Gewichtssumme beträgt	9 980 707,5
	An sonstigen Gütern	203 764,5
	Summa	10 184 472.

3) An Wagenmiethen:

1 342 391 Thlr. 14 Sgr. 4 Pf.	für	31 570 314,9 Achsmeilen
	gegen	
492 659 „ 3 „ 5 „	für	15 278 075,0 „
	mithin	
849 732 Thlr. 10 Sgr. 11 Pf.	und	16 292 239,9 Achsmeilen

mehr als im Jahre 1868.

Die erhebliche Steigerung der Wagenmiethen ist dadurch veranlasst, dass die hierfür im Preussisch-Braunschweigischen Verbande (cfr. No. XI) aufkommenden Beträge in Gemeinschaft mit denen des Norddeutschen Verbandes durch dessen Abrechnungs-Büreau verrechnet werden.

Die Gesammt-Abrechnungssumme belief sich
im Jahre 1869 auf . . 7 384 828 Thlr. 26 Sgr. 8 Pf.
„ „ 1868 „ . . 7 042 478 „ 8 „ — „
mithin im Jahre 1869 mehr . 342 350 Thlr. 18 Sgr. 8 Pf.

II. Der Mitteldeutsche Eisenbahn-Verband. Der durch Vertrag vom 2. October 1851 zwischen den Verwaltungen der Main-Weser-

Eisenbahn, der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn und der Thüringischen Eisenbahn gegründete Mitteldeutsche Eisenbahn-Verband, welchem nach und nach 17 Bahnverwaltungen beigetreten waren und der ausserdem mit mehreren ausserhalb des Verbandes stehenden Bahnen in directe Verkehrs-Verbindungen getreten war, ist mit dem Schlusse des Jahres 1868 aufgelöst worden, weil die Interessen der einzelnen Verbands-Mitglieder durch Eröffnung neuer Bahnstrecken theils in Widerspruch geriethen, theils in anderen Richtungen Befriedigung suchten und fanden.

Am meisten hat zu dieser Auflösung geführt die in der zweiten Hälfte des Jahres 1868 erfolgte Eröffnung der Eisenbahnen zwischen Heidelberg und Würzburg und zwischen Bebra und Hanau.

An Stelle des aufgelösten hat sich aber sofort ein neuer Mitteldeutscher Verband constituirt, in welchen als Mitglieder eingetreten sind:

1) die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn,
2) das Directorium der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn,
3) die Königl. Direction der Sächsisch östlichen Staats-Eisenbahnen, später die Königl. General-Direction der Sächsischen Staats-Eisenbahnen,
4) das Directorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie,
5) die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft für die Thüringische und die Werra-Eisenbahn,
6) die Königl. Eisenbahn-Direction in Cassel für die Hessische Nordbahn und die Bebra-Hanauer Eisenbahn,
7) der Verwaltungsrath der Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Gesellschaft.
8) die Direction der Main-Neckar-Eisenbahn,
9) der Verwaltungsrath der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn,
10) die Direction der Pfälzischen Eisenbahnen.

Die genannten Verwaltungen haben den Verbandsvertrag im December 1868 abgeschlossen.

Demselben sind im Laufe des Jahres 1869 noch beigetreten:

11) die Direction der Taunus-Eisenbahn,
12) die Königl. Eisenbahn-Direction in Wiesbaden mit der Bahnstrecke Biebricher Curve-Caub und
13) die Königl. Eisenbahn-Direction in Saarbrücken.

Von den Mitgliedern des früheren Verbandes gehören dem neuen nicht mehr an:

das Directorium der Berlin-Stettiner Eisenbahn,
die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn,
die Direction der Lübeck-Büchener Eisenbahn,
die Direction der Mecklenburgischen Eisenbahnen,
die Verwaltungen der Eisenbahn-Route Berlin-Magdeburg-Kreiensen-Cassel-Frankfurt a/M. (welche zu einem Nordwestdeutschen Eisenbahnverbande zusammengetreten sind),
die Direction der Grossherzogl. Badischen Verkehrs-Anstalten und die Königl. Württembergische Eisenbahn-Direction.

Mit einigen dieser Verwaltungen sind Verhandlungen angeknüpft, theils über deren Eintritt in den Verband, theils über Herstellung directer Verkehrsbeziehungen mit denselben, über deren Ergebniss im Jahre 1870 zu berichten sein wird.

Die geschäftlichen Einrichtungen des neuen Verbandes sind im Wesentlichen dieselben geblieben, wie sie im aufgelösten Verbande waren.

Die verbundenen Verwaltungen treten zur Berathung ihrer gemeinschaftlichen Interessen von Zeit zu Zeit in Conferenzen zusammen.

Eine aus ihrer Mitte gewählte Verwaltung, zur Zeit die Direction der Thüringischen Eisenbahn, leitet, als geschäftsführende, die Angelegenheiten des Verbandes und ein unter letzterer stehendes Abrechnungs-Büreau besorgt, wie schon der Name andeutet, die Abrechnung der gemeinsamen Einnahmen, die Vertheilung der entstehenden Kosten etc. Nur darin unterscheidet sich die gegenwärtige Einrichtung von der früheren, dass das Abrechnungs-Büreau nicht mehr aus in dasselbe committirten Beamten der Verbands-Mitglieder zusammengesetzt ist, sondern dass die geschäftsführende Verwaltung die Beamten ernennt.

Der Verbandverkehr hat weder in den einzelnen Verkehrszweigen, noch auch zwischen den Verbandstationen gleichzeitig begonnen. Der Personen- und Gepäckverkehr ist vielmehr erst am 1. Juni 1869 eröffnet worden.

Bis dahin haben auf den Bahnen des neuen Verbandes und theilweis auch noch darüber hinaus z. B. nach und von Stationen der Grossherzogl. Badischen Eisenbahnen die Billets des früheren Verbandes über die Route Guntershausen-Giessen-Frankfurt Geltung behalten und ist auch das Gepäck über diese Route abgefertigt worden. Ausserdem ist zu bemerken, dass der früher bestandene directe Personenverkehr mit Stationen der Königlich Preussischen Ostbahn, der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, der Nassauischen Eisenbahn, den Stationen Marburg, Giessen und Nauheim der Main-Weser-Eisenbahn und der Station Coblenz der Rheinischen Eisenbahn im Jahre 1869 unverändert fortbestanden hat und mit dem eigentlichen Verbandverkehre abgerechnet worden ist.

Der mit dem 1. Januar 1869 eröffnete Verband-Güterverkehr beschränkte sich auf die Stationen der oben unter No. 1—9 und 12 genannten Bahnen und auf die Stationen Frankenthal und Ludwigshafen der Pfälzischen Eisenbahnen mit Hinzurechnung jedoch der Stationen Marburg und Giessen der Main-Weser-Bahn, deren Verkehr im ganzen Jahre 1869 als zu dem Verkehre gehörig angesehen und als solche abgerechnet worden ist. Der Verkehr mit den übrigen Verbands-Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen ist am 1. Juni 1869 und der Verkehr mit den Verbandstationen der Rhein-Nahe-, der Saarbrücker und der Saarbrücken-Trierer Eisenbahn ist erst am 1. September 1869 eröffnet worden.

Zur Abrechnung sind gekommen:

1) im Personen-Verkehr incl. Gepäck:

700 286 Thlr. 17 Sgr. 6 Pf. für die Beförderung von 70 858 Personen,
und zwar 7 033 Personen in I. Classe
48 047 „ „ II. „
15 778 „ „ III. „
Summa 70 858 Personen.

2) im Güter-Verkehre:

976 500 Thlr. 9 Sgr. 4 Pf. für Beförderung von 1 793 366,2 Ctr. Eil- und Frachtgut nebst Viehtransporten etc. und zwar

56 962,1 Ctr. Eilgut,
373 995,7 „ I. Classe,
413 137,5 „ II. „
319 677,2 „ Classe A,
74 161,9 „ „ B,
255 686,9 „ „ C,
141 156,8 „ „ D,
90 923,1 „ des Special-Tarifs I,
44 710,0 „ „ „ „ II,
10 403,0 „ „ „ „ III,
12 552,0 „ Erfurter Steinsalz.
Sa. 1 793 366,2 Ctr., sowie

431 546 Thlr. 22 Sgr. 11 Pf. an Nachnahmen u. Nachnahme-Provisionen.

Die Gesammt-Abrechnungssumme belief sich also im Jahre 1869 incl. Nachnahmen auf 2 108 333 Thlr. 19 Sgr. 9 Pf. Eine Vergleichung dieser Verkehrs-Resultate mit denen des Jahres 1868 ist mit Rücksicht auf die Neuconstituirung und die in Folge derselben eingetretene wesentliche Veränderung der früheren Verhältnisse des Verbandes unterblieben.

III. **Der Rheinisch-Thüringische Verband.** Diesem im Jahre 1853 gegründeten Verbande haben auch im Jahre 1869 folgende Bahnen angehört:

1) die Bergisch-Märkische Bahn,
2) Westfälische Bahn,
3) Hessische Nordbahn,
4) Bebra-Hanauer Bahn,
5) die Thüringische Bahn und
6) die Werra-Bahn

und sind seit November 1869 noch hinzugetreten:

7) die Leipzig-Dresdner Bahn und
8) die Sächsischen Staatsbahnen.

Im Jahre 1869 sind an Verbandsstationen zugegangen

a) Odenkirchen, Rheydt-Genecken, Berg.-Gladbach, Schwerte und Hattingen der Bergisch-Märkischen Bahn;
b) Elm, Schlüchtern, Wächtersbach, Gelnhausen, Meerholz, Langenselbold und Hanau der Bebra-Hanauer Bahn;
c) Herleshausen, Fröttstedt, Vieselbach, Sulza, Kösen, Corbetha und Cöstritz der Thüringischen Bahn (jedoch nur in Beziehung auf die Beförderung von Erzen, Steinkohlen und Coaks);
d) Riesa, Döbeln und Dresden der Leipzig-Dresdner Bahn und
e) Zittau, Reichenberg, Görlitz und Bodenbach der Sächsischen Staatsbahn,

dagegen ist die Station Holzminden der Westfälischen Bahn im Verkehr mit der Hessischen Nord-, Bebra-Hanauer, Thüringischen und Werra-Bahn aus dem Verband ausgeschieden.

Der seitherige directe Eil- und Frachtgut-Verkehr zwischen Stationen des Rheinisch-Thüringischen Verbandes und den Stationen:

a) Cöln und Düren der Rheinischen Bahn,
b) Prag, Brünn, Olmütz, Pardubitz, Pressburg, Palota, Pest und Steinbruch der Oesterreichischen Staatsbahn und
c) Wien und Marchegg der Kaiser Ferdinands-Nordbahn,

sowie die im Jahre 1867 eingeführten directen Frachtsätze für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsaamen von Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der nördlichen und südöstlichen Linie der Oesterreich. Staatsbahn nach Stationen der Bergisch-Märkischen, Westfälischen und Hessischen Nordbahn haben auch im Jahre 1869 fortbestanden.

Geschäftsführende Verwaltung des Verbandes ist die Königl. Eisenbahn-Direction in Cassel.

Zur Abrechnung kamen:

1) im Personen- und Gepäck-Verkehre:

93 706 Thlr. 17 Sgr. — Pf. für Beförderung von 21 680 Personen
gegen
131 874 „ 24 „ 7 „ für Beförderung von 52 147 „
im Jahre 1868, mithin
38 168 Thlr. 7 Sgr 7 Pf. und 30 467 Personen

weniger als im Jahre 1868.

Dieser Ausfall gegen das vorhergehende Jahr ist dadurch hervorgerufen, dass vom 1. Januar 1869 ab die Einnahmen des Personen-Verkehrs zwischen der Bergisch-Märkischen und Westfälischen Bahn nicht mehr durch den Verband, sondern Seitens der genannten Bahnen direct verrechnet werden.

2) im Güter-Verkehre incl. Vieh, Fahrzeuge etc.:

3 699 537 Thlr. 7 Sgr. — Pf. für Beförderung von 11 563 576 Ctr. Güter aller Art nebst Vieh- etc. Transporten gegen
2 948 146 „ 17 „ — „ für Beförderung von 10 251 814 „ im Jahre 1868, mithin
751 390 Thlr. 20 Sgr. — Pf. und 1 311 762 Ctr.
mehr als im Jahre 1868.

Das im Jahre 1869 beförderte Gewichtsquantum begreift in sich 1 018 951 Ctr. Getreide- etc. Transporte, wofür 1 064 630 Thlr. 19 Sgr. Fracht vereinnahmt sind.

Die Gesammt-Abrechnungssumme des Jahres
1869 betrug . . . . 3 793 243 Thlr. 24 Sgr. — Pf.
dagegen diejenige des
Jahres 1868 . . . . 3 080 021 „ 11 „ 7 „
im Jahre 1869 mithin mehr . . . 713 222 Thlr. 12 Sgr. 5 Pf.

IV. Der Westdeutsche und der Nordwestdeutsche Verband. In Folge der am Schlusse des Jahres 1868 stattgefundenen Auflösung des bisherigen Mitteldeutschen Verbandes haben sich diejenigen Verwaltungen, welche dem unter diesem Namen sofort neu constituirten Verbande nicht wieder beigetreten sind, vom 1. Januar 1869 ab dem bisherigen Westdeutschen Verbande angeschlossen. Gleichzeitig ist der bis dahin in diesem Verbande bestandene directe Verkehr mit Stationen der Taunusbahn, der Nassauischen Staatsbahn, der Hessischen Ludwigsbahn, der Pfälzischen Bahnen, sowie der Rhein-Nahe-, Königl. Saarbrücker und Saarbrücken-Trierer Bahn aus dem genannten Verbande ausgeschieden und ist zwischen den Verwaltungen dieser Bahnen einerseits und den Verwaltungen der nördlich von Frankfurt a/M. gelegenen Bahnen des Westdeutschen Verbandes andererseits ein besonderer Verband, der

„Nordwestdeutsche Eisenbahn-Verband"

gegründet worden.

Die genannten beiden Verbände, deren Geschäfte die Königl. Direction der Main-Weser-Bahn zu Cassel leitet, bestehen demnach aus den Verwaltungen der hierunter bezeichneten Bahnen.

A. Der Westdeutsche Verband.

1) Lübeck-Büchener Bahn,
2) Berlin-Hamburger Bahn,
3) Mecklenburgische Bahn,
4) Hannoversche Staatsbahn,
5) Berlin-Stettiner Bahn,
6) Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn,
7) Magdeburg-Halberstädter Bahn,
8) Herzogl. Braunschweigische Bahn,
9) Main-Weser-Bahn,
10) Main-Neckar-Bahn (zugleich für die Offenbach-Frankfurter Bahn),
11) Grossherzogl. Badische Bahn,
12) Königliche Württembergische Bahn.

Im Westdeutschen Verbande besteht ausserdem ein directer Güterverkehr

a) der Stationen Warburg und Carlshafen der Hessischen Nordbahn in südlicher Richtung,
b) mit den Schweizerischen Bodensee-Uferplätzen Romanshorn, Rorschach, Fussach und Bregenz,

sowie ferner directe Personen- und Güterexpedition zwischen mehreren Stationen des Westdeutschen Verbandes einerseits und

1) den Stationen Eydtkuhnen, Königsberg, Danzig, Frankfurt a/O.,
2) den Stationen Strassburg und Paris,
3) den Schweizerischen Stationen Zürich, Luzern, Bern, Neufchatêl, Lausanne, Genf, Vevey

andererseits.

B. Der Nordwestdeutsche Verband,

aus den Verwaltungen der vorstehend sub 1 bis 9 aufgeführten Bahnen sowie

10) der Taunusbahn,
11) der Nassauischen Staatsbahn,
12) der Hessischen Ludwigsbahn,
13) den Pfälzischen Bahnen,
14) der Rhein-Nahe-, Königlichen Saarbrücker und Saarbrücken-Trierer Bahn.

Im Nordwestdeutschen Verbande besteht ausserdem ein directer Güterverkehr

a) der Stationen Warburg und Carlshafen der Hessischen Nordbahn in südlicher Richtung,
b) mit Hanau und Aschaffenburg der Frankfurt-Hanauer Bahn über die städtische Verbindungsbahn in Frankfurt a/M., sowie directe Personen- und Gepäckexpedition zwischen einigen Stationen der Main-Weser-Bahn und Coblenz, Station der Rheinischen Eisenbahn.

Der directe Güterverkehr nach und von den Pfälzischen Stationen (excl. Frankenthal) findet nicht allein via Frankfurt a/M., Hessische Ludwigsbahn, -Mainz, sondern auch via Frankfurt a/M.-Mannheim statt und ist daher hinsichtlich des Verkehrs über die letztere Route auch die Main-Neckar-Bahn und Grossherzoglich Badische Bahn mit der Strecke Frankfurt-Mannheim betbeiligt.

Die Abrechnungs-Geschäfte für den Nordwestdeutschen Verband sind mit denen des Westdeutschen Verbandes vereinigt und dem Central-Abrechnungs-Büreau für den Westdeutschen Eisenbahn-Verband in Cassel übertragen worden.

Daher erscheinen auch die erhobenen Einnahmen, sowie die beförderten Transportmassen in der nachstehenden Uebersicht der Verkehrs-Resultate in Einer Summe.

Im Laufe des Jahres 1869 sind in den Verkehrsbeziehungen die nachfolgenden Veränderungen eingetreten:

A. Im Westdeutschen Verbande.

I. Personen- und Gepäckverkehr.

1) Vom 1. Juli ab ist ein directer Verkehr von und nach Wildbad, via Durlach und via Mühlacker, eingerichtet, welcher vom 1. August ab auch auf die Station Hamburg ausgedehnt worden.
2) Vom 1. August an wurde ein directer Verkehr zwischen der Station Brandenburg einerseits und Cassel und Frankfurt a/M. andererseits eingeführt.
3) Vom 1. November ab ist directe Expedition von Auswanderern und deren Effecten zwischen den Main-Weser-Bahn-Stationen Treysa, Neustadt, Kirchhain, Marburg, Giessen, Friedberg und Frankfurt einerseits und Hamburg, Geestemünde, Bremen und Harburg zur Einführung gelangt.
4) Vom 1. August ab ist aufgehoben worden der directe Verkehr zwischen Eydtkuhnen einerseits und Mannheim, Carlsruhe, Basel und Stuttgart andererseits, sowie ferner zwischen Königsberg und Danzig einerseits und Darmstadt, Heidelberg, Mannheim, Carlsruhe, Baden, Basel, Stuttgart andererseits.

II. Güter-Verkehr.

Neu aufgenommen wurden

vom 20. März ab
a) die Stationen der Badischen Bahn, Baden, Offenburg, Lahr und Säckingen,
b) die Stationen der Mecklenburgischen Bahn, Rostock, Güstrow, Wismar und Schwerin,

vom 1. Mai ab
die Station Stassfurt der Magdeburg-Halberstädter Bahn, bezüglich Salzsendungen,

vom 15. August ab
die Station Hechingen, Württembergische Bahn,

vom 15. November ab
die Stationen Brandenburg, Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn, sowie Durlach, Badische Bahn.

B. Im Nordwestdeutschen Verbande.

I. Personen- und Gepäckverkehr.

1) Vom 1. September ab wurde directe Personen- und Gepäckexpedition zwischen den Stationen Berlin und Rüdesheim via Frankfurt a/M. eingerichtet.
2) Vom 1. November ab wurde directe Expedition von Auswanderern und deren Effecten eingeführt von den Stationen Wiesbaden, Mainz, Hessische Ludwigsbahn, Bingen, Worms, Alzey, Ludwigshafen via H. L. B. nach Hamburg, Geestemünde, Bremen und Harburg.

II. Güterverkehr.

1) Neu aufgenommen wurden

vom 20. April ab die Mecklenburgischen Stationen Rostock, Güstrow, Wismar und Schwerin,

vom 1. Mai ab die Station Stassfurt der Magdeburg-Halberstädter Bahn für Salztransporte,

vom 20. August ab
a) die Station Brandenburg der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn,
b) die Station Wiltingen der Rhein-Nahe etc. Bahn für Leder.

2) Von demselben Zeitpuncte ab wurde der directe Verkehr der Stationen Hanau und Aschaffenburg auf die Hannoverschen Stationen Hannover, Bünde, Hildesheim, Kreiensen, Göttingen und Münden ausgedehnt.
3) Vom 1. August ab ist der directe Verkehr von und nach den Stationen der Nassauischen Bahn Weilburg, Limburg, Diez, Ems, Oberlahnstein und St. Goarshausen via Giessen-Wetzlar aufgehoben worden.

Zur Abrechnung kamen für beide Verbände:

1) im Personen- und Gepäckverkehre:

503 964 Thlr. 17 Sgr. 11 Pf. für die Beförderung von 69 195 Personen,
und zwar 4 593 Personen in I. Classe,
36 134 „ „ II. „
28 468 „ „ III. „
69 195 Personen, sowie für
$28\,206{,}_8$ Ctr. Gepäck.

2) im Güter-Verkehre:

1 613 276 Thlr. 5 Sgr. 2 Pf. für die Beförderung von 3 719 019,$_7$ Ctrn. Eil- und Frachtgut, und zwar

78 660,$_5$ Ctr. Eilgut,
408 883,$_5$ „ Frachtgut Classe I,
494 073,$_0$ „ „ „ II,
566 749,$_3$ „ „ „ A,
381 655,$_3$ „ „ „ B,
389 585,$_1$ „ „ „ C,
249 367,$_0$ „ „ „ D,
44 093,$_4$ „ Specialtarif-Classe,
1 105 952,$_6$ „ Ausnahmetarif-Classe

Sa. 3 719 019,$_7$ Ctr.

Die Gesammt-Abrechnungssumme beider Verbände belief sich demnach im Jahre 1869 auf 2 117 240 Thlr. 23 Sgr. 1 Pf.

V. Der Hannover-Bayerisch-Oesterreichische Verband. Der Verband besteht seit dem Jahre 1859. Es gehören zu demselben die Hannoverschen Bahnen, die Westfälische Bahn, die Braunschweigischen Bahnen, die Hessische Nordbahn, die Thüringische Bahn, die Werrabahn, die Bayerischen Staatsbahnen, die Bayerischen Ostbahnen, die Kaiserin Elisabeth-Bahn und die Oesterreichische Südbahn nebst der Fünfkirchen-Barcser und Mohacs-Fünfkirchener Bahn. Die zuletzt genannten Bahnen sind dem Verbande am 1. September 1869 und zwar nur hinsichtlich des Getreide-Verkehrs beigetreten, und die Königl. Westfälische Bahn gehört ihm erst seit dem 15. November 1869 an. Geschäftsführende Direction ist die Königliche Eisenbahn-Direction in Cassel.

An Verbandstationen sind im Jahre 1869 zugegangen:

die Stationen Peine, Bünde, Lehrte, Uelzen, Winsen und Wunstorf der Hannoverschen Bahn, welche mit Ausnahme von Peine jedoch nur hinsichtlich des Getreide-Verkehrs mit der Oesterreichischen Südbahn etc. beim Verbande betheiligt sind.

Salzgitter, Holzminden der Braunschweigischen Bahn.

Meppen, Lingen, Rheine, Münster, Hamm, Soest, Lippstadt, Gesecke, Paderborn, Bonenburg, Emden, Leer und Papenburg der Königl. Westfälischen Bahn.

Ansbach, Asch, Biessenhofen, Dettelbach, Eger, Forchheim, Franzensbad, Fürther Kreuzung, Günzach, Heidingsfeld, Hof, Kitzingen, Kronach, Memmingen, Neustadt a/Aich, Neu-Ulm, Ochsenfurt, Pleinfeld, Röthenbach, Selb, Seligenstadt, Steinach, Traunstein, Uffenheim, Fussach und Bregenz der Königl. Bayerischen Staatsbahn.

Deggendorf, Haidhof, Neustadt a. d. W. und Schwandorf der Bayerischen Ostbahn.

Aschbach, Kl. München, St. Pölten und St. Valentin der Kaiserin Elisabeth-Bahn.

Barcs, Carlstadt, Felixdorf, Kanizsa, Klagenfurt, Oedenburg, Ofen, Stzt. Ivan (Zala-Egerszeg) Sio Fock, Sissek, Steinamanger, Stuhlweissenburg, Tetény, Wiener-Neustadt der Oesterreichischen Südbahn.

Fünfkirchen, Ueszög der Fünfkirchen-Barcser Bahn.

Villany und Mohacs der Mohacs-Fünfkirchener Bahn.

Vorstehende Stationen sind jedoch nur in Beziehung auf die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaamen etc. am Verbande betheiligt.

Ausgeschieden aus dem Verbande sind ab 15. November 1869 die Station Gunzenhausen der Bayerischen Staatsbahn und die Stationen: Lauf, Sulzbach und Plattling der Bayerischen Ostbahn.

Zur Abrechnung kamen:

1) im Personen- und Gepäck-Verkehre:

24 287 Thlr. — Sgr. 9 Pf. für beförderte 1919 Personen
gegen
23 930 „ 28 „ 11 „ für beförderte 2010 „
im Jahre 1868, mithin
356 Thlr. 1 Sgr. 10 Pf. mehr und 91 Personen
weniger als im Jahre 1868.

2) im Güter-Verkehre:

413 948 Thlr. 13 Sgr. — Pf. für beförderte 521 560 Ctr. Güter
gegen
458 768 „ 29 „ — „ für beförderte 548 529 „ „
im Jahre 1868, mithin
44 820 Thlr. 16 Sgr. — Pf. und 26 969 Ctr. Güter
weniger als im Jahre 1868.

Die Gesammt-Abrechnungssumme betrug
im Jahre 1869 . . . . 438 235 Thlr. 13 Sgr. 9 Pf.
„ „ 1868 . . . . 482 699 „ 27 „ 11 „
mithin im Jahre 1869 weniger . 44 464 Thlr. 14 Sgr. 2 Pf.

VI. Der Hannoversch-Thüringische Verband. Dieser Verband ist ebenfalls im Jahre 1859 gegründet und umfasst die Berlin-Hamburger, Lübeck-Büchener, Hannoversche, Braunschweigische, Hessische Nordbahn, Bebra-Hanauer, Thüringische und Werrabahn.

Die Geschäftsleitung bewirkt die Königliche Eisenbahn-Direction in Cassel.

An Verbandstationen sind im Jahre 1869 zugegangen

am 1. Mai 1869: die Stationen Achim, Hohnstorf, Celle, Rehme, Bünde, Peine der Hannoverschen Bahn;

Oschersleben, Börssum, Harzburg und Salzgitter der Braunschweigischen Bahn;

Schlüchtern, Wächtersbach, Gelnhausen, Hanau der Bebra-Hanauer Bahn;

Arnstadt der Thüringischen Bahn;

am 1. Juli 1869: die Station Holzminden der Braunschweigischen Bahn;

am 1. September 1869 die Station Hamburg der Berlin-Hamburger Bahn.

Ausgeschieden aus dem Verbande sind vom 1. Mai 1869 die Stationen Weissenfels und Halle der Thüringischen Bahn.

Zur Abrechnung kamen:

1) im Personen- und Gepäck-Verkehre:

67 756 Thlr. 13 Sgr. 10 Pf. für beförderte 12 741 Personen
gegen
66 649 „ 12 „ 1 „ für beförderte 12 569 „
im Jahre 1868, mithin
1 107 Thlr. 1 Sgr. 9 Pf. und 172 Personen
mehr als im Jahre 1868.

2) im Güter-Verkehre:

284 393 Thlr. 21 Sgr. 1 Pf. für beförderte 651 501 Ctr. Güter
aller Art, sowie für Vieh und Fahrzeuge, gegen
261 245 „ — „ 3 „ für i. J. 1868 beförderte 525 660 „ , mithin
23 148 Thlr. 20 Sgr. 10 Pf. und 125 841 Ctr.
mehr als im Jahre 1868.

Die Gesammt-Abrechnungssumme betrug
im Jahre 1869 . . . . . . 352 150 Thlr. 4 Sgr. 11 Pf.
„ „ 1868 . . . . . . 327 894 „ 12 „ 4 „
mithin im Jahre 1869 mehr . 24 255 Thlr. 22 Sgr. 7 Pf.

VII. Der Rheinische Eisenbahn-Verband. Derselbe besteht seit 1859 und umfasst die Rheinische Eisenbahn, die Hessische Ludwigsbahn, die Pfälzischen Eisenbahnen, die Main-Neckarbahn, die Grossherzogl. Badischen und Königl. Württembergischen Staatsbahnen.

Geschäftsführende Direction ist der Verwaltungsrath der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft in Mainz, bei welchem sich auch das gemeinschaftliche Central-Abrechnungsbüreau befindet.

Neue Verkehre sind eröffnet:

I. Im Personen- und Gepäck-Verkehr:

a) zwischen den Stationen Carlsruhe und Baden einer- und Düsseldorf (Station der Köln-Mindener Bahn) via Deutz andererseits vom 1. April 1869 an;
b) zwischen Baden, Basel (Badische und Französische Ostbahn) einer- und Rotterdam und Amsterdam via Cleve und via Deutz andererseits, sodann zwischen Ludwigshafen, Mannheim und Heidellberg einer- und Rotterdam, Amsterdam, Utrecht und Arnheim via Cleve und Deutz andererseits, hinsichtlich von Billeten zu Hin- und Rückfahrten, vom 1. April 1869 an;
c) zwischen Worms einer- und Wildbad via Durlach und via Mühlacker andererseits vom 15. August 1869 ab;
d) zwischen Mainz und Kehl vom 20. September 1869 ab, bezüglich Billets zu gewöhnlichen Personenzügen;
e) zwischen Oos einer- und Köln und Mainz andererseits vom 1. December 1869 ab, hinsichtlich directer Gepäck-Einschrift.

II. Im Equipagen- und Thiere-Verkehr:

a) zwischen Kalkscheuren einer- und den betreffenden Verband-Stationen der Pfälzischen, Main-Neckar-, Grossherzogl. Badischen und Königl. Württembergischen Bahnen andererseits, vom 1. März 1869 ab;
b) zwischen Waibstadt einer- und den Verbands-Stationen der Hessischen Ludwigs- und Rheinischen Eisenbahn andererseits, vom 1. März 1869 ab.

III. Im Güter-Verkehr:

a) zwischen Mannheim, Ludwigshafen und Weissenburg einer- und den Verbandstationen der Hessischen Ludwigs- und Rheinischen Eisenbahn andererseits vom 15. Februar 1869 ab, hinsichtlich der Beförderung von Salz in Wagenladungen zu ermässigten Frachtsätzen;
b) zwischen Lambrecht einer- und den Verbandsstationen der Rheinischen Eisenbahn andererseits, vom 20. Mai 1869 ab.

Zur Abrechnung sind gekommen:

I. Personen-Verkehr:

286 750 Thlr. 22 Sgr. 6 Pf. für Beförderung von 83 104 Personen
gegen
243 527 „ 12 „ 1 „ für Beförderung von 70 852½ „
im J. 1868, mithin 1869
43 223 Thlr. 10 Sgr. 5 Pf. und 12 251½ Pers. mehr.

II. Passagier-Gepäck-Verkehr:

31 520 Thlr. 26 Sgr. 3 Pf. für Beförd. v. 18 770 Ctr. 59 Pfd. Effectivgewicht
gegen
28 440 „ 5 „ 1 „ für Beförd. v. 17 684 „ 55 „ „
im Jahre 1868, mithin 1869
3 080 Thlr. 21 Sgr. 2 Pf. und 1086 Ctr. 4 Pfd. mehr.

III. Thiere-Verkehr:

1047 Thlr. 21 Sgr. 9 Pf. für Beförderung von 30 Wagen u. 5 Stück
gegen
3 „ 28 „ 4 „ für Beförderung von 1 „
im J. 1868, mithin 1869
1043 Thlr. 23 Sgr. 5 Pf. und 29 Wagen u. 5 Stück mehr.

IV. Güter-Verkehr:

481 295 Thlr. 29 Sgr. 6 Pf. für Beförderung von 1 795 897,2 Ctr. Güter aller Art gegen
468 422 „ 16 „ 6 „ für Beförderung von 1 785 593,7 „ „
i. J. 1868, mithin 1869
12 873 Thlr. 13 Sgr. — Pf. und 10 303,5 Ctr. mehr.

Ausserdem kamen im Güterverkehr noch zur Beförderung: 9 Locomotiven mit Tendern, 1 Wagen à 2 Achsen mit Munition, 1 Personenwagen à 2 Achsen, 1 Gepäckwagen, sowie 7 Leichen.

V. Vorgelegte Nachnahmen.

246 548 Thlr. 23 Sgr. 11 Pf. gegen
244 369 „ 26 „ 5 „ im Jahr 1868,
im Jahr 1869 also . 2 178 Thlr. 27 Sgr. 6 Pf. mehr.

VI. Die Gesammt-Abrechnungssumme mit Ausschluss der Nachnahmen, beträgt im Jahr 1869 . 800 615 Thlr. 10 Sgr. — Pf.
„ „ 1868 . 740 394 „ 8 „ — „
also im Jahr 1869 . 60 221 Thlr. 2 Sgr. — Pf. mehr.

VIII. Der Westfälische Eisenbahn-Verband. Derselbe besteht seit 1863 und erstreckt sich auf die Hannoverschen Bahnen, die Westfälische Bahn, die Bergisch-Märkische, die Köln-Mindener, die Hessische Nordbahn und die Thüringische Bahn. Eine Erweiterung hat der Verband durch den im August 1869 stattgefundenen Hinzutritt der Oldenburgischen Eisenbahn (via Leer) erfahren; die Thätigkeit des Verbandes beschränkt sich nur noch auf den Güter-Verkehr, indem der bisherige Verbands-Personen- und Gepäck-Verkehr aufgehoben ist und die Einnahmen aus den zwischen den Nachbarbahnen noch bestehenden Personen- etc. Expeditionen unter denselben direct verrechnet werden.

Geschäftsführende Verwaltung ist die Königl. Eisenbahn-Direction in Münster.

Zur Abrechnung kamen:

992 990 Thlr. 4 Sgr. — Pf. für die Beförd. von 4 479 212 Ctr. Güter
55 104 Ladungen Kohlen à 100 Ctr.
1 260 Ladungen Vieh etc.
gegen
888 220 „ 6 „ 7 „ für Beförderung von 4 394 053 Ctr. Güter etc.
im Jahre 1868, mithin
104 769 Thlr. 27 Sgr. 5 Pf. und 85 159 Ctr.
mehr als im Jahre 1868.

IX. Der Süddeutsche Eisenbahn-Verband. Zu diesem im Jahre 1863 gegründeten Verbande gehören die K. K. priv. Oesterreichische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, die K. K. priv. Kaiserin Elisabeth-Bahn, die Oesterreichische Südbahn, die Böhmische Westbahn, die K. priv. Bayerischen Ostbahnen, die K. Bayerischen Staatsbahnen, die K. Württembergischen Staatsbahnen, die Grossherzogl. Badischen Staatsbahnen, die Königl. Bayerisch-Pfälzischen Bahnen, die Hessische Ludwigsbahn, die Main-Neckar-Bahn, die Frankfurt-Hanauer Bahn.

Eine Erweiterung hat der Verband im Jahre 1869 durch die Aufnahme der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erfahren.

Die Thätigkeit des Verbandes beschränkt sich auf den Güterverkehr.

Das Abrechnungs-Büreau befindet sich bei der Direction der Königlich privilegirten Bayerischen Ostbahnen.

Zur Abrechnung kamen:

3 124 031 Fl. 49 Kr. für beförderte . . . . . 2 983 151 Ctr. Güter
u. z.: 40 033,2 Ctr. Eilgut
270 274,7 „ Güter der Cl. I
337 790,1 „ „ „ „ II
1 512 037,2 „ „ „ „ A
184 440,1 „ „ „ „ B
627 075,7 „ „ „ „ C
11 500,0 „ „ „ „ Kohlen
2 983 151 Ctr.
gegen
7 479 654 „ 10 „ für beförderte . . . . . 5 972 172,8 „ „
im Jahre 1868, mithin
4 355 622 Fl. 21 Kr. und 2 989 021,3 Ctr. Güter
weniger als im Jahre 1868.

X. Der Rechtsrheinische Eisenbahn-Verband. Dieser seit dem Jahre 1865 bestehende Verband umfasst die Königlich Württembergischen und Grossherzoglich Badischen Staatsbahnen, die Main-Neckarbahn, die Taunusbahn und die Nassauische Staatsbahn. Das Abrechnungsbüreau des Verbandes, der sich nur auf den Güter-Verkehr erstreckt, befindet sich bei der Königlichen Eisenbahn-Direction in Wiesbaden.

Zur Abrechnung kamen:

60 085 Fl. 34 Kr. für Beförderung von . . . 69 767 Ctr. Güter
u. z.: 4 617 Ctr. Eilgut
11 116 „ der Cl. I
9 859 „ „ „ II
4 611 „ „ „ A
15 749 „ „ „ B
23 815 „ „ „ C
69 767 Ctr.
gegen
54 100 „ 52 „ für Beförderung von . . . 67 226 „
im Jahre 1868, mithin
5 984 Fl. 42 Kr. und 2 541 Ctr.
mehr als im Jahre 1868.

XI. Der Preussisch-Braunschweigische Eisenbahn-Verband. Derselbe ist im Jahre 1866 gegründet und es gehören ihm, wie bisher, die Bergisch-Märkische, die Königl. Westfälische, die Herzoglich Braunschweigische, die Magdeburg-Halberstädter, die Berlin-Potsdam-Magdeburger und die Berlin-Stettiner Bahn an. Eine Erweiterung hat der Verband im Jahre 1869 durch die Aufnahme der der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn gehörigen Strecke Halberstadt-Vienenburg erfahren.

Die Stationen B. Gladbach und Schwerte der Bergisch-Märkischen Bahn sind als neue Verbandstationen eröffnet und zwischen Stettin einerseits und den Stationen Thale, Quedlinburg, Halberstadt und Braunschweig andererseits ist ein directer Güterverkehr eingeführt worden.

Directe Personen- und Gepäck-Expedition sind eingeführt:

a) zwischen den Stationen Düsseldorf, Elberfeld, Barmen, Hagen, Lennep und Dortmund der Bergisch-Märkischen Bahn, sowie Münster, Hamm und Paderborn der Königlich Westfälischen Bahn einerseits und Halle und Leipzig der Magdeburg-Leipziger Bahn andererseits via Kreiensen-Magdeburg;
b) zwischen den Stationen Soest, Paderborn und Höxter der Königlich Westfälischen Bahn einerseits und Northeim, Herzberg, Scharzfeld-Lauterberg und Nordhausen der Nordhausen-Northeimer Bahn andererseits via Kreiensen;
c) zwischen Elberfeld und Barmen, Stationen der Bergisch-Märkischen Bahn, einerseits und Frankfurt a/O. und Breslau, Stationen der Königlichen Niederschlesisch-Märkischen Bahn, andererseits.

Das Abrechnungs-Büreau des Verbandes befindet sich bei der Herzoglichen General-Direction der Eisenbahnen in Braunschweig.

Zur Abrechnung kamen:

1) im Personen- und Gepäck-Verkehre:

264 044 Thlr. 14 Sgr. 9 Pf. für Beförderung von 45 532 Personen
gegen
121 794 „ 25 „ — „ für Beförderung von 29 711 „
im Jahre 1868, mithin
142 249 Thlr. 19 Sgr. 9 Pf. und 15 821 Personen
mehr als im Jahre 1868.

Es wurden befördert:

1869 in den Personenzügen 12 506 Personen, dagegen 1868: 13 281 Pers.
„ „ Courier(Schnell-)Zügen . . 26 888 „ „ „ 15 298 „
Militärs . . . . . 6 138 „ „ „ 1 132 „
Summa 45 532 Personen, dag. in 1868 Sa. 29 711 Pers.

2) im Güter-Verkehre:

2 128 996 Thlr. 12 Sgr. für beförderte . . . . . 7 322 165 Ctr. Güter aller Art, incl. 35 697 Ctr. Eilgut
gegen
2 128 927 „ 15 „ für beförderte . . . . 6 943 920,3 „ „
im Jahre 1868, mithin
68 Thlr. 27 Sgr. und 378 244,7 Ctr.
mehr als im Jahre 1868.

An Frachtgütern wurden befördert:	Ctr.
1) Steinkohlen	2 894 456,0
2) Eisenbahnschienen	617 848,0
3) Coaks	509 251,0
4) Eisen- und Stahlwaaren	361 902,0
5) Getreide	321 932,0
6) Eisen, verarbeitet (ausser Eisenbahnschienen, Eisen-, Stahl- und Eisenguss-Waaren)	274 050,0
7) Schwefelkies	248 400,0
8) Eisenblech (Schwarz- und Weissblech)	210 809,0
9) Eisen, roh (in Flossen, Gänzen, Masseln, Mulden, Bruch-[Schmelz-] Eisen)	201 639,0
10) Spiritus	171 819,0
11) Manufacturwaaren (baumwollene, seidene, wollene und derartige gem. Waaren) excl. Leinewand und Segeltuch	131 476,0
12) Mühlenfabrikate	114 527,0
13) Oele, mit Ausschluss von Mineral-, ätherischem und Terpentinöl	79 701,0
14) Erze und Mineralien (nicht besonders genannte)	73 753,0
15) Zucker, roh,	68 640,0
16) Zucker, raffinirt	65 166,0
17) Hülsenfrüchte	48 070,0

	Ctr.
18) Düngemittel (auch Düngsalz) mit Ausschluss von Guano	44 741,0
19) Wolle, thierische	42 276,0
20) Kartoffeln	41 590,0
21) Geräthe (Bau- und Haus-) Möbel und musikalische Instrumente	40 916,0
22) Fastagen aller Art (Fässer, Kisten u. a.)	38 905,0
23) Steine, roh und bearbeitet	35 628,0
24) Bau- und Nutzholz, auch Grubenholz (Europäisches)	34 912,0
25) Feld-, Garten- und Wald-Erzeugnisse (nicht besonders genannte)	34 291,0
26) Glas und Glaswaaren	32 334,0
27) Wollengarn	32 266,0
28) Oelsaamen	27 960,0
29) Eisengusswaaren	27 012,0
30) Papier und Pappe (ausser Dachpappe)	26 749,0
31) Salz, ausser Düngsalz	23 751,0
32) Baumwollengarn und Twiste	21 499,0
33) Maschinen und Maschinentheile	21 328,0
34) Kurze Waaren, Galanterie-Waaren	21 096,0
35) Steine, Erden, Gyps — mit Ausschluss der besonders genannten Steine — (Kalksteine, Lehm, Kies, Sand, Gyps, Kreide, Trass etc.)	20 820,0
36) Leder	20 674,0
37) Sonstige Güter	18 298,0
38) Soda, Sodaasche, Salpeter und Pottasche	16 417,0
39) Spirituosen	14 584,0
40) Chemikalien, Droguen, Apotheker- und Farbewaaren (nicht besonders genannte)	14 005,0
41) Cement	13 960,0
42) Holz-, Korb- und Siebmacher-Waaren	13 916,0
43) Lumpen	12 700,0
44) Wein	12 299,0
45) Colonial-, Delicatessen-, Material- und Specerei-Waaren, auch andere Consumtibilien (nicht besonders genannte)	12 217,0
46) Cichorien und Kaffee-Surrogate	11 039,0
47) Kupfer und Kupferblech	10 118,0
Sa.	7 131 740,0
An sonstigen Gütern	190 425,0
Sa. Sa.	7 322 165.

Die in diesem Verbande entstandenen Wagenmiethen werden in Gemeinschaft mit denen des Norddeutschen Verbandes durch das Abrechnungs-Büreau des letzteren verrechnet. (Cfr. No. I.)

Die Gesammt-Abrechnungssumme betrug:

im Jahre 1869	2 393 040 Thlr. 26 Sgr. 9 Pf.
„ „ 1868, excl. der Wagenmiethe von 236 570 Thlr. 28 Sgr. 7 Pf.	2 250 722 „ 10 „ — „
mithin 1869 mehr	142 318 Thlr. 16 Sgr. 9 Pf.

XII. Der Schlesisch-Rheinische Eisenbahn-Verband. Diesem seit dem 1. Januar 1869 bestehenden Verbande, welcher sich zuerst der „Norddeutsch-Preussisch-Braunschweigisch-Schlesische Eisenbahn-Verband" nannte, später aber die obige Bezeichnung angenommen hat, gehören folgende Bahnen an:

die Königlich Niederschlesisch-Märkische, die Berlin-Görlitzer, die Oberschlesische, die Wilhelmsbahn, die Breslau-Schweidnitz-Freiburger, die Berlin-Potsdam-Magdeburger, die Magdeburg-Halberstädter, die Herzogl. Braunschweigische, die Königl. Hannoversche, die Grossherzoglich Oldenburgische, die Köln-Mindener, die Königl. Westfälische, die Bergisch-Märkische, Niederländische Rhein-Eisenbahn und die Niederländischen Staatsbahnen.

Der Verband erstreckt sich nur auf den Güterverkehr. Das Abrechnungs-Büreau des Verbandes befindet sich bei dem Directorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft in Berlin.

Zur Abrechnung kamen:

723 667 Thlr. 3 Sgr. — Pf. für Beförderung von 902 557 Ctr. Güter aller Art.

Berlin, den 28. December 1870.

Das Directorium
der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft.
gez. Sethe.

Die Preussischen Eisenbahnen zu Ende 1869.*

1) Ausdehnung des Eisenbahnnetzes. Die Gesammtlänge der auf Preussischem Gebiet im Betriebe befindlichen Eisenbahnen betrug Ende 1866: 1140,80 Meilen. Hierzu traten 1867: 60,52 M., 1868: 76,36 M., 1869: 40,17 M., zusammen 177,05 M., von welchen 40,02 auf Staatskosten gebaut, 18,22 durch staatliche Zinsgarantie unterstützt und 118,81 für Rechnung von Privatgesellschaften hergestellt wurden.

Am Schlusse des Jahres 1869 waren daher auf Preussischem Gebiete 1317,85 M. im Betriebe, und zwar 431,75 M. Staatsbahnen, 868,63 M. Privatbahnen, 8,50 M. Eigenthum der Braunschweigischen Regierung und 8,97 M im Betriebe auswärtiger Verwaltungen. Es kommen hiervon auf die Provinz Preussen 102,68 M., Brandenburg 149,85 M., Pommern 68,59 M., Posen 56,13 M., Schlesien 198,62 M., Sachsen 134,73, Schleswig-Holstein 74,36 M., Hannover 117,75 M., Westfalen 112,52 M., Hessen-Nassau 99,11 M., die Rheinprovinz 193,04 M., das Jahdegebiet 0,05 M., Lauenburg 10,42 M. Im Durchschnitt für den Staat kommt auf 4,84 Q.-M. eine Meile Eisenbahn gegen 5,8 Q.-M. Ende 1866. Im Jahre 1868 hatten eine Meile Eisenbahn: Belgien auf 1,3 Q.-M., Grossbritannien und Irland auf 1,8, Braunschweig auf 2,0, Sachsen auf 2,0, Baden auf 2,8, Württemberg auf 3,6, Bayern auf 4,1, Frankreich auf 5,0 Q.-M., so dass also Preussen von den erstgenannten Staaten in der Ausdehnung des Eisenbahnnetzes übertroffen wird, Frankreich dagegen gleichsteht.

Von den obengedachten 868,63 M. Privateisenbahnen werden 647,32 von den Gesellschaften selbst verwaltet, während die Verwaltung der übrigen 221,31 M. dem Staate überlassen ist, so dass dieser 653,06 M. oder mehr als die Hälfte sämmtlicher Bahnen verwaltete. Bei den vorstehenden Angaben sind übrigens 88,48 M. Eisenbahn, welche der Preussische Staat oder Preussische Eisenbahngesellschaften in benachbarten Ländern besitzen, ausser Betracht geblieben.

2) Anlagecapital. Von 15,97 M. Eisenbahn, welche zum Theil fremdes Eigenthum sind, zum Theil von auswärtigen Verwaltungen betrieben werden, ist das Anlagecapital nicht bekannt. Für die übrigen 1301,88 M. auf Preussischem Gebiete, sowie für 88,40 M., welche Preussischen Gesellschaften in benachbarten Gebieten gehören, betrug das verwendete Anlagecapital Ende 1869 rund 762 Millionen Thaler, im Durchschnitt 548 059 Thlr. für 1 Meile, während sich in den älteren Provinzen Ende 1866: 524 409 Thlr., Ende 1860: 480 586 Thlr. und Ende 1854: 412 441 Thlr. für die Meile berechneten. Von den gesammten Anlagekosten kommen 245¾ Millionen Thlr. auf 448,42 M. Staatsbahnen, 516¼ Millionen Thlr. auf 941,94 M. Privatbahnen.

3) Im Bau begriffene oder bereits concessionirte Eisenbahnen. Die Gesammtlänge der Bahnen, welche im Bau begriffen oder doch concessionirt sind, beträgt 529,82 Meilen mit einem annähernden Anlage-Capital von 277 152 140 Thlr.; hiervon werden 80,17 M. mit 34 570 000 Thlr. für Staatsrechnung und 449,65 Meilen mit 242 582 140 Thlr. für Privatrechnung gebaut.

Der Eisenbahnbau für Staatsrechnung umfasst folgende Linien: 1) Eisenbahn von Thorn nach Insterburg mit fester Weichselbrücke bei Thorn, 39,4 M. lang, veranschlagt zu 15 750 000 Thlr., 2) Schneidemühl-Dirschau, 24,0 Meil. lang und veranschlagt zu 7 800 000 Thlr., 3) neue Berliner Verbindungsbahn, 2,98 M. lang und einschliesslich der Kosten für 1,48 M. Anschlussgeleise, veranschlagt auf 4 250 000 Thlr., 4) Bahn von Elm nach der Bayerischen Grenze auf Gmünden, 3,17 M., veranschlagt zu 3 000 000 Thlr.; 5) Zweigbahnen von *Limburg nach Hadamar, 1,1 M., Anlagecapital 380 000 Thlr., und von *Dietz nach Hahnstetten, 1,75 M. und veranschlagt zu 500 000 Thlr.; 6) *Zweigbahn von Herzberg über Osterode zur Landesgrenze bei Bodenhausen, Länge 4,1 M., Anlagecapital 1 600 000 Thlr.; 7) *Bahn von Saarbrücken nach Saargemünd, Länge 2,19 M., Anlagecapital 1 290 000 Thlr.

Die im Bau begriffenen oder bereits concessionirten Privat-Eisenbahnen sind folgende:

1) von Posen nach Thorn mit einer Abzweigung von Inowraklaw nach Bromberg, Länge 24,6 Meilen, Anlagecapital 13 000 000 Thlr.; 2) die beiden Bahnen von Breslau über Glatz bis zur Landesgrenze und von Cösel über Neisse nach Frankenstein mit Abzweigungen nach Leobschütz und Ziegenhals, Länge 36,7 Meil., Anlagecapital 21 800 000 Thlr.; 3) Bahn von Gleiwitz über Beuthen nach Schoppinitz, Länge 4 M., Anlagecapital 2 000 000 Thlr.; 4) Bahn von Oels über Kempen bis zur Landesgrenze bei Podzamcze zum Anschluss an eine auf Russischem Gebiete nach Lodz zu führende Eisenbahn, Länge 7,5 M., Anlagecapital 2 670 000 Thlr.; 5) * Bergwerksbahnen in Oberschlesien und Fortsetzung der Rechte-Oder-Ufer-Bahn bis Dziedzitz, Länge 13,0 Meilen, Anlagecapital 4 000 000 Thlr.; 6) †Bahn Liegnitz-Grünberg-Rothenburg zum Anschluss an die Märkisch-Posener Eisenbahn, Länge 17,0 M., Anlagecapital 5 600 000 Thlr.; 7) Bahn von Sagan nach Sorau zur Verbindung der Niederschlesischen Zweigbahn mit der im Bau begriffenen Linie Halle-Sorau, Länge 1,8 M., Anlagecapital 665 000 Thlr.; 8) *Bahn von Posen nach Frankfurt a. O. und Guben (Märkisch-Posener), Länge 36,3 M., Anlagecapital 14½ Mill. Thlr.; 9) Bahn Halle-Sorau-Guben als Fortsetzung der Märkisch-Posener Bahn, Länge 36 M., Anlagecapital 13 500 000 Thlr.; 10) *Bahn Stolp-Danzig, als Fortsetzung der im Juli d. J. vollendeten Strecke Cöslin-Stolp, Länge 17,0 M, Anlagecapital 7 000 000 Thlr.; 11) Bahn Ahrenshausen-Münden-Cassel als Theil der Linie Halle-Cassel, von welcher die Strecke Halle-Ahrenshausen bereits im Betriebe steht, Länge 6,6 M., Anlagecapital 3 000 000 Thlr.; 12) †Bahn Berlin-Lehrte und Zweigbahn Stendal-Uelzen, Länge 46 M., Anlagecapital 23 000 000 Thlr.; 13) durch die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft auszuführende Bahnen: Heudeber-Wernigerode, Länge 1,3 M., Anlagecapital 400 000 Thlr., Vienenburg-Seesen, Länge 3,5 M., Anlagecapital 1 250 000 Thlr., Langelsheim-Clausthal, Länge 3,2 M., Anlagecapital 1 500 000 Thlr., Berlin-Lehrter Strecke nach Braunschweig, Länge 4,0 M., Anlagecapital 1 500 000 Thlr.; 14) Umbau des Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahnhofs zu Berlin und Bahnen Burg-Mag-

* Aus dem Verwaltungsberichte des Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten für die Jahre 1867, 1868 und 1869.

* Die mit * bezeichneten Bahnen wurden im Jahre 1870 ganz, die mit † bezeichneten theilweise dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Die Red. der Eisenb.-Ztg.

deburg-Helmstedt und Eisleben-Schöningen, Länge 13,0 M., Anlagecapital 12 000 000 Thlr.; 15) *Bahn Gotha-Leinefelde, Länge 8,95 M., Anlagecapital 5 161 000 Thlr.; 16) Bahn Gera - Saalfeld - Eichicht, Länge 10,7 M., Anlagecapital 6 000 000 Thlr.; 17) Bahn Leipzig-Pegau-Zeitz, Länge 6,0 M., Anlagecapital 2 115 140 Thlr.; 18) *Verbindung von Neuss und Düsseldorf mittelst einer festen Brücke über den Rhein bei Hamm, oberhalb Düsseldorf, Länge 1,0 M., Anlagecapital 4 500 000 Thlr.; 19) †die Ruhrthalbahn, Länge 27,55 M., Anlagecapital 15 450 000 Thlr.; 20) Bahn Erkelenz-Jülich-Düren, Länge 7,35 M., Anlagecapital 3 Mill. Thlr.; 21) Bahn Finnentrop-Olpe-Rothemühle, Länge 4,0 M., Anlagecapital 2 500 000 Thlr.; 22) Bahn Fröndenberg-Menden, Länge 0,7 M., Anlagecapital 470 000 Thlr.; 23) Bahn Hagen-Brügge (Volmethalbahn), Länge 3,0 M., Anlagecapital 2 500 000 Thlr.; 24) Bahn Hannover-Hameln-Altenbeken mit Abzweigung längs des Deisters nach Haspe, Länge 17,4 M., Anlagecapital 9 500 000 Thlr.; 25) Bahn von Wesel nach Bocholt zur Förderung der Industrie des Kreises Bocholt, Länge 2,7 M., Anlagecapital 500 000 Thlr.; 26) †die Emscherthalbahn zur Aufschliessung der Kohlenwerke der Emscher Gegend, Länge 5,4 M., Anlagecapital 3 280 000 Thlr.; 27) †Bahn Venlo-Hamburg, Länge 57 M., Anlagecapital 48 Mill. Thlr.; 28) die Scheldethalbahn von der Deutz-Giessener Station Dillenburg im Scheldethal aufwärts bis zu dem Erzreviere der „Eisernen Hand", Länge 1,5 M., Anlagecapital 221 000 Thlr.; 29) †Bahn Ehrenbreitstein-Troisdorf als letztes fehlendes Glied in der Rechtsrheinischen Schienenstrasse von Holland und dem Ruhrrevier nach dem Süden, Länge 9,5 M. (davon bereits 2,04 M. im October 1869 eröffnet), Anlagecapital 5 000 000 Thlr.; 30) †die Eifelbahn von Call nach Trier, Länge 15,4 M., Anlagecap. 12 000 000 Thlr.

4) Eisenbahnen, deren Bau oder Concessionirung in naher Aussicht steht. Zum alsbaldigen Bauangriff sind vorbereitet: für Rechnung des Staates 23,85 M. Bahnlänge mit einem ungefähren Anlagecapital von 15 690 000 Thlr. (nämlich die Bahnen: Tilsit-Memel, 12,45 Meil., 6 250 000 Thlr., Bebra-Friedland, 9,6 Meil., 7 240 000 Thlr., Hanau-Offenbach, 1,8 Meil., 2 200 000 Thlr.) und für Rechnung von Privatgesellschaften 208,28 M. mit circa 91 248 000 Thlr. Anlagecapital, im Ganzen also 232,13 M. Bahnlänge mit einem veranschlagten Anlagecapital von 106 938 000 Thlr.

5) Die vom Staate übernommenen Zinsgarantien. Bis zum Schlusse des Jahres 1866 hatte der Staat für ein Anlagecapital von 134 751 980 Thlrn. die Zinsen garantirt. In den Jahren 1867 bis 1869 sind an neuen Garantien 23 000 000 Thlr. hinzugetreten, so dass also das feststehende Capital, dessen Zinsen vom Staate garantirt sind, am Schlusse des Jahres 1869: 157 751 980 Thlr., nämlich 18 000 000 Thlr. zu 3¼ Proc., 75 400 000 Thlr. zu 3½ Proc., 42 101 980 Thlr. zu 4 Proc., 22 250 000 Thlr. zu 4½ Proc. betragen hat. Die hierauf ruhenden Zinsen beliefen sich auf 5 909 329⅕ Thlr. In Folge dieser Verpflichtungen mussten bis Ende 1866 an Zinszuschüssen gezahlt werden: aus dem früheren Eisenbahnfonds und den etatsmässigen Fonds der Eisenbahnverwaltung 8 053 743 Thlr., aus dem Garantiefonds der Oberschlesischen und Köln-Mindener Eisenbahn 2 458 290 Thlr., im Ganzen 10 512 033 Thlr. In den drei letzten Jahren betrugen die Zinszuschüsse: aus den etatsmässigen Fonds der Eisenbahnverwaltung 3 053 345 Thlr. 28 Sgr. 6 Pf. und aus dem vorbezeichneten Garantiefonds 619 960 Thlr. 28 Sgr. 6 Pf., überhaupt 3 673 306 Thlr. 27 Sgr. Demnach belaufen sich bis jetzt die aus dem Eisenbahnfonds gezahlten Zinszuschüsse auf 11 107 089 Thlr., die vom Staate überhaupt geleisteten Zuschüsse auf 14 185 340 Thlr. — Von den durch Zinsgarantie unterstützten Bahnen haben während der letzten drei Jahre eines Zuschusses nicht bedurft: die alte Köln-Mindener mit der Oberhausen-Arnheimer, die Oberschlesische mit der Breslau-Posen-Glogauer, die Stargard-Posener und die Höchst-Sodener Bahn, wogegen die Rhein-Nahebahn, die Vor- und die Hinterpommersche, die Deutz-Siegen-Giessener Bahn und die feste Rheinbrücke bei Coblenz erhebliche Zuschüsse erforderten. Für die Ruhr-Siegbahn ist 1869 ein Zinszuschuss nicht mehr erforderlich gewesen.

Diesen Zuschusszahlungen stehen die Einnahmen an Extra-Dividenden gegenüber, welche der Staat bei Uebernahme der Zinsgarantie für verschiedene Bahnen als Gegenleistung sich ausbedungen hat. Dieselben betrugen von 1867—1869: 3 758 111 Thaler und für die ganze Vergangenheit bis Ende 1869: 13 901 808 Thlr. Hierzu treten noch 3 728 454 Thlr. Dividenden, welche der Staat aus seiner ursprünglichen Betheiligung an den Stammactien der Oberschlesischen, der Stargard-Posener und der Köln-Mindener Eisenbahn über deren Verzinsung von 3½ Proc. erhalten hat, so dass sich also die ganze Einnahme an Dividenden und Extra-Dividenden bis Ende 1869 auf 17 630 262 Thlr. erhöht und die Ausgaben für die übernommenen Garantien nahezu um 3½ Millionen Thaler übersteigt.

6) Betriebsergebnisse der Eisenbahnen. Die Brutto-Einnahmen für die Meile Bahnlänge sind von 76 996 Thlr. in 1866 auf 78 813 Thlr. in 1867 gestiegen, dagegen im Jahre 1868 auf 73 514 Thlr. zurückgegangen. Die hohen Erträge der erstgedachten beiden Jahre sind den Eisenbahnen vornehmlich aus den enormen und einträglichen Militärtransporten des Kriegsjahres 1866 und aus den kaum zu bewältigenden Getreidetransporten des Nothjahres 1867 zugeflossen. — Der Ueberschuss in Procenten des verwendeten Anlagecapitals betrug 1866: 8,3 Proc., 1867: 7,9 Proc. und 1868: 7,5 Proc.; die aus den Zins- und Dividendenzahlungen sich ergebende Rente 1866: 6,1 Proc., 1867: 6,0 Proc. und 1868: 5,7 Proc.

Was die Betriebsergebnisse der Staatsbahnen betrifft, so sind die Brutto-Einnahmen derselben in den alten Landestheilen von 17 629 698 in 1866 auf 20 128 542 Thlr. in 1869 oder um 14,2 Proc., der Ueberschuss der Einnahmen gegen die Ausgaben von 8 232 207 Thlr. in 1866 auf 9 176 517 Thlr. in 1869 oder um 11,5 Proc. gestiegen, während die Verzinsung des Anlagecapitals von 7,6 Proc. in 1866 auf 6,3 Proc. in 1869 oder um 17,1 Proc. gefallen ist. Die Staatseisenbahnen in den neuerworbenen Provinzen kommen erst vom Jahre 1868 ab in finanzieller Beziehung in Betracht. Die Brutto-Einnahmen derselben, ausschliesslich des Antheils an den Einnahmen der Heppens-Oldenburger Eisenbahn, betrugen 1868: 9 997 058 Thlr., 1869: 12 487 989 Thlr. und der Ueberschuss der Einnahmen gegen die Ausgaben 1868: 4 276 316 Thlr., 1869: 4 969 011 Thlr. Das verwendete Anlagecapital verzinste sich 1869 mit 5,4 Proc.

Hiernach hat im Jahre 1869 die Brutto-Einnahme sämmtlicher Staatsbahnen, einschliesslich des Antheils an den Einnahmen der Heppens-Oldenburger Eisenbahn: 32 653 926 Thlr., der Ueberschuss 14 182 923 Thlr. betragen und das aufgewendete Anlagecapital sich mit 5,9 Proc. verzinst.

Die Gesammtresultate des Eisenbahnwesens in der verflossenen Verwaltungsperiode, soweit die Staatsfinanzen davon berührt werden, stellen sich wie folgt: Die Staatsbahnen in den alten Landestheilen haben nach Abzug der Verwaltungs- etc. Kosten und der Summen zur Verzinsung und Tilgung der auf denselben lastenden Activcapitalien einen disponiblen Ueberschuss von 6 047 680 Thlr. 15 Sgr. 3 Pf. geliefert, welchen die Intraden von denjenigen Privatbahnen, bei welchen der Staat finanziell betheiligt war, abzüglich der Zinszuschüsse für die garantirten Bahnen, mit 2 823 581 Thlr. 8 Sgr. 3 Pf. zutreten. Der Gesammtüberschuss beträgt also 8 871 261 Thlr. 23 Sgr. 9 Pf. Die Staatsbahnen in den neuen Landestheilen haben dagegen nach Abzug der Verwaltungs- etc. Kosten und der zur Verzinsung und Tilgung erforderlichen Summen, in den Jahren 1868 und 1869 einen Ueberschuss von 3 113 267 Thlr. 14 Sgr. 2 Pf. geliefert. In den vorstehenden Summen ist der Antheil an den Einnahmen der Heppens-Oldenburger Eisenbahn mit 37 355 Thlr. nicht mitenthalten. Ausserdem ist in den Jahren 1867—1869 an Eisenbahnsteuer von Privatbahnen die Summe von 4 677 638 Thlrn. aufgekommen.

Technische Notizen.

*Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. Versammlung am 10. Januar 1871. Vorsitzender Herr Weishaupt, Schriftführer Herr Vogel.

Herr Römer sprach über einen neuen Centralbahnhof, der gegenwärtig zu Liverpool ausgeführt wird und von sehr geschickter Benutzung eines gegebenen Terrains von unregelmässiger Form zeigt. Das Empfangsgebäude hat 140' Länge, 65' Tiefe und liegt am Kopfe der Geleise; im Erdgeschosse befinden sich die Billeträume, Stationsbüreaus und Wartezimmer. Die Restauration und Gepäck-Expedition sind in den Nebengebäuden untergebracht; die Abtritte und Pissoire liegen auf dem Querperron, welcher die verschiedenen Zwischen-Perrons an deren Kopfende verbindet, und bilden den Abschluss der mittleren Geleisgruppe. Zur Ueberdeckung des ganzen Terrains sind 12 Joche senkrecht gegen die Geleise angeordnet worden, welche 11 Satteldächer und eine Strassenbrücke tragen. Die Satteldächer ruhen auf den 8' hohen Trägern der Joche. Der längste derselben hält 250', die grösste freitragende Länge beträgt 116¾'. Die Träger sind, mit Ausnahme der Endträger, zwischen den Auflagern nur einmal unterstützt und zwar durch eine auf dem Mittelperron stehende 20" dicke und 35' hohe Säule. Die Endauflager werden durch starke Futtermauern gebildet. In der Mitte jedes Satteldaches ist eine mit Glas abgedeckte Laterne aufgesetzt. Zwischen dieser Laterne und der Rinne ist noch ungefähr ein Drittel der Dachfläche mit Glas abgedeckt, das übrige mit Zink. Die aus zwei schmiedeeisernen Fachwerksträgern gebildete Brücke ist durch 4 Säulen unterstützt und hat 3 Oeffnungen von 35', 82¾' und 56' Weite. Den Anschluss der Satteldächer der Halle an die Träger der Brücke vermitteln windschiefe Pultdächer.

In der Halle liegen 4 Perrons, dazwischen 11 Geleise und eine Fahrstrasse.

Herr Dr. Wedding theilte die Resultate eines von dem Baumeister Weise auf dem äusseren Potsdamer Bahnhofe abgeteuften Bohrloches mit, dessen Zweck, gutes Trinkwasser zu erhalten, zwar nicht erreicht worden ist, welches aber eine Reihe wissenschaftlich sehr interessanter Aufschlüsse geliefert hat. Das Bohrloch ist ca. 12' über dem Nullpunct des Spree-Pegels angesetzt, hat bei 28' Tiefe das Alluvium, bei 99' den mittleren Diluvialsand durchteuft, dann bis 135' im geschiebefreien Thon gestanden und ist von da ab bis zu seiner gegenwärtigen Tiefe von 166' (55' unter dem Ostseespiegel) im unteren Diluvialsande geblieben, welcher in einzelnen Glimmer- und Bernstein reichen Lagen dem Tertiärsande sehr ähnlich ist, aber in tieferen Schichten wieder durch das Vorkommen rother Feldspäthe characterisirt wird. Wenn die Verhältnisse denen der Friedrichstrasse analog sind, würde man in circa 5 bis 10' grösserer Tiefe nunmehr bereits das Tertiärgebirge erwarten müssen, und wäre daher die Fortsetzung des Bohr-Versuchs von grossem Interesse.

Die Herren Schwartzkopff, Orth und Stüve knüpften hieran Mittheilungen über andere neuerdings hier ausgeführte Brunnen, bei denen man durch Braunkohle und Torf gekommen; dem eigentlichen Zwecke, gutes Trinkwasser zu erhalten, hat das Bohrloch des Herrn Schwartzkopff nicht entsprochen.

Der Vorsitzende machte hierauf Mittheilungen über die im verflossenen Jahre zur Eröffnung gekommenen neuen, zu durchgehenden

Verbindungen dienenden, Bahn-Anlagen in Preussen, und erwähnt zunächst die Cöslin-Danziger Bahn, die kurz vor dem Kriege eröffnet wurde und als Verbindungsbahn längs der Ostseeküste sowohl in commercieller als militärischer Beziehung von grosser Wichtigkeit sei. Da fast gleichzeitig Lübeck-Kleinen fertig geworden, so ist dadurch eine zusammenhängende nördliche Schienenverbindung von der Russischen Grenze bis Hamburg gewonnen. In neuester Zeit ist sodann die Märkisch-Posener Bahn eröffnet worden, welche als ein Glied der in Ausführung befindlichen, den Preussischen Staat durchziehenden Ost-West-Bahn: Insterburg-Thorn-Posen-Guben-Halle-Cassel-Düsseldorf-Köln resp. Aachen ebenfalls von grosser Bedeutung ist. In dieser grossen Ost-Westlinie wurde ferner die Rheinbrücke der Bergisch-Märkischen Bahn bei Düsseldorf fertig und konnte bereits zu den Transporten für den Aufmarsch der Armee gegen Westen benutzt werden. Schliesslich ist noch die kleine Bahn von Ruhbank nach Liebau zu erwähnen, die wegen der Verbindung mit Oesterreich sehr wichtig ist. Bis dahin fehlte es fast auf 60 Meilen Länge an jeder Schienenverbindung zwischen beiden Ländern.

Am Schlusse der Sitzung wurde Herr Baumeister Housselle als einheimisches ordentliches Mitglied in den Verein aufgenommen.

Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter.

a) Ueberzählige.

A. p. Kaiser Ferdinands- und Mähr.-Schles. Nordbahn.
1. Januar 1871.

1 Stück Gusseisenplatte (14 Pfd.) von Prossnitz lagert in Olmütz seit 2. November.
L M. 1 Kiste Käse (19 Pfd.) von Wien lagert in Olmütz seit 17. November.
J L C. 16 leere Fässchen vom Rum (195 Pfd.) von der Scontrirung lagern in Prerau seit 30. November.

Werra-Eisenbahn. Monat December 1870.

H G U 837. 1 Ballot lagert in Coburg seit 15. December 1870.
◇ 887. 1 Sack Kaffee lagert in Coburg seit 30. December 1870.
Hallesche Zuckersiederei. 1 Brod Zucker (18 Pfd.) ab Halle lagert in Sonneberg seit 22. December 1870.

Wegen der früheren überzähligen Güter cfr. die Verzeichnisse der vorigen Monate.

Erfurt, den 11. Januar 1871.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Verzeichniss
der im Bereiche der **Betriebs-Commission zu Strassburg** am **22. Januar 1871** überzähligen Güter und Gepäckstücke.

F B C 7138. 1 Korb Wein (110 Pfd.) lagert in Weissenburg.
F B C 7133. 1 Korb Wein (110 Pfd.) lagert in Weissenburg.
Charlottenburger Ufer No. 14 im Schönmannschen Hause R K 92. 1 Sack Kleider (68 Pfd.) lagert in Weissenburg.
6 Colli Verbindungsstücke für Wasser- und Gasleitung (334 Pfd.) lagern in Weissenburg.
Château-Thierry. 1 Feuerspritze aus Wagen K. B. St. E. 4375 lagert in Weissenburg.
1 Holzverschlag eiserne Haspel (300 Pfd.) lagert in Weissenburg.
W K 15, 141, 153, 230. 4 Pack Bücher und Papiere (260 Pfd.) lagern in Weissenburg.
M v. O. 1 schwarzer Lederkoffer Kleider lagert in Strassburg. Eigenthum der Frau von Olenhausen aus America.
F A 1, 2. 2 Fässer Militärkleidungsstücke (184 u. 240 Pfd.) lagern in Strassburg.
B H 1421. 1 Fass Chlorkalk (240 Pfd.) lagert in Strassburg.
Fusilir-Bat. II. Schlesisch. Grenadier-Regt. No. 11. 1 Kiste (350 Pfd.) lagert in Strassburg.
Basel-Kehl 964. 1 lederne Hutschachtel lagert in Wendenheim.
1 Sack mit wollenen Decken lagert in Varangeville.
1 Matratze lagert in St. Nicolas.
1 Fass Syrup lagert in Wendenheim.
G P 565. 1 Ballen (134 Pfd.) lagert in Weissenburg.
1 Holzkoffer mit Kalblederüberzug, Erbswurst, Speck, alte Stiefeln und Hufeisen etc. (60 Pfd.) lagert in Weissenburg.
Bertha Wilhelmi. 1 Holzkoffer mit schwarz. Tuch überzogen, Amtstracht eines ev. Geistlichen und Effecten (106 Pfd.) lagert in Strassburg.
1 Sack Militäreffecten und alte Kleider (16 Pfd.) lagert in Strassburg. Anscheinend dem Bedienten eines Franz. Cavallerie-Officiers gehörend.
R B 10. 1 Ballen (106 Pfd.) lagert in Strassburg.
C K Carlsruhe. 1 Kiste Kleider, Effecten und Cigarren lagert in Strassburg.
A 1903. 1 Kiste (116 Pfd.) lagert in Strassburg.
F D 103. 1 Kiste Stiefeln und 1 Trommel lagern in Strassburg.
B & H 24 636. 1 Korb Materialwaaren (128 Pfd.) lagert in Strassburg. [Marke]
H & F 3. 1 Sack Sattelzeug (20 Pfd.) lagert in Strassburg.
J G 1. 1 Kiste Weisszeug (40 Pfd.) lagert in Strassburg.
B E 3019. 1 Wagen Reis lagert in Strassburg.
B A E 938. 1 Wagen Getreide lagert in Strassburg.
U 26, 30. 1 Kiste Frauen- und Kinderkleider (80 Pfd.) lagert in Strassburg.
4 alte Axenfedern lagern in Strassburg.
4 alte Oefen lagern in Strassburg.
V & K 416. 1 Kiste Glas (230 Pfd.) lagert in Strassburg.
H & S 1, 2. 2 Fässer Wein (490 und 472 Pfd.) lagern in Strassburg.
W G 119. 1 Fass Branntwein (360 Pfd.) lagert in Strassburg.
B & S Gifhorn 921. 1 Ballen Federn lagert in Strassburg.
V & W 3351, 3354. 2 Tonnen (580 und 64 Pfd.) lagern in Strassburg. Von „Berlin nach Mainz via Frankfurt, Hess. Ludw.-Bahn“ beklebt.
Carlsruhe-Strassburg 37. 1 mit grauer Leinewand überzogener Holzkoffer (Inhalt unbekannt, 50 Pfd.) lagert in Strassburg.
S N 242. 1 Kiste Cigaretten und Zündhölzer (44 Pfd.) lagert in Strassburg.
1 Pack Kleider (46 Pfd.) lagert in Strassburg. In eine wollene Decke verpackt und mit starken Schnüren umwunden. Kam von Nancy, Zug II am 21. Januar.

b) Fehlende.

A. p. Kaiser Ferdinands- und Mähr.-Schles. Nordbahn.
1. Januar 1871.

W Z F 68. 1 Fass Gurken (898 Pfd.) von Caslau fehlt in Bisenz seit 16. November.
ALP 1720. 1 Ballen Tuch (99 Pfd.) von Reichenberg fehlt in Wien seit 29. December. Zur Ausfolgung.
J T 92. 1 Ballen Tuch (48 Pfd.) von Reichenberg fehlt in Wien seit 28. December. Zur Ausfolgung.
NB S S 7170. 1 Ballen Manufactur (65 Pfd.) von Brünn fehlt in Wien seit 29. December.
E E P 815. 1 Kiste Kartonagearbeit (160 Pfd.) von Weisskirchen fehlt in Wien seit 6. November.
M L S 3386. 1 Ballen Kurzwaare (63 Pfd.) [Eilgut] von Wien fehlt in Pruchna seit 8. December.

Verzeichniss
der im Bereiche der **Betriebs-Commission zu Strassburg** am **22. Januar 1871** fehlenden Güter und Gepäckstücke.

H v. B. 1 Kiste Porzellanwaaren (150 Pfd.)
F v. S. 1 Kiste Effecten und Wäsche (45 Pfd.)
Comandantur Leipzig. { 3 Koffer, 1 Reisesack, 2 Ballen } Effecten (380 Pfd.)
F v. H. 1 Kiste Wäsche und Militär-Effecten (48 Pfd.)
} von Châlons fehlen in Weissenburg.
Sprottau für Schles. Sanitäts-Comp. III. Corps. 1 Kiste Armaturstücke (28 Pfd.) von Nanzig fehlt in Weissenburg.
T S 335. 1 Kiste Apparate (300 Pfd.) von Nanzig fehlt in Weissenburg.
Dreifus. 1 Pack Waaren von Strassburg fehlt in Weissenburg.
A K 44. 1 schwarzer Holzkoffer von Hagenau fehlt in Weissenburg.
G C R 100. 1 Kiste Militär-Effecten (200 Pfd.) von Château-Thierry fehlt in Weissenburg.
Krankenhaus-Verwaltung Nürnberg 150. 1 Kiste Montirungs-Stücke (70 Pfd.) von Château-Thierry fehlt in Weissenburg.
E B 18 R. 1 Pack Montirungs-Stücke von Château-Thierry fehlt in Weissenburg.
K M 2. 1 Colli Montirungsstücke von Epernay fehlt in Weissenburg.
Steckenius Berlin. 1 Kiste Kleider (50 Pfd.) von Epernay fehlt in Weissenburg.
Art. Depot. Mainz I/III. 3 Kisten Gewehre (1260 Pfd.) von Toul fehlen in Weissenburg.
J E 55. 1 Kiste Cigarren von Strassburg fehlt in Weissenburg. Von der Ladebühne verschwunden.
Major von Poncet. 1 Lederkoffer Kleider von Nanzig fehlt in Strassburg. Mit aufgebundenem Cavallerie-Säbel.
V B A 1. 1 Fass Montirungsstücke von Weissenburg fehlt in Strassburg.
B M 1407. 1 Fass Chlorkalk (618 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Saarburg.
B B 604/5 & divers. 44 Colli Maschinentheile (7500 Pfd.) von Weissenburg fehlen in Wendenheim.
Mugler. 1 Kiste Tabak (110 Pfd.) von Strassburg fehlt in Zabern.
H G I. Rh. L.-W.-Regt. 1 Wagen Medicamente von Nanzig fehlt in Luneville.
K H 1502. 1 Wagenachse, 1 Achsbuchse zu Wagen Hannov. 759 von Weissenburg fehlen in Lüneville.
Dr. Alb. Kopf aide majeur 2me Classe. 1 Kiste mit roth. Kreuz Frauenkleider von Nanzig fehlt in Strassburg.
B Z. 1 Kiste Cigarren von Metz fehlt in Strassburg.
H B à la chère Soeur 326. 1 Fass Wein (338 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Strassburg.
Auguste à Steinbourg. 1 schwarzer Koffer Betten, 1 Pack Betten von Nancy fehlen in Zabern.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 6.

Erscheint
jeden Freitag.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
Adolph Refelshöfer
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

1871.

Inserate
werden à $1\frac{1}{2}$ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1800 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 8 Thlr. beigelegt.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Elfter Jahrgang.

Leipzig, den 10. Februar 1871. (Schluss der Nummer: 9. Februar, Vormittags 11 Uhr.)

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die Direction der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft wünscht, dass in dem von ihr ausgegebenen Meilenzeiger die in der Nähe ihres Bahnhofes **Aussig** belegene **chemische Fabrik** mit einer einfachen Entfernung von $0{,}_5$ Meilen zwischen den Stationen **Aussig** und **Türmitz** eingeschaltet werde.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen die gewünschte Ergänzung des Meilenzeigers der Aussig-Teplitzer Eisenbahn gefälligst veranlassen. — Berlin, den 4. Februar 1871.

Nach der Mittheilung des Verwaltungsraths der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn sind **am 21. December v. J.** die Strecken

a) **Goltsch-Jenikau-Deutsch Brod,** $5{,}_{74}$ Oesterreich. Meilen lang, mit den Stationen
Leschtina, Swietla, Okrouhlitz und Deutsch Brod

b) **Gross Wosek-Wostromer** (Horschitz) $6{,}_{46}$ Oesterr. Meilen lang, mit den Stationen
Libniowes, Zizelitz, Chlumetz, Neu Bitschow, Smidar und Wostromer,

c) **Pelsdorf-Trautenau,** $3{,}_{65}$ Oesterr. Meilen lang, mit den Stationen
Pelsdorf, Arnau, Kottwitz und Pilnikau

für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Die am 25. October v. Js. für den Güterverkehr eröffnete, $0{,}_{56}$ Meilen lange Strecke **Trautenau-Parschnitz** (siehe No. 44 der Eisenbahn-Zeitung pro 1870) wurde **am 21. December v. J.** dem Personen-Verkehre übergeben.

Ferner wurde die $3{,}_{33}$ Oesterr. Meilen lange Strecke **Deutsch Brod-Iglau** mit den Stationen
Pribislau-Schlappenz, Polna und Iglau

am 25. Januar d. J. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet.

Berlin, den 4. Februar 1871.

Nach der Mittheilung der General-Direction der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn ist im Anschluss an ihre bisherige Strecke Prag-Wejhybka-Lana deren $11{,}_0$ Meilen lange Fortsetzung **Lana-Komotau** mit den Stationen
Neustraschitz, Renc, Luzna-Lisan, Krupa, Milostin-Kounowa, Satkau-Teschnitz, Mecholup, Trnowan, Saaz, Horatic, Priesen und **Komotau** (Anschluss an die Aussig-Teplitzer Eisenbahn)

am 4. Februar d. J. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

Berlin, den 6. Februar 1871.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Sächsisch-Böhmische Verbindungsbahn Annaberg-Weipert.

Die zur Erbauung einer Eisenbahnverbindung zwischen dem Endpuncte der Sächsischen Staatsbahnen in Annaberg und dem der Buschtêhrader Bahn (der Böhmischen Nordwestbahn) in Weipert unter der oben bezeichneten Firma gebildete Actiengesellschaft hat ihren Sitz in Leipzig und ist durch Allerh. Decret vom 19. April vorigen Jahres concessionirt worden.

Den Verwaltungsrath der Gesellschaft bilden für die ersten 5 Jahre die Herren Gründer und Actionäre

- Edmund Becker sen., Handelskammerpräsident, Banquier in Leipzig, als Vorsitzender,
- Anton Mayer, Banquier in Leipzig, als stellvertretender Vorsitzender,
- Alexander Hermann Schmidt, Banquier in Leipzig,
- Gustav Plaut, Banquier in Leipzig,
- Ernst Heppe, Bürgermeister in Buchholz,
- Theodor Koch, Advocat in Buchholz,
- Ferdinand Lipfert, Banquier in Annaberg,
- August Rülke, Kaufmann in Annaberg.

Die Länge der zu bauenden Bahn beträgt vom Bahnhofe Annaberg bis Bahnhof Weipert $2{,}_{55}$ Meilen oder $19{,}_{13}$ Kilometer. Sie wird, da sowohl die Chemnitz-Annaberger Staatsbahn als auch die Buschtêhrader Bahn, zwischen denen sie die Verbindung herstellt, eingleisig sind, auch eingleisig ausgeführt, ebenso das Terrain nur für die eingleisige Anlage erworben. Bezüglich der Wahl der Maximalsteigung (1:65) und der des kleinsten Krümmungshalbmessers (200 m) sind gleichfalls diese Verhältnisse an der genannten Staatsbahn normirend gewesen.

Das Gesammtanlagecapital beträgt 1 060 000 Thaler und zwar 460 000 Thaler in Stammactien und 600 000 Thaler in Prioritäts-Obligationen, welche mit 5% verzinst werden. Es entfällt daher pro Meile ein Anlagecapital von 415 686 Thalern oder wenn man von der Gesammtsumme die antheiligen Kosten für den gemeinsamen Grenzbahnhof Weipert abzieht, von 350 200 Thalern pro Meile.

Die Bauinangriffnahme ist bereits im Spätherbste des Jahres 1869 erfolgt, jedoch nur an denjenigen wenigen Stellen, an welchen das Terrain im Wege der freien Vereinbarung zu erlangen war. Nach der Erlangung der Expropriationsbefugniss im Anfange des Monats April 1870 ist das gesammte Bauareal bereits bis Mitte des Monats Mai erworben und der Bau auf der ganzen Strecke derart in Angriff genommen worden, dass seine Vollendung bis zu dem in der Concessionsurkunde bestimmten Termine, dem 1. Juli 1871, sicher in Aussicht steht.

Der Anschluss der Sächsischen Staatsbahnen an die Buschtêhrader Bahn, welchen die Sächsisch-Böhmische Verbindungsbahn Annaberg-Weipert bewirkt, ist für das Sächsische Erzgebirge und zwar vom Kamme bis zum Fusse desselben von der grössten Wichtigkeit, indem er für dasselbe die Wege Weipert-Komotau-Saaz-Prag, Weipert-Komotau-Dux-Aussig und Weipert-Priessen-Carlsbad-Eger eröffnet und denselben gestattet, die bisher aus dem nördlichen Flachlande bezogenen Bedürfnisse — Braunkohlen, Lebensmittel und Rohproducte — nunmehr billiger aus dem so reichlich damit versehenen Böhmen zu beziehen und es wird auch die Wirksamkeit der Bahn sich wesentlich auf die Versorgung des Sächsischen Erzgebirges und auf den Verkehr mit dem nördlichen Theile von Böhmen erstrecken.

Denn obwohl das auszuführende Verbindungsstück Annaberg-Weipert, welches zugleich theils an sich, theils weiter nach Böhmen und Sachsen hin die Aussicht auf grossartige Naturschönheiten darbietet, auch eine neue Linie von Norden nach Süden beziehendlich von Leipzig nach Prag, resp. von Hamburg nach Wien schliessen hilft, ist auf einen eigentlichen Durchgangsverkehr zwischen entfernteren Endpuncten nicht zu rechnen gewesen, weil das Uebersteigen des Gebirgskammes und die dadurch bedingte Wegverlängerung sowie die Nothwendigkeit der Annahme grösserer Steigungsverhältnisse die Vortheile der geographischen Lage, die diese neue Linie gegenüber der jetzt bestehenden haben würde, fast aufwiegen. Aus gleichem Grunde ist der neuen Verbindung eine grosse Bedeutung in strategischer Hinsicht nicht beizulegen.

Trotzdem wird die Annaberg-Weiperter Verbindungsbahn durch den oben bezeichneten erweiterten Localverkehr zwischen dem nördlichen Theile von Böhmen und dem ganzen Nordabhang des Sächsischen Erzgebirges bis hinab nach Chemnitz, der für sie, weil sie nur eine kurze Einschaltung bildet, zum Durchgangsverkehre wird, ganz bedeutend in Anspruch genommen werden.

Zunächst durch die Versorgung des Sächsischen Erzgebirges mit Nahrungsmitteln, die nur zum kleinsten Theile des Bedarfes daselbst erbaut werden können. Wie sehr abhängig in dieser Beziehung das Erzgebirge ist, beweist zunächst das Verhältniss zwischen Empfang und Versandt auf der Chemnitz-Annaberger Staatsbahnlinie. Nach den vom Königlichen Finanzministerium veröffentlichten Nachweisungen der Betriebsergebnisse für das Jahr 1868 betrug der Empfang für die Stationen dieser Linie mit Ausschluss von Chemnitz: 2 417 000 Centner, der Versandt hingegen — ebenfalls unter Ausschluss von Chemnitz — 837 000 Ctr., demnach nur $^1/_3$ des Empfangs. Die Differenz ist — nach Abzug der gleichfalls in dieser Richtung transportirten Steinkohlen — zum grössten Theil auf Herbeischaffung von Nahrungsmitteln zu rechnen. Andrerseits beweist diese Abhängigkeit auch der Umstand, dass trotz des beschwerlichen und mühsamen Transportes über den Gebirgskamm ein grosser Theil der Consumtibilien auf Karren und Wagen, zum Theil auf dem Rücken, aus Böhmen eingeführt werden. Die amtlichen Aufzeichnungen des Hauptzollamtes Annaberg ergeben in dieser Beziehung auf die Jahre 1863—1867 eine Durchschnittseinfuhr nur für diesen Hauptsteueramtsbezirk von jährlich 226 700 Ctrn., nämlich

183 900 Ctr.	Getreide, Hülsenfrüchte, Stroh;
40 000 „	Gartengewächse, Gemüse, Obst, Gurken;
2800 „	Kleinwild, Gänse, Eier, Fische
Sa. w. o.	

und 11 200 Stück verschiedenes Vieh.

Alle diese Verzehrungsgegenstände sind in Böhmen billiger anzukaufen und werden später, nachdem der billigere und schnellere Bahntransport zu Gebote stehen wird, ausschliesslich von dort bezogen werden und ihren Weg über Komotau-Weipert-Annaberg nehmen.

Einen weiteren Transportgegenstand für die Bahn wird das Holz aus den grossen Waldungen längs des Kammes und der südlichen Abdachung des Erzgebirges und zwar sowohl in Form von Brennholz als auch als Bau- und Nutzholz bilden und es mag darauf hingewiesen werden, dass die jetzige jährliche Einfuhr, ebenfalls nach den Notirungen des Königlichen Hauptzollamtes Annaberg, beinahe 200 000 Centner erreicht.

Von weitaus der grössten Wichtigkeit aber wird für die Annaberg-Weiperter Bahn und deren Fortsetzung der Transport Böhmischer Braunkohlen nach Sachsen sein. Durch die oben angedeuteten Verbindungen mit Komotau wird es möglich, die billigen Braunkohlen aus den Gruben von Komotau, Kaden, Görkau, Brix, Dux, Postelberg, Falkenau, Elbogen, Eger, Carlsbad etc. auf kürzerem Wege und in genügender Menge zu beziehen. Dass dies eintreten wird, lässt sich sowohl aus dem fortwährend steigenden, durch die bisherigen Bezugsquellen kaum zu deckenden Bedarfe, als auch dem Preisunterschiede zwischen den jetzt ausschliesslich verwendeten Steinkohlen und den später zugängigen Braunkohlen folgern.

Der Durchschnittspreis für den Centner Steinkohlen ist bisher in Annaberg 10 Ngr. gewesen, derselbe hat sich jedoch im laufenden Winter in Folge der allgemeinen Kohlencalamität auf $12{,}_2$ bis $12{,}_9$ Ngr. erhöht.

Die Kadener (Brunnersdorfer) Braunkohle kostet jetzt am Orte per Böhm. Strich 13 kr. Oe. W. oder in Courant 16 Pf. per Centner. Rechnet man hierzu eine Transportweite von $11{,}_5$ Meilen bis Annaberg, so wird der Centner, selbst bei dem etwas erhöhten Transportpreise von 2 Pf. pro Centnermeile, auf $3{,}_9$ Ngr., bei etwas weiterem Transporte aus entfernteren Gruben auf $4{,}_8$ Ngr. zu stehen kommen.

Die Bahn verspricht hiernach in der Hauptsache eine Kohlentransportbahn und, wie alle dergleichen, auch rentabel zu werden.

Dass die Aussicht auf die Rentabilität auch sonst eine gegründete sein dürfte, lehrt ein Blick auf die Verhältnisse der Chemnitz-Annaberger Staatsbahn. Es lässt sich aus den in den oben erwähnten „Nachweisungen der Betriebsergebnisse für das Jahr 1868" veröffentlichten Unterlagen für die Chemnitz-Annaberger Staatsbahn ein Reinertrag von mindestens $3{,}_6$% des Anlagecapitals berechnen.

Die Sächsisch-Böhmische Verbindungsbahn Annaberg-Weipert wird später einen integrirenden Bestandtheil der Chemnitz-Annaberger Staatsbahn ausmachen und es ist demnach eine sehr bescheidene Annahme, wenn man ihr denselben Verkehr wie jener zuschreibt und für die Verkehrsteigerung, welche die Verwandlung der bisherigen Sackbahn in eine von zwei Seiten her alimentirte sicher im Gefolge haben wird, eine Zunahme von $^1/_{12}$ des zeitherigen Ertrages in Anschlag bringt. Der Reinertrag der Chemnitz-Annaberger Staatsbahn wird sich demnach voraussichtlich von $3{,}_6$% auf $3{,}_9$ bis 4% erhöhen.

Berücksichtigt man nun, dass das Anlagecapital der Chemnitz-Annaberger Staatsbahn pro Meile (546 700 Thlr.) zu dem der Annaberg-Weiperter (415 686 Thlr.) sich wie $1{,}_{31} : 1$ verhält, so ist für die letztere selbst unter den bescheidensten Voraussetzungen eine Rente von $3{,}_9 \cdot 1{,}_{31} = 5{,}_{21}$% des Anlagecapitals zu erwarten.

Stationen und Haltestellen wird die Bahn erhalten

Staatsbahnhof Annaberg	
bis Station Buchholz	$0{,}_{36}$ Meilen
bis Güterstation Cranzahl	$0{,}_{77}$ „
Haltestelle Königswalde	—
„ Bärenstein	—
bis gemeinsamer Grenzbahnhof Weipert	$1{,}_{42}$ „
	Sa. $2{,}_{55}$ Meilen.

Besondere technische Schwierigkeiten für den Bau bietet die Linie nicht. Als wichtigste Objecte sind aufzuführen

- ein Felseneinschnitt von 623m Länge und $11{,}_8$m grösster Tiefe,
- einer dergl. von 226m Länge und $25{,}_5$m grösster Tiefe,
- eine Brücke über das Sehma-Thal in Cranzahl mit drei Oeffnungen von je $25{,}_5$m Weite (Gitterbrücke) und einer grössten Höhe von der Thalsohle von $23{,}_8$m, und
- die gemeinsame Brücke über die Grenzbach (Pöhlbach) bei Wei-

pert mit zwei Oeffnungen von je $31,_6{}^m$ Weite (gleichfalls Gitterbrücke) und einer Höhe von 23^m über die Thalsohle.

Die Ausführung des gesammten Baues ist in Generalentreprise von der Gesellschaft an die Unternehmer Wendler & Dörffling verdungen worden. Für den Oberbau, Signalwesen, Gebäudeeinrichtungen etc. haben die Normalien der Sächsischen Staatsbahnverwaltung, die den Betrieb übernimmt, zu Grunde gelegt werden müssen.

Zur Wahrung der Gesellschaftsinteressen im Allgemeinen und insbesondere gegenüber der Bauunternehmung ist vom Verwaltungsrathe als ständiger Bevollmächtigter der oben genannte Advocat Koch in Buchholz und als Oberingenieur der Betriebsingenieur Hättasch der Sächsischen Staatsbahnen, der zu diesem Behufe vom Königlichen Finanzministerium beurlaubt worden ist, angestellt worden.

Wie schon oben erwähnt, konnte der Bau mit Ernst erst nach geschehener Grundeinlösung in den Monaten April und Mai angegriffen werden und er ist trotz der ziemlich ungünstigen Witterung des verflossenen Sommers und trotz des in Folge der Kriegsereignisse eintretenden Mangels tüchtiger Arbeiter entsprechend gefördert worden. Von der Gesammtsumme der zu bewegenden Erd- und Felsenmassen im Betrage von 308 800 Cubikmeter sind bis zum Schlusse des Jahres 216 000 Cubikmeter bewegt worden. Die Mauerarbeiten an Brücken, Schleussen etc. sind mit Ausnahme von 3 noch auszuführenden Einschnittsbrücken fertig und es erübrigt bei den grösseren nur die Auflage der Eisenconstructionen.

Ebenso sind alle Bahnhofsgebäude und ein Theil der Bahnwärterhäuser im Rohbau beendet.

Für den Oberbau sind circa 3 Kilometer mit Packlager bereits versehen und der Bedarf der Schienen bis zu $^2/_3$, der der Schwellen bis zu $^1/_4$ des ganzen Bedarfes angeschafft.

Den Betrieb der fertigen Sächsisch-Böhmischen Verbindungsbahn sowie die Gestellung der Betriebsmittel und den erforderlichen Bahnunterhaltungsaufwand übernimmt und zwar vorläufig auf die Dauer von 15 Jahren die Königlich Sächsische Staatsbahnverwaltung gegen Gewährung von 50% der Bruttoeinnahme.

Zu diesem für die Gesellschaft günstigen Uebereinkommen hat sich die Königliche Staatsregierung namentlich auch im Hinblick auf die unverkennbare Wichtigkeit, welche diese Anschlussbahn für die Verkehrserweiterung der dahinter liegenden Staatsbahnen haben wird, bewogen gefunden.

Alle Vorbedingungen sind also vorhanden, um dem durch die erfolgreichen Bemühungen eines aus Bewohnern der gewerbthätigen Städte Annaberg und Buchholz zusammengesetzten Comité und durch die entgegenkommende Unterstützung der betheiligten Leipziger Bankhäuser zu Stande gekommenen Unternehmen eine glückliche Zukunft verheissen zu können.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

* Vom Kriegsschauplatz. Der dreiwöchige Waffenstillstand, welcher für die Zeit bis zum 19. Februar abgeschlossen worden ist, hat eine Waffenruhe auf fast allen Puncten des Kriegstheaters herbeigeführt. Nur im Südosten, wo für den Waffenstillstand die Uebergabe von Belfort und Bitsch Vorbedingung ist, erscheint der Krieg, selbst nachdem die letzten Reste der Bourbaki'schen Armee am 2. und 3. Februar nach der Schweiz hinübergedrängt sind, noch nicht beendet, insbesondere wird die Belagerung von Belfort fortgeführt und rückt die Deutsche Ostarmee weiter nach Süden im Departement Jura vor, dessen Hauptstadt Lons le Saunier sie am 4. Febr. besetzte.

Ob die Hoffnung sich realisirt, dass die in Bordeaux am 12. d. M. zusammentretende Französische Nationalversammlung unseren gerechten Forderungen, insbesondere der Abtretung von Elsass und Deutsch-Lothringen zustimmen und Frieden machen wird, ist Angesichts der Wühlereien der Ultra-Republikaner noch nicht zu übersehen. Deutschland kann aber dem weitern Verlauf der Kriegs- und Friedensverhandlungen jedenfalls mit Ruhe entgegensehen. Die grossen Heeresmassen, welche vor Paris stehen, können, wenn der Waffenstillstand nicht zum Frieden führen sollte, rasch nach allen Richtungen hin, wo sich neue feindliche Massen zeigen, zur Unterstützung unserer in den nördlichen, westlichen und östlichen Provinzen bereits stehenden grossen Heere geworfen werden.

Denn mit der Französischen Hauptstadt, welche nach Ablauf des Waffenstillstands, sofern kein Friede geschlossen wird, uns übergeben werden muss, fällt ein Hauptfactor der gegenwärtigen Kriegsführung, das dorthin geschaffte bedeutende Eisenbahn-Material, (nach dem „Moniteur des intérêts matériels" 1000 Locomotiven und 40 000 Eisenbahn-Wagen der verschiedensten Art) in die Hände des Siegers, da das eigene Interesse es den Parisern verbietet, an die Zerstörung desselben zu denken. — Im Gegentheil erfordert Französischerseits die Sorge für den Unterhalt der hungernden Hauptstadt gebieterisch, die vorhandenen Schienenwege so schnell als irgend möglich wieder fahrbar zu machen und diese wie das vorhandene Eisenbahnmaterial in ununterbrochenem Betrieb zu erhalten.

Es würden für den Fall der Wiederaufnahme des Kriegs zwar unzweifelhaft auf Französischer Seite diese Verbindungen wieder abgebrochen und würden die noch von dort aus behaupteten Bahnen bei Annäherung der Deutschen Truppen auch wieder so weit thunlich unfahrbar gemacht werden. Allein die Hauptschwierigkeit in Beziehung auf eine genügende Eisenbahn-Verbindung für die Deutschen Heere ist doch jetzt unzweifelhaft überwunden. Paris ist der Schlüssel des gesammten Französischen Eisenbahn-Netzes und stehen schon jetzt die Französischen Eisenbahnen in dem weiten Umkreise der durch den Waffenstillstand gezogenen Demarcationslinie*: bis Dieppe, Rouen, le Mans, Tours, Vierzon, Nuits, Epinal, wahrscheinlich bald bis Dijon, Dole und Pontarlier, uns zu Gebot und können Deutscherseits erforderlichen Falls auch zu den umfassendsten Offensiv-Operationen benutzt werden. Das Gleiche gilt von den 2 aus Deutschland nach Paris führenden Hauptschienenwegen über Nancy und Rheims, mit ihrer Fortsetzung nach Amiens und ihren Zweig- und Verbindungsbahnen. — Die Wiederverproviantirung von Paris begann schon am 31. Januar. Auf Bitten des Französ. Gouvernements wurde eine Deutsche Colonne von 3—400 Wagen in die Stadt eingelassen, um bei der Zufuhr von Lebensmitteln ihre Dienste zu leisten. Der Bevölkerung der Stadt sind 10 nach Paris führende Strassen eingeräumt, deren sie sich zur Heranschaffung des Provisiants bedienen darf.

Um die Zufuhr von Lebensmitteln nach Paris zu erleichtern, wurden die Commandirenden unverzüglich nach Abschluss des Waffenstillstandes telegraphisch angewiesen, die Wiederherstellung der Eisenbahnen möglichst zu fördern*; indessen fehlt, da die Eisenbahnverbindung mit Paris selbst noch nicht wieder hergestellt ist, überall das Betriebsmaterial, das von den Directionen entfernt worden ist. Inzwischen versieht die Deutsche Armee Paris mit den nöthigsten Lebensmitteln.

In Paris selbst geht man mit der Reorganisation der Eisenbahn-Linien rüstig vorwärts. Am 2. Februar wurde zum erstenmal wieder versucht, von der Bahn nach Versailles die Strecke Paris-Asnières-Courbevoie-Suresnes-St. Cloud zu befahren. — Die Orléansbahn ist südwärts halbwegs von Orléans nach Vierzon bis zur Station La Motte-Beuvron wieder fahrbar gemacht und am 3. Februar hoffte man sie bis Vierzon in Stand setzen zu können. Auf der Lyoner Bahn hat man die Barricaden weggeräumt, welche noch zwischen Paris und Choisy le Roi bestanden und eine vorausgeschickte Locomotive konnte, da man die Brücke über die Hyères intact fand, bis Montargis gelangen.

Eine regelmässige Einhaltung des Fahrplans der Bahnen, auf welchen die Lebensmittel nach Paris dirigirt werden sollen, wird erst gegen den 10. Februar eintreten können.

Den Hauptverkehrsweg für die Verproviantirung von Nordwesten her, bildet die Bahn von Dieppe, Havre und Rouen nach Paris, welche zu diesem Zweck Deutscherseits frei gegeben worden ist.

Die Eisenbahn-Communication zwischen Paris und Brüssel auf der Linie Gonesse-Creil-Crepy-Soissons-Rheims-Charleville (Mezières) ist ebenfalls wieder hergestellt. Die Eröffnung der directen Linie auf der Nordbahn folgt bald nach.

Ausser der zugestandenen Beförderung von offenen Briefen nach Paris ist auch eine telegraphische Verbindung zur Uebermittelung amtlicher Depeschen mit dem 4. Februar eingerichtet.

Der eingetretene Waffenstillstand hat es zulässig gemacht, die im Bezirke der Betriebs-Commission Rheims für alle Fälle aufgestellten 16 Reservezüge aufzulösen. Soweit dieselben aus Deutschem Material bestehen, geht dieses nach den Bahnen der Heimath zurück.

Der Personen- und Güterverkehr zwischen Honfleur und Mezidon, ferner zwischen Rennes, St. Malo und Brest ist am 2. Februar wieder eröffnet.

Ueber die Organisation und bisherige Thätigkeit der Betriebs-Commission Chaumont erhalten wir aus Chaumont folgende willkommene Mittheilung:

Bis zum 1. Januar d. Js. wurden die Bahnstrecken Blesmes-Chaumont-Châtillon-Troyes und Châtillon-Nuits von der Eisenbahn-Be-

* Exemplare unserer Uebersichtskarte der Eisenbahnen Europas pro 1871, auf welchen die Demarcationslinie sowie die Deutscherseits dermalen occupirten und in Betrieb gesetzten Französischen Eisenbahnen sich angegeben finden, sind nur von uns direct (gegen Franco-Einsendung des Betrages von 15 Sgr.) zu beziehen. Die Red.

* Im Vertrag zwischen den Befehlshabern der Nordarmeen ist deshalb bestimmt:
Art. 4. Die Arbeiten für die Wiederherstellung der Eisenbahnlinien und ihrer Telegraphen können sofort unternommen werden. Bis ein höherer Beschluss betreffs des Regimes, welchem die Exploitation der Eisenbahnen zu unterwerfen ist, eingetroffen ist, verpflichtet sich die Deutsche Behörde, alle möglichen Erleichterungen für den Transport der Französischen Verproviantirungszüge für Paris zu bewilligen. Wie dieser Beschluss nun auch sein mag, ist die Französische Regierung ermächtigt, auf der ganzen Länge der Linie neben den Deutschen Agenten eine gewisse Anzahl Französischer Officiere und Agenten mit der Mission zu haben, die Richtung der Züge zu regeln und die Schwierigkeiten zu beseitigen, die sich erheben könnten. Erleichterungen werden auch auf dem von der Französischen Armee besetzten Territorium für den Transport der Proviantzüge bewilligt, welche für die von den Deutschen Armeen besetzten Städte bestimmt sind.

triebs-Commission Nancy mitverwaltet, mit deren Vorsitz damals und zwar seit Anfangs September v. Js. Regierungs-Assessor Fleck betraut war. Mit Neujahr wurde in Berücksichtigung der Weiterführung des Betriebes über Nuits hinaus bis Orléans eine neue Betriebs-Commission, nunmehr die vierte in Frankreich, gebildet, und wurden ausser dem genannten Herrn der Eisenbahn- Bau- und Betriebs-Inspector Funke von der Main-Weser-Bahn zum technischen und der Regierungs-Assessor Breithaupt von der Hannoverschen Bahn zum administrativen Mitgliede dieser Commission ernannt. Als Ober-Betriebs-Inspector fungirt der Eisenbahn- Bau- und Betriebs-Inspector Bolenius von der Königlichen Ostbahn, als Betriebs-Inspectoren die Eisenbahn-Baumeister Tasch von der Bebra-Hanauer und Kricheldorf von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn, sowie der Ober-Ingenieur Wolff von der Badischen Staatsbahn. Ausserdem sind der Commission zugetheilt, als Ober-Güter-Verwalter der Bahn-Controleur Neumann von der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, als Eisenbahn-Baumeister die Baumeister Dohm, Sehnebel und Caesar, ferner der Telegraphen-Inspector Kopp und der Betriebs-Controleur Pross von der Württembergischen Staatsbahn, sowie die Maschinenmeister Frank von der Westfälischen, Werchan von der Schweidnitz-Freiburger und Pflug von der Oberschlesischen Eisenbahn. Die Zahl der übrigen bei der genannten Betriebs-Commission beschäftigten Beamten beläuft sich bereits, abgesehen von den überwiesenen Deutschen Werkstatts-Arbeitern und den zur vorübergehenden Dienstleistung als Bremser und Stations-Arbeiter commandirten activen Soldaten auf circa 800, unter denen sich Vertreter aller Deutschen Staaten und auch fast aller Deutschen Eisenbahnen befinden. Die Strecke Corbeil-Orléans ist fast ausschliesslich mit Bayerischen Eisenbahn-Beamten besetzt.

Die Strecke Blesmes-Donjeux wurde schon am 7. November eröffnet und nach der am 7. December beendeten Reparatur der von den Franzosen gesprengten 3 Marne-Brücken zwischen Donjeux und Vignory und der Anjon-Brücke bei Chateau-Villain der Betrieb über Chaumont und Chatillon nach Troyes fortgesetzt. Chatillon-Nuits wurde in der zweiten Hälfte des December zunächst für Zwecke der mit der Reparatur der zerstörten Brücke über den Armençon bei Nuits-Ravières beschäftigten 4. Feldeisenbahn-Abtheilung dem Betriebe übergeben. Die Brücke bei Nuits und zugleich auch die ebenfalls zerstörte Brücke über den Armençon bei Brienon waren am 12. h. fahrbar und an demselben Tage ging auch der erste Proviantzug nach Orléans ab, der am 14. h. dort eintraf. Am 21. Januar endlich wurde der Betrieb auf der Strecke Orléans-Blois eröffnet, so dass sich nunmehr zusammen 93,95 Meilen in unserem Betriebe befinden. Für diesen Betrieb sind uns bis jetzt 113 Maschinen überwiesen, von denen auch bereits der grösste Theil eingetroffen ist.

Leider hatte und hat der Betrieb auf unseren Strecken mit vielen Störungen zu kämpfen, die ihm durch Aufreissen von Schienen, Beschädigungen von Bauwerken etc. durch umherstreifende Französische Banden bereitet werden.

Fast täglich gehen ein oder mehrere Meldungen derart ein. Ungeachtet mehrfacher Entgleisungen ist jedoch glücklicherweise bis zum 25. Januar kein eigentlicher Unfall, insbesondere kein Menschenleben zu beklagen gewesen.

Seit dem 25. haben dagegen die anscheinend planmässigen Angriffe auf unsere Bahnen einen bedenklicheren Character angenommen. An diesem Tage wurden gleichzeitig die reparirte Brücke bei Brienon wieder zerstört, eine Brücke über die Yonne bei la-Roche gesprengt, die Schienen zwischen Montereau und Moret aufgerissen und die Etappen in St. Florentin, Brienon, la-Roche, Pont S/Y., Villeneuve S/Y., Joigny und Villeneuve la G. angegriffen. Der Stations-Assistent Stolze von der Magdeb.-Halberstädter Eisenbahn, welcher als Stations-Vorsteher in St. Florentin fungirte und sich in Folge der Meldung von der Zerstörung der Brücke bei Brienon sofort zur Feststellung des Thatbestandes mit einer Patrouille an Ort und Stelle begab, büsste dabei sein Leben ein. Eine feindliche Kugel traf ihn beim Herabsteigen von der Maschine unweit der Brücke. Auf dem protestantischen Kirchhofe zu Tonnère wurde er am 27. mit militärischen Ehren beigesetzt. Unsere Beamten in la-Roche Stations-Assistent Bauer und Bahnwärter Vater und Reumann von der Thüringer, Bahnmeister Pfaff von der Main-Weser-, Weichensteller Himmel von der Königlichen Ostbahn und Telegraphist Ruthrof von der Bayer. Staatsbahn wurden ferner gefangen genommen. Ueber ihren Aufenthalt hat bisher noch nichts ermittelt werden können. Durch die inswischen erfolgte Entsendung grösserer Truppenabtheilungen zur Säuberung der Gegend wird diesem Unwesen hoffentlich bald ein Ende gemacht werden. Leider ist jedoch unser durchgehender Betrieb immerhin wieder auf mindestens noch 8 Tage gestört, die zur Herstellung der beiden Brücken erforderlich sein werden. Die Preuss. 4. und die Bayerische Feldeisenbahn-Abtheilung sind seit vorgestern an Ort und Stelle in Thätigkeit.

(Von Französischer Seite wird hinsichtlich dieser Angriffe auf unsere Eisenbahnbeamte der „Indep. Belge" aus Nevers vom 28. Januar berichtet: „Oberst Carrières richtete an der Spitze von 200 mobilisirten Nationalgarden der Aube und Yonne einen Angriff gegen die Preussischen Etappencommandos längs der Lyoner Eisenbahn, um die Brücken von Brienon und Laroche zu zerstören und dadurch den in feindlichen Händen befindlichen Verkehr auf dieser Bahn zu hindern. Die Brücke bei Laroche wurde in die Luft gesprengt; ihre Wiederherstellung wird eine längere Zeit erfordern, da die Bogenspannung 70 Fuss beträgt. Die neulichen Reparaturen an der Brücke von Brienon seien ebenfalls zerstört. Das Commando auf dem Bahnhof von Laroche wurde zu Gefangenen gemacht; ebenso ein Posten bei Brienon." Die Redact.)

Auf den occupirten Französischen Eisenbahnen fand bisher eine besondere Expedition desjenigen Reisegepäcks, welches die Passagiere ausser dem in den Coupés untergebrachten Handgepäck mit sich führten, nicht statt, vielmehr blieb jedem Reisenden überlassen, für die richtige Beförderung und die Sicherheit seines in dem Packwagen befindlichen Gepäcks selbst Sorge zu tragen. Zur Beseitigung der hierdurch hervorgerufenen Unzuträglichkeiten ist neuerdings, wie der „St.-A." mittheilt, die Anordnung getroffen worden, dass die durchgehenden zur Personenbeförderung mitbenutzten Postzüge der Routen Strassburg-Lagny resp. Rheims von einem Packmeister begleitet werden, welchem die Reisenden, die sich zu diesem Zwecke mindestens 20 Minuten vor Abgang des Zuges am Packwagen einzufinden haben, ihr Gepäck zur Aufbewahrung übergeben können. Der Packmeister beklebt die Gepäckstücke mit zwei Zetteln, von denen der eine den Namen der Bestimmungsstation, der andere eine Nummer enthält und händigt dem Reisenden für jedes Stück eine mit der gleichen Nummer versehene Blechmarke aus. Bei Ankunft des Zuges auf der Bestimmungsstation, beziehungsweise auf der Uebergangsstation nach einer Seitenroute haben die Reisenden am Packwagen gegen Rückgabe der Marken das Gepäck abzufordern und in Empfang zu nehmen. Eine Garantie für die dem Packmeister übergebenen Gegenstände wird Seitens der Eisenbahn-Verwaltung jedoch nicht übernommen, auch ist es nicht gestattet, kaufmännisch verpackte Kisten oder Tonnen als Reisegepäck befördern zu lassen.

Dem Vernehmen nach sind vor Kurzem weitere Anordnungen getroffen worden, um gewisse Uebelstände und Hemmnisse zu beseitigen, welche sich bei dem Betriebe der occupirten Französischen Eisenbahnen herausgestellt hatten. Die Regelmässigkeit dieses Betriebes ist aber nicht allein für die Sicherung in der Befriedigung der vielseitigen Bedürfnisse unserer Armeen von der grössten Wichtigkeit, sondern auch ein wesentliches Mittel zur Milderung der bei dem Betriebe der heimathlichen Eisenbahnen in Folge des Krieges unvermeidlich zu Tage getretenen Calamitäten.

Besonders grosse Schwierigkeiten stellten sich auf den occupirten Bahnen einer prompten Entladung der Transporte entgegen, wodurch die rasche Circulation der Wagen beeinträchtigt und der Mangel derselben in der Heimath immer fühlbarer wurde. Die Bahnhöfe an den Endpuncten der occupirten Linien in einem dem Bedürfnisse ganz entsprechenden Umfange zu erweitern, gestatteten die örtlichen Verhältnisse nicht, und musste deshalb darauf Bedacht genommen werden, durch Vermehrung der räumlich beschränkten Entladestellen Abhülfe zu schaffen. Zu diesem Behufe sind nun den Transporten nach dem Kriegsschauplatze, einerseits nach der Beschaffenheit (Truppen, Pferde, Lazarethbedürfnisse, Munition, Artillerie, Fuhrpark-Colonnen, Liebesgaben etc.), andererseits nach den Armee-Abtheilungen der bei Paris liegenden Truppen, verschiedene Entlade-Stationen angewiesen worden, wodurch eine wesentliche Erleichterung der Entladungen und zugleich die Möglichkeit einer Vermehrung der Züge nebst besserer Ausnutzung der Zugkraft und des Fahrpersonals erzielt ist.

Fernere Anordnungen bestimmen, dass alle Nachschub-Sendungen von Montirungs- und Ausrüstungsgegenständen etc. nach den Etappen-Hauptorten dirigirt, dass Güter, welche ohne bestimmte Adressen eintreffen, statt auf unbestimmte Zeit in den Wagen stehen zu bleiben, sofort von den resp. Etappen-Commandanten übernommen und entladen, von den Letzteren auch im Uebrigen die Entladungen mit allen Mitteln beschleunigt und dass die Kranken- und Sanitäts-Züge von den Evacuations-Commissionen, so rasch als thunlich, beladen und expedirt werden sollen.

Endlich ist im Hinblick auf die bedauerlicherweise wiederholt vorgekommenen Diebstähle eine gewisse Controle für die Beförderung des Gepäcks der mit den Postzügen Reisenden veranstaltet und die strengste militärische Bewachung der Bahnhöfe angeordnet worden.

Die Eisenbahnverbindung und der Krieg. Der gegenwärtige Krieg hat die Herstellung einiger Eisenbahnverbindungen gezeitigt, welche für die Landesvertheidigung von grösster Wichtigkeit sind und nicht minder dem allgemeinen Verkehre zu Gute kommen.

Dahin gehört vor Allem die Rheinbrücke bei Düsseldorf. Dank den, von dem Fabrikanten Harkort rühmlichst unterstützten Anstrengungen der ausführenden Ingenieure gelang es die Bahnstrecke Düsseldorf-Neuss nebst der Rheinbrücke noch so zeitig zu vollenden, dass sie bei der Beförderung des VII. Armee-Corps nach dem Kriegsschauplatz benutzt werden konnte. Diese kaum 1 Meile lange höchst kostspielige Strecke bildet ein wichtiges Stück der grossen Eisenstrasse, welche den Preussischen Staat in seiner ganzen Ausdehnung von der Russischen Grenze bei Eydtkuhnen bis zur Belgischen bei Aachen zu durchziehen bestimmt ist und von welcher erst wenige Tage vorher auf der entgegengesetzten Seite des Landes ein weiteres Stück in der Märkisch-Posener Bahn zur Eröffnung gelangt war.

Ungleich grösser noch würde der aus der Benutzung der Düsseldorfer Rheinbrücke gezogene Nutzen für den Krieg gewesen sein, wenn es möglich gewesen wäre, zugleich die Eifelbahn zu vollenden. Leider gelang es zu Anfang nicht, mehr als einige Meilen benutzbar zu machen; erst im November konnte von Call bis Gerolstein gefahren werden. Immerhin ist der Gewinn nicht zu unterschätzen, welcher aus der Benutzung dieser 6½ Meilen langen Theilstrecke für die Kriegsführung, insbesondere für die Zuführung von Proviant entstanden ist. Die auf eine frühere Vollendung gerichteten Anstrengungen sind durch die ungünstigen Witterungsverhältnisse in nicht geringem Maasse beeinträchtigt worden. Besonders ungünstig wirkten die wiederholten Hochwasser der Kyll. Es ist jedoch Aussicht vorhanden, dass in etwa 3 bis 4 Wochen die Lücke Gerolstein-Trier ganz ausgefüllt sein wird und die Eifelbahn wenigstens für militärische Zwecke in der ganzen Ausdehnung alsdann benutzt werden kann. Die Entlastung, welche der Rhein-Nahe-Bahn dadurch zu Theil werden wird, ist um so erwünschter, als letztere dem Kohlenverkehre aus dem Saargebiete bei der Höhe ihrer gegenwärtigen Benutzung zu Kriegszwecken nicht diejenige Stütze zu bieten vermag, welche im Interesse des betreffenden Deutschen Consumtionsgebietes so dringend wünschenswerth ist.

Von besserem Erfolge, wie bei der Eifelbahn begleitet, weil mit geringeren Schwierigkeiten verknüpft, waren die Bemühungen, die im Bau begriffene Rechtsrheinische Bahn in aller Eile auf der Endstrecke an der Sieg fahrbar zu machen und mit der Deutz-Giessener Bahn bei Troisdorf in directe Verbindung zu bringen. Die Siege der Deutschen Armeen, welche den Kampfplatz weit vom Rheine entfernt hielten, haben glücklicher Weise verhindert, dass es nöthig gewesen wäre, die neue Verbindung auf eine ernste Probe zu stellen. Desto grösseren Nutzen wird der allgemeine Verkehr daraus ziehen, welchem, wie wir hören, die Strecke Ober-Cassel-Troisdorf nunmehr gleichfalls eröffnet werden wird. Der Rhein erhält dadurch auf seinem rechten Ufer die langersehnte ununterbrochene Schienenstrasse von der Schweiz bis Holland, wie er solche bereits seit längerer Zeit auf seinem linken Ufer besitzt.

In den östlichen Provinzen ist ebenmässig die Fertigstellung der Bahnstrecke Stolp-Danzig, von weittragendster Bedeutung. Dieselbe gelang in Folge Aufbietung aller Kräfte bei Beginn der Blocade im August v. J.; mit ihr schloss sich, nachdem inzwischen auch Lübeck-Kleinen eröffnet war, die Schienenstrasse von der Elbe bis zum Pregel, im Kriege bestimmt zum Schutze der bedrohten Küsten, im Frieden, um eine Reihe wichtiger See- und Handelsplätze unter einander und mit reichen Absatzgebieten in Verbindung zu bringen. Schon erheben sich die Pfeiler zur Brücke über die Elbe bei Hamburg, um die Eisenstrasse bis zur Weser weiter zu führen, wo sie ihre Fortsetzung zur Ems bereits vorfindet. Noch vor Ablauf des nächsten Jahres, dafür bürgen die getroffenen Vorbereitungen und Feststellungen, wird die Locomotive auf der Küstenbahn von Emden bis Königsberg keine Unterbrechung mehr finden. Hoffen wir, dass dann auch das Schlussglied Tilsit-Memel in das Stadium vorgerückter Ausführung getreten ist. (Pr. Staats-Anzeiger.)

○ **Der Mainzer Lazarethzug** kehrte am 22. Januar d. J., von seiner vierten Reise zurück. Zwischen der 3. und 4. Fahrt lag ein Zeitraum von 3 Wochen, weil die Bahnen durch den Transport neuer Truppenmassen und ganz besonders von Munition für Paris zu sehr überfahren waren. Dem Bericht entnehmen wir Folgendes: Am Sonntag den 8. Januar d. J. Abends 6 Uhr fuhr der Zug von Mainz weg. Als Arzt leitete denselben Hr. Müller; die Verwaltung besorgten die Herren Ky, J. L. Fell und Kaffel. Von Seiten der Hessischen Ludwigsbahn war Hr. Zugrevisor Schaub beigegeben. Das übrige Personal bestand, wie bei den früheren Fahrten, theils aus Arbeitern der Ludwigsbahn, theils aus Landwehrmännern. Am dritten Tag kam der Zug gegen Mittag nach Saarburg und hatte Gelegenheit, die wahrhaft grässliche Armuth der Einwohner der beiden Orte kennen zu lernen. Es wurden in der kurzen Zeit, welche der Zug hielt, Lebensmittel und Geld ausgetheilt. Am vierten Tage kam der Zug von Saarburg nur bis Nanzig, und am Abend des fünften nach Bar le Duc. Hier stand ein Preussischer Spitalzug, der schon 24 Stunden auf Beförderung wartete. Der Mainzer Zug hatte keine Aussicht, bald wegzukommen, da es an Maschinen mangelte. Nach 10 Uhr am nächsten Morgen fuhr er ab und kam gegen 2 Uhr nach Châlons sur Marne. Hier blieb er bis Nachts 12 Uhr liegen und wurde dann bis vor den Bahnhof in Epernay gefahren, in welcher Stadt er Morgens 6 Uhr eintraf. Die Evacuationscommission erklärte: der Zug sei für Amiens bestimmt, und da er dort vorzugsweise Verwundete einladen sollte, wurde noch ein Arzt erbeten. Morgens um 7 Uhr sollte der Zug in Epernay abfahren, allein es geschah nicht und zwar zum Glück, denn der Zug, der statt dieses um 7 Uhr in Epernay abgelassen wurde, stiess bei Rilly vor Reims am Ende des grossen Tunnels mit 2 andern Zügen zusammen; einige Wagen wurden zertrümmert, 3 Mann blieben todt und 16 wurden verwundet. Der Mainzer Sanitätszug musste deshalb bis Abends 8 Uhr in Epernay liegen, bis die Bahn wiederhergestellt war. Es ging alsdann rasch bis vor oben genannten Tunnel; hier steigt die Bahn ziemlich stark. Die Locomotive brachte den Zug nicht weiter, er musste getrennt werden. Da kam der Postzug hinter dem Zug her! Durch Zeichen etc. darauf aufmerksam gemacht, gelang es dem Locomotivführer, einige Schritte hinter dem letzten Wagen des Sanitätszugs seinen Zug zum Stehen zu bringen. Gegen 12 Uhr Nachts kam der Zug in Rheims an. Am folgenden Tage gelangte er, über Soissons, Sentis, Crépy fahrend, bis Chantilly, wo man deutlich den Kanonendonner von Paris hörte. Montag den 16. fuhr er Morgens 8 Uhr hier weg. Zwischen Chantilly und Creil war eine Brücke über die Oise gesprengt. Deutscherseits war eine neue hölzerne gebaut und die Bahn eine ganze Strecke weit erneuert. Die neue Bahn macht so erhebliche Schwierigkeiten durch Curven, Steigungen etc., dass nur mit der grössten Vorsicht gefahren werden kann. Der Sanitätszug musste in 3 Theile getrennt und jeder einzeln befördert werden. Dadurch bekam der ganze Zug einen Aufenthalt von 2 Stunden. Dann ging es weiter über Clermont, St. Just, Breteuil nach Amiens, wo er Nachmittags gegen 3 Uhr ankam. Der dortige Stadtcommandant, Generalmajor von Reiben, wies die Führer an den Oberstabsarzt Dr. Gronert, welcher mit der Evacuation betraut wurde. Er sowohl als noch andere Aerzte sprachen sich über die Einrichtung des Mainzer Zuges sehr anerkennend aus. Die Stadt Amiens thut sehr viel für die Deutschen Verwundeten. In erwähnten Zug kamen Bürger von Amiens, um verwundete Soldaten, die bei ihnen in Pflege gelegen hatten, zu besuchen und ihnen Lebewohl zu sagen. Dienstag Mittags wurden aus dem für 1000 Kranke und Verwundete eingerichteten Museums-Lazareth, ein Muster von Reinlichkeit und Ordnung, 200 Mann, darunter 15 Officiere, 150 Verwundete und 50 Kranke, meistens Rheinländer, zum Theil Ostpreussen, in den Sanitätszug eingeladen. Am Mittwoch früh 10 Uhr fuhr der Zug von Amiens weg und kam Abends spät noch nach Rheims. Am nächsten Tag fuhr er gegen 11 Uhr daselbst weg und kam nach 12 Uhr nach Epernay. Dort theilte die Evacuationscommission mit, dass Darmstadt sich 100 Verwundete mit dem Zuge erbeten habe. Der Zug wurde deshalb über Weissenburg dirigirt. Mittags gegen 4 Uhr fuhr er von Epernay weg und kam, die ganze Nacht fahrend, am nächsten Morgen früh nach Nancy. Tags zuvor waren zwischen Châlons und Vitry einige Schienen aufgerissen worden. In Nancy fuhr der Zug nach kurzem Aufenthalt weg und kam Abends gegen 6 Uhr in Weissenburg an. Hier wurde dem Zug aufgegeben, den Rest der Patienten nach Wiesbaden zu bringen. Gegen 7 Uhr früh kam er in Darmstadt an. Auf die Aufforderung des Etappencommandanten auszuladen, da der Zug gleich weiter fahren müsse, wurde dies mit Hilfe von 8 Soldaten bethätigt. Die Verwundeten wurden in ein nahes Lazareth gebracht, um 8 Uhr waren 100 Verwundete ausgeladen, der Zug fuhr weg, und kam gegen 12 Uhr nach Wiesbaden. Um halb 3 Uhr fuhr der Zug über Castel nach Frankfurt und von da nach Mainz." — Ueberall erregte es gerechtes Erstaunen, dass erwähnter Zug ganz aus Privatmitteln errichtet wurde und auf keine Hilfe des Staates angewiesen ist. Trägt ja mehr als alles Andere der Lazarethzug dazu bei, den grossen Wohlthätigkeitssinn der Mitbürger zu zeigen! —

Norddeutsche Briefe.

(Vom Berliner Eisenbahn-Actienmarkte. Hanau-Offenbach. Bergisch-Märkische E. Marienburg-Thorn. Thorn-Insterburger E. Verbindungsbahn Kyllburg-Diekirch. Linn-Crefeld-Gladbach-Rheydt. Frankfurt-Hanauer E.)

** Berlin, 5. Februar. Zwischen unserm heutigen und dem letzten Bericht liegt die Monatsregulirung. Auf dem Eisenbahn-Actienmarkt hatte sie insofern nur geringen Einfluss, als die Geschäftsstille des Januar nur sehr schwache Engagements der Liquidation vorbehalten hatte. Uebrigens war die Abrechnung sehr leicht, Geld namentlich flüssig und der Report für Actien durchschnittlich 6—6½ Procent. In dieser Woche war das Geschäft ein wenig angeregter. Die Gewissheit, dass es zum Frieden kommen wird und die schon durch den Abschluss des Waffenstillstands gesteigerte Frequenz auf vielen Bahnen so wie die nunmehr zu erwartende allmälige Beseitigung der Betriebsbeschränkungen hat den Actien offenbar wieder das Privatcapital zuwendig gemacht. Durch die starken Ueberzeichnungen der Norddeutschen Schatzanweisungen und der in dieser Woche zur Subscription gelangten Russischen Pfandbriefe ist überdies ein bedeutendes Capital flüssig gemacht worden. Vornämlich fanden in consequenter Courssteigerung Köln-Mindener und Hessische Ludwigsbahn Beachtung. Auch Bergisch-Märkische fanden zu ferner befestigten Coursen Beachtung und Rheinische, auch Thüringer, waren vielfach begehrt. Die jungen Bahnen, Märkisch-Posen, Halle-Sorau, Hannover-Altenbeken waren wenig beliebt und schliessen meist niedriger, eben so die Prioritäts-Stammactien dieser Bahnen. Rechte-Oder- behaupteten sich in beiden Emissionen besser, desgleichen Mastrichter und Rhein-Nahe-. Prioritäts-Obligationen leiden unter der Concurrenz, welche ihnen die Bundesanleihen auf dem Capitalmarkt machen; die meisten Devisen blieben fest, der Verkehr war jedoch äusserst geringfügig.

Die vereinigte Finanz- und Eisenbahn-Commission des Abgeordnetenhauses hat sich in dieser Woche mit der Berathung der die Hanau-Offenbacher Eisenbahn betreffenden Vorlage beschäftigt und nachstehenden Gesetzentwurf zu empfehlen beschlossen:

Gesetz-Entwurf, betreffend den Bau der Eisenbahn von Hanau nach Offenbach, die Herstellung einer Verbindungscurve zwischen der Frankfurt-Offenbacher und Main-Neckar-Bahn, die Anlage eines zweiten Geleises auf einer Strecke der Frankfurt-Offenbacher Eisen-

bahn und den Ankauf des Grossherzoglich Hessischen Theiles dieser Bahn, sowie der Vermehrung des Betriebsmaterials der Staatsbahnen.

§ 1. Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten ist ermächtigt, für Rechnung des Staats eine Eisenbahn von Hanau nach Offenbach, eine Verbindungscurve von der Station Sachsenhausen der Frankfurt-Offenbacher Eisenbahn in südlicher Richtung nach der Main-Neckar-Bahn nebst den erforderlichen Bahnhofsanlagen herzustellen, die Frankfurt-Offenbacher Eisenbahn auf der Strecke von Offenbach bis zur Abzweigung der Curve mit einem zweiten Geleise versehen zu lassen und den Grossherzoglich Hessischen Theil dieser Bahn anzukaufen. Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten ist ferner ermächtigt, das Betriebsmaterial der Staatsbahnen angemessen zu vermehren.

§ 2. Der hierzu erforderliche Geldbedarf ist bis zur Höhe von 4 000 000 Thlrn. im Wege des Credits flüssig zu machen und sind zu diesem Zwecke Verschreibungen der consolidirten Staats-Anleihe in dem Nominalbetrage, wie er zur Beschaffung jener Summe nöthig sein wird, auszugeben, und zwar bis zur Hälfte dieser Summe im Jahre 1871, der Rest des Bedarfs im Jahre 1872. Durch welche Stelle, in welchen Beträgen bis zur Erfüllung der Summe 4 000 000 Thlrn. und zu welchen Coursen Verschreibungen der consolidirten Anleihe für diese Zwecke veräussert werden sollen, bestimmt der Finanzminister.

§ 3. Jede Verfügung der Staats-Regierung über die im § 1 bezeichneten Eisenbahnen resp. Eisenbahntheile durch Veräusserung bedarf zu ihrer Rechtsgültigkeit der Zustimmung beider Häuser des Landtags.

§ 4. Die Ausführung dieses Gesetzes wird dem Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten und dem Finanzminister übertragen.

Der Handelsminister hat mittels Rescripts vom 19. Januar dem von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn mit der Zeche „Consolidation" abgeschlossenen Anschlussvertrage die Genehmigung ertheilt, zugleich ausgesprochen, dass er gegen die Concessionirung der projectirten Verbindungsbahnen zwischen den Kohlengruben und Fabrikanlagen des Emscher-Thales mit der Witten-Duisburger Hauptbahn kein Bedenken habe. Somit tritt die Zeche „Consolidation" schon in nächster Zukunft in das Bergisch-Märkische Bahnnetz und es wird nunmehr lediglich von der nicht zweifelhaften Genehmigung der Generalversammlung der Bergisch-Märkischen Actionäre abhängen, auch den übrigen Werken des Emscher-Thales den baldigen Anschluss zu ermöglichen. Für die Vervollständigung des Eisenbahnnetzes im Bezirk des Dortmunder Obergamts ist hierdurch ein Präcedenzfall geschaffen, der nicht ohne weitgreifende Folgen bleiben kann.

Die von den Weichselstädten sehnlich gewünschte Verbindungsbahn zwischen Marienburg und Thorn soll vom Handelsminister zugesagt sein. Die zu dem Bau erforderlichen Fonds sollen auf den nächstjährigen Etat gesetzt werden.

Auf eine Anfrage des Handelsministers, ob die Eisenbahnstrecke Thorn-Jablonowo im Laufe dieses Jahres eröffnet werden könne, wurde von der Baubehörde die Antwort ertheilt, es fehle zur Betriebseröffnung nur noch der Bahnhof auf dem rechten Weichselufer bei Thorn. In Folge dessen wurde schleunigste Herstellung dieses Bahnhofs angeordnet, jedoch nur unter der Voraussetzung, dass der Kreis Strasburg die Herstellung einer ca. 200 Ruthen langen chaussirten Verbindungsstrasse von der Graudenz-Strasburger Kreischaussée nach dem Bahnhof Jablonowo im Laufe des bevorstehenden Sommers ausführen und dass der Kreis Thorn für die neue Thorner Bahnhofsanlage das erforderliche Terrain unentgeldlich abtrete. Unter dieser Voraussetzung, welcher die Kreisstände zu entsprechen haben werden, soll der neue Bahnhof aus dem Baufonds der Kgl. Ostbahn bis zum Spätherbst hergestellt werden.

Es ist die Absicht, eine Bahnverbindung zwischen der Eifelbahn und den Luxemburger Bahnen — von Kyllburg nach Diekirch — herzustellen.

Von der Stadt Crefeld war am 6. v. M. eine Deputation an den Handelsminister zu entsenden beschlossen, um die Concession für die von der Rheinischen Eisenbahngesellschaft projectirten Bahn Linn-Crefeld-Gladbach-Rheydt zu erwirken. Die Direction der Rheinischen Eisenbahn hat unterm 26. v. M. dem Eisenbahn-Commissariat zu Coblenz die Erklärung zugehen lassen, dass sie bei erfolgender Concessions-Ertheilung bereit sei, mit dem Bau dieser Linien vor allen anderen vorzugehen. Ein früherer Bescheid des Handelsministers hatte bekanntlich die Concessionirung dieser Linien zu Gunsten der Linien Linn-Crefeld und Osterath-Gladbach abgelehnt. Es ist nun abzuwarten, ob die wiederholte Befürwortung jener Linien im Handelsministerium jetzt geneigteres Gehör findet.

In Folge des am 28. v. M. abgeschlossenen Waffenstillstandes sind die früheren Anträge der kaufmännischen Corporationen, bei dem Bundeskanzleramte zu vermitteln, dass die Eisenbahngüterwagen, soweit dieselben in Frankreich entbehrlich sind, zurückgeführt werden, erneuert worden.

Es wird erwartet, dass die Abgeordneten der Stadt Frankfurt die Erweiterungsprojecte der Frankfurt-Hanauer Eisenbahn, für welche eine Concession bisher immer noch nicht zu erlangen gewesen, im Abgeordnetenhause zur Sprache bringen werden. Gleichzeitig beabsichtigen diese Kammermitglieder, Namens des Frankfurter Handelsstandes, den Plan der Regierung, einen neuen Güterbahnhof auf der Südseite der Stadt Frankfurt anzulegen, wodurch die Ausdehnung der Stadt nach dieser Seite hin erschwert werden würde, in der Kammer zur Sprache zu bringen.

Die Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft wird von morgen ab den Frachtverkehr über ihre Bahnen hinaus, soweit die vorhandenen Betriebsmittel ausreichen und die Anschlussbahnen für den Verkehr frei sind, wieder aufnehmen. Die Lieferfristen bleiben jedoch für Eilgut sowie für Frachtgut bis auf Weiteres suspendirt.

> Die Alsfeld-Hersfelder Eisenbahn ist, seitdem der Bau der Oberhessischen Eisenbahnlinie Giessen-Fulda begonnen hatte, ein Gegenstand des besonderen Augenmerks sowohl der Anwohner, als auch der Oberhessischen Eisenbahngesellschaft gewesen. In Alsfeld wie in Hersfeld haben sich Comité's zur Betreibung des Projects gebildet und es wurden unter Anderem durch dieselben auch dem Verwaltungsrathe genannter Gesellschaft Vorlagen gemacht. Auch in der im April 1870 stattgefundenen Generalversammlung dieser Gesellschaft wurde der Antrag gestellt, dieselbe möge den Bau der neuen Linie übernehmen; der Verwaltungsrath glaubte zwar damals noch nicht näher auf den Vorschlag eintreten zu können, verlor aber die Sache nicht aus dem Auge. Im December 1870 wurde nun auf Anregung mehrerer Abgeordneten in der Hessischen zweiten Ständekammer zu Darmstadt durch einen Ausschussbericht das neue Bahnproject der Grossherzoglichen Regierung zur Begünstigung empfohlen. Dieser Vorgang gab sofort dem Verwaltungsrathe Anlass, in einer Eingabe auf die bereits bei der Gesellschaft stattgehabten Verhandlungen hinzuweisen und für den Fall, dass dem neuen Unternehmen vom Staate eine materielle Unterstützung gewährt werden wolle, die Bereitwilligkeit der Gesellschaft zur Uebernahme des Baues und Betriebs der Linie zu erklären. Die Grossherzogliche Regierung erkannte in ihrer jüngst erfolgten Antwort es allerdings für sehr erwünscht an, dass die fragliche Linie gebaut und von einer Gesellschaft übernommen werde, erachtete jedoch insolange, als das Resultat der seitherigen Garantieleistung zu Gunsten der Oberhessischen Eisenbahnen noch nicht überblickt werden könne, es für unstatthaft, neue Bewilligungen in Erwägung zu ziehen.

Die grosse Bedeutung der Alsfeld-Hersfelder Linie, welche im Anschluss an die bereits im Betrieb stehende Oberhessische Bahnstrecke Giessen-Alsfeld die nächste Verbindung zwischen der Thüringischen und der Deutz-Giessener und Nassauischen Bahn herstellen wird, ist nicht zu verkennen; diese Linie ist für die Oberhessische Eisenbahngesellschaft nicht nur, sondern auch für die Grossherzoglich Hessische Regierung — abgesehen von ihrem volkswirthschaftlichen Belang — in finanzieller Hinsicht sehr wichtig; denn es lässt sich bestimmt voraussehen, dass sie, anstatt die Staatsgarantie stärker zu belasten, vielmehr einen so belebenden Einfluss auf die Oberhessische Bahn ausüben wird, dass dadurch die garantiemässigen Zuschüsse des Staates rasch abnehmen müssen. Indessen ist es immerhin durch die Vorsicht geboten, neue Unternehmungen nicht zu überstürzen; es kann nur gebilligt werden, dass die Regierung zunächst sehen will, welche Ergebnisse der Betrieb der ursprünglich concessionirten und garantirten Linien liefert; und wenn sie, wie dies die Betriebsentwickelung auf den seither eröffneten Theilstrecken schon erwarten lässt, wahrnimmt, dass die übernommene Garantie dem Staate keine allzugrossen und nur vorübergehende Opfer auferlegt, so darf von ihr gehofft werden, dass sie in ihren Bewilligungen weiter gehen und die neu projectirte Linie unterstützen werde.

Die Oberhessische Eisenbahngesellschaft muss ähnliche Rücksichten zu ihrer Richtschnur nehmen. So aussichtsvoll auch die neue Linie ist, so muss doch auf eine mehrjährige Entwickelungsperiode gerechnet werden, während welcher ein Zuschuss zur Verzinsung des Anlagecapitals erforderlich sein kann. Diesen Zuschuss zu leisten, darf die Gesellschaft den Actionären gegenüber, welche im Vertrauen auf die Staatsgarantie Besitzer ihrer Actien geworden sind, nicht übernehmen, solange nicht die Rentbarkeit der ursprünglich concessionirten Linien so weit gestiegen ist, dass eine Kürzung der garantirten $3^1/_2$ Procent in Folge solcher Zuschussleistung nicht zu befürchten wäre.

Anscheinend würde nach diesen Betrachtungen die Verwirklichung des Alsfeld-Hersfelder Eisenbahnprojectes noch Jahre lang anstehen müssen. Allein ein so wichtiges und aussichtsvolles Unternehmen drängt mit innerer Nothwendigkeit dahin, neue Mittel und Wege zu seiner Durchführung aufzusuchen; es ist daher — auch abgesehen von dem Auftreten eines dazu lusttragenden Unternehmer-Consortiums, wovon bereits verlautete, — sehr wohl möglich, dass das Project doch in nicht ferner Frist von der Oberhessischen Eisenbahngesellschaft aufgenommen werde. Die Bahnlinie würde nach den stattgehabten vorläufigen Untersuchungen eine Länge von etwas über fünf Meilen erhalten und keinen sehr grossen Terrainschwierigkeiten unterliegen.

* Die Eisenbahn Halberstadt-Blankenburg (am Harz), welche von der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft (domicilirt in Braunschweig) gebaut wird, ist in Folge des Staatsvertrags zwischen Braunschweig und Preussen vom 19. November 1869 von der Herzogl. Braunschw. Regierung mittelst Concessionsurkunde vom 16. April

1870, von der Königl. Preuss. Regierung mittelst Concessionsurkunde de dato Ems, 8. Juli 1870 concessionirt worden.

Die Bahnlänge beträgt 2,63 Meilen, = 19,05 Kilometer. Unterbau und die Erwerbung des Terrains findet nur für ein Geleis statt.

Das veranschlagte Baucapital beträgt im Ganzen 800 000 Thaler, pro Meile 312 500 Thaler.

Der erste Spatenstich geschah am 29. Juni 1870 bei Blankenburg und ist die Betriebseröffnung für den Frühling 1872 in Aussicht genommen.

Das Terrain ist für die 6,65 Kilometer lange, auf Herzogl. Braunschweigischem Gebiete liegende Strecke zum grösseren Theile erworben. Dagegen ist für die 12,50 Kilometer lange, auf Königl. Preussischem Gebiete belegene Strecke der Grunderwerb noch rückständig.

Für den durchgehenden Verkehr ist die Bahn einstweilen nicht von wesentlicher Bedeutung, indem dieselbe nur als Zweigbahn vom Bahnhofe Halberstadt ausgeht, dagegen in ihrer ganzen Ausdehnung einen weiteren Anschluss an andere Bahnen vorläufig nicht erhält. Bei der Festlegung der Endstation Blankenburg ist indessen Rücksicht auf die Möglichkeit einer Weiterführung durch den Harz in der Richtung auf Nordhausen genommen.

Betreffs des Localverkehrs tritt in erster Linie der Kohlentransport nach, sowie der Roheisentransport von den bei Blankenburg anzulegenden Hochöfen behuf Verhüttung des Hüttenroder Eisensteins auf; ferner Ausfuhr von Dachschiefer, Sandstein, Bau- und Brennholz aus dem südlich Blankenburg belegenen Harzdistricte, sowie Massenausfuhr von weissem Sande und Pflastersteinen aus der Umgegend von Blankenburg und Langenstein.

Für die Sommerzeit ist ein reger Personenverkehr nach Blankenburg und den benachbarten hervorragend schönen Harzpuncten, wie Rosstrappe, Treseburg, Altenbraak, Rübeland etc. zu erwarten.

Die Stationsorte und deren Entfernungen ab Halberstadt: Halberstadt, Langenstein 1,34 M., Haltepunct Börnecke 1,98 M., Blankenburg 2,56 M.

An technischen Schwierigkeiten sind zwischen dem Bahnhofe Halberstadt und dem Endpuncte der Bahn bei Blankenburg = 87m Höhenunterschied durch Steigungen von 1:100 bis 1:500 zu überwinden. Ausserdem befinden sich 7,77m verlorenes Gefälle in der vorgenannten Richtung. Die Maximalsteigung von 1:100 kommt in der Richtung Halberstadt-Blankenburg bei einer Länge von überhaupt 7937 Meter, in einem Zusammenhange jedoch nur in grösster Ausdehnung von 3337 Meter vor.

Die kleinsten Krümmungshalbmesser befinden sich unmittelbar vor den Bahnhöfen Langenstein und Blankenburg von 457 resp. 401 Meter, während die übrigen Radien eine Länge von mindestens 2000 Fuss Braunschw. oder = 571 Meter haben.

Bauwerke von hervorragender Bedeutung kommen nicht vor. Die grösste Dammhöhe ist 13,5 Meter.

Bauleitung. Die ganze Strecke bildet eine Bauabtheilung mit zwei Sectionen unter Leitung des Ingenieurs Heinrich Hecht in Halberstadt. Die gesammte Bauausführung resp. Lieferung aller Fahrzeuge hat das Bankhaus J. L. Eltzbacher & Co. in Köln in Generalunternehmung.

* **Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft.** Im Monat November 1870 betrug die Einnahme auf der Strecke Aachen-Hasselt: a) aus dem Personenverkehr 23 607 Frcs., b) aus dem Güterverkehr 77 136 Frcs., c) aus dem Kohlenverkauf 35 087 Frcs., in Summa 135 830 Frcs.

Wiener Briefe.

♂ Wien, am 7. Februar. (Vom Eisenbahn-Actienmarkte. Versammlung von Bahnvertretern in Bodenbach. Oesterr. Staatsbahngesellschaft. Militärtransporte. Buschtêhrader E. Dux-Saaz. Dux-Brix. Füzes-Abony-Erlau.)

Endlich ist es dem Deutschen Fleisse, der Deutschen Beharrlichkeit und Tapferkeit, der Deutschen Tüchtigkeit und Ausdauer gelungen, die grösste Festung der Welt, der Stolz der grande nation zu bezwingen. Der Jubel durchzieht alle Gauen Deutschlands. Man giebt sich nunmehr der Hoffnung hin, dass die Franzosen die Aussichtslosigkeit eines weitern Widerstandes nunmehr einsehend, endlich Frieden schliessen werden. Aber trotz dieses glücklichen Erfolges der Deutschen Waffen hat die Börse nicht gejubelt; denn Frankreich wird zur Zahlung der Kriegskosten grosse Anlehen negociren müssen und der Effectenmarkt wird mit neuen Papieren überschwemmt werden. Rothschild, der Matador der Börsen, verkaufte, und die ganze Meute des Parkets und der Coulisse folgte heulend nach, dass Wagners Wayala Waia zu Ehren kam. Dies der Grund der Friedensbaisse. Man glaubte Anfangs, dass Rothschild aus Rancune über den Fall von Paris die Deroute herbeiführte, aber der Tieferblickende musste doch erkennen, dass das Welthaus nur im eigenen Interesse handelte, wenn es jetzt verkaufte, bevor noch die Pariser Finanzwelt nach dem Friedensschluss auf dem Markte erscheint und à tout prix verschleudert, dann wird das Welthaus wieder zurück kaufen und zwar mit Profit, was es jetzt nicht ohne Gewinn veräussert. Die Rothschild'schen Verkaufsordres wirkten übrigens deroutirend. Alföld-Fiume stagnirten auf 170, Böhmische Nordbahn sanken von 127 auf 126, Böhmische Westbahn stagnirten auf 246, Elisabethbahn sanken von 224 auf 223, Ferdinands-Nordbahn von 2120 auf 2104, Franz-Josefsbahn von 193 auf 190, Galizische Karl-Ludwigbahn von 247 auf 244, Graz-Köflacher E.-B. von 261 auf 260, Kaschau-Oderberger stagnirten auf 94, Lemberg-Czernowitz-Jassy bielten Stand auf 194, Mährisch-Schlesische Centralbahn auf 143, Oesterr. Nordwestbahn fielen von 200 auf 197, Rudolfsbahn stagnirten auf 162, Siebenbürger E.-B. sanken von 168 auf 167, Staatsbahn von 383 auf 374, Stuhlweissenburg-Raab-Graz stiegen von 163 auf 164, Südbahn sanken von 187 auf 183, Südnorddeutsche Verbindungsbahn von 176 auf 171, Theissbahn von 229 auf 228, Ungar. Nordostbahn stiegen von 157 auf 158, Ungar. Ostbahn stagnirte auf 83.

Die andern Vorgänge auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens fassen wir im Nachstehenden zusammen.

Bei den in Bodenbach am 7. d. M. stattfindenden Verhandlungen zwischen den Vertretern der Sächsischen und Oesterreichischen Bahnen handelt es sich hauptsächlich um die Herstellung eines grossen gemeinschaftlichen Rangirbahnhofes und Erleichterung im Zollverfahren.

In Folge des immer mehr anwachsenden Verkehrs ist die Staatsbahn-Gesellschaft genöthigt, zweite Geleise auf mehreren Strecken ihrer Linien zu legen, eine grosse Anzahl von Routen zu erweitern und den Wagenpark zu vermehren. Der Bedarf der Staatsbahn wird zu diesem Zwecke auf 20 bis 30 Millionen Gulden veranschlagt. Zur Bestreitung dieses Erfordernisses soll, wie verlautet, die Staatsbahn Willens sein, im Laufe d. J. 50 000 Actien zu emittiren.

Der Kaiser Franz Josef hat eine neue Vorschrift für den Militärtransport auf Eisenbahnen genehmigt. Hierdurch treten alle bisherigen in den Jahren 1862 bis 1866 erschienenen Vorschriften für die Beförderung von Militärtransporten auf Eisenbahnen ausser Kraft. In Folge dessen trat am 1. Februar 1871 rücksichtlich der Militärtransporte eine neue Norm in Wirksamkeit. Die sämmtlichen Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahn- und auch Dampfschifffahrts-Verwaltungen haben sich zu dem Beschlusse geeinigt, bei der Beförderung der von Militärtransporthäusern abgefertigten Militärtransporte ausser den Marschrouten auf die Hauptrevisionslisten, in sofern dieselben von den Verwaltungscommissionen ordnungsmässig ausgestellt und mit deren Dienstsiegel versehen sind, als Legitimation für die Behandlung nach dem Militärtarife und als Ausweis gegenüber der Controlle der Eisenbahnen und Dampfschiffe während der Fahrt anzuerkennen. Im Einklange mit dieser Vereinbarung hat nun auch das Reichskriegsministerium angeordnet, dass die als Legitimation dienenden Haupt-Revisionslisten stets nur jenen Stand der Transporte zu umfassen haben, welchen die Eisenbahn oder das Dampfschiff in einer bestimmten Station verlässt, und dass daher für die in Zwischenstationen absteigenden Militärs, in dem Falle abgesonderte Haupt-Revisionslisten auszustellen sind, wenn die abfallenden Transporttheile sich von dieser Zwischenstation aus einer andern Eisenbahn- oder Dampfschifffahrtsverbindung zu bedienen haben.

Die Buschtêhrader Eisenbahn hat am 4. d. M. die Strecke Lana-Komotau dem öffentlichen Verkehre übergeben. Siehe Bekanntmachung S. 71.

Der Bau der Linie Dux-Saaz und der Zweigbahn Dux-Brüx wird rasch und thatkräftig geführt. In Bilin, Obernitz, Brüx, Sellnitz und Sedlitz wurden Magazins- und Materialdepotplätze gepachtet. Auf der Trace selbst hätten die Arbeiten schon in Angriff genommen werden können, wenn nicht die Tracirungspflöcke und Signale gestohlen worden wären. Die Linie musste deshalb neu abgesteckt und nivellirt werden. Uebrigens sind bereits auch mehrere Felseneinschnitte in Angriff genommen, theilweise sogar schon durchgeführt worden. In Bilin, Brüx und Obernitz wird alles vorbereitet, um den Bau der Bahnhöfe in Angriff zu nehmen.

Bezüglich des Baues der Ungarischen Staatsbahn Füzes-Abony-Erlau wurde eine Concurrenzverhandlung auf den 18. November 1870 anberaumt. Nachdem sich aber keine annehmbaren Concurrenten meldeten, musste eine neue Offertverhandlung ausgeschrieben werden. Die Gesammtkosten der zu vergebenden Arbeiten und Leistungen, in welchen die Lieferung der Fahrbetriebsmittel nicht inbegriffen ist, berechnen sich auf 497 340 Fl.

Die Bahnbauten in Ungarn sind unter den gegenwärtigen Verhältnissen nicht sehr verlockend. Man fühlt sich nicht genug in rechtlicher Beziehung geschützt und die grösste Behutsamkeit ist erforderlich, bevor man an Bauunternehmungen in Ungarn denken kann, wie dies beispielsweise hinsichtlich der Ungarischen Ostbahn der Fall ist, deren Bau plötzlich eingestellt wurde, weil Differenzen zwischen der Bahngesellschaft und den Bauunternehmern Gebrüder Waring einerseits und zwischen Letzteren und der Ungarischen Regierung andererseits obwalten. Der Ausbau dieser Bahn wird hierdurch vielleicht auf lange Zeit verschoben.

Directe Verkehre, Zoll- und Tarifwesen.

Im Belgisch-Bayerisch-Oesterreichisch-Französischen Güterverkehr via Passau-Mainz-Köln ist mit dem 1. Januar ein neuer Specialtarif für die Beförderung von Getreide- und Hülsenfrüchten aller Art, Oelsaat, Mühlenfabrikaten incl. Kleie, Mehl- und Oelkuchen, ferner für gebrauchte alte Säcke von der Station Wien und Stationen der Südbahn nach Belgischen und Nordfranzösischen Stationen ins Leben getreten und wurde dadurch der Specialtarif vom 1. November 1868 ausser Wirksamkeit gesetzt.

Vom 10. Januar ist für die Beförderung von Roheisen und Rohstahleisen, in Sendungen von je 200 Ctrn. zwischen den Stationen Niederschelden,

Kirchen, Betzdorf, Wessen und Au einer- und den Stationen Stadtbahnhof Essen, Altenessen, Bergeborbeck, Oberhausen und Duisburg der Köln-Mindener Bahn andererseits ein Specialtarif in Kraft getreten, der bei den Güterexpeditionen der genannten Stationen und zu Köln gratis zu haben ist.

Im Localverkehr der Berg.-Märkischen Bahn ist mit dem 14. Januar die Beförderung von Gepäckstücken aller Art ohne gleichzeitige Lösung eines Fahrbillets zulässig. Die Fracht wird nach der Gepäcktaxe ohne Gewährung von Freigewicht, in minimo für 20 Pfd. mit einem Minimalsatze von 7 Ngr. 6 Pf. berechnet. Die Beförderung mit Schnell- und Courirzügen findet nicht statt. Im Uebrigen finden für solche Gepäckstücke die für Reisegepäck bestehenden Bestimmungen des Betriebsreglements, sowie der zusätzlichen Bestimmungen des Personengeldtarifs vom 1. December 1868 beziehungsweise Nachtrag 7 zu demselben vom 1. October 1870 Anwendung.

Im directen Personenverkehr zwischen Stationen der Köln-Mindener Bahn und der Niederländischen Staatsbahn via Emmerich ist von und nach Groningen mit dem 15. Jan. eine Preisermässigung eingetreten. Gleichzeitig wird der bezeichnete directe Verkehr auf den Niederländischen Stationen Winschoten und Assen mit den Stationen Düsseldorf, Duisburg, Oberhausen und Wesel der Köln-Mindener Bahn ausgedehnt.

In Folge Vereinbarung sind vom 15. Januar an neue Tarife von Saargruben (Stationen der Saarbrücker und Saarbrücken-Trierer Bahn) nach Südbayerischen Stationen an Stelle der ab 15. September 1867 in Kraft bestehenden Kohlenfrachten ins Leben getreten. Exemplare sind in Augsburg und München zu 3 Kr. zu haben.

Mit dem 1. Februar kommen für den directen Güterverkehr der Hauptstationen der Taunusbahn mit den Stationen der Bayer. Ost- und der Böhmischen Westbahn neue Tarife und Transportbestimmungen zur Anwendung. Von der Bayer. Ostbahn sind 36 Stationen aufgenommen und tritt der früher bezügliche Tarif vom 1. September 1868 ausser Kraft. Exemplare zu 9 Kr. sind bei den Verbandstationen zu haben.

Ausland.

Schweiz. Zufolge Anzeige des Schweizerischen Gesandten in Wien an den Bundesrath ist am 21. v. Mts. der Austausch der Ratificationsurkunden über den Vertrag zwischen der Schweiz, Oesterreich und Bayern, betreffend die Erstellung der Bodenseegürtelbahnen, vollzogen worden. Ferner wird berichtet, dass, nachdem auch dem Italienischen Gesandten die Vollmacht zur Unterzeichnung eines Zusatzvertrages zum Vertrag über die Gotthardbahn, betreffend eine Fristverlängerung für den Beitritt des Norddeutschen Bundes, zugegangen ist, der Bundesrath nunmehr beschlossen hat, seine bisherigen Bevollmächtigten in dieser Angelegenheit, Bundes-Präsident Schenk, Vice-Präsident Welti und Bundesrath Dubs als seine Abgeordneten auch für den Abschluss besagten Zusatzvertrages zu bestätigen.

— *r* — **Italien.** (Mantua-Modena.) Durch Königliches Decret vom 1. December 1870 wurde die am 29. November desselben Jahres zwischen dem Minister der öffentl. Arbeiten und dem Unternehmungs-Comité der Eisenbahnlinie von Mantua nach Modena bezüglich der Herstellung und des Betriebes dieser Bahn abgeschlossene Vereinbarung genehmigt.

Wir entnehmen den Bestimmungen dieser Vereinbarung nachstehende Momente: Die Gesellschaft ist verpflichtet, ein doppeltes Geleise auf den concessionirten Linien herzustellen, wenn die Brutto-Einnahmen derselben den Betrag von 40 000 Lire pro Jahr und Kilometer erreichen. Als Caution für die Ausführung wird eine Summe von 600 000 Lire erlegt. Das Gesellschaftscapital wird in 8 Millionen in Actien und in 7 Millionen in Obligationen bestehen. Der Sitz der Gesellschaft soll in der Hauptstadt des Königreiches sein, woselbst auch die Generalversammlungen der Actionäre stattzufinden haben. Die Statuten der Gesellschaft unterliegen der Genehmigung der Regierung. Die Dauer der Concession ist auf 99 Jahre vom Tage des Abschlusses der Vereinbarung an festgesetzt. Nach 20 Jahren, vom gleichen Tage an gerechnet, hat die Regierung das Recht, die Bahnen gegen die desfalls gesetzlich festgestellte Entschädigung käuflich zu erwerben. Auch die concessionirten Linien werden als einer Bahn von öffentlichem Nutzen hinsichtlich der Expropriationen und anderer Privilegien die bezüglichen gesetzlichen Bestimmungen Anwendung finden.

— *i* — **Italien.** (Die Ligurische Bahn.) Genua, 28. Januar. Ueber die Ligurische Bahn kann ich Ihnen Folgendes mittheilen:

Im Laufe des Jahres 1870 wurde der vom Parlamente bewilligte Credit von neun Millionen vollständig erschöpft.

Auf der östlichen Linie wurden nur die Arbeiten der Kreuzung Genuas und der Tunnels von Mesco und Biassa fortgesetzt und dafür beiläufig 3 180 000 Frcs. verausgabt.

Der Tunnel unter Genua bindurch hat eine Länge von $2277_{,47}$ Meter, von der bis zum 31. v. Mts. $1752_{,99}$ M. ausgegraben waren, so dass noch $514_{,48}$ Met. übrig blieben. Hiernach kann man mit Sicherheit darauf rechnen, dass derselbe bis kommenden Herbst wird befahren werden können. Die rasche Vollendung der Arbeiten darf man wohl dem Umstande zuschreiben, dass die Unternehmer die stipulirte Prämie gewinnen wollen, ein Beweis, wie räthlich es ist, solche zu stipuliren.

Von dem $3011_{,45}$ Met. langen Tunnel bei Mesco waren am 31. v. Mts. $2192_{,60}$ Met. hergestellt; hiernach sind also noch $818_{,85}$ Met. herzustellen und darf deren Vollendung nach der Natur des zu durchbrechenden Gesteins zu Anfang des Jahres 1873 erwartet werden.

Der Tunnel von Biassa bei Spezzia wird eine Länge von $3791_{,21}$ Met. erhalten. Davon sind jetzt $2204_{,72}$ Met. hergestellt, bleiben also noch $1586_{,49}$ Met. und wird die Vollendung des Ganzen voraussichtlich kaum vor der zweiten Hälfte des Jahres 1873 erfolgen. Innerhalb derselben Zeit werden auch die Arbeiten zwischen Sestri Levante und Spezzia vollendet sein.

Für die Bauten an der Riviera di parente, welche der ganzen Linie entlang in Angriff genommen sind, wurden etwa im Ganzen 6 165 000 Frcs. ausgegeben. Der Bahnkörper muss bis Juni l. J. vollendet sein und die Tunnels sind es nahezu schon, so dass die Linie bis San Remo voraussichtlich bis nächsten August wird dem Verkehre übergeben werden können.

— *i* — Florenz, 4. Februar. **Italienische Bahnen:** Montcenis, Empoli-Pistoja, ligurische Bahn, Calabrische Bahnen, Bianco-Roccella, Siracus-Lentini eröffnet.

Die Arbeiten auf der Französischen Seite der Montcenisbahn bis Modane hinab gehen nur sehr langsam vorwärts, und es besteht, wenn das so fortdauert, wenig Hoffnung, dass die Linie von Bussoleno bis Modane bis Ende Juli l. J. vollendet sein wird.

Sicherem Vernehmen nach ist zwischen den Regierungen von Frankreich und Italien ein Uebereinkommen dahin geschlossen worden, dass der internationale Bahnhof der grossen Montcenis-Bahn in Modane erbaut werden soll und dass andererseits der internationale Bahnhof für die Mittelmeerbahn von Genua-Nizza in Ventimiglia errichtet werde.

Schlimmer stehen die Angelegenheiten der Linie Pistoja-Empoli. Die Regierung hat die Projectionsarbeiten eingestellt, weil ein Tunnel gebaut werden müsste, dessen Kosten 2 oder auch mehr Millionen betrügen und ausser Verhältniss zur künftigen Rente stünden.

Was die Ligurische Bahn betrifft, so hatte der Provinzialrath von Genua jüngst dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten die Bitte vorgelegt, das im Montcenis zur Anwendung gekommene Durchstichsystem auch in den Tunnels von Biassa und Mesco anzuwenden. Die oberste Behörde hat aber beschlossen, auf diese Bitte nicht einzugehen.

In Calabrien denkt man ernstlich an die Erweiterung des Bahnnetzes; so hat ein Herr Francesco Giordano die Bewilligung erhalten, Projectionsarbeiten für die Strecke Eboli-Reggio vorzunehmen und ein Hr. Gargiulo um die Concession der Strecke Eboli-Potenza nachgesucht. Andererseits hat ein Hr. Curti als Vertreter eines sehr bedeutenden Hauses beim Ministerium der öffentlichen Arbeiten Vorschläge wegen Vollendung der noch restigen 630 Kilometer der Calabrisch-Sicilischen Strecken gemacht.

Am 2. d. M. wurde die Bahnstrecke Bianco-Roccella feierlich eröffnet. Die Bevölkerung nahm lebhaften Antheil an den Festlichkeiten und begrüsste die Züge mit enthusiastischen Zurufen, die sich an allen Bahnhöfen wiederholten.

Die Eisenbahnstrecke Siracus-Lentini wurde am 4. v. M. eröffnet.

Rumänische Eisenbahnen. Die Eröffnung der Eisenbahnlinie von Roman nach Galatz und von Braila nach Plojeschti fand am 27. December v. J. ohne besondere Feierlichkeiten statt. Mit der kleinen Unterbrechung zwischen Braila und Galatz besteht somit jetzt eine directe Schienenverbindung zwischen Bukarest und dem übrigen Europa. Die Länge dieser in Betrieb gesetzten Bahnlinien und zwar der Linie Roman-Galatz beträgt 238 Kilometer, der Linie Bukarest-Braila 228, zusammen also 466 Kilometer (ca. $62_{,5}$ M.). In dem uns vorliegenden Fahrplan werden für die Linie Bukarest-Braila als Stationen mit Kilom.-Entfernung ab Bukarest angegeben: Bukarest, Bufta 18, Crivina 40, Plojeschti 60, Albesti 77, Mizil 93, Ulmeni 113, Buzeu 129, Cilibin 148, Faurec 169, Janca 189, Muftin 207, Braila 228. Die Linie Galatz-Roman hat folgende Stationen mit Kilom.-Entfernung ab Galatz: Galatz, Barbosch 19, Serbeschti 32, Preval 49, Ivesti 73, Tekutsch 91, Maraseschti 110, Tufeschti 125, Adjud 135, Sascut 149, Racaciuni 166, Faraóni 183, Bacău 194, Galbini 215, Roman 238. Der Dienst in Roman wird von den Beamten der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn auf dem Bahnhofe dieser letzteren Gesellschaft versehen. Die regelmässige Fahrzeit zwischen Bukarest-Braila beträgt 12 Stunden, zwischen Roman und Galatz 11 Stunden 22 Minuten, mithin die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit pro Stunde auf der ersteren Strecke 19 Kilometer oder 2½ Meilen, auf der letzteren Strecke gegen 21 Kilometer oder $2_{,8}$ Deutsche Meilen, inclusive der Aufenthalte in den Stationen.

Der durchgehende Zug fährt von Bukarest 6 Uhr Morgens ab und ist 6 Uhr Abends in Braila, fährt 6 Uhr 30 Minuten Morgens von Galatz und ist 6 Uhr Abends in Roman. In umgekehrter Richtung fährt der durchgehende Zug 6 Uhr 2 Minuten Morgens von Roman und ist um 5 Uhr 38 Minuten Abends in Galatz, fährt 6 Uhr 30 Minuten Morgens von Braila und ist 6 Uhr 40 Minuten Abends in Bukarest.

— *r* — **England.** Die Direction der North Metropolitan Tramways-Company emittirt Actien im Betrage von 300 000 Pfd., um die Eisenbahnen nach Americanischem Systeme auszudehnen. Aus dem Prospectus geht hervor, dass seit dem nun 5 monatlichen Betriebe der Section von Whitechapel nach Bow die Einnahmen einen Ueberschuss von 3495 Pfd. oder 12 % des Capitals von 46 500 Pfd. abwarfen. Nach dem Anschlage der Unternehmer soll die Summe von 225 000 Pfd. für

die Vervollständigung der Linien genügen Die Actien betragen je 10 Pfd. Bei der Subscription ist der Betrag von 10 Sh. zu erlegen, die übrigen Einzahlungen finden allmälig bis zum Monat April 1872 statt.

Schweden. Zur Fortsetzung der Eisenbahnanlagen fordert der König für 1872 im Ganzen 5 Millionen, die der Staat tragen kann, nämlich 1 Million zur Unterstützung der Anlage von Privatbahnen, und zur Fortsetzung der Staatsbahnen, der östlichen 2 100 000 und der nördlichen 1 900 000 Thlr., durch welchen Anschlag, wenn derselbe in den folgenden Jahren fortdauert, beide Bahnen im Sommer des Jahres 1876 vollendet werden können.

Miscellen.

Zur Beurtheilung der vielfach verbreiteten Nachrichten über allgemeinen Mangel an Steinkohlen aus Anlass der Verwendung eines beträchtlichen Theiles des Deutschen Eisenbahn-Betriebsmaterials zu Kriegszwecken theilt der Pr. St.-A. folgende Notizen über den Versandt der Oberschlesischen Kohlen mit, welche aus zuverlässiger Quelle geschöpft sind:

Es wurden befördert:

a) nach Stationen der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn (excl. der Betriebskohle für letztere selbst)

im 4. Quartal 1870:	882 314 Tonnen
„ „ „ 1869:	862 149 „
pro 1870 mehr	20 165 Tonnen
im ganzen Jahre 1870:	3 307 755 Tonnen
„ „ „ 1869:	2 852 820 „
pro 1870 mehr	454 935 Tonnen

b) nach Berlin und darüber hinaus:

im 4. Quartal 1870:	585 086 Tonnen
„ „ „ 1869:	584 855 „
pro 1870 mehr	231 Tonnen
im ganzen Jahre 1870:	2 248 565 Tonnen
„ „ „ 1869:	2 078 512 „
pro 1870 mehr	170 053 Tonnen

Aus vorstehenden Zahlen erhellt, dass die Sendungen Oberschlesischer Steinkohlen nach Berlin und weiter, ungeachtet der Inanspruchnahme der Wagen für militärische Transporte, nicht nur keinen Abbruch, sondern sogar einige Steigerung erfahren haben.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen.

14. Febr. Saal-Eisenbahn-Gesellschaft zu Jena.
15. „ Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft zu Nürnberg. Siehe Bekm. S. 79.

Submissionen.

Termin	Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
11. Febr. zu Ludwigshafen	Pfälz. Bahn	Eiserner Oberbau Bahnhof Kaiserlautern	—
14. „ zu Bruchloe	Bayer. Staatsb.	16 Loos München-Bruchloe	—
15. „ zu Köln	Köln-Mindener B.	Bohlen, Hölzer etc.	—
15. „ zu Köln	Köln-Mindener B.	Vergrösserung Bahnhof Altenessen	—
16. „ zu Wien	Kaiser Franz-Josephsb.	Schwellen, Bau-, Werk- und Schnitthölzer	—
17. „ zu Elberfeld	Berg.-Märk. B.	Bahnhofrestaurationsverpachtung zu Düsseldorf	—
18. „ zu Wien	Kais. Elisabethb.	200 Lastwagen	80
25. „ zu Hannover	Hannoversche E.	Ersatzstücke	80
3. März zu Carlsruhe	Badische Staatsb.	Transportmaterial	80

OFFICIELLER ANZEIGER.

Bekanntmachung.

Durch Beschluss der Verwaltungsstellen wird die diesjährige ordentliche Generalversammlung der **Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft** auf

Mittwoch den 15. Februar Vormittags 10 Uhr

im Saale des neuerbauten Stationsgebäudes im hiesigen Bahnhofe anberaumt.

Die geehrten Herren Actionäre werden hierzu unter Hinweisung auf Art. VIII der Statuten mit dem Bemerken eingeladen, dass ausser den statutenmässigen Geschäften der Rechnungsabhör und Ersatzwahl, auch die Nachweisung über die nach Generalversammlungsbeschluss vom 2. Februar v. Jrs. genehmigte Aufnahme der Bauschuld zur Berathung ausgesetzt ist. Die Hauptrechnung mit 3 Nebenrechnungen über das Betriebsjahr 1870 liegen im Büreau der Gesellschaft zur Einsichtnahme für die Herren Actionäre bereit.

Zur Abgabe der Legitimationskarten gegen Vorzeigung der Original-Actien ist am 14. Februar Termin angesetzt und zwar:

Vormittags im Wartezimmer zu Fürth,

Nachmittags im Saale des hiesigen Stationsgebäudes.

Nürnberg, am 31. Januar 1871.

Das Directorium der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft.

Ley. Maier.

Homburger Eisenbahn.

Vom **1. Februar a. c.** ab werden Abonnementskarten III. Classe von monatlicher Gültigkeit mit 50 Proc. Preisermässigung von und nach allen Stationen der Homburger Eisenbahn ausgegeben werden. Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Billet-Expeditionen.

Homburg, 26. Januar 1871.

Der Verwaltungsrath.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es sollen die gegenwärtig auf den Bahnhöfen zu Hannover, Göttingen und Bremen lagernden alten Materialien, als:

circa 266 Centner altes Kupfer,
„ 80 „ altes Messing,
„ 770 „ altes Eisenblech,
„ 2700 „ altes Schmiedeeisen,
„ 3150 „ altes Gusseisen,
circa 800 Centner alten Feder- und Gussfederstahl,
„ 40 „ alten Werkzeugstahl,
„ 2800 „ Drehspäne von Eisen und Stahl,
„ 75 „ alte schmiedeeiserne Siederöhren,
„ 550 „ alte Radreifen und Unterreifen von Eisen, resp. Puddelstahl und Gussstahl,
„ 276 „ (26 Stück) alte eiserne Wagenachsen mit schmiedeeisernen Speichenrädern, gusseisernen Naben und Puddelstahl-Bandagen,
„ 367 „ (37 Paar) alte Wagenräder mit schmiedeeisernen Speichen, gusseisernen Naben und Puddelstahl-Bandagen,
„ 140 „ (28 Paar) alte Wagenräder mit schmiedeeisernen Speichen, gusseisernen Naben ohne Bandagen,
„ 1080 „ (117 Paar) alte schmiedeeiserne Wagenscheibenräder mit Puddelstahl-Bandagen,
„ 58 „ (16 Stück) alte Tender-Räder mit schmiedeeisernen Speichen und gusseisernen Naben ohne Bandagen,

7 Stück alte Dampfpumpen,
1 alte Dampfmaschine von etwa 8 Pferdekraft,
38 Stück alte Platten (im Gewichte von zusammen 514 Pfd.) $10^{3}/_{4}''$ (0,^{m} 261) Länge, von U Eisen und $10^{5}/_{8}''$ (0,^{m} 258) Höhe, zum Theil mit, zum Theil ohne Löcher,
circa 50 Centner alte Gummi-Abfälle

im Wege der öffentlichen Submission verkauft werden.

Hierzu ist Termin auf **Mittwoch den 15. Februar 1871 Vormittags 10 Uhr** anberaumt, bis zu welchem Tage die Offerten portofrei und versiegelt mit der Aufschrift

„Offerte auf Ankauf von Materialien-Abgängen etc.“

an den Unterzeichneten einzureichen sind.

Die Bedingungen liegen in meinem Büreau, sowie auf den Stationen Hannover, Minden, Osnabrück, Lehrte, Bremen, Harburg, Uelzen, Göttingen, Cassel und Wunstorf zur Einsicht aus und werden auch auf portofreie, an mich zu richtende Schreiben gegen Erstattung von 5 Sgr. pro Exemplar mitgetheilt.

Hannover, den 1. Februar 1871.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.

K. Schäffer.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von:

212 Stück Bandagen aus Tiegelgussstahl,
750 „ „ „ Puddelstahl,
368 „ Achsen „ Tiegelgussstahl,
8 „ schmiedeeiserne Speichenrädern,
1426 „ „ Bufferhülsen für Wagen und Locomotiven,
626 „ Bufferstangen,
800 „ Spiralfedern aus Gussstahl für Buffer,
1150 „ desgleichen für Zugapparate,
24 „ Gussstahl-Dampfkolben,
18725 lfd. Fuss schmiedeeisernen Siederöhren,
500 „ „ Homogen-Siederöhren,
3260 „ „ gezogenen Kupferröhren,
30 „ „ schmiedeeisernen Dampfröhren

im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Termin hierzu ist auf **Sonnabend den 25. Februar c. Vormittags 10 Uhr** im Büreau des Obermaschinenmeisters Schäffer hierselbst anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Ersatzstücken für Locomotiven und Wagen“

versehen, eingereicht werden müssen.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen in dem vorgenannten Büreau zur Einsicht aus, können auch von dort auf portofreies Schreiben gegen Erstattung von 15 Sgr. bezogen werden.

Hannover, den 2. Februar 1871.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Maybach.

Grossherzogl. Badische Staats-Eisenbahnen.

Lieferung von Transportmaterial.

Die Lieferung von:

16 Locomotiven,
22 Personenwagen I. und II. Classe,
45 „ III. „
9 Reisegepäckwagen,
120 gedeckten Güterwagen,
165 offenen „
580 Paar Wagenrädern,
1660 Langfedern und
3000 Spiralfedern

für die Grossherzogl. Badische Staats-Eisenbahnen soll im Wege des Accords vergeben werden.

Angebote hierauf sind längstens bis **3. März d. J.** versiegelt und mit der Aufschrift „Lieferung von Transportmaterial“ versehen bei der unterzeichneten Direction, bei welcher die Bedingungen erhoben werden können, einzureichen.

Die Zeichnungen der Wagen werden auch auf Verlangen gegen Einsendung von 5 Thalern für die ganze Serie, bezw. 1 Thaler per Wagengattung abgegeben.

Carlsruhe, den 4. Februar 1871.

Direction der Grossherzogl. Badischen Verkehrs-Anstalten.
Zimmer.

K. k. priv. Kaiserin Elisabeth-Bahn.

Lieferung von Lastwagen.

Es wird die Lieferung von 200 gedeckten Lastwagen u. z. 150 Stück ohne Bremse, und 50 Stück mit Bremse, im Wege schriftlicher Offerten vergeben.

Die bezüglichen Lieferungs-Bedingnisse und Zeichnungen können, von heute angefangen, bei der Directions-Abtheilung II für Werkstätten-Dienst, auf dem Westbahnhofe eingesehen werden, und sind die gesiegelten Offerten **bis 18. Februar Mittags 12 Uhr** im Einreichungs-Protocolle daselbst abzugeben.

Wien, am 1. Februar 1871.

Von der Direction.

Elm-Gemündener Eisenbahn.

Im Wege der öffentlichen Submission soll die Anlieferung von:

1) 27 200 Cubikfuss Fichten- oder Tannen-Rundholz und
2) 52 500 Quadratfuss tannene oder buchene Bohlen

zur Auszimmerung der Tunnels obiger Bahn verdungen werden.

Die Lieferungsbedingungen können in meinem Büreau in Schlüchtern eingesehen, von da auch Submissions-Formulare mit den sonstigen Nachweisen auf portofreies Ansuchen und gegen Erstattung der Copialien bezogen werden.

Offerten, welche sowohl auf das Gesammtquantum, als auch auf beliebige Theile desselben gerichtet sein können, sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf die Lieferung von Tunnel-Ausrüstungs-Hölzer“

bis spätestens zu dem am:

Montag den 13. Februar 1871 Vormittags 11 Uhr

in gedachtem Büreau anstehenden Termine an mich einzusenden, woselbst auch deren Eröffnung erfolgt.

Später eingehende und nicht bedingungsgemässe Offerten bleiben von der Annahme ausgeschlossen.

Vor dem Termine ist eine vorläufige Caution von 5% der Entreprisesumme bei der Hauptcasse der Bebra-Hanauer Eisenbahn zu Cassel einzusenden.

Schlüchtern, den 19. Januar 1871.

Der Königliche Eisenbahn-Bau-Inspector.
Behrend.

Elm-Gemündener Eisenbahn.

Im Wege der öffentlichen Submission soll die Ausführung der am Jossa-Viaducte über der Kämpfer-Linie herzustellenden Maurer-Arbeiten, bestehend in circa 760 Schachtruthen aufgehendem und Gewölbe-Mauerwerk nebst Abdeckungs- und Ausfugungs-Arbeiten verdungen werden.

Zeichnungen, Bedingungen und Massen- und Preis-Verzeichnisse nebst Submissions-Formular sind in unserer Bau-Registratur hierselbst, sowie bei dem Abtheilungs-Baumeister, Eisenbahn-Bau-Inspector Behrend zu Schlüchtern einzusehen, auch können Bedingungen, sowie Massen- und Preis-Verzeichniss von der erwähnten Registratur gegen Erstattung der Copialien bezogen werden.

Die Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf die Herstellung von Maurer-Arbeiten am Jossa-Viaducte“

bis spätestens zu dem **27. Februar d. J. Vormittags 11 Uhr** an uns einzureichen, zu welcher Zeit die Eröffnung der eingehenden Offerten in Gegenwart der etwa anwesenden Submittenten erfolgt.

Später eingehende, oder nicht bedingungsmässige Offerten bleiben unberücksichtigt.

Vor dem Termine ist eine vorläufige Caution von 5% der Entreprise-Summe bei der Hauptcasse der Bebra-Hanauer Eisenbahn zu Cassel zu deponiren.

Cassel, am 25. Januar 1871.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Hartnack.

Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter.

a) Ueberzählige.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

December 1870.

v. H & F 885. 1 Ballen Wolle (2 Ctr. 32 Pfd.) lagert in Berlin seit 4. December.

A. S. Stocken 13. 1 Kiste (40 Pfd.) von Mülheim-Heissen lagert in Berlin seit 7. December.

G S 14 486. 1 Kiste (37 Pfd.)
Odermühle-Beuthen. 1 Pack Säcke (1 Ctr. 33 Pfd.)
F S S 23 319. 1 Kiste (58 Pfd.)
} lagern in Berlin (Empfangsgüterboden) s. 12. Dec.

A B 4. 1 Schachtel (12 Pfd.)
G L 10/11. 2 Säcke Mehl (1 Ctr. 27 Pfd.)
H G. 1 Kiste (73 Pfd.)
R 22. 2 Tischplatten (23 Pfd.)
HH 1. 1 Pack Kleider (22 Pfd.)
C M C 1422. 1 Kiste (1 Ctr. 22 Pfd.)
} lagern in Berlin (Empfangsgüterboden) seit 15. Dec.

M C 1495. 1 Korb Käse (66 Pfd.) lagert in Berlin (Empfangsgüterboden) seit 21. December.
1 Sack Weizenmehl (2 Ctr.) von Görlitz lagert in Magdeburg seit 15. December.
H L 103. 1 Fass (20 Pfd.) lagert in Berlin (Eilgut) seit 20. December.
P diverse Nummern. 50 Ballen (102 Ctr. 26 Pfd.) lagern in Berlin (Eilgut) seit 26. December.
O B 3131/2. 2 Körbe (3 Ctr. 62 Pfd.) lagern in Berlin (Eilgut) seit 20. December.
J H 60, 61, 62. 3 Kisten (1 Ctr. 75 Pfd., 1 Ctr. 6 Pfd., 1 Ctr. 19 Pfd.) lagern in Berlin (Eilgut) seit 21. December.
1 Kiste mit 1 Sack Kaffee (1. Ctr. 60 Pfd.) lagert in Berlin (Eilgut) seit 27. September 1870 zu Gepäckschein Cöln-Berlin via Kreiensen No. 786 vom 27. September 1870.

Nachweisung

der erledigten Differenzen aus den Meldungen früherer Monate über herrenlose und nicht abgeforderte Güter und Gepäckstücke der **Berlin-Potsdam-Magdeburger** Stationen pro December 1870.

1 Stange □Eisen (32 Pfd.) [Eilgut] auf der Strecke bei Bude 42 gefunden lagerte in Potsdam seit September.. Nach Directorial-Verfügung vom 20/1. — 25457/70 — dem Hauptbüreau zu den Fundsachen überwiesen.
J H 2831/2. 2 Kisten (3 Ctr. 22 Pfd.) lagerten in Berlin seit November. Am 21/1. 71 nach Deutz gesandt.
1 Stange, 8⅓' lang, 1' breit, ⅛" stark (46 Pfd.) auf der Strecke zwischen Werder und Potsdam gefunden lagerte in Potsdam seit September. Nach Direcrorial-Verf. v. 20/1. 71, 26449/70 zu den Fundsachen an das Hauptbüreau gesandt.
2 Stab Eisen, 15' resp. 13' lang, ⅜" stark, ¾" breit auf der Strecke zwischen Burg und Gerwisch gefunden lagerte in Burg seit October. Nach Directorial-Verf. v. 20/1. 71, A 787/71 zu den Fundsachen an das Hauptbüreau gesandt.
A D 3. 1 Kiste, 2 zinnerne Spritzen und 1 Blechflasche (18 Pfd.) [Eilgut] von Hannover lagerte in Berlin seit Juli. Nach Directorial-Verf. vom 20. Jan. 71 A 1275/71 dem Hauptbüreau den 24. Januar übersandt.
F K. 1 Bettrahmen (13 Pfd.) von Hannover lagerte in Berlin seit October. Nach Direct.-Verfg. vom 20/1., A. 27705/70 dem Hauptbüreau am 24/1. 71 überwiesen.
G J v. W 3. 1 Kiste Spiegelglas (16 Pfd.) von Paderborn lagerte in Berlin seit August. Nach Direct.-Verfüg. v. 2/1. 71, 30067/70 verkauft.

Nachweisung

über die am 1. Januar 1871 auf Stationen des Bezirks der **Eisenbahn-Betriebs-Commission Nancy** überzähligen Güter Gepäckstücke etc.

Station Nancy.

16 Fass Zwieback (16008 Pfd.). Aus Wagen Pf. 747, B. O. B. 740.
1 leeres Fass
1 leerer Korb } (40 Pfd.). Auf dem Perron gefunden.
L P 2063. 1 Fass Schmiere (120 Pfd.). In der Güterhalle gefunden.
Haas 87. 1 Fass Branntwein (190 Pfd.). Von Weissenburg gekommen.
6 Fässer Desinfectionsmittel (500 Pfd.). Von Weissenburg an die Etappe adressirt.
5 Fässer Lazareth-Gegenstände (900 Pfd.) Von Metz resp. Frouard.
J O 1. 1 Fass Getränke (15 Pfd.).
M E 1. 2. 2 Fässer Schnapps (145 Pfd.). Von Weissenburg gekommen.
F H 4597. 1 Kiste (69 Pfd.). Aus P. W. vom Zug 3 von Strassburg am 31/12.
△ 2090. 1 Kiste Lazareth-Gegenstände (160 Pfd.). Von Metz bezw. Frouard.
G E R Berlin. 1 Kiste (160 Pfd.).
F B 70 2 Kisten (200 Pfd.) von Weissenburg.
K R C. 1 Kiste (130 Pfd.). Auf dem Perron gefunden.
No. 406. 1 Kiste (40 Pfd.). Einem gewissen Oppenheim gehörig.
2 Kisten, 1 Koffer Kleider (150 Pfd.). Adr. Dubace.
Claude. 1 Kiste (100 Pfd.). Von Frouard kommend.
1 Parthie Sandsäcke (4000 Pfd.). Aus Wagen Nass. 281.
12 U R 17. 1 Ballen Wollwaaren (80 Pfd.).
1 leerer Kübel (11 Pfd.).
1 Kiste, 1 Koffer, 1 Packet zusammengebundene Uniformen (60 Pfd.). Von Frouard kommend.
Berlin-Frankfurt 673. 1 Koffer von Leder (40 Pfd.).
Hagenau-Strassburg. 1 Koffer von Holz (40 Pfd.). Aus dem P. W. von Epernay.
H v. Thiereck. 1 Handkoffer, 1 Schachtel [sechseckig] Effecten (20 Pfd.). Von Epernay kommend.
1 schwarzer Holzkoffer (40 Pfd.). Mit langen Leisten benagelt, aus P. W. von Epernay.
Schulze Darmstadt. 1 Koffer Effecten (50 Pfd.). Von Saarbrücken her.
1 Koffer Effecten (20 Pfd.). Adr. Delpeke, Capitain 79 de Ligne.
F v H. 2 Säcke Strümpfe (90 Pfd.).
Ulm-Strassburg 745. 1 Reisesack Effecten (8 Pfd.). Von grau gestreiften Drillich.
1 Sack Marketenderzeug (50 Pfd.).
1 Sack, 4 Packete (12 Pfd.). 1. Frau Feldwebel Janichen in Bautzen mit alter Wäsche. 2. Frl. Thekla v. Metsch in Eisenach. 3. Avantageur Felix Pakn 4. Inf.-Rgt. 103 23. Div. XII. Armeecorps. 4. S. M. W. 143 mit Schuhen und Leinwand.
1 Plaid (5½ Pfd.). Zusammengerollt.
A J Kiel 897. 1 Pack Bücher (20 Pfd.) von Weissenburg.
1 Bündel Kleider (5 Pfd.). Soldat Jambière gehörend.
1 leere Helmschachtel (1 Pfd.) [schwarz].
Luneville 3. 1 lederne Hutschachtel mit Hut (1 Pfd.).
1 Holzkoffer Arbeitsanzug (40 Pfd.). Eigenthümer scheint ein Bäcker zu sein.
1 Seehundskoffer (42 Pfd.). Adr. lt. Inhalt Mdrelle Euphraise Ory aus Strassburg. Adressatin nicht zu ermitteln gewesen.
1 Seehundskoffer, verschiedene Damenkleidungsstücke (60 Pfd.) Isaac Wolf in Ingviller.
1 gelber Lederkoffer (15 Pfd.). Lt. Inhalt: Besitzer Rittmeister v. Fruelinghaus von der 4. Escadr. 5. Res.-Hus.-Regt. aus Witten. (Briefliche Anfrage erfolglos).
1 Koffer Damen- und Kindergarderobe und 1 silbernes Kreuz mit rosafarbenen Steinen (112 Pfd.). Mit eingebundenem Sack, Adr. W. Blanchet de St. Diezier (Adressatin ist nicht aufzufinden).
1 offener alter Koffer alte Militär-Effecten und Bücher. Adr. Aoued Sous-Lieutenant indigêne.
1 Chaisenkoffer, 1 braunseidener Schirm, brauner Sommerüberzieher etc. (18 Pfd.). Offen und halbleer.
1 Chaisenkoffer (22 Pfd.). Adr. G. Frh. v. Uslar-Gleichen-Gelliehausen zur Zeit Cassel. (Briefliche Anfrage erfolglos).
1 Leinwandkoffer (71 Pfd.). Dr. Frh. v. Riedesel in Eisenach bei Lauterbach. (Briefliche Anfrage erfolglos).
R W 215, 73 Strassburg. 1 schwarzer Lederkoffer (31 Pfd.). Forstamtscanditat Wahl in Cochem. (Briefliche Anfrage erfolglos).

Station Frouard.

K S St B 2315. 1 Wagen Pappe.

Station Toul.

F C 2, 3, 6, 16. 4 Ballen Wolldecken (à 60 Pfd.).
1 Fass Lazarethmaterial.
J B D 2124. 1 Tonne Militär-Effecten (40 Pfd.).

Station Blesme.

Ulm-Strassburg 731. 1 Koffer Eisentheile (20 Pfd.).

Station Vitry le Francais.

1 Koffer (47 Pfd.). Adr. Maria Wolff bei Metz.

Station Chalons.

1 Fass (300 Pfd.). Von „Halle nach Aschaffenburg" beklebt.

Station Epernay.

K 9397. 1 Kiste Wein.
Franz Neuwieck, Prem.-Lieut. Westf. Inf.-Rgt. 55. 1 Pack Effecten. Adressat ist brieflich benachrichtigt.
Max Rothenbücher, Commandeur der mobilen Feldgendarmeriedivis. VII. A.-C. 1 Pack. Adressat ist brieflich benachrichtigt.
H R 7. 1 Kiste. Adr. Prlieutn. Raum IV. Munit.-Colonne 8. Feldart.-Rgt. (Adressat ist brieflich benachrichtigt.)
G N 1836. 1 Kiste Apotheker-Waaren.

Station Chateau-Thierry.

1 Koffer Kleider (60 Pfd.). Derselbe ist mit rundem Deckel von Schweinsleder und mit gewöhnlichem Vorhängschloss versehen.
1 langer Korb Lazarethsachen (5 Pfd.). Mit Deckel von getheertem Tuch und 2 Vorhängeschlössern.
„Würzburg-Strassburg" beklebt 347. 1 schwarzer Holzkoffer Kleider. Hat einen runden Deckel.

Station Nogent l'Artaud.

E S 14/15. 2 Kisten Cigarren
S H 9949. 1 Kiste Wein } aus Wagen L. D. 644.
1 Schaafpelz aus Wagen 103 am 31/10 70.
F A R 11. 1 Colli, vermuthlich Lederwaaren, vom 28/10.
Gf v. Sch [eingekratzt]. 1 hellgelber Lederkoffer. Trägt Gepäck No. 23 Nancy-Mannheim 8/11.

Station Nanteuil.

1 Korb Küchengeräth.
B F S 540/541. 2 Kisten Bücher.
1 Handkoffer Effecten. „Von Pont à Mousson nach Epernay" beklebt.
1 brauner Lederkoffer Effecten.
1 brauner Lederkoffer Effecten.
1 weisser Lederkoffer Effecten.
1 schwarzer Holzkoffer. Adr. Divis.-Pfarrer am Ende VIII. A.-C. 16. Div.
1 schwarzer Holzkoffer.
1 schwarzer Holzkoffer.
1 schwarzer Holzkoffer.
1 brauner Holzkoffer.
F B 5242. 1 Kiste.

G & B 2882. 1 Kiste
C H 1095. 1 Kiste.
C S 4520. 1 Kiste Maschinentheil
} (Ohne Platten). Aus Wagen K. Sächs. St.-B. 1454.

C S 4521. 1 Nähmaschine
C H B & S 759/765. 7 Ringe Messingdraht
H 1, 2. 2 Commoden
JHP & S 2161. 1 Ballen Teppiche
D C# 47. 1 Ballen
L N8297. 1 Ballen Doublestoff
G & B 14 270. 1 Ballen Garn
W 7677. 1 Ballen
A B 719. 1 Ballen
D 3768. 1 Ballen
M M 8300. 1 Ballen
C E 1473. 1 Fass
} (Ohne Platten). Aus Wagen K. Sächs. St.-B. 1454.

Station Lagny.

1 Helmschachtel, Infanteriehelm.
1 schwarzer Koffer Kleidungsstücke. Mit leinenem Ueberzuge.
Burkhaber. 1 grauleinener Koffer mit Eisenbeschlag.
Stefan Wirth 12 Aufnahme-Hospital, Assistenzarzt Würzburg. 1 hölzerner schwarzer Koffer.
C L R D 4. Feldlazareth 5. A.-C. 17. 1 Kiste.
Lagny. 1 kleine Kiste.
1 Reisetasche Kleidungstücke mit Bindfaden zugebunden.
Miss Cochborn. 1 Reisetasche mit Pelz. Ging offen ein.
40. Inf.-Rgt., 5. Comp. Portepeefähndr. Rügel. 1 braunlederner Koffer mit Leinenüberzug und Decke. (Adressat ist brieflich benachrichtigt.)

Station la Ferté sous Juarre.

IX A. 25 D G H I J R 1—4. 4 Kisten
IX A. 25 D G H I J R 13—16. 4 Fässer
} Militär-Effecten. Von einem Kgl. Preuss. Husaren-Officier ohne Papiere zur Absendung zurückgelassen.

b) Fehlende.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

December 1870.

H & M 79. 1 Ballen Bäume (79 Pfd.) von Düsseldorf B. M. fehlt in Berlin seit 1. December.
1 Kugelkettenbügel zum Wagen 6326 von Oschersleben fehlt in Berlin seit 3. December.
B P M 106, 34. 2 Leinen von Braunschweig fehlen in Berlin seit 8. December.
F Sturm Landsberg a/W. 1 Korb Wäsche (19 Pfd.) fehlt aus dem Empfangs-Eilgutraum in Berlin.
B. 1 Bund, 6 Messingrohre (30 Pfd.) fehlt vom Versandt-Güterboden in Berlin.
B P M 293. 1 Leine von Braunschweig fehlt in Berlin seit 11. Decbr.
H E 4. 1 Pack Schinken (21 Pfd.) [Eilgut] von Bünde fehlt in Berlin seit 8. December.
[CR] 2613. 1 leeres Fass (1 Ctr. 75 Pfd.) von Sande fehlt in Berlin seit 1. December.
v H & F 845. 1 Ballen Wolle (2 Ctr. 61 Pfd.) von Verviers fehlt in Berlin seit 10. December.
1 Riemen von Hildesheim fehlt in Berlin seit 14. December.
Stettin 1032. 1 Leine von Braunschweig fehlt in Berlin s. 16. Decbr.
L R 5890. 1 leeres Fass (32 Pfd.) von Lehrte fehlt in Brandenburg seit 13. December.
B & T 2935. 1 Ballen Wollwaaren (2 Ctr. 27 Pfd.) von Barmen fehlt in Berlin seit 21. November.
AN 103. 1 Ballen gefärbter Twist (31 Pfd.) von Ohligswald fehlt in Berlin seit 22. November.
F G. 6 Colli, 24 Satz Heerd (2 Ctr. 27 Pfd.) von Lüneburg fehlen in Berlin seit 8. November.
L/W 6335. 1 Kiste leere Blechflaschen (83 Pfd.) von Braunschweig fehlt in Berlin seit 17. November.
N 5. 1 Colli Manufacturwaaren (18 Pfd.) vom Empfangs-Güterboden fehlt in Berlin seit 29. October.
S F 1009. 1 Sack Jute (1 Ctr. 40 Pfd.) [Eilgut] von Braunschweig fehlt in Berlin seit 13. December.
F H 715. 1 Kiste Kleider (47 Pfd.) vom Empfangs-Güterboden fehlt in Berlin seit 17. November.
C H & Co. 9497. 1 Ballen baumw. Waaren (43 Pfd.) vom Empfangs-Güterboden fehlt in Berlin seit 21. November.
B P M 243. 1 Leine von Barmen fehlt in Berlin seit 25. December.
W B. 1 Bank von Köln tr. fehlt in Berlin seit 22. December.
F S 118/19. 2 Kisten Wein (3 Ctr. 60 Pfd.) von Essen B. M. fehlen in Berlin seit 21. December.
No. 469. 1 Decke von Bochum fehlt in Berlin seit 19. December.
D K & K 670. 1 Kiste Eisenwaaren (50 Pfd.) [Eilgut] von Saarlouis fehlt in Berlin seit 7. December.
F H 3. 1 Kiste Fleisch und Hülsenfrüchte (18 Pfd.) [Eilgut] von Burg fehlt in Berlin seit 23. December.
Adresse: Kgl. Hoheit des Kronprinzen v. Preussen. 1 Kiste Porzellan von Weissenburg fehlt in Berlin seit 18. December.
H G 5804, 5854, 5790, 5794, 5799. 5 Ballen Wolle von Aachen M. fehlen in Berlin seit 13. November.
P J D 740/1. 2 Ballen Wolle fehlen in Berlin.
[RV] 5363. 1 Kiste Ricinusöl ($51\frac{1}{2}$ Pfd.) [Eilgut] von Deutz fehlt in Berlin seit 27. December.
B J4043. 1 Kiste Bonbons (32 Pfd.) vom Versandt-Güterboden fehlt in Magdeburg seit 22. December.
Marke: Berlin. 15 Sitzbretter, 14 Vorstehbretter von Hamm W. fehlen in Berlin seit 27. December.
J R 23. 1 Colli halbwoll. Waaren (27 Pfd.) vom Empfangs-Güterboden fehlt in Berlin seit 26. December.
L N 4368. 1 Kiste Ultramarin (8 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Berlin seit 10. December.
1 Sack Gerste (83 Pfd.) von Berlin fehlt in Magdeburg seit 28. Decbr.
₀S₀ 7044/5. 2 Kisten Tabak (2 Ctr. 70 Pfd.) [Eilgut] von Creuznach fehlen in Berlin seit 20. December.
B P M. 1 Leine von Minden fehlt in Berlin seit 27. December.
PW 7784. 1 Ballen baumw. Waaren (1 Ctr. 20 Pfd.) [Eilgut] von Wesel fehlt in Berlin seit 15. December.
A G 915. 1 Kiste Messingwaaren (70 Pfd.) vom Empfangs-Güterboden fehlt in Berlin seit 23. December.
H H 1. 1 Fass Wein (96 Pfd.) von Creuznach fehlt in Berlin seit 30. December.
C M F 3352. 1 Kiste Hohlglas (40 Pfd.) von Bons fehlt in Berlin seit 25. November.
H O 8270/1. 2 Ballen Wollenwaaren (3 Ctr. 6 Pfd., 2 Ctr. 95 Pfd.) von Verviers fehlen in Berlin seit 20. December.
B P M 221. 1 Leine von Giessen fehlt in Berlin s. 29. December.
C F 4154. 1 Kiste Wein (1 Ctr. 47 Pfd.) vom Empfangs-Güterboden fehlt in Berlin seit 18. December.
D K & K 371 A. 1 Kiste Eisenwaaren (87 Pfd.) von Saarlouis fehlt in Potsdam seit 11. December.
D K & K 278 A. 1 Kiste Eisenwaaren (1 Ctr. 22 Pfd.) von Saarlouis fehlt in Berlin seit 11. December.
B P 5750. 1 Ballen Leinen (46 Pfd.) von Wesel fehlt in Brandenburg seit 28. December.

Nachweisung

der erledigten Differenzen aus den Meldungen früherer Monate über fehlende Güter und Gepäckstücke der **Berlin-Potsdam-Magdeburger** Stationen pro December 1870.

S M W 404. 1 Kiste Mineralwasser (1 Ctr. 39 Pfd.) von Wiesbaden fehlte in Berlin seit October. Erledigt durch nachträglichen Eingang.
B P M 242. 1 Leine von Deutzerfeld fehlte in Berlin seit November. Erledigt durch nachträglichen Eingang.
[H] 901. 2 Stahlscheeren von Gevelsberg fehlten in Berlin seit November. Absender wird sich mit Empfänger einigen.
W H 7409/12. 4 Kisten Papier (12 Ctr. 4 Pfd.) von Cassel fehlten in Berlin seit November. Erledigt durch nachträglichen Eingang.
O W 7970. 1 Kiste Papier (2 Ctr. 48 Pfd.) fehlte in Berlin. Erledigt durch nachträglichen Eingang.
P UE 210. 1 Kiste Eisenwaaren (42 Pfd.) fehlte in Berlin. Erledigt durch nachträglichen Eingang.
St & Co. 6224. 1 Kiste Metallwaaren (58 Pfd.) von Bremen fehlte in Berlin seit November. Erledigt durch nachträglichen Eingang.
[S] 1453. 1 Ballen baumw. Waaren (2 Ctr. 18 Pfd.) von M. Gladbach fehlte in Berlin seit November. Erledigt durch nachträglichen Eingang.
F L 20 911. 1 Kiste Cigarren (1 Ctr. 93 Pfd.) von Heidelberg fehlte in Berlin seit November. Erledigt durch nachträglichen Eingang.
C B 2263. 1 Kiste Porzellan (2 Ctr. 70 Pfd.) fehlte bei der Verladung in Magdeburg (Friedrichstadt) seit November. Aufgefunden.
F S 9049. 1 Kiste Tabak (1 Ctr. 21 Pfd.) fehlte bei der Verladung in Magdeburg (Friedrichstadt) seit November. Aufgefunden.
S 239. 1 Fass Quark (2 Ctr. 68 Pfd.) fehlte bei der Verladung in Magdeburg (Friedrichstadt) seit November. Aufgefunden.

Nachweisung

über die am 1. Januar 1871 auf Stationen des Bezirks der **Eisenbahn-Betriebs-Commission Nancy** fehlenden Güter, Gepäckstücke etc.

Station Nancy.

M W 836. 1 Wagen Liebesgaben (9118 Pfd.) Adr. Deleg. Jochow des Berl. Centralv.
N M E 621. 1 Wagen Tabak. Adr. Scholz in Nancy.
Württb. B. 247, 2312. 2 Wagen wollene Hemden (7932 Pfd.). Adr. Obercommando der Main-Armee.
Hannover 1843. 1 Wagen Hafer (7373 Pfd.). Adr. Altmann in Nancy.
Württb. 3177. 1 Wagen Fleisch (16 742 Pfd.). Adr. Central-Mag. III. Armee.
B St 518. 1 Wagen Liebesgaben. Adr. Alexander zu Versailles.
Hannover B H 5010, 4833, 1523. 3 Wagen Liebesgaben (21 600 Pfd.). Adr. Deleg. Hombgr. Ges.-Verein Versailles.
Hannover 5482, 4759, 5302, 5874. 4 Wagen Liebesgaben (80 000 Pfd.). Adr. nach Rheims.

B. Magd. 307. 1 Wagen Militär-Effecten (2540 Pfd.).
R E G 5438. 1 Wagen Liqueur (10000 Pfd.). Adr. II. Bat. 27. Ldw.-Rgt. Halle.
L D 5723, 5290. 2 Wagen Liebesgaben (423, 20 Pfd.). Adr. Commando 12. Armeecorps.
Württb. 2786. 1 Wagen Lazarethsachen. Adr. Bayer. Feldspital III Nancy.
Hann. 5264. 1 Wagen Speck und Graupen (20000 Pfd.). Adr. Armeelief. Friedmann.
M W 747. 1 Wagen Stückgut (6998 Pfd.).
L R 775. 1 Kiste Militärwerkzeug (180 Pfd.).
No. 122/124. 3 Kisten Verbandszeug (160 Pfd.). Adr. Württb. Proviant-Amt.
10 Kisten Cigarren und Seife (1700 Pfd.). Adr. Schröder.
G M 684. 1 Kiste Arznei (27 Pfd.). Adr. Streiff in Nancy.
F 1/5 2853. 6 Kisten Cigarren (1034 Pfd.).
A W S & P 36, 42, 13671/75. 7 Wagen Chocolade. Adr. Victor & Mocholl.
E 3. 1 Ballen Kleider. Eigenthümer Eduard Sachs aus Berlin aus Wagen B. A. 900.
F S 125. 1 Kiste Hufnägel (91 Pfd.). Adr. Kgl. Bayerisches Haupt-Depot zu Nanzig.
B H 25001. 1 Kiste (27 Pfd.). Adr. J. Streiff in Nancy.
M T 1870. 1 Kiste (65 Pfd.). Adr. Kronprinz v. Preussen Versailles.
2 Kisten, 4 Colli Kleider (1877 Pfd.).
1 Kiste Kleider (90 Pfd.). Adr. v. Schauk.
1 Korb Reis (30 Pfd.). Adr. Wild.
J B. 1 Kiste, 2929 Flannell-Hemden (9310 Pfd.). Adr. Oppenheimer in Nancy.
E B. 1 Ballen Morsestreifen (87 Pfd.). Adr. Eisenb.-Betr.-Commiss. Nancy.
1 Packet Morsestreifen (10 Pfd.).
2 Fässer Druckerschwärze. Adr. Händelin & Cie.
8 Tonnen (2254 Pfd.). Adr. I. Schles. Husaren-Regt.
1 Fass Arznei (70 Pfd.). Adr. Bayer. Hauptfeldspital 3.
6 Cylinderdeckel (960 Pfd.). Adr. Maschinenmeister Becker.

Station Frouard.

1 brauner Koffer von Leder. In der Mitte mit 2 aneinander geschnallten Riemen. An Rückseite 2 Riemen, die früher über den Deckel reichten. Ausserdem hat Koffer 2 Schlösser.

Station Toul.

No. 2182. 1 Wagen Kohlen.
M F R 1742. 1 Kiste Mundungsdecke (55 Pfd.). Ohne Angabe der Adresse.

Station Commercy.

R u. D 1265/1266. 2 Kisten Tabak und Cigarren (325 Pfd.). Ohne Angabe der Adresse.

Station Vitry le Francais.

H Z 689. 1 Verschlag Zündschrauben (105 Pfd.).
M 441. 1 Kiste Cigarren (135 Pfd.).
52 Colli Tabak und Liqueur (3000 Pfd.). Aus Wagen K. S. St. 815.
A D 1. 1 Packstifte, 1 Vorderbrecke, Artillerie-Material (325 Pfd.).
No. 1/5, 6/8. 8 Fässer Montirungsstücke } (2634 Pfd.). Adr. 5. Inf.-
No. 9. 1 Kiste Montirungsstücke } Rgt. No. 48.
F R 36, 3/7. 5 Fässer, 500 Paar Stiefeln }
F R 36 1/2. 2 Ballen, 300 Tuchhosen } (2254 Pfd.). Adr. nicht angegeben.
F R 36 und J 897. 1 Ballen, 1024 Stück Oelleinwand }
1 Körbchen Kleider (10 Pfd.). Adr. Heinrich Kratte.
T III. 1 Körbchen Helme (70 Pfd.).
1 Fass, 8 Kisten Pulver (500 Pfd.).

I/II. 2 Kisten Montirungs- und Ausrüst.-Stücke (500 Pfd.).
2 Kisten, 1 grosser Koffer Kleider.
B E 175, N M 6537. 2 Packwagen, 1000 Stück Mäntel (11700 Pfd.).

Station Chalons.

Feldbäckerei-Colonne 29. 1 Fass Monturstücke (194 Pfd.).

Station Epernay.

A C 50/9. 10 Kisten Fleischextract (1314 Pfd.). Aus Wagen K 1780.
39 Matratzen }
39 Kopf-Polster }
39 Wolldecken } aus Wagen B. E. 472.
78 Leintücher }
30 J R 1/15. 15 Ballen Hemden (1665 Pfd.) }
J R 81, 1/10. 10 Ballen Hemden (1440 Pfd.) } aus Wagen K. B. St. B. 7554.
19 J R 1/15. 15 Ballen Hemden (1885 Pfd.) }
B B 68, I, II, III. 3 Kisten Kleider (1148 Pfd.) }
E K 1, 2, 3. 3 Ballen Decken (590 Pfd.) }
6491. 1 Kiste Militär-Effecten (130 Pfd.) } D. 30 Wagen.
K H D 150/4. 4 Fass Militär-Effecten (940 Pfd.) }
F 830/49. 20 Fass Militär-Effecten (4668 Pfd.). Aus Wagen 2075.
J R 68. 1 Kiste Werkzeug (225 Pfd.).
Bayer. I. Cürass.-Rgt. 1 Fass Montur (520 Pfd.). Aus Wagen H. M. 265.
12. Armeecorps Lazareth-Reserve-Depot. 4 Kisten Lazareth-Effecten (912 Pfd.). Aus Wagen H. M. 265.
S A 519, 1064. 2 Fässer Hufnägel (82 Pfd.). Aus Wagen H. M. 265.
Linien-Commission. 15 Kisten Telegraphen-Apparat (770 Pfd.).
1 leeres Oelfass (46 Pfd.). Aus Wagen R. E. G. 5118.
26 Matratzen. Aus Wagen Bschwg. 714.
26 Decken.
100 Säcke Roggenmehl. Aus Wagen K. B. St. B. 4434.
No. 7/16. 10 Kisten Apparate. Aus Wagen Th. 4070.
? ? ? Aus Wagen Th. 3320.
K S E 539. 1 Wagen Militär-Effecten.
1 Packet wollene Decken. Aus Wagen Nord 635.
70 R 1/9. 9 Kisten Militär-Bekleidung }
No. 1/10. 10 Fass } aus Wagen Westfalen 2311.
No. 1/24. 24 Packete }

Station Nogent l'Artaud.

L D 1095. 1 Wagen Erbswurst. Adr. Intendtr. III. Armee.
B St 1471. 1 Wagen Speck. Adr. Intendtr. III. Armee.
M H E 5454. 1 Wagen Erbswurst. Adr. Intendtr. III. Armee.
M L 2100. 1 Wagen Erbswurst. Adr. Intendtr. III. Armee.
S St B 421. 1 Wagen Erbswurst. Adr. Intendtr. III. Armee.
W 3073. 1 Wagen Hemden (15 Fässer). Adr. II. Armee.
Belg 16496. 1 Wagen Erbswurst. Adr. III. Armee.
K B St B 5756. 1 Wagen Erbswurst. Adr. Intendtr. III. Armee.
F H 204. 1 Wagen Speck. Adr. Intendtr. III. Armee.
M H E 5394. 1 Wagen Erbswurst. Adr. Intendtr. III. Armee.
K O 2011. 1 Wagen Erbswurst. Adr. Intendtr. III. Armee.
Br 646. 1 Wagen Hafer. Magazin.
Hann. 5166. 1 Wagen Erbswurst. Adr. Intendtr. III. Armee.
K O 2119. 1 Kiste Erbswurst. Adr. Intendtr. III. Armee.
9 Fässer Hemden. Adr. III. Armee aus Wagen 1509 Th. E.
65 Colli Lebensmittel. Adr. Stab des VI. Armeecorps aus Wag. 6476 N. M. E.

Station Meaux.

Pfälz. B. 2441. 1 Wagen Proviant.

Station la Ferté.

No. 612, 3160, 7972, 7734. 4 Wagen.

Börsen: Berlin, Basel, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, Paris, Wien = B., Ba., F., H., L., P. u. W.
*Papiere, deren Zinsen vom Staate garantirt sind.

Coursblatt vom 31. Januar 1871.

Redigirt von R. Grossschupf.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Düsseldorf	4	B.	—	% à 200 u. 100 Thlr.
do. II. Emiss.	4	B.	—	%
do. III. Emiss.	5	B.	—	%
Aachen-Mastricht	4½	B.	75	% à 500, 200, 100 Thlr
do. II. Emiss.	5	B.	83	%
do. III. Emiss.	5	B.	83	%
Alföld-Fiumaner	5 i.S.	W.	87½	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Altona-Kiel	5	L.	—	% à 500 u. 100 Thlr.
Annaberg-Weipert	5	L.	86⅝	% à 100 Thlr.
Aussig-Teplitz	5i.S.	L.	89	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.	5i.S.	L.	87	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1868	5i.S.	L.	82½	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Bergisch-Märkische	4½	B.	93	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. II. Ser.	4½	B.	89¼	%
do. III. Serie * 3¼	3½	B.	73¼	%
do. III. Serie B.* 3¼	3½	B.	73¼	%
do. IV. Serie	4½	B.	—	%
do. V. Serie	4½	B.	88	%
do. VI. Serie	4½	B.	86	%
do. Nordbahn	5	B.	95¾	%
do. Düsseldorf-Elberfeld	4	B.	81	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. do. II. Ser.	4½	B.	—	%
do. Dortmund-Soest	4	B.	—	%
do. do. I. Ser.	4½	B.	83⅜	%

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Berlin-Anhalt	4	B.	—	% à 500 u. 100 Thlr.
do.	4½	B.	90¾	%
do. Lit. B.	4½	B.	—	% à do.
Berlin-Görlitz	5	B.	97½	% à 100 Thlr.
Berlin-Hamburg I. Emiss.	4	B.	84	% à 500, 200, 100 und 50 Thlr.
do. II. Emiss.	4	B.	84	%
Berlin-Potsdam-Magdbg. A. u. B.	4	B.	83	% à 200, 100 u. 25 Thlr.
do. C.	4	B.	82½	%
do. D.	5	B.	97½	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
Berlin-Stettin	4½	B.	—	% à 200 Thlr.
do. II. Emiss. * 3½	4	B.	—	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	—	%
do. IV. Emiss. * 3½	4½	B.	88¾	%
do. VI. Emiss. * 3½	4	B.	78¼	%
Böhmische Nordbahn	5 i. S.	W.	93	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Böhmische Westbahn *	5 i. S.	W.	92¼	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1869 *	5 i.S.	W.	91¾	% à do. = do. i. S.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	4½	B.	87½	% à 500 und 100 Thlr.
do. Emiss. 1868	4½	B.	87½	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
Brünn-Rossitz	5i.S.	L.	79¾	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Buschtêhrader (Böhm. Nordwestb.)	5i.S.	L.	80⅞	% à 100 Thlr.
Chemnitz-Würschnitz	4	L.	—	% à 100 Thlr.
Cöln-Crefeld	4½	B.	—	% à 100 Thlr.

Eisenbahn-Priorit.-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Cöln-Minden	4½	B.	91	%
do. II. Emiss.	5	B.	98½	%
do. do.	4	B.	—	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	80	%
do. do. Lit. B* 3½ u. B*	4½	B.	—	%
do. IV. u. V. Emiss. * 3½	4	B.	80	%
Cosel-Oderberg I. u. II. Ser.	4	B	80	% à 100 u. 50 Thlr.
do. III. u. IV. Emiss.	4½	B.	79⅞	%
Dux-Bodenbach	5 i.S.	L.	—	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Fünfkirchen-Barcser*	5 i.S.	W.	88½	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Galizische Carl-Ludwigbahn*	5 i.S.	L.	84¼	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.*	5 i.S.	L.	81¼	% à do. = do. i. S.
Gloggnitzer	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 100 fl. C.-M.
Graz-Köflach	4½ i.S.	L.	74½	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Hessische Ludwigsbahn	4½	F.	93¾	% in fl. S. W. } à 175 und 350 fl.
do. do.	4	F.	83¼	% in Thlr. à 105 kr.
do. do.	5	F.	98¾	% à 200 Thlr. à 105 kr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	C.M. 5	W.	90¾	fl. ö. W. pr. 100 fl. C.M. } à 1000, 500, 100 fl.
	ö.W. 5	W.	87½	do. pr. 100 fl. ö. W.
ditto	5 i.S.	W.	105½	do. pr. 100 fl. ö. W. i. S.
Kaiser Franz-Josephsbahn*	5 i.S.	W.	94	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn*	5	W.	—	do. pr. 100 fl. C. M. } à 300 fl.
ditto*	5 i.Silb.	W.	93½	do. pr. 100 fl. ö. W.
ditto* Emiss. 1862	do.	W.	92½	fl. ö. W. pr. 100 fl. ö. W.
ditto* Emiss. 1869	do.	W.	99½	fl. ö. W. pr. do. à 200 fl. i. S.
Kaschau-Oderberg*	5 i.S.	W.	87	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Kronprinz Rudolfsbahn*	5 i.S.	W	89¾	% à 300 fl. ö. W. i. S.
Leipzig-Dresden	3½	L.	101	% à 100 und 50 Thlr.
do. von 1854	4	L.	90½	% à 100 Thlr.
do. von 1860	4	L.	86	% à 100 Thlr.
do. von 1866	4	L.	82¾	% à 100 u. 200 Thlr.
do. von 1869	5	L.	100	% à do.
Lemberg-Czernowitz*	5 i.S.	L.	—	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.*	5 i.S.	L.	74¼	% à do. = do. i. S.
do. -Jassy* III. Em.	5 i.S.	L.	71½	% à do. = do. i. S.
Ludwigshafen-Bexbach	4½	F.	96	%
do.	4	F.	86¼	% à 1000, 500 u. 100 fl. S. W.
do.	5	F.	10 ⅝	%
Magdeburg-Halberstadt	4½	B.	89½	% à 100 Thlr.
do. do. v. 1865	4½	B.	88	% à 100 u. 500 Thlr.
do. do. v. 1870	5	B.	95¼	% à do. u. do.
do. Wittenberge, Stamm	3	B.	66½	% à 200 Thlr.
do. do. Priorit.	4½	B.	90	% à 100 Thlr.
Magdeburg-Leipzig I. Emiss.	4	L.	86	%
do. II. Emiss.	4	L.	78⅜	% à 100 Thlr.
do.	4½	L.	88⅜	%
Mähr.-Schles. Centralbahn	5 i.S.	W.	84½	% à 300 fl. ö. W. i. S.
Niederschlesisch-Märkische I. Ser.	4	B.	85	%
do. II. Ser.	4	B.	82	%
do. conv. I. u. II. Ser	4	B.	85½	% à 62½, 100 u. 500 Thlr.
do. III. Ser	4	B.	79¼	%
do. IV. Ser	4½	B.	90	%
Niederschles. Zweigbahn Lit. C.	5	B.	95½	% à 100 Thlr.
do. Litt. D.	5	B.	95½	% do.
Oberschlesische A.	4	B.	—	%
do. B.	3½	B.	—	%
do. C.	4	B.	81½	%
do. D.	4	B.	82	% à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. E.	3½	B.	73½	%
do. F.* 3½	4½	B.	89¼	%
do. G.	4½	B.	—	%
do. H.	4½	B.	—	%
do. von 1869	5	B.	95½	% à 100 Thlr.
do. Brieg-Neisse	4½	B.	86¼	% à 100 Thlr.
do. Cosel-Oderberg	5	B.	95¼	% à 100 Thlr.
Oesterr. Nordwestbahn*	5 i.S.	W.	93¼	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Oesterr. Staats-Eisenbahn*	3	W.	135½	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do. Emiss. 1867*	3	W.	133	fl. ö. W. pr. do. à do.
Oesterr. Südbahn* (Lombard.)	3	W.	115¼	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do.*	5 i.S.	W.	89	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. Bons 1875—76	6	W.	238	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
Ostpreuss. Südbahn	5	B.	90¾	% à 500 u. 100 Thlr.
Ostrau-Friedland	5 i.S.	L.	72	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Pardubitz-Reichenberg	5	W.	—	% fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M.
do.*	5 i.S.	W.	96	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Rheinische	4	B.	—	%
do.*	3½	B.	—	% à 250, 200 u. 100 Thlr.
do. III. Emiss. v. 1858—1865	4½	B.	88	%
do.*	4½	B.	—	%
Rhein-Nahe Bahn*	4½	B.	88⅜	% à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. II. Emiss.*	4½	B.	88¼	%
Russische* (Mosco-Rjäsan)	5	B.	86½	% à 200 „
do. *(Rjäsan-Kozlow)	5	B.	84⅝	% à 200 „
do. *(Kozlow-Woronesch)	5	B.	84½	% à 200 Thlr.
do. *(Jelez-Woronesch)	5	B.	—	% à 136 Thlr.
do. *(Jelez-Orel	5	B.	84¾	% à
do. *(Kursk-Charkow)	5	B.	84¼	% à
do. *(Kursk-Kiew)	5	B.	84¾	% à 1000, 500 u. 200 Thlr.
do. *(Schuja-Ivanovo)	5	B.	84¼	% à
do. *(Poti-Tiflis)	5	B.	—	% à 680 u. 136 Thlr.
Ruhrort-Crefeld-Gladbach	4½	B.	—	%
do. II. Emiss.	4	B.	80	% à 200 und 100 Thlr.
do. III. Emiss.	4½	B.	87½	%
Schleswigsche v. Altona-Kiel abgest.	4½	L.	—	% à 1000, 500, 200, u. 100 Thlr.
I. Siebenbürger*	5 i.S.	W.	88½	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Stargard-Posen	4	B.	—	%
do. II. Emiss.	4½	B.	—	% à 100 und 50 Thlr.
do. III. Emiss.	4½	B.	—	%
Theissbahn*	5 i.S.	W.	—	% à
Thüringische I. Emiss.	4	L.	82½	%
do. II. Emiss.	4½	L.	91¼	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. III. Emiss.	4	L.	82	%
do. IV. Emiss.	4½	L.	91¼	%
Turnau-Kralup-Prag	5 i.S.	L.	83½	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1870	5 i.S.	L.	81⅛	% à do. = do.
Ungarische Nordostbahn*	5 i.S.	W.	83¾	% à 300 fl. ö. W. i. S.
Ungarische Ostbahn*	5 i.S.	W.	84	% à 300 fl. ö. W. i. S.
Warschau-Terespol*	5	B.	84	% à 1000 u. 100 S.R. = 107 Thlr.
Warschau-Wien	5	B.	85⅞	% à 500 u. 100 Thlr.
Werrabahn*	5	L.	86	% à 500, 200 u. 100 Thlr.

Eisenbahn-Stamm-Actien	Dividende und Zinsen in % 1864	1865	1866	1867	1868	1869	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	0	0	0	0	1	½	4	B.	37¼	% à 200 Thlr.
Alföld-Fiumaner*	—	—	—	—	5	5	5	W.	169	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Altenburg-Zeitz Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	—	5	L.	79	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	11⅓	10	9	5	6	7	4	B.	111	% à 100 Spec. = 150 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	6 19/20	7¼	4¾	5½	6	7¼	4	B.	100	% à 250 fl. holl. = 145 Thlr.
Aussig-Teplitz	9	9⅛	8¼	10	10	10	5	L.	125½	Thlr. pr. 150 fl. C.M. à 200 fl. C.M.
Bayerische Ostbahn*	5	5¾	6	7	7¾	7¾	4½	F.	124⅜	% à 200 fl. S. W.
Bergisch-Märkische	7½	9	8	7½	8	8½	4	B.	112¼	% à 100 Thlr.
Berlin-Anhalt	11⅚	13	13⅛	13 7/12	13 7/12	13⅞	4	B.	190	% à 200 „
Berlin-Görlitz	—	—	—	—	0	1	4	B.	65½	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	5	5	5	5	5	5	B.	90⅜	% à 200 „
Berlin-Hamburg	10	9½	9	9½	9½	10½	4	B.	171½	% à 200 „
Berlin-Potsdam-Magdeburg	16	16	16	16	17	18	4	B.	215	% à 100 „
Berlin-Stettin	7⅚	8	8 7/12	8	8⅙	9⅙	4	B.	135½	% à 200 „
Böhmische Nordbahn	—	—	—	—	5	3½	5	W.	126	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W.
Böhmische Westbahn* 5 2/10	5	5	5	5	6	7¼	5	W.	244	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Breslau-Schweidnitz-Freib.	8⅔	9	9⅙	8	8⅓	8⅓	4	B.	106	% à 200 Thlr.
do. neue	—	—	—	—	—	5	5	B.	98⅛	% à 200 Thlr.
Brünn-Rossitz Stamm-Prior.	6	6	4	6	6	6	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. C.M.
Buschtěhrader	9 13/14	9 13/14	9 13/14	10 5/32	12 5/21	12 5/21	5	W.	745	do. pr. 500 fl. C.M.
Chemnitz-Würschnitz	9⅛	11	8	6½	7	7½	4	L.	152	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden*	15⅚	17⅔	9 1/12	8 11/20	8 1/12	8 9/10	4	B.	130½	% à 200 „
do. Lit. B.	—	—	—	—	—	5	5	B.	97⅝	% à 200 „
Crefeld-Kreis Kempen	—	—	—	—	—	—	5	B.	—	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	—	6	B.	—	% à 100 „
Dux-Bodenbach	—	—	—	—	—	5	5	W.	158	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Frankfurt-Hanau	5½	5½	5⅘	6 1/10	6 8/10	6½	3½	F.	109	% à 250 fl. S. W.
Fünfkirchen-Barcser*	—	—	—	—	5	5	5	W.	163	fl. ö. W. pr. 200 ö. W. i. S.
Galizische Carl Ludwigb.* 5 2/10	9	5	6 1/20	9½	7	7	5	W.	245¼	fl. ö. W. pr. 200 fl. C.M.
Glückstadt-Elmshorn	0	0	0	0	0	0	4	H.	—	% à 150 Thlr.
Graz-Köflach	5	3	2½	4¼	7	10	ob. Z.	W.	260	fl. ö. W. pr. 200 fl. C.M.
Halle-Sorau-Guben	—	—	—	—	—	4	4	B.	44¼	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	5	5	B.	72½	% à 200 Thlr.
Hamburg-Bergedorf	10⅛	9⅔	8⅚	9⅙	9⅚	10⅗	4	H.	—	% à 300 B. M. = 150 Thlr.
Hannover-Altenbeken	—	—	—	—	—	5	5	B.	40½	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	5	5	B.	64	% à 200 Thlr.
Hessische Ludwigsbahn	7½	8	7¾	8½	9	9½	4	F.	133	% à 250 fl. S. W. u. 200 Thlr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	14⅚	13	13¾	15 10/21	19¾	20	5	W.	212	fl. ö. W. pr. 100 fl. C.M. à fl. 1000, 500, 200 C.M.
Kaiser Franz-Josephsb.*	—	—	—	—	5	5	5	W.	191¾	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn*	5	5	5	5		8⅕	5	W.	223½	fl. ö. W. pr. 200 fl. C.M.
do. Linz-Budweis	—	—	—	—	—	5	5	W.	187	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Kaschau-Oderberg*	—	—	—	—	—	5	5	W.	93	fl. ö. W. pr. eingez. 60 fl. ö. W.
Kronprinz Rudolfsbahn* 5 2/10	—	—	—	—	5 i.S.	5	5	W.	162	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz. i. S.
Leipzig-Dresden	20	23	20	25	28½	14	4	L.	208½	% à 100 Thlr.
Lemberg-Czernowitz-Jassy*	—	—	7	7	2	7	5	W.	191¾	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Löbau-Zittau Lit. A.	½	0	0	½	4	3	4	L.	72¾	% à 100 Thlr.
do. Lit. B.	4	0	0	4		4	4	L.	90	% à 25 „
Ludwigsh.-Bexbach (Pfälz. L.-B.)*	9⅕	10	10⅖	9⅔	11⅕	10 3/10	4	F.	159¾	% à 500 fl. S. W.
Lübeck-Büchen	4½	3⅝	4 13/24	4¾	5		4	H.	—	% à 200 „
Magdeburg-Halberstadt	25	15	14	13	15	10½	4	B.	113⅞	% à 100 Thlr.
do. Lit. B.	—	—	—	3½	3½	3½	3½	B.	68¼	% à 100 „
Magdeburg-Leipzig	18¾	20	20	18	19	14½	4	L.	177½	% à 100 „
do. Lit. B.*	4	4	4	4	4	4	4	L.	88	% à 100 Thlr.
Mähr.-Schles. Centralbahn	—	—	—	—	—	—	5	W.	143	fl. ö. W. pr. 200 fl. i. S.
Märkisch-Posener	—	—	—	—	—	4	4	B.	39	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	5	5	B.	67½	% à 200 „
Münster-Hamm*	4	4	4	4	4	4	4	B.	—	% à 100 „
Neust.-Weissenburg* (Pfälz. Max.)	4½	4½	5 1/10	5	5½	5 4/10	4½	F.	108	% à 500 fl. S. W.
Niederschlesisch-Märkische*	4	4	4	4	4	4	4	B.	85¾	% à 100 Thlr.
Niederschles. Zweigbahn	4 1/12	3⅔	5½	3¾	4⅛	5	5	B.	90½	% à 100 „
Nordhausen-Erfurt*	—	—	—	—	—	4	4	B.	64½	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	5	5	B.	68	% à 100 u. 500 Thlr.
Oberschlesische Lit. A. u. C.	10	11⅔	12	13⅔	15	13½	3½	B.	165¾	% à 100 „
do. * Lit. B.	10	11⅔	12	13⅔	15	13½	3½	B.	149¾	% à 100 „
Oberhessische*	—	—	—	—	—	3½	3½	F.	66⅜	% à 350 fl. S. W.
Oesterr. Nordwestbahn*	—	—	—	—	—	5	5	W.	199¼	fl. ö. W. p. 200 fl. ö. W. i. S.
Oesterr. Staats* 5 2/10 (Oest. Franz.)	5	5	7	8½	10½	12	5	W.	376½	fl. ö. W. pr. Stück von frs. 500.
Oesterr. Südbahn* (Lombard.)	8	7½	7½	6⅗	6⅗	5	5	W.	185	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Ostpreuss. Südbahn	—	—	—	—	—	0	4	B.	38	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	5	5	—	—	5	5	B.	64½	% à 200 Thlr.
Ostrau-Friedland	—	—	—	—	—	—	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Pardub.-Reichenb.* (S.-Ndd. V.-B.)	4½	4½	4 4/10	5	5	5	4½	W.	175½	fl. ö. W. pr. 200 fl. C.M.
Pfälz. Alsenzb.* m. 60% Einz.	—	—	—	—	4	4	4	F.	86¼	% à 500 fl. S. W.
Pfälz. Nordb.*	—	—	4	4	4	4	4	F.	87⅛	% à 500 fl. S. W.
Rechte Oderufer	—	—	—	—	—	5	5	B.	82½	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	5	5	B.	93	% à 200 „
Rheinische	6	7	6½	7½	7⅛	7⅘	4	B.	113¾	% à 250 „
do. Stamm-Prior.	6¼	7	6½	7½	7⅛	7⅘	4	B.	—	% à 250 „
do.* Lit. B.	—	—	—	—	—	4	4	B.	79	% à 250 „
Rhein-Nahe-Bahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	30½	% à 200 „
Russische Bahnen*	5	5	5	5	5	5	5	B.	89¾	% à 125 Rb. = 134 Thlr.
I. Siebenbürger*	—	—	—	—	5	5	5	W.	167	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Stargard-Posen*	3½	4½	4½	4½	4½	4½	3½	B.	92¼	% à 100 Thlr.
Stuhlweissenburg-Raab-Graz*	—	—	—	—	—	—	5	W.	162¾	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Taunusbahn	7⅕	8	8⅕	7	7⅕	8⅕	ob. Z.	F.	329	fl. S. W. pr. 250 fl. S. W.
Thüringische	8	8⅓	7⅔	8½	9	8¾	4	L.	128½	% à 100 Thlr.
do. Em. v. 1868 (Gotha-Leinef.)*	—	—	—	—	4	4	4	L.	76⅞	% à 100 „
do. Litt. C (Gera-Eichicht)*	—	—	—	—	—	4½	4½	L.	84½	% à 100 „
Theissbahn* 5 2/10	5	5	5	5	19¾		5	W.	226¾	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Turnau-Kralup-Prag	—	—	5	6	7	7	5	W.	219	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
K. Ung. priv. Nordostbahn*	—	—	—	—	5		5	W.	156½	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
I. Ungar.-Galizische*	—	—	—	—	—	—	5	W.	156	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Ungar. Ostbahn*	—	—	—	—	—	5	5	W.	80¾	fl. ö. W. p. eingez. 80 fl. i. S.
Warschau-Terespol*	—	—	—	—	—	5	5	B.	—	% à 100 S.-R. = 107 Thlr.
Warschau-Wien	7 11/12	8⅓	8⅓	8⅓	6⅔	9 7/12	5	B.	60¼	Thlr. pr. 60 Rub.
Werrabahn (beschränkt gar.)	2 6/10	2⅔	2 6/10	2 6/10	2¼	1⅓	4	B.	—	% à 100 Thlr.
Schweizer Centralbahn	5 6/10	5 6/10	5 6/10	5 6/10	6⅖		ob. Z.	Ba.	—	fs. pr. 500 fs. Einz.
do. Nordostbahn	7	8	8	7½	8		„	Ba.	—	fs. pr. 500 „ „
Vereinigte Schweizerbahnen	—	—	0	0	0		„	Ba.	—	fs. pr. 500 „ „
Schweizer Westbahn	—	—	0	0	0		„	Ba.	—	fs. pr. 500 „ „
Französische Orléans	20	11⅕	11⅕	11⅕	11⅕	11⅕	ob. Z.	P.	—	fs. pr. 500 fs. Einz.
do. Nordbahn	16¾	17⅞	17½	18	15¼	16¾	„	P.	—	fs. pr. 400 „ „
do. Ostbahn	6⅗	6⅗	6⅗	6⅗	6⅗	6⅗	„	P.	—	fs. pr. 500 „ „
do. Südbahn	8½	8½	8	8	8	8	„	P.	—	fs. pr. 500 „ „
do. Westbahn	7⅘	7½	7	7	7	7	„	P.	—	fs. pr. 500 „ „
Paris-Lyon-Mittelmeer	13	12	12	12	12	12	„	P.	—	fs. pr. 500 „ „

PRIVAT-ANZEIGEN.

WERKZEUG-MASCHINEN.

Specialität.

COLLET & ENGELHARD in OFFENBACH a/M.

Allgemeine Bauzeitung

mit Abbildungen.

Gegründet im Jahre 1836 von Prof. Chr. Ludwig Förster

Redigirt unter Mitwirkung der Architecten
Heinr. Ritter v. Ferstel, Theoph. Ritter v. Hansen und **Friedrich Schmidt**
von

August Köstlin.

Jährlich 12 Hefte Text und 12 Hefte Tafeln.

Preis pro Jahrgang 13 Thlr. Pr. Cour. = fl. 22 Oe. W.

Die „**Allgemeine Bauzeitung**" hat sich während der langen Zeit ihres Bestehens einen Weltruf errungen und wäre es wohl überflüssig, dem beginnenden **36. Jahrgange** noch besondere Empfehlungen vorauszuschicken, wir können uns daher darauf beschränken, eine Auswahl aus den vielen in Vorbereitung befindlichen Arbeiten, welche successive in der „Allgemeinen Bauzeitung" zur Veröffentlichung gelangen werden, namhaft zu machen, es sind dies:

Die Kirche Sa. Maria dei Miracoli in Venedig, Aufnahme der Academieschüler unter Theophil Hansen, einbegleitet von Prof. Dr. Carl v. Lützow.
Das Oesterr. Museum für Kunst und Industrie in Wien, von Heinrich Ritter v. Ferstel.
Der Rhein-Marne-Canal, mitgetheilt vom Wasserbauinspector Hess.
Bau und Construction schiefer Gewölbe, von Ferd. Hoffmann.
Die Lazzaristen-Kirche in Wien, von Dombaumeister Friedr. Schmidt.
Das Actienhôtel am Kärnthnerring in Wien, von Architect Carl Tietz.
Die Eisenbahnbrücke über die Waag bei Tornotz in Ungarn, ein Regiebau. Baugeschichte, Gestehungspreise, Theorie im Gegenhalt zu den Ergebnissen der Belastungsprobe, von Heinrich Schmidt.
Die polytechn. Schule in München, von Prof. Gottfr. Neureuther.
Die Villa des Erzherzogs Karl Ludwig in Reichenau am Schneeberg, von Heinrich Ritter von Ferstel.
Das Palais de justice in Paris von Duc, mit Text von Architect Fuss.
Die neue Central-Wagenwerkstätte der Württemberg. Eisenbahnen in Canstatt, von Baurath Binder.
Die Pfarrkirche in der Vorstadt Weissgärber in Wien, von Dombaumeister Friedrich Schmidt.
Das Palais des Bankiers Gustav Ritter von Epstein am Burgring in Wien, von Theophil Hansen.
Die Stroheckbrücke über den Donaucanal in Wien, von Köstlin und Battig.
Die Johannesgassenbrücke über den Wienfluss in Wien, schmiedeeiserne Bogenbrücke, von Köstlin und Battig.
Die Centralmarkthalle von Paris, von C. Arledter.
Die Villa Hebra in Reichenau am Schnecberg, von W. Flattich.
Die k. k. metereologische Anstalt auf der hohen Warte bei Wien, von Heinrich Ritter von Ferstel.
Die Academie der Wissenschaften in Athen, von Theophil Hansen.
Ueber Holzbrücken, von Baudirector Buresch in Oldenburg.
Der Stadtpark und sein Mustergarten in Wien.
Das Pädagogium in Wien, von Hausmann.
Die Detail-Markthalle in Wien, von Oberingenieur Hausmann.
Die protestantische Kirche in Wiesbaden, von Oberbaurath Boos.
Das Postgebäude in Stuttgart, von Baurath Bock.
Die Bauten in den Mehadiabädern, von Prof. Doderer.
Die Synagoge in Wiesbaden, von Oberbaurath Hoffmann.
Die neuen Bahnhofanlagen der Staatsbahn und Südbahngesellschaft in Wien.
Privathäuser Wien's. — Privathäuser Stuttgart's. — Die politechnische Schule in Stuttgart, von Oberbaurath Egle. — Die Gewerbeschule dort. Von Demselben. — Der Nordostbahnhof in Zürich. — Eine Kirche in Nazareth, von Architect Stadler in Zürich. — Originalaufsätze, Correspondenzen aus London, Chicago, München, Constantinopel u. v. A.

☛ **Bestellungen auf die „Allgemeine Bauzeitung" werden in allen soliden Buchhandlungen angenommen und ausgeführt.** ☚

PREIS-HERABSETZUNG.

Um den geehrten Abonnenten der

„Allgemeinen Bauzeitung"

welche die früheren Jahrgänge zu besitzen wünschen, deren Anschaffung möglichst zu erleichtern, habe ich mit Rücksicht auf die Vorräthe diese Jahrgänge, zum Theile sehr bedeutend im Preise herabgesetzt, und können dieselben, so lange der Vorrath reicht, in Gruppen oder einzeln **sowohl durch mich direct wie durch jede solide Buchhandlung** zu nachstehenden Preisen bezogen werden:

I. In Gruppen:

Die Jährgänge 1840, 1842, 1843, 1845 bis inclusive 1851, 10 Bände, Text und Tafeln complet, zusammen nur Pr. Crt. Thlr. 33, Oe. W. fl. 60.
„ „ 1854 bis incl. 1867, 14 Bde., Text und Tafeln complet, zusammen nur Pr. Crt. Thlr. 60, Oe. W. fl. 108.

II. Einzeln:

Die Jährgänge 1840, 1847, 1851, 1857, 1861	à	Pr. Crt. Thlr. 10,	Oe W.	fl. 18
„ „ 1842, 1850, 1854, 1855, 1858, 1859, 1862	à	„ Thlr. 6,	„	fl. 11
„ „ 1843, 1845, 1846, 1848, 1849, 1856, 1860, 1864	à	„ Thlr. 4,	„	fl. 6.50
„ „ 1865, 1866, 1867, 1868/69 (nicht herabgesetzt)	à	„ Thlr. 13,	„	fl. 22

☛ Die Jahrgänge 1837, 1838, 1839, 1841, 1844, 1852, 1853 sind gänzlich vergriffen.

Die Versendungskosten haben die Herren Besteller zu tragen.

Verlagshandlung R. v. Waldheim in Wien,
Schulerstrasse 13.

Für die Eisenbahnen im General-Gouvernement Elsass sollen

80 Stück Güterzug-Locomotiven,
2000 Stück offene Güterwagen,
4000 Stück Achsen mit Rädern

beschafft werden.

Unternehmungslustige werden aufgefordert, ihre Offerten

bis zum 11. Februar dieses Jahres

dem Büreau des Bundeskanzler-Amts, Wilhelmstrasse No. 74 mit der Aufschrift:

Lieferung von Eisenbahn-Betriebs-Material

zugehen zu lassen.

Die, die Lieferung betreffenden Bedingungen und Zeichnungen werden von dem ebengedachten Büreau auf schriftlichen Antrag gegen eine Kosten-Vergütung von 2 Thlrn. abgegeben.

Berlin, den 14. Januar 1871.

Das Bundeskanzler-Amt.
Eck.

Gesucht.
Ein geübter Zeichner für eine Locomotivfabrik.
Reflectanten wollen ihre Offertschreiben unter L No. 499 franco an die Expedition dieses Blattes einsenden, unter Angabe ihrer bisherigen Thätigkeit.

Hierzu eine Beilage von C. W. Kreidel's Verlag in Wiesbaden, betr. Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens und Technisches Wörterbuch in Deutscher, Französischer und Englischer Sprache.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 7.

Erscheint jeden Freitag.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär: Adolph Refelshöfer in Leipzig, an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Elfter Jahrgang.

1871.

Inserate werden à $1\frac{1}{2}$ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1800 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 8 Thlr. beigelegt.

Leipzig, den 17. Februar 1871. (Schluss der Nummer: 16. Februar, Vormittags 11 Uhr.)

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der General-Direction der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn-Gesellschaft ist die $9_{,21}$ Meilen lange Strecke **Teschen-Sillein** mit den Stationen

Trzinietz, Jablunkau, Csacza, Kisucza-Neustadt und Sillein

am 8. Januar d. Js. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

Berlin, den 14. Februar 1871.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

* **Vom Kriegsschauplatz.** Die Französische Nationalversammlung, welche über die Annahme der Deutschen Friedensbedingungen entscheiden soll, ist am 12. Februar in Bordeaux eröffnet worden. Da in derselben voraussichtlich die dem Frieden günstige gemässigte Parthei eine sehr erhebliche Majorität haben wird, so erwartet man eine 8tägige Verlängerung des Waffenstillstandes, indem bis zum 19. Februar alle Einzelheiten des Friedensschlusses unmöglich geregelt sein können.

Günstig für die rechtzeitige Eröffnung der Nationalversammlung war es, dass die Haupt-Eisenbahnlinien Frankreichs bis zum 12. Februar wieder in Betrieb gesetzt worden, so dass z. B. selbst die im Departement du Nord gewählten Deputirten am 11. mittelst Extrazugs von Lille über Busigny, St. Quentin, Compiègne nach Paris abreisen konnten, woselbst sie an demselben Tage Abends ankommen sollten, um sich von dort nach Bordeaux zu begeben, wohin die Eisenbahnverbindung sowohl über Orléans als über Vierzon wieder hergestellt ist. (Die Eisenbahn-Gesellschaft Orléans und Lyon-Mittelmeer hat demzufolge die Ausgabe von Fahrbillets nach Paris auf allen Stationen angekündigt.) Vom 12. Februar ab sollten sogar wieder täglich 2 Züge von Lille nach Paris verkehren, jedoch ist dieser regelmässige Dienst vorerst wieder suspendirt worden. Sodann hat die Direction der Fransösischen Nordbahn einen täglichen Passagierdienst von Boulogne nach Amiens und zurück eingerichtet, während die Deutsche Eisenbahn-Behörde im Anschluss die Verkehrslinie zwischen Amiens und Paris dem allgemeinen Verkehr eröffnet hat, so dass Passagiere, welche mit den erforderlichen Papieren versehen sind, wenn sie von Boulogne um 9 Uhr Morgens abfahren, Abends in Paris eintreffen.

Auf der occupirten Eisenbahnlinie Weissenburg-Strassburg-Lagny* sind seit dem 6. Februar ausser den Militär-, Proviant- und Sanitätszügen 2 Postzüge eingerichtet, von denen der eine um 4_{50} Nachm. von Strassburg abfahrend um 10_{10} Nachts in Nanzig eintrifft, wo übernachtet wird. Abfahrt von Nanzig um 5_{30} Früh, Ankunft in Lagny um 4_{20} Nachm. — Zurück geht der Postzug Lagny ab 4_{40} Früh, Ankunft in Strassburg 8_{30} Nachts.

Die Verbindung per Eisenbahn von Lagny über Paris nach Südfrankreich ist auch wiederhergestellt und hat das Pariser Gouvernement eingewilligt, dass ein direkter Eisenbahnverkehr zwischen Versailles und Lagny mittelst der Pariser Gürtelbahn zunächst auf die Evacuation der Kranken und Blessirten und auf den Transport von Proviant für die Stadt und Deutsche Armee beschränkt hergestellt werde. Bei der Schwierigkeit des Verkehrs zwischen Versailles und Lagny ist das Zustandekommen einer derartigen Vereinbarung ein unendlicher Gewinn. Am 15. ist die der Eisenbahnbetriebs-Commission Corbeil unterstehende Bahnstrecke Nuits-Dijon für 2 Züge täglich in beiden Richtungen eröffnet worden.

Neben der Wiederherstellung der unterbrochenen Schienenverbindungen nach resp. von der Französischen Hauptstadt, nehmen fortwährend die Lebensmittel-Transporte (namentlich Getreide-, Mehl- und Viehsendungen) nach Paris die erhöhte Thätigkeit der Eisenbahnverwaltungen in Anspruch. Die erste grössere Sendung von Lebensmitteln, die dortselbst eintraf, war die des Londoner Unterstützungs-Vereins. Fast gleichzeitig mit der Englischen Zufuhr trafen grosse Massen von Getreide über Versailles, St. Germain und mit der Nordbahn dort ein und wurde der Nordbahnhof und der Bahnhof von Orléans (Quai d'Austerlitz) als Hauptdepôts benutzt. Am 8. Februar waren bereits 14 grosse Proviantzüge, bestehend aus 538 Wagen, in Paris angelangt.

Am 9. Februar hat die Verwaltung der Schweizerischen Centralbahn wieder den Dienst der Französischen Ostbahn auf der Strecke Basel-Mühlhausen übernommen. Frankirte Güter werden angenommen, der Passagierdienst hat am 11. begonnen.

---

* Seit der Sprengung der Moselbrücke bei Fontenay müssen wieder Notable von Zabern, Pfalzburg und Saarburg die Eisenbahnzüge auf der Fahrt durch die mächtigen Vogesen-Tunnel, deren einer $\frac{3}{4}$ Stunde lang ist und 12jährige Sprengungsarbeiten erfordert hat, begleiten.

Mit der bevorstehenden Capitulation Belforts wird nunmehr auch auf dem östlichen Kriegsschauplatz vollständige Waffenruhe eintreten und dürfen wir hoffen, dass der Abschluss des Friedens bald folgen wird.

Ueber die Thätigkeit der Eisenbahn-Betriebs-Commission in Chaumont, jetzt in Corbeil.

Chaumont, den 5. Februar 1871. Zu dem in voriger Nummer S. 73 abgedruckten Bericht ist zunächst nachzutragen, dass ausser den darin genannten Beamten noch der Stations-Vorsteher Burkhardt von der Thüringischen und der Weichensteller Voss von der Nassauischen Bahn, die in Brienon stationirt waren, gefangen genommen worden sind. Von den Gefangenen ist bisher nur der Stations-Assistent Bauer wieder zurückgekehrt, der sich durch tapfere Vertheidigung des Stations-Gebäudes in la Roche, wobei er 2 Säbelhiebe über den Kopf und einen über den Arm erhielt, in dem Grade die Achtung des Feindes erworben hatte, dass ihn der commandirende Französische General in Nevers sofort freigab. Die Uebrigen sollen nach Montpellier gebracht sein und sind nunmehr auf Grund der Waffenstillstands-Convention vom 28. v. Mts. von uns hoffentlich mit Erfolg reclamirt worden.

Die Brücke bei Brienon ist seit dem 1. h. bereits wieder, zunächst eingeleisig, fahrbar, die bei la Roche, wird es hoffentlich am 10. sein. Bis dahin führen wir, abgesehen von dem ziemlich lebhaften Verkehr zwischen Blesme-Châtillon und Corbeil-Orléans, nur unsere Postzüge durch mit Umladen an der Brücke, neben der ein Flussübergang auf Pontons hergestellt worden ist.

Da die Côte d'or in die Convention vom 28. v. Mts. nicht mit einbegriffen worden, so hat sich die Unsicherheit auf der Strecke Chaumont-Nuits auch bisher nicht gemindert.

Kleine Beschädigungen der Schienen und Telegraphen sind noch immer an der Tagesordnung. Am 3. h. früh sprengten feindliche Banden sogar eine eben zwischen Nuits und Montbard (Linie Dijon) von der Feldeisenbahn-Abtheilung No. 4 wiederhergestellte Eisenbahn-Brücke. Auch auf der Linie Nuits-Moret ist es noch nicht ganz sicher. Bis zum 2. h. waren sogar die feindlichen Vorposten noch in der unmittelbaren Nähe der Brücke bei la Roche, deren Wiederherstellung sie zu inhibiren drohten, und erst, seitdem haben sie sich über Auxerre nach dem Süden zurückgezogen.

Durch die Convention vom 28. v. Mts. ist den Französischen Eisenbahn-Verwaltungen gestattet worden, unter Benutzung der in den occupirten Landestheilen belegenen Bahnstrecken Paris zu verproviantiren, sowie durch Beförderung von Personen die Wahlen zu ermöglichen. Die Orléansbahn darf die Route Paris-Orléans-Vierzon, die Lyon-Mittelmeer-Bahn die Route Paris-Moret-Nevers benutzen. Soweit die Bahnstrecken im occupirten Lande liegen, verbleiben sie unserer Verwaltung. Die Franzosen passiren sie nur mit ihren Zügen und Maschinen, müssen uns ihre sämmtlichen Beamten der occupirten Strecken zur Disposition stellen und ausserdem für Herstellung und Unterhaltung der Strecke, Bahnhöfe, Werkstätten, Wasserstationen, Signale etc. allein sorgen. Der Verkehr aus und nach den occupirten Landen wird von uns besorgt unter militärischer Ueberwachung des Ein- und Ausgangs auf den Grenzstationen. Ingleichen wird der Telegraph auf den von uns verwalteten Bahnen von unseren Beamten allein bedient und müssen die Depeschen, die sich auf den Französischen Betrieb beziehen, ihnen auf der Grenzstation in Deutscher Sprache übergeben werden. Wagen und Maschinen brauchen die Franzosen uns nur gegen einen fixirten Miethssatz zu überlassen. Beide Verwaltungen (der Lyon-Mittelmeer- und Orléansbahn) beabsichtigen täglich je 13 Züge in jeder Richtung zu fahren.

Dazu treten die für unsere Zwecke erforderlichen Züge, so dass Tag- und Nachtdienst auf den beiden Linien unvermeidlich ist.

Um die Convention ausführen zu können, haben wir die Strecken Maison-Alfort (bei Paris)-Moret und Montargis-Briare, sowie Vitry (bei Paris)-Juvisy und Orléans-la Ferté St. Aubin neu in Betrieb nehmen und mit Beamten, soweit solche zur Aufsicht über die Französischen Beamten, für den Telegraphendienst und für den Expeditions- und Billetkassendienst erforderlich, besetzen müssen. Ausserdem werden wir morgen die Strecke Blois-Vouvray (bei Tours) eröffnen. Orléans-Blois war bereits seit 14 Tagen dem Betriebe übergeben.

Die Betriebs-Commission Chaumont, deren Sitz übrigens in diesen Tagen nach Corbeil verlegt wird, verwaltet somit von morgen ab circa 124 Meilen Französischer Bahnen, von denen Blesme-Châtillon und Châtillon-Troyes der Ostbahn, Châtillon-Moret, Maison-Alfort-Briare und Montargis-Juvisy der Lyon-Mittelmeerbahn und Vitry-La Ferté St. Aubin und Orléans-Vouvray der Orléansbahn zugehören.

Gleichzeitig mit der Betriebs-Kommission ist auch der Sitz der Ober-Betriebs-Inspektion, der Ober-Güter-Verwaltung, des Betriebs-Kontroleurs Pross und des Telegraphen-Inspektors Kopp von Chaumont nach Corbeil verlegt worden.

Freie Fahrt in die Spitäler. Das Bayer. Handelsministerium hat die Verfügung getroffen: 1) Die Angehörigen verwundeter oder kranker Bayerischer Soldaten, nämlich Eltern, Gatten, Geschwister und Kinder derselben, erhalten zum Behufe des Besuchs der in Spitälern weilenden Familienglieder freie Hin- und Rückfahrt auf den Bayer. Staatsbahnen in der III. Wagenklasse. 2) Die freie Fahrt kann nur einem Familiengliede, in Fällen, in welchen die Ordnung von Rechtsverhältnissen dies nöthig macht, den zur Ordnung derselben erforderlichen Personen, welche in dem Ziffer 1 benannten Verhältnisse stehen, gewährt werden. 3) Diejenigen, welche von der eingeräumten Begünstigung Gebrauch machen wollen, haben ihr Gesuch bei der zuständigen Distriktsverwaltungsbehörde zu Protokoll zu geben. Unter denselben Bedingungen wird auch auf den Bayerischen Ostbahnen den Angehörigen verwundeter oder erkrankter Soldaten zum Behufe des Besuches derselben in Spitälern freie Hin- und Rückfahrt in 3. Wagenklasse gewährt.

Norddeutsche Briefe.

(Vom Berliner Eisenbahn-Aktienmarkte. Rhein Nahebahn. Hanau-Offenbach. Tilsit-Memel. Dirschau-Schneidemühl. Thorn-Insterburg. Rheinische Eisenbahn. Oldenburger Staats-Prämienanleihe. Braunschweigische E.-Ges. Langwedel-Uelzen. Hannoversche E. Schneeverwehungen. Beurlaubung der zu den Fahnen einberufenen Eisenbahnbeamten.)

** Berlin, 12. Februar. Vom Börsengeschäft in Norddeutschen Eisenbahnaktien ist aus der abgelaufenen Woche so gut wie Nichts zu berichten. Die Erneuerung des Gerüchts, dass der Staat die Rhein-Nahe-Eisenbahn erwerben werde, fand zwar im Allgemeinen wenig Glauben, indessen benutzte die Spekulation dasselbe doch in Ermangelung anderer Impulse für eine Hausse, um die Rhein-Nahe-Aktien in eine steigende Bewegung zu versetzen. Der Staats-Anzeiger dementirte das Gerücht erst, als die Haussiers schon begonnen hatten, den erlangten Coursgewinn zu realisiren. Aachen-Mastrichter und die übrigen leichten Aktien und Stammprioritäten sanken dann ebenfalls. Nennenswerthe Umsätze fanden nur an wenigen Tagen der Woche statt und dann auch nur in wenigen vereinzelten Devisen. In Prioritäten kam es nur hin und wieder zu Umsätzen, namentlich als der Cours der Bundes-Schatzanweisungen hoch genug gestiegen war, um die Hoffnung auf weitere Courssteigerungen zuzulassen. Am beliebtesten waren 4proc. und $4^1/_2$proc. Emissionen.

Das erwähnte officiöse Dementi des Staatsanzeigers lautet: „Die von mehreren öffentlichen Blättern neuerdings mitgetheilte Notiz, dass die Rhein-Nahe-Eisenbahn nach dem Friedensschlusse in den Besitz des Staats übergehe, entbehrt, wie wir vernehmen, der Begründung". Es ist zu bemerken, dass in Spekulationskreisen dieses Dementi noch nicht als ein absolutes angesehen wird. Dasselbe wird dahin interpretirt, dass nur der — selbstverständlich nicht zulässige — unmittelbare Uebergang der Bahn in das Staatseigenthum ohne vorgängige Verständigung mit den Actionären in Abrede gestellt werden solle. Der Staat bedarf der Rhein-Nahe-Bahn allerdings, wie der gegenwärtige Krieg gezeigt hat, aber die ihm gesetzlich über jede Bahn für militärische Zwecke zustehende Verfügungs-Befugnisse werden der Rhein-Nahe-Bahn gegenüber durch die ihren Prioritätsanleihen gewährte Zinsgarantie hinreichend unterstützt, um die Bahn zur militärischen Benutzung besser ausrüsten zu können, ohne dass der Staat genöthigt wäre, sie eigenthümlich zu erwerben.

Die in meinem letzten Bericht wörtlich mitgetheilte Vorlage der Eisenbahn-Commission des Abgeordnetenhauses in Betreff der Hanau-Offenbacher Bahn etc. wurde vom Abgeordnetenhause unter Zurückweisung aller Abänderungsvorschläge genehmigt.

Eine Petition des Eisenbahn-Comité's für Tilsit-Memel mit Herstellung einer festen Memelbrücke ist von der Commission des Abgeordnetenhauses „zur Berücksichtigung" empfohlen und zugleich bei dem Hause beantragt worden, die Bereitwilligkeit auszusprechen, noch in der laufenden Session die nöthigen Credite zur Inangriffnahme des Baues der Tilsit-Memeler Bahn zu bewilligen.

Behufs Feststellung des zweckmässigsten Bahnhofes bei Pinschin im Kreise Pr. Stargardt an der Dirschau-Schneidemühler Eisenbahn ist die Entsendung eines Commissars an Ort und Stelle bei dem Abgeordnetenhause beantragt worden. Den Wünschen der betheiligten Gegend entgegen hat nämlich der Handelsminister im Interesse der Forstverwaltung angeordnet, dass der Bahnhof nicht bei Pinschin, sondern auf der Feldmark Zblewo errichtet werden soll. Die Anwohner haben erfolglos hiergegen reclamirt, ihr Widerspruch findet jedoch in den Abgeordneten der betheiligten Kreise eine, wie es scheint, wirksame Unterstützung. Der Antrag liegt gegenwärtig der Commission vor.

Die Arbeiten an der Thorn-Insterburger Bahn wurden ungeachtet der ungewöhnlichen Kälte auf höhere Anordnung eifrig betrieben. Die Erdarbeiten müssen zwar ruhen, doch werden Materialien eingefahren.

Mittels Allerh. Concessions-Urkunde vom 12. Januar ist der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft der Bau und Betrieb einer Anschlussbahn von dem Bahnhofe Ehrang der Call-Trierer Eisenbahn nach dem Hüttenwerke Quint gestattet.

Die Subscription auf die Oldenburger Staats-Prämienanleihe von 4 800 000 Thlr. war von den Contrahenten dieser Anleihe ausgeschrieben worden, bevor noch das über den Eisenbahnbau, für welchen die Anleihe verwandt werden soll, vereinbarte Gesetz publicirt war. Das Gesetzblatt für das Grossherzogthum hat dieses wesentliche Erforderniss unterm 9. d. M. nachgeholt. Die Subscription findet am 13. und 14. d. M. statt. Nach dem betreffenden Gesetz

soll das Eisenbahnnetz des Grossherzogthums innerhalb 6 Jahren ausgebaut werden: durch eine Eisenbahn von Hude über Elsfleth nach Brake und Nordenhamm, durch eine Eisenbahn von Oldenburg bis zur Landesgrenze bei Quackenbrück und durch eine Bahn von Sande nach Jever. Letztgenannte Bahn hofft man, wie in No. 4 S. 36 von mir berichtet ward, schon im Laufe dieses Jahres fertig zu stellen. Die Vollendung der erstgedachten Linie wird im Laufe des nächsten Jahres erwartet.* Die erforderlichen Geldmittel werden einestheils durch die erwähnte 3proc. Prämienanleihe von 4 800 000 Thlr., anderntheils durch die Ueberschüsse aus früheren Eisenbahnanleihen und durch 1 Million Thaler aufgebracht, welche aus dem mit der Krone Preussen im Jahre 1864 abgeschlossenen Vertrage im Jahre 1874 zu erwarten ist.

Die Braunschweigische Eisenbahn-Gesellschaft ist bezüglich ihrer in Preussen belegenen Bahnstrecken dem Ressort des Eisenbahn-Commissariats in Berlin unterstellt worden.

Die Grunderwerbungen für die von Bremen zu erbauende Bahn Langwedel-Uelzen gehen leicht und zu mässigen Kaufpreisen von statten. An einigen Stellen der Bahnstrecken ist der Morgen mit 20 Thlr., zuweilen selbst nur mit 10 Thlr. bezahlt worden.

Der Bremer Senat hat den Preussischen Handelsminister ersucht, das Betriebsmaterial der Hannoverschen Bahnen mit thunlichster Beschleunigung um 500—1000 Güterwagen zu vermehren und die vertragsmässige Betheiligung Bremens an den Kosten dieser Anschaffung zugesagt. Der Handelsminister hat in Folge dessen die Summe von 588 500 Thlr. der Eisenbahn-Direktion zu Hannover überwiesen. Bremens Beitrag beziffert sich auf 59 474 Thlr.

In Folge der Schneeverwehungen war Berlin seit dem 6. von dem Verkehr mit den östlichen Provinzen fast ununterbrochen abgeschnitten. Heute sind Königsberger, Danziger und Posener Posten, die seit 3—4 Tagen fällig waren, auf einmal eingetroffen. Die Verbindung mit dem Westen war zwar häufig, doch nicht für so lange Dauer gestört.

Die zu den Fahnen einberufenen Eisenbahnbeamten sollen dem Vernehmen nach sämmtlich beurlaubt werden, um ihren Amtspflichten bei den Bahnen genügen zu können; doch sind die bei den Eisenbahn-Abtheilungen eingestellten Beamten von diesem Urlaub ausgeschlossen.

* **Berliner Nord-Eisenbahn-Gesellschaft.** Die derselben unterm 18. Juni 1870 concessionirte Bahnlinie führt von Berlin über Oranienburg, Zehdenik resp. Gransee, Fürstenberg, Alt- und Neu-Strehlitz, Neu-Brandenburg, Demmin, Grimmen nach Stralsund und wird $29,_8$ Meilen = $219^1/_2$ Kilom. lang. Der Unterbau wird eingeleisig ausgeführt, dagegen das Terrain für 2 Geleise erworben.

Das Baukapital ist auf 12 500 000 Thaler veranschlagt.

Der Bahnbau soll im Frühjahr 1871 nach erfolgtem Friedensabschluss beginnen und binnen längstens 3 Jahren vollendet werden. Das Terrain ist in der Erwerbung begriffen.

Was die Bedeutung der Berliner Nordbahn für den durchgehenden Verkehr anlangt, so ist zu bemerken, dass dieselbe den nächsten und billigsten Verkehr mit Schweden und den Dänischen Inseln herstellen wird; entweder via Stralsund oder bei beabsichtigter Führung der Eisenbahn bis Arcona über die Insel Rügen via des Handelshafens Arcona, der notorisch stets eisfrei ist.

Der Lokalverkehr erhält besondere Bedeutung durch Gewinnung des direkten Verkehrs nach Schweden und Kopenhagen durch eine von der in der Nordspitze Rügens anzulegenden Stadt Arcona nach Ystadt zu eröffnende Dampfschiffverbindung, sowie nach den Dänischen Inseln durch die direkte Eisenbahn-Verbindung zwischen Ystadt und Malmoe.

Die wichtigsten Stationsorte sind: Berlin, Oranienburg, Zehdenik resp. Gransee, Fürstenberg, Alt-Strehlitz, Neu-Strehlitz, Neu-Brandenburg, Treptow a/T., Grimmen, der Demmin, Stralsund und später auf Rügen das Ostseebad Puttbus und der Handelshafen Arcona.

Besondere technische Schwierigkeiten kommen nicht vor ausser einer grossen Brücke über den Gellen.

⊙ **München-Braunau.** Die Vollendung des Bahnbaues auf dem linken Innufer nächst Simbach geht seinem Ende entgegen und fördert besonders die neu eröffnete Linie Neumarkt-Braunau denselben. Es werden von dieser die Eisentheile zu der $0,_{05}$ Meile langen Bahnbrücke über den Inn aus den Cramer-Klett'schen Werkstätten in Mainz und Nürnberg auf der Bahnlinie über Passau nach Wels und Neumarkt bis Braunau gebracht und gehen von da nur noch die kurze Strecke nach Simbach mittelst Landfuhrwerk. Schon ist das Widerlager mit dem ersten Pfeiler, eine Strecke von 60 Metern Länge, durch ein mächtiges eisernes Fachwerk, das die Fahrbahn bildet, verbunden, so dass wohl kein Zweifel besteht, in ein paar Monaten die Brücke über sämmtliche 5 Pfeiler geschlagen zu sehen. — Das Project einer Kohlenbahn von der Station Ried der Braunau-Neumarkter Bahn über Pramet nach Grosspisenham und nach Windischhub ist auch für Bayern von Bedeutung, indem auch dann aus den reichen Kohlenwerken von Alt-Somerau und Windischhub neues gutes und billiges Brennmaterial mittelst der Simbach-Münchener Bahn nach Bayern gebracht werden kann.

* Nach der officiellen Mittheilung in No. 43 S. 729 des Jahrg. 1870 unserer Zeitung ist die Eröffnung der beiden, dermalen im Bau begriffenen Oldenburgischen Bahnlinien Hude-Brake ($3,_{40}$ Meilen) und Sande-Jever ($1,_{73}$ Meilen) in diesem Jahre (October) zu erwarten. Die Red.

Directe Verkehre, Zoll- und Tarifwesen.

Vom 1. Februar findet directe Personenexpedition von Köln und Deutz der Köln-Mindener Bahn nach den Stationen Bemberg der Bergisch-Märkischen Bahn und vice versa statt.

Zwischen der Grossh. Mecklenburgischen Eisenbahndirektion zu Schwerin, dem Direktorium der Berlin-Stettiner Bahn zu Stettin und der Kgl. Direktion der Oberschlesischen Bahn zu Breslau ist ein Uebereinkommen getroffen worden, nach welchem unter der Firma „Direkter Lübeck-Schlesischer Güterverkehr" vom 1. Januar ab zwischen Lübeck einer- und den Stationen der Oberschlesischen Bahn: Kreuz, Posen, Köslin, Polnisch-Lissa, Rawicz, Breslau und Oderberg via Kleinen-Stettin andererseits nach dem besonders dazu vereinbarten Tarif und Reglement directe Expedition von Gütern aller Art mit Ausnahme von Vieh- und Equipagentransporten stattfindet.

Mit dem 1. Februar ist ein Nachtrag zum Kohlentarif von Stationen der Bergisch-Märkischen Bahn nach Stationen der Hannoverschen, der Halle-Arenshauser und Nordhausen-Erfurter Bahn in Kraft getreten. Derselbe enthält Tarifsätze von den Kohlenstationen Hattingen und Laer und ermässigte Tarifsätze von Station Dahlhausen. Als neue Verbandstationen sind die Stationen der Nordhausen-Erfurter Bahn: Klein-Furra, Wasserthaleben, Ringleben-Gebesee, Walschleben aufgenommen. Exemplare auf den Kohlenstationen gratis.

Mit dem 1. Februar ist ein neuer Tarif für den Rheinisch-Belgischen Güterverkehr erschienen, der durch Aenderung der Belgischen Fracht in einigen Klassen erhöhte Frachtsätze enthält.

Im Sächsisch-Rheinischen Eisenbahnverbande via Eisenach-Giessen wurde mit dem 1. Februar ein Nachtrag 6 zum Tarife vom 1. Februar 1869, enthaltend anderweite Tarifsätze für den Verkehr mit Halle-Leipzig und den weiter östlich gelegenen Verbandstationen, sowie Tarifsätze für die neu eingetretenen Verbandstationen Grossenhain und Meissen, ferner verschiedene Modifikationen der Frachtsätze für Weissenfels und Naumburg und ein abgeänderter Meilenzeiger für den Verkehr mit mehreren der Thüringischen Stationen eingeführt. Von demselben Tage ab sind verschiedene Aenderungen in der Waarenklassifikation eingetreten. Das Nähere ist bei den Güterexpeditionen der Verbandstationen der Köln-Mindener Bahn und zu Köln für 1 Sgr. pro Stück zu haben.

Vom 1. Februar sind für die direkte Beförderung von Gütern, Leichen, Fahrzeugen, Thieren und aussergewöhnlichen Gegenständen zwischen den Stationen der Werra- und der Thüringischen Bahn neue Tarife mit theilweise ermässigten Frachtsätzen und anderweiten reglementarischen und Tarifbestimmungen in Kraft getreten, wodurch der bisher giltige Tarif und die Bestimmungen vom 1. April 1865 resp. 15. August 1860 nebst den dazu erschienenen Nachträgen ausser Anwendung gesetzt werden. Exemplare des neuen Tarifs sind bei den Güterexpeditionen zum Preise von 4 Sgr. = 14 kr. zu haben.

Mit dem 1. Februar ist ein neuer Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der Württembergischen Staatsbahn einer- und den Stationen der Sächsischen Staatsbahnen, sowie der unter Staatsverwaltung befindlichen Sächsischen Privatbahnen andererseits in Wirksamkeit getreten, unter gleichzeitiger Aufhebung der zur Zeit hierfür bestehenden Tarife. Als weitere Verbandstationen wurden eingestellt: Württemberg: Bietigheim, Ellwangen, Hall, Hechingen, Immendingen, Nördlingen W. B., Rottweil, Tuttlingen, Ulm W. B. und Villingen. Sachsen: Annaberg-Buchholz, Crimmitschau, Döbeln, Frankenberg, Freiberg, Gera, Greiz, Grossschönau, Hänichen, Meerane, Mittweida, Ronneburg, Schmölln, Schneeberg, Neustädtel, Schwarzenberg und Werdau. Die Württembergische Verbandstation Goldshöfe wurde als solche zurückgezogen.

Zu dem Reglement und den Tarifen vom 1. Februar 1869 ist im direkten Verkehr via Giessen-Northeim resp. Arenshausen ein Nachtrag (12) in Kraft getreten, der neben einzelnen Aenderungen der Waarenklassifikation, neue Tariftabellen mit zum Theil modificirten Frachtsätzen resp. mit Frachtsätzen für die neu aufgenommenen Verbandstationen Grossenhain, Meissen und Kassel, letztere im Verkehr mit den Stationen Deutz, Köln (Transit), Küppersteg und Langenfeld enthält. Exemplare desselben sind zum Preise von 2 Sgr. pro Stück bei den Güterexpeditionen der Köln-Mindener Verbandstationen und in Köln zu haben.

Die Stationen Gelsenkirchen, Recklinghausen und Haltern sind als Verbandgüterstationen im Norddeutschen Eisenbahnverband aufgenommen worden. Die bezüglichen Frachtsätze sind bei den Verbandstationen und zu Köln zu erfahren.

Ausland.

Schweiz. (Romanshorn-Konstanz.) Die in No. 5 dieser Zeitung gebrachten Mittheilungen werden dahin berichtigt, dass der den Anschluss der Seethalbahn bei Konstanz regulirende Vertrag zwischen den Verwaltungen der Schweizerischen Nordostbahn und der Grossherzoglich Badischen Staatsbahn zur Zeit noch nicht definitiv abgeschlossen ist und dass in Folge dessen der genaue Termin für Eröffnung dieses Zwischenstückes noch nicht fixirt werden kann, wie auch der durch die zum Theil verspäteten und zum Theil noch ausstehenden Schienenlieferungen zurückgeschobene Stand der Bauten die Inbetriebsetzung der Bahnstrecke von Romanshorn bis Kreuz-

lingen auf den durch die Koncession vorgesehenen Zeitpunkt (1. Juni 1871) als zweifelhaft erscheinen lässt. Der auf die (aus Belgien bezogenen) Schienen erwachsene Mehraufwand ist nicht durch deren Beförderung als Eilgut, sondern durch den wegen der Kriegsereignisse nothwendig gewordenen grossen Umweg über Köln entstanden. Ueber die Gesammtkosten der Linie liegen noch keine Rechnungsabschlüsse vor.

— *i* — Italien. Florenz, 10. Februar. (Südbahnen, Project Pescara-Aquila-Tivoli-Rom. Römische Bahnen, Orte-Orvieto.)

Die Italienische Südbahngesellschaft steht im Begriffe, die Projectionsarbeiten bezüglich einer neuen Bahnlinie zur Genehmigung vorzulegen, welche sich in der Nähe von Pescara die Adriatische Bahn verlassend über Aquila und Tivoli nach Rom führen soll. Auf diese Weise würde Rom direct mit Brindisi verbunden werden, das nach der Eröffnung des Suezcanals zum Knotenpunkt des Verkehrs zwischen Europa und dem Orient bestimmt ist. Die neuerlich projectirte Bahn würde an die Stelle der Zweigbahn von Pescara über Aquila nach Rieti treten, welche vom Palament bereits genehmigt ist.

Dem Vernehmen nach ist die Regierung gesonnen, der Südbahn-Gesellschaft die Bewilligung zur Emission von weiteren 40 Millionen Frcs. zu ertheilen.

Ueber die Römischen Bahnen, welchen für die Uebersiedelung ihrer Beamten mit Familien nach Rom ein Gebühren-Nachlass von 46 Procent vom Ministerium der öffentl. Arbeiten zugestanden wurde, brachten in den letzten Tagen mehrere Journale tadelnde Bemerkungen darüber, dass der Bau der Bahnstrecke von Orte nach Orvieto so langsam vorwärts gehe.* Und in der That ist jetzt, da die Verlegung des Regierungssitzes von Florenz nach Rom vor der Thüre steht und da man das Project einer Zweigbahn von Pistoja nach Empoli unverhältnissmässiger Kosten halber aufgegeben hat, die rascheste Vollendung der in Frage stehenden Bahnstrecke zum unabweislichen Bedürfniss geworden. Dieselbe bringt Florenz und Rom auf dem nächsten Wege in Verbindung und damit auch den Süden. Allerdings sind sehr namhafte Schwierigkeiten zu überwinden, aber es ist deshalb doch unstatthaft, die Vollendung der Bahn auf unbestimmte Zeit zu vertagen. Und wenn einerseits das Publikum diese Bahn in kürzester Frist vollendet zu sehen wünscht, so haben die Römischen Bahnen kein geringeres Interesse daran, denn sie dürfen mit Zuversicht auf eine sehr schöne Rente hoffen.

— *r* — Italien. (Römische Eisenbahnen und Ligurische Bahnen.) Nach dem bei der am 27. December v. J. stattgefundenen Generalversammlung der Aktionäre der Römischen Eisenbahnen die Modificationen der durch das Gesetz vom 28. August 1870 genehmigten Convention vom 30. September 1868 angenommen sind, unternimmt die Gesellschaft nunmehr bei der Regierung die nothwendigen Schritte, um die Ausführung dieser Convention, welche für die Gesellschaft wieder eine normale Lage schafft, herbeizuführen. Die amtlichen Bekanntmachungen bezüglich der Bezahlung der Coupons der Obligationen sollen erlassen werden, sobald die herzustellenden Berechnungen im Benehmen mit den Ministern geregelt sein werden. Die Regierung wird hiernach in den Stand gesetzt sein, die der Gesellschaft in Gemässheit der Convention zukommenden Summen an dieselbe zu bezahlen.

Nach dem Monitore delle strade ferrate werden in Folge von Anordnungen der Regierung die Arbeiten auf den Ligurischen Linien in der Weise gefördert, dass für den Monat Juli l. J. die Eröffnung des Betriebes auf der Strecke von Savona nach San Remo in Aussicht genommen werden kann.

Die Arbeiten auf der Linie von Savona nach Mentana werden mit grösstem Eifer betrieben, so dass die Linie wohl noch vor Ablauf des Jahres 1871 eröffnet werden wird. Die 90 eisernen Brücken, welche auf dieser Linie herzustellen sind, wurden dem Hause Tardy und Benech von Savona adjudicirt, welches dieselben innerhalb 6 Monaten zu vollenden hat.

Nach Mittheilungen aus Neapel wird demnächst der Verkehr über die Gallerie Cristina auf der Linie Foggia-Neapel, an welcher seit mehreren Jahren gearbeitet wurde, eröffnet werden.

In kurzer Zeit sollen die Arbeiten der Eisenbahn Messina-Patti in Angriff genommen werden.

⊙ Türkische Eisenbahn. Aus einer Broschüre des Concessionärs, Baron Hirsch, vom 5. Januar 1871 entnehmen wir über den Stand des Projects und der Bauten Folgendes: Der Bahnbau Constantinopel-Adrianopel wird mit grosser Energie betrieben, indem die Herstellung dieser 100 Kilom. langen Bahn von der Türkischen Regierung in erster Linie zur Bedingung gemacht worden ist. Die eröffnete Theilstrecke Constantinopel-Tschekmedje†, wenn auch nur von geringer Länge, zeigt sich zum Weiterbau der Linie von grossem Nutzen, da für denselhen ein rasches und nothwendiges Verkehrsmittel gewonnen ist, mittelst dessen das nöthige Holz- und Steinmaterial, sowie der Schotter herbeigeführt werden kann. Den Knotenpunct der Bahnen bildet Adrianopel, den Ausgangspunct Enos und Salonich. Von Adrianopel wird sich die Bahn zunächst in östlicher Richtung nach Constantinopel ziehen, sodann in südlicher Richtung nach Dedraya (Enos). Diese Bahn bildet die Hauptader. Ausserdem zweigt sich westlich die Bahn nach Tatar-Bazardschik ab, wo sich dann die nördliche Linie anschliesst. Die Gesammtlänge der Linien beträgt 80 Meilen. Mit der Transportirung der Bahnbestandtheile ist man bereits beschäftigt. Das Bauholz wird aus den Hämus- und Balkangebirgen bezogen, wo zu diesem Zwecke bereits eine Holzerzeugungsabtheilung unter Leitung des Hrn. Stepasnik aufgestellt ist. Der Transport der Bestandtheile wird zum grössten Theil zu Meer nach den Häfen von Constantinopel, Burgos, Enos und Salonich geleitet und geschieht demnach ohne besondere Schwierigkeit. Nur für die 213 Kilom. lange Bosnische Linie wird die Einfuhr mit manchen Schwierigkeiten verbunden sein, da dieselbe nur über Sissek und Novi möglich ist.

Für 1000 Kilom. ist das Baucapital bereits geschafft, für das ganze 2400 Kilom. umfassende Netz ist das allgemeine Project der Regierung unterbreitet und bis auf eine kleine Strecke in Bosnien genehmigt. Für 1200 Kilom. Bahn, darunter die wichtigsten Theile des Netzes, sind die Detailstudien ganz oder nahezu vollendet, für den Rest werden sie eifrig betrieben. Der Bau ist an Bauunternehmer begehen. Eine durch Vitali repräsentirte Gruppe (welcher Capitalisten der Pariser Foncier-Gruppe und das Pariser Bankhaus Stern & Comp. angehören), hat den Bau der Linie Adrianopel-Constantinopel, 190 Kilom. und Adrianopel-Dedraya, 240 Kilom., zusammen 430 Kilom., übernommen. Die Bauzeit ist für erstere Linie auf 2, für letztere auf 1 Jahr festgesetzt. Die Strecke Usküb-Salonich ist einer aus früheren Bauunternehmern der Südbahn, Silvestrie & Comp. repräsentirten Gruppe Bariola übergeben. Diese Linie, das Vardarthal durchziehend, ist 240 Kilom. lang und soll in einem Theile Ende 1871, im Rest Mitte 1872 vollendet sein. Eine dritte Strecke, von Adrianopel nach Sarimbey, welche Philoppopel passirt und deren Verlängerung die Serbische Grenze mit Constantinopel verbinden soll, wird in einer Ausdehnung von 300 Kilom. von Deutschen Bauunternehmern in der Weise ausgeführt, dass an den über eine gewisse Summe hinaus in Ersparung gebrachten Baukosten die Bauunternehmer Antheil haben. In gleicher Weise wurde der Bau der Strecke Novi-Banjaluka (110 Kilom.) vergeben. Auf diese Weise scheint die Ausführung von 1080 Kilom. innerhalb zweier Jahre für gesichert.

Literatur.

* Sammlung der das Oesterreichische Eisenbahnwesen betreffenden Gesetze, Verordnungen, Staatsverträge und Constitutiv-Urkunden. Von Ministerial-Secretär Jos. Pollanetz und Ministerial-Concipisten Dr. Heinr. Edlem von Wittek. Wien 1870. Druck und Verlag der k. k. Hof- und Staatsdruckerei. Von der im Auftrage des k. k. Handels-Ministeriums veranstalteten und von uns bereits im Jahrgang 1869 und 1870 besprochenen Eisenbahn-Gesetz-Sammlung sind soeben die siebente und achte Lieferung erschienen, von welchen die erstere die Militär-Vorschriften für die Eisenbahnen, die letztere aber die Constitutiv-Urkunden der Wiener Verbindungsbahn, Böhmischen Westbahn, Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn, Oesterreichischen Nordwestbahn, der Eisenbahn von Nimburg nach Tetschen und von Wildenschwert nach Niederlipka, der Ostrau-Friedländer Eisenbahn, Mährisch-Schlesischen Centralbahn und der Eisenbahn von Hohenstadt über Mährisch-Schönberg nach Zöptau enthält.

Miscellen.

Der „Erste allgemeine Beamten-Verein der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie", ein auf Gegenseitigkeit und somit einzig und allein im Interesse seiner Mitglieder gegründetes Unternehmen, strebt folgende Zwecke an und zwar Vorsorge

---

* Bis jetzt ist von dieser Strecke nur das 8 Kilom. lange Stück Orvieto-Baschi eröffnet.

† Ueber diese am 5. Januar eröffnete Strecke entnehmen wir dem „Oest. C.-Bl." folgende Mittheilung aus Constantinopel:

Die neue Eisenbahn geht von dem provisorischen Bahnhofe Jedikule bei den sieben Thürmen an der Südseite von Constantinopel aus, folgt durchwegs dem Ufer des Marmora-Meeres, berührt die Ortschaften Makri-Köi und San-Stefano, welche von den Bewohnern der Hauptstadt als Sommeraufenthalt benutzt werden und deshalb auch Stationsplätze erhalten haben, und erreicht ohne bedeutende Schwierigkeiten den vorläufigen Endpunct Kutschuk Tchekmedsché. Die Länge dieser Strecke beträgt 17 Kilometer. Ausser einigen Einschnitten und hölzernen Brücken sind keine grösseren Bauobjecte aufzuführen gewesen. Dennoch hat der Bau, den bereits das Consortium Van der Elst seinerzeit begonnen hatte, vermöge der mit jeder ersten Installation verbundenen Schwierigkeiten ungewöhnlich viel Zeit und beträchtliche Kosten in Anspruch genommen. Der provisorische Bahnhof bei den sieben Thürmen soll später durch eine längs des Meeres und der Stadtmauern um die Serailspitze herum zu führende Verbindungslinie von 8 Kilometer Länge mit dem Centralbahnhofe verbunden werden, dessen Anlage im Herzen der Stadt und zwar nächst der ersten Brücke zwischen Galata und Stambul über das goldene Horn, auf der Seite von Stambul in Aussicht genommen ist. Die Lage dieses Bahnhofes, mit welchem die Ausführung grossartiger Quaibauten und Entrepôts verbunden werden soll, ermöglicht die directe Umladung zwischen Bahn und Schiff und erfüllt alle Anforderungen des Verkehres. Die Herstellung der Verbindungslinie bis zu der erwähnten Brücke kann binnen 5 Monaten bewirkt werden, sobald die erforderlichen Expropriations-Verhandlungen zum Abschlusse gebracht sind, deren Durchführung die Pfortenregierung selbst für die Gesellschaft übernommen hat. Der Sultan hat zur Förderung des Baues in grossmüthiger Weise der Gesellschaft die freie Benutzung aller in die Bahnlinie fallenden Kaiserlichen Gebäude und Grundstücke, wie insbesondere des alten Serailgartens, anheimgestellt.

a) für den Erkrankungsfall durch Ertheilung von Krankengeldern;
b) für den Lebens- und Todesfall durch Versicherung von Kapitalien und Renten; hierzu gehören: Aussteuer-Versicherungen, Kinderpensionen, Begräbnissgelder, Wittwen- und Waisenpensionen, Erbschaftskapitalien u. s. w.; ferner
c) durch Invaliditäts-Pensionen (Renten für Erwerbsunfähige);
d) durch Entgegennahme von Spareinlagen behufs der Ertheilung von Vorschüssen;
e) durch Förderung und Wahrung anderer materieller so wie geistiger Interessen des Beamtenstandes;
f) durch Vermittlung von Kommissions- und Agentiegeschäften, eventuell auch von Dienstplätzen, insoferne besondere Garantien vorliegen; endlich
g) durch Vertretung der allgemeinen Standes-Interessen mittels der „Zeitschrift" des Vereines.

Ein in einer Versammlung von Beamten der Kaiserin Elisabethbahn am 11. Jänner d. J. gewähltes Gründungs-Comité hat sich als Lokalausschuss der Kaiserin Elisabethbahn in Wien constituirt und fordert die Angestellten der k. k. priv. Elisabeth-Bahn zur Theilnahme an dem Beamten-Vereine auf, nachdem die Direktion der genannten Bahn solche ihren Beamten bereits wärmstens empfohlen hat, und nachdem auch die Beamten der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Oesterr. Staatsbahn und der Südbahn in ähnliche Verbindung mit dem Allgemeinen Beamten-Vereine getreten sind.

Der Lokalausschuss, welcher seine Thätigkeit als Organ des allgemeinen Beamten-Vereines auf alle Abtheilungen des letzteren auszudehnen hat, macht auf zwei Abtheilungen des Vereines, die Lebensversicherungs- und Vorschuss-Abtheilung ganz besonders aufmerksam. Der Beamten-Verein schliesst ab alle Arten von Lebens-Versicherungen zur Vorsorge für die eigene Zukunft sowohl als auch zur Versorgung der Angehörigen unter den vortheilhaftesten Bedingungen. Denn seine Prämiensätze sind die billigsten von allen in Oesterreich-Ungarn bestehenden Versicherungs-Gesellschaften und in der Promptheit bei Auszahlungen wird er von keiner Anstalt übertroffen. Er hat auch solche Einrichtungen, dass selbst der Unbemitteltste sich oder Anderen Kapitalien oder Renten sichern kann, indem selbst Monatsprämien von 20 Kr. und noch weniger angenommen werden.

In Bezug auf die Vorschuss-Abtheilung wird der Lokal-Ausschuss Spareinlagen gegen entsprechende Verzinsung annehmen und zu mässigen Zinsen Darlehen an die Mitglieder ertheilen.

Die Centralleitung des Beamten-Vereines wird hierbei den Ausschuss — wie die anderen Ausschüsse der Vorschuss-Konsortien — durch Zuweisung von Kapitalien aus den Fonds des Hauptvereines auf das Kräftigste unterstützen.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen. (* = ausserordentl. Gl.-Vers.)

28. Febr. *Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft zu Wien.

Einzahlungen.

Breslau-Warschauer Eisenbahn-Gesellschaft. (Preussische Abtheilung.) Mit Bezugnahme auf den § 17 des Gesellschaftsstatuts, nach welchem im Laufe des ersten Jahres wenigstens 50% der einzelnen Actienzeichnungen eingezahlt sein müssen, fordert der Verwaltungsrath zum Zwecke weiterer kräftiger Förderung des Baues die Actionäre auf, die fernere Einzahlung von 20% des Nominalbetrages auf die gezeichneten Stamm- und Stamm-Prioritäts-Aktien innerhalb vier Wochen und spätestens bis einschliesslich des 11. März d. J. bei einem der Gesellschafts-Banquiers, a) Herrn Julius Alexander zu Berlin, b) Herrn Meyer Cohn zu Berlin, c) Herren Gebrüder Guttentag zu Breslau, unter Vorlegung der Quittungsbogen über die ersten Einzahlungen zu leisten. Diejenigen Actionäre, welche mit den beiden vorhergegangenen Einzahlungen noch im Rückstande sind, werden aufgefordert, diese und die rückständigen Verzugszinsen, sowie die jetzt ausgeschriebenen 20% gegen Empfangnahme des Quittungsbogens bei den Gesellschafts-Banquiers einzuzahlen.

Submissionen.

Termin	Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
20. Febr. zu Köln	Köln-Mindener E.	Hochbauten Deutz	—
20. „ zu Köln	Rheinische E.	Verpachtung von Lagerplätzen zu Hönningen, Linz u. Honnef	—
22. „ zu Wien	Kronpr. Rudolfb.	Bau der Bahn Kleinreifling, Amstetten	—
23. „ zu Zürich	Schweiz. Nordostb.	Personenwagen etc.	92
25. „ zu Guben	Märkisch-Posener E.	Schwellen	92
15. März im Haag	Niederl. Staatsb.	Verkauf opt. Telegraphen	92

OFFICIELLER ANZEIGER.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Zur planmässigen Ausloosung von:

39 Stück	à 500 Thlr.	} 4% Prioritäts-Actien und	
255 „	à 100 „		
44 „	à 500 „	} 4½% Prioritäts-Obligationen, sowie	
219 „	à 100 „		
9 „	à 500 „	} 4½% Prioritäts-Obligationen Littr. B	
45 „	à 100 „		

unserer Gesellschaft ist Termin auf

den 11. März cr. Nachmittags 4 Uhr

in unserem Sitzungssaal (am Askanischen Platz Nro. 6) anberaumt, wozu den Inhabern gedachter Prioritäts-Actien resp. Obligationen der Zutritt freisteht.

Berlin, den 10. Februar 1871. Die Direction.

Elm-Gemündener Eisenbahn.

Im Wege der öffentlichen Submission soll die Ausführung der am Jossa-Viaducte über der Kämpfer-Linie herzustellenden Maurer-Arbeiten, bestehend in circa 760 Schachtruthen aufgehendem und Gewölbe-Mauerwerk nebst Abdeckungs- und Ausfugungs-Arbeiten verdungen werden.

Zeichnungen, Bedingungen und Massen- und Preis-Verzeichnisse nebst Submissions-Formular sind in unserer Bau-Registratur hierselbst, sowie bei dem Abtheilungs-Baumeister, Eisenbahn-Bau-Inspector Behrend zu Schlüchtern einzusehen, auch können Bedingungen, sowie Massen- und Preis-Verzeichniss von der erwähnten Registratur gegen Erstattung der Copialien bezogen werden.

Die Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf die Herstellung von Maurer-Arbeiten am Jossa-Viaducte"

bis spätestens zu dem **27. Februar d. J. Vormittags 11 Uhr** an uns einzureichen, zu welcher Zeit die Eröffnung der eingehenden Offerten in Gegenwart der etwa anwesenden Submittenten erfolgt.

Später eingehende, oder nicht bedingungsmässige Offerten bleiben unberücksichtigt.

Vor dem Termine ist eine vorläufige Caution von 5% der Entreprise-Summe bei der Hauptcasse der Bebra-Hanauer Eisenbahn zu Cassel zu deponiren.

Cassel, am 25. Januar 1871.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Hartnack.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von:

212 Stück Bandagen aus Tiegelgussstahl,
750 „ „ „ Puddelstahl,
368 „ Achsen „ Tiegelgussstahl,
8 „ schmiedeeiserne Speichenrädern,
1426 „ „ Bufferhülsen für Wagen und Locomotiven,
626 „ Bufferstangen,
800 „ Spiralfedern aus Gussstahl für Buffer,
1150 „ desgleichen für Zugapparate,
24 „ Gussstahl-Dampfkolben,
18725 lfd. Fuss schmiedeeisernen Siederöhren,
500 „ „ Homogen-Siederöhren,
3260 „ „ gezogenen Kupferröhren,
30 „ „ schmiedeeisernen Dampfröhren

im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Termin hierzu ist auf **Sonnabend den 25. Februar c. Vormittags 10 Uhr** im Büreau des Obermaschinenmeisters Schäffer hierselbst anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Ersatzstücken für Locomotiven und Wagen"

versehen, eingereicht werden müssen.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen in dem vorgenannten Büreau zur Einsicht aus, können auch von dort auf portofreies Schreiben gegen Erstattung von 15 Sgr. bezogen werden.

Hannover, den 2. Februar 1871.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Maybach.

Grossherzogl. Badische Staats-Eisenbahnen.

Lieferung von Transportmaterial.

Die Lieferung von:
16 Locomotiven,
22 Personenwagen I. und II. Classe,
45 „ III. „
9 Reisegepäckwagen,
120 gedeckten Güterwagen,
165 offenen „
580 Paar Wagenrädern,
1660 Langfedern und
3000 Spiralfedern
für die Grossherzogl. Badische Staats-Eisenbahnen soll im Wege des Accords vergeben werden.

Angebote hierauf sind längstens bis **3. März d. J.** versiegelt und mit der Aufschrift „Lieferung von Transportmaterial" versehen bei der unterzeichneten Direction, bei welcher die Bedingungen erhoben werden können, einzureichen.

Die Zeichnungen der Wagen werden auch auf Verlangen gegen Einsendung von 5 Thalern für die ganze Serie, bezw. 1 Thaler per Wagengattung abgegeben.

Carlsruhe, den 4. Februar 1871.

Direction der Grossherzogl. Badischen Verkehrs-Anstalten.
Zimmer.

Schweizerische Nordostbahn.

Lieferung von Personen-, Gepäck- und Güterwagen.

Wir beabsichtigen die Lieferung von
15 Stück Personenwagen der verschiedenen Classen,
4 „ Gepäckwagen und
120 „ Güterwagen
im Wege der öffentlichen Submission zu vergeben.

Die Zeichnungen und Lieferungsbedingungen liegen auf dem Büreau des Maschinenmeisters, Herrn Maey, im Bahnhofe Zürich zur Einsicht bereit und werden auf Verlangen Copien davon abgegeben.

Die Angebote für diese Lieferung sind mit der Aufschrift: „Lieferung von Personen-, Gepäck- und Güterwagen" bis den **23. Februar** n. k. portofrei an die unterzeichnete Direction einzusenden.

Zürich, den 8. Februar 1871.

Die Direction der Schweiz. Nordostbahn.

Märkisch-Posener Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von
3000 Stück eichenen Bahnschwellen,
5000 „ kiefernen do.
im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf
Sonnabend den 25. Februar c. Vormittags
im hiesigen Central-Büreau angesetzt.

Die näheren Bedingungen liegen daselbst, sowie in den Büreaus der Betriebs-Inspection zu Frankfurt und Posen zur Einsicht aus und können gegen Erstattung der Druckkosten per Post bezogen werden.

Guben, den 9. Februar 1871.

Der Betriebs-Director.
Korn.

Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen.

Wir beabsichtigen die completen, in gut unterhaltenem Zustande befindlichen Eisenbeschläge von „sechs und dreissig Stück optischen Telegraphen", bestehend aus je zwei Flügeln, Zugketten, Haken zum Aufziehen der Flügel durch die Ketten, Bolzen, Stützeisen, einer Signalscheibe mit Führungsdrath, Winde mit Sperrrad und Klinke, gusseisernen Führungsrollen, Winkeln etc., welche wegen veränderten Signalsystems überzählig geworden, an denjenigen unter der Hand zu verkaufen, welcher bis zum **15. März d. J.** das vortheilhafteste Anerbieten unter der Aufschrift:

„Offerte auf 36 optische Telegraphen"

versiegelt an unser Centralbüreau im Haag einreichen wird.

Kauflustige wollen sich Behufs Besichtigung der Beschläge bei unserm Sectionsingenieur in Almelo Herrn F. C. Bake anmelden, welcher jede gewünschte Auskunft ertheilen wird.

Die General-Direction.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen.

Namen der Bahnen	Betriebslänge in Meilen 1870	Betriebslänge in Meilen 1869	Befördert wurden: Personen 1870	Personen 1869	Centner Güter 1870	Centner Güter 1869	Einnahmen aus dem Personen-Verkehr	Einnahmen aus dem Güter-Verkehr	in Summa incl. Extraordinaria	Differenz gegen denselben Monat im vorjahre	Einnahmen bis ultimo	Differenz gegen das Vorjahr
Monat October 1870.												
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Oesterr. Währg. angegeben.												
Oesterr. Südb. a. Südösterreichisches Netz	260	260	542797	548859	6102059	5129488	778530	1992620	2707445	+298711	23986349	—1713195
Oesterr. Südb. b. Italienisches Netz	366	348	912315	848203	5015117	6607517	1185147	1143875	2329023	—180907	21324548	+305729
Oesterr. Südb. c. Zusammen	626	608	1455112	1 397 062	11117176	11737005	1963677	3136496	5036468	+117804	45310897	—1407466
Monat November 1870.												
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Südd. Währg. angegeben.												
Badische Staatsbahnen	—	—	408754	436073	4937629	4145826	289656	1446470	1736126	+476970	14544216	—232958
Pfälzische Eisenbahnen	—	—	246846	—	2757167	—	176395	263179	439574	+94180	4362260	+714994
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Oesterr. Währg. angegeben.												
Oesterr. Südb. a. Südösterreichisches Netz	260	260	542797	548859	6102059	5129488	425029	2119335	2544364	+479345	26530714	—1433850
Oesterr. Südb. b. Italienisches Netz	366	348	850359	850211	5390712	6685314	1012028	1268205	2280233	—80780	23604781	+224948
Oesterr. Südb. c. Zusammen	626	608	1393156	1 399 070	11492771	11814802	1437057	3387540	4824598	+398565	50135495	—1208901
Monat December 1870.												
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Südd. Währg. angegeben.												
Bayer. Staatseisenbahnen	241,5	234,5	369036	365920	4210660	3995096	335133	1320952	1656085	+242553	17917865	—1012539
Württemb. Staatseisenbahnen	144,0	135,1	444657	501843	2079515	2011997	242386	540608	782994	+9083	9913225	+85637
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Rubeln angegeben.												
Riga-Dünaburger Eisenbahn	34,56	34,56	19250	—	2077127 Pud.	—	28001	142800	182957	+7893	2003021	+484102

Technisches Bureau

Ueberwachung der Ausführung, Inspection und Abnahme in England bestellter Lieferungen.
Einführung Deutscher Erfindungen in England und Frankreich und umgekehrt.
Besorgung und Verwerthung von Patenten in England, Frankreich, Belgien und America.
Betheiligung an Bauten und Unternehmungen auf dem Continente.
Lieferung Englischer Maschinen und Maschinentheile, Metalle Chemikalien und anderer Materialien für Eisenbahnbedarf, Dampfschiffbetrieb, Fabriken, Arsenale, Bauunternehmungen.
Uebernahme von Agenturen continentaler Industrien für England.

Heinrich Simon
Civil-Ingenieur, 7 St. Peters Square
Manchester.

Die **Werkzeugmaschinen-Fabrik** von

Sondermann & Stier in Chemnitz,

gegründet im Jahre 1857
und **ausschliesslich** für den Bau von **Werkzeugmaschinen** eingerichtet
empfiehlt sich zu prompter Lieferung vom Lager oder auf Bestellung in bekannter erster Qualität

aller Arten **Werkzeugmaschinen** als:

Drehbänke, Hobel-Shaping- und Nuthstossmaschinen, Bohrmaschinen, Schraubenschneid- und Rädertheilmaschinen, Durchstösse, Scheeren, Dampfhämmer, Ventilatoren, Winden, Krahne, Schleifsteine, hydraulische Pressen, Parallelschraubstöcke etc.
in über 400 verschiedenen Modellen
für **Maschinenfabriken** und div. Branchen der **Gross- und Klein-Industrie,**

ferner **Specialitäten** für

Eisenbahn-Werkstätten, Locomotivbau, Kesselschmieden und Hüttenwerke, sowie für **Nähmaschinen-, Gewehr-, Mutter- und Schraubenfabrikation**

und **Holzbearbeitungsmaschinen** als:

Kreis-, Vertical- und Bandsägen, Nuth- und Federschneidemaschinen, Sims- und Bretthobelmaschinen, Zapfenschneid- und Schlitzmaschinen, Bohr-, Stemm- und Fraismaschinen.

Preiscourante und **Illustrationen** stehen geehrten **Reflectanten** auf Wunsch **gratis** zu Diensten.

Hamburg-Americanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft.
Directe **Post-Dampfschifffahrt** zwischen

Hamburg und Newyork

vermittelst der Post-Dampfschiffe

Westphalia,	Mittwoch,	22. Februar	Morgens.	Thuringia,	Mittwoch,	15. März	Morgens.
Silesia,	do.	1. März		Hammonia,	do.	22. März	
Holsatia,	do.	8. März		Cimbria,	do.	29. März	

Passagepreise: 1. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **165**, 2. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **100**, Zwischendeck Pr. Crt.-Thlr. **55**.
Fracht **£ 2.** — pr. 40 Hamb. Cubicfuss mit 15% Primage, für ord. Güter nach Uebereinkunft.
Briefporto von und nach den Verein. Staaten **3** Sgr. Briefe zu bezeichnen „per Hamburger Dampfschiff".

Von **Hamburg** via **Havana** nach **New-Orleans,**
Dampfschiff Germania (neu), Capt. Hebich, Sonnabend, 25. März.
Passagepreise: Erste Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **180**, Zwischendeck Pr. Crt.-Thlr. **55.**
Fracht **£ 2. 10** sh. per 40 Hamb. Cubicfuss mit 15% Primage, für ord. Güter nach Uebereinkunft.

Die neue Dampferlinie
zwischen **Hamburg** und **Westindien**
via Grimsby und eventuell später Havre,
nach St. Thomas, La Guayra, Puerto Cabello, Curacao, Colon, Santa Marta, Sabanilla und von Colon (Aspinwall) mit Anschluss via Panama
nach allen Häfen des Stillen Oceans
und via San Francisco nach Japan und China
wird am 24. März d. J. eröffnet und fernerhin am 24. jeden Monats ein Dampfschiff der Gesellschaft expedirt werden; zunächst
Dampfschiff Borussia, Capt. Stahl, am 24. März,
„ Bavaria, „ Kühlewein, „ 24. April,
„ Teutonia, „ Milo, „ 24. Mai.
Prospecte, den detaillirten Fahrplan und alle näheren Bedingungen enthaltend, sowie Tarife der aus- und eingehenden Frachtraten werden vom 20. Februar ab ausgegeben werden.
Näheres bei dem Schiffsmakler **August Bolten, Wm. Miller's Nachf., Hamburg.**

Friedrich Müller in Berlin
Maschinenbau-Anstalt
85. Invaliden-Str. 85.
Specialität:
Locomotiv-Schlitten u. **Zahnstangen.**
Waggon-, Achs-, Stock- u. Schiffs-Winden für jede Tragfähigkeit bewährter Construction unter Garantie.
Ramsbottom'sche Ventilfedern, aus bestem Tiegelgussstahl in allen Windungen und Dimensionen.
Meggenhofen'sche Federwaagen.

Kohlen-Körbe aus Stuhlrohr

sowie sonstige Flechtarbeiten, fertige solide und dauerhaft, zu verhältnissmässig weit billigern Preisen, wie aus Weiden an und empfehle mich zu Aufträgen.
Hameln a. d. Weser. **Carl Stoffers.**

Schauwecker's pat. selbstthätiger Oeltropfapparat für Dampfschieber u. Kolben. Allein zu beziehen durch
Fr. Schauwecker, Maschinenmeister der Ostbahn in Welden (Bayern).

Selbstschmierende Stopfbüchsen-Packung
von
C. Otto Gehrckens.
Ottensen, (Zollverein.) Preis: **10 Sgr.** das ℔. Hamburg, gr. Bäckerstr. 12.
Eingeführt bei fast allen Bahnen, Dampfschiffen und Fabriken.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 8. 1871.

Erscheint jeden Freitag.

Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
Adolph Refelshöfer
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Inserate werden à 1½ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1800 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Elfter Jahrgang.

Leipzig, den 24. Februar 1871. (Schluss der Nummer: 23. Februar, Vormittags 11 Uhr.)

Der Wagenmangel auf den Eisenbahnen.

Ueber den auf den Eisenbahnen herrschenden Wagenmangel erschallen von allen Seiten Klagen und zwar nicht allein aus dem am Kriege direct betheiligten Deutschen Staaten, auch in Belgien, Oesterreich etc. ist der Wagenmangel ein acuter. Die Verkehrsstörungen, welche durch die zum Theil monatelange Einstellung des Gütertransports auf vielen Nord- und Süddeutschen Eisenbahnen in Folge des Krieges im Sommer und Herbste vorigen Jahres eintraten und welche eine weitere Verschärfung durch die Blokade der Häfen erfuhren, haben allerdings zu bisher unbekannten Zuständen im Eisenbahn-Transportwesen geführt, und selbst nach Wiederkehr des Friedens möchte bis zur Wiedergewinnung normaler Verhältnisse trotz aller Anstrengung voraussichtlich einige Zeit vergehen.

Noch jetzt ist, wie es auch nicht anders sein kann, ein bedeutender Procentsatz des Fahrmaterials lediglich zu Kriegszwecken in Benutzung. So weit dasselbe zu inneren Transporten auf dem Kriegsschauplatze selbst Verwendung findet oder dort zu unentbehrlichen Reservezügen aufgestellt ist, wird es 2 bis 3 Procent des den Deutschen Bahnen gehörigen Fuhrparks um so weniger übersteigen, als zu diesem Zwecke vorzugsweise das vorgefundene Französische Material in Stärke von 6- bis 7000 Achsen zur Benutzung gelangt. Es treten jedoch hinzu die Wagen für die unaufhörlichen Transporte nach dem Elsass einer- und nach Paris, Amiens, Orléans als den Centren der Armeen andererseits, namentlich für die Transporte von formirten Truppen, Ersatzmannschaften, Pferden, Artillerie, Munition, Lazarethgegenständen, Postsachen, Liebesgaben, Proviant, Fourage etc., welchen eine Beförderung von Gefangenen, Kranken, Verwundeten und Kriegsbeute in entgegengesetzter Richtung entspricht. Des Weiteren treten hinzu die zahlreichen geschlossenen Sanitätszüge und die Zwischentransporte von Gefangenen, Truppen und Armeebedürfnissen aller Art im Innern von Deutschland.

Im Ganzen mögen 30- bis 40 000 Achsen in dieser Weise in Anspruch genommen sein, wonach sich jener Procentsatz auf etwa 20 und mit Hinzurechnung eines entsprechenden Theils der in Reparatur stehenden Wagen auf nahe ein Viertel des Gesammtbestandes der Güterwagen Deutschlands (220 000 Achsen) steigert.

Es ist natürlich, dass dieser Abzug an Verkehrsmitteln einen gewaltigen Druck auf die Deckung der Bedürfnisse der Deutschen Nation und ihrer Fabrikationsstätten in einem Augenblick ausüben muss, wo Flüsse und Canäle unnutzbar sind und die Zahl der Zugpferde im Lande erheblich vermindert ist, so wie, nachdem die vorjährige wiederholte Einstellung des Güterverkehrs in Verbindung mit der Blokade die Vorräthe zum grossen Theile hat verschwinden lassen, beziehungsweise die rechtzeitige Ansammlung neuer Vorräthe verhindert hat.

Es sind dies unleugbar Uebelstände, grosse Uebelstände. Wenn wir aber einen Blick in die eroberten Provinzen Frankreichs werfen und wahrnehmen, wie dort Handel und Wandel gänzlich ruht und die Verkehrsstrassen auf vielen Hunderten von Quadratmeilen in einer Weise zerstört sind, dass es jahrelanger Arbeit demnächst bedürfen wird, um Alles in das alte Geleise zu bringen und den auf das Tiefste erschütterten Wohlstand der betreffenden Bevölkerung herzustellen, so sollten die Klagen weniger laut sein über die Unregelmässigkeiten und Einschränkungen des heimischen Verkehrs, welche mit den Wechselfällen des Kriegs und den nöthigen Hülfsleistungen für unsere, weit von der Heimath entfernte Armee, verknüpft sind. Hat doch eben diese Armee den Deutschen Boden vor ähnlichen Zerstörungen und vernichtenden Streichen bewahrt.

Aber gerade, weil durch die glorreichen Thaten der Deutschen Waffen dem Vaterlande die unmittelbaren Schrecknisse des Kriegs völlig fern gehalten sind, hat man sich in manchen Kreisen daran gewöhnt, auch die mittelbaren Folgen ausser Acht zu lassen und an die Verkehrsanstalten, namentlich an die Eisenbahnen, dieselben Forderungen wie im tiefsten Frieden zu stellen. Man beschwert sich, dass ein Colli zu lange ausbleibt, dass ein bestellter Wagen nicht rechtzeitig eintrifft und vergisst, dass die jetzige unbestreitbar mangelhaftere Beförderungsweise nicht sowohl in einer Nachlässigkeit der Eisenbahnverwaltungen als vielmehr in den durch den Krieg hervorgerufenen Verhältnissen ihren Grund haben.

Obwohl sämmtliche Züge nach und von dem Kriegsschauplatze auf Grund bestimmter Fahrpläne durch besondere militärisch-eisenbahntechnische Organe unter Oberleitung einer ebenmässig zusammengesetzten Commission geleitet und auf strengste Ordnung nachdrücklichst gehalten wird, obwohl ferner die Bemühungen dieser Commissionen durch energisches Einwirken des Ober-Commandos der Armee auf schleunige Entladung und Rücksendung aller nur irgend entbehrlichen Wagen auf das Kräftigste unterstützt werden, so ist es doch geradezu unmöglich, den Stockungen vorzubeugen, welche durch unvermeidliche Veränderungen der Dispositionen, durch Störungen des Betriebes in Folge von Zwischentransporten in Feindesland, durch vorübergehend mangelhafte Abfuhr des zugeführten Proviants, unzureichende Einrichtung der jedesmaligen Endstationen, Ungunst der Witterung, insbesondere aber auch durch Unfälle, böswillige Bahnunterbrechungen etc. oft ganz plötzlich und unvorherzusehender Weise hervorgerufen werden. In Folge solcher Umstände resp. übermässigen Andrangs von Gütern auf den heimischen Bahnen entstehen allerdings mehr oder minder andauernde Verkehrseinstellungen, welche nach allen Richtungen hin im Geschäftsleben Störungen hervorrufen. Wäre es angänglich, die Ursachen, soweit sie aus Frankreich herstammen und sich nach rückwärts in ihren Wirkungen fortpflanzen, stets zur öffentlichen Kenntniss zu bringen, so würde in den meisten Fällen in nachsichtigster Weise über Erscheinungen geurtheilt werden, welche jetzt so oft zu den grössten Klagen und den schärfsten Verdammungsurtheilen Ver-

anlassung geben. Leider sind derartige Veröffentlichungen mit den Interessen der Kriegsführung nur selten vereinbar.

Die Eisenbahn-Verwaltungen sind, wie anerkannt werden muss, mit äusserster Anstrengung unausgesetzt bemüht, der Hindernisse Herr zu werden und das Publicum zu befriedigen. Wenn dies häufig nicht gelingt, so sind die Verhältnisse eben stärker als die Menschen. Diese Anstrengung ist um so höher zu schätzen, als 4000 geübte Beamte den Bahnen entzogen sind, um auf den Französischen Bahnen ihre Kräfte dem Dienste des Vaterlandes zu widmen und die Gewinnung eines genügenden Ersatzes aus anderen Kreisen, worauf in mehreren öffentlichen Blättern hingewiesen wird und welchen die Bahnverwaltungen gern acceptiren würden, thatsächlich nicht zu erreichen ist. Ungeübte Kräfte wirken eher hemmend als fördernd in derartigen Krisen, wo es an Zeit zum Instruiren fehlt.

Der Fall von Paris, als erste den Frieden andeutende Phase im Gange der kriegerischen Ereignisse, wird hoffentlich die gewünschte Wendung zum Besseren bringen. Inzwischen ist durch Freigeben der Be- und Entladung auch gewöhnlicher Güter an Sonn- und Festtagen ein Schritt geschehen, welcher in nicht geringem Maasse dazu beitragen wird, die Ausnutzung des Fahrmaterials zu heben und dadurch der Verkehrsnoth zu steuern.

Wie wir hören, ist übrigens die Staats-Regierung ausserdem schon seit Monaten bemüht, durch Ankauf von Maschinen und Wagen auf Kriegskosten, soweit nur irgend möglich, zu helfen.

Der Werth der Lieferungen soll schon jetzt den Betrag von mehr als 1½ Million Thaler erreichen. Oeffentliche Ausschreibungen ergeben ausserdem die Absicht der Bundes-Verwaltung, ein grosses Quantum von Wagen und Maschinen für das Elsass zu beschaffen, und das dort gefesselte Material, soweit es nicht den Französischen Bahnen angehört, der Heimath zurückgeben zu können. Hierzu kommen bei den Staatsbahnen die Beschaffungen aus den etatsmässigen, durch extraordinäre Bewilligungen verstärkten Mitteln, auch mehrere Privatbahnen sind mit erheblichen Vermehrungen vorgegangen, so dass die renommirteren Fabriken vollauf beschäftigt sind.

Die Anlage von Hülfsgeleisen bei Cassel, Cöln, Oberhausen und Frankfurt a/M. wird ferner der Wiederkehr von Stockungen an diesen Knotenpuncten vorbeugen helfen. In Frankfurt a/M., wo Abhülfe am dringlichsten, wird sie gründlich freilich erst durch den Bau der Bahn von Hanau nach Offenbach und der Verbindungs-Curve bei Sachsenhausen gewonnen werden können. Dem Landtage ist bekanntlich eine bezügliche Vorlage gemacht worden.

Was die in den öffentlichen Blättern besonders accentuirte Kohlennoth in Folge des Wagenmangels anlangt, so geht aus dem uns vorliegenden Material hervor, dass es vorzugsweise nur die Saarbrücker Bahn gewesen ist, welche bei ihrer den unmittelbaren Einflüssen des Kriegs ausgesetzten Lage in der Leistung des vorigen Quartals erheblich und zwar nahe um die Hälfte gegen das Vorjahr zurückgeblieben ist. Auf der Rheinischen Bahn betrug das in demselben Zeitabschnitt beförderte Kohlenquantum sogar etwa ¼ Million Centner mehr. Auch die Nassauische und Hessische Nordbahn transportirten mehr, dagegen blieb die Köln-Mindener Bahn um nahe 23 Proc. (16½ gegen 21½ Millionen Centner), die Bergisch-Märkische Bahn um nahe 10 Proc. (27,₂ gegen 30 Millionen Centner) zurück. Die Transporte aus dem Oberschlesischen Reviere nach Berlin und darüber hinaus waren nicht unerheblich höher als im Vorjahre. Sonach ist das Verhältniss trotz aller Beeinträchtigung des Verkehrs durch den Krieg weniger ungünstig, als es nach den laut gewordenen Klagen den Anschein hatte.

Die zu beklagende Kohlennoth rührt aber theilweis auch daher, dass sehr viele Bergleute in der Armee dienen, ungeübte Arbeiter unter Tage in den Bergwerken wenig brauchbar sind, und manche Bergwerke daher nicht im Stande sind, so viel Kohlen, als in Friedenszeiten, zu Tage zu fördern.

Inzwischen dauern die Anstrengungen fort, das Gleichgewicht zwischen Nachfrage und Leistung auch auf diesem Gebiete des Verkehrs baldthunlichst wieder zu gewinnen. (Pr. St.-Anz.)

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

* **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.** (Ansprüche der Deutschen Eisenbahnverwaltungen wegen Kriegsschäden.) Im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnen ist für die gegenseitige Wagenbenutzung ein Regulativ vereinbart, welches den Zweck hat, Umladung des Guts bis zum Bestimmungsorte möglichst zu vermeiden, andererseits aber Verzögerung oder Missbrauch bei der Benutzung fremder Wagen zu verhüten.

Zur Erreichung dieses Zweckes ist vorgeschrieben, dass die Rücksendung der Wagen in der Regel auf derselben Route, welche dieselben bei der Hintour gelaufen haben, erfolgen müsse, und es sind für die Benutzung auf der Rücktour beschränkende Bestimmungen getroffen. Jede reglementswidrige Benutzung fremder Wagen hat die Zahlung einer Conventionalstrafe von 5 Thlr. für jeden Wagen und angefangenen Tag an die Wagen-Eigenthümerin zur Folge.

Sodann sind gewisse Benutzungsfristen auch für den regulativmässigen Verkehr vorgeschrieben, deren Ueberschreitung die Verpflichtung nach sich zieht, der Wageneigenthümerin (neben der verabredeten, nach den durchlaufenen Bahnmeilen zu berechnenden Wagenmiethe) eine Verzögerungsgebühr mit 15 Sgr. pro Achse und angefangenen Tag zu zahlen.

Seit dem Beginne des Krieges ist es theils überhaupt, theils ohne Nachtheil für die Schleunigkeit der Beförderung unmöglich gewesen, jene regulativmässigen Anordnungen zu befolgen. Diejenigen Verwaltungen, welche bedeutende Militärtransporte in rascher Reihenfolge zu bewirken hatten, mussten auf Anordnung der Kriegsverwaltung alle gerade in ihrer Detention befindliche Wagen verwenden — die Benutzungsfristen konnten nicht eingehalten werden — ganze Züge mit Kaufmannsgut mussten, um für Militärtransporte Raum zu gewinnen, bei Seite gestellt werden — selbst grosse Proviantzüge mussten Wochen lang wegen Verstopfung der Bahnen stehen bleiben.

Es waren zunächst fremdländische, namentlich Oesterreichische Vereinsbahnen, welche sich über verspätete Rücklieferung ihrer Wagen beschwerten und ankündigten, dass sie auf strenge Durchführung der regulativmässigen Verpflichtungen bestehen würden. Aber auch Bahnverwaltungen im Gebiete der Krieg führenden Deutschen Staaten fühlten sich in ihren Interessen insofern schwer verletzt, als ihnen, ihrer Lage nach an Militärtransporten gar nicht oder sehr unerheblich betheiligt, dennoch in Folge jenes Nothstandes ein grosser Theil ihres Wagenparks meist auf geraume Zeit entzogen worden ist.

Selbst wenn (von Conventionalstrafe und Verzögerungsgebühr abgesehen) nur der wirkliche Schaden liquidirt wird, handelt es sich hierbei um sehr erhebliche Ansprüche und werden solche vom Militär-Fiscus zu befriedigen sein, soweit die verzögerte Rückgabe der Wagen oder die reglementswidrige Benutzung die unmittelbare oder mittelbare Folge militärischer Anordnungen ist.

Auf den Antrag einiger Verwaltungen wurde die geschäftsführende Direktion des Deutschen Eisenbahn-Vereins aufgefordert, zur Regelung dieser Angelegenheit eine ausserordentliche Versammlung der Verwaltungen des Deutschen Eisenbahn-Vereins zu berufen. Dieselbe hat sich jedoch unter Zustimmung der Antragsteller darauf beschränkt, die Verwaltungen im Gebiete der Krieg führenden Deutschen Staaten als die Nächst-Betheiligten zur Erörterung der hierbei in Betracht kommenden Fragen zu einer Konferenz zu berufen, welche, nachdem die Vorberathung in einer aus Staats- und Privat-Bahnverwaltungen bestehenden Kommission erfolgt ist, im nächsten Monate (März) stattfinden wird.

Mit Rücksicht darauf, dass öffentliche Blätter den bevorstehenden Abschluss der von Privaten erhobenen Entschädigungs-Ansprüche für Kriegsverluste melden, hat sich gleichzeitig die geschäftsführende Direktion für verpflichtet erachtet, (die Stellung von Anträgen nach Maassgabe des Ergebnisses der erwähnten Konferenz vorbehalten) dem Bundeskanzleramte von den Seitens der Eisenbahn-Verwaltungen zu erhebenden Ansprüchen — deren Umfang sich zur Zeit schon deshalb nicht schätzen lässt, weil die Entstehung solcher Ansprüche bis zur Rückkehr der Armee fortdauern wird — vorläufig Kenntniss zu geben, damit bei den wahrscheinlich sehr nahe bevorstehenden Friedensverhandlungen diese Ansprüche wenigstens im Allgemeinen zur Sprache gebracht beziehungsweise in Rechnung gestellt werden können.

Soweit es sich um Wagen, sowie Lokomotiven handelt, welche in Frankreich benutzt resp. daselbst aufgehalten sind, wird die Militär-Eisenbahn-Verwaltung auf Leistung angemessener Entschädigung bereits gerechnet haben, welche auch in einzelnen Fällen schon verabredet ist. Für die vorher erwähnten zahlreichen Fälle dürfte jedoch eine Entschädigung nicht vorgesehen sein. Wenngleich die Aussicht vorhanden ist, dass ein Theil dieser Entschädigungs-Ansprüche durch Annahme des Vorschlages: den besonders verletzten Bahngesellschaften durch Erhöhung der Achsmiethe zu Lasten der während des Krieges besser situirten Bahnen eine gewisse Entschädigung zu gewähren, seine Erledigung finden wird, so werden doch immerhin noch erhebliche Ansprüche insbesondere von Bahnverwaltungen der nicht am Kriege betheiligten Staaten übrig bleiben, deren Befriedigung schliesslich der Militär-Verwaltung anheimfallen wird.

* **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.** (Zu § 14 des Vereins-Güter-Reglements.) Während der in neuerer Zeit bestehenden Schwierigkeiten für die regelmässige Abfuhr der Getreide-Sendungen hat sich bei den Oesterreichischen Versendern die Uebung herausgebildet, ihre Sendungen nach einer offenen Route oder nach einer inländischen Station aufzugeben, während des Laufes derselben aber dieselben durch Dispositionen, die sie allerdings nach der Vorschrift des Reglements bei den Aufgabsstationen erliessen, nachträglich nach dem Auslande oder nach einer anderen Route zu dirigiren.

Hierdurch wurde die Evidenz über das Getreidelager illusorisch und alle Verfügungen bezüglich der Wagen-Verwendung wurden durchkreuzt.

Diese Dispositionen hielt die Verwaltung der Oesterr. Staats-

Eisenbahnen für reglementwidrig, indem ein mit der Eisenbahn abgeschlossener Frachtvertrag nach ihrer Auffassung des § 14 des Vereins-Güter-Reglements* und § 43 des Oesterr.-Ungar. Betriebs-Reglements durch nachträgliche Dispositionen des Aufgebers nicht nach einer anderen Bestimmungsstation, sondern blos an einen anderen Empfänger in derselben Bestimmungsstation adressirt oder ganz zurückgenommen werden kann, und hat deshalb an ihre Stationen mit dem nachstehenden Erlasse Instructionen ertheilt, dass eine nachträgliche Aenderung des bereits geschlossenen Frachtvertrages durch Anweisung, das Gut an eine andere Bestimmungsstation auszuliefern, nur dann zulässig ist, wenn das betreffende Gut sich noch bei der Aufgabe am Lager befindet.

Erlass, betreffend Anwendung der reglementarischen Bestimmungen über nachträgliche Anweisungen der Aufgeber.

In Ausführung des § 14 des Vereins-Güter-Reglements und § 43 des Oesterr.-Ungar. Betriebs-Reglements ist jede Aufgabsstation verpflichtet, die nachträglichen Anweisungen anzunehmen, welche der Absender unter Beibringung des Aufnahmsscheins bei ihr wegen Zurückgabe des Gutes oder Auslieferung desselben an einen andern als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger trifft.

Eine nachträgliche Aenderung des bereits nach einer bestimmten Station geschlossenen Frachtvertrages durch Anweisung: das Gut an einen anderen Bestimmungsort abzuliefern, ist nur zulässig, wenn das betreffende Gut sich noch bei der Aufgabe am Lager befindet.

Die Central-Direktion
für Verkehr und kommerciellen Betrieb.
(gez.) Kopp.

Nach Ansicht der Central-Direktion der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft ist somit die Bestimmung im § 14 des Vereins-Güter-Reglements dahin auszulegen, dass der andere Empfänger ebenfalls am Bestimmungsorte die Waare in Empfang nehmen müsse.

Die General-Direktion der k. k. priv. Galizischen Karl-Ludwig-Bahn hat dagegen in Veranlassung einer nach Antrag der Oesterr. Staatsbahn von der geschäftsführenden Direktion des Vereins den Vereins-Mitgliedern gemachten Mittheilung mittelst Schreibens vom 4. Februar die Ansicht entwickelt,** dass die Eisenbahn nach dem allegirten § sowie nach § 402 des Handelsgesetzbuches verpflichtet sei, dass Gut auch einem an einem anderen Orte wohnenden Adressaten zu senden, wenn dies der Absender verlange, und die geschäftsführende Direktion ersucht, die Herbeiführung einer konformen Ansicht zu vermitteln.

Die letztere hat vorerst noch unterlassen, die vorliegende Frage der betreffenden Kommission behufs Vorbereitung für die nächste General-Versammluug zu überweisen, und zwar in Erwägung,

dass der § 14 cit. nur von Avisirung und Ablieferung des Gutes am Orte der Bestimmung handelt, für die vorliegende Frage mithin nichts entscheiden kann; —

dass der § 402 des Handelsgesetzbuchs zu den für das Frachtgeschäft im Allgemeinen ertheilten Bestimmungen gehört, für welches die Anforderung: dass der Fuhrmann etc. das Gut nach einem anderen Ort, als bis zu welchem er den Transport übernommen, transportiren solle, eine selbstredend unzulässige ist; —

dass es vielmehr zu solchem weiteren Transporte des Abschlusses eines neuen Frachtvertrages bedarf; —

dieser Abschluss aber innerhalb der Artikel 422 des Handelsgesetzbuchs gezogenen Grenzen von der Eisenbahn abgelehnt werden kann; —

dass uns hiernach die Ansicht der Oesterreichischen Staatsbahn-Gesellschaft die unzweifelhaft zutreffende zu sein scheint;

ersucht jedoch die Vereinsmitglieder für den Fall einer abweichenden Ansicht hiervon Mittheilung zu machen.

Deutsches Reich. Am 20. Februar wurde in der 1. Sitzung des Bundesraths demselben Seitens des Präsidiums ein Gesetzentwurf vorgelegt, betreffend die Verbindlichkeit zum Schadenersatz für die bei dem Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerken herbeigeführten Tödtungen und Körperverletzungen.* Derselbe umfasst 6 Paragraphen und stellt in § 1 den Grundsatz auf, dass der Betriebsunternehmer, wenn bei dem Betriebe einer Eisenbahn ein Mensch getödtet oder körperlich verletzt wird, für den dadurch entstandenen Schaden haftet, sofern er nicht nachweist, dass der Unfall durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden des Getödteten oder Verletzten verursacht ist. Ebenso haftet nach § 2 Derjenige, der ein Bergwerk, einen Steinbruch, eine Grube oder eine Fabrik betreibt, für den Schaden, wenn ein Bevollmächtigter oder ein Representant, oder eine zur Leitung oder Beaufsichtigung des Betriebes oder der Arbeiten angenommene Person durch ein Verschulden in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen den Tod oder die Körperverletzung eines Menschen herbeigeführt hat. Im Falle der Tödtung ist der Schadenersatz zu leisten, durch Erstattung der Kosten einer versuchten Heilung und der Beerdigung und sofern der Getödtete zur Zeit seines Todes einem andern zur Gewährung des Unterhalts durch das Gesetz verpflichtet war, durch Ersatz des gesammten Vermögensnachtheils, welchen der letztere infolge des Todesfalles erleidet; der Schadenersatz im Falle einer Körperverletzung wird geleistet durch Erstattung der Heilungskosten und durch Ersatz des gesammten Vermögensnachtheils, welchen der Verletzte durch eine infolge der Verletzung eingetretene zeitweise oder dauernde Erwerbsunfähigkeit oder Verminderung der Erwerbsfähigkeit erleidet. Die Unternehmer sind nicht befugt, diese Verpflichtung zu ihrem Vortheil durch Verträge, Reglements im voraus auszuschliessen oder zu beschränken. Solche Verträge sind ohne rechtliche Wirkung. Das Gericht entscheidet nach freier Ueberzeugung über die Wahrheit oder Unwahrheit der thatsächlichen Behauptungen, namentlich in Ansehung der Höhe des Schadens. Dem Gerichte bleibt die Auferlegung des Eides, die Beweisaufnahme, das Anhören von Sachverständigen überlassen; es bestimmt auch, ob der Schadenersatz in Rente oder in Kapital zuzubilligen ist. Die Forderungen auf Schadenersatz verjähren in einem Jahre vom Tage an gerechnet, wo der Betheiligte Kenntniss von dem Schaden erlangt hat. Die Bestimmung der Landesgesetze, wo die Haftung auch in andern Fällen eintritt und für einen solchen Schaden ein höherer Ersatz als nach den Vorschriften dieses Gesetzes zu leisten ist, bleiben unberührt.

Norddeutsche Briefe.

(Vom Berliner Eisenbahn-Aktienmarkte. Ausbau des Oberschlesischen Eisenbahnnetzes. Tilsit-Memel. Preuss. Ostbahn. Magdeburg-Lausitzer E. Berlin-Dresden. Braunschweigische E. Brenzthalbahn. Odenwaldbahn. Trier-Metz. Moselbahn. Luxemburgische E. Rechtsrheinische E. Rheinisch-Thüringischer Güterverkehr.)

** Berlin, 19. Februar. Die Stagnation im Börsengeschäft hat sich auch in der verflossenen Woche nur zeitweise verloren, vom Eisenbahnmarkt war sie fast niemals gewichen. Nur in der Mitte der Woche schien sich der Verkehr einigermaassen zu beleben, als die Aufmerksamkeit auf die Magdeburg-Leipziger Litt. B-Aktien gelenkt ward. Die Thatsache, dass diesen Aktien 4% vom Staat garantirt sind und dass die Linie Halle-Kassel noch im Laufe d. J. vollendet wird, ist der Frankfurter Börse Veranlassung geworden, die Magd.-Leipz. Litt. B einzuführen. Von dieser Erweiterung des Marktes dürfen die Besitzer sich um so bessere Hoffnung machen, als die bis jetzt eröffnete Strecke Halle-Arenshausen im Jahre 1870 bereits eine Ein-

---

* § 14 des Vereins-Güter-Reglements lautet: „Nachträglichen Anweisungen des Absenders wegen Rückgabe des Gutes oder Auslieferung desselben an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger hat die Eisenbahn so lange Folge zu leisten, als sie Letzterem nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsorte den Frachtbrief noch nicht übergeben hat.“

** In dieser Richtung wird ausgeführt: Sowohl der vorbezogene § des Vereins-Güter-Reglements, als auch der § 43 des Oesterr.-Ungar. Betriebs-Reglements, welche beide mit dem Artikel 402 des Deutschen Handels-Gesetzbuches im Einklange stehen, bestimmen deutlich, dass die Eisenbahn den späteren Anweisungen des Absenders wegen Zurückgabe des Gutes oder Auslieferung desselben an einen Andern, als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger, so lange Folge zu leisten hat, als sie nicht Letzterem nach Ankunft des Gutes im Orte der Ablieferung den Frachtbrief übergeben hat.

Die Deduction der Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, dass nach vorstehenden Bestimmungen dem Versender nur die Disposition zusteht, sein aufgegebenes Gut, so lange es sich noch in der Aufnahme-Station befindet, vom Bahntransporte zurückzunehmen, oder aber, wenn der Transport bereits begonnen hat, die Adresse des Empfängers in der ursprünglichen Bestimmungs-Station, nicht aber die Letztere selbst zu ändern, ist aus denselben nicht zu entnehmen.

Es kann vielmehr, nachdem in den vorcitirten Bestimmungen nicht positive, die Ausschliessung des Dispositionsrechtes auf eine andere, als die ursprünglich vom Versender im Frachtbriefe angegebene Bestimmungs-Station enthalten ist, ihm das Recht nicht streitig gemacht werden, über dieselbe anderweitig verfügen zu dürfen.

Nach unserem Dafürhalten können die im Wege der Aufgabsstation getroffenen Verfügungen des Versenders folgende sein:

a) das Gut, so lange es sich in der Aufnahmsstation befindet, vom Bahntransporte zurückzuziehen;
b) das Gut an einen andern Adressaten im nämlichen Orte abzugeben;
c) das Gut an den nämlichen oder an einen neuen Adressaten an einen andern Ort zu senden;
d) das Gut an den Aufgeber zurückzusenden;
e) die an den Aufgeber nach Eingang auszuzahlende Nachnahme aufzulassen oder zu reduciren;
f) das Gut nachträglich mit einer Nachnahme zu belasten, oder die darauf haftende Nachnahme zu erhöhen;
g) das Gut ohne Einhebung der darauf haftenden Bahngebühren auszufolgen.

Mit Rücksicht auf die zwischen den Bahnen bestehenden Verbandverkehre erlauben wir uns an Sie das ergebenste Ansuchen zu stellen, durch Einholung der Gutachten der übrigen Bahnen des Deutschen Eisenbahn-Vereines in dieser Richtung eine Conformität anzustreben.

Wien, am 4. Februar 1871.

(gez.) Herz.

* Ueber die Veranlassung dieses im vorigen Jahre für den Norddeutschen Bund ausgearbeiteten Gesetzentwurfs siehe vorig. Jahrg. No. 1 S. 4; in Folge des Kriegs ist der bereits v. J. festgestellte Gesetzentwurf (siehe vorig. Jahrg. S. 480) dem Norddeutschen Reichstage nicht mehr vorgelegt worden.

nahme von 1 087 305 Thlr. geliefert hat. In allen übrigen Werthen blieb die Börse still. Die Festigkeit der Aktien nahm jedoch täglich in dem Maasse zu, als der Geldmarkt flüssiger wurde. Am Sonnabend, als die Nachrichten aus Bordeaux die Wahrscheinlichkeit des nahen Friedensschlusses steigerten, gewann der Markt etwas mehr Leben, als in der ganzen Woche. Die Haupt-Devisen: Bergische, Köln-Minden, Rheinische, Hessische Ludwigsbahn fanden wieder regere Beachtung, auch Görlitzer und Rechte Oder-Stammprioritäten wurden mehrfach gehandelt. Oberschlesische hatten einen rasch vorübergegangenen Coursaufschwung genommen, am Sonnabend waren sie wieder matter. Am letzten Tage der Woche wurde in Warschau-Wiener Stammaktien Mehreres aus dem Markt genommen und den 5proc. Prioritäten der Oberschlesischen und Potsdamer so wie den $4^1/_2$proc. und 4proc. Stettinern Interesse zugewendet.

Der fortschreitende Ausbau des Oberschlesischen Eisenbahnnetzes wird vielfach zur Beunruhigung der gegenwärtigen Aktionäre ausgebeutet, obgleich die Produktivität Oberschlesiens schon genügen sollte, die an die erweiterte Konkurrenz geknüpften Befürchtungen zu beseitigen. Es lässt sich nicht sowohl eine die Einnahmen schmälernde als vielmehr eine durch gegenseitige Güterzuführung den Gewinn erhöhende Concurrenz in Aussicht nehmen.

Die vielseitig mit grösster Bestimmtheit ausgesprochene Erwartung, die auch Ihr Berichterstatter theilen zu dürfen glaubte, dass die Eisenbahn von Tilsit nach Memel noch im Laufe dieses Jahres in Angriff genommen werden würde, ist durch Aeusserungen des Finanzministers in einer der Kammersitzungen dieser Woche erheblich abgeschwächt worden. Herr Camphausen liess es sehr fraglich erscheinen, ob die Nachwehen des Krieges an die Ausführung dieser von ihm als durchaus unrentabel bezeichneten Bahn denken lassen würden. Eine anscheinend officiöse Notiz in der „Danz. Zeitung" hatte noch in diesen Tagen der Hoffnung, dass von Memel nach Tilsit sehr bald gebaut werden soll, Nahrung gegeben. — Dasselbe Blatt bestätigte gleichzeitig, dass die Kgl. Ostbahn-Direktion eine grosse Anzahl neuer Maschinen und Wagen beschafft habe, und versicherte „aus zuverlässigster Quelle", dass, sobald die Witterungsverhältnisse es zulassen, der Bau der Bahnstrecken von Flatow bis Konitz, von Gerdauen über Korschen nach Allenstein und von Thorn nach Jablonowo mit dem Bau der Weichselbrücke daselbst so gefördert werden solle, um noch im Laufe des Jahres den Betrieb auf diesen Linien eröffnen zu können. Auch die Vollendung der Zweigbahn von der Ostbahn nach den in der Nähe von Köpenik belegenen Rüdersdorfer Kalkbergen wird von der „Danz. Zeit." noch für das gegenwärtige Jahr versprochen.

Die Magdeburger Kaufmannschaft hat das Koncessionsgesuch des Magdeburger Comités für die von diesem projektirte Magdeburg-Lausitzer Bahn beim Handelsminister zu unterstützen beschlossen. Auch die Kgl. Regierung zu Magdeburg soll einen günstigen Bericht über diese Bahn erstattet haben, während derjenige des Kgl. Oberpräsidiums daselbst noch nicht abgegeben ist.

Für eine direkte Berlin-Dresdner Bahn soll einem Comité, an dessen Spitze der Landrath des Teltower Kreises, Prinz Handjery, steht, die Koncession zugesagt sein. Jedenfalls ist sie seit längerer Zeit nachgesucht worden.

Zur Beschlussfassung über die von mir früher erwähnten Erweiterungsprojekte der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft sollen die Theilnehmer dieser Gesellschaft auf den 21. März berufen sein. Es handelt sich um den Bau einer Bahn von Braunschweig nach Hildesheim resp. bis zur Landesgrenze; um den Bau einer Anschlussbahn von Neuekrug an die Vienenburg-Clausthaler Bahn; um den Bau einer die Stadt Einbeck mit der Hannoverschen resp. Braunschweigischen Südbahn verbindenden Bahn. Diese Linien beanspruchen nicht erhebliche Mittel, da sie nur kurze Strecken durchschneiden würden.

An der Frankfurter Börse wird der Brenzthalbahn Aufmerksamkeit geschenkt. Die Genehmigung zur Vornahme der Vorarbeiten soll ertheilt sein.

Die Odenwaldbahn unterliegt abermals einem Verschube. Die Grossh. Hessische Regierung hat in einer Kommission der Darmstädtischen Kammer erklärt, „dass eine Koncession für den Bau einer Bahn von Erbach bis an den Neckar bis jetzt noch nicht eingeholt worden ist, und dass es sich auch bei der gegenwärtigen Lage der Sache nicht empfehle, jetzt über die demnächst zu wählende Richtung Entschliessung zu fassen." Die Kommission beantragt in Folge dessen, „die Sache vorerst auf sich beruhen zu lassen".

Einer Mittheilung aus Trier zufolge wäre die Herstellung einer direkten Eisenbahnverbindung zwischen Trier und Metz beschlossen. Hieran wird die Hoffnung geknüpft, dass auch zur Herstellung einer direkten Verbindung Trier's mit Koblenz die Moselbahn Wahrheit werden dürfte. — Andererseits verlautet, um der Französischen Ostbahn die Verwaltung der Luxemburgischen Bahn zu entziehen, werde die Betriebsverwaltung derselben der Bergisch-Märkischen Bahn übertragen werden. Kommen die betreffenden Verhandlungen zum Abschluss, so dürfte die im Bau begriffene Strecke der Bergisch-Märkischen Gesellschaft Jülich-Eschweiler-Stollberg über Malmedy und St. Vith nach Diekirch fortgeführt, und damit die Luxemburgische Bahn in unmittelbare Verbindung mit dem Bergisch-Märkischen Bahnnetze gebracht werden.

Die Rechtsrheinische Bahn ist nunmehr bis Troisdorf fertig gestellt und polizeilich abgenommen. Der Personenverkehr soll jedoch erst dann eröffnet werden, wenn die ganze Strecke Oberkassel-Siegburg vollendet ist.

Auf der ganzen Rheinisch-Thüringischen Verbandsroute ist seit dem 17. der sistirt gewesene Güterverkehr in der früheren Weise wieder zulässig. Nach Leipzig und den darüber hinaus gelegenen Stationen kann wieder auf dem direkten Wege vom Rhein via Kassel versandt werden. Nach Stationen der Hessischen Nordbahn ist jedoch von Warburg bis Gerstungen ausser für Stückgüter nur der Versand von Eisen, Eisensteinfabrikaten und Koaks zulässig. Nach einer Mittheilung der Hessischen Ludwigsbahn ist auf deren Bahnlinien der Güterverkehr weder für Mainz selbst noch darüber hinaus unterbrochen. Dasselbe gilt für die Stationen zwischen Bingen und Mainz und die neue Bahnlinie über Alzey.

* Saalbahn. Jena, den 15. Febr. Die gestrige General-Versammlung der Saal-Eisenbahn-Gesellschaft war besucht von 193 Aktionären, welche nach der Zahl ihrer Aktienzeichnungen zusammen 929 Stimmen hatten. Auch Kommissare der Regierungen, welche sich durch eine Stamm-Actienzeichnung im Betrage von 850000 Thlr. an dem Saalbahn-Bau betheiligt haben (Grossherzogthum S.-Weimar, Herzogthum S.-Meiningen, Herzogthum S.-Altenburg und Fürstenthum Schwarzburg-Rudolstadt) nahmen an der Versammlung Theil.

Nachdem von der Versammlung durch einstimmigen Beschluss anerkannt worden war, dass das Grundkapital von 4 500 000 Thlr. gezeichnet und die erste Rate von 10% auf jede Aktie (zur Hälfte Stamm-, zur Hälfte Stamm-Prioritäts-Aktien) eingezahlt worden sei, wurde der aus 6 Mitgliedern bestehende Aufsichtsrath gewählt.

Nach Eintragung der Saal-Eisenbahn-Gesellschaft in das Handelsregister wird die Concessionsertheilung noch Ende dieses Monats erfolgen. Die Bauzeit ist auf höchstens $2^1/_2$ Jahre festgesetzt.

* Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft. Ueber den Stand ihrer Eisenbahn-Projekte und -Bauten macht uns die Direktion der genannten Eisenbahn-Gesellschaft unterm 15. d. M. folgende Mittheilungen:

Der Bau der Leipzig-Zeitzer Bahn ist bisher noch nicht in Angriff genommen, wir beabsichtigen jedoch, sobald der Geldmarkt günstigere Chançen bietet, mit der Bau-Ausführung vorgehen zu können.

Hinsichtlich der Linie Gerstungen-Hünfeld bemerken wir, dass die darüber unsererseits angestellten Ermittelungen noch nicht über das Stadium ganz genereller Vorarbeiten hinaus gediehen sind.

Ueber den Stand des Baues der Gera-Eichichter Bahn giebt nachstehende Tabelle Aufschluss:

Bezeichnung der Baustrecke	Länge derselben in Meilen	Erdarbeiten: die zu bewegende Masse beträgt im Ganzen (Schachtruthen)	Erdarbeiten: bis zum 31. Decbr. 1870 waren gefördert (Schachtruthen)	Brücken u. Durchlässe: Die Maurerarbeiten betragen im Ganzen nach der Veranschlagung (Schachtruthen)	Brücken u. Durchlässe: bis zum 31. Decbr. 1870 waren fertig gestellt (Schachtruthen)
I. Gera bis Flur Neundorf	$2_{,63}$	181518	135248	3723	4309
II. Flur Neundorf bis Flur Colpa	$2_{,98}$	112972	95801	3041	2476
III. „ Colpa bis Flur Röblitz	$2_{,67}$	129109	106825	2525	2519
IV. „ Röblitz bis incl. Bahnhof Eichicht	$1_{,96}$	122688	54200	1826	1312
in Summa	$10_{,24}$	546287	392074	11115	10616

Der Durchschlag des in der II. Baustrecke vorkommenden Tunnels ist am 23. November v. J. erfolgt, so dass die Förderung der Masse für die Folge wesentlich beschleunigt werden wird. Die Ausmauerung hat bereits begonnen.

Mit der Legung des Oberbaues wird im Frühjahr vorgegangen werden, die Lieferung der erforderlichen Materialien hat begonnen.

Die Hochbauten auf den Bahnhöfen sind bisher noch nicht in Angriff genommen, es soll jedoch auch mit diesen Bauwerken im kommenden Frühjahr begonnen werden.

* Pommersche Centralbahn. Die der Pommerschen Central-Eisenbahn-Gesellschaft unterm 5. Juli 1870 concessionirte Bahnlinie führt von Wangerin über Neu-Stettin nach Konitz und beträgt deren Länge $19_{,45}$ Meilen = $146_{,51}$ Kilometer.

Der Unterbau wird für ein Geleise ausgeführt, das Terrain jedoch für 2 Geleise erworben.

Das veranschlagte Baukapital beträgt im Ganzen 7 360 000 Thlr. i. e. pro alte Meile 378 $406_{,17}$ Thlr.

Mit dem Bahnbau wird Frühjahr 1871 begonnen werden und soll derselbe bis Ostern 1873 vollendet sein. Das Terrain ist für ca. 5 Meilen acquirirt.

Die Pommersche Central-Eisenbahn wird ein Glied mehr der Verbindung der östlichen Provinzen der Preussischen Monarchie mit den westlichen derselben sein. Sie setzt mit Anschluss der Konitz-Dirschauer Eisenbahn vier Seehäfen, nämlich Hamburg, Stettin, Dan-

zig und Königsberg, in die unmittelbarste Verbindung, Städte, von denen die drei letzten zugleich Hauptfestungen Norddeutschlands sind, durchschneidet ein Gebiet, das im Norden durch die Stargard-Cöslin-Danziger Eisenbahn und im Osten, Süden und Südwesten durch die Bahnen Konitz-Schneidemühl-Kreuz, sowie Kreuz-Stargard begrenzt wird und ist in militärischer Hinsicht von höchster Bedeutung, indem sie mit ihrer Fortsetzung über Konitz hinaus die Küstenbahn Stargard-Cöslin-Danzig, welche für die Küsten-Vertheidigung von grösster Wichtigkeit ist, gewissermaassen secundirt.

In der von der Bahn durchschnittenen Gegend sind Spiritusfabrikation und Viehzucht bereits auf einer sehr hohen Stufe der Ausbildung gediehen. Der Spiritus von etwa 200 Brennereien dürfte nicht unwesentlich zur Hebung des Güterverkehrs beitragen. Von gleicher Bedeutung ist der Export von Vieh, welches, wie der Spiritus, auf keine Weise der Benutzung der Eisenbahn entzogen werden kann. Anderes Exportmaterial der Landwirthschaft, als Knochen, Wolle, Felle etc., ist gleichfalls nicht bedeutungslos. Zu diesen dem Verkehr auf der Eisenbahn sicher zufallenden Transportartikeln der Landwirthschaft tritt noch ein nicht minder erhebliches Material der reichen Waldungen und Forstbestände, sowie der fast unerschöpflichen Torfgräbereien des Absatz-Gebietes hinzu. Gegenwärtig schon werden die Bretter, Eichenrinde, Latten, Nutzhölzer auf 10, 15 und mehr Meilen Entfernung den Eisenbahn-Stationen auf Frachtwagen zugeführt; bei erleichtertem Verkehr werden gewiss zehn Mal grössere Quantitäten zur Versendung kommen, hierdurch der Bahn eine sichere Rente erwachsen und dem Absatz-Gebiete die richtige Verwerthung seiner Reichthümer gestattet sein. Für die Landwirthschaft, auf die in dieser Gegend besonders hingewiesen werden muss, ist es von unberechenbarem Vortheil, Gyps, Salz, Guano und andere Düngungsmittel billig zu beziehen. Alle diese Artikel werden der Landwirthschaft erst wahrhaft zugänglich und dienstbar durch die billigeren Bezugsquellen gemacht. Dass die sämmtlichen zur Verwendung und zum Verbrauch kommenden Colonial- und anderen Waaren den billigeren Weg der Eisenbahnfracht wählen müssen, ist ebenso selbstverständlich, als dass die vielen innerhalb des natürlichen Absatz-Gebietes der Bahn aufgeschlossenen reichen Lager von Kalk, hydraulischem Kalk, Braunkohlen etc. erst dann nachhaltig ausgebeutet werden können.

Die wichtigsten Stationsorte und deren Entfernungen untereinander sind folgende: Wangerin Bahnhof, Wangerin Stadt $0{,}_{5}$ Neumeilen, Dramburg $2{,}_{25}$ Neumeilen, Falkenburg 2 Neumeilen, Tempelburg 2 Neumeilen, Neustettin 5 Neumeilen, Hammerstein $2{,}_{25}$ Neumeilen, Schlochau 4 Neumeilen, Konitz $1{,}_{53}$ Neumeilen.

Besondere technische Schwierigkeiten sind im Allgemeinen nicht zu überwinden; nur die Erdarbeiten schaffen durch die grosse Masse der zu bewegenden Schachtruthen (ca. 50000 pro Ml.) für die schnelle Vollendung des Baues einige Schwierigkeiten.

Technischer Dirigent ist Herr Baumeister H. von L a n c i z o l l e. Bau-Abtheilungen werden gebildet in Dramburg, Neustettin und Schlochau.

Preussische Ostbahn. (S c h n e e v e r w e h u n g e n.) Die im Winter fast regelmässig wiederkehrenden Störungen, welche durch die Witterungsverhältnisse, Schneesturm und dergleichen dem Eisenbahnbetriebe bereitet werden, haben im Laufe dieses Winters, bei einer ausserordentlich andauernden grossen Kälte, insbesondere in den von der Ostbahn durchschnittenen Gegenden einen Umfang erreicht, in welchem diese Erscheinungen seit dem Bestehen der Bahn bisher nicht beobachtet worden sind.

Schon Ende Januar begannen einzelne Stockungen, durch Schneetreiben veranlasst, welche an verschiedenen Tagen und auf verschiedenen Strecken Verspätungen im Gange der Züge zur Folge hatten. Nachdem jedoch auf den starken Schneefall, welcher die Gegend fast auf dem ganzen Gebiete der Ostbahn bis auf mehrere Fuss hoch mit festgefrorenem Schnee bedeckt hatte, vom 6. Februar Mittags, ab sich ein ungewöhnlich langer ohne Unterbrechung andauernder scharfer Ostwind einstellte, wurde die Bahn auf den verschiedensten Stellen schnell bis zu einer Höhe von 4 bis 8 Fuss verweht, was noch durch den Umstand begünstigt werden musste, dass nach den ersten nothwendigen Schneeräumungen schon mehrere Fuss hohe Schneewände dicht an den Geleisen abgelagert sich befanden.

Die ersten starken Verwehungen begannen mehr im Osten, so insbesondere auf der Strecke zwischen Königsberg und Pelplin, wo schon am 6. Februar Abends der von Königsberg abgelassene Courierzug vor der Station Heiligenbeil liegen blieb. Die Passagiere mussten in Heiligenbeil verbleiben, da die Strecke von dort in der Richtung nach Dirschau vollständig unfahrbar geworden war. Bei andauerndem Schneetreiben gelang es erst am 8. Februar, Mittags, die Bahn westlich von Braunsberg fahrbar zu machen, obgleich alle Arbeiter aus den benachbarten Ortschaften unter Anerbieten bis zu 20 Sgr. Tagelohn aufgeboten wurden. Sobald dies gelungen war, wurden die Passagiere von Heiligenbeil per Schlitten nach Braunsberg geschafft und mit dem dort neu gebildeten Zuge weiter befördert.

Demnächst wurde am 9. Februar, Mittags, die Strecke Braunsberg-Heiligenbeil frei, und konnten die nach Braunsberg von Westen her angebrachten Passagiere zwar weiter befördert werden, mussten jedoch wegen wieder eingetretener Stockung bei Kobbelbude liegen bleiben und erreichten Königsberg erst am 10. Februar Mittags. Der inzwischen am 9. Februar früh in Königsberg abgelassene Zug gelangte nach Braunsberg — musste dort aber liegen bleiben, weil die Strecke Güldenboden-Marienburg bei dem am 9. Februar Mittags von Neuem begonnenen Schneesturm wieder unfahrbar geworden war. Der Sturm an diesem Tage erstreckte sich bis in die Gegend von Frankfurt a. O., und wurde namentlich ausser mehrfachen Strecken westlich von Bromberg östlich davon die Strecke Kotomiersz-Terespol stark verweht.

Die Verwehungen betrugen über $^{5}/_{4}$ Meilen Länge, auf welcher der Schnee fest gefroren in einer Höhe von 4 bis 6 Fuss die Bahn bedeckte. Es konnte nur mit eisernen Schaufeln und Werkzeugen gearbeitet werden, und gelang es mit circa 400 Arbeitern, welche mit den nothwendigen Werkzeugen ausgestattet waren, und denen, neben 15 bis 20 Sgr. Tagelohn, bei dem Mangel an Nahrungsmitteln an Ort und Stelle theilweise noch Brod und Warmbier von Bromberg aus zugeführt und gewährt wurde, am 12. Februar Mittags die Schneewehen vollständig zu durchbrechen.

Hiermit wurde die ganze Ostbahn wieder fahrbar. Die Sperrungen auf der Strecke zwischen Bromberg und Berlin waren der Art, dass die Verbindung zwischen diesen beiden Orten am 9. und 10. Februar unterbrochen bleiben musste, obgleich auch hier mit allen Kräften gearbeitet wurde.

Die Bewältigung der Schwierigkeiten und Aufrechthaltung des Betriebes in möglichst ausgedehntem Umfange ist dadurch noch wesentlich erschwert worden, dass der, durch reichliche Abgabe von Maschinen- und Lokomotiv-Personal nach Frankreich ohnehin geschwächte Bestand bei der aussergewöhnlichen Kälte durch Defektwerden von Maschinen und Erkrankung von Personal noch mehr geschmolzen war. (Pr. St.-Anz.)

* **Ludwigseisenbahn (Nürnberg-Fürth.).** Die Betriebsergebnisse dieser Bahn im Jahre 1870 waren folgende. B e f ö r d e r t wurden 872 419 Personen auf der direkten Bahn von Nürnberg nach Fürth (4102 in I., 187 639 in II. und 680 678 in III. Klasse), sowie 31 019 Personen im Verkehr der Haltestelle Muggenhof, zusammen 903 438 Personen (gegen 960 328 in 1869), ferner (in 717 Wagen) 139 960 Ctr. Kohlen (in 1869: 119 260 Ctr.) für die Nürnberger Gasfabrik und 3551 Stück Schweine (in 1869: 3750 Stück). Die E i n n a h m e n betrugen 100 135 fl. 57 kr. für Personen, 3516 fl. 30 kr. für Kohlen und 355 fl. 6 kr. für Schweine, zusammen (einschliesslich 3674 fl. 52 kr. Ertrag aus Realitäten, Kapitalzinsen etc.) 107 682 fl. 25 kr. und mit Hinzurechnung von 26 889 fl. 19 kr. Bestand aus voriger Rechnung überhaupt 134 571 fl. 44 kr. Die A u s g a b e n betrugen 109 054 fl. 51 kr., so dass ein U e b e r s c h u s s von 25 516 fl. 53 kr. verbleibt, welcher gemäss Beschlusses der am 15. Februar d. J. stattgehabten Generalversammlung wie folgt Verwendung fand:

24 780 fl. zur Vertheilung einer Superdividende von 14 fl. für jede Aktie (siehe Bekanntmachung S. 102) nach vorgängig bezahlten 6 %,

600 fl. Ueberweisung an den Pensionsfonds zu den ständigen 400 fl.

136 fl. 53 kr. an den Reservefonds.

Der Bestand des Pensionsfonds beträgt 13 512 fl. 13 kr., der des Reservefonds 54 762 fl. 29 kr., der des Bahnerneuerungsfonds 635 fl. 49 kr. und der Werth des Mobiliar- und Immobiliarvermögens 411776 fl. 47 kr., das Aktienkapital 177 000 fl.

* **Bayerische Ostbahnen.** Von den der Bayerischen Ostbahn-Gesellschaft unterm 3. August 1869 concessionirten Bahnlinien (siehe Jahrg. 1869 No. 34 S. 520 dies. Ztg.) ist bekanntlich diejenige von N ü r n b e r g über N e u m a r k t nach R e g e n s b u r g seit Frühjahr 1870 im Bau und ist zu den in No. 3 S. 41 vor. Jahrg. dieser Zeitung gemachten Mittheilungen nur zu bemerken, dass der Bau auf der ganzen Linie sich in vollem Gange befindet und die Ausführung zum grössten Theile an Unternehmer vergeben ist. Die Fundationen der grösseren Brücken sind vollendet.

In diesem Frühjahre wird unter Leitung des Oberingenieurs Fomm mit dem Bau nachgenannter zwei Bahnlinien begonnen werden, deren Vollendung für den Herbst 1872 in Aussicht genommen ist:

1) N e u f a h r n - O b e r t r a u b l i n g, $4{,}_{2}$ Meilen = $31{,}_{32}$ Kilom. Der Unterbau dieser und der Linie unter 2 wird für 2 Geleise hergestellt und die Grunderwerbung demnächst begonnen.

Das Baukapital ist im Ganzen auf 2 105 700 Thlr., d. i. 501 357 Thlr. pro Meile veranschlagt.

Die Bahn, welche ein Glied der kürzesten Linie München-Eger-Leipzig ist, erhält folgende Stationen: Neufahrn, Eggmühl $2{,}_{0}$ M., Köfering $1{,}_{5}$ M. und Obertraubling $0{,}_{7}$ M. Bausektionen befinden sich zu Eggmühl und Köfering.

2) S ü n c h i n g - S t r a u b i n g, $2{,}_{2}$ Meilen = $16{,}_{17}$ Kilom. lang. Das Baukapital dieser Linie beträgt im Ganzen 451428 Thlr., d. i. 205195 Thlr. pro Meile. Diese Bahn (mit Stationen zu Sünching und Straubing) ist ein Glied der kürzesten Linie Wien-Köln. Bau-Sektion Geiselhöring.

Wiener Briefe.

♂ Wien, am 20. Februar. (V o m E i s e n b a h n - A k t i e n m a r k t e. D e r E i s e n b a h n v e r k e h r i m J a n u a r 1871. V e r m e h r u n g d e s

Wagenparks. Bodenbacher Konferenz. Eisenbahn-Enquête. Handelsminister Schaeffle. General-Inspektionen für Eisenbahnen. Baufortschritte der Ungar.-Galizischen Eisenbahn.)

Die Friedensaussichten haben auf den Anfangs wegen der neuen überraschenden Ministercombination: Habietinek - Jirsiczek - Hohenwarth-Schaeffle-Scholl entstandenen Verflauung der Kourse gegen die letzten Tage der Woche bessernd eingewirkt. Nordbahn stiegen um 2% bis 2211, Staatsbahn erhöhten ihren Kours um 3 fl. bis 376, Karl-Ludwigbahn den ihrigen um 2 fl. bis 241. Der Hauptverkehr concentrirte sich auf Lombarden, die in Folge der Besorgnisse, welche man für den Mai-Coupon hegt, unter dem Zusammenwirken in- und ausländischer Verkäufe von 181 bis 177 zurückgingen, zum Wochenschlusse jedoch wieder 2 fl. von dem erlittenen Verluste hereinbrachten. Auch Elisabeth-Westbahn erholten sich wieder um 2 fl. bis 219. Die Aktien der jungen subventionirten Eisenbahn-Unternehmungen haben keine wesentliche Veränderung erfahren, hielten sich aber im Allgemeinen fest. Von nicht garantirten Eisenbahnen haben Dux-Bodenbacher die ansehnliche Besserung von 7 fl. aufzuweisen.

Sollte der Frieden zur Wahrheit werden, dann würde, falls die Reaction sich nicht behauptet, eine Allgemeine Kours-Steigerung sich dauernd geltend machen.

Was die weiteren Vorgänge auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens anlangt, wollen wir im Nachstehenden resumiren.

Bezüglich des Eisenbahnverkehrs im Jänner 1871 ist zu bemerken, dass in keinem der vorausgegangenen Jänner-Monate sich der Verkehr so lebhaft äusserte, wie im Jänner 1871; nur die Einnahmen aus dem Frachtenverkehre im Jänner 1869 machten eine Ausnahme, welche, obwohl die beförderte Gütermenge gegen Jänner 1871 um 2,5 Millionen Centner geringer war, sich dennoch um 250 000 fl. oder um 3,4 Procent höher stellten. Gegen Jänner 1870 zeigt sich aber durchweg eine bedeutende Zunahme und zwar auf den ältern Bahnen (922,9 Meilen gegen 889,6 Meilen im Jänner 1870) die Anzahl der beförderten Personen um 102 111 Köpfe oder um 12,5 Procent und die Menge der verfrachteten Parteigüter um 4 492 669 Ctr. oder um 17 Procent grösser. Die Einnahmen aus dem Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr vermehrten sich um 113 139 fl. oder um 7,3 Procent, aus dem gewöhnlichen Frachtenverkehr um 942 099 fl. oder um 14,6 Proc., im Ganzen daher um 1 055 238 fl. oder um 13,2 Procent.

Die Ergebnisse aller Oesterr.-Ungarischen Bahnen (1261,4 Meilen gegen 1100,4 Meilen im Jänner 1870) beziffern sich folgendermaassen:

	Jänner 1871	gegen Jänner 1870	in %
Personen	1 213 640	+ 214 720	+ 21,5
Parteigüter	Ctr. 36 072 067	+ 6 807 698	+ 23,3
Einnahmen aus dem Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr	1 907 129	+ 258 938	+ 15,7
Frachtenverkehr	8 138 101	+ 1 475 624	+ 22,2.

Um dem sich fühlbar machenden Wagenmangel abzuhelfen, hat das Handelsministerium mehrere Eisenbahnen aufgefordert, dass sie ihre Fahrbetriebsmittel vermehren — und zwar wurde speciell die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn beauftragt 6000 Wagen, die Staatsbahn 8000 Wagen, die Lemberg-Czernowitzer Bahn 2000 Lastwagen, die Böhmische Westbahn 500 Wagen anzuschaffen. Die nichtsubventionirten Bahnen werden gegen diese Zumuthung voraussichtlich remonstriren, indem sie vorgeben können, dass sie für den inländischen Verkehr mit hinlänglichen Fahrbetriebsmitteln versehen sind und für den Export unter den gegenwärtigen Verhältnissen sich soviel wie nichts thun lässt. Was die subventionirten Bahnunternehmungen betrifft, so werden dieselben nur unter der Bedingung dem hohen Auftrage nachkommen, wenn die Anschaffung der Wagen in die Staatsgarantie eingerechnet werden würde.

Am 14. d. trat bekanntlich unter Vorsitz des Hofraths v. Weber eine Konferenz von Mitgliedern der betheiligten Bahnverwaltungen zusammen, um über verschiedene obwaltende Differenzen Entschliessungen zu fassen. Die Frage des Anschlusses der Dux-Bodenbacher Bahn an den Bodenbacher Bahnhof wurde gelöst und ein doppelter Anschluss, und zwar in der Nähe des Aufnahmsgebäudes zur Verbindung mit der Staatseisenbahn und der Sächsischen Staatsbahn und dann am obern Ende des Bahnhofes zur unmittelbaren Verbindung mit der Böhmischen Nordbahn erzielt. Zur Vermeidung von Verkehrsstockungen wurden verschiedene Bestimmungen wegen Verwendung der einzelnen Geleise durch die Bahngesellschaften, wegen Verlegung und Vergrösserung der Magazine, wegen Erweiterung des Rayons der Sächsischen Verwaltung im Bodenbacher Bahnhofe, wegen Errichtung neuer Wohngebäude und wegen Herstellung eines Rangirbahnhofes durch die Staatsbahn und die Böhmische Nordbahn festgesetzt, und die Vereinbarung einer besondern Betriebsordnung für den Bodenbacher Bahnhof durch die betreffenden Bahnverwaltungen in Aussicht gestellt.

In der nächsten Zeit soll auch in Aussig eine Kommission zur Regelung der Verhältnisse in dem beschränkten Aussiger Bahnhofe und Erledigung der Anschlussfrage zwischen der Staatsbahn, Aussig-Teplitzer Bahn, der projektirten Biela- und der Oesterr. Nordwestbahn abgehalten werden.

Die Vorbereitungen zur allgemeinen Eisenbahn-Enquête sind so weit getroffen, dass dieselbe am 6. März zur ersten Sitzung zusammentreten kann. Nach den bisher an die Handelskammer eingelaufenen Anmeldungen werden sich bei der Enquête sämmtliche Oesterreichisch-Ungarische Bahnen durch ihre Spitzen vertreten lassen; ausserdem haben auch sämmtliche Handelskammern der diesseitigen Reichshälfte und viele Kammern aus Ungarn die Absendung von Delegirten zugesagt; andere Handelskammern werden sich durch eine ausführliche Beantwortung des Questionärs an den Berathungen betheiligen. Sobald die Enquête konstituirt sein wird, ergeht an die Geschäftswelt des In- und Auslandes die Aufforderung, sich bei den Berathungen freiwillig als Experten einzufinden oder auch durch schriftliche Mittheilungen das Material der Kommission zu vervollständigen. Auf diese Weise hofft man ein erschöpfendes Bild aller Uebelstände im Transportwesen zu gewinnen und daraufhin das Memorandum an das Handelsministerium abzufassen. Im Falle die Meinungen im Schosse der Kommission stark differiren sollten, werden wohl die Majorität und die Minorität selbstständig ihre Memoranden an das Ministerium abgeben.

Unter den Mitgliedern des neuen czechisch-klerikalen Ministeriums, welches nach Schluss der das Butget bewilligenden Delegation ernannt wurde, ist der Handelsminister Dr. Schaeffle der am meisten Geschmähte unter Allen. Aus seinen Schriften sammeln die Gegner die Waffen, um ihn zu verletzen. Man reisst einzelne Sätze heraus, um den Beweis seiner Nichtbefähigung für den Handelsministerposten zu erbringen. In wie weit diese Manöver von Erfolg sein werden, kann nur die Zukunft lehren. Für uns ist gegenwärtig das Verhalten des Ministers zu den Eisenbahnen von Interesse. Einer Deputation von Handelsleuten, welche um die Bewilligung zum Bau einer neuen Eisenbahnlinie ansuchte, erklärte er, dass er Gesuche um Koncessionen zur Tracirung und zum Bau von Eisenbahnen mit aller möglichen Beschleunigung ihrer Erledigung zuführen lassen werde, dass er aber andererseits, mit Rücksicht auf die grossen Pflichten, welche die Staatsverwaltung durch die Zinsengarantie der Bahnen übernimmt, keine Koncession zu ertheilen gedenke, wo nicht im Verhältnisse zu den gegenwärtig bestehenden Eisenbahntarifen eine wesentliche Herabminderung der Gebühren, namentlich bei einzelnen Artikeln, wie Kohlen, Lebensmitteln u. s. w. von den Koncessionswerbern zugestanden werde. Es müsse demzufolge eine günstigere Klassifikation der Waaren eintreten, durch welche allein eine niedere Berechnung möglich wird. Der Minister versicherte schliesslich, dass er es sich zur Aufgabe machen werde, sämmtliche Bahnverwaltungen mindestens zur allgemein gewünschten Herabsetzung des Kohlentarifes zu bestimmen.

Die Reformen, welche das Handelsministerium unter der neuen Aegyde durchzuführen beabsichtigt, werden sich dem Vernehmen nach auch auf die General-Inspektion für Eisenbahnen erstrecken. Die Organe derselben werden nunmehr völlig dem Handelsministerium untergeordnet werden und ihre Dispositionen ausschliesslich von dieser Stelle erhalten. Die General-Inspektion wird mit einem Worte ein Departement im Handelsministerium bilden. Als eventueller Leiter dieses Departements wird Ministerialrath Leeder genannt.

Ueber den Baufortschritt der I. Ungarisch-Galizischen Eisenbahn mit Ende Januar 1871 wird berichtet, dass auf der Galizischen Strecke vom Unterbau 20,3% vollendet sind, und auf der Ungarischen Strecke die Begehungs-Commission der 4,8 Meilen langen Strecke Homonna-Krasznibrod (bei Mezö Laborcz) abgehalten wurde und der Bau auch auf dieser sofort in Angriff genommen worden ist. Am Tunnel gehen die Arbeiten ungestört vorwärts.

* **Die Donau-Drau- (Battaszék-Dombovár-Zákányer) Eisenbahn**, concessionirt unterm 9. Juli 1870, ist 22 Meilen* lang und wird im Unterbau für 1 Geleise ausgeführt, auch das Terrain nur für 1 Geleise erworben.

Es ist ein Reinerträgniss von 26 450 Gulden Ö. W. pro Meile in Silber vom Ungar. Staate garantirt; diesem entsprechend ist das Baucapital 529 000 Gulden Ö. W. pro Meile. Die Totalsumme wird von der definitiven Länge abhängen.

Laut Concessions-Urkunde muss die Strecke Zákány-Dombovár den 10. August 1872, Dombovár-Báttaszék den 10. August 1873 eröffnet werden. Baubeginn ist unmittelbar nach behördlicher Feststellung der Pläne, welche für beide Strecken im Monate März l. J. erfolgen dürfte. — Vorarbeiten zur Erwerbung des Terrains sind im Gange.

In ihrer jetzigen Ausdehnung hat die Bahn für den durchgehenden Verkehr keine Bedeutung, es ist aber in Aussicht, dieselbe bis M. Theresiopel zu verlängern und sind die Vorarbeiten hierfür schon vollendet; in dieser Ausdehnung ist die Bahn ein Glied der kürzesten Verbindung zwischen Ost-Ungarn, Bukovina, Siebenbürgen einerseits und Kroatien resp. Adriatisches Meer andererseits.

Der grösste Theil der Bahn liegt in einer reichen Fruchtgegend (Dombovár-Zákány), welche nahmhaftes Getreide exportiren kann; in der Strecke Báttaszék-Dombovár ist der Boden weniger gesegnet, hingegen wächst da vorzüglicher Wein, mit welchem grosser Handel getrieben wird. Industrie ist blos jene zu finden, welche mit der Landwirthschaft zusammenhängt, als Mühlen, Brennereien etc. Zwischen Bonyhád und Dombovár ist südwärts der Linie ein ausgiebiges Kohlenbecken, welches bis jetzt nur in der Nähe von Fünfkirchen

* Die Detail Bau-Projekte sind blos für 13,14 Meilen fixirt und ist daher die Gesammtlänge noch veränderlich.

ausgebeutet wird, da dem oberen Theil noch kein angemessenes Transportmittel zu Gebote steht.

Die wichtigsten Stationsorte und deren Entfernungen sind: Báttaszék, Bonyhád 3,6 M., Dombovár 9,5 M., Kaposvár 12,8 M., Csurgó 20,5 M., Zákány 22,1 M.

Ausser theilweise sehr bedeutender Erdarbeit kommt blos zwischen Báttaszék und Bonyhád ein kleiner Tunnel vor, der Bau hat sonst keine technisch interessanten Objekte. Die grössten technischen Schwierigkeiten machte noch das Traciren, da der grössere Theil der Gegend sehr koupirtes Hügelland ist und demnach ausgedehnte Terrains-Aufnahmen und eingehende Studien erheischte.

Gesellschaftlicher Direktor ist Ingenieur Ludwig v. Tolnay in Pest; General-Bauunternehmer: Max Ritter v. Springer, Banquier aus Wien; Bauleiter der General-Bauunternehmung: Ingenieur Vincenz Hortig in Pest. — Die Linie wird in 4 Bauabtheilungen getheilt, von 5—6 Meilen Länge, deren Sitze sind: Csurgó, Kaposvár, Dombovár, Bonyhád.

* **Aussig-Teplitzer Eisenbahn.** Teplitz, den 18. Febr. 1871. In einer vor Kurzem in Prag abgehaltenen Verwaltungsraths-Konferenz der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft wurde eine abermalige Vermehrung der Kohlenwagen beschlossen; 200 Stück derselben werden schon im September d. J. geliefert sein, der Lieferung einer weiteren Anzahl wurde sich für das Jahr 1872 im Voraus versichert. Somit wird diese Bahn bis zum kommenden Herbst bereits 1200 eigene Kohlenwagen, d. i. ca. 150 Stück pr. Meile im Betriebe haben.

* **Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft.** Im Monat December 1870 betrug die Einnahme auf der Strecke Aachen-Hasselt: a) aus dem Personenverkehr 18 197 Frcs., b) aus dem Güterverkehr 87 772 Frcs., c) aus dem Kohlenverkauf 32 707 Frcs., zusammen 138 676 Frcs.

Personalnachrichten.

Hessische Ludwigsbahn. Am 15. d. Mts. feierte der Präsident des Verwaltungsrathes der Hessischen Ludwigsbahn Herr Dr. Parcus das 25jährige Jubiläum seiner Thätigkeit bei der Bahn. Vor 25 Jahren trat Herr Dr. Parcus als Sekretär in den Verwaltungsrath der damals concessionirten Hessischen Ludwigsbahn, zu einer Zeit, welche dem Unternehmen gerade nicht die günstigsten Aussichten eröffnete. Jetzt, da die Bahn im Deutschen Eisenbahnverkehr eine so hervorragende Stellung einnimmt, muss man sich der Schwierigkeiten erinnern, die ihr bei ihrem Inslebentreten entgegenstanden, jetzt muss man um so mehr die Verdienste eines Mannes anerkennen, der durch unermüdliche Thätigkeit, Energie und durch sein vorzügliches Organisationstalent, so viel dazu beigetragen hat, das Unternehmen prosperiren zu lassen. Das Jubiläum des Herrn Dr. Parcus wurde daher auch unter Theilnahme weitester Kreise in Mainz gefeiert, der Verwaltungsrath beschenkte den Jubilar mit einem silbernen Tafelaufsatz und Seitens der Beamten der Bahn wurde er durch einen silbernen Pokal erfreut. Ein Festmahl schloss die Jubiläumsfeier.

Ausland.

—r— **Egyptische Eisenbahnen.** Die neue Administration der Egyptischen Eisenbahn hat verschiedene Reformen eingeführt, welche zum Zwecke haben, die allgemeinen Kosten erheblich zu vermindern und die ganze Unternehmung in eine günstigere Finanzlage zu bringen. Nachstehende Zahlen dürften hierüber Aufschluss zu geben geeignet sein.

Das Brutto-Erträgniss der Egyptischen Bahnen ist auf wenigstens 1 100 000 Egypt. Lire veranschlagt. Die allgemeinen Kosten für das letzte Betriebsjahr beliefen sich auf 750 000 Lire; daher ergab sich eine Nettoeinnahme von 350 000 Lire.

Im laufenden Jahre sind die allgemeinen Kosten um 300 000 Lire vermindert worden, so dass sich die Netto-Einnahme auf 650 000 Egypt. Lire stellen wird, was eine Summe von 16 900 000 Frcs. gleichkommt. Nach Abzug von 400 000 Lire an Ausgaben, welche im Laufe des Betriebsjahres für Material gemacht wurden, ergiebt sich ein Netto-Ertrag von 250 000 Egypt. Lire = 6 500 000 Frcs.

t. **Die Irischen Eisenbahnen im Jahre 1870.** Die Gesammtlänge der Irischen Bahnen betrug am Schluss des vorigen Jahres 1975 Engl. Meilen, wovon 151 auf die Belfast and Northern Counties, 107 auf die Dublin, Wicklow and Wexford, 195 auf die Irish North Western, 437 auf die Great Southern and Western of Ireland, 426 auf die Midland Great Western of Ireland und 122 auf die Ulster Eisenbahngesellschaft kommen. Die gesammte Ausgabe für Bahnunterhaltung auf den Irischen Bahnen war im verflossenen Jahr 259 873 £, für Zugkraft 279 092 £, für Reparatur und Erneuerung der Personen- und Güterwagen 68 491 £, für sonstige Betriebsausgaben 233 369 £, für allgemeine Ausgaben 58 829 £, Steuern und Abgaben 53 337 £, Entschädigungen für Beschädigung von Personen 9245 £, desgl. für Beschädigung oder Verlust von Gütern 8938 £, Processkosten und parlamentarische Ausgaben 10 942 £, Unterhaltung der zu den Eisenbahnen gehörenden Dampfschiffe, Kanäle und Häfen 4203 £ und sonstige Unkosten 43 299 £. Die gesammten Betriebskosten beliefen sich demnach auf 1 029 618 £, oder 51 Procent der Brutto-Einnahme, welche 2 025 911 £ ausmachte. Das Betriebsmaterial bestand aus 466 Locomotiven, 1072 Personenwagen, 971 Gepäck- und Post-Wagen, 6835 Güterwagen verschiedener Art und 341 sonstigen Wagen. Das gesammte concessionirte Anlagekapital betrug 32 828 218 £, wovon 25 113 610 £ durch Aktien und 7 714 608 £ durch Anleihen aufgebracht werden dürfen. Es sind indessen in Wirklichkeit nur 20 644 129 £ in Aktien ausgegeben, darunter 206 825 £ mit Zinsgarantie und 5 650 302 £ als Prioritäts-Aktien. Es wurden im verflossenen Jahr auf den Irischen Bahnen 13 308 677 Passagiere befördert, abgesehen von 12 007 Abonnenten, ferner 355 818 Tons Normal- und Eilgüter und 798 964 Tons Produkte. Die Personenzüge legten 5 625 278, die Güterzüge 2 227 408 Engl. Meilen zurück. (Nach dem Engineering.)

t. **Die Schottischen Eisenbahnen im Jahre 1870.** Gegenwärtig hat Schottland im Ganzen 2379 Engl. Meilen Eisenbahnen. Während des verflossenen Jahres kostete die Unterhaltung dieser Bahnen 510 340 £, die Zugkraft 560 369 £, die Unterhaltung und Erneuerung der Personen- und Güterwagen 204 562 £, die sonstigen Betriebskosten 562 552 £, die allgemeinen Ausgaben und Verwaltungskosten 111 565 £, Steuern und Abgaben 95 229 £, ausserdem Staatsabgabe 39 872 £, Entschädigungen für beschädigte Personen 23 994 £, desgl. für beschädigte oder verlorene Güter 10 200 £, Processkosten und parlamentarische Kosten 257 612 £, Unterhaltung der zu den Eisenbahnen gehörenden Dampfschiffe, Kanäle und Häfen 56 500 £ und sonstige Nebenkosten 45 357 £. Die gesammten Betriebskosten beliefen sich demnach auf 2 246 152 £; die Einnahmen betrugen 4 564 849 £, also die Netto-Einnahme 2 318 742 £, so dass die Betriebskosten 49 Procent der Brutto-Einnahme ausmachten. Das Betriebsmaterial bestand aus 1211 Locomotiven, 2433 Personenwagen, 763 Gepäck- und Postwagen, 40386 Güter- und Viehwagen und 403 Wagen anderer Art. Die kleineren Schottischen Bahnen, welche verschiedenen kleinen Gesellschaften angehören, werden überall von den grösseren Gesellschaften betrieben, so dass das gesammte vorhandene Betriebsmaterial nur das Eigenthum der 7 grösseren Eisenbahngesellschaften ist. Es wurden im verflossenen Jahr auf den Schottischen Bahnen 2 872 705 Passagiere I. Kl., 2 403 764 Passagiere II. Kl. und 18 187 398 Passagiere III. Kl. befördert, abgesehen von 20 328 Abonnenten, ferner 2 041 300 Tons Normal- und Eilgüter und 7 597 152 Tons Producte. Die Personenzüge legten 8 186 652, die Güterzüge 11 097 887 Engl. Meilen zurück. (Nach dem Engineering.)

Technisches.

st. **Sicherheitsthürverschluss für Eisenbahnwaggons.** In England wurden schon mehrfache Versuche angestellt zur Verhinderung von Unglücksfällen das Oeffnen der Waggonthüren, so lange der Zug in Bewegung ist, unmöglich zu machen. Chrimes hat neuerdings eine einfache Anordnung entworfen, welche auch ziemlich billig durchzuführen ist, wo man auf eine solche Thürsicherung grossen Werth legt. Ein Bolzen reicht in das obere Querstück der zu verschliessenden Thüre und endet oberhalb der Dachpfoste in einen Bügel zur Aufnahme von zwei Schnurrollen. Beiderseits sind noch zwei solche Rollständer auf die gemeinschaftliche Platte angegossen. Zwei Schnüre gehen nun über und unter den Rollen über jeder Thür. Durch Häkchen werden die Schnüre mehrerer Waggons miteinander verbunden. Werden nun die Schnurenden einerseits am vordersten Wagen befestigt, so laufen die andern zum letzten in die Cabine des Zugführers. Zieht dieser die obere Schnur an, so werden die Bolzen sämmtlich aus den Thüren gehoben und letztere können nun geöffnet werden. Spannt man dagegen die untere Schnur dauernd an, so werden die Bolzen in Löcher der betreffenden Thüren niedergedrückt und es können dieselben erst bei der Umstellung der Spannungsgewichte der Schnüre wieder geöffnet werden. Schrägt man das Bolzenende unten ab, so kann eine etwa offen gebliebene Thür auch noch zugeschlagen werden, wenn für die andern die Verschlussvorrichtung herabgelassen ist.

(Zeitschrift des Oesterr. Ing.- u. Arch.-Vereins.)

Literatur.

Eisenbahn-Anzeiger 1871, No. 2, Februar. Verlag der Königlichen Geheimen Oberhofbuchdruckerei (R. v. Decker) in Berlin, im Coursbureau des Bundes-General-Postamts bearbeitet, enthält die Fahrpläne der Eisenbahnen in Deutschland und der Oesterreich-Ungarischen Monarchie mit den Anschlüssen der wichtigeren ausserdeutschen Eisenbahnrouten. Preis 7½ Sgr. Da jetzt innerhalb des Deutschen Bundesgebiets Aenderungen in den Eisenbahn-Fahrplänen nur mit dem 1. jeden Monats vorgenommen und rechtzeitig veröffentlicht werden sollen, so wird dem Publikum hierdurch die Sicherheit gewährt, dass die in dem Buche enthaltenen Fahrpläne, soweit dieselben Eisenbahnen in Deutschland betreffen — auch für den ganzen Monat, für welchen der Anzeiger ausgegeben wird, gültig bleiben. — Vom Eisenbahn-, Post- und Dampfschiff-Coursbuch wird im März No. 1 für 1871 erscheinen.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen. (* = ausserordentl. Gl.-Vers.)

21. März *Braunschweigische Eisenbahn-Gesellschaft zu Braunschweig. Zur Verhandlung und Beschlussnahme werden folgende Gegenstände kommen: 1) Erstattung des Berichts über die Prüfung des Rechnungs-Abschlusses für das Jahr 1869. 2) Bau der Bahnlinie von Braunschweig nach Hildesheim

resp. bis zur Landesgrenze. 3) Bau einer Anschlussbahn von Neuekrug an die Vienenburg-Clausthaler Bahn. 4) Bau einer die Stadt Einbeck mit der Hannoverschen resp. Braunschweigischen Südbahn an einem noch festzustellenden Anschlusspunkte verbindenden Bahn.

Submissionen.

Termin	Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
28. Febr. zu Villingen	Badische Staatsb.	3730 Schwellen und Hölzer	—
28. „ zu Altena	Berg.-Märkische E.	Hochbauten Siegen	—
1. März zu Osnabrück	Venlo-Hambg. B.	Erd- und Planirungsarbeiten bei Osnabrück	—
1. „ zu Münster	dieselbe	Hochbauten Appelhülsen	—
2. „ zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Eiserne Ueberbauten bei Fröndenberg	—
2. „ zu Hannover	Hannoversche E.	Wagenmaterialien	102
4. „ zu Erfurt	Thüringische E.	Personenwagen	102
4. März zu Elberfeld	Berg.-Märkische E.	Eiserne Brückenüberbauten Aachen-Welkenrädt	—
5. „ zu Lübeck	Lübeck-Büchener E.	Schienen und Schwellen	102
5. „ zu Köln	Rheinische E.	Materialien-Verkauf	—
7. „ zu Breslau	Oberschlesische E.	Erd- u. Maurer-Arbeiten	102
10. „ zu Prag	Prag-Duxer E.	Materialien	102
15. „ zu Nürnberg	Bayer. Staatsb.	Bahnhofs-Restaurations-Verpachtung in Eichstädt	—

Briefkasten.

Herrn H. T.: Der Sitz des Verwaltungsraths der Halle-Sorau-Gubener Eisenb.-Ges. ist während der Bauzeit in Berlin, nach erfolgter Betriebseröffnung der Bahn in Guben. — Theile neuer Bahnen werden in nächster Zeit eröffnet: von der Breslau-Warschauer Eisenb. (Verwaltungsrath in Berlin) und von der Hannover-Altenbekener Eisenb. (Verwaltungsrath in Hannover).

OFFICIELLER ANZEIGER.

Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft.

In Folge Beschlusses der heute abgehaltenen Generalversammlung der Aktionäre der **Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft** wird hiermit bekannt gegeben, dass die Superdividende pro 1870 auf 14 fl. per Aktie festgesetzt worden ist und mittelst des Coupons pro II. Semester 1870, vom **20. d. Mts.** ab bei dem Bankhause der Herren C. C. Cnopf & Sohn dahier in den Vormittagsstunden zwischen 9 und 12 Uhr erhoben werden kann.

Nürnberg, am 15. Februar 1871.

Das Direktorium der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft.

Ley. Maier.

Thüringische Eisenbahn.

Die Lieferung von

20 Stück vierrädrigen Personenwagen IV. Klasse

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Offerten sind mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung von Personenwagen“

versehen, bis zu dem auf

Sonnabend den 4. März d. J. Vormittags 10 Uhr

in unserem Geschäftslokale anberaumten Submissionstermine versiegelt und portofrei an uns einzureichen, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen.

Die Lieferungsbedingungen, von welchen ein unterschriftlich vollzogenes Exemplar den Offerten beigefügt sein muss, werden auf portofreie Requisition von unserem Sekretariate unentgeldlich abgegeben.

Erfurt, den 16. Februar 1871.

Die Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von:

394 Stück Wagenachsen,
394 Satz à 2 Stück schmiedeeiserne Speichenräder mit Puddelstahlbandagen,
604 Stück Tragfedern für Güterwagen,
60 Stück Tragfedern für Personenwagen I. und II. Klasse und
40 Stück Tragfedern für Personenwagen III. Klasse

im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von Wagen-Materialien“ zum Submissionstermine am **Donnerstag den 2. März c. Vormittags 10 Uhr** an den Ober-Maschinenmeister Schäffer hierselbst einzureichen.

Die Lieferungs-Bedingungen liegen bei demselben zur Einsicht aus und werden von ihm auch auf portofreie Briefe gegen Erstattung von 10 Sgr. per Exemplar mitgetheilt.

Hannover, am 17. Februar 1871.

Königliche Eisenbahn-Direktion.
Maybach.

Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

Lieferung von Schienen und Schwellen.

Die Lieferung von 2000 Stück Eisenbahnschienen und 4600 Stück kiefernen Eisenbahnschwellen soll im Wege öffentlicher Submission vergeben werden.

Schriftliche Offerten sind bis zum **5. März d. J. Mittags 12 Uhr** in unserm Verwaltungsbüreau auf dem Bahnhofe zu Lübeck versiegelt und mit der Aufschrift versehen, „Schienen- (resp. Schwellen-)Lieferung betreffend“ abzugeben.

Die Lieferungsbedingungen können daselbst eingesehen und auf portofreies Ersuchen abschriftlich entgegengenommen werden.

Lübeck, den 16. Februar 1871.

Die Direktion.

Oberschlesische Eisenbahn.

Die Ausführung von Erd- und Maurer-Arbeiten auf der Strecke der Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn vom Central-Bahnhofe bei Posen bis zur Warthe-Brücke, enthaltend:

94 900 Schachtruthen Boden
und 1684 Schachtruthen Mauerwerk

soll in einem Loose im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Dienstag den 7. März 1871 Vormittags 11 Uhr

im Central-Büreau unserer Abtheilung II hierselbst (am Oberschlesischen Bahnhofe No. 7 — Germania —) anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift: „Submission auf Erd- und Maurerarbeiten der Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn“, eingereicht sein müssen und in welchem dieselben in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Die Submissions-Bedingungen liegen im Abtheilungs-Büreau zu Posen, sowie im technischen Büreau unserer Abtheilung II hierselbst (am Oberschlesischen Bahnhofe No. 7) zur Einsicht aus und können von letzterem auch bezogen werden.

Breslau, den 14. Februar 1871.

Königliche Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn.

Prag-Duxer Eisenbahn.

Für den Bau der Prag-Duxer Eisenbahn werden nachstehend verzeichnete Materialien benöthigt:

Schienen	230 000	Zoll-Ctr.
Platten	8275	„ „
Laschen	8190	„ „
Laschenbolzen	3425	„ „
Hakennägel	5690	„ „
Weichenapparate	160	Stück
Gussherzstücke	160	Stück.

Die Lieferungsbedingnisse und Normalzeichnungen können im Büreau der Unterzeichneten eingesehen oder Kopien derselben über Verlangen zugesendet werden. Offerten, welche sowohl auf das Gesammtquantum als auch auf Theile desselben gestellt sein können, sind portofrei bis **10. März 1871** einzusenden an die Adresse: **Koncessionäre der Prag-Duxer Eisenbahn.** (Prag, Neustadt, breite Gasse 18.)

Prag, im Februar 1871.

Die Frequenz und Einnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Januar 1871.

Namen der Bahnen	Betriebslänge in Meilen 1871	Betriebslänge in Meilen 1870	Befördert wurden Personen 1871	Personen 1870	Centner Güter 1871	Centner Güter 1870	Einnahmen aus dem Personen- Gepäck-u. Eilgut-Verkehr Gulden	Einnahmen aus dem Güterverkehr Gulden	Einnahmen in Summa Gulden	Differenz gegen denselben Monat im Vorjahr Gulden	Einnahmen bis ultimo Januar Gulden	Differenz gegen das Vorjahr Gulden
Alföld-Fiumaner Eisenbahn [1]	41	14	43792	12989	407106	74141	35165	48604	83769	+65044	83769	+65044
Aussig-Teplitzer Eisenbahn [2]	$8^{1}/_{2}$	$3^{3}/_{4}$	16105	6963	2052893	2081697	10841	79294	90135	+16069	90135	+16069
Böhmische Nordbahn	19	19	24657	28040	549171	339309	12366	67984	80350	+22830	80350	+22830
Böhmische Westbahn	27	27	19448	18362	1454341	1302221	37340	194569	231909	+25057	231909	+25057
Buschtêhrader E. a. Bubna-Lana, Kralup-Kladno	$11_{,397}$	$11_{,397}$	24310	12939	1807497	1724599	8694	111564	120258	+5694	120258	+5694
Buschtêhrader E. b. Eger-Karlsbad [3]	$7_{,00}$	—	7855	—	234397	—	3901	17294	21195	—	21195	—
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn [4]	9	9	7216	7811	114088	56692	—	—	17733 [4]	+7253	—	—
Galizische Carl Ludwig-Bahn	70	$61_{,5}$	33617	33233	875784	546019	78887	556412	635299	+249728	635299	+249728
Graz-Köflacher Eisenbahn	$5_{,5}$	$5_{,5}$	6288	6268	543742	548692	3581	51811	55391	+90	55391	+90
a. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	$82_{,5}$	$82_{,5}$	129620	132685	5203775	5105690	229558	1356915	1586473	—124283	1586473	—124283
b. Mährisch-Schlesische Nordbahn [5]	$18_{,8}$	$11_{,8}$	16773	5363	339669	138446	16578	47746	64324	+36093	64324	+36093
Kaiser Franz-Josef-Bahn [6]	46	$35_{,5}$	41470	21520	447409	173156	50794	140070	190864	+130708	190864	+130708
Kaiserin-Elisabeth-Bahn	$79_{,35}$	$74_{,50}$	79827	72027	2081554	1680716	133489	497429	630918	+84020	630918	+84020
Kaschau-Oderberger Eisenbahn [7]	$17_{,5}$	4	8694	3128	388995	490862	9479	30118	39597	+13240	39597	+13240
Kronprinz Rudolfsbahn	$58_{,5}$	45	42368	33268	754840	411832	24475	74696	99171	+42839	99171	+42839
Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn	47	47	18668	20563	297446	205029	37553	106887	144440	—1050	144440	—1050
Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn	8	8	8874	5642	393646	346292	—	—	17733 [8]	+7253	—	—
Oesterr. Nordwestbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oesterr. Staatsbahn u. Brünn-Rossitzer E.	$207_{,5}$	$178_{,5}$	231817	193554	8385162	6335475	491822	2116041	2607863	+408404	2607863	+408404
Oesterr. Südbahn	260	260	262892	266069	4887698	4650409	458598	1736064	2194662	+263474	2194662	+263474
Ostrau-Friedlander E. [9]	$4_{,4}$	—	3321	—	77749	—	1690	12153	13843	—	13843	—
Pressburg-Tyrnauer Eisenbahn	$8_{,50}$	$8_{,50}$	3698	5444	66587	44331	4012	11201	15213	+3840	15213	+3840
Erste Siebenbürger Eisenbahn	$38_{,50}$	28	21597	14347	306100	157260	23493	70660	94153	+40959	94153	+40959
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	$31_{,5}$	$31_{,5}$	35871	33331	969957	727376	23556	156689	180245	+45533	180245	+45533
Theissbahn	$78_{,5}$	$78_{,5}$	60852	42259	1319280	696627	123399	322454	445853	+120128	445853	+120128
Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn	$11_{,5}$	$11_{,5}$	19928	17839	648923	502504	12953	64334	77287	+9122	77287	+9122
Ungarische Ostbahn [10]	20	—	10173	—	143768	—	13920	30313	44234	—	44234	—

[1] Csaba-Vásárhely am 16. Juli, Vásárhely-Szegedin am 16. November, Zombor-Essegg und Essegg-Villany am 20. December 1870 eröffnet.
[2] Dux-Komotau ($8^{1}/_{2}$ M.) eröffnet am 8. October 1870.
[3] Eröffnet am 19. September 1870.
[4] Vom 1. bis 21. Januar 1871.
[5] Nezamislitz-Olmütz-Sternberg ($7_{,01}$ M.) am 1. Juli 1870 eröffnet.
[6] Wien-Eggenburg ($10_{,4}$ M.) am 23. Juni 1870 eröffnet.
[7] Kaschau-Eperies (4 M.) am 1. September 1870 eröffnet.
[8] Vom 25. December 1870 bis 21. Januar 1871.
[9] Eröffnet am 1. Januar 1871.
[10] Grosswardein-Klausenburg eröffnet am 7. September 1870.

Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter.

a) Ueberzählige.

Grossherzogl. Badische Bahnen. Ende Januar 1871.

2 Wagenladungen Heu aus dem Wagen Hannover No. 7024 und No. 7200 auf Station Maxau ausgeladen und verkauft.

W 9727. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 172 Pfd.)
K 75. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 112 Pfd.)
P F 9311. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 96 Pfd.)
S D K 5417. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 45 Pfd.)
C B 10. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 85 Pfd.)
L 1719. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 13 Pfd.)
HF 5290. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 77 Pfd.)
S 3. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 37 Pfd.)
HB 1094. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 107 Pfd.)
H C 7687. 1 Verschlag (75 Pfd.)
C S 4661. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 123 Pfd.)
No. 1044. Fusskratzer (92 Pfd.)
R 676. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 122 Pfd.)
SD 1775. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 65 Pfd.)
W R. 5 Colli Guss (102 Pfd.)
F 411. 1 Fass Erz (17 Pfd.)
1 gusseiserne Säule (300 Pfd.)
V H C 1935. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 44 Pfd.)
No. 853. 1 leeres Fass (43 Pfd.)
H 106. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 34 Pfd.)
S K 7251. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 70 Pfd.)
△ J W 4952. 2 leere Fässer (144 Pfd.)
V G 6106. 1 Fass Salpeter (532 Pfd.)
M & C 647. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 300 Pfd.)
B 6. 1 Tönnchen Häringe (56 Pfd.)
1 Bund Stahl (55 Pfd.)
1 Stab Flacheisen (30 Pfd.)
E B C 3480. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 273 Pfd.)
G 3882. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 40 Pfd.)
M B 3223. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 70 Pfd.)
B S 105946, 105947, 10054. 3 Kisten (Inhalt unbekannt, 592 Pfd.)
} lagern in Mannheim.

M H B P 44016. / M H B P 35215. } 2 Eisenplatten (88 Pfd.) lagern in Jaxtfeld seit Anfang December.

H 89. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 47 Pfd.) lagert in Bruchsal.

C/B 2389. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 113 Pfd.) lagert in Pforzheim.

N S 2054. 1 grosser Ballen Strohbauschen [Eilgut] lagert in Mühlacker.

2 Säcke Kartoffeln lagern in Wilferdingen.

L N 1258, 1219, 1833. 3 Fässer Branntwein lagern in Wilferdingen.

S F 2012. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 130 Pfd.)
S V 23. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 270 Pfd.)
L 819. 1 Packet Cigarren (16 Pfd.)
Ponton-Colonne. 1 Kiste (Inhalt unbek., 88 Pfd.)
May-Wimpfheimer. 1 Bündel leere Säcke (55 Pfd.)
G D u. B 9. 1 leerer Korb (14 Pfd.)
J D 9053. 1 Ballen Schnur (51 Pfd.)
P 2. 1 Fässchen (Inhalt unbekannt, 55 Pfd.)
E W 1527. 1 Ballen (Inhalt unbek., 275 Pfd.)
C B O 1633. 1 Bund Stahl (120 Pfd.)
H V 2. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 178 Pfd.)
AE 2198. 1 Korb Liqueur (30 Pfd.)
C W 25521. 1 Kiste Käse (90 Pfd.)
L M 2216. 2 leere Fässer (325 Pfd.)
1 grün angestrichenes Kistchen (15 Pfd.)
1 gelb angestrichener Koffer (Inhalt unbekannt, (15 Pfd.)
S 1515. 1 Fass Soda (273 Pfd.)
T S 601. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 105 Pfd.)
1 Stange Kupfer (15 Pfd.)
L T S 6777. 1 Kiste (Inhalt unbek., 105 Pfd.)
G U 201 / B. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 125 Pfd.)
1 Stab Eisen (100 Pfd.)
N 513. 1 Kiste Eisenwaaren (105 Pfd.)
} lagern in Carlsruhe.

F L 60. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 147 Pfd.) lagert in Baden.

M B F 3422. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 197 Pfd.)
E 842. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 68 Pfd.)
F 2. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
} lagern in Freiburg.

1 Ballen Lattwerk (66 Pfd.)
2 leere Zuber (35 Pfd.)
M W 374. 1 Ballot Bücher (47 Pfd.)
1 Ballot leere Säcke (37 Pfd.)
4 leere Butterkübel (29 Pfd.)
4 Ringe Walzdraht (94 Pfd.)
1 Ballot leere Säcke (31 Pfd.)
A C 1/9, 13/14, 16/19, 25/27. 18 Colli Hausrath (1249 Pfd.)
1 Koffer Effecten (68 Pfd.)
K D 156. 1 leeres Bierfass (20 Pfd.)
Müller Genf. 1 Kiste (Inh. unbek., 116 Pfd.)
Poey. 1 Koffer (102 Pfd.)
L F 1705. 1 Sack Gyps (182 Pfd.)
F S S 1. 1 Kiste [Wein ?] (116 Pfd.)
HH 32. 1 Kiste Haselnüsse (16 Pfd.)
Z B. 1 Ballot leere Säcke (58 Pfd.)
A S 414. 1 Ballot Lederwaare (19 Pfd.)
L F 1238. 1 Ballot Stoffe (49 Pfd.)
1 Ballot Baumwollabfälle (60 Pfd.)
F 674. 1 Ballot Zwillich (58 Pfd.)
[Marke K] 136. 1 Kiste Spielwaaren (55 Pfd.)
A H 1. } G H 2. } 2 Koffer (Inhalt unbek., 41 Pfd.)
R K 3702. 1 Kiste Farben (32 Pfd.)
1 Bund leere Säcke (18 Pfd.)
5 Ballen Baumwolle
1 Kiste Hausrath } 1 Sack Hausrath } (108 Pfd.)
F S. 1 Sack Blechgeschirr (18 Pfd.)
B J & C 62. 1 Kiste Werkzeug (80 Pfd.)
J G Petit Fuchs Strassburg. 1 Sack Seegras (20 Pfd.)
W C 3416. 1 Kiste Maschinen (154 Pfd.)
VF 8639. 1 Kiste Hausrath (89 Pfd.)
N P 46. 1 Ballot Bettwerk (22 Pfd.)
} lagern in Basel.

J T 20. leere Säcke (14 Pfd.)
NR 49. Steingut (296 Pfd.)
} lagern in Säckingen.

R K 1101. 1 Korb Eisenwaaren (146 Pfd.) lagert in Lörrach.

1 Bund Bandeisen (84 Pfd.)
8 Colli Maschinentheile (15 Pfd.)
} lagern in Villingen.

1 Sack Salz (200 Pfd.) lagert in Waldshut.

T 796. 1 Fass Petroleum (325 Pfd.)
T 142. 1 Fass Petroleum (328 Pfd.)
T 592. 1 Fass Petroleum (332 Pfd.)
S 61. 1 Fass Petroleum (324 Pfd.)
[Marke S] 3333. 1 Fässchen (Inhalt unbekannt, 25 Pfd.)
} lagern in Constanz.

Bayerische Ostbahnen. 31. Januar 1871.

J 8155. 1 Ballen Kaffee (68 Pfd.) lagert in Ponholz.
Blum'sche Dampfmühle. 1 Pack leere Säcke (57 Pfd.) lagert in Passau.
[Marke WSX] 8785. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 25 Pfd.) lagert in München.
[Marke M] 8838. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 105 Pfd.) lagert in München.
[Marke MH] 2825. 1 Rolle (Inhalt unbekannt, 30 Pfd.) lagert in München.
G 1. 1 Koffer Kleider (64 Pfd.) lagert in Regensburg.
S S. 1 Stab Flacheisen (29 Pfd.) lagert in Nürnberg.
No. 8, 40. 2 leere Kisten (84 Pfd.) lagern in Nürnberg.
6 Tafeln Zinkblech (47 Pfd.) lagern in Nürnberg.
H 10. 1 Kiste Kocheinrichtung (47 Pfd.) lagert in Nürnberg.

Bebra-Hanauer und Hessische Nordbahn.

Ergebniss der Revision der diesseitigen Güterböden am 1. Februar.
1 runder Ofenrost (4 Pfd.) lagert in Cassel seit 9. December 1870.
G S 32. 1 Fass Petroleum (290 Pfd.) lagert in Cassel seit 1. Februar 1871.
J B 5. 1 leinene Wagendecke lagert in Carlshafen seit 23. December 1870.
„Förderstedt." 1 Wagendecke lagert in Carlshafen seit 20. Januar 1871.
E Türk Weimar. 1 Sack Gerste (105 Pfd.) auf der Strecke gefunden, Sack defect, lagert in Guxhagen.
1 Sack alte Kleider (45 Pfd.) lagert in Bebra seit 20. Januar 1871.
R 34 745. 1 Ballon Solaröl lagert in Fulda seit 30. November 1870.
W 6443. 1 leeres Fass (63 Pfd.) lagert in Gelnhausen seit 19. Januar 1871.

Bergisch-Märkische Eisenbahn. Januar 1871.

S 1422. 1 Ballen Cocosmasse (1107 Pfd.)
C E B 62. 1 Pack Pfannen (60 Pfd.)
} von der Schuppenrevision lagern in Döppersberg.

Z 273. 1 Säckchen Mehl (50 Pfd.)
WB 5222. 1 Ballen Leinen (87 Pfd.)
[Marke V] 1 Sack Mehl (200 Pfd.)
} von der Schuppenrevision lagern in Barmen.

J K W 4. 1 Korb Eisenwaaren (35 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Rittershausen.

5 5. 1 Sack Bohnen
S 54. 1 Ballen Kaffee
A B 1510. 1 Ballen Wolle
} von der Schuppenrevision lagern in Lennep.

E. 1 Block Blei (50 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Remscheid.

T G 443. 1 Kiste Feuerzeug (35 Pfd.)
W II. 1 Sack Kleie (142 Pfd.)
} von Minden lagern in Hagen.

J Mb 3. 1 Fass Petroleum (318 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Hagen.

H St. 12 Sack Weizen (1616 Pfd.)
W 1. 1 Ballen Watte (45 Pfd.)
C B 1524. 1 Fass Kraut (217 Pfd.)
} von der Schuppenrevision lagern in Witten.

M L 20. 1 Fass Petroleum (325 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Barop.

A L. 2 Paquete Papier (30 Pfd.)
N C 211. 1/4 Ohm Wein (105 Pfd.)
W B 46. 1 Ballen Nessel 160 Pfd.)
} von der Schuppenrevision lagern in Dortmund.

K 5. 1 Kübel Butter (22 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Holzwickede.

[Marke JH] 7248. 1 1/2 Ohm Wein
D 92. 1 Sack Mehl
} von der Schuppenrevision lagern in Soest.

B 6. 10 Paquete Papier (390 Pfd.) von der Schuppenrevision lagern in Iserlohn.
TR 8 34. 1 Fass Pflaumen (235 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Werdohl.
S C 3976. 1 Fass Wein (80 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Neviges.
W 2481. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Langendreer.

G H 1329. 1 Kiste Eisenwaaren (78 Pfd.)
M 60. 1 Fass Branntwein (218 Pfd.)
C 122. 1 Kiste Corinthen (63 Pfd.)
} von der Schuppenrevision lagern in Aachen, M.

Z B. 2 eiserne Achsen (246 Pfd.) von Düsseldorf lagern in Aachen, M.
D B 77. 1 Fass Eisenwaaren (684 Pfd.) von Neuss lagert in Aachen, M.

K 1435. 1 Paquet Papier (18 Pfd.)
W C 13740. 1 Fass Zucker (340 Pfd.)
} von der Schuppenrevision lagern in Aachen, M.

J L 6471. 1 Fass Harz (373 Pfd.) von Kreiensen lagert in Aachen, M.
S 4. 1 Beutel Hefe (41 Pfd.) von Crefeld lagert in Aachen, M.
F B 28, 26, 90. 3 Körbe Butter (364 Pfd.) von Düsseldorf lagern in Aachen, M.
L G 2732/3. 2 Ballen Leim (203 Pfd.) von Empel lagern in Geilenkirchen.
F M 508. 1 Paquet Papier von der Schuppenrevision lagert in Lindern.

M N 1746. 1 Nähmaschine
P M 16. 1 Ballen Abfall
P 7339. 1 Ballen Garn
G S S 2069. 1 Paquet Papier
[Marke DW] 1361. 1 Sack Flachs
[Marke] 5944 1/2. 1 Ballen Wollenwaaren
G R 1061. 1 Fass Oel
P T 10. 1 Fass Schwefel
} von der Schuppenrevision lagern in M. Gladbach.

F D 166. 1 Korb Gläser (18 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Viersen.

L 1452. 1 1/4 Ohm Wein
AR 9829. 1 1/8 Ohm Wein
A G 7933. 1 Paquet Papier
} von der Schuppenrevision lagern in Neuss.

W Z. 1 Ballen Wolle (368 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Hochdahl.

No. 5. 1 Sack Graupen (690 Pfd.)
F F 14 909. 1 Ballen Federn (62 Pfd.)
} von der Schuppenrevision lagern in Mülheim a/Rhein.

[Marke S] 2, 14, 18. 3 Ballen Kaffee
S R 211. 1 Fass Essig (44 Pfd.)
S H 488. 1 Fass Oel (347 Pfd.)
D M 5011. 1 Korb Droguen (45 Pfd.)
} von der Schuppenrevision lagern in Essen.

ϴ 5825. 1 Fass Eisenwaaren (1760 Pfd.) von der Schuppenrevision lagert in Oberhausen.

C C. 1 Korb Wein (76 Pfd.)
M 1/3. 3 Ballen Lohe (237 Pfd.)
P 3702. 1 Ballen Wollenwaaren (256 Pfd.)
} von der Schuppenrevision lagern in Ruhrort.

No. 2382. 1 Kiste Cigarren (53 Pfd.)
C S P 213. 1 Kiste Porcellan (96 Pfd.)
} von der Schuppenrevision lagern in Duisburg.

Verzeichniss

der im Monate Januar 1871 auf den **Braunschweigischen Eisenbahnstationen** überzählig vorgefundenen Güter.

C B. 1 Pack Blasebälge (10 Pfd.) lagert in der Güterexpedition Braunschweig.
S [Marke] A No. 180. 1 Wagendecke lagert in Vechelde.

1 Koppeleisen und 1 Handgriff, zu Eisenbahnwagen gehörend (21 Pfd.) lagern in Börssum.
40 Vorlegehölzer lagern in Börssum.
C 1434. 1 Ballot (54 Pfd.) lagert in Goslar.

Recapitulation

der im IV. Quartale 1870 auf den **Braunschweigischen** Eisenbahnstationen überzählig lagernden Güter.

Monat October.

K L 5864. 1 Sack Graupen (202 Pfd.) lagert in der Güterexpedition Braunschweig.
1 Colli Winkeleisen, 6½' lang (30 Pfd.) lagert in Wolfenbüttel.
H J 387. 1 Kiste lagert in Oschersleben.

Monat November.

1 braunlederner Koffer lagert in der Eilgutexpedition Braunschweig.
F W 447. 1 Fass Wein (83 Pfd.) lagert in der Güterexpedition Braunschweig.
1 Sopha von Korbgeflecht } lagern in Wolfenbüttel.
1 Colli Winkeleisen }
1 Sack Farbespähne (25 Pfd.) lagert in Helmstedt.
1 Privatdecklaken } lagern in Vienenburg.
1 aufgetrennter alter Hopfensack }
B 12. 1 kleines Decklaken, 24' lang 10' breit lagert in Salzgitter.

Monat December.

△ 865 und 867. 2 Ballen Saamen (100 resp. 73 Pfd.) lagern in der Güterexpedition Braunschweig.
T 14. 1 leere Kiste (14 Pfd.) lagert in Jerxheim.
◇ I 157. 1 Korb, verschiedene Eisenwaaren (125 Pfd.) lagert in Helmstedt.
1600. 1 Pack alte Säcke (59 Pfd.) lagert in Harzburg.
G G 620. 1 leere Kiste (16 Pfd.) } lagern in Kreiensen.
1 Stange Stahl (18 Pfd.) }
1 Messkette in Futteral } lagern in Holzminden.
1 Ladepritsche }

Grossherzogliche Friedrich-Franz-Eisenbahn.

Verzeichniss der lagernden Güter am 15. Februar 1871.

S M W 404. 1 Kiste (119 Pfd.) lagert in Neubrandenburg.
F Knicsch. 1 Bechkanne (5 Pfd.) lagert in Güstrow.
B. 1 Sack Grütze (53 Pfd.) lagert in Güstrow.
C▽S 4. 1 Kiste (54 Pfd.) lagert in Neubrandenburg.
R 7. 1 Kiste Bild (13 Pfd.) lagert in Schwerin.
C K S 3698. 1 Colli Papier (106 Pfd.) lagert in Schwerin.
W G 3430. 1 Korb Farbewaaren (57 Pfd.) fehlt in Schwerin.
J 3. 1 Packet Manufacturwaaren (59 Pfd.) lagert in Schwerin.
J C 2. 1 Sack Kreide (100 Pfd.) lagert in Schwerin.
No. 1. 1 Sack Säcke (24 Pfd.) lagert in Schwerin.
3 Vorhängebäume aus B. H. Wagen 206 lagern in Rostock.

Halle-Casseler Eisenbahn. Januar 1871.

ɵ 2249 oder 8115. 1 Pack Papier (158 Pfd.) beklebt Nordhausen-Berlin }
1 Kochofen (64 Pfd.) } lagern in Nordhausen.
1 Sack ord. Flachs (82 Pfd.) }
1 Ring Draht. }
No. 5478. 1 Ofentheil (1 Pfd.) }
1 Brecheisen lagert in Arenshausen.

Verzeichniss

der lagernden Güter auf den Stationen der **Hannoverschen Staatsbahnen** pro Januar 1871.

MN 2776. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 50 Pfd.) lagert in Hannover seit 4. Januar.
C B 1. 1 Privatdecke lagert in Harburg seit 7. Januar.
1 Kasten von Eisenblech mit Messinghahn (7½ Pfd.) lagert in Göttingen seit 11. Januar.
M 4. 1 Decktuch lagert in Bremen seit 11. Januar.
J 4 V 12 427. 1 Sack Kümmel (50 Pfd.) }
L. 1 eiserner Topf (19 Pfd.) } lagern in Minden bei der Schoppenrevision seit 30. Januar.
F W M 2888. 1 Korb Apotheker-Schachteln (56 Pfd.), bekl. Dinslaken/Mülheim a. d./R. }
MB 10 904. 1 Kiste Cigarren (110 Pfd.)
H 976. 1 leeres Fass (35 Pfd.) lagert in Harburg seit 20. Januar.
R. 1 Sack Obst (60 Pfd.) lagert in Bremen seit 9. Januar.
Ofener Dampfmühle. 2 Sack Mehl (405 Pfd.) lagern in Bremen seit 9. Januar.
1408. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 109 Pfd.) lagert in Hannover seit 24. Januar.
1 Stange Eisen (59 Pfd.) lagert in Lüneburg seit 24. Januar.
2852. 1 leeres Fass (90 Pfd.) }
W K 250. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 80 Pfd.) }
G K 489. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 51 Pfd.) } lagern in Hannover seit 25. Januar.
B. 1 Sack Heede (28 Pfd.) }
No. 3. 1 Fass Cement (33 Pfd.) }
T 120. 1 Fass Schlacken (35 Pfd.) }
1 Parthie Oelkuchen lagert in Minden seit 25. Januar.
Oettingen. 1 Decktuch lagert in Hannover seit 27. December.
(M) 8996. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 392 Pfd.) lagert in Nordhausen seit 27. Januar.
Mittendorf Wolfshagen. 1 Decke }
S. 1 Colli, 2 lange Gasrohre } lagern in Minden seit 16. December.
M C 7. 1 Sack Kartoffeln (194 Pfd.) }
1 Tornister
M R 21. 1 Kiste Zink (334 Pfd.) }
M R 1. 1 Pack Zink } (193 Pfd.) }
H K 1. 1 Pack Zink } }
AH 1797. 1 Kiste Wein (138 Pfd.) } lagern in Osnabrück seit 14. Januar.
H 102/3. 2 Ballen Flachs (560 Pfd.) }
G A 1446. 1 Korb Eisenwaaren (137 Pfd.) }
W. 9 Colli Eisentheile (20 Pfd.) }
S L. 1 Colli Maschinentheil (8 Pfd.) }
H P. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 105 Pfd.) lagert in Minden seit 16. Januar.

Köln-Mindener Eisenbahn. Januar 1871.

L J S. 3 Stäbe Flacheisen (46 Pfd.) } lagern in Alten-Essen seit 1. Januar.
1 Stab Flacheisen (22 Pfd.) }
1 Pack Holzschuhe (29 Pfd.) }
E V M. 1 Pack Säcke (46 Pfd.) }
1 Tafel Eisenblech (10 Pfd.) }
S 1/3. 3 leere Tonnen (37 Pfd.) } lagern in Herford s. 3. Januar.
4 Gartenstühle (40 Pfd.) }
1 Stange Gussstahl (102 Pfd.) }
3 leere Körbe (214 Pfd.) }
Adr. O. 1 Sack Mehl (202 Pfd.) lagert in Haiger seit 3. Januar.
S C 11. 1 Kiste mit Zollblei Lindau (75 Pfd.) }
C K 407. 1 Kiste Papier (303 Pfd.) } lagern in Emmerich seit 4. Januar.
Gebr. Stebe. 1 Pack leere Körbe (38 Pfd.) }
F C 1795. 1 Kiste Bandwaare (360 Pfd.) }
B C 182. 1 Kiste Seife (36 Pfd.) lagert in Essen seit 4. Januar.
T G 2. 1 Ballen Bücher (35 Pfd.) lagert in Emmerich seit 6. Januar.
G A 2508. 1 Ballen baumw. Waaren (102 Pfd.) lagert in Hamm.
G R 2965. 1 Kiste Kurzwaaren (60 Pfd.) }
G F 11 729. 1 Kiste Kurzwaaren (32 Pfd.) } lagern in Wetzlar seit 6. Januar.
G E 11 940. 1 Kiste Kurzwaaren (42½ Pfd.) }
P O 2220. 1 Fass Bier (340 Pfd.) lagert in Deutz seit 7. Januar.
No. 9. 1 Privatdecke lagert in Dortmund seit 8. Januar.
B R 113. 1 leere Kiste (48 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 9. Januar.
J A H 6048. 1 Ballen Wollentuch (62 Pfd.) } lagern in Emmerich seit 10. Januar.
J W 5664. 1 Ballen Kastanien (137 Pfd.) }
S 1/3. 3 Ballen Kaffee (373 Pfd.) lagern in Deutzerfeld s. 12. Januar.
D 16 080. 1 Fass Ocker (200 Pfd.) }
D 16 090/1. 2 Kisten Pfeffer und Kreide (66 Pfd.) } lagern in Dülmen seit 12. Januar.
D 16 092. 1 Korb mit 5 Pack Weyrauch und Farben (72 Pfd.) }
D 16 093. 1 Ballen Holzschienen (26 Pfd.) }
33 127/8. 2 Fässer Liqueur (103 Pfd.) lagern in Emmerich seit 13. Januar.
S W 20/5. 6 leere Fässer (340 Pfd.) lagern in Emmerich s. 13. Januar.
1 leere Kiste (170 Pfd.) }
M H. 3 Pack Kuchenpfannen (150 Pfd.) } lagern in Oberhausen seit 13. Januar.
D 58. 1 Korb Eisenwaaren (83 Pfd.) }
52 Ringe Draht (1190 Pfd.) }
K K 27 252. 1 Sack Erbsen (100 Pfd.) lagert in Deutz seit 13. Januar.
C B 1906. 1 Kiste Stearinlichte (109 Pfd.) lagert in Betzdorf seit 13. Januar.
T 4. 1 Kiste Kleider (39 Pfd.) lagert in Hamm, Gepäckexpedition seit 15. Januar.
W 770. 1 Kiste Maschinentheile (372 Pfd.) lagert in Deutz seit 15. Januar.
B S 6283. 1 Fass Branntwein (163 Pfd.) lagert in Borbeck seit 16. Januar.
L R 833. 1 Korb Eisenwaaren (133 Pfd.) lagert in Siegburg seit 16. Januar.
S 281. 1 Ballen Manufacturwaaren (51 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 17. Januar.
F H 8. 1 Fass weisser Wein (59 Pfd.) lagert in Hamm s. 18. Januar.
▽B 2363/4. 2 Kisten Feuerzeug (308 Pfd.) lagern in Wissen seit 18. Januar.
T 16. 1 Korb Hefe (50 Pfd.) lagert in Ruhrort, Hf. seit 18. Januar.
S 336. ½ Ohm Essig (166 Pfd.) lagert in Minden seit 18. Januar.
MB 10 904. 1 Kiste Liqueur (110 Pfd.) lagert in Minden s. 18. Januar.
C K 841. 1 Korb Eisenwaaren (160 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 19. Januar.
C S. 2 Colli Eisenguss (10 Pfd.) lagern in Empel seit 20. Januar.
M. 1 Korb Fische (108 Pfd.) lagert in Deutz s. 20. Januar. (Verkauft.)
ɵ 52. 1 Fass Eisenwaaren (113 Pfd.) lagert in Altenessen seit 21. Januar.

B R 3980. 1 Nähmaschine (92 Pfd.)
1 Theil Möbelbrett (1 Pfd.)
} lagern in Ruhrort, Hf. seit 22. Januar.

S 422. 3 Säcke Mehl (607 Pfd.)
G 327. 1 Ballen Leim (127 Pfd.)
} lagern in Betzdorf seit 22. Januar.

J F 4. 1 Korb Butter (64 Pfd.) lagert in Deutz seit 22. Januar.
A S 982. 1 Ballen baumwollene Waaren (69 Pfd.) lagert in Wesel seit 22. Januar.
K S B 400. 1 Kiste, 30 Stück schw. und bl. Leinen (625 Pfd.) lagert in Wesel seit 22. Januar.
P B 551, 20477. 1 Sack Bohnen (200 Pfd.) lagert in Deutz seit 23. Januar.

H [Zeichen] R 2058. 1 Kiste Cigarrettes (265 Pfd.) lagert in Emmerich seit 23. Januar.
D H 3449, 2189. 2 leere Kisten (19 Pfd.) lagern in Deutz s. 23. Januar.
C H 127. 1 Ballen Kaffee (127 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 24. Januar.
J Z 6545. 1 Kiste baumwollene Handschuhe (285 Pfd.) lagert in Emmerich seit 25. Januar.
E T 718. 1 Kiste Papierhülsen (12 Pfd.) lagert in Ruhrort, Hf. seit 25. Januar.
F A 7345. 1 Ballen wollenes Garn (26 Pfd.) lagert in Emmerich seit 25. Januar.

O B 1841. 1 Ballen Leinengarn (220 Pfd.)
M S 5. 1 Ballen wollene Waaren (56 Pfd.)
H 36. 1 Fass Branntwein (168 Pfd.)
C P 705. 1 Korb Blechwaaren (20 Pfd.)
1 Pack Ringe (36 Pfd.)
1 Fass Sauerkraut (92 Pfd.) [verkauft]
C F 521. 1 Ballen Leinen (76 Pfd.)
R 660/1. 2 Ballen Seilerwaaren (170 Pfd.)
} lagern in Deutz seit 25. Januar.

2 Körbe Springfedern (635 Pfd.)
S K 2348. 1 Fass Gummi Arabikum (35 Pfd.)
A D 2479. 1 Kiste, 6 Ventile (38 Pfd.)
T D 544. 1 Kiste Regenschirme (20 Pfd.)
[Zeichen]
W R 5813. 1 Sack Körke (15 Pfd.)
C F E 566. 1 Korb Eisenwaaren (148 Pfd.)
1 Sack Erz (60 Pfd.)
J F L 43. 1 Kiste Sägenblätter (223 Pfd.)
E V 21. 1 Packet Papier (80 Pfd.)
L M 19. 1 Ballen Tuch (19 Pfd.)
×. 1 Ballen baumwollene Abfälle (218 Pfd.)
L M 1418. 1 Kiste leere Schirmkasten (57 Pfd.)
R 45. 1 Ballen Säcke (138 Pfd.)
L C 386. 1 Bürde Stahl (65 Pfd.)
G T 19. 1 Fass Sauerkraut (166 Pfd.) [verkauft]
J T 12 030. 1 Kiste Conditorwaaren (172 Pfd.)
R T 8. 1 Kiste zinnerne Blechkasten (160 Pfd.)
F L 5357. 1 Kiste leere Kisten (115 Pfd.)
} lagern in Deutz seit 25. Januar.

F 288. 1 Bürde Stahl (30 Pfd.) lagert in Gelsenkirchen seit 26. Januar.

F H 6. 1 Ballen Bücher (30 Pfd.)
C B 3. 1 Ballen Bücher (104 Pfd.)
C H 13. 1 Ballen Bücher (67 Pfd.)
} lagern in Deutz seit 26. Januar.

S 603, 606, 597. 3 Kisten Bandwaaren (132 Pfd.)
W 2257. 1 Kiste Messer und Gabeln (95 Pfd.)
H G 2199. 1 Kiste Kniebänder (43 Pfd.)
} lagern in Giessen seit 26. Januar.

[Zeichen] L. 1 Sack Kaffee (127 Pfd.)
K. 46 Ofenrohre (688 Pfd.)
P 4. 1 Kiste Zinkblech (347 Pfd.)
E P C 1190/1. 2 Kisten mit Zollblei Emmerich (662 Pfd.)
} lagern in Deutz seit 29. Januar.

Neumühle. 1 Sack Mehl (202 Pfd.) lagert in Dillenburg s. 29. Januar
1 Ballen Leinen (24 Pfd.) lagert in Düsseldorf seit 30. Januar.
A & B 5053. 1 Ballen Wolle (1060 Pfd.) lagert in Rehme s. 30. Januar.
J R 248. 1 Fass Ocker (745 Pfd.) lagert in Rehme seit 30. Januar.
R 212. 1 Kiste mit Zollblei (280 Pfd.) lagert in Betzdorf seit 30. Jan.
C A W 4. 1 Kiste Käse (197 Pfd.) lagert in Wetzlar seit 30. Januar.
J K 1. 1 Kiste Rothwein mit Siegel W K am Spunde (90 Pfd.) lagert in Ruhrort seit 31. Januar.
C B S 56514. 1 leerer Korb (10 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 31. Januar.
MR 464. 1 leere Kiste (20 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 31. Januar.

M P 1, G S 5, K M 9040. 1 Kiste Bettzeug (152 Pfd.)
C H 93. 1 leerer Korb (5 Pfd.)
G R 690. 1 Pack Papier (67 Pfd.)
G H 1. ¼ leerer Ohm (30 Pfd.)
G H 1. 1 Ballen Kaffee (128 Pfd.)
N S 12523. 1 Kiste Korbwaaren (104 Pfd.)
D & C. 1 Sack Haare (125 Pfd.)
F R 813. 1 Kiste Papier (171 Pfd.)
[Zeichen] 1 leeres Oelfass (72 Pfd.)
} lagern in Deutzerfeld seit 31. Januar.

1 Sack Aepfel (39 Pfd.) lagert in Dortmund seit 31. Januar.
50 Bund Besen lagern in Oberhausen seit 31. Januar.

S 2. 1 leeres Fass [in einer Kiste] (45 Pfd.)
HR 7. 1 leere Kiste (60 Pfd.)
H R N Cöln 470. 1 Kiste Schlosserwerkzeug (30 Pfd.)
V B B 68. 1 leeres Fass (30 Pfd.)
N P 52. 1 Pack leere Säcke (92 Pfd.)
1 Sack Kleider und Hausgeräthe und 1 Gewerbeschein für F. W. Lehrmann in Colberg (47 Pfd.)
1 Eisentheil (13 Pfd.)
H 663. 1 Kiste Unterjacken und Hosenträger mit Etiquetten B R & C (152 Pfd.)
△ / R. 1 trockene Haut (19 Pfd.)
P E [undeutlich]. 1 Ballen baumwoll. Waaren (57 Pfd.)
} lagern in Deutz seit 31. Januar.

Wegen der noch herrenlosen Güter aus früheren Monaten siehe die Verzeichnisse derselben.

Leipzig-Dresdner Eisenbahn. Januar 1871.

J S C 807. 1 Kiste (29 Pfd.) von Cottbus lagert in Riesa.

L W M 5061. 1 Kiste (86 Pfd.)
1687 u. 88. 2 Kisten (107 Pfd.)
J C B 607. 1 Ballen (88 Pfd.)
1 Päckchen Draht (2 Pfd.)
4 Stäbe □Eisen
1 Stab Flacheisen
} lagern in Grossenhain.

[Zeichen] 50. 1 Kiste
M K 221. 1 Kiste
F W A. 1 Sack Betten
C H B 286. 1 Fass
F N 1062. 1 Ballen
M S 243. 1 Kiste
T K 295. 1 Kiste
B 7030. 1 Sack
L G K 1. 1 Packt Schiefertafeln
} lagern in Dresden.

1 kleine Kiste mit eisernen Handhaben [Gep.-Schein No. 177 Weissenfels-Leipzig] (75 Pfd.)
1 Koffer [Gep.-Schein Dresden-Leipzig] (50 Pfd.)
1 Packet, bestehend aus 4 Betttheilen (30 Pfd.)
G [Zeichen] 37. 1 Kiste (17 Pfd.)
} lagern in Leipzig.

Verzeichniss

der auf den Stationen der **Magdeburg-Halberstädter** und **Magdeburg-Wittenberge'schen Eisenbahn** im Monat Januar cr. überzähligen Güter.

B C 28. 1 Eisenplatte (10 Pfd.) lagert in der Güterexpedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 2. Januar 1871.
J S 209. 1 Bürde Leder (2 Ctr. 9 Pfd.) lagert in der Güterexpedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 3. Januar 1871.
F J 21 252/3. 2 Kisten (Inhalt unbekannt, 3 Ctr. 44 Pfd.) lagern in der Güterexpedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 7. Januar 1871.
W 3600. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, (1 Ctr. 18 Pfd.) lagert in der Güterexpedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 7. Januar 1871.
L S 13. 1 Pack Eisendrath (6 Ctr.) lagert in der Güterexpedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
K 6496/8. 3 Fässer Eisenwaaren (30 Ctr. 62 Pfd.) lagern in der Güterexpedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
B 1. 1 Plan lagert in der Güterexpedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 20. Januar 1871.
I. 80 Tafeln Zinkblech (1 Ctr. 8 Pfd.) lagern in der Güterexpedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
W J S 8960. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 2 Ctr. 39 Pfd.) lagert in der Güterexpedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 31. Januar 1871.
F M. 1 Kiste Kleider (15 Pfd.) bei der Bodenrevision lagert in Hadmersleben seit 6. Januar 1871.
Gebr. Behr 2175. 1 leeres Fass lagert in Oschersleben seit 14. Januar 1871.
B 4146. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 37 Pfd.) lagert in Oschersleben seit 30. Januar 1871.
E W 203. 1 Kiste Porterbier (64 Pfd.) lagert in Halberstadt, Eilgut-expedition.
Gebr. Moshacke. 1 Pack Säcke (81 Pfd.) lagert in der Güterexpedition Halberstadt seit 13. Januar 1871.
O O. 1 Stange Stahl (45 Pfd.) lagert in Stassfurt seit 31. Januar 1871.

G P 6201 I. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 3 Ctr. 16 Pfd.)
G P 6201 II. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 1 Ctr. 4 Pfd.)
G P 5773 III. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 2 Ctr. 68 Pfd.)
G P 5773 II. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 3 Ctr. 4 Pfd.)
G P 5773 IV. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 10 Pfd.)
G P 5773 I. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 3 Ctr. 40 Pfd.)
} lagern in der Güterexpedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 10. Januar 1871.

H R 10. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 3 Ctr. 50 Pfd.)
AF 2430. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 1 Ctr. 43 Pfd.)
Monsieur Etoil im 49. Regmt. 1 Pack (Inhalt unbekannt, 17 Pfd.)
} lagern in der Eilgutexpedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 2. Januar 1871.

F S 547. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 51 Pfd.) lagert in der Güterexpedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 17. Januar 1871.

16/35. 20 Säcke Kaffee (25 Ctr. 6 Pfd.)
MH 13/6. 4 Rungen
No. 14. 1 Kette
R. 60 Stück Packleinen (13 Ctr. 89 Pfd.)
B 2542/4. 3 Kisten Cigarren (3 Ctr. 91 Pfd.)
Vc 3142/5. 4 Ballen Tabak (5 Ctr. 60 Pfd.)
G C 615/20. 6 Kisten (Inhalt unbekannt, 12 Ctr. 52 Pfd.)
G K 4. 1 Koffer (Inh. unbek., 1 Ctr. 91 Pfd.)
} lagern in der Güterexpedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 30. Januar 1871.

Richter & Bölke Quedlinburg. 2 Pack Säcke (1 Ctr. 85 Pfd.) lagern in der Güterexpedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 31. Januar 1871.

Hermann Jacoby Berlin. 1 Pack Säcke (99 Pfd.) lagert in der Güterexpedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 31. Januar 1871.

B L 10/28. 19 Ballen Leder (13 Ctr. 80 Pfd.)
ZK 6440. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 2 Ctr. 50 Pfd.)
6443. 1 Kiste (Inhalt unbek., 2 Ctr. 3 Pfd.)
HF 236. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 1 Ctr. 7 Pfd.)
R K 9. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 1 Ctr. 43 Pfd.)
G E 1271. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 32 Pfd.)
T R 759. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 95 Pfd.)
L F 1/4. 4 Pack Säcke (2 Ctr. 49 Pfd.)
F R 8100. 1 Kiste (Inhalt unbek., 1 Ctr. 91 Pfd.)
} lagern in der Güterexpedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 31. Januar 1871.

Main-Neckar-Bahn.

Verzeichniss der überzählig lagernden Güter am 1. Februar 1871.

Frankfurt:

J C R 182. 1 leeres Fass (48 Pfd.).
H Z 49. 1 Ballot (60 Pfd.).
A S G 1047. 1 Colli Holzwaaren (21 Pfd.).
G E 3. 1 Korb (42 Pfd.).
R P 50. 1 Kiste (91 Pfd.).
A W 656. 1 Fass Leder (32 Pfd.).
N M 4182. 1 Kiste (2 Ctr. 90 Pfd.).
B II. 1 Bündel Kleider (75 Pfd.).
No. 1234. 1 Korb (84 Pfd.).
R S 417. 1 Ballot (26 Pfd.).
J S M 1308. 1 Ballot (34 Pfd.).
W H 8205. 1 Ballot (1 Ctr. 69 Pfd.).
Rosenfelder. 1 Pack Säcke (64 Pfd.).
J W 5. 1 leeres Fass
2 leere Körbe } (38 Pfd.).
S 2694. 1 Kiste (1 Ctr. 22 Pfd.).
T R 1129. 1 leeres Fass (20 Pfd.).
J G 215. 1 leeres Fass (18 Pfd.).
H H 557. 1 leere Kiste (86 Pfd.).
S J M H B 1316. 1 leeres Ballot (91 Pfd.).
A B 1572. 1 leeres Ballot (75 Pfd.).
G S 7486. 1 leeres Fass (4 Ctr. 33 Pfd.).
E B G 3. 1 leere Kiste (1 Ctr. 39 Pfd.).

Nassauische Eisenbahn. Am 1. Februar 1871.

1 Kiste Kleider (56 Pfd.) lagert in Wiesbaden seit 6. Januar.
2 Kisten Lazareth-Gegenstände (85 Pfd.) ab Rüdesheim lagern in Wiesbaden seit 1. October.
2 Pistolenholfter lagern in Wiesbaden seit October.
1 Reisetasche Kleider (10 Pfd.) ab Coblenz lagert in Wiesbaden seit 1. October.
1 Baschlik lagert in Eltville seit Juli.
B 26. 1 Kiste Kleider (288 Pfd.) ab Bingerbrück lagert in Rüdesheim seit November.
1 Kinderstuhlgestell lagert in Lahnstein seit October.
1 Stosskarren lagert in Lahnstein seit November.
F S S 543. 1 Kiste Zeitschriften (22 Pfd.) lagert in Diez seit Juli.
1 Stange Stahl, 2 Leinen und 2 Ketten, à 33' lang (55 u. 65 Pfd.) lagern in Wetzlar.

Kgl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

1. Februar 1871.

1 Stange □Eisen 5/8" stark, 22½' lang (57 Pfd.)
1 zerbrochene Trenirungs-Abweichungs-Röhre
} auf der Strecke gefunden lagern in Guben.
2 Kupferröhren lagern in Sorau seit December v. J.
2 Bund Sturzblech (200 Pfd.) lagern in Lauban seit Januar cr.

Niederschlesische Zweigbahn. Ende Januar 1871.

1 schwarzer mit Messing beschlagener Handkoffer Gepäck (17 Pfd.) lagert in Hansdorf.
1 grauer Leinwandballen Papierschnitzel und Lumpen lagert in Hansdorf.

Oberschlesische Eisenbahn. Januar 1871.

1 Sturzblech (50 Pfd.).
1 Colli eiserne Pflugschaar (8 Pfd.).
E G W 2484. 1 Pack Gummiwaaren (55 Pfd.).
8 Stück Unterlagsplatten (10 Pfd.).
1 eiserner Pflugschaar.
F O W. 1 Schachtel (Inhalt unbekannt, 20 Pfd.).
4 Stück blecherne Ofenröhrtheile (78 Pfd.).
A W 1180. 1 Ballen [anscheinend Leder] (1 Ctr. 40 Pfd.).

Thüringische Eisenbahn.

Verzeichniss der überzähligen Güter aus Monat Januar 1871.

3 Plombirleinen ab Rittershausen lagern in Leipzig seit 5. Januar 71.
E W Garforth. 1 Packt Säcke (41 Pfd.) ab Bebra lagert in Leipzig seit 9. Januar 1871.
S 3. 1 Kiste (257 Pfd.) [Eilgut] lagert in Leipzig seit 3. Januar 1871.
P B 142. 1 Kiste (142 Pfd.)
JS 2188. 1 Kiste (41 Pfd.)
Z 3218. 1 Kübel Butter (64 Pfd.)
C S 2108. 1 Kiste (40 Pfd.)
S C 3924. 1 Ballen (135 Pfd.)
F H 727. 1 Ring Draht in Papier (26 Pfd.)
2 Säcke Pferdedecken (93 Pfd.)
} lagern in Leipzig seit Januar 1871.
1 kleine Eisenbahnschiene (71 Pfd.) lagert in Dürrenberg seit 23. Januar 1871.
H B 6. 1 leere Kiste (59 Pfd.) [Eilgut] lagert in Halle s. 3. Januar 71.
AB 4. 1 rother Holzkoffer (56 Pfd.) ab Halle lagert in Naumburg seit 22. Januar 1871.
No. 198. 1 Ballen Tabak (491 Pfd.) ab Erfurt lagert in Apolda seit 23. Januar 1871.
L K 100. 1 Koffer Kleider (32 Pfd.) ab Gotha lagert in Erfurt seit 31. Januar 1871.
1 Parthie Reis in einem Wagen vorgefunden (25 Pfd.) ab Leinefelde lagert in Mühlhausen seit 22. Januar 1871.
1 Ochsenhaut lagert in Eisenach seit 10. Januar 1871.
C 10. 1 Kiste Kaffee (276 Pfd.) ab Magdeburg lagert in Eisenach seit 9. Januar 1871.
A R. 1 Fass Petroleum ab Weissenfels lagert in Eisenach seit 16. Januar 1871.

Wegen der früheren überzähligen Güter cfr. die Verzeichnisse der vorigen Monate.

Erfurt, den 16. Februar 1871.

Die Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Werra-Eisenbahn. Monat Januar 1871.

M 1. 1 gusseiserne Platte (9½ Pfd.) lagert in Salzungen seit 22. Januar 1871.
1 Sack Säcke (71 Pfd.) lagert in Salzungen seit 30. Januar 1871.
H 5. 1 Ofentheil (13 Pfd.)
G S 281. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 38 Pfd.)
G C 2544. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 30 Pfd.)
JS 6. 1 Sack Schachteln (11 Pfd.)
K. 2 Gusstheile (31 Pfd.)
N S 115. 1 Kiste (147 Pfd.)
WM & S 7390. 1 Ballot [Eilgut] (37 Pfd.) Elberfeld-Lichtenfels bezettelt
} lagern in Lichtenfels seit Ende Januar 1871.

Wegen der früheren überzähligen Güter cfr. die Verzeichnisse der vorigen Monate.

Erfurt, den 9. Februar 1871.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Westfälische Eisenbahn. Monat Januar 1871.

HB 2685. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 13 Pfd.) lagert in Emden seit 19. December 1870.
W H 218, 225. 2 Bund Kupferdrath (148 Pfd.) lagern in Emden seit 1. Januar 1871.
K W 823. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 61 Pfd.) lagert in Emden seit 10. Januar 1871.
2 Säcke Hafer (auf der Strecke gefunden) lagern in Leer seit 6. December 1870.
Wiehrath 2. 1 Sack Lumpen (348 Pfd.) lagert in Leer seit 12. November 1870.
R H 1014. 1 Fass (302 Pfd.) lagert in Leer seit 23. November 1870.
W B 64. 1 Ballen Lumpen (150 Pfd.) lagert in Leer s. 21. Januar 1871.
G S 1776. 1 Ballen Lumpen (70 Pfd.) lagert in Leer s. 30. Januar 1871.
H Botzen. 2 Pack leere Säcke (146 Pfd.) lagern in Leer seit 30. Januar 1871.

O B 1853. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Rheine seit 19. November 1870.
St [Zeichen] S 4059. 1 Fass Stärke (118 Pfd.) lagert in Rheine seit 23. November 1870.
No. 1, 2, 60. 3 leere Kübel (27 Pfd.) lagern in Rheine seit 26. November 1870.
J R 1285. 1 Fass Wein (91 Pfd.) lagert in Rheine s 9. December 70.
H Engel. 1 Fass Wein (93 Pfd.) lagert in Rheine s. 12. December 70.
H K 1844. 1 leere Kaue (55 Pfd.) lagert in Rheine seit 5. Januar 1871.
W O 3793. 1 Kiste Glas (53 Pfd.) lagert in Rheine.
1 eiserne Trommel (11 Pfd.) lagert in Rheine.
R K 2760. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 47 Pfd.) lagert in Emsdetten seit 26. Januar 1871.
G T B 12. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 30 Pfd.)
P S 1506. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 58 Pfd.)
A B B 2624. 1 Fass (Inhalt unbek., 495 Pfd.)
H H S 3458. 1 Fass Oel (362 Pfd.)
H 3221. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 45 Pfd.)
C F 272. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 55 Pfd.)
} lagern in Minden seit 26. Januar 1871.
1 leinene Decke lagert in Hamm seit 20. October 1870.
W 811. 1 Ballen Leinen (103 Pfd.) lagert in Hamm seit 18. December 1870.
B 837. 1 Ballen Leinen (45 Pfd.) lagert in Hamm seit 30. December 1870.
C F 8. 1 Kiste Kleider (163 Pfd.) lagert in Hamm s. 17. Januar 1871.
1 Pack Strohpapier (120 Pfd.) auf der Strecke gefunden lagert in Lippstadt seit 9. December 1870.
[Zeichen] 4. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 112 Pfd.) lagert in Lippstadt seit 16. Januar 1871.
F G 1. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 61 Pfd.) lagert in Lippstadt.
1 eiserne Platte, 8′ 11½″ lang, 1′ breit (46 Pfd.) [gefunden] lagert in Salzkotten seit 17. September 1870.
R H 281/2.
M 209/11.
V 422.
} 5 Bürden Stahl (350 Pfd.) lagern in Paderborn seit 25. Januar 1871.
D St 160. 1 Kiste Eisenwaaren (128 Pfd.) lagert in Altenbeken seit 9. September 1870.
1 neue Bandage (gefunden) lagert in Driburg.
Halbgecht. 1 Sack Graupen (179 Pfd.) lagert in Höxter seit 6. December 1870.
1 Bufferstange lagert in Warburg seit 22. November 1870.
R G 7 Soest. 1 Kuchenpfanne lagert in Warburg seit 20. Januar 1871.
K D. 1 Korb (Inhalt unbekannt) lagert in Warburg seit 15. October 1870.

K. Württembergische Staatsbahnen. Am 31. Januar 1871.

B 679. 1 Kiste lagert in Bruchsal seit 30. November 1870.
R 1/5. 5 Ballen Packleinwand (150 Pfd.) lagern in Bruchsal seit 25. Januar 1871.
1 Sack Mehl (200 Pfd.) lagert in Bruchsal seit 31. Januar 1871.
F G 8303. 1 Kiste Hohlglas (49 Pfd.) lagert in Mühlacker seit 31. December 1870.
D D 58. 1 Ballen Hopfen (32 Pfd.) lagert in Stuttgart s. 29. Dec. 70.
B 8. 1 Sack Weisszeug und Betten (78 Pfd.) lagert in Stuttgart seit Januar 1871.
1 Schleifstein (100 Pfd.) [Eilgut] lagert in Stuttgart s. 30. Octbr. 1870.
B R 1196. 1 Koffer (44 Pfd.) [Eilgut] lagert in Stuttgart seit 22. November 1870.
F H 9118. 1 Packet (18 Pfd.) [Eilgut] lagert in Stuttgart seit 5. Januar 1871.
1 Sack Abmehl lagert in Stuttgart (Gepäckhalle) seit 12. August 70.
1 Pack Kleider (46 Pfd.) lagert in Stuttgart (Gepäckhalle) seit 24. December 1870.
Gepäck No. 562. 1 braunlederner Handkoffer (20 Pfd.) lagert in Stuttgart (Gepäckhalle) seit 24. December 1870.
B 83. 1 Kübel Käse (36 Pfd.) lagert in Ulm loco seit 6. August 1870.
H K 2895. 1 leeres Fass (134 Pfd.) lagert in Ulm loco s. 17. Sept. 70.
1 Sack leere Säcke (20 Pfd.) lagert in Ulm loco seit 20. September 70.
P V D 6. 1 Sack leere Säcke (20 Pfd.) lagert in Ulm loco seit 27. September 1870.
M L C I, II, III. 3 Säcke leere Säcke (144 Pfd.) lagern in Ulm loco seit September 1870.
M R 5, Adr. Friedr. Albrecht in Holzkirch. 1 Sack leere Säcke (40 Pfd.) lagert in Ulm loco seit 28. October 1870.
S Burkhardt Regnier 714. 2 Säcke Hafer (254 Pfd.) lagern in Ulm loco seit 15. November 1870.
E K. 1 leeres Fass (80 Maas) lagert in Ulm loco seit 30. Novbr. 1870.
Adresse Walz in Friedingen 14. 1 Sack leere Säcke (52 Pfd.) lagert in Ulm loco seit 17. Januar 1871.
1 Kiste leere Holzschachteln (41 Pfd.) lagert in Ulm loco seit 31. Januar 1871.
3409. 1 Kiste leere steinerne Krüge (72 Pfd.) lagert in Schussenried seit 26. November 1870.
Gepäck No. 720. 1 Kiste (44 Pfd.) lagert in Waldsee seit 3. December 1870.
H 1150. 1 Fass Soda (544 Pfd.) lagert in Ravensburg s. August 1870.
M K A. 1 Koffer (39 Pfd.) lagert in Ravensburg seit 1. November 70.
1 Stumpen Hafer (83 Pfd.) lagert in Heilbronn seit 30. Januar 1871.
K O. 1 Tonne Häringe (30 Pfd.) lagert in Mergentheim seit 27. November 1870.
L 27 764. 1 Korb Materialwaaren (45 Pfd.) [Eilgut] lagert in Tübingen seit 21. December 1870.
A W 57. 1 Koffer (50 Pfd.) lagert in Horb seit 29. September 1870.
A W 10. 1 Ballen Hopfen (142 Pfd.) lagert in Horb s. 31. Januar 71.
Wilh. Mulfinger 1865. 1 Sack leere Säcke (17 Pfd.) lagert in Rottweil seit 30. November 1870.
6 Colli Ofentheile (120 Pfd.) lagern in Rottweil seit 30. November 70.
J H 1731. 1 Kistchen Handwerkszeug (35 Pfd.) lagert in Waiblingen seit 21. October 1870.
9 Stück Hinterladungsgewehre lagern in Gmünd seit 14. September 70.
W D 2144. 1 Ballot (37 Pfd.) lagert in Nördlingen seit December 70.

b) Fehlende.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.
Pro Monat Januar 1871.

F & G 7999. 1 leeres gebrauchtes Fass (21 Pfd.) von Königszelt fehlt in Breslau.
J N. 2 Ballen Nessel (1 Ctr. 1 Pfd.) von Görlitz fehlen in Reichenbach.
2 Säcke Gerste (3 Ctr.) von Frankenstein fehlen in Schweidnitz.
S & S 22603. 1 Kiste Seife (46 Pfd.) von Frankenstein fehlt in Jauer.

Grossherzogliche Friedrich-Franz-Eisenbahnen.
Verzeichniss der fehlenden Güter am 15. Februar 1871.

C L 9. 1 Brod Zucker (19 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Güstrow.
P K 9579. 1 Kiste Kerzen (60 Pfd.) von Weissenfels fehlt in Rostock.
A W 1180. 1 Ballen Leder (154 Pfd.) von Berlin fehlt in Stavenhagen.
F S S 25 358. 1 Kiste Zuckerwaaren (37 Pfd.) von Deutz fehlt in Schwerin.
S 1. 1 Sack Wollsäcke (233 Pfd.) von Berlin fehlt in Güstrow.
S T. 1 Brod Zucker (23 Pfd.) von Wittenberge fehlt in Blankenberg.
Blank. 1 Colli Säcke (70 Pfd.) von Hamburg fehlt in Malchin.
Schein 105. 1 Holzkiste (20 Pfd.) von Lüneburg fehlt in Rostock.
G F 1238. 1 Kiste Cigarren (30 Pfd.) von Seebaldsbrück fehlt in Rostock.
H B 1. 1 Sack Borsten (53 Pfd.) von Berlin fehlt in Malchin.
2 Stangen Eisen (120 Pfd.) von Rostock fehlen in Güstrow.
B. 2 Stück eiserne Töpfe von Hagenow fehlen in Güstrow.
L X T. 1 Kiste Rosinen (58 Pfd.) von Hamburg fehlt in Wismar.
T. 1 Hakenspitze (6 Pfd.) von Pasewalk fehlt in Stavenhagen.
[Zeichen] 955. 1 Kiste Flaschen (25 Pfd.) von Stettin fehlt in Lübeck.

Halle-Casseler Eisenbahn. Januar 1871.

L D 876. 1 Pack Cigarren (9 Pfd.) ab Hannover fehlt in Halle seit 19. December 1870.
J K 4. 1 Korb Bücklinge (87 Pfd.) ab Minden fehlt in Halle seit 23. December 1870.
[Zeichen] 2262. 1 Kiste Citronen (27 Pfd.) ab Magdeburg fehlt in Eisleben seit 9. October 1870.
3 Stück eiserne Laternenböcke (8 Pfd.) ab Berlin fehlen in Eisleben seit 22. November 1870.
H C 5. 1 Decke
3 neue Leinen
} fehlen in Eisleben seit 30. September 1870.
H C 7. 1 Decke ab Soest fehlt in Eisleben seit 12. October 1870.
H C 14. 1 Decke ab Soest fehlt in Eisleben seit 14. October 1870.
H C 20. 1 Decke ab Soest fehlt in Eisleben seit 16. October 1870.
H & K 1974. 1 Kiste Rosinen (28 Pfd.) ab Halle fehlt in Riestedt seit 4. December 1870.
B 11. 1 Kübel Butter (27 Pfd.) ab Halle fehlt in Riestedt seit 18. December 1870.
R R 534. 1 Kiste Eisenwaaren (30 Pfd.) ab Kreiensen fehlt in Sangerhausen seit 30. November 1870.
F. 1 Pack eis. Ringe (37 Pfd.) ab Marburg fehlt in Sangerhausen seit 11. December 1870.
Roth I. 1 Stab Rundeisen (59 Pfd.) ab Hannover fehlt in Sangerhausen seit 18. December 1870.
N 642. 1 Fass Holzstifte (138 Pfd.) ab Bremen fehlt in Sangerhausen seit 24. Januar 1871.
[Zeichen] 9. 1 Sack Kaffee (132 Pfd.) fehlt in Rossla seit 18. Januar 1871.
H C 85. 1 Wagendecke ab Cassel fehlt in Nordhausen seit 10. August 1870.
A G [Zeichen] 2 leere Fässer (60 Pfd.) ab Berlin fehlen in Nordhausen seit 12. October 1870.
[Zeichen N&Co] div. 3 leere Fässer (564 Pfd.) ab Berlin fehlen in Nordhausen seit 22. October 1870.
W. 2 eiserne Dachfenster (34 Pfd.) ab Magdeburg fehlen in Nordhausen seit 9. November 1870.
J S 1519. 1 leeres Fass ab Magdeburg fehlt in Nordhausen seit 15. Januar 1871.

K 12 384/5. 2 Pack Papier (60 Pfd.) ab Berlin fehlen in Wolkramshausen.
S S 219. 1 Ballen Twist (282 Pfd.) ab Erfurt fehlt in Bleicherode.
H C 133. 1 Wagendecke ab Arenshausen fehlt in Sollstedt seit 4. November 1870.
2 Stück Reifstäbe (46 Pfd.) ab Giessen fehlen in Leinefelde seit 21. December 1870.
D C 3447. 1 Ballen baumwollene Waaren (55 Pfd.) ab Berlin fehlt in Heiligenstadt seit 25. November 1870.
G Z 7962. 1 Kiste Kleider (124 Pfd.) ab Dortmund fehlt in Heiligenstadt seit 29. December 1870.
K & M 7625. 1 Kiste Hohlglas (137 Pfd.) ab Leipzig fehlt in Heiligenstadt seit 22. December 1870.
H. 1 Colli Maschinentheil (4½ Pfd.) ab Marburg fehlt in Heiligenstadt seit 8. Januar 1871.
G R L 4353. 1 Ballen gefärbte und gedruckte Nessel (106 Pfd.) ab Kreiensen fehlt in Heiligenstadt seit 30. Januar 1871.
⊖ 2867/8. 2 Fässer Spirituosen (85 Pfd.) fehlen in Arenshausen.
H E 3. 1 Sack Pflaumen ab Nordhausen für Cassel fehlt in Arenshausen.
H 2083. 1 Kiste wollene Waaren (50 Pfd.) ab Zeitz fehlt in Arenshausen seit 4. Januar 1871.

Verzeichniss
der auf den Stationen der **Magdeburg-Halberstädter** und **Magdeburg-Wittenberge'schen Eisenbahn** im Monat Januar cr. fehlenden Güter.

K K 2710. 1 Fass Bleiweiss (1 Ctr. 31 Pfd.) von Osterode fehlt in der Güterexpedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 10. December 1870.
B B 920. 1 Kiste Eisenwaaren (30 Pfd.) von Gevelsberg fehlt in der Güterexpedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 30. December 1870.
A M 3027. 1 Kiste Stahlwaaren (1 Ctr. 8 Pfd.) von Ohligswald fehlt in der Güterexpedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 7. Januar 1871.
W L 272. 1 Pack Kohlenlöffel (47 Pfd.) von Altena fehlt in der Güterexpedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 11. Januar 1871.
H S 746. 1 Kiste Papier (2 Ctr. 74 Pfd.) von Neuss fehlt in der Güterexpedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 10. Januar 1871.
S & M Siemon. 2 Pack Säcke (1 Ctr. 20 Pfd.) von Essen, B. M. fehlen in der Güterexpedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 14. Januar 1871.
MH 9. 1 Plan von Köln tr. fehlt in der Güterexpedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 13. Januar 1871.
P S 9951. 1 Ballen Tapeten (2 Ctr. 25 Pfd.) von Lüneburg fehlt in der Güterexpedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 20. Januar 1871. Versichert 12 Thlr.
S 9016. 1 Kiste Nadeln (28 Pfd.) von Deutzerfeld fehlt in der Güterexpedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 24. Januar 1871.
P C 574. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 42 Pfd.) von Elberfeld fehlt in der Eilgutexpedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 23. Januar 1871.
J Krümling. 1 Pack Säcke (44 Pfd.) von Braunschweig fehlt in der Eilgutexpedition Magdeburg, Halberstädter Bahn bei der Ausgabe seit 23. Januar 1871.
A G 3612. 1 Ballen baumwollene Waare (1 Ctr. 49 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Hadmersleben seit 31. Januar 1871.
2 Ofentheile von Marburg-Bernburg fehlen in Oschersleben seit 21. December 1870.
R & C 764. 1 Korb Eisenwaaren (1 Ctr. 55 Pfd.) von Lennep-Cöthen fehlt in Oschersleben seit 27. Januar 1871.
H G. 1 Sack Weizen (1 Ctr. 69 Pfd.) von Magdeburg fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 6. Januar 1871.
G Manegold. 1 Sack Säcke (43 Pfd.) von Dortmund fehlt in der Güterexpedition Halberstadt seit 2. Januar 1871.
H. Grosche. 1 Sack Roggen (1 Ctr. 70 Pfd.) von Magdeburg fehlt in der Güterexpedition Halberstadt seit 13. Januar 1871.
Ditfurth 1, 5, 10. 3 Hanfstränge von Wegeleben fehlen in Ditfurth seit 16. Januar 1871.
B V G 271. 1 Kiste Eisenwaaren (1 Ctr. 81 Pfd.) von Bochum fehlt in der Güterexpedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 17. Januar 1871.
Nowack & Jacoby. 1 Pack Säcke (54 Pfd.) von Barmen fehlt in der Güterexpedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 27. Januar 1871.
K 102. 1 Bürde Leder (1 Ctr. 90 Pfd.) von Siegen fehlt in der Güterexpedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 19. Januar 1871.
MH 360. 1 Decke von Dortmund fehlt in der Güterexpedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 31. Januar 1871.
74 Unterlegehölzer von Giessen fehlt in der Güterexpedition Halberstadt seit 25. Januar 1871.
7 Sack Roggen von Wittenberge fehlen in der Güterexpedition Magdeburg, Wittenberge'sche Bahn seit 26. Januar 1871.
S 3349. 1 leeres Fass (1 Ctr. 92 Pfd.) von Paderborn fehlt in der Güterexpedition Halberstadt seit 27. Januar 1871.
E S 26. 1 Sack Kartoffeln (1 Ctr. 45 Pfd.) fehlt in der Güterexpedition Magdeburg, Wittenberge'sche Bahn.

Nassauische Eisenbahn. Am 1. Februar 1871.

A N 2208. 1 Fass Rüböl (356 Pfd.) ab Darmstadt fehlt in Villmar seit 6. Januar.
P G. 2 Tafeln Zinkblech (22 Pfd.) ab Oberhausen fehlen in Limburg seit 15. December.
B 2. 1 Korb Obst und Wäsche (17 Pfd.) ab Coblenz fehlt in Ems seit Januar.
G R 8. 1 Ballen Fieber (387 Pfd.) ab Coblenz fehlt in Diez s. Januar.
Adr. Leykauff Frankfurt. 1 Kiste Kleider (11 Pfd.) ab Bruxelles fehlt in Lahnstein seit Januar.
F H 470. 1 Ballen Wollenwaaren (19 Pfd.) ab Köln fehlt in Wiesbaden seit 26. Januar.
F K 813. 1 Kiste Papier (170 Pfd.) ab Düren fehlt in Wiesbaden seit 14. December.
R L G 5523. 1 Wagen Heu ab Neuss fehlt in Rüdesheim s. December.
C G 1. 1 Pack Körbe (23 Pfd.) ab Nieder-Lahnstein fehlt in Oberlahnstein seit November.
Ad. Pehl in Salz kei Hadamar. 1 Kiste Küchengeräthe ab Coblenz fehlt in Limburg seit November.
L P 7871. 1 Sack Bohnen (50 Pfd.) ab Erfurt fehlt in Oberlahnstein seit 20. December.
S G 631. 1 Kiste Kandis ab Köln fehlt in Limburg seit December.
K K C 747. 1 Kiste Glas (510 Pfd.) ab Stollberg fehlt in Lahnstein seit 26. Januar.
P C 2367. 1 Kiste Eisenwaaren (65 Pfd.) ab Bingerbrück fehlt in Lahnstein seit 26. Januar.
G 745. 1 Kiste Kurzwaaren (150 Pfd.) ab Eisenach fehlt in Lahnstein seit 1. Januar.
E 11. 1 leeres Fass (109 Pfd.) ab Diez/Berlin fehlt in Nassau/Diez seit 12. December.
M S 1794. 1 Pack Manufacturwaaren (20 Pfd.) ab Aachen fehlt in Diez seit 3. October.
Nass. Eis. No. 2 Stat. Diez. 1 Deckstange ab Weghäusel fehlt in Diez seit 24. October.
3 Stück Flacheisenstäbe ab Köln fehlen in Limburg seit 22. Decbr.
H C 68 823. 1 Kiste Nudeln ab Erfurt fehlt in Limburg seit 22. Decbr.
M E 20. 1 Ballen Hopfen (160 Pfd.) ab Giessen fehlt in Weilburg seit 2. November.
L S 6639. 1 Kiste Glas (38 Pfd.) ab Wiesbaden fehlt in Wetzlar seit December.
R 10. 1 Pack Srohmesser (15 Pfd.) ab Weilburg fehlt in Wetzlar seit 24. November.
F 1065. 1 Korb Kandis (33 Pfd.) ab Köln fehlt in St. Goarshausen seit Februar.

Kgl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.
1. Februar 1871.

B B G. 1 leeres Fass (26 Pfd.) von Frankfurt fehlt in Berlin seit 22. Januar cr.
T 6, 24. 2 Kübel Butter (25 Pfd.) von Frankenstein fehlen in Berlin seit 29. Januar cr.
R A 7089. 1 Fass Lack (39 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Berlin seit 15. December v. J.
CE & W 28 748. 1 Kiste Kerzen (61 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Berlin seit 19. Januar cr.
A F L 11. 1 Kasten Strumpfwaaren (249 Pfd.) von Neisse fehlt in Lauban seit 27. Januar cr.
S B 2200. 1 Fass Bier (90 Pfd.) von Görlitz fehlt in Hirschberg seit 13. Januar cr.
E F S 28. 1 Bund rohes Garn (26 Pfd.) von Liebau fehlt in Märzdorf.

Oberschlesische Eisenbahn. Januar 1871.

[Zeichen] 5837. 1 Colli Saamen (35 Pfd.).
K. 1 Ballen neue Säcke.
Z W P. 3 Colli Schienen (14 Ctr. 55 Pfd.).
21' lang. 1 Eisenbahnschiene.
E B 1548. 1 Fass Petroleum (3 Ctr. 19 Pfd.).
[Zeichen] 1872. 1 Ballen Korke (64 Pfd.).
U U 7140. 1 Rolle Tabak (16 Pfd.).
[Zeichen] 3844. 1 Fässchen marinirte Fische (7 Pfd.).
N 1. 1 Pack Messingwaaren (44 Pfd.).
A E 722. 1 Kiste Strumpfwaaren (80 Pfd.).
1 Theerplache.
⊖
Gebr. R 1330. 1 Ballen Tabak.
S R 4. 1 Ballen Felle (1 Ctr. 7 Pfd.).
T W 1148. 1 Kiste Spielkarten (31 Pfd.).
K K 1148. 1 Kiste Rosinen (32 Pfd.).
1 Colli Messer (1 Ctr. 31 Pfd.).
G E 3898. 1 Ballen Nessel (51 Pfd.).
C H 6. 1 Pack Leinen.
A S. 1 Sack Dotter (3 Ctr. 24 Pfd.).
C H 47. 1 Kiste Spirituosen (40 Pfd.).
K 4. 1 Ballen Kleider (48 Pfd.).
A R 10. 1 Kübel Butter (45 Pfd.).
H Z. 1 Koffer Kleider (56 Pfd.).

PRIVAT-ANZEIGEN.

Technisches Bureau

Ueberwachung der Ausführung, Inspection und Abnahme in England bestellter Lieferungen.
Einführung Deutscher Erfindungen in England und Frankreich und umgekehrt.
Besorgung und Verwerthung von Patenten in England, Frankreich, Belgien und America.
Betheiligung an Bauten und Unternehmungen auf dem Continente.
Lieferung Englischer Maschinen und Maschinentheile, Metalle Chemikalien und anderer Materialien für Eisenbahnbedarf, Dampfschiffbetrieb, Fabriken, Arsenale, Bauunternehmungen.
Uebernahme von Agenturen continentaler Industrien für England.

Heinrich Simon
Civil-Ingenieur, 7 St. Peters Square
Manchester.

Von Louis Zander in Leipzig ist zu beziehen:
Anstatt 19 Thlr. — broch. für nur 5 Thlr. und in eleg. Halbfrzbden für 6½ Thlr.
Rudolph's vollständ. geograph.-topogr.-statistisches
Orts-Lexikon von Deutschland
und der ganzen Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie.
2 Bde. 334 Bogen. Quart. 1868.
Als Supplement dazu erscheint demnächst in gleicher Vollständigkeit:
Orts-Lexikon von Elsass und Lothringen. Circa 15 Bog. Quart.

Norddeutscher Lloyd.
Postdampfschifffahrt
von Bremen nach Newyork und Baltimore
eventuell **Southampton** anlaufend

D. Deutschland	Sonnabend	25. Februar	nach	Newyork
D. Baltimore	Mittwoch	1. März	„	Baltimore
D. Donau	Sonnabend	4. März	„	Newyork
D. Hermann	Sonnabend	11. März	„	Newyork
D. Leipzig	Mittwoch	15. März	„	Baltimore
D. Main	Sonnabend	18. März	„	Newyork
D. Weser	Sonnabend	25. März	„	Newyork
D. Ohio	Mittwoch	29. März	„	Baltimore
D. Rhein	Sonnabend	1. April	„	Newyork

und ferner jeden Mittwoch und Sonnabend.
Passage-Preise nach Newyork: Erste Cajüte **165** Thaler, zweite Cajüte **100** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.
Passage-Preise nach Baltimore: Cajüte **135** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Pr. Crt.
Fracht: £ 2 mit 15% Primage per 40 Cubicfuss Bremer Maasse. Ordinäre Güter nach Uebereinkunft.

von Bremen nach Neworleans via Havana
D. Hannover Sonnabend 4. März; D. Köln Sonnabend 1. April.
Passage-Preise nach New-Orleans und Havana: Cajüte **180** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.
Fracht: £ 3 mit 15% Primage per 40 Cubicfuss Bremer Maasse. Ordinäre Güter nach Uebereinkunft.

von Bremen nach Westindien via Southampton
Nach **Colon, Savanilla, La Guayra** und **Porto Cabello** mit Anschlüssen via **Panama** nach allen Häfen der Westküste Americas, sowie nach **China** und **Japan**.
D. **König Wilhelm I.** Dienstag 7. März; D. **Kronprinz Friedrich Wilhelm** Freitag 7. April; D. **Graf Bismarck** Sonntag 7. Mai
und ferner am 7. jeden Monats.
Passage-Preise nach Colon und Savanilla: 1. Cajüte **300** Thlr. Crt., 2. Cajüte **200** Thlr. Crt. nach La Guayra und Porto Cabello: 1. Cajüte **325** Thlr. Crt., 2. Cajüte **215** Thlr. Crt.
Fracht nach Colon, Savanilla, La Guayra und Porto Cabello £ 3. 10 s. mit 5% Primage per 40 Cubicfuss Englische Maasse, zahlbar bei der Abladung in Bremen. Ordinäre Güter nach Uebereinkunft. Unter £ 1. 1 s. wird kein Connoissement gezeichnet.
Nach den Häfen der **Westküste Americas, Japan** und **China** werden Passage-Billets ausgestellt und durchgehende Connoissemente gezeichnet.
NB. Die vorstehenden Abfahrtstage werden nur dann eine Abänderung erfahren, wenn der mit Frankreich abgeschlossene Waffenstillstand nicht den Frieden zur Folge haben sollte.
Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

Widerstandskräftigste Böhmische Locomotivwasserstandsgläser in beliebigen Längen à Fuss Rh. 5 Sgr.
Meydingers Telegraphen-Batteriegläser (Ballontrichter) pro Dtzd. 4¾ Thlr.
Coupéeglasglocken, auch nach Muster pro Dtzd. 3¾ Thlr.
Farbiges Tafelglas in allen Nummern pro 100 □″ 9½ Sgr.
liefert **Wilhelm Löbnitz** sen., Naumburg a/S.

Selbstschmierende Stopfbüchsen-Packung
von
C. Otto Gehrckens.
Ottensen, (Zollverein:) Hamburg, gr. Bäckerstr. 12.
Preis: **10 Sgr.** das ℔.
Eingeführt bei fast allen Bahnen, Dampfschiffen und Fabriken.

A. Bessel, Schmelztiegelfabrik, Dresden.

Schauwecker's pat. selbstthätiger Oeltropfapparat für Dampfschieber u. Kolben. Allein zu beziehen durch
Fr. Schauwecker, Maschinenmeister der Ostbahn in Weiden (Bayern).

Einzige Fabrik Deutschlands von Maschinen-Treibriemen nach Amerikanischer Methode.

Die
Gummiwaaren-Fabrik
von
C. SCHWANITZ & Co.
BERLIN,
Müller-Strasse 171a — 172,
liefert jedes Fabrikat aus vulcanisirtem Gummi für technische und andere Zwecke und empfiehlt besonders ihre seit 8 Jahren in den grössten Etablissements angewandten
Maschinen-Treibriemen
bis 36″ Breite in jeder Stärke und Länge für alle Zwecke, vorzüglich für nasse und dampfige Orte geeignet, sowohl Leder- als Guttapercha-Riemen übertreffend, als das beste Fabrikat, das auf den Markt gebracht wird.
Preise billiger als für Lederriemen.
Druck- und Saugeschläuche
für Brauereien, Brennereien u. andere Fabriken;
Dichtungs-Platten, Scheiben, Pumpenklappen, Buffer etc.

1869	1869	1869
Leipzig	Altona	Wittenberg
Silberne Med.	Silberne Med.	Silberne Med.

Zehn Medaillen wurden C. SCHWANITZ & Co. für die Vorzüglichkeit ihrer Fabrikate zuerkannt.

Kohlen-Körbe aus Stuhlrohr
sowie sonstige **Flechtarbeiten**, fertige solide und dauerhaft, zu verhältnissmässig weit billigern Preisen, wie aus Weiden an und empfehle mich zu Aufträgen.
Hameln a. d. Weser. **Carl Stoffers.**

Friedrich Müller in Berlin
Maschinenbau-Anstalt
85. Invaliden-Str. 85.
Specialität:
Locomotiv-Schlitten u. **Zahnstangen.**
Waggon-, Achs-, Stock- u. Schiffs-Winden für jede Tragfähigkeit bewährter Construction unter Garantie.
Ramsbottom'sche Ventilfedern, aus bestem Tiegelgussstahl in allen Windungen und Dimensionen.
Meggenhofen'sche Federwaagen.

Gebrüder Decker & Co.
in Canstatt (Württemberg)
empfehlen die in ihrer Fabrik seit vielen Jahren als Specialitäten verfertigten eisernen Brücken, Drehscheiben, Schiebebühnen, Weichen, Kreuzungen, Wasserstations-Einrichtungen, fahrbare Laufkrahne und Brückenwaagen bis 1000 Centner Tragkraft, eiserne Dachconstructionen, Schachtpumpen, Ventilatoren und Hebmaschinen für Tunnel-Bauten, Dampfmaschinen, Dampfkessel, patentirte American. Universal-Dampfpumpen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 9.

Erscheint jeden Freitag.

Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
Adolph Refelshöfer
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

1871.

Inserate werden à 1½ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1800 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt.

Organ des Vereins.

Elfter Jahrgang.

Leipzig, den 3. März 1871. (Schluss der Nummer: 2. März, Vormittags 11 Uhr.)

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der Direktion der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft wird die $1_{,70}$ Meilen lange Bahnstrecke von **Beuel** über Friedr. Wilhelmshütte nach **Troisdorf** und **Siegburg am 1. März d. J.** für den **Güterverkehr** eröffnet werden.

Troisdorf und Siegburg sind Stationen der Köln-Giessener Eisenbahn.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

Berlin, den 28. Februar 1871.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Die Eisenbahn-Enquête der Wiener Handelskammer.

S. Die Wiener Handelskammer hatte im März v. J. die Veranstaltung einer allgemeinen Enquête über die Mängel und wünschenswerthen Reformen des Transportwesens in Oesterreich beschlossen. Dieselbe wird am 9. März d. J. beginnen und werden die öffentlichen Berathungen wohl den ganzen Monat hindurch dauern. Es dürfte ein wahres Eisenbahnparlament zusammenkommen; denn Delegirte der sämmtlichen Oesterr.-Ungarischen Handelskammern und Eisenbahnverwaltungen, dann des Gemeinderaths, Richterstandes und der Advokatenkammer von Wien haben ihr Erscheinen zugesagt; überdies ergeht eine allgemeine Aufforderung zur Deponirung von Aussagen.

Ein so grosser, aus so heterogenen Elementen zusammengesetzter Körper ist aber zur eingehenden Besprechung des vom Enquête-Comité in 79 Fragen und zwar 14 über die Tarifirung und die übrigen (von 1—65) über das Transportwesen aufgestellten Questionaires kaum geeignet. Dieselben sind überdies zumeist sehr vage gehalten und zu den ungemessensten Ansprüchen provocirend, dass darüber die Abhülfe gegen wirkliche Beschwerden schwer zur Sprache kommen wird. Die Schwierigkeit einer alle Momente berücksichtigenden Fragestellung soll nicht verkannt werden; aber welches Resultat ist von Fragen zu erwarten: ob Reformen oder Vereinfachungen da und dort wünschenswerth, welche Bemerkungen oder Beschwerden vorzubringen, in wiefern Vorschläge oder Wünsche zu äussern sind. Das versteht sich ja Alles von selbst, ebenso wie die Erweisung der Nothwendigkeit ohnehin bestehender gesetzlicher oder bahnreglementarischer Bestimmungen überflüssig ist. Werden dieselben nicht gehalten, so giebt es ein anderes Forum als das der Enquête. Bahnverwaltungen und Handelskammern, resp. das von den Letztern vertretene Publikum sind keine streitenden Partheien, um noch Advokaten und Richter in die Enquête zu berufen.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen muss sich die Besprechung dieser Fragen der gedrängtesten Kürze befleissigen. Der Bericht über die Verhandlungen wird sich s. Z. daran knüpfen.

A. Tarifirung.

1) Ueber die Reform der Güter-Klassifikation wird es immer Meinungsverschiedenheiten geben. Gegen die Unifikation mit blosser Berücksichtigung des Gewichts und Volumens sträubt sich der gesunde Sinn; denn Kohlen und Seidenwaaren z. B. können tarifmässig nicht gleich behandelt werden. Unwillkürlich drängt sich die Frage auf, ob denn das oder jenes Gut auch den betreffenden Frachtsatz vertrage; durch den höheren Frachtpreis von besser bewertheten Gegenständen kann die niedrigere Fracht für Massenprodukte oder geringfügigere Sendungen erzielt werden. Auch können Retourfrachten billiger sein; ebenso wird dem grösseren Quantum und dem längeren Transporte eine Begünstigung einzuräumen sein. Nach diesen Momenten müsste unter Aufstellung leicht übersichtlicher, nach Zeit und Umständen wandelbarer Skalen diese Klassifikation durchzuführen sein.

2) Dass eine solche einheitliche Gestaltung auf sämmtlichen Oesterr. Bahnen wünschenswerth und ausführbar sei, leuchtet ein. Es könnten auch Transporte auf schwierigen Betriebsstrecken in die nächst höhere Klasse gereiht werden. Gegen das Gewirr von verschiedenen Tarifen wäre eine Klassifikation nach den obangedeuteten Gesichtspunkten noch immer vereinfacht und soviel als möglich der bisherigen Willkür entrückt.

3) Die Klage über abnorme Höhe der Tarife müsste erst nachweisen, welches die normale Höhe sei. Diese könnte in Ermangelung der Konkurrenz nur durch die Selbstkosten, also strenge genommen a posteriori, annähernd nach den Ergebnissen einer gleichen Vorperiode bestimmt werden. Nun zeigt das Deficit vieler Bahnen, dass die Selbstkosten nicht verlangt werden; während bei anderen die den sog. bürgerlichen Gewinn übersteigende Dividende eine Tarifermässigung rechtfertigen würde. Diesen theoretischen Erwägungen gegenüber ist es aber notorisch, dass die Hauptfrachtartikel im Allgemeinen nicht zu hoch tarifirt sind. Die Klagen richten sich auch mehr gegen die Transporthindernisse. Verträgt ein Artikel nicht den tarifirten Satz, so wird die Bahn schon im eigenen Interesse erst grösseren Parthien, dann auch allen Quantitäten eine Ermässigung gewähren. Die ziffermässigen Frachtdifferenzen zwischen den Bahn-

anstalten, insbesondere im Vergleich mit dem Auslande, sind jedem Tarifbuch zu entnehmen, daher nicht Gegenstand einer Enquête.

4) Die ziffermässige Schädigung der Produkte und des Handels durch höhere Tarife ist ebenso unerweislich als der ziffermässige Verkehrsaufschwung durch Ermässigung derselben. Richtig ist es, dass bei billigeren Tarifen der Producent und Handelsmann mehr gewinnt, denn dass die Transporte einen grösseren Aufschwung nehmen; aber das gleich berechtigte Interesse der Eisenbahn-Industrie fordert die Einengung dieses Verlangens. Man käme sonst dahin, dass der Staat ganz unentgeltliche Transporte anordne; da ist der Mehrgewinn des Handels gewiss, ob auch der Production, ist noch sehr zweifelhaft. Die Erfahrung, das eigene Interesse und die Macht der öffentlichen Diskussion wird die Bahnen schon die richtige Grenze lehren, bis wie weit sie mit den Tarifen ohne Selbstschädigung oder Ueberlastung des Staates herabgehen dürfen.

5) Der Lokal- und Binnenverkehr erscheint gegenüber den Differential- und Transittarifen durchaus nicht benachtheiligt, es wäre denn, dass die Transportmittel nicht zur Bewältigung Beider genügen. Die berechtigte Ermässigung des Tarifs auf längeren Strecken und für grössere Massen findet ihren Ausdruck in den Differential-Tarifen. Diesen ist das Heranziehen sonst entgehender Frachten, somit die Erzielung von Einnahmen zuzuschreiben, welche wieder den billigeren Lokaltransport ermöglichen. Derselbe verdient weniger Rücksicht, weil ihm noch andere Mittel als die Bahnen zur Verfügung stehen und diese ihrer Natur nach auf die Verbindung weiter Entfernungen angewiesen sind. Eine Gleichstellung der beiderseitigen Tarife als Lösung dieser streitigen Angelegenheit könnte nur durch den Nachweis angeordnet werden, dass der Localverkehr auch in dem Maasse steigen würde, was bei seiner Begrenztheit schwer anzunehmen ist.

6) Der Fortbestand von Richtungs und Saisontarifen ist als Produkt der theilweisen Konkurrenz wünschenswerth. Dieselben sind eine treffliche Schule der Erfahrung für das Publikum und die Bahnen, wie weit die Ermässigung ohne Selbstvernichtung möglich ist. Findet die Konkurrenz ihre Rechnung, so wird sie permanent zu werden trachten; ist dies nicht der Fall, so hat die bleibende Ermässigung keine Berechtigung. Eine Aenderung in diesem Punkte wäre auch deshalb nicht erwünscht, weil die Bahnverwaltungen die geringe Beweglichkeit ihrer Tarifirungen abschwächen und auf den starren Frachtsätzen beharren würden; überdies sind Richtungstarife durch die nothwendige Rücksichtnahme auf Retourfrachten geboten.

7) Die durchgängige Einführung eines Wagenladungs- neben einem Stückguttarif für jedes Gut ohne Ausnahme wäre Prinzipienreiterei. Wo sich die Massenversendungen lohnend gestalten, tritt der Wagenladungstarif ohnehin ins Leben; die gleiche Aufstellung für selten und nur stückweise zum Transport gelangende Güter hätte gar keine praktische Bedeutung. Dagegen ist in den Tarifen ausländischer Bahnen schon dem berechtigten Verlangen nach einer weiteren Ermässigung des Frachtsatzes für Güter in unbedeckten Wagen entsprochen. Die Herabminderung desselben mit Rücksicht auf den mangelnden Schutz und die geringere Haftung wäre mit 30—35% zu beziffern.

8) Mit dem Vermiethen der Wagen zur Verladung können sich die Bahnverwaltungen schwer befreunden. Es soll eine Begünstigung des grossen Frachters gegen den kleinen, somit eine Förderung des Speditionswesens bilden; aber die Bahnverwaltungen sind nicht berufen, volkswirthschaftliche Vorsehung zu spielen und sich einer in Amerika z. B. sehr bewährten Einrichtung zu widersetzen, gegen welche nur der bequeme Schlendrian das Wort führt. Wollen die Bahnen unbilligen Anforderungen auf Verzicht geschäftlicher Vortheile oder ihrer unabhängigen Stellung durch Minderung der Einnahmen wirksam begegnen, so müssen sie, wo das Interesse des Publikums mit ihren eigenen vereinbar ist, sich nicht aus Nebenrücksichten gegen jede neue Einführung stemmen. Dass die Forderungen der Sicherheit vollständig erfüllt sein müssen, werden die Verlader schon aus eigenem Vortheile beobachten, und sie müssten auch die Kosten einer diesfälligen strengen Ueberwachung selbst tragen. Die Durchführung ist nicht so schwer als die Bahnen befürchten. Die Wagen-Cartells geben den Fingerzeig, auf welchen Grundsätzen ein solcher Wagenmiethetarif zu basiren wäre.

9) Dieselbe Anschauung gilt auch für das Verlangen der Gestattung, eigene Wagen der Versender auf die Bahn zu stellen und — unter dem Gebote der Sicherheitsrücksichten — beliebig zu verladen. Bei dem chronischen Wagenmangel erscheint diese Neuerung sogar als eine willkommene Abhülfe. Strenge Maassregeln für die Untersuchung der Partheien-Wagen werden mit der Zeit den Bahnen ein schönes Contingent vollkommen verwendbarer Wagen und damit auch Frachten zuführen, da jeder Eigenthümer die beste Ausnutzung seiner Wagen anstreben wird. Die Trennung der Wagenraumtarife in Bahn- und Transportgebühr ist daher ebenso rationell als durchführbar und nach den hierüber noch zu gewinnenden Erfahrungen zweckmässig zu gestalten.

10) Die Gewährung von Refaktien ohne öffentliche Kundmachung und Ausdehnung auf die sich den gleichen Bedingungen fügenden Transportanten ist geradezu verwerflich, das Bahnpersonal demoralisirend und ein flagrantes Unrecht, weil die Bahnen Allen gleichmässig dienen und nicht im Interesse Einzelner ausgebeutet werden sollen. Die grösstmögliche Oeffentlichkeit muss bezüglich aller Frachtnachlässe eingeführt und die betreffende Bahnverwaltung auch verhalten werden, den Grund der speciellen Refaktie ersichtlich zu machen, damit die gleichen Motive von Anderen berücksichtigt und dergestalt bleibende Ermässigungen herbeigeführt werden könnten. Die über den Missbrauch des Refaktiewesens gemachten Erfahrungen bezeugen den Geist der Korruption, die Verdrängung des kleinen Geschäftsmannes und die aus diesem Grunde schädliche Förderung des Speditionswesens. Nach dem Oesterr. Koncessionsgesetze sind solche nicht veröffentlichte Begünstigungen verboten, was aber so wenig gehalten wird, als die zur Beseitigung der Tarifbeschwerden so heilsame Anordnung, dass sämmtliche Tarife von 3 zu 3 Jahren einer Revision zu unterziehen sind, welcher Zeitraum auf 1 Jahr herabzusetzen wäre.

11) Gegen die ausserordentliche Complikation des Tarifwesens giebt es ein probates Mittel, die Aufstellung Eines kumulativen Frachtsatzes von jeder Station nach allen anderen im Kartirungsverbande stehenden, worüber unter den Oesterr.-Ungar. Bahnen gerade die Verhandlungen im Zuge sind. Ein Weiteres wäre die Auflassung des Agio, welcher durch die Specialtarife ohnehin zumeist illusorisch ist. Dieselben könnten, falls sie nach den angedeuteten Tarifirungs-Grundsätzen nicht ganz wegfielen, ganz gut auch in kumulativen Sätzen zur Anwendung kommen.

12) Die Bevorzugung der Stadt Wien durch Specialtarife ist ein eigensüchtiges, mit den sonstigen Beschwerden des Wiener Handelsstandes seltsam kontrastirendes Begehren. Das Questionaire will zwar eine gleiche Ausnahmsstellung für andere Hauptplätze der Monarchie haben. Dasselbe könnte aber von jeder Ortschaft mit gleichem Rechte verlangt werden.

13) Die Nebengebühren sollen im Tarifsatze enthalten sein; kommen sie aber nicht bei allen Sendungen vor oder hängen sie vom Belieben der Partheien ab, so soll die billigste nach der Transportlänge abgestufte Gebühr angestrebt werden.

14) Die noch an anderen Punkten „über das Tarifwesen wünschenswerthen Reformen“ gehören in das bereits angedeutete Gebiet der vagen Anforderungen. Eine Enquête hat es mit realen Verhältnissen, mit bekannten, mehrfach zum Ausdruck gelangten Bedürfnissen zu thun. Die immer wieder auftauchenden Wünsche können getrost der privaten Geltendmachung überlassen werden. (Forts. folgt.)

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

* Zum Friedensschluss. Am zweihundertundzweiundzwanzigsten Tage seit der Absendung der berüchtigten Napoleonischen Kriegserklärung nach Berlin, nachdem in diesem Zeitraume in vierzig Schlachten die Heere des Kaiserreichs wie der Französischen Republik geschlagen und die wichtigsten Festungen der nördlichen Hälfte von Frankreich, die befestigte Hauptstadt mit eingeschlossen, zur Kapitulation gezwungen worden, wurden am 26. Februar zu Versailles die Präliminarien des Friedens unterzeichnet, nach welchen von Frankreich Elsass, ohne Belfort, und Deutsch-Lothringen mit Metz an Deutschland abgetreten, 5 Milliarden Franks gezahlt werden und Theile Frankreichs bis zur Abzahlung dieser Summe besetzt bleiben. Dieselben sind gleichbedeutend mit dem Friedensschlusse selbst, da alle wesentlichen Punkte bereits in den Präliminarien erledigt sind und an der vorbehaltenen Genehmigung durch die Nationalversammlung in Bordeaux um so weniger zu zweifeln ist, als das Haupt der Französischen Regierung, Herr Thiers, sich bekanntlich schon während der Verhandlungen in allen Punkten der Zustimmung der ihm beigegebenen parlamentarischen Kommission versichert hat.* Der Krieg wird durch diesen Vertrag, dessen Inhalt den ruhmreichen Thaten unserer Truppen und unsern schweren Opfern möglichst entspricht und Deutschland Alles gewährt, was bei dem Beginn des Kampfes irgend erwartet werden konnte, beendet. Den grossen Momenten dieses Kampfes reiht sich dieser Abschluss, welcher am 1. März durch den feierlichen Einzug unserer Armeen in die Hauptstadt Frankreichs noch gekrönt worden ist, in jeder Beziehung würdig an.

So stehen wir denn mit bewegtem Herzen am Ende eines Krieges, wie Europa seit 1815 keinen erbitterteren und blutigeren gesehen hat, eines Krieges, welcher im ersten Anlauf die 20jährige Herrschaft des Napoleon'schen Kaiserreichs niederwarf und unserem Deutschen Volke seine nationale Einheit wiedergab, eines Krieges, welcher Frankreich (abgesehen von den furchtbaren Menschen- und sonstigen Opfern)

* Bei Schluss der Nummer erhalten wir noch die telegraphische Nachricht, dass die Nationalversammlung die Ratification der Friedens-Präliminarien mit 546 gegen 107 Stimmen gestern am 1. März angenommen hat.

nicht blos zwei seiner wichtigsten Provinzen kostet, sondern seine Staatsschuld von 13 auf etwa 23 Milliarden erhöht[1], so dass es seine ganze reiche Produktionskraft bedürfen wird, um den ihm auferlegten Verpflichtungen nachzukommen, während dieselben andererseits kaum einen ausreichenden Ersatz bieten für das, was Deutschland dieser ihm frivol aufgedrungene Krieg an Menschenopfern und Geld gekostet hat.

Durch die Abtretung des Elsasses und Deutsch-Lothringens erhält unser Deutsches Eisenbahn-Gebiet einen wichtigen Zuwachs[2], indem die auf diesem Territorium liegenden Eisenbahn-Linien, welche provisorisch unter der Eisenbahn-Betriebs-Commission in Strassburg und der Kgl. Direktion in Saarbrücken stehen, definitiv in Deutsche Verwaltung übergehen und voraussichtlich baldigst in dem Vereine Deutscher Eisenbahnverwaltungen ihre Aufnahme finden werden.

Thätigkeit der Eisenbahn-Betriebs-Commission in Corbeil. Corbeil, 18. Februar 1871. Am 6. h. wurde die Strecke Orléans-Vouvray in Betrieb gesetzt. Die Loire-Brücke bei Vouvray wird in diesen Tagen wieder fahrbar hergestellt sein und dann der Betrieb bis Tours fortgesetzt werden, wo sich zur Zeit das Hauptquartier des Ober-Kommandos der 2. Armee befindet.

Am 9. h. wurde die Reparatur der gesprengten Brücke über die Yonne bei la Roche vollendet und sofort der durchgehende Verkehr von Blesme nach Orléans wieder eröffnet. Am 10. h. wurde der Sitz der Kommission von Chaumont nach Corbeil verlegt. Am 15. wurde die Strecke Nuits-Dijon dem Betriebe übergeben und dadurch dem in Dijon residirenden Ober-Kommando der Süd-Armee die ersehnte direkte Schienen-Verbindung mit der Heimath und dem grossen Hauptquartier eröffnet. Am 17. h. endlich wurden die weiteren Strecken Dijon-Beaune, Dijon-Dôle und Dijon-Gray von uns in Betrieb gesetzt. Die letzteren werden, sobald die Schienenverbindung mit Epinal über Vesoul von der Feldeisenbahn-Abtheilung hergestellt ist*, in die Verwaltung der Betriebs-Kommission Strassburg übergehen, so dass für uns Dijon die Betriebsgrenze bildet.

Den Franzosen ist neuerdings gestattet, auch auf den Strecken Orléans-Tours, Tours-Saumur, Tours-Chatellerault und Tours-Vierzon Züge zu fahren, und uns demzufolge aufgegeben worden, diese Strecken, soweit sie im Bereiche der okkupirten Gebiete liegen incl. bis Langais, St. Maure und Montrichard mit Beamten zu besetzen und eventuell zu betreiben. Seit etwa 8 Tagen gehen täglich Verwundete- und Kranken-Transporte ab Tours, Orléans und Corbeil statt über Chaumont, über Paris in die Heimath. Die Züge werden von uns bis Vitry s/S. geführt, dort von den Franzosen übernommen und auf der Gürtel-Bahn nach Pantin gebracht, wo sie die Betriebs-Kommission Nancy in Empfang nimmt. Zum Theil erfolgt der Transport in ausgerüsteten Sanitätszügen, zum Theil in gewöhnlichen Krankenzügen.

Die Proviant- und Feuerungsmaterial-Transporte nach Paris auf den Linien Vierzon und Nevers-Paris nehmen ihren ungestörten Fortgang.

Jede der beiden Linien passiren täglich circa 13 Französische Züge in jeder Richtung.

Die Französischen Beamten haben sich auf allen Stationen dieser beiden Linien vollzählig eingefunden und fungiren unter der Oberaufsicht unserer Beamten. Auf den übrigen Strecken wird der Dienst nur von Deutschen Beamten versehen.

An Personal-Veränderungen ist zu vermerken, dass unser Ober-Betriebs-Inspektor Bolenius als betriebsleitender Beamter für die Strecke Asniéres-le Mans nach Versailles versetzt worden ist.

Aus Frankreich. Die bereits seit Anfangs Februar eingerichteten Postzüge auf den Französischen okkupirten Eisenbahnlinien sind nunmehr bis Pantin (unmittelbar vor Paris) ausgedehnt worden und verkehrt seit dem 20. Februar je ein Postzug mit Personenbeförderung I., II. und III. Klasse hin und zurück. Von Strassburg ab 7 Uhr früh, übernachtet in Epernay, Ankunft in Pantin $9_{,28}$ früh. Ab Pantin $10_{,5}$ früh, übernachtet in Nanzig, in Strassburg an $9_{,25}$ früh. Auf der Route nach Versailles gehen die Postzüge bis Nogent sur Marne. — Auf dem sehr grossen Bahnhofe in Orléans befindet sich eine enorme Anzahl Deutscher Waggons aus allen Deutschen Landen. Die kleinen Stationen zwischen Orléans und Paris sind meistens zerstört. Fahrplanmässige und fakultative Züge geben ohne Aufenthalt daran vorüber. Insbesondere sind die Telegraphenapparate noch in grösster Zerstörung, in den offenen Räumlichkeiten herumliegend.

Vom 23. Februar ab hat über Saint-Quentin ein Passagierdienst von Paris nach Brüssel und umgekehrt begonnen. Der Zug von Paris geht um 7 Uhr Morgens, der von Brüssel um $9_{,5}$ Morgens ab.

= Rheinische Eisenbahn. (Sanitätszüge.) Köln, 21. Febr. Auf Anregung des „Central-Comités des Regierungs-Bezirkes Köln zur Pflege im Felde verwundeter und erkrankter Krieger" liess die Direktion der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft in ihrer Central-Werkstätte zu Köln einen Sanitätszug herstellen, welcher folgendermaassen zusammengesetzt ist:

1) Ein Dienstwagen mit heizbarem Schlafraum für den Eisenbahn-Beamten, Kloset, Utensilien-Schrank etc.

2) Ein Wagen für das weibliche Pflege-Personal und als Vorrathsraum für Verband-Gegenstände.

3) Ein Küchenwagen mit 2 Kochheerden und Zubehör.

4) Ein Wagen für Kohlen.

5) Ein Vorrathswagen.

6) 16 Krankenwagen, jeder mit 8 Betten, je 2 übereinander zu jeder Seite der Seitenthüren mit auf Drathspiralen liegenden abnehmbaren Matratz-Lagern, je 1 Ofen und einer Bank für 2 Mann.

7) Ein Wagen für die Aerzte in der Mitte zwischen obigen 16 Wagen gestellt und Nachts durch Laternen besonders kennbar gemacht.

8) Einen Salonwagen zum Aufenthalte leichtverwundeter Officiere.

9) 3 Personenwagen, aus welchen sämmtliche Bänke herausgenommen und durch 12 Matratz-Betten ersetzt sind.

10) 3 Personenwagen III. Kl. in ihrer gewöhnlichen Ausstattung zur Aufnahme Leichtverwundeter, sowie der militärischen Begleit-Mannschaften.

In Summa 29 Wagen, welche für 164 Schwerverwundete oder Kranke sowie 152 Leichtverwundete, also zusammen für 316 Mann Platz bieten. Die Wagen ad 2, 3, 6, 7, 8 sind mit Thüren an den Kopfenden versehen und gestatten auch während der Fahrt einen Uebergang von einem Ende des Zuges bis zum andern; alle Wagen sind geheizt und Abends erleuchtet. Die Ausrüstung des Zuges mit Verband- und Verpflegungs-Vorräthen, ebenso die ärztliche und wirthschaftliche Begleitung des Zuges wurde Seitens des genannten Central-Comités gestellt, während die Rheinische Eisenbahn die ganze übrige Einrichtung, die Ausstattung und die Gestellung des Mobiliars sowie die Gestellung des technischen Begleitungs-Personals übernahm, der ganze Zug also lediglich aus Privat-Mitteln ausgerüstet wurde.

Am 17. November v. J. trat der Sanitätszug seine erste Fahrt an und hat seitdem folgende Reisen vollbracht:

1) vom 17.—21. November 1870 von Köln nach Metz und zurück,
2) „ 7.—16. December 1870 „ „ „ Lagny „ „
3) „ 2.—17. Januar 1871 „ „ „ Lagny und von dort über Weissenburg, Mannheim, Heidelberg, Würzburg, Bamberg, Hof nach Greiz und leer zurück über Aschaffenburg, Darmstadt, Mainz nach Köln,
4) „ 25. Januar bis 5 Februar 1871 von Köln nach Amiens und zurück.

Augenblicklich ist der Zug auf seiner 5. Reise begriffen, um Verwundete und Kranke von St. Quentin abzuholen. In allen Fällen, mit Ausnahme der Reise ad 3, brachte der Sanitätszug Verwundete und Kranke für die hiesigen Lazarethe und hat die Einrichtung der Wagen, sowohl was die Bequemlichkeit der Betten, wie die Heizung und Beleuchtung betrifft, in allen Fahrten sich vollständig bewährt.

Norddeutsche Briefe.

(Vom Berliner Eisenbahn-Aktienmarkte. Halle-Sorauer E. Berlin-Seegeberg resp. Kiel. Eutin-Lübecker E. Schleswig-Holsteinische Westbahn. Weistritzthalbahn. Magdeburg-Lausitzer E. Bergisch-Märkische E. Luxemburgische E. und Französische Ostbahn. Haftpflicht der Eisenbahnen bei Unfällen. Preuss. Ostbahn.)

** Berlin, 26 Februar. Während die Spekulation an der Börse in der verflossenen Woche nahezu feierte, weil sie sich der Einflüsse nicht ganz sicher fühlt, die von dem nahen Friedensschlusse voraussichtlich ausgehen müssen, drängte sich das immer flüssiger werdende Kapital, zumal nach erfolgter Herabsetzung der Diskonto und des Lombardzinsfusses der Preussischen Bank in täglich verstärktem Maasse den Anlage-Effekten zu. Vornämlich übten auf diesem Geschäftsgebiete die eben an die Börse gelangten $3^1/_2$proc. Prämien-Antheilsscheine der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft einen wirksamen Reiz. Die Börse erkennt in diesem neu und eigenthümlich geschaffenen Papier eine glückliche Kombination von fester und hypothecirter Verzinsung mit der Chance des Glücksspiels. Mit $91^1/_2$ eingeführt, stieg binnen wenigen Monaten der Kours der Köln-Mindener Präm.-Anl. über 96. An den letzten Tagen der Woche wurde er zwar durch Realisationen ein wenig gedrückt, das Geschäft in diesem Papier nahm aber während der ganzen Woche, seit der Einfüh-

[1] Neben der an Deutschland zu zahlenden Entschädigung, welche beinah die Hälfte der Amerikanischen und zwei Drittel der Oesterreichischen Staatsschuld erreicht, kommen die Summen in Betracht, welche der Französische Widerstand verschlang, welche ebenfalls auf 5 Milliarden veranschlag werden.

[2] Sobald die demnächstige Grenze zwischen Deutschland und Frankreich feststeht, werden wir unseren Lesern eine Karte der Französischen Eisenbahnen mittheilen, welche das von den Deutschen Heeren in Frankreich zur Zeit des Friedensschlusses okkupirte Gebiet und die von unseren Feldeisenbahn-Abtheilungen und Betriebscommissionen dort in Betrieb gesetzten Eisenbahnen, sowie die an Deutschland abgetretenen Gebietstheile und Eisenbahnen durch Farbendruck darstellt. Wir werden damit als Schluss unserer Berichte vom Kriegsschauplatz die für alle Zukunft denkwürdige Situation, in der sich die ganze Grossartigkeit der Deutschen Siege abspiegelt, zur Anschauung bringen.

* Die Eisenbahnstrecke von Epinal über Vesoul nach Gray ist inzwischen Deutscherseits wieder in Betrieb gesetzt worden und sind die zwischen Blainville und Epinal coursirenden Eisenbahn-Posttransporte bis Gray ausgedehnt worden. Die Red.

rung, neben den Bundesanleihen den ersten Rang ein. Die hohe Steigerung dieser Werthe führte dann das Kapital in ausgedehnterem Maasse als bis dahin den Eisenbahnprioritäten zu, vornämlich den 5proc. Emissionen, unter welchen Oberschlesische und Halberstädter in erster Linie beachtet sind, ausserdem den Berlin-Stettiner Prioritäten aller Emissionen, der 5proc. Niederschles. Zweigbahn, auch den Aachen-Mastrichter und $4^1/_2$proc. Cosel-Oderberger zu. Die garantirte Rhein-Nahe-Priorität ist gleichfalls gesucht, es fehlt dafür jedoch an Abgebern, wie denn überhaupt kein Ueberfluss an inländischen Eisenbahnprioritäten auf dem Markte ist. Eisenbahnaktien hatten nur an einem einzigen Tage der Woche einige Regsamkeit, im Ganzen ist dieses Marktgebiet in der bisherigen Stille verblieben. Dagegen haben die Kourse allgemein an Festigkeit gewonnen, und nur die jüngern, theils erst unlängst eröffneten, theils noch unvollendeten Bahnen: Halle-Sorau, Märkisch-Posen, Hannover-Altenbeken, Erfurt-Nordhausen etc. sahen ihre Aktien und Stamm-Priorit.-Aktien fast täglich weichen. Das Bekanntwerden der Januar-Einnahmen der Köln-Mindener Eisenbahn schwächte am Ende der Woche die bis dahin sehr feste Haltung ihrer Stammaktien einigermaassen ab.

Bezüglich der Halle-Sorauer Bahn hält die Börse unausgesetzt die Ansicht aufrecht, dass ihre Erwerbung von Seiten der Magdeburg-Leipziger Gesellschaft bezweckt werde. Man erinnert sich hierbei der Thatsache, dass diese Gesellschaft allerdings ursprünglich um die Koncession für jene junge Bahn koncurrirte.

Einem Komité für das Projekt der Herstellung einer Eisenbahn von Berlin über Schwerin und Lübeck nach Seegeberg resp. Kiel ist von dem Handelsminister die Erlaubniss zu den Vorarbeiten auf den im Preussischen Gebiet gelegenen Strecken der projektirten Linien ertheilt worden.

Die vom Grossherzogthum Oldenburg und der Freien Stadt Lübeck garantirte 5proc. Prioritäts-Anleihe der Eutin-Lübecker Eisenbahn-Gesellschaft zum Betrage von 1 Million Thlr. soll in den ersten Tagen des März (zum Kourse von $98^1/_2$ Proc., wie man glaubt) an die Börse gebracht werden. Die Emission erfolgt in Obligationen à 1000 Thlr., 500 Thlr., 200 Thlr. und 100 Thlr. Die Tilgung der Anleihe geschieht mittels jährlicher Ausloosungen zum vollen Nennwerthe innerhalb 50 Jahren, vom Jahre 1873 an beginnend.

Die Ausführung der projektirten „Schleswig-Holsteinischen Westbahn" (Neumünster-Heide-Tönning) soll alsbald nach hergestelltem Frieden in Angriff genommen werden. Das für die ganze Strecke bis Tönning erforderliche Kapital von 1 Million soll zum grossen Theil in den betheiligten Gemeinden gedeckt sein.

Andere Bahnprojekte, die durch den Krieg vertagt waren, werden gleichfalls wieder zur Erörterung gebracht. In Schlesien ist wieder von der Weistritzthalbahn die Rede, die von Schweidnitz aus durch das Weistritzthal nach Neurode geführt und von dort in das an der Grenze Böhmens sich hinziehende Bahnnetz hinübergeleitet werden soll.

Die in unserer letzten Korrespondenz erwähnte Befürwortung der Magdeburger Kaufmannschaft zu Gunsten der für das Magdeburg-Lausitzer Bahnprojekt erbetenen Koncession verzichtet ausdrücklich auf jede Staatsgarantie. Es handelt sich in diesem Projekt um Herstellung einer direkten Verbindung der Stadt Magdeburg mit der Provinz Schlesien. Die Verhandlungen über diese Koncessions-Angelegenheit schweben bereits seit 1867.

Am 1. März wird die an der Zweiglinie Mülheim a/Rh.-Bensberg der Bergisch-Märkischen Eisenbahn gelegene Station Dellbrück für Personen-, Güter- und Privat-Depeschen-Verkehr eröffnet. (Siehe officielle Bekanntmachung S. 116.)

Die Bewerbung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn um die Uebernahme der Betriebsverwaltung der Luxemburgischen Bahnen soll sich, einer genauern neuern Nachricht zufolge, auf die innerhalb der in Deutschland einzuverleibenden Französischen Departements belegenen Strecken der Französischen Ostbahn erstrecken. Wie gleichzeitig berichtet wird, kommt jetzt die Gürtelbahn im Grossh. Luxemburg zur Ausführung und soll bereits die Kaution von 1 Mill. Francs hinterlegt sein. Auch die Erdarbeiten der Linie von Esch über Petingen nach Bettingen ist ausgeschrieben; eine zweite Submission wird sich auf die Sauerlinie (Wasserbillig-Echternach-Diekirch) beziehen.

An verschiedene Eisenbahnverwaltungen ist die Aufforderung ergangen, ihr in Frankreich zurückgehaltenes Betriebsmaterial zurückholen zu lassen.

Seitens der Bundesregierung ist gegen den § 8 des Gesetzentwurfs, betreffend die Haftpflicht von Eisenbahn- etc. Unternehmungen bei Unglücksfällen etc., Einspruch erhoben worden, weil diese Bestimmung der Haftbarkeit des Unternehmers für von ihm nicht verschuldete Unglücksfälle eine unnöthige anomale Ausdehnung gebe.

Die Kgl. Direktion der Ostbahn hat gegen den Kreis Thorn eine Klage erhoben. Der Kreis hatte die Verpflichtung übernommen, zur Thorn-Insterburger Bahn den innerhalb seiner Grenzen liegenden Grund und Boden herzugeben. Die Direktion fordert nun den Grund und Boden von dem Eisenbahnhofe Thorn ab, während der Kreis nur zur unentgeltlichen Abtretung des Grund und Bodens von der Stadt Thorn ab verpflichtet zu sein behauptet. Präcedenzfälle sprechen zu Gunsten der Kgl. Direktion.

* **Rheinische Eisenbahn.** Ueber den Stand der Arbeiten auf ihren im Bau befindlichen Linien theilt uns die Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft mittelst Schreiben vom 23. Februar c. folgende Notizen mit:

1) Die unterm 2. December 1867 concessionirte Zweigbahn von Station Stolberg in das Stolberger Thal bis zum Binsfelder Hammer, deren Unterbau für 2 Geleise hergestellt wird und deren Baukapital zu 300 000 Thaler beträgt, ist bis $0,_{20}$ Meile = $1,_{506}$ Kilom. fertig und im Betrieb; die Fortsetzung $0,_{525}$ Meile = $3,_{954}$ Kilom. wird in diesem Frühjahr in Angriff genommen und voraussichtlich im nächsten Frühjahr fertig gestellt sein. — Mit dem Erwerb des Terrains für den noch nicht fertigen Theil wird jetzt begonnen.

2) Die unterm 12. November 1866 concessionirte Eifelbahn (Call-Trier),* deren Unterbau ebenfalls zweigeleisig hergestellt wird, hat eine Länge von $15,_{433}$ Meilen = $116,_{249}$ Kilom. und beträgt das Baukapital 11 000 000 Thalern, d. h. pro Meile = 712 758 Thaler.

Der Bau wurde an den wichtigsten Stellen im Herbst 1868 begonnen und kam im Laufe des Jahres 1869 auf der ganzen Linie in Angriff. Am 15. November 1870 ist die $6,_{33}$ Meilen lange Strecke Call-Gerolstein eröffnet worden. Im Monat Mai 1871 wird voraussichtlich die ganze Linie Call-Trier dem Verkehr übergeben werden können.

Das Terrain ist bis auf geringe nachträgliche Erwerbungen sämmtlich acquirirt.

3) Die Zweigbahn Ehrang-Quint (von vorgenannter Bahn abzweigend), concessionirt am 12. Januar 1871, wird $0,_{43}$ Meile = $3,_{238}$ Kilometer lang, der Unterbau zweigeleisig hergestellt und beträgt das Baukapital 142 000 Thaler, d. h. pro Meile = 330 232 Thaler.

Der Bahnbau, im Februar 1871 begonnen, wird voraussichtlich im Juni 1871 vollendet sein. Zur Zeit etwa $^1/_{10}$ des Terrains erworben resp. durch den Besitzer des Hüttenwerks Quint abgetreten.

4) Langenbrahm-Oberhausen mit verschiedenen Zechen-Anschlussbahnen (Concession vom 14. October 1869) $2,_{78}$ Meilen = $20,_{94}$ Kilom. lang.

Das Terrain ist für 2 Geleise erworben; der Unterbau wird vorläufig eingeleisig ausgeführt.

Der Bau ist im Spätherbst 1870 in Angriff genommen und erfolgt die Fertigstellung der Bahn voraussichtlich Ende d. J.

Durch die Bahn (welche ausschliesslich Güter-Transportbahn ist), werden bedeutende Kohlen und Eisenstein-Gruben angeschlossen.

Technische Schwierigkeiten verursacht die Beseitigung der Niveau-Kreuzung der Osterath-Essener mit der Bergisch-Märkischen Eisenbahn hinter Bahnhof Heissen durch Unterführung der ersteren unter die Bergisch-Märkische Bahn, die Ueberschreitung der viergeleisigen Köln-Mindener Hauptbahn mittelst Ueberführung, sowie zahlreiche Bauwerke und sehr umfangreiche Erd-Arbeiten.

5) Rechtsrheinische Eisenbahn. (Ehrenbreitstein-Siegburg)* Die Strecke Ehrenbreitstein-Oberkassel nebst Verbindung mit der Linksrheinischen Eisenbahn mittelst Trajekt-Anstalt bei Bonn ist seit dem 7. Juli 1870 dem Verkehr übergeben, während die Strecke Oberkassel-Troisdorf zum Anschluss an die Köln-Giessener Bahn noch im Laufe dieses Monats eröffnet wird, nachdem die landespolizeiliche Revision und Abnahme dieser Strecke unterm 7. Februar cr. stattgefunden hat.

Es erübrigt mithin nur noch der Ausbau der kurzen Zweiglinie Friedrich-Wilhelms-Hütte-Siegburg, welche in Ermangelung des erforderlichen Terrains bisher nicht in Angriff genommen werden konnte, mit alleiniger Ausnahme des Baues der Agger-Brücke mit 3 Oeffnungen von 88 Fuss lichter Weite, welche im Pfeilerbau nahezu fertig gestellt ist.

6) Im Stadium der Vorarbeiten befinden sich die folgenden Linien, für welche die Concessions-Ertheilung in Aussicht gestellt, jedoch noch nicht definitiv erfolgt ist.

a) Wattenscheid-Dortmund als Fortsetzung der Osterath-Wattenscheider Eisenbahn mit Abzweigung nach Hoerde.
b) Feste Brücke über den Rhein bei Rheinhausen im Zuge der Osterath-Essener Bahn.
c) Fortführung der Rechtsrheinischen Bahn von Troisdorf bis Opladen.

* **Halle-Cassel.** Die Erdarbeiten und Kunstbauten der Strecke Arenshausen-Münden, über deren Bau in No. 4 S. 56 und in No. 49 S. 824 des Jahrg. 1870 berichtet wurde, konnten im IV. Quartal des vergangenen Jahres und im laufenden Jahre wegen des anhaltenden Frostwetters nur mässig gefördert werden, jedoch sind dieselben soweit vorgeschritten, dass nach Eintritt milderen Wetters ihre Vollendung in Kurzem erreicht werden kann. Die Hochbauten sind in den Fundamenten zum Theil vollendet.

Die übrige Ausführung ist so vorbereitet, dass dieselbe bei günstigerer Jahreszeit beschleunigt werden kann.

An der Werrabrücke bei Hedemünden ist der Pfeilerbau bis auf zwei in Hochwasserhöhe aufgemauerten Mittelpfeilern grösstenTheils

---

* cfr. die Mittheilungen im Jahrg. 1869 No. 27 S. 394 dieser Zeitung.

beendet, so dass mit dem Aufbringen des eisernen Oberbaues auf eine Oeffnung begonnen werden kann.

Die zum Umbau des Bahnhofs Münden nöthigen Erdarbeiten sind in der Ausführung begriffen, ebenso die Seitens der Königlichen Eisenbahn-Direktion zu Hannover herzustellende Anlage des zweiten Geleises von Münden nach Cassel. (Siehe No. 49 S. 824 des Jahrg. 1870.)

Die Projekte zur Anlage des Rangirbahnhofes und des Güterbahnhofs bei Cassel nebst der beide Bahnhöfe verbindenden Zweigbahn haben die höhere Genehmigung erhalten. Die Expropriation des erforderlichen Terrains ist im Gange und die Inangriffnahme der Erdarbeiten und Kunstbauten nach Ueberweisung des Terrains vorbereitet.

Ueber den Anschluss der übrigen in Cassel mündenden Eisenbahnen an den zur Erweiterung geeigneten Rangirbahnhof sind die Verhandlungen noch nicht geschlossen.

* Sächsische Staatseisenbahnen. Im Interesse des reisenden Publikums hat die Königl. General-Direktion der Sächsischen Staatsbahnen über die Zulässigkeit der Fahrtunterbrechung auf Zwischenstationen folgende Grundsätze aufgestellt: 1) Die Unterbrechung der Fahrt auf Zwischenstationen und Haltestellen ist künftig zulässig sowohl bei Tour- als bei Tagesbillets. 2) Es ist eine mehrmalige Unterbrechung der Fahrt gestattet und zwar bei Tourbillets an dem Tage, an dem das Billet gelöst wurde und an dem darauffolgenden Tage, bei Tagesbillets aber innerhalb der dreitägigen Gültigkeit derselben sowohl auf der Hin- als auf der Rückreise. 3) Die Unterbrechung der Reise ist nur unter der Voraussetzung gestattet, dass der betreffende Passagier auf der Unterbrechungsstation unmittelbar nach Verlassen des Zuges von dem diensthabenden Stations- oder Haltestellenbeamten sich die Unterbrechung bescheinigen lässt. 4) Das Gepäck kann bei Tourbillets immer nur nach dem Endpunkt, nie nach einer Zwischenstation expedirt werden. Bei Tagesbillets, auf welche Freigepäck nicht gewährt wird, ist die Gepäckexpedirung nach jeder beliebigen Station gegen Erhebung der vollen Taxe zulässig.

⊙ Aus Bayern. (München-Buchloe; Regensburg-Ingolstadt; München-Braunau; Pfälzer Bahnen; Elm-Gemünden; Lindau-Friedrichshafen.) Die zur Verbesserung und Abkürzung des Weges zwischen München und Lindau, sowie des in Augsburg auslaufenden Dreiecks der jetzigen Bahnführung, anzulegende München-Buchloer Bahn wird nach den auf Grund wiederholter technischer Erhebungen festgestellten Bauplänen in Pasing die München-Augsburger Bahn verlassen, sich nach Aubing und von da durch das Moos nach Bruck wenden, hier die Amper überschreiten, südlich nach Wildenroth abzweigen, die Wasserscheide zwischen Amper und Lech bei Türkenfeld übersteigen und sodann in ziemlich gerader Richtung bei Kaufering den Lech erreichen, nach dessen Ueberschreitung endlich gerade über Illing in den Bahnhof Buchloe einmünden. Diese bis zum Herbste 1872 zur Eröffnung gelangende Linie wird $18,_5$ Std. = $9,_{25}$ Ml. lang werden. Stationen erhält sie ab München: Pasing 2 Std. = 1 Ml., Aubing 3 Std. = $1,_{50}$ Ml., Bruck $6,_2$ Std. = $3,_{10}$ Ml., Grafrath $8,_7$ Std. = $4,_{35}$ Ml., Türkenfeld $10,_6$ Std. = $5,_3$ Ml., Schwabhausen $12,_4$ Std. = $6,_2$ Ml., Kaufering $15,_3$ Std. = $7,_{65}$ Ml., Igling $16,_5$ Std. = $8,_{25}$ Ml. und Buchloe $18,_5$ Std. = $9,_{25}$ Ml.

Die Ausführung der Donaubahn-Strecke Regensburg-Ingolstadt ist gleichfalls definitiv und zwar in der Art festgestellt worden, dass die Bahn von Regensburg aufwärts die Donau zwischen Prüfening und Sinzing überschreitet, von da am linken Donauufer über Gundelshausen nach Poikam führt, zwischen Poikam und Allkofen die Donau zum zweiten Male überschreitet und dann am rechten Donauufer über Obersaal, Abensberg und Neustadt a/D. ihre Richtung nach Ingolstadt nimmt. Es werden demnach in Zukunft 4 Eisenbahnbrücken über die Donau in der Nähe Regensburgs sich befinden; 2 der Ostbahn (am Keilberg für die Regensburg-Schwandorfer Linie und bei Mariaort für die Regensburg-Neumarkter Bahn), 2 der Staatsbahn bei Sinzing und Poikam für die Donaubahn.

Die Aufstellung des eisernen Fachwerkes für die Innbahnbrücke zwischen Simbach und Braunau macht überraschende Fortschritte. Bereits Mitte Februar war der 2. Pfeiler erreicht. An den auf Oesterreichischer Seite gelegenen Pfeilern, deren Ausbau wegen des Pulverkammerkonfliktes sistirt war, wird wieder gearbeitet. Es sind Vorkehrungen getroffen, bis 1. Mai l. J. die München-Braunauer Bahn eröffnen zu können.

Die Pfälzer Bahnen beförderten während des Krieges an 700 000 Mann Truppen, 81 000 Pferde und an 770 000 Ctr. Proviant, excl. der Liebesgaben. Die Bahnverwaltung wird für 841 000 fl. neues Fahrmaterial, darunter 10 schwere Güter- und 6 Personenlokomotiven, theilweise mit Rücksicht auf die neuen Linien, anschaffen. Die Bahnhöfe von Ludwigshafen, Homburg und Bexbach wurden erweitert mit einem Kostenaufwand von beziehungsweise 185 000, 88 000 und 34 000 fl.

Auch die Direktion der Pfälzer Bahnen hat sich bereit erklärt, den Angehörigen verwundeter oder erkrankter Bayer. Soldaten unter denselben Voraussetzungen und Beschränkungen zum Behufe des Besuches der in Spitälern weilenden Familienglieder freie Hin- und Rückfahrt in der III. Wagenklasse zu gestatten, wie solche auf den Bayer. Staats- und Ostbahnen bewilligt worden ist.

* Ausserordentliche General-Versammlung der Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft wurde am 28. Februar d. J. in Wien abgehalten und in derselben der Antrag des Verwaltungsrathes, den Bau einer Flügelbahn von Liebach über St. Florian, Deutsch-Landsberg, Schwanberg in das Wieser Kohlen-Revier betreffend, ohne Discussion zum Beschluss erhoben. Die Geldbeschaffung geschieht durch eine neue Actien-Emission. Die neue 6 Meilen lange Bahnlinie wird nicht nur dem Handelsverkehr mit Landesprodukten ein neues Gebiet aufschliessen, es werden auch mit dieser Linie den Touristen die herrlichsten Partien des südlichen Steiermark besonders im Sulen-Thale zugängig gemacht.

* Die k. k. priv. Wr. Neustadt-Grammet-Neusiedler Eisenbahn geht von dem Bahnhofe der k. k. Südbahn-Gesellschaft in Wiener-Neustadt aus, berührt die Ortschaften Eggendorf, Ebenfurt, Pottendorf, Waltersdorf und Mitterndorf und endet in dem Bahnhof der k. k. priv. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft in Grammet-Neusiedl. Sie erhält eine Flügelbahn von Ebenfurt in die Kohlengruben bei Neufeld.

Der Bau dieser unterm 23. August 1869 koncessionirten, $4,_5$ Meilen = $34,_{14}$ Kilom. langen Bahn wird in eigener Regie ausgeführt.

Der Unterbau wird für 1 Geleise hergestellt, auch das Terrain für nur 1 Geleise erworben. — Das Baukapital beträgt 666 667 Thaler im Ganzen und 148 148 Thlr. pro Meile.

Im September 1870 wurde der Bau begonnen; die Vollendung ist im Juni 1871 zu erwarten. Die erforderlichen Gründe wurden im Expropriations-Wege erworben.

Die Bahn dient zum Transito-Verkehr der aus Oberungarn auf der Staats-Eisenbahn ankommenden, für Niederösterreich und Steyermark bestimmten Getreide-Sendungen, Viehtransporte und Rohmaterialien, und wird auch die Transporte der Fabrikate Niederösterreichs nach Oberungarn, so wie überhaupt alle jene Güter vermitteln, welche den kürzeren Weg von der Südbahn zur Staats-Eisenbahn, mit Umgehung von Wien einschlagen. — Eine besondere Bedeutung in strategischer Beziehung hat die Bahn nicht.

Der Lokal-Verkehr hat für die Bahn eine besondere Bedeutung, indem die Erzeugnisse der, in grösserer Anzahl längs der Bahn bestehenden Etablissements und Fabriken sowohl auf die k. k. pr. Staats-Eisenbahn, als auch auf die k. k. pr. Südbahn übergehen.

Die Spinnereien, Webereien, Dampfmühlen und Papierfabriken längs der Bahn verfrachten ihre Erzeugnisse nur pro Bahn und beziehen auch auf demselben Wege die erforderlichen Rohstoffe. Weitere Transportartikel sind: Kohlen, Steine, Brenn- und Bauholz und Cerealien.

Stationsorte und deren Entfernungen ab Wr. Neustadt sind: Eggendorf $0,_7$ M., Ebenfurt $1,_5$ M., Pottendorf $2,_0$ M., Waltersdorf $2,_9$ M., Mitterndorf $3,_5$ M. und Gr. Neusiedl $4,_5$ Meilen.

Besondere technische Schwierigkeiten kommen nicht vor.

Bauleitender Techniker ist: für den Hochbau Inspektor Adolf Matiak; für den Unter- und Oberbau Ingenieur Ernst Kretz.

Literatur.

*Von den statistischen Nachrichten von den Preussischen Eisenbahnen, bearbeitet auf Anordnung Sr. Excellenz des Herrn Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten von dem technischen Eisenbahn-Bureau ist soeben im Verlag von Ernst & Korn in Berlin Band XVII, enthaltend die Ergebnisse des Jahres 1869, nebst einer Uebersichtskarte und einem Nivellements-Plan erschienen. Fol. broch. 3 Thlr. Wir werden auf den reichen Inhalt des Werkes zurückkommen.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen. (* = ausserordentl. Gl.-Vers.)

21. März Homburger Eisenb.-Ges. zu Homburg v. d. H. (Siehe Bekanntmachung S. 116.)
27. „ Wolfsegg-Traunthaler Kohlenwerks- und Eisenb.-Ges. zu Wien.
30. „ Wiener Tramway-Gesellschaft zu Wien.
30. „ Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie zu Leipzig.
31. „ *Dux-Bodenbacher Eisenbahn-Gesellschaft zu Wien. Tagesordnung: Bericht über den Stand des Unternehmens; Genehmigung des Beschlusses des Verwaltungsrathes wegen Uebernahme des Koncession zum Bau und Betriebe der Bielathalbahn; Beschlussfassung über Anlage von Schleppbahnen zu den im Bereiche des Unternehmens gelegenen Kohlenwerken; Ermächtigung zur Beschaffung der hierzu erforderlichen Geldmittel; Genehmigung des Vorgehens des Verwaltungsrathes zur Erlangung der Koncession für die Osseg-Komotauer Linie; Statutenänderungen; Neuwahlen.

1. April Oberhessische Eisenbahn-Gesellschaft zu Giessen.

Einzahlungen.

Pfälzische Nordbahnen. Die Besitzer von Interimsscheinen der Alsenzbahn haben die dritte Einzahlung von 20 % = 100 fl. pr. Interimsschein bis zum 3. April d. J. einzuzahlen. Weiteres siehe Bekanntmachung S. 116.

Submissionen.

Termin	Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
8. März zu Hannover	Hannoversche E.	Laschen	117
9. „ zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Hochbauten Elberfeld-Steinbeck	—
14. „ zu Elberfeld	dieselbe	Hochbauten Grafenberg, Rath Ratingen, Hösel, Kettwig und Werden	—
15. März zu Berlin	Berlin-Hamburger E.	1000 Ellen Kommisstücher	—
16. „ zu Elberfeld	Berg.-Märkische E.	Wagen	117
30. „ zu Ofen	Ungar. Eisenb.-Baudirektion	Bau der Linie Altsohl-Neusohl	—

OFFICIELLER ANZEIGER.

Homburger Eisenbahn-Gesellschaft.

Die elfte ordentliche Generalversammlung findet am **21. März dieses Jahres, Nachmittags 2 Uhr,** im Stationsgebäude zu Homburg vor der Höhe statt.

Gegenstände der Verhandlung.

1) Der allgemeine Rechenschaftsbericht und Beschlussfassung über die Vertheilung des Reinertrags.
2) Theilweise Erneuerung des Verwaltungsraths (§ 29 der Statuten).
3) Wahl eines Rechnungs-Prüfungs-Ausschusses (§ 25 der Statuten).

Denjenigen stimmberechtigten Aktionären, welche in der Generalversammlung erscheinen wollen, wird unter Bezug auf § 24 der Statuten mitgetheilt, dass sie ihren Aktienbesitz durch Deponirung der Aktien entweder

in Homburg bei der Direction oder
in London bei dem Bankhause Glyn, Mills and Comp., Lombardstreet,

nachzuweisen haben.

Den stimmberechtigten Aktionären wird über die erfolgte Deposition ihrer Aktien eine Zahl und Nummer der Aktien enthaltende Bescheinigung ertheilt, auf deren Grund dieselben hiernächst am Tage der Generalversammlung die Eintrittskarten auf dem Direktionsbüreau ausgehändigt erhalten.

Homburg vor der Höhe, den 24. Februar 1871.

Der Verwaltungsrath.

Kgl. Bayerische Pfälzische Nordbahnen.
Alsenzbahn.
Weitere Einzahlung.

Die Herren Besitzer von Interimsscheinen der Alsenzbahn werden in Gemässheit des § 31 der Satzungen eingeladen, von heute ab bis

zum 3. April d. Js.
die dritte Einzahlung von zwanzig Procent

d. i. den Betrag von 100 fl. per Interimsschein an die Kgl. Bank in Nürnberg oder deren Filialen, an die Bankhäuser:

M. A. v. Rothschild und Söhne in Frankfurt a/M.,
Ph. N. Schmidt in Frankfurt a/M.,
W. H. Ladenburg und Söhne in Mannheim,
S. Bleichröder in Berlin

an die **Vereinsbank in München** oder
an die **Direktions-Hauptkasse in Ludwigshafen a/Rh.**
zu leisten.

Die Ausgleichung der Zwischenzinsen wird bei der im Laufe des Sommers erfolgenden vierten und letzten Einzahlung stattfinden.

Wer die Einzahlung innerhalb der festgesetzten Zeit und spätestens einen Monat nachher nicht leistet, wird in Gemässheit des § 33 der Satzungen dadurch aller seiner Rechte als Aktionär, so wie der bereits gezahlten Einschüsse zum Besten des Gesellschafts-Vermögens verlustig, es wäre denn, dass der Aktienbesitzer ein gesetzlich entschuldbares Zahlungshinderniss innerhalb 3 Monaten darzuthun vermöchte.

Nach § 25 der Satzungen ist es gestattet, jederzeit Vollzahlung zu leisten und gegen Einlieferung der Interimsscheine, die Aktien nebst Kouponsbogen und Talons in Empfang zu nehmen.

Ludwigshafen, den 20. Februar 1871.

Die Direktion der Pfälzischen Bahnen.
v. Jaeger.

Rhein-Nahe-Eisenbahn.

Vom **6. März cr.** ab findet die Verausgabung der II. Serie der Zins-Coupons zu den Rhein-Nahe-Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen II. Emission (Allerh. Privileg vom 28. Januar 1861) durch unsere Haupt-Kasse hierselbst gegen Einsendung der der I. Koupons-Serie beigegebenen Talons statt.

Die Interessenten wollen ihre mit einem besonderen Verzeichnisse der eingesandten Talons zu versehenden Anträge direkt an unsere Haupt-Kasse hier portofrei richten, von welcher ihnen die neuen Zins-Koupons nebst Talon zum Empfange der weiteren Serie und zwar, sofern von den Betheiligten nicht ein Anderes verlangt wird, **rekommandirt** zugesandt werden.

Saarbrücken, den 21. Februar 1871.

Königliche Eisenbahn-Direktion.

Vereinigte Südösterreichische, Lombardische und Central-Italienische Eisenbahn-Gesellschaft.

Die am **1. März 1871** fälligen Bons der **Emission 1870—1874** (Serie No. 9) werden von diesem Tage an **inklusive** des am **1. März** fälligen Koupons mit **515 Franks** bei den nachbenannten Kassen eingelöst werden:

in **Wien** bei der k. k. priv. Oesterr. **Kredit-Anstalt für Handel und Gewerbe,**
in **Paris** bei den Herren **Gebrüder von Rothschild,**
in **Frankfurt a. M.** bei Herren **M. A. v. Rothschild & Söhne,**
in **Turin** bei der **Kasse der Gesellschaft.**

Wien, im Februar 1871.

Der Verwaltungsrath.

Vereinigte Südösterreichische, Lombardische und Central-Italienische Eisenbahn-Gesellschaft.

Die am **1. März 1871** fälligen Koupons der **gesellschaftlichen Bons** werden von diesem Tage an bei den nachbenannten Kassen eingelöst werden:

in **Paris** bei den Herren **Gebrüder von Rothschild,**
in **London** bei den Herren **N. M. Rothschild & Söhne,**
in **Berlin** bei Herrn **S. Bleichröder,**
in **Amsterdam** bei den Herren **Becker und Fuld,**
in **Wien** bei der k. k. pr. Oesterreichischen **Kredit-Anstalt für Handel und Gewerbe,**
in **Frankfurt a. M.** bei den Herren **M. A. v. Rothschild & Söhne,**
in **Turin** bei der **Kasse der Gesellschaft.**

Wien, im Februar 1871.

Der Verwaltungsrath.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Am 1. März c. wird die an der Zweigbahn **Mülheim a. Rh.-Bensberg** gelegene Station **Dellbrück** für den Personen-, Güter- und Privat-Depeschen-Verkehr eröffnet.

Behufs Vermittlung des Personen-Verkehrs werden folgende Züge in **Dellbrück** anhalten:

a) in der Richtung von Mülheim a. R. nach Bensberg:	b) in der Richtung von Bensberg nach Mülheim a. R.:
8_{30} Vormittags.	7_{23} Vormittags.
12_{15} Nachmittags.	11_{8} do.
2_{35} do.	1_{33} Nachmittags.
6_{45} do.	5_{53} do.
10_{50} Abends.	8_{13} Abends.

Der betreffende Nachtrag (II) zum Lokal Gütertarif vom 1. Oktober vor. J. kann auf sämmtlichen Stationen unserer Bahn eingesehen und zum Preise von 1 Sgr. pro Exemplar käuflich bezogen werden.

Elberfeld, den 23. Februar 1871.

Königliche Eisenbahn-Direktion.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Die Lieferung von:

20 Personenwagen,
75 Viehwagen und
50 doppelbödigen Schaafwagen

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die maassgebenden Bedingungen und Zeichnungen können in unserem Central-Büreau hier eingesehen und Abdrücke derselben gegen Erstattung der Kosten von unserem Eisenbahn-Bau-Inspector Mechelen hier bezogen werden.

Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift

„Submission auf Lieferung von Wagen"

versehen, bis zu dem auf **Donnerstag den 16. März c. Vormittags 11 Uhr** anberaumten Submissions-Termin an uns einzureichen, zu welcher Stunde die Eröffnung derselben erfolgen wird.

Elberfeld, den 24. Februar 1871.

Königliche Eisenbahn-Direktion.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.*

Es soll die Lieferung von:

50000 Stück Puddelstahllaschen c. 474 500 Pfd.

im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Offerten hierauf sind mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Laschen"

versehen, bis zu dem auf

Mittwoch den 8. März c., Vormittags 10 Uhr

angesetzten Submissionstermine versiegelt und portofrei an die Königliche Ober-Betriebs-Inspection zu Hannover einzusenden, wo dieselben in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten geöffnet werden sollen.

Die Lieferungs-Bedingungen liegen im Büreau der Königlichen Ober-Betriebs-Inspektion zur Einsicht aus, können auch auf dorthin portofrei zu richtende Anträge gegen Erstattung von 5 Sgr. per Exemplar bezogen werden.

Hannover, den 15. Februar 1871.

Königliche Eisenbahn-Direktion.
Maybach.

* Für vorige Nummer zu spät (am 24. Februar) eingegangen. Die Red.

Oberschlesische Eisenbahn.

Die Ausführung von Erd- und Maurer-Arbeiten auf der Strecke der Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn vom Central-Bahnhofe bei Posen bis zur Warthe-Brücke, enthaltend:

94 900 Schachtruthen Boden
und 1684 Schachtruthen Mauerwerk

soll in einem Loose im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Dienstag den 7. März 1871 Vormittags 11 Uhr

im Central-Büreau unserer Abtheilung II hierselbst (am Oberschlesischen Bahnhofe No. 7 — Germania —) anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Erd- und Maurerarbeiten der Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn",

eingereicht sein müssen und in welchem dieselben in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Die Submissions-Bedingungen liegen im Abtheilungs-Büreau zu Posen, sowie im technischen Büreau unserer Abtheilung II hierselbst (am Oberschlesischen Bahnhofe No. 7) zur Einsicht aus und können von letzterem auch bezogen werden.

Breslau, den 14. Februar 1871.

Königliche Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn.

Venlo-Hamburger Eisenbahn.

Die Herstellung des Bahnkörpers auf der Insel Wilhelmsburg, zwischen Harburg und Hamburg, umfassend die Bewegung von etwa 30 000 Schachtruthen Erde soll auf dem Wege öffentlicher Submission, entweder im Ganzen oder in zwei Loosen verdungen werden.

Offerten sind versiegelt und kostenfrei mit der Aufschrift „Submission auf Erdarbeiten" bis zum 26. März d J. an das Bau-Büreau zu Hamburg, Bankstrasse No. 44 einzureichen, woselbst auch die Bedingungen, Kostenanschläge und Zeichnungen täglich von 8 bis 1 und von 4 bis 7 Uhr eingesehen werden können. Das Bedingungsheft wird Unternehmern auf frankirtes Ersuchen übersendet.

Hamburg, den 1. März 1871.

Der technische Dirigent Regierungs- und Baurath.
Lohse.

Prag-Duxer Eisenbahn.

Für den Bau der Prag Duxer Eisenbahn werden nachstehend verzeichnete Materialien benöthigt:

Schienen	230 000	Zoll-Ctr.
Platten	8275	„ „
Laschen	8190	„ „
Laschenbolzen	3425	„ „
Hakennägel	5690	„ „
Weichenapparate	160	Stück
Gussherzstücke	160	Stück.

Die Lieferungsbedingnisse und Normalzeichnungen können im Büreau der Unterzeichneten eingesehen oder Kopien derselben über Verlangen zugesendet werden. Offerten, welche sowohl auf das Gesammtquantum als auch auf Theile desselben gestellt sein können, sind portofrei bis **10. März 1871** einzusenden an die Adresse: **Koncessionäre der Prag-Duxer Eisenbahn.** (Prag, Neustadt, breite Gasse 18.)

Prag, im Februar 1871.

Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter.

a) Ueberzählige.

Nachweisung

über die am 1. Februar 1871 auf Stationen des Bezirks der **Eisenbahn-Betriebs-Commission Nancy** überzähligen Güter Gepäckstücke etc.

Station Nancy.

F A 1007. 1 Korb Holznägel
F A 1002. 1 Korb Blechflaschen
F A 1000. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
F A 1005. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
F A 1006. 1 Kiste Hufnägel
F A 1003. 1 Kübel (Inhalt unbekannt)
1 Kiste, enthaltend 20 Testamente, der andere Inhalt gestohlen
F A 1004. 1 Fass Oel
L B 68. 1 Kiste Stiefeln
L B 68 III. 1 Kiste Stiefeln

} Wurden aus Wagen No. 30, der ohne Papiere hier ankam, entladen.

Bad 2371. 1 Wagen Kurzwaaren.
Bezettelt Mommheim-Strassburg. 1 Korb, 1 leeres Fass (62 Pfd.).
L P 2063. 1 Fass Schmiere (120 Pfd.). In der Güterhalle gefunden.
Haas 87. 1 Fass Schnaps (190 Pfd.). Ganz leer.
1 Parthie Sandsäcke (4000 Pfd.). Aus Wagen Nass. 281.
F B 70 Saarlouis. 2 Kisten (200 Pfd.) von Weissenburg.
K B C Stettin. 1 Kiste Militär-Effecten Auf dem Perron gefunden.
Bezettelt 189 Deutz 309 Saarbrücken. 1 brauner Lederkoffer Effecten. Mit angebundenem Holzkistchen und hierauf eine Officiers-Uniform.
Louise Dubac. 1 Koffer, 2 Kisten Effecten.
F v H. 2 Säcke Strumpfwaaren.
Bezettelt Ulm-Strassburg 745. 1 Reisesack Effecten (30 Pfd.).
1 Sack Marketenderzeug (25 Pfd.).
1 Sack mit 4 Packeten (12 Pfd.): 1. Frau Feldwebel Janichen in Bautzen (alte Wäsche). 2. Frl. Thekla v. Metsch in Eisenach. 3. Avantageur Felix Pahn 4. Inf.-Rgt. 103, 23. Div. XII. Armeecorps. 4. S. M. W. 143 mit Schuhen und Leinwand.

M E 0, 1 & 2. 3 Fässer Schnapps. Theilweise leer.
1 Plaid (5 Pfd.). Zusammengerollt.
A J bezettelt Kiel 897. 1 Pack Bücher (20 Pfd.).
1 schwarze leere Helmschachtel (1 Pfd.).
1 braune Hutschachtel bezettelt „Luneville“.
H v. Thiereck. 1 kleiner grauer Handkoffer, 1 sechseckige Schachtel Effecten (20 Pfd.). Von Richtung Epernay gekommen.
Bezettelt Lehrte. 1 gelber Holzkoffer Effecten (40 Pfd.).
1 schwarz gerippter Holzkoffer. Von Richtung Epernay.
Bezettelt Freiburg-Kehl 224. 1 grauer Leinwandkoffer mit gelben Nägeln beschlagen.
1 schwarzer langer Koffer mit Wachstuchbanden.
Adr. Blanchet à St. Dizier. 1 grosser schwarzer Damenkoffer mit einem angebundenem Sack. Adressat brieflich benachrichtigt.
1 schwarzer Chaisenkasten.
1 kleiner Chaisenkasten.
Die Adr. Freiherr v. Uslar-Gleichen. Aufgefunden, Adressat brieflich benachrichtigt.
1 grauer Leinwandkoffer, beim Oeffnen die Adr. Freiherr v. Riedesel vorgefunden. Adressat brieflich benachrichtigt.
G N J B 669. 1 Kiste.
L A & C 823. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 60 Pfd.). Von Richtung Epernay her.
1 schwarze Reisetasche von Wachstuch.
1 Reisesack von grau geblümtem Plüsch.
B M 1201. 1 Wagen Specereien.
Bayer. St.-B. 8291. 1 Wagen Fleisch.
Köln-Minden 3486. 1 Wagen (Inhalt unbekannt).
Adr. Westf. Ulanen-Regt. I, 19 Brig. 1 Kiste Militär-Effecten. Truppentheil brieflich benachrichtigt.
H Wullione. 1 Kiste Militär-Effecten.
H. 2 Säcke Holzspunde.
J W ◇ 1290. 1 Ballen.
P C. 1 Ballen.
◇C 2416. 1 Ballen.
Ponton-Colonne 3. Armee-Corps 1579. 1 Fass Militär-Effecten.
Mil.-Commando Grey 14. Armee-Corps. 1 Kiste Militär-Effecten.
T M 2216. 1 Kiste Lampen }
C H J M 2236. 1 Kiste Lampen } überzählig aus Wagen No. 1376 N. M. E.
C H J M 2237. 1 Kiste Lampen }
1 Fass Waffenröcke mit No. 17 auf den Achselklappen.

Station Toul.

1 Fass Lazarethmaterial. Fast gänzlich auseinandergerissen.
J B D 2124. 1 Tonne Militär-Effecten (40 Pfd.).
Cöln-Minden 1354. 1 Wagen Kalk oder Cement. Entladen.
1 Umhängetasche mit Toilettegegenständen. Von gelbem Leder.
Leipp Professor Worms. 1 Kiste (15 Pfd.). Eigenthümer brieflich benachrichtigt.
Müller Gerichtsschreiber Oppenheim. 1 Kiste (20 Pfd.). Eigenthümer brieflich benachrichtigt.
von Lüderick Worms. 1 Handkoffer von gelbem Leder (20 Pfd.). Eigenthümer brieflich benachrichtigt.
Frau Dr. Rabe Darmstadt. 1 Handkoffer (15 Pfd.). Adressat brieflich benachrichtigt.

Station Bar le Duc.

R N E 210. 1 Wagen Hafer (20 000 Pfd.). Bezettelt Saarbrücken.

Station Blesme.

Ulm-Strassburg 731. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, (20 Pfd.). Auf dem Perron vorgefunden.
Ulm-Strassburg 731. 1 Pack Eisentheile (40 Pfd.). Auf dem Perron vorgefunden.
Vom Commando der Haupt-Munitions-Colonne II. A.-C. an das Kgl. II. Artill.-Regt. Würzburg 1/3. 3 Fass Montirungsstücke (ca. 450 Pfd.) gingen am 28/1 in einem leeren Wagenzuge hier ein. Regiment brieflich benachrichtigt.
Cöln-Minden 560. 1 Wagen Kisten und Ballen.
J & Co. 6530. 1 Kiste Wein (191 Pfd.). Wurde am 21/1 aus Zug gesetzt.

Station Vitry le Francais.

Maria Wolff bei Metz. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 47 Pfd.). Briefliche Recherche ohne Erfolg.

Station Epernay.

K 9397. 1 Kiste Wein.
Franz Neuwieck. 1 Pack Effecten.
Rothenbücher. 1 Pack Effecten.
G N 1836. 1 Kiste Apotheker-Waaren.
Est 379. 1 Wagen, 1 Marketender-Wagen.
B E 993. 1 Wagen Militär-Effecten.
B E 1259. 1 Wagen Hafer [verdorben].
Hess. Ludw. 1353. 1 Wagen Brod. Qu. Wagen hat an einer Seite Plombe Saarbrücken 19/1.
B P M 1647. 1 Wagen Hafer.
Sächs. 2009. 1 Wagen, 15 Fässer F B 19 R Militär-Effecten. Nach Adressaten brieflich recherchirt.
N M E 2226. 1 Wagen Hafer.
Hann. 2132. 1 Wagen, 1 Karren. J. 4r. B. F.-A-R. 7.
Bayer. 4384. 1 Wagen Mehl.
N M E 4903. 1 Wagen, 1 Karren. 2. Batl. 2. Rhein. Landw.-Regt. 28, nach Adressaten brieflich recherchirt.
Köln-Minden 5377. 1 Wagen Kartoffeln.
R E G 5435. 1 Wagen Cement.
N M E 6663. 1 Wagen Proviant.
Nord 29 821. 1 Wagen, 2 Fässer, 1 Kiste Militär-Effecten. 3. Garde-Regt. brieflich recherchirt.
A G Mainz. 22 Rollen Decken. Beklebung von Berlin nach Mainz via Frankfurt a/M. Hess. Ludw.-Bahn.
1 Koffer Frauenkleider. Mit der Beklebung: à Bar le Duc, qu. Koffer ist schwarz, mit Bindfaden umwickelt, 1 Fuss hoch, 4 Fuss lang, mit gewölbtem Deckel.
K Postamt Beeskow Militaria 5. 1 Colli Reiseeffecten.

Station Chateau-Thierry.

Bahnwärter Samuel Füsel nach Nancy [undeutlich]. 1 schwarzer Holzkoffer (Kleider?). Der Koffer ist mit rundem Deckel, 1 Vorhänge- und 1 gewöhnlichen Schlosse versehen und trägt einen rothen Beklebezettel „von Würzburg nach Strassburg.“
Undeutliche Adresse Hauptmann von Oldershausen, 105. Inf.-Regt., Ersatz-Bataillon. 1 schwarzer Holzkoffer (Kleider?). Der Koffer ist mit Eisen beschlagen, mit schweinsledernem Deckel und mit 1 gewöhnlichen und 1 Vorhängeschlosse versehen.
Panier No. 5. 1 viereckiger Korb Lazarethgegenstände und Kleidungsstücke. Der Korb ist etwa 4′ lang, $1^3/_4$′ hoch, $1^1/_2$′ breit, hat einen Deckel von Wachstuch und ist mit 2 Vorhängeschlössern versehen.

Station Nogent l'Artaud.

Ord. weiss. Schafspels. 1 Pelz 31/10 aus leerem Wagen 103.
F A R 11. 1 Colli Lederwaaren (35 Pfd.), vom 28/10.
E S 14. 1 Kiste Cigarren (300 Pfd.) }
E S 15. 1 Kiste Cigarren (300 Pfd.) } 1/11 70 aus Wagen L. D. 644.
S & H 9949. 1 Kiste Wein (200 Pfd.) }
1 hellgelber Lederkoffer Effecten (20 Pfd.). Im Leder eingekratzt G. v. Sch. letzte Gepäck-No. 23 Nancy-Mhm.

Station Nanteuil.

1 Korb Küchengeräth.
1 Kiste Kartoffeln.
Strassburg 5. 2 Koffer von gelbem Leder (mit Messingschloss, wahrscheinlich Effecten.
Gepäck-Karte 82. 1 Koffer von gelbem Holz Effecten. München beklebt.
1 Tau.
Epernay. 2 Koffer Effecten. 1 Koffer mit Kreuzschnur, 1 Koffer von Leinwand. Beide beklebt Pont à Mousson 23/10.
1 Koffer von gelbem Leder.
Gep.-Marke Bruxelles und Kreuzschnur bez. 1 Koffer. Saarbrücken-Weissenburg.
Etiquet Joseph à Toul. 1 Koffer.
Divis.-Pfarrer am Ende. 1 Koffer (16 Pfd.). Division u. Adressat brieflich benachrichtigt.
Morich (Braunschweig). 1 Reisetasche.
B F S 540/1. 2 Kisten (Inhalt unbekannt).
Ferner aus Wagen K. S. St.-B. 1454.
G & B 2882. 1 Kiste. Mit Frankfurt beklebt.
C H 1095. 1 Kiste. Mit Mainkur beklebt.
C S 4520. 1 Kiste Maschinentheile.
C S 4521. 1 Nähmaschine.
C H B 759/65. 7 Ringe Messingdraht.
H 1/2. 2 leere Commoden.
MP & S 2161. 1 Ballen Teppiche. Frankfurt beklebt.
D C 47. 1 Ballen. Fulda beklebt.
L N 8297. 1 Ballen Tuchwaaren. Frankfurt beklebt, bestohlen angekommen.
G B 14 270. 1 Ballen Garn. Frankfurt beklebt.
W 7677. 1 Colli. Frankfurt beklebt. }
A R 719. 1 Colli. Frankfurt beklebt. } Inhalt unbekannt.
D 3768. 1 Colli. }
M M 8300. 1 Colli. Mainz beklebt. }

Station Lagny.

1 schwarzlederner Koffer Kleider. Offen eingegangen.
Lehmann Lieutenant 5 Th. Inf.-Regt. 94. 1 schwarzlederner Koffer (Inhalt unbekannt). Eigenthümer ist benachrichtigt.
Portepeefähnrich Kügel 4. Inf.-Rgt., 6. Comp. 1 braunlederner Koffer (Inhalt unbekannt). Eigenthümer ist benachrichtigt.
C D Epernay 12 363. 1 Kiste (Inhalt unbekannt).
Miss Camptell. 1 Reisetasche, 1 Pelzdecke. Ging offen ein.
1 Reisetasche (Inhalt unbekannt).
1 schwarze Helmschachtel, lederner Helm. Offen eingegangen.
St Pos 7277. 1 Wagen Proviant am 23/1.
M Halb 6089. 1 Wagen Proviant am 29/1.
Württb. St.-B. 2739. 1 Wagen Proviant am 30/1.
W St B 2623. 1 Wagen Proviant am 30/1.

Bayer. St.-B. 5801 1 Wagen Proviant am 30/1.
M N 293. 1 Wagen Proviant am 30/1.
M W 760. 1 Wagen Proviant am 30/1.
M Halb 6177. 1 Wagen Proviant am 30/1.

b) Fehlende.

Nachweisung
über die am 1. Februar 1871 auf Stationen des Bezirks der **Eisenbahn-Betriebs-Commission Nancy** fehlenden Güter, Gepäckstücke etc.

Station Nancy.

No. 2/3. 2 Fässer Wein. Von Weissenburg mit Karte No. 267 pos. II vom 18/9 70.
K W St B 3297. 1 Wagen. Karte No. 1 Meaux-Nancy vom 15/1 71.
N M E 6272. 1 Wagen. Karte No. 1 Lagny-Nancy vom 15/1 71.
M V 1040. 1 Kiste Telegraphenmaterial (335 Pfd.) } Karte No. 365
2 Colli Militär-Effecten (82 Pfd.) } Weissenburg-Nancy vom 22/9 70 aus Wagen No. 576 Pfälz.
F A R XI. 5 Fässer Militär-Effecten (1228 Pfd.). Karte 484 Weissenburg-Nancy, vom 27/9 70 aus Wagen No. 3340 C. M.
R F G 4083. 1 Wagen Militär-Effecten.
K S E 353. 1 Wagen Militär-Effecten.
M W 836. 1 Wagen Liebesgaben (9118 Pfd.)
K W St B 247, 2312. 2 Wagen wollene Hemden (7932 Pfd.).
Hannover 1843. 1 Wagen Hafer (7373 Pfd.).
Württemb'sche 3177. 1 Wagen Fleisch (16742 Pfd.).
B St 518. 1 Wagen Liebesgaben.
Hannover 5010, 4833, 1523. 3 Wagen Liebesgaben (21 600 Pfd.).
Hannover 5482, 4759, 5302, 5885. 4 Wagen Liebesgaben (80 000 Pfd.). Nach Rheims.
B M 307. 1 Wagen Militär-Effecten (2540 Pfd.).
L Dr 5723, 5290. 2 Wagen Liebesgaben (43 320 Pfd.).
Württemb. 2786. 1 Wagen Lazarethsachen.
Hannover 5264. 1 Wagen Speck und Graupen (20000 Pfd.).
M W 747. 1 Wagen Stückgut (6998 Pfd.).
L R 27. 1 Kiste Militär-Zeug (180 Pfd.).
No. 122/4. 3 Kisten Verbandzeug (160 Pfd.).
10 Kisten Cigarren und Seife (1700 Pfd.).
G M 684. 1 Kiste Arznei (27 Pfd.).
F 1/5. 6 Kisten Cigarren (1034 Pfd.).
A W S P 3642, 13671/5. 7 Kisten Chocolade.
E 3. 1 Ballen Wollwaaren.
F S 125. 1 Kiste Geflügel (91 Pfd.).
B H 25001. 1 Kiste (27 Pfd.).
M T 1870. 1 Kiste (65 Pfd.).
6 Colli Kleider (1877 Pfd.).
1 Kiste Kleider (90 Pfd.).
1 Korb Reis (30 Pfd.).
J B. 1 Kiste, 2929 Flanell-Hemden (9310 Pfd.).
E B C. 1 Ballen Morsestreifen (87 Pfd.).
1 Packet Morsestreifen (10 Pfd.).
2 Fässer Druckerschwärze.
8 Tonnen Militär-Effecten (2254 Pfd.).
1 Fass Arznei (70 Pfd.).
6 Cylinderdeckel (960 Pfd.).

Station Frouard.

B St 7554. 1 Wagen Flanellhemden. Ueberwiesen ab Pont à Mousson mit Karte No. 14 vom 12/12 nach Nanteuil gehörend. Soll auf letzterer Station nicht eingetroffen sein.
R N E 137. 1 Wagen Schienennägel (3000 Pfd.). Ueberwiesen ab Metz vom 12/12, soll auf Bestimmungsstation Nanteuil nicht eingetroffen sein.
A V 10. 1 Kiste Wein (160 Pfd.) } Gehören zu E. K. No. 61 vom 10/12
A V 11. 1 Kiste Wein (75 Pfd.) } pr. ab Metz. Weiter gesandt mit K. 95 vom 13/12 p. Blesme. Sollen am Bestimmungsorte Troyes nicht eingetroffen sein.
K B 8054. 1 Wagen Bier (20 000 Pfd.)
K S 2376. 1 Wagen Bier (18 600 Pfd.)
K S 6435. 1 Wagen Branntwein (8200 Pfd.)
K S 1664. 1 Wagen Zucker etc. (7550 Pfd.)
K S 2553. 1 Wagen Zucker etc. (6100 Pfd.)
} Bestimmungsort Mitry. Gehören zu Karte No. 15 vom 10/1 cr. ab Forbach.
K B 5735. 1 Wagen Cigarren
K B 5503. 1 Wagen Cigarren
K B 8989. 1 Wagen Cigarren
} (35174 Pfd.). Zur Karte No. 16 vom 10/1 cr. ab Forbach.
L D 1077. 1 Wagen Lebensmittel
L D 1126. 1 Wagen Lebensmittel
K W St B 1684. 1 Wagen Lebensmittel
K W St B 4367. 1 Wagen Lebensmittel
} (42598 Pfd.) Zu Karte No. 17 v. 10/1 cr. ab Forbach.
B H E 1672. 1 Wagen, 30 Colli Lazarethbedarf. Bestimmungsort Nancy.
B H E 1672. 12 Colli Lazarethbedarf. Bestimmungsort Strassburg zu Karte 25 vom 11/1 ab Remilly.
Belge 17 468. 1 Wagen Militärgüter. Div. Bestimmungsstationen. Zu Karte 6 vom 25/1 ab Remilly.
K M 1129. 1 Wagen Wein (17 280 Pfd.). Bestimmungsort Berlin zu Karte No. 7 vom 3/1 ab Epernay.
K B St B 7580. 1 Wagen Wein (16000 Pfd.). Bestimmungsort Berlin zu Karte 6 vom 3/1 ab Epernay.
K S St B 2645. 1 Wagen Wein etc. (13760 Pfd.) Bestimmungsort Berlin zu Karte 5 vom 3/1 ab Epernay.
K O 3577. 1 Wagen Gewehre etc. (20 000 Pfd.). Bestimmungsort Leipzig zu Karte 4 vom 2/1 ab Epernay.
K W St B 2912. 1 Wagen Leder (1533 Pfd.). Bestimmungsort Metz zu Karte 19 vom 17/1 ab Epernay.
K S E S 2789. 1 Wagen mit Franz. Postwagen.
K S E S 2559. 1 Wagen mit Franz. Postwagen.
S K E S 2710. 1 Wagen mit Franz. Postwagen. Bestimmungsstation Nancy.
K S E M 452. 1 Wagen mit Franz. Postwagen. Zu Karte No. 49 vom 24/1 cr. ab Nancy.
K S E M 374. 1 Wagen mit Franz. Postwagen.
K S E S 2807. 1 Wagen mit Franz. Postwagen.
R N E 321. 1 Wagen mit Franz. Postwagen.
R N E 378. 1 Wagen mit Franz. Postwagen.

Station Toul.

M F R 1742. 1 Kiste Mündungsdeckel (55 Pfd.). Karte 7 ab Nancy vom 27/10.
No. 2182. 1 Wagen Kohlen. Karte 6 ab Nancy vom 26/10.
K S E 964. 1 Wagen, 13 Fässer. Karte 262 Frouard-Toul vom 31/12.
V R U R I. 1 Fass Kleidungsstücke (400 Pfd.). Karte 3 vom 12/1 Nancy.
K S E 322. 1 Wagen Cement (7800 Pfd.). Karte von Metz No. 2 vom 4/2.
K S E 1932. 1 Wagen Cement (2500 Pfd.). Karte 50 Metz-Toul vom 26/1.

Station Commercy.

R & D 1265/6. 2 Kisten Cigarren und Tabak (352 Pfd.).
1 Kiste Leinen und Frauenkleider (120 bis 130 Pfd.). Koffer nicht verschlossen mit etwas gewölbtem Deckel und einem Strick umbunden ca. 1 M. 20 Cmtr. lang, 50 Ctmtr. breit. Der Inhalt (Leinen) mit M. P. gezeichnet.
K H D 504/509. 6 Fässer. Aus Wagen E. St. 49769.

Station Vitry le Francais.

1 Fass, 8 Kisten Pulver (500 Pfd.).
H Z 689. 1 Verschlag Zündschrauben (105 Pfd.).
M 441. 1 Kiste Cigarren und Tabak (135 Pfd.).
52 Colli Tabak und Liqueur (3000 Pfd.). Aus Wagen K. S. St. 815, nicht reclamirt.
A D 1. 1 Packliste, 1 Vorderbrecke, Artillerie-Material (325 Pfd.).
No. 1/8. 8 Fässer Montirungsstücke
No. 9. 1 Kiste Montirungsstücke
} (2634 Pfd.).
M F R 36, 3/7. 5 Fässer, 500 Paar Stiefeln
M F R 36 1/2. 2 Ballen, 300 Tuchhosen
A & J 897. 1 Ballen, 1024 Stück Oelleinen
} (2254 Pfd.).
Adresse. 1 Korb Kleider (10 Pfd.).
T 1II. 1 Kiste Helme (70 Pfd.).
Adresse I/II. 2 Kisten Montirungs-Stücke (500 Pfd.).

Station Epernay.

G C 50/59. 10 Kisten Fleischextract (1314 Pfd.). Aus Wagen K 1780 ab Pont à Mousson.
39 Matratzen
39 Kopf-Polster
39 Wolldecken
78 Leintücher
} Wagen B. E. 472 ab Forbach.
B B 68, I/III. 3 Kisten Kleidung (1148 Pfd.)
E K 1/3. 3 Ballen Decken (590 Pfd.)
A 6491. 1 Kiste Militär-Effecten (130 Pfd.)
K H D 150/4. 4 Fass Militär-Effecten (940 Pfd.)
} Aus Wagen D. 30 ab Pont à Mousson.
F 830/49. 20 Fässer Militär-Effecten (4668 Pfd.). Aus Wagen D 30 ab Pont à Mousson.
J R 68. 1 Kiste Büchsenmacher-Werkzeug (225 Pfd.).
1 Fass Montur (520 Pfd.)
Adr. 4 Kisten Lazareth-Effecten (912 Pfd.)
S A 519. 2 Fässer Hufnägel (82 Pfd.)
Adr. 1064. 15 Kisten Telegraphen-Apparate (770 Pfd.)
} Aus Wagen Hess. 265 ab Weissenburg.
1 leeres Oelfass (46 Pfd.). Aus Wagen R. E. G. 5118 ab Chateau-Thierry.
26 wollene Decken.
26 Matratzen.
} Aus Wagen Braunschw. 714 ab Nancy.
S H Epernay. 10 Kisten Telegraphen-Apparate (760 Pfd.). Aus Wagen Th. 1470 ab Weissenburg.
1 Wagen. Aus Wagen Th. 3320.
1 Parthie wollene Decken (1500 Pfd.). Aus Wagen Nord 665 ab Weissenburg.
K S E 539. 1 Wagen Militär-Effecten ab Frouard.
70 R 1/9. 9 Kisten
No. 1/10. 10 Fass
No. 1/24. 24 Pack
} Militär-Bekleidung (4949 Pfd.) ab Frouard.
K S E 3737, 3754. 625 Rollen Dachpappe (38125 Pfd.) ab Frouard.
3 L R 20/60/B 60 I. 2 Fässer Militär-Effecten (362 Pfd.) ab Frouard, Packwagen.

K S St 1678. 1 Parthie Decken und Strohsäcke (850 Pfd.) ab Frouard.
No. 956. 1 Parthie Lazareth-Sachen (800 Pfd.) ab Frouard.
K S E 2657. 1 Wagen mit diversem Inhalt ab Frouard.
B St B 5427. 1 Parthie Decken und Matratzen ab Frouard.
No. 4076, 6034. 2 Wagen Krankenbetten.

Station Chateau-Thierry.

F H B K O 171, 1655. 2 Wagen wollene Hemden (6072 Pfd.). Zu Karte 3 vom 12/10 pr. ab Weissenburg.
J U R 1/2 aus Wagen K O 1733. 2 Fässer Branntwein (160 Pfd.). Zu Karte 166 vom 15/11 ab Nancy.
Adr. aus Wagen W 272 1353/75. 23 Kisten Fleischextract (2993 Pfd.). Zu Karte 142/1 vom 1/11 ab Nancy.
No. 6982, 5519. 2 Wagen Liebesgaben. Zu Karte 201 vom 19/11 ab Nancy.
No. 2012. 1 Wagen Liebesgaben. Zu Karte 213 vom 21/11 ab Nancy.
K W St 3309. 1 Wagen Salz (10000 Pfd.).

Station Nogent l'Artaud.

Braunsch. 995. 110 Säcke Weizen (19 900 Pfd.). Karte Chalons vom 29/10 No. 16
K B St. E 4392 116 Säcke Weizen (19 900 Pfd.). Karte Chalons vom 29/10 No. 16
B E 3065. 100 Säcke Salz (20 000 Pfd.). Karte Chalons vom 27/10 No. 5.
Adr. Wagen Pfalz B V & VI 507. 2 Tonnen Reithosen (619 Pfd.). Karte Chalons vom 27/10 No. 12.
Adr. Wagen Pfalz B 7 & 8, 507. 2 Tonnen Reithosen (522 Pfd.). Karte Chalons vom 27/10 No. 12.
Nogent l'Artaud Wagen 506/545, 1537 & 337. 40 Fässer Wollhemden (8737 Pfd.). Karte Epernay vom 4/11 No. 7.
M D N 1/15. 15 Fässer Wollhemden (4852 Pfd.). Karte 319 von Nancy vom 9/15 im Wagen 3073.
Adr. 107 Kisten Erbswurst (19 675 Pfd.). Karte 253 von Nancy vom 10/11 im Wagen 1095 L. D.
T U 1/11. 11 Fass Speck (11 761 Pfd.). Karte 265 von Nancy vom 11/11 im Wagen 1471 B. St.
Adr. 84 Kisten Erbswurst (14 952 Pfd.). Karte 251 von Nancy 10/11 im Wagen 5454 M. H. E.
Adr. 63 Kisten Erbswurst (11 214 Pfd.). Karte 250 von Nancy 10/11 im Wagen 2100 M.
Adr. 1/11. 48 Kisten Erbswurst (9870 Pfd.). Karte 257 vom 10/11 im Wagen 421 K. S. St. B.
K H M D 391/9. 9 Fässer Flanellhemden (4097 Pfd.). Karte 324 vom 23/11 im Wagen 1509 Th. E.
Adr. 115 Kisten Erbswurst (20 470 Pfd.). Karte 256 vom 10/11 im Wagen 16 496 E. C. Belg.
Adr. 106 Kisten Erbswurst (20 200 Pfd.) Karte 247 vom 10/11 im Wagen 5756 K. Bay. St. B.
Adr. 1 Ladung Speck (15 679 Pfd.). Karte 2 von Nancy vom 11/11 im Wagen 204 F. H.
Adr. 79 Kisten Erbswurst (15 654 Pfd.). Karte 252 von Nancy 10/11 im Wagen 5394 M. H. E.
Adr. 101 Kisten Erbswurst (20 420 Pfd.). Karte 254 von Nancy 10/11 im Wagen 2011 K. O.
Adr. 66 Sack Hafer (9900 Pfd.). Karte 307 von Nancy 16/11 im Wagen 646 Braunsch.
Adr. 108 Kisten Erbswurst (20 371 Pfd.). Mit Karte 255 Nancy 10/11 im Wagen 5166 Hann.
Adr. 96 Kisten Erbswurst (17 828 Pfd.). Karte 248 Nancy 10/11 im Wagen 2119 K. O.
Adr. 65 Colli Lebensmittel (10 474 Pfd.). Karte 333 Nancy 27/11 im Wagen N M E 6476.
1 Wagen. { Adr. 1 Fass Montur (304 Pfd.). Karte 3 Epernay 5/1 im Wagen 694 Pfz. E.
Adr. 1 Fass Militär-Bekleidung (170 Pfd.). Karte 4 Epernay 6/1 im Wagen 694 Pfz E.
Adr. 2 Kisten Präserven (240 Pfd.). Mit Karte 25 Nancy 23/12 im Wagen 694 Pfälz. E. }

Station la Ferté.

277 Colli Granaten (29 400 Pfd.). Bayer. Wagen 3160, 7972, 7734 zu Karte 2 von 31/12 von Königshoffen.
P B 612. 1 Wagen Monturstücke etc. (4500 Pfd.). Zu Karte 1 vom 3 12 von Nancy.
Th E 274. 1 Wagen Hufeisen, Montur (7200 Pfd.). Zu Karte von Nanteuil vom 11/12.

Station Meaux.

No. 2392. 1 Wagen Lazarethsachen von Chateau-Thierry.
Pfalz 2441. 1 Wagen Proviant von Chateau-Thierry.
B A E 1591. 1 Wagen Wein & Cognac von Epernay.
B A E 1611. 1 Wagen, enthaltend Munition von Weissenburg.
A B 1/7. 7 Kisten Munition (2831 Pfd.)
T G 3., L L 500., R E 4030., S O I., T C 35., B P M 1569., C G 1314. } 7 Kisten Armee-Bedürfnisse (800 Pfd.).
K T D 762/7., T S 477/88, 490/99. } 28 Kisten Telegraphen-Material (3145 Pfd.).
No. 2/3. 2 Kisten Militärbekleidungsstücke (279 Pfd.).

Station Lagny.

M W B 53. 1 Wagen Erbswurst (8000 Pfd.).
B St B 2102. 1 Wagen Erbswurst (14 500 Pfd.).
B 7022. 1 Wagen Lafetten, B 10 802. 1 Wagen Lafetten } (5000 Pfd.).
C M 1293. 1 Wagen Militär-Effecten (1639 Pfd.).
H 5395. 1 Wagen Verpflegungs-Gegenstände (15 368 Pfd.).
Württemb. 2146. 1 Wagen Kohlen (20 000 Pfd.).
F H 150. 1 Wagen Colonialwaaren (2545 Pfd.).
Bayer. St E B 4974. 1 Wagen Hafer (20 000 Pfd.).
Württ. St B 3020. 1 Wagen Liebesgaben.
B A 994. 1 Wagen Wollhemden.
K S E 69. 1 Wagen Dachpappe, K S E 149. 1 Wagen Dachpappe } (48 485 Pfd.).
Baden 663. 1 Wagen Lazareth-Gegenstände (17 580 Pfd.).
Württ. St B 2522. 1 Wagen Dachpappe.
Württ. St B 6062. 1 Wagen Militär-Effecten (600 Pfd.).
M W 6037., H 5797. } 2 Wagen Effekten Liebesgaben (38 148 Pfd.).
Mecklenburg 114., Mecklenburg 86. } 2 Wagen Militär-Effecten (12 377 Pfd.).
H 4228., H 4101. } 2 Wagen Liebesgaben (10 223 Pfd.).
R E G 5291. 1 Wagen Militär-Effecten (8700 Pfd.).
K S E 16 131. 1 Wagen Salz (20 000 Pfd.).
K O 3791. 1 Wagen Salz (20 000 Pfd.).
Bayer. St B 8006. 1 Wagen Salz (20 000 Pfd.).
Adr. 1 Kiste Wein (192 Pfd.).
Adr. Wgn. Werra E 117. 7 Colli Stiefel (3126 Pfd.).
K A D 1, 2, 3, R M 128. 3 Kisten Kartuschkasten (740 Pfd.).
HR 166/9, H 671. 4 Ballen Lazarethgegenstände (800 Pfd.).
HR 170, 172, H 671. 2 Fässer Lazarethgegenstände.
HR 171a, 171b. 2 Körbe. } Zur Karte No. 1 von Pont à Mousson.
(EAH) 8 & 9, Rb 8509. 2 Colli Wasserkannen, 10, Rh 8509. 1 Kiste Maschinentheile } (4460 Pfd.). Zur Karte No. 11 von Metz.
Adr. K S E 257. 1 Tonne, 1 Kiste Militär-Effecten (484 Pfd.). Zur Karte No. 2 von Metz.
D 1/8, K S E 257. 8 Kisten, 1 Korb Liebesgaben (484 Pfd.). Zur Karte No. 1 von Metz.
G L S 102, K S E 257. 1 Kiste Medicamente ($0_{,10}$ Pfd.). Zur Karte No. 73 von Epernay.

Beiblatt zu No. 9 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnen.
Leipzig, den 3. März 1871.

Tarif- und Reserve-Berechnung bei Eisenbahn-Pensionskassen.

Unter Benutzung der bisher erlangten statistischen Resultate bearbeitet
von Dr. Aug. Wiegand.

Die Mitglieder der vorgenannten Kassen erlangen durch ihren Beitritt die Anwartschaft auf bestimmte Invaliden-Pensionen, ihre Frauen die Anwartschaft auf bestimmte Wittwen-Pensionen und die Kinder derselben endlich die Anwartschaft auf bestimmte Waisen-Unterstützungen. Bei einzelnen dieser Kassen werden den Mitgliedern auch noch Begräbnissgelder zugesichert.

Nennen wir die Verpflichtungen, welche eine solche Kasse ihren Mitgliedern resp. deren Angehörigen gegenüber übernimmt, die Schuld der Kasse, so setzt sich diese zusammen:

1) aus dem baaren Werthe sämmtlicher künftig fällig werdender Invaliden-Pensionen;

2) aus dem baaren Werthe der künftig fällig werdenden Wittwenpensionen;

3) aus dem baaren Werthe der künftigen Waisen-Unterstützungen; und event.

4) der künftig fällig werdenden Begräbnissgelder.

Diese sämmtlichen baaren Werthe bilden die Gesammtschuld der Eisenbahn-Pensionskassen.

Dieser Gesammtschuld der Kasse steht eine Gesammtforderung gegenüber. Letztere setzt sich zusammen

1) aus bestimmten einmaligen Zahlungen der Mitglieder (z. B. aus Zahlung eines Monatsgehaltes);

2) aus bestimmten laufenden Beiträgen der Mitglieder;

3) aus bestimmten (oder auch unbestimmten) Zuschüssen aus der Eisenbahn-Betriebskasse); endlich

4) aus sonstigen (ungewissen) Zuwendungen (z. B. aus Erträgnissen des Verkaufs gefundener und nicht reclamirter Sachen, aus dem Verkauf von Fahrplänen, aus Strafgeldern u. s. w.).

Es bedarf keines weiteren Beweises, dass eine Eisenbahn-Pensionskasse nur dann als lebensfähig bezeichnet werden kann, wenn die Schuld und Forderung derselben genau gegen einander abgewogen sind. Ist die Schuld grösser als die Forderung, so ist die Kasse nicht im Stande, ihre Verpflichtungen gegen die Mitglieder dauernd zu erfüllen; ist das Umgekehrte der Fall, d. h. ist die Forderung grösser als die Schuld, so belastet die Kasse ihre Mitglieder über Gebühr und sammelt Kapitalien, die schliesslich Niemandem zu Gute kommen.

Bei der weitaus grössten Zahl der Pensions-Kassen — um nicht zu sagen: bei allen — ist das vorerwähnte und unerlässliche Moment der Lebensfähigkeit unberücksichtigt gelassen worden und zwar aus zwei Gründen. Der erste wurzelt in einer der verderblichsten Laien-Ansichten, nämlich in der: dass eine Unterstützungskasse, bei welcher die ausscheidenden Mitglieder jederzeit durch neue und jüngere ersetzt werden, die Garantie ihres sicheren Bestehens in sich trage. Man meint, dass die jüngeren Mitglieder der zweiten Generation die älteren der ersten, die jüngeren der dritten wieder die älteren der zweiten u. s. f. übertragen. — Es gehören noch nicht einmal technische Kenntnisse dazu, um das Irrige dieser Ansicht nachzuweisen. Wenn die Beiträge der 1. Generation nicht ausreichen zur Deckung der Emolumente, welche dieser von der Kasse zugesichert sind und sie braucht beispielsweise ein Viertel der Beiträge der 2. Generation noch dazu, so wird die 2. Generation mit dem Reste von dem, was sie aufbringt, noch weniger ausreichen und mindestens die Hälfte von den Beiträgen der 3. Generation nöthig haben. Dass auf diese Weise die Kasse schliesslich insolvent werden muss, ist ohne Weiteres ersichtlich.

Der 2. Grund für die eben angeführte Thatsache liegt in dem zeitigen unvollkommenen Zustande der Versicherungswissenschaft. Man hatte bis auf diese Stunde noch kein Invaliditäts-Gesetz und ebensowenig eine Sterblichkeitstafel für Invaliden. Ohne diese beiden Fundamente aber war eine Tarif- und Reserve-Berechnung bei Invalidenkassen gar nicht möglich. Bei der Invalidität hat man sich nun zwar mit einer Hypothese geholfen und die bis jetzt erlangten statistischen Erfahrungen haben auch dargethan, dass jene Hypothese von der Wirklichkeit nicht weit abliegt; in Betreff der Sterblichkeit der Invaliden jedoch fehlte so ganz und gar jeder Anhalt, dass man nicht einmal eine Hypothese aufzustellen wagen konnte. In diesem Punkte nun Licht zu schaffen, das ist ja der Zweck der statistischen Erhebungen in Betreff der Sterblichkeit und Invalidität der Eisenbahn-Beamten und es darf deshalb die erste Frucht dieser Erhebungen: „die Herstellung einer Sterblichkeitstafel für Invaliden" gewiss mit Freuden begrüsst werden. Da gleichzeitig durch die statistischen Erfahrungen die Invaliditäts-Hypothese rectificirt und das Sterblichkeitsgesetz für active Beamte festgestellt worden ist, so sind die Eisenbahn-Pensionskassen gegenwärtig im Besitze aller Unterlagen, welche zur Aufstellung einer technischen Bilance für die Invaliden-Versicherung erforderlich sind. Selbstredend sind in diesem Puncte die Acten noch nicht geschlossen und es werden die ferneren statistischen Erhebungen die bis jetzt gewonnenen Resultate noch vielfach berichtigen; immerhin ist aber schon jetzt ein Fundament gewonnen, das aus wirklichen Erfahrungen geschöpft ist und das deshalb unter allen sonstigen Unterlagen entschieden den Vorzug verdient.

Wie sich die bis jetzt erlangten Resultate in Bezug auf die Invaliden-Pensions-Versicherung verwerthen lassen, soll nun im Nachfolgenden an einigen Beispielen gezeigt werden. Hierzu habe ich ausgewählt

1) das Reglement für die Pensionskassen der Königlich Peuss. und unter Königlicher Direction stehenden Bahnen, welches auch von vielen Privatbahnen adoptirt worden ist;

2) das Statut für die Pensionskasse der Berlin-Anhaltischen Bahn, und

3) das Statut für die Pensionskasse der Thüringischen Bahn.

Durch die geschäftsführende Direction des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen ist den Mitgliedern des Vereins zugeschickt worden

1) eine Broschüre: „die Sterblichkeits-, Invaliditäts- und Krankheits-Verhältnisse bei Eisenbahnbeamten";

2) eine metallographirte Tabelle, überschrieben: „Fundamentalzahlen für die Invaliden-Versicherung bei Eisenbahnbeamten", endlich

3) eine metallographirte Tabelle überschrieben: „Aufgeschobene Invaliden-Renten".

Diese beiden letzteren Tabellen, so wie die in der sub 1) erwähnten Broschüre mitgetheilte Tab. IX werden im Nachfolgenden ihre Verwendung finden.

Berechnet soll werden der Tarif und der Reservefonds.

A. Die Tarifberechnung.

Aa) Tarif für die anfänglichen Beiträge.

1 α) *Tarifberechnung für das Reglement der Pensionskassen bei den unter Königlich Preuss. Direction stehenden Bahnen bei einfach gerechneter Dienstzeit.*

Das betreffende Reglement unterscheidet drei Beamtenklassen und zwar: α) Beamte mit einfach gerechneter Dienstzeit, β) Beamte mit anderthalbfach gerechneter Dienstzeit, γ) Beamte mit doppelt gerechneter Dienstzeit. Wir handeln zunächst von der 1. Klasse.

Hier wird den Beamten nach

10 bis 15jähriger Dienstzeit $^1/_6$
15 — 20 „ „ $^1/_4$
20 — 25 „ „ $^3/_3$

25 — 30jähriger Dienstzeit $^{7}/_{16}$
30 — 35 „ „ $^{1}/_{2}$
35 — 40 „ „ $^{9}/_{16}$
40 — 45 „ „ $^{5}/_{8}$
45 — 50 „ „ $^{11}/_{16}$
50 — 55 „ „ $^{3}/_{4}$
ihres Jahres-Einkommens zugesichert.

Nehmen wir 48 Thlr. als Einheit des Jahres-Einkommens an, so können wir die vorerwähnten Bedingungen auch so ausdrücken: Bei 48 Thlr. Jahreseinkommen hat ein Beamter zu erwarten,

nach 10 Dienstjahren 8 Thlr. Pension,
„ 15 „ 4 „ Pension mehr,
„ 20 „ 6 „ „ „
„ 25 „ 3 „ „ „
„ 30 „ 3 „ „ „
„ 35 „ 3 „ „ „
„ 40 „ 3 „ „ „
„ 45 „ 3 „ „ „
„ 50 „ 3 „ „ „

Dieser Pensionirungs-Modus lässt sich so ansehen, als ob nachfolgende einzelne Versicherungen mit den Mitgliedern der Kasse abgeschlossen würden:

eine Versicherung von 8 Thlrn. Pension nach 10 Carenzjahren,
4 „ „ „ 15 „
6 „ „ „ 20 „
3 „ „ „ 25 „
3 „ „ „ 30 „
3 „ „ „ 35 „
3 „ „ „ 40 „
3 „ „ „ 45 „
3 „ „ „ 50 „

Da die Tabelle: „Aufgeschobene Invaliden-Renten" die Beiträge für die Pension 10 nach 0, 1, 2, 3 etc. Carenzjahren enthält, so liefert sie das Material zur Berechnung desjenigen Jahresbeitrags, welchen ein Mitglied der Pensionskasse zahlen müsste, wenn es sich einen Anspruch auf die in der vorhergehenden Scala enthaltenen Pensionen erwerben wollte. Das Berechnungs-Verfahren ist folgendes:

Nehmen wir an, ein Mitglied trete der Kasse im 20. Lebensjahre bei und habe ein Jahreseinkommen von 48 Thalern. Welchen Beitrag wird es an die Kasse zu zahlen haben?

Da der erste Anspruch in 8 Thlrn. Pension nach 10 Carenzjahren besteht, so hat das Mitglied zunächst den Beitrag zu zahlen, der dieser Pension entspricht. Wir suchen deshalb in der Tabelle: „Aufgeschobene Invaliden-Renten" den Werth, welcher in Spalte 10 in der durch das Alter 20 bezeichneten Zeile steht. Wir finden dort

0.368.

Das ist der Beitrag für die Rente 10. Für die Rente 8 haben wir deshalb

$$0.0368 \times 8 = \mathbf{0.2944}$$

Das Mitglied will sich aber noch den weitern Anspruch auf 4 Thlr. Pensionszuwachs nach 15 Jahren erwerben. Um den Beitrag für diesen Anspruch zu finden, suchen wir in der Tabelle den Werth, welcher in Spalte 15 der durch das Alter 20 bestimmten Zeile steht. Wir finden dort

0.351.

Da dies der Beitrag für die Rente 10 ist, so haben wir für die Rente 4

$$0.0351 \times 4 = \mathbf{0.1404}.$$

Jetzt ist noch in Betracht zu ziehen die zweite Pensionssteigerung um 6 Thaler nach 20 Carenzjahren. Wir suchen in der Tabelle Spalte 20, Alter 20 den entsprechenden Beitrag und finden dort

0.335.

Da dies der Beitrag für die Rente 10 ist, so haben wir für die Rente 6

$$0.0335 \times 6 = \mathbf{0.2010}.$$

Jetzt sind noch weitere sechs Pensionssteigerungen von je 3 Thlr. nach 25, 30, 35, 40, 45, 50 Carenzjahren zu berücksichtigen. (Damit hat das Wachsen der Pension sein Ende erreicht, weil $^{3}/_{4}$ des Jahreseinkommens, d. i. 36 Thlr. bei 48 Thlr. Jahreseinkommen, das Maximum der Pension ist.) Wir suchen nun in den Spalten 25, 30, 35, 40, 45, 50 die dem Alter von 20 Jahren entsprechenden Werthe und finden:

0.315
0.289
0.252
0.198
0.127
0.056
Sa. 1.237 pro je 10 Thlr. Pensionszuwachs
0.1237 „ „ 1 „ „
$0.1237 \times 3 = \mathbf{0.3711}$ „ „ 3 „ „

Um nun den Gesammtbeitrag des 20jährigen Mitgliedes für alle erwähnten Anwartschaften zu erhalten, haben wir nur die mit stärkerer Schrift gedruckten Zahlenwerthe zu addiren. Wir erhalten dem zu Folge

0.2944
0.1404
0.2010
0.3711
Sa. **1.0069**

als Jahresbeitrag bei einem Jahreseinkommen von 48 Thalern. Einem Jahreseinkommen von 100 Thalern würde demnach ein Pensionskassen-Beitrag von 2.098 entsprechen.

Es mag gleich an dieser Stelle bemerkt werden, dass sich nach den statistischen Erhebungen ergeben hat, dass die Invaliditäts-Wahrscheinlichkeit im 71. Lebensjahre = 1 zu setzen ist, d. h. dass Beamte von 71 Jahren und älter als activ nicht mehr angesehen, mithin weitere Pensionsansprüche über dieses Alter hinaus nicht mehr als existent betrachtet werden. Das gilt natürlich nur für die Theorie, während sichs in der Praxis auch einmal anders gestalten kann. Im Uebrigen ist schon die Tabelle: „Aufgeschobene Invalidenrenten" so eingerichtet, dass der Rechner nicht Gefahr laufen kann einen Irrthum zu begehen. Ein Beispiel möge dies zeigen. Gesetzt es wäre ein Mitglied bei seinem Eintritte in die Kasse bereits 50 Jahre alt, so hätte es bei 48 Thlr. Jahreseinkommen nur Anspruch

auf 8 Thlr. nach 10 Carenzjahren,
„ 4 „ mehr nach 15 „
und „ 6 „ „ „ 20 „

Da das Mitglied nach 20 Jahren 70 Jahre alt geworden ist, so hören die weiteren Anwartschaften (theoretisch) auf und es bricht auch thatsächlich die Tabelle an diesem Puncte bei 20 Carenzjahren ab.

Im Eintrittsalter von 60 Jahren würde nur noch ein einziger Pensionsanspruch, nämlich der erste auf 8 Thlr Pension nach 10 Carenzjahren erworben werden, vom 61. Lebensjahre an würde von Pensionsansprüchen gar keine Rede mehr sein. Bemerkt mag aber hierbei noch werden, dass wir hier nur von der Beamten-Klasse reden, bei welcher die Dienstzeit einfach gerechnet wird. Bei den beiden andern Klassen gestaltet sich dies wieder anders.

1β) *Tarifberechnung bei anderthalbfach gerechneten Dienstjahren.*

Hier ist das im Vorhergehenden angegebene Verfahren nicht anwendbar, weil die Versicherungsbedingungen ganz andere sind. Will man hier eine Tarifberechnung nach rationellen Grundsätzen ausführen, so muss man erst die Versicherungsbedingungen in eine präcisere Form bringen. Dies geschieht, wenn wir diese Bedingungen so ausdrücken:

Ein Mitglied der Kasse hat bei 48 Thlrn. Jahreseinkommen folgende Pensionsansprüche:

nach $6^{2}/_{3}$ Dienstjahren 8 Thlr.,
„ 10 „ 4 „ mehr,
„ $13^{1}/_{3}$ „ 6 „ „
„ $16^{2}/_{3}$ „ 3 „ „

nach 20 Dienstjahren 3 Thlr. mehr,
„ $23^1/_3$ „ 3 „ „
„ $26^2/_3$ „ 3 „ „
„ 30 „ 3 „ „
„ $33^1/_3$ „ 3 „ „

Um der in Anwendung zu bringenden Sterblichkeitstafeln willen müssen wir die Dientzeit abrunden, indem wir $^2/_3$ für voll nehmen und $^1/_3$ unberücksichtigt lassen.

Wir bekommen dadurch die Scala:

Nach 7 Dienstjahren 8 Thlr.,
„ 10 „ 4 „ mehr,
„ 13 „ 6 „ „
„ 17 „ 3 „ „
„ 20 „ 3 „ „
„ 23 „ 3 „ „
„ 27 „ 3 „ „
„ 30 „ 3 „ „
„ 33 „ 3 „ „

Es mag noch zum Ueberfluss bemerkt werden, dass die in der letzten Scala angegebenen Dienstjahre die wirklichen, nicht die angerechneten sind.

Obgleich die Beamten dieser und der folgenden Klasse keine höheren Beiträge zahlen, als die der ersten, so muss doch thatsächlich für Letztere mehr aufgewendet werden, als für Erstere und deshalb muss auch der entsprechende Tarif in Rechnung gebracht werden.

Die Tarifberechnung selbst hat jetzt keine Schwierigkeiten mehr. Nehmen wir wieder das 20. Lebensjahr als Eintrittsalter und 48 Thlr. als Jahreseinkommen an, so hat jetzt das Mitglied schon nach 7 Carenzjahren einen Anspruch auf 8 Thlr. Pension. Wir suchen den Werth bei Alter 20 in Spalte 7 und finden

0.381 pro Rente 10
0.0381 „ „ 1
0.3048 „ „ 8

Der Pensionszuwachs von 4 Thlrn. ist jetzt schon nach 10 Carenzjahren zu erwarten. Wir suchen den Werth bei Alter 20 in Spalte 10 und finden

0.368 pro Rente 10
0.0368 „ „ 1
0.1472 „ „ 4

Der Pensionszuwachs von 6 Thalern ist jetzt nach 13 Carenzjahren zu erwarten. Wir suchen beim Alter von 20 Jahren in Spalte 13 den entsprechenden Werth und finden

0.358 pro Rente 10
0.0358 „ „ 1
0.2148 „ „ 6.

Die ferneren Pensionssteigerungen von je 3 Thlr. sind nach 17, 20, 23, 27, 30, 33 Dienstjahren zu erwarten. Wir finden in den entsprechenden Spalten

0.345
0.335
0.324
0.306
0.289
0.269

Sa. 1.868 pro je 10 Thlr. Steigerung
0.1868 „ „ 1 „ „
0.5604 „ „ 3 „ „

Summiren wir die stärker gedruckten Zahlenwerthe, so erhalten wir

0.3048
0.1472
0.2148
0.5604

Sa. **1.2272** als dem Jahreseinkommen von 48 Thalern entsprechenden Jahresbeitrag, d. i. $2._{557}$% des Jahreseinkommens.

1γ) *Tarifberechnung bei doppelt gerechneten Dienstjahren.*

Um rationell zu verfahren, müssen wir hier die Versicherungsbedingungen in folgender Form aussprechen:

Ein Mitglied dieser Beamtenklasse erwirbt sich bei einem Jahreseinkommen von 48 Thalern folgende Pensionsansprüche:

nach 5 Dienstjahren auf 8 Thlr.
„ 7½ „ „ 4 „ mehr
„ 10 „ „ 6 „ „
„ 12½ „ „ 3 „ „
„ 15 „ „ 3 „ „
„ 17½ „ „ 3 „ „
„ 20 „ „ 3 „ „
„ 22½ „ „ 3 „ „
„ 25 „ „ 3 „ „

Wir runden die Dienstzeiten wieder ab, indem wir den Bruch ½ alternirend = 1 und = 0 setzen. Wir erhalten dadurch folgende Scala:

Nach 5 Jahren 8 Thlr.
„ 8 „ 4 „ mehr,
„ 10 „ 6 „ „
„ 12 „ 3 „ „
„ 15 „ 3 „ „
„ 18 „ 3 „ „
„ 20 „ 3 „ „
„ 22 „ 3 „ „
„ 25 „ 3 „ „

Wählen wir jetzt wieder das 20. Lebensjahr als Eintrittsalter, so wird es jetzt genügen, nur den Rechnungsapparat aufzustellen.

0.391
0.0391 (8
0.3128
0.376
0.0376 (4
0.1504
0.368
0.0368 (6
0.2208
0.361
0.351
0.342
0.335
0.328
0.315
2.032
0.2032 (3
0.6096
0.3128
0.1504
0.2208
0.6096
1.2936

Dies ist der Gesammtbeitrag für alle Anwartschaften der 3. Beamtenklasse. Procentisch ausgedrückt beträgt er $2._{695}$% des Jahres-Einkommens.

Ab) Tarif für die den Gehaltszulagen entsprechenden Beiträge.

Wenn sich das Jahreseinkommen eines Beamten erhöht, so ist derselbe in Bezug auf diesen Zuwachs (diese Gehaltszulage) ebenfalls pensionsberechtigt und zwar hat er dafür diejenigen Pensionsansprüche, welche seiner gesammten Dienstzeit reglementmässig entsprechen. Hätte der Beamte beispielsweise die Carenzzeit bereits überstanden, so würde er mit der Pension, welche der Gehaltszulage entspricht, ebenfalls in die sofortige Pensionsberechtigung eintreten, ohne gleichwohl einen höheren Procentsatz seines Gehaltes als Beitrag zu zahlen, als früher. Begreiflicher Weise ist das, theoretisch betrachtet, unrichtig und darum hat die Bilance diejenigen Beiträge in Rechnung zu ziehen, welche den bei Gehaltszulagen sofort auftretenden höheren Pensionsberechtigungen entsprechen.

1αα) *Tarif für Gehaltszulagen bei einfach gerechneter Dienstzeit.*

Um keinen Zweifel über die Berechnungs-Methode zu lassen,

wollen wir folgende drei, überhaupt möglichen, Fälle auseinander halten.

1. Fall. Der Beamte hat die 10jährige Carenzzeit noch nicht überstanden.

Beispiel. Der Beamte trat im 25. Lebensjahre in die Kasse und erhält nach 6 Jahren (also im 31. Lebensjahre) eine Gehaltszulage von 48 Thalern. Welchen Jahresbeitrag müsste er für die der Gehaltszulage entsprechende Pension zahlen?

Da der Beamte schon 6 Dienstjahre hinter sich hat, so tritt für den letzterwähnten Pensionsanspruch die Anwartschaft auf 8 Thlr. schon nach 4 Jahren, die weitere Anwartschaft auf 4 Thlr. schon nach 9 Jahren, die folgende Anwartschaft auf 6 Thlr. schon nach 14 Jahren und endlich treten die Anwartschaften auf je 3 Thlr. mehr nach 19, 24, 29, 34 und 39* Jahren ein. Das Verfahren ist nun ganz analog dem sub 1α angegebenen. Wir suchen in der Tabelle: Aufgeschobene Invaliden-Renten" in der Zeile des Alters 31 Jahre

Spalte	4	den Werth	0.0669**
"	9	"	0.0638
"	14	"	0.0600
"	19	"	0.0551
"	24	"	0.0481
"	29	"	0.0378
"	34	"	0.0242
"	39	"	0.0106

Von diesen ist der erste mit 8, der zweite mit 4, der dritte mit 6 und die Summe der fünf letzten mit 3 zu multipliciren.

$0.0669 \times 8 = 0.5352$

$0.0638 \times 4 = 0.2552$

$0.0600 \times 6 = 0.3600$

0.0551

0.0481

0.0378

0.0242

0.0106

$0.1758 \times 3 = 0.5274.$

1.6778

Der Beamte würde demnach für die der Gehaltszulage von 48 Thalern entsprechende Pensionsberechtigung einen Jahresbeitrag von $1._{6778}$ Thlr. zahlen müssen.

2. Fall. Der Beamte hat gerade die 10 Carenzjahre absolvirt.

Beispiel. Der Beamte trat im 25. Lebensjahre in die Kasse und erhält nach 10 Jahren (als 35jähriger) eine Gehaltszulage von 48 Thlrn. Welchen Jahresbeitrag hat er für die dieser Zulage entsprechende Pension zu zahlen?

Da das Mitglied die Carenzjahre für die Anfangspension hinter sich hat, so hat es für die ersten 8 Thlr. 0 Carenzjahre,

für 4	"	5	"
" 6	"	10	"
" 3	"	15	"
" 3	"	20	"
" 3	"	25	"
" 3	"	30	"
" 3	"	35	"

zu absolviren. Wir suchen die betreffenden Werthe pro Rente 10 (resp. 1) in den Spalten

0, 5, 10, 15, 20, 25, 30

und zwar in der durch das Alter „35 Jahre" bestimmten Zeile. Wir erhalten

$0.0868 \times 8 = 0.6944$

$0.0827 \times 4 = 0.3308$

$0.0778 \times 6 = 0.4668$

0.0714

0.0623

0.0490

0.0314

0.0137

$0.2278 \times 3 = 0.6834$

2.1754

Der Beamte würde also in diesem Falle für die seiner Gehaltszulage entsprechende Pension den Jahresbeitrag $2._{1754}$ Thlr. zahlen müssen.

3. Fall. Der Beamte hat 17 Dienstjahre absolvirt.

Beispiel. Der Beamte trat im 25. Lebensjahre in die Kasse und erhält nach 17 Jahren (als 42jähriger) eine Gehaltszulage von 48 Thlrn. Welchen Jahresbeitrag hat er für die dieser Zulage entsprechende Pension zu zahlen?

Da das Mitglied schon 17 Dienstjahre hinter sich hat, so ist es nicht nur in den ersten Pensionsanspruch von 8 Thlrn., sondern auch bereits in den Anspruch auf den ersten Pensionszuwachs von 4 Thlrn. getreten. Es hat also schon einen Pensionsanspruch auf 12 Thlr. Ferner hat es schon nach 3 Jahren Anspruch auf den 2. Zuwachs von 6 Thlrn. und weiter nach 8, 13, 18, 23 und 28 Jahren Ansprüche auf je 3 Thlr. Pensionszuwachs. Die Werthe, die wir brauchen, haben wir in der Zeile des 42. Jahres und in den Spalten 0, 3, 8, 13, 18, 23 und 28 zu suchen. Wir finden

$0.1331 \times 12 = 1.5972$

$0.1282 \times 6 = 0.7692$

0.1175

0.1026

0.0805

0.0517

0.0226

$0.3749 \times 3 = 1.1247$

3.4911

Der Beamte würde also in diesem Falle für die seiner Gehaltszulage entsprechende Pension einen Jahresbeitrag von $3._{4911}$ Thlr. zu zahlen haben.

$1\beta\beta$) Tarif für Gehaltszulagen bei anderthalbfach gerechneter Dienstzeit.

Wir unterscheiden wieder die den drei vorigen analogen Fälle.

1. Fall. Der Beamte hat die Carenzzeit von 7 Jahren noch nicht überstanden.

Beispiel. Eintrittsalter 25. Lebensjahr, Dienstdauer 3 Jahre, folglich gegenwärtiges Alter 28 Jahre. Wir nehmen aus der Tabelle „Aufgeschobene Invaliden-Renten" Zeile 28

aus Spalte	4	den Werth	0.0573	$\times 8 =$	0.4584
" "	7	" "	0.0558	$\times 4 =$	0.2232
" "	10	" "	0.0542	$\times 6 =$	0.3252
" "	14	" "	0.0520		
" "	17	" "	0.0500		
" "	20	" "	0.0477		
" "	24	" "	0.0438		
" "	27	" "	0.0400		
" "	30	" "	0.0352		
			0.2687	$\times 3 =$	0.8061
					1.8129

Der Beamte würde also für die seiner Gehaltszulage von 48 Thlrn. entsprechende Pension einen Jahresbeitrag von $1._{8129}$ Thlr. zu zahlen haben.

2. Fall. Der Beamte hat gerade die 7 Carenzjahre überschritten.

Beispiel. Eintrittsalter 25. Lebensjahr, Dienstdauer 7 Jahre, gegenwärtiges Alter 32 Jahre. Wir nehmen aus der Tabelle „Aufgeschobene Invalidenrenten" Zeile 32

---

* Es könnte für den ersten Augenblick befremden, dass die Pensionssteigerung schon beim 39. Jahre abbricht, obgleich der Pensionsanspruch erst 33 Thlr. pro 48 Thlr. Gehalt beträgt, während er reglementmässig auf 36 Thlr. steigen kann. Der Grund liegt darin, dass ein 31jähriger Beamter nach 39 Jahren 70 Jahre alt geworden ist und eine fernere Pensionssteigerung nicht zu erwarten hat, weil die Invaliditäts-Wahrscheinlichkeit im 71. Lebensjahre = 1 gesetzt worden ist. Es wird zwar in einzelnen Fällen vorkommen, dass ein Beamter noch über das 71. Lebensjahr hinaus activ bleibt, doch kann dieser Ausnahmefall bei der Berechnung nicht in Betracht genommen werden.

** Es sind gleich die Werthe pro Rente 1 genommen worden.

auf Spalte 0 den Werth 0.0732 × 8 = 0.5856
„ „ 3 „ „ 0.0713 × 4 = 0.2852
„ „ 6 „ „ 0.0693 × 6 = 0.4158
„ „ 10 „ „ 0.0665
„ „ 13 „ „ 0.0639
„ „ 16 „ „ 0.0610
„ „ 20 „ „ 0.0560
„ „ 23 „ „ 0.0512
„ „ 26 „ „ 0.0451
0.3437 × 3 = 1.0311
2.3177

3. Fall. Der Beamte hat 20 Dienstjahre absolvirt.

Beispiel. Eintrittsalter 25. Jahr, Dienstdauer 20 Jahre, gegenwärtiges Alter 45 Jahre. Der Beamte ist bereits in den Pensions-Anspruch auf 24 Thlr. getreten. Wir nehmen aus der Tabelle „Aufgeschobene Invalidenrenten" Zeile 45

aus Spalte 0 den Werth 0.1627 × 24 = 3.9048
„ „ 3 „ „ 0.1552
„ „ 7 „ „ 0.1426
„ „ 10 „ „ 0.1303
„ „ 13 „ „ 0.1147
0.5428 × 3 = 1.6284
5.5332

Der Beamte würde also in diesem Falle für den einer Gehaltszulage von 48 Thlrn. entsprechenden Pensionszuwachs jährlich $5_{.5332}$ Thlr. zu zahlen haben.

1 γγ) *Tarif für Gehaltszulagen bei doppelt gerechneter Dienstzeit.*

Wir unterscheiden wieder die den drei vorigen analogen Fälle.

1. Fall. Der Beamte hat die Carenzzeit von 5 Jahren noch nicht absolvirt.

Beispiel. Eintrittsalter 30. Jahr, Dienstdauer 2 Jahre, gegenwärtiges Alter 32 Jahre. Wir nehmen aus der Tabelle „Aufgeschobene Invalidenrenten" Zeile 32

aus Spalte 3 den Werth 0.0713 × 8 = 0.5704
„ „ 6 „ „ 0.0693 × 4 = 0.2772
„ „ 8 „ „ 0.0679 × 6 = 0.4074
„ „ 10 „ „ 0.0665
„ „ 13 „ „ 0.0639
„ „ 16 „ „ 0.0610
„ „ 18 „ „ 0.0587
„ „ 20 „ „ 0.0560
„ „ 23 „ „ 0.0512
0.3573 × 3 = 1.0719
2.3269

Das würde der Jahresbeitrag in diesem Falle sein.

2. Fall. Der Beamte hat gerade die 5 Carenzjahre überstanden.

Beispiel. Eintrittsalter 30. Jahr, Dienstdauer 5 Jahre, gegenwärtiges Alter 35 Jahre. Wir nehmen aus der Tabelle „Aufgeschobene Invalidenrenten" Zeile 35

aus Spalte 0 den Werth 0.0868 × 8 = 0.6944
„ „ 3 „ „ 0.0844 × 4 = 0.3376
„ „ 5 „ „ 0.0827 × 6 = 0.4962
„ „ 7 „ „ 0.0809
„ „ 10 „ „ 0.0778
„ „ 13 „ „ 0.0742
„ „ 15 „ „ 0.0714
„ „ 17 „ „ 0.0682
„ „ 20 „ „ 0.0623
0.4348 × 3 = 1.3044
2.8326

3. Fall. Eintrittsalter 25 Jahre, Dienstdauer 26 Jahre, gegenwärtiges Alter 51 Jahre. Wir nehmen aus der Tabelle „Aufgeschobene Invalidenrenten" Zeile 51

aus Spalte 0 den Werth 0.2539 × 36 = **9.1404**

Hier haben wir den Fall, dass die Gehaltserhöhung zu einer Zeit eingetreten ist, wo der Beamte bereits den höchst möglichen Pensionssatz von 36 Thlrn. pro 48 Thlr. Gehalt erreicht hatte. Es war also hier blos der Werth aus Spalte 0 mit 36 zu multipliciren. Das Product 9.1404 würde der entsprechende Jahresbeitrag sein.

Ich habe die praktische Berechnung der Tarife für die den Gehaltserhöhungen entsprechenden Pensionssteigerungen namentlich deshalb so eingehend durchgeführt, weil das betreffende Reglement nicht nur den Pensionskassen bei den Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen zu Grunde liegt, sondern auch von vielen Privatbahnen adoptirt worden ist. Ich werde die betreffenden Tarife für alle Altersklassen und alle Dienstdauern und zwar für die Beamten mit einfach, anderthalbfach und doppelt gerechneter Dienstzeit gesondert berechnen lassen. Erst wenn diese Tarife vorliegen, bin ich im Stande zur praktischen Ausführung der Reserve-Berechnung überzugehen, da dieselben hierbei ebenfalls gebraucht werden.

---

2. *Tarif für die Pensionskasse der Berlin-Anhalter Bahn.*

Hier liegen die Verhältnisse viel einfacher, als bei dem Reglement für die unter Preuss. Staatsverwaltung stehenden Bahnen und darum hat die Tarifberechnung keine besonderen Schwierigkeiten.

Nach § 27 des betr. Statuts sind die Pensionssätze in folgender Weise normirt. Jeder Beamte erwirbt sich nach 5 Dienstjahren einen Pensions-Anspruch auf $^5/_{45}$ seines Gehaltes und nach jedem weiteren Dienstjahre $^1/_{45}$ mehr und zwar findet diese Steigerung bis zum 24. Dienstjahre einschliesslich statt, während der Pensions-Anspruch nach 25 absolvirten Dienstjahren auf $^2/_3$ des zuletzt bezogenen Diensteinkommens steigt; damit aber auch sein Maximum erreicht.

Wir können diese Pensions-Bedingungen offenbar auch in folgender Weise ausdrücken:

Jeder Beamte der Berlin-Anhalter Bahn erwirbt sich pro je 45 Thaler seines letzten Diensteinkommens nach 5, 6, 7, ... 24 Dienstjahren soviel Thaler Pension, als er Dienstjahre absolvirt hat, nach 25 Dienstjahren jedoch steigt sein Pensions-Anspruch auf 30 Thaler und hat damit sein Maximum erreicht. Wir berechnen zunächst den

Aa) Tarif für die anfänglichen Beiträge.

Nach den Bedingungen des Statuts ist eine 5jährige Carenzzeit zu überstehen und nach Absolvirung derselben beginnt der Pensions-Anspruch mit 5 Thalern pro 45 Thaler Gehalt. Nehmen wir das 25. Lebensjahr als ein Eintrittsalter an, so finden wir in der Tabelle: „Aufgeschobene Invaliden-Renten" in Spalte 5 beim Alter 25 Jahre den Werth 0.489 als Beitrag für 10 Thlr. Pension bei 5jähriger Carenz. Wir haben also für 5 Thlr. Pension den Beitrag **0.2445.**

Summiren wir jetzt die Werthe in den Spalten 6—24 (Alter 25 Jahre) auf, so erhalten wir den Gesammtbeitrag für je 10 Thlr. Pensions-Steigerung nach 6—24 Carenzjahren. Die Summe ist 8.406 und mithin der Beitrag für 1 Thlr. Pensions-Steigerung **0.8406.**

Endlich ist noch die letzte Pensions-Steigerung von 6 Thalern zu berücksichtigen. Der in Spalte 25 stehende Werth 0.384 ist der Beitrag für 10 Thlr. Pensions-Steigerung, mithin entspricht dem Pensions-Zuwachse von 6 Thalern der Beitrag

0.0384 × 6 = **0.2304.**

Um nun den Gesammtbeitrag für die vorgenannten einzelnen Pensions-Ansprüche zu finden, haben wir jetzt nur die mit stärkerer Schrift gedruckten Zahlenwerthe zu addiren und erhalten so

0.2445
0.8406
0.2304
1.3155

Das ist der Beitrag, welchen ein im 25. Lebensjahre eintretender Beamter pro 45 Thlr. seines Diensteinkommens zahlen müsste, um sich die statutenmässigen Pensions-Ansprüche zu

sichern. Drücken wir den Beitrag in Procenten des Gehalts aus, so erhalten wir 2.923 %.

A b) Tarif für die den Gehaltszulagen entsprechenden Beiträge.

Wir können uns hier mit einem einzigen Beispiele begnügen. Nehmen wir an, ein Beamter, welcher im 25. Lebensjahre angestellt wurde, bekomme nach 10jähriger Dienstzeit eine Gehaltszulage von 45 Thalern, so soll jetzt der Beitrag berechnet werden, welcher die durch diese Gehaltszulage entstandenen Pensions-Ansprüche deckt.

Nach 10jähriger Dienstzeit ist der Beamte 35 Jahr alt geworden und bereits in den Pensionsanspruch auf 10 Thlr. getreten. Wir finden den diesem Anspruche entsprechenden Beitrag in Spalte 0 beim Alter von 35 Jahren. Er ist **0.8680**

Da der Beamte es in 25 Dienstjahren auf 30 Thlr. Pension bringt, so wachsen seine Ansprüche noch 14 Jahre lang um je 1 Thaler und nach dem vollendeten 15ten weiteren Dienstjahre noch um 6 Thaler. Um die entsprechenden Beiträge zu finden, haben wir zunächst die Werthe in Spalte 1—14 beim Alter von 35 Jahren zu addiren und von der Summe den 10. Theil zu nehmen. Wir erhalten **1.1207**.

Endlich ist noch der Werth in Spalte 15 Alter 35 mit 6 zu multipliciren und ebenfalls der 10. Theil zu nehmen. Wir erhalten $0.0714 \times 6 =$ **0.4284**.

Jetzt haben wir die mit stärkerer Schrift gedruckten Zahlenwerthe zu summiren, wodurch wir erhalten

0.8680
1.1207
0.4284

2.4171 oder $5._{371}$ % des letzten Diensteinkommens.

3. Tarif für die Pensionskasse der Thüringischen Eisenbahn.

Hier bietet die Berechnung noch weit weniger Schwierigkeiten, als bei der Berlin-Anhalter Bahn, da die Pensionssteigerungen stetig erfolgen und keine Sprünge machen. Nach § 5 des betreffenden Statuts nämlich haben die Beamten der Thüringer Bahn ebenfalls 5 Carenzjahre zu überstehen, nach dieser Zeit aber beginnt ihr Pensions-Anspruch mit $17^1/_2$ % des Gehalts und wächst bis zum 28. Dienstjahre einschliesslich jährlich um je $2^1/_2$ % des Gehalts. Ueber das 28. Dienstjahr hinaus findet keine Pensionssteigerung statt.

Diese Pensionirungs-Bedingungen lassen sich noch in folgender Weise formuliren. Wir können nämlich sagen: Jeder Beamte der Thüringer Bahn hat pro 40 Thaler seines Gehalts nach 5, 6, 7 .... 28 Dienstjahren beziehentlich 7, 8, 9 .... 30 Thaler Pension zu erwarten.

A a) Tarif für die anfänglichen Beiträge.

Nehmen wir wieder an, ein Beamter träte im 25. Lebensjahre in den Dienst der Thüringer Bahn und zwar mit einem Gehalte von 40 Thalern, so haben wir jetzt den Jahresbeitrag zu berechnen, welcher der statutenmässigen Pensions-Anwartschaft entspricht. Wir finden diesen Beitrag, wenn wir zunächst den Werth, welcher sich in Spalte 5 Alter 25 vorfindet, nämlich 0.487 durch 10 dividiren und mit 7 multipliciren. Wir erhalten dadurch **0.3409**, als Beitrag für die Anfangspension von 7 Thalern.

Wir haben nun ferner alle Werthe beim 25. Lebensjahre, welche in den Spalten 6 bis 28 incl. stehen, zusammen zu addiren und erhalten **0.9890**, wenn wir den 10. Theil dieser Summe nehmen. Dieser Werth ist zum vorigen 0.3409 zu addiren, wodurch wir **1.3299** oder $3._{325}$ % des Gehalts als Jahresbeitrag erhalten.

A b) Tarif für die den Gehaltszulagen entsprechenden Beiträge.

Nehmen wir wieder an, ein Beamter sei im 25. Lebensjahre in den Dienst der Bahn getreten und erhalte nach 10 Jahren eine Gehaltszulage von 40 Thalern, so fragt sichs, welcher Jahresbeitrag dieser neuen Pensions-Anwartschaft entspricht.

Der Beamte ist gegenwärtig 35 Jahr alt und hat die Anwartschaft auf 12 Thlr. Pension erlangt. Um den Beitrag, der dieser Pension entspricht zu finden, nehmen wir aus Spalte 0 Alter 35 den Werth 0.868 und multipliciren den 10. Theil desselben mit 12. Wir erhalten dadurch **1.0416**.

Ausser der Pension von 12 Thalern hat der Beamte noch während fernerer 18 Dienstjahre je 1 Thlr. Pensionssteigerung zu erwarten. Wir finden den diesen Steigerungen entsprechenden Jahresbeitrag dadurch, dass wir die Werthe beim Alter 35 in den Spalten 1—18 incl. summiren und den 10. Theil davon nehmen. Wir erhalten dadurch **1.3966**.

Addiren wir jetzt die beiden Werthe

1.0416
1.3966

so erhalten wir **2.4382** als Jahresbeitrag für die der Gehaltszulage von 40 Thalern entsprechende Pensions-Anwartschaft oder $6,_{096}$ % des Gehalts.

Im Nachfolgenden theile ich eine Tabelle mit, welche die Tarife für die im Vorhergehenden besprochenen Pensionskassen enthält. Ich habe denselben des Vergleichs wegen noch den nach dem Statut der Oberschlesischen Bahn vom 11. December 1855 berechneten Tarif beigefügt. Dieses Statut gilt nämlich noch für diejenigen Beamten, welche aus der Zeit der Privatverwaltung der Bahn stammen. Die Pensionirungs-Bedingungen sind hier die günstigsten unter allen Statuten der Vereinsbahnen und machen, wie schon aus dem Tarife zu ersehen ist, ganz enorme Zuschüsse Seitens der Gesellschaftskasse nöthig.

Jahresbeiträge für Invalidenpensionen in Procenten des Jahres-Einkommens.

Eintritts-Alter	bei den unter Preuss. Staatsverwaltung stehenden Bahnen			bei der Berlin-Anhalter Bahn	bei der Thüringer Bahn	nach dem Statut der Oberschles. Bahn vom 11. December 1855
Jahre	einfach gerechnete Dienstzeit	anderthalbfach gerechnete Dienstzeit	doppelt gerechnete Dienstzeit			
20	2.098	2.557	2.695	2.340	2.663	3.342
21	2.180	2.667	2.809	2.443	2.780	3.467
22	2.210	2.783	2 948	2.556	2.909	3.597
23	2.285	2.906	3.085	2.672	3.041	3.729
24	2.362	3.032	3.230	2.795	3.181	3.866
25	2.438	3.163	3.383	2.923	3.328	4.004
26	2.478	3.300	3.546	3.059	3.484	4.149
27	2.565	3.440	3.719	3.201	3.648	4.297
28	2.652	3.584	3.898	3.349	3.818	4.448
29	2.739	3.731	4.086	3.501	3.995	4.602
30	2.827	3.880	4.280	3.655	4.174	4.758
31	2.861	4.032	4.480	3.819	4.365	4.835
32	2.960	4.186	4.699	3.986	4.563	5.018
33	3.058	4.341	4.924	4.156	4.766	5.208
34	3.154	4.499	5.152	4.330	4.974	5.398
35	3.258	4.670	5.301	4.519	5.202	5.611
36	3.282	4.830	5.654	4.697	5.421	5.698
37	3.419	5.038	5.964	4.922	5 697	5.982
38	3.492	5.069	6.170	5.054	5.869	6.165
39	3.591	5.243	6.436	5.228	6.096	6.405
40	3.688	5.419	6.705	5.387	6.321	6.657

4. Anleitung zur Ausführung der Tarifberechnung.

Alle Eisenbahn-Pensionskassen müssen sich vollständig berechnete Tarife verschaffen und zwar nicht allein für die anfänglichen Beiträge, sondern auch für die den Gehaltszulagen entsprechenden. Letztere namentlich wegen der Reserve-Berechnung, von welcher im Theile B die Rede sein wird. Nun habe ich diese Tarifberechnung zwar schon an fünf Beispielen durchgeführt und erläutert; trotzdem scheint es mir nöthig, noch über die zweckmässigste Anlegung des ganzen Rechnungs-Apparates ein Wort zu sagen. Ich wähle hierzu als Beispiele die 3 Statuten, von denen ich im Vorhergehenden gehandelt habe.

a) Das Statut der unter Preussischer Staatsverwaltung stehenden Bahnen.

Hier sind drei verschiedene Tarife zu berechnen; ich denke aber, dass es genügen wird, wenn ich die Berechnung eines derselben erläutere. Ich wähle dazu den Tarif für diejenigen Beamten, deren Dienstzeit anderthalbfach gerechnet wird und schicke zunächst das nachfolgende Schema vorweg.

Schema I.

0	$^{8}7$	$^{4}10$	$^{6}13$	$^{3}17$	$^{3}20$	$^{3}23$	$^{3}27$	$^{3}30$	$^{3}33$
1	6	9	12	16	19	22	26	29	32
2	5	8	11	15	18	21	25	28	31
3	4	7	10	14	17	20	24	27	30
4	3	6	9	13	16	19	23	26	29
5	2	5	8	12	15	18	22	25	28
6	1	4	7	11	14	17	21	24	27
7	0	3	6	10	13	16	20	23	26
8	0	2	5	9	12	15	19	22	25
9	0	1	4	8	11	14	18	21	24
10	$^{12}0$	$^{6}3$	$^{3}7$	$^{3}10$	$^{3}13$	$^{3}17$	$^{3}20$	$^{3}23$	
11	0	2	6	9	12	16	19	22	
12	0	1	5	8	11	15	18	21	
13	$^{18}0$	$^{3}4$	$^{3}7$	$^{3}10$	$^{3}14$	$^{3}17$	$^{3}20$		
14	0	3	6	9	13	16	19		
15	0	2	5	8	12	15	18		
16	0	1	4	7	11	14	17		
17	$^{21}0$	$^{3}3$	$^{3}6$	$^{3}10$	$^{3}13$	$^{3}16$			
18	0	2	5	9	12	15			
19	0	1	4	8	11	14			
20	$^{24}0$	$^{3}3$	$^{3}7$	$^{3}10$	$^{3}13$				
21	0	2	6	9	12				
22	0	1	5	8	11				
23	$^{27}0$	$^{3}4$	$^{3}7$	$^{3}10$					
24	0	3	6	9					
25	0	2	5	8					
26	0	1	4	7					
27	$^{30}0$	$^{3}3$	$^{3}6$						
28	0	2	5						
29	0	1	4						
30	$^{33}0$	$^{3}3$							
31	0	2							
32	0	1							
33	$^{36}0$								

Die Ziffern 0, 1, 2, 3 etc. in der ersten Spalte bezeichnen die absolvirten Diensjahre und gleichzeitig die Kopf-Nummern für den zu berechnenden Tarif. Die kleinen Ziffern sind Multiplikatoren, die solange gelten, bis andere an ihre Stelle treten. Die grösseren Ziffern dagegen bezeichnen die Spalten der „Tabelle der aufgeschobenen Invaliden-Renten."

Die Zeile 0 bedarf kaum einer Erläuterung. Das Schema deutet an, dass ich in der „Tabelle der aufgeschobenen Invaliden-Renten" für jedes einzelne Eintrittsalter die Werthe in den Spalten 7, 10, 13, 17, 20, 23, 27, 30, 33 suche und dieselben bezüglich mit 8, 4, 6 und 3 multiplicire. Das Weitere ist ja aus der vorher gegebenen Erläuterung klar.

Die Zeile 1 stellt nun die Verhältnisse nach einem absolvirten Dienstjahre dar. Da tritt nämlich der 1. Pensions-Anspruch auf 8 Thlr. schon nach 6 Jahren ein, der 2. Anspruch auf weitere 4 Thlr. nach 9 Jahren, der 3. auf noch weitere 6 Thlr. nach 12 Jahren und die Ansprüche auf je 3 Thlr. mehr nach 16, 19, 22, 26, 29, 32 Jahren.

Die Zeilen 2—9 stellen die Verhältnisse nach 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 Dienstjahren dar. In jedem Jahre rücken die einzelnen Pensionsansprüche um je 1 Jahr näher.

Nach 10 Dienstjahren gestalten sich aber die Verhältnisse anders. Da ist nämlich der Beamte schon in den 2. Pensionsanspruch getreten und es beträgt seine Anfangspension 12 Thlr., der nächste Zuwachs 6, und die folgenden je 3 Thlr. Die kleinen Ziffern, welche, wie schon erwähnt, die Multiplikatoren bilden, haben sich deshalb geändert.

Dies tritt weiter ein im vollendeten 13ten, dann im 17ten, 20ten, 23ten, 27ten, 30ten und 33ten Dienstjahre. Etwas Weiteres ist wohl dazu nicht zu sagen. Zum Ueberflusse mag nur noch gesagt werden, dass der berechnete Tarif für 48 Thlr. Jahreseinkommen gilt.

b) Das Statut der Berlin-Anhalter Bahn.

Hier sind die Verhältnisse wesentlich einfacher, wie schon aus dem nachfolgenden Schema zu ersehen ist.

Schema II.

0	$^{5}5$	$^{1}6$	$^{1}7$	$^{1}8$	$^{1}9$	$^{1}10$	$^{1}11$	$^{1}12$	$^{1}13$	$^{1}14$	$^{1}15$	$^{1}16$	$^{1}17$	$^{1}18$	$^{1}19$	$^{1}20$	$^{1}21$	$^{1}22$	$^{1}23$	$^{1}24$	$^{6}25$
1	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
3	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
4	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
5	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
6	$^{6}0$	$^{1}1$	$^{1}2$	$^{1}3$	$^{1}4$	$^{1}5$	$^{1}6$	$^{1}7$	$^{1}8$	$^{1}9$	$^{1}10$	$^{1}11$	$^{1}12$	$^{1}13$	$^{1}14$	$^{1}15$	$^{1}16$	$^{1}17$	$^{1}18$	$^{6}19$	
7	$^{7}0$	$^{1}1$	$^{1}2$	$^{1}3$	$^{1}4$	$^{1}5$	$^{1}6$	$^{1}7$	$^{1}8$	$^{1}9$	$^{1}10$	$^{1}11$	$^{1}12$	$^{1}13$	$^{1}14$	$^{1}15$	$^{1}16$	$^{1}17$	$^{6}18$		
8	$^{8}0$	$^{1}1$	$^{1}2$	$^{1}3$	$^{1}4$	$^{1}5$	$^{1}6$	$^{1}7$	$^{1}8$	$^{1}9$	$^{1}10$	$^{1}11$	$^{1}12$	$^{1}13$	$^{1}14$	$^{1}15$	$^{1}16$	$^{6}17$			
9	$^{9}0$	$^{1}1$	$^{1}2$	$^{1}3$	$^{1}4$	$^{1}5$	$^{1}6$	$^{1}7$	$^{1}8$	$^{1}9$	$^{1}10$	$^{1}11$	$^{1}12$	$^{1}13$	$^{1}14$	$^{1}15$	$^{6}16$				
10	$^{10}0$	$^{1}1$	$^{1}2$	$^{1}3$	$^{1}4$	$^{1}5$	$^{1}6$	$^{1}7$	$^{1}8$	$^{1}9$	$^{1}10$	$^{1}11$	$^{1}12$	$^{1}13$	$^{1}14$	$^{6}15$					
11	$^{11}0$	$^{1}1$	$^{1}2$	$^{1}3$	$^{1}4$	$^{1}5$	$^{1}6$	$^{1}7$	$^{1}8$	$^{1}9$	$^{1}10$	$^{1}11$	$^{1}12$	$^{1}13$	$^{6}14$						
12	$^{12}0$	$^{1}1$	$^{1}2$	$^{1}3$	$^{1}4$	$^{1}5$	$^{1}6$	$^{1}7$	$^{1}8$	$^{1}9$	$^{1}10$	$^{1}11$	$^{1}12$	$^{6}13$							
13	$^{13}0$	$^{1}1$	$^{1}2$	$^{1}3$	$^{1}4$	$^{1}5$	$^{1}6$	$^{1}7$	$^{1}8$	$^{1}9$	$^{1}10$	$^{1}11$	$^{6}12$								
14	$^{14}0$	$^{1}1$	$^{1}2$	$^{1}3$	$^{1}4$	$^{1}5$	$^{1}6$	$^{1}7$	$^{1}8$	$^{1}9$	$^{1}10$	$^{6}11$									
15	$^{15}0$	$^{1}1$	$^{1}2$	$^{1}3$	$^{1}4$	$^{1}5$	$^{1}6$	$^{1}7$	$^{1}8$	$^{1}9$	$^{6}10$										
16	$^{16}0$	$^{1}1$	$^{1}2$	$^{1}3$	$^{1}4$	$^{1}5$	$^{1}6$	$^{1}7$	$^{1}8$	$^{6}9$											
17	$^{17}0$	$^{1}1$	$^{1}2$	$^{1}3$	$^{1}4$	$^{1}5$	$^{1}6$	$^{1}7$	$^{6}8$												
18	$^{18}0$	$^{1}1$	$^{1}2$	$^{1}3$	$^{1}4$	$^{1}5$	$^{1}6$	$^{6}7$													
19	$^{19}0$	$^{1}1$	$^{1}2$	$^{1}3$	$^{1}4$	$^{1}5$	$^{6}6$														
20	$^{20}0$	$^{1}1$	$^{1}2$	$^{1}3$	$^{1}4$	$^{6}5$															
21	$^{21}0$	$^{1}1$	$^{1}2$	$^{1}3$	$^{6}4$																
22	$^{22}0$	$^{1}1$	$^{1}2$	$^{6}3$																	
23	$^{23}0$	$^{1}1$	$^{6}2$																		
24	$^{24}0$	$^{6}1$																			
25	$^{30}0$																				

Wenn man hier festhält, dass vom 6. Dienstjahre ab der Pensionsanspruch jedes Jahr um einen Thaler steigt und nach 25 Dienstjahren 30 Thlr. beträgt, so ist's kaum möglich, dass man irren kann. Die kleinen Ziffern sind wieder die Multiplikatoren für die aus der „Tabelle der Invaliden-Renten" genommenen Werthe, wobei natürlich des Princips wegen auch die Einsen als solche mit auftreten.

Bemerkt muss noch werden, dass der nach dem angegebenen Schema berechnete Tarif für das Jahreseinkommen von 45 Thalern gilt.

b) Statut der Thüringer Bahn.

Auch für diese Bahn theile ich im Nachfolgenden das Schema zur Berechnung des Tarifs mit. Ich glaube zur Erläuterung desselben kaum noch etwas Anderes hinzufügen zu müssen, als die

Bemerkung, dass der berechnete Tarif nur für 40 Thlr. Gehalt gilt.*

Schema III.

0	$\overset{7}{5}$	$\overset{1}{6}$	$\overset{1}{7}$	$\overset{1}{8}$	$\overset{1}{9}$	$\overset{1}{10}$	$\overset{1}{11}$	$\overset{1}{12}$	$\overset{1}{13}$	$\overset{1}{14}$	$\overset{1}{15}$	$\overset{1}{16}$	$\overset{1}{17}$	$\overset{1}{18}$	$\overset{1}{19}$	$\overset{1}{20}$	$\overset{1}{21}$	$\overset{1}{22}$	$\overset{1}{23}$	$\overset{1}{24}$	$\overset{1}{25}$	$\overset{1}{26}$	$\overset{1}{27}$	$\overset{1}{28}$
1	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
3	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
4	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
5	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
6	$\overset{8}{0}$	$\overset{1}{1}$	$\overset{1}{2}$	$\overset{1}{3}$	$\overset{1}{4}$	$\overset{1}{5}$	$\overset{1}{6}$	$\overset{1}{7}$	$\overset{1}{8}$	$\overset{1}{9}$	$\overset{1}{10}$	$\overset{1}{11}$	$\overset{1}{12}$	$\overset{1}{13}$	$\overset{1}{14}$	$\overset{1}{15}$	$\overset{1}{16}$	$\overset{1}{17}$	$\overset{1}{18}$	$\overset{1}{19}$	$\overset{1}{20}$	$\overset{1}{21}$	$\overset{6}{22}$	
7	$\overset{9}{0}$	$\overset{1}{1}$	$\overset{1}{2}$	$\overset{1}{3}$	$\overset{1}{4}$	$\overset{1}{5}$	$\overset{1}{6}$	$\overset{1}{7}$	$\overset{1}{8}$	$\overset{1}{9}$	$\overset{1}{10}$	$\overset{1}{11}$	$\overset{1}{12}$	$\overset{1}{13}$	$\overset{1}{14}$	$\overset{1}{15}$	$\overset{1}{16}$	$\overset{1}{17}$	$\overset{1}{18}$	$\overset{1}{19}$	$\overset{1}{20}$	$\overset{6}{21}$		
8	$\overset{10}{0}$	$\overset{1}{1}$	$\overset{1}{2}$	$\overset{1}{3}$	$\overset{1}{4}$	$\overset{1}{5}$	$\overset{1}{6}$	$\overset{1}{7}$	$\overset{1}{8}$	$\overset{1}{9}$	$\overset{1}{10}$	$\overset{1}{11}$	$\overset{1}{12}$	$\overset{1}{13}$	$\overset{1}{14}$	$\overset{1}{15}$	$\overset{1}{16}$	$\overset{1}{17}$	$\overset{1}{18}$	$\overset{1}{19}$	$\overset{6}{20}$			
9	$\overset{11}{0}$	$\overset{1}{1}$	$\overset{1}{2}$	$\overset{1}{3}$	$\overset{1}{4}$	$\overset{1}{5}$	$\overset{1}{6}$	$\overset{1}{7}$	$\overset{1}{8}$	$\overset{1}{9}$	$\overset{1}{10}$	$\overset{1}{11}$	$\overset{1}{12}$	$\overset{1}{13}$	$\overset{1}{14}$	$\overset{1}{15}$	$\overset{1}{16}$	$\overset{1}{17}$	$\overset{1}{18}$	$\overset{6}{19}$				
10	$\overset{12}{0}$	$\overset{1}{1}$	$\overset{1}{2}$	$\overset{1}{3}$	$\overset{1}{4}$	$\overset{1}{5}$	$\overset{1}{6}$	$\overset{1}{7}$	$\overset{1}{8}$	$\overset{1}{9}$	$\overset{1}{10}$	$\overset{1}{11}$	$\overset{1}{12}$	$\overset{1}{13}$	$\overset{1}{14}$	$\overset{1}{15}$	$\overset{1}{16}$	$\overset{1}{17}$	$\overset{6}{18}$					
11	$\overset{13}{0}$	$\overset{1}{1}$	$\overset{1}{2}$	$\overset{1}{3}$	$\overset{1}{4}$	$\overset{1}{5}$	$\overset{1}{6}$	$\overset{1}{7}$	$\overset{1}{8}$	$\overset{1}{9}$	$\overset{1}{10}$	$\overset{1}{11}$	$\overset{1}{12}$	$\overset{1}{13}$	$\overset{1}{14}$	$\overset{1}{15}$	$\overset{1}{16}$	$\overset{6}{17}$						
12	$\overset{14}{0}$	$\overset{1}{1}$	$\overset{1}{2}$	$\overset{1}{3}$	$\overset{1}{4}$	$\overset{1}{5}$	$\overset{1}{6}$	$\overset{1}{7}$	$\overset{1}{8}$	$\overset{1}{9}$	$\overset{1}{10}$	$\overset{1}{11}$	$\overset{1}{12}$	$\overset{1}{13}$	$\overset{1}{14}$	$\overset{1}{15}$	$\overset{6}{16}$							
13	$\overset{15}{0}$	$\overset{1}{1}$	$\overset{1}{2}$	$\overset{1}{3}$	$\overset{1}{4}$	$\overset{1}{5}$	$\overset{1}{6}$	$\overset{1}{7}$	$\overset{1}{8}$	$\overset{1}{9}$	$\overset{1}{10}$	$\overset{1}{11}$	$\overset{1}{12}$	$\overset{1}{13}$	$\overset{1}{14}$	$\overset{6}{15}$								
14	$\overset{16}{0}$	$\overset{1}{1}$	$\overset{1}{2}$	$\overset{1}{3}$	$\overset{1}{4}$	$\overset{1}{5}$	$\overset{1}{6}$	$\overset{1}{7}$	$\overset{1}{8}$	$\overset{1}{9}$	$\overset{1}{10}$	$\overset{1}{11}$	$\overset{1}{12}$	$\overset{1}{13}$	$\overset{6}{14}$									
15	$\overset{17}{0}$	$\overset{1}{1}$	$\overset{1}{2}$	$\overset{1}{3}$	$\overset{1}{4}$	$\overset{1}{5}$	$\overset{1}{6}$	$\overset{1}{7}$	$\overset{1}{8}$	$\overset{1}{9}$	$\overset{1}{10}$	$\overset{1}{11}$	$\overset{1}{12}$	$\overset{6}{13}$										
16	$\overset{18}{0}$	$\overset{1}{1}$	$\overset{1}{2}$	$\overset{1}{3}$	$\overset{1}{4}$	$\overset{1}{5}$	$\overset{1}{6}$	$\overset{1}{7}$	$\overset{1}{8}$	$\overset{1}{9}$	$\overset{1}{10}$	$\overset{1}{11}$	$\overset{6}{12}$											
17	$\overset{19}{0}$	$\overset{1}{1}$	$\overset{1}{2}$	$\overset{1}{3}$	$\overset{1}{4}$	$\overset{1}{5}$	$\overset{1}{6}$	$\overset{1}{7}$	$\overset{1}{8}$	$\overset{1}{9}$	$\overset{1}{10}$	$\overset{6}{11}$												
18	$\overset{20}{0}$	$\overset{1}{1}$	$\overset{1}{2}$	$\overset{1}{3}$	$\overset{1}{4}$	$\overset{1}{5}$	$\overset{1}{6}$	$\overset{1}{7}$	$\overset{1}{8}$	$\overset{1}{9}$	$\overset{6}{10}$													
19	$\overset{21}{0}$	$\overset{1}{1}$	$\overset{1}{2}$	$\overset{1}{3}$	$\overset{1}{4}$	$\overset{1}{5}$	$\overset{1}{6}$	$\overset{1}{7}$	$\overset{1}{8}$	$\overset{6}{9}$														
20	$\overset{22}{0}$	$\overset{1}{1}$	$\overset{1}{2}$	$\overset{1}{3}$	$\overset{1}{4}$	$\overset{1}{5}$	$\overset{1}{6}$	$\overset{1}{7}$	$\overset{6}{8}$															
21	$\overset{23}{0}$	$\overset{1}{1}$	$\overset{1}{2}$	$\overset{1}{3}$	$\overset{1}{4}$	$\overset{1}{5}$	$\overset{1}{6}$	$\overset{6}{7}$																
22	$\overset{24}{0}$	$\overset{1}{1}$	$\overset{1}{2}$	$\overset{1}{3}$	$\overset{1}{4}$	$\overset{1}{5}$	$\overset{6}{6}$																	
23	$\overset{25}{0}$	$\overset{1}{1}$	$\overset{1}{2}$	$\overset{1}{3}$	$\overset{1}{4}$	$\overset{6}{5}$																		
24	$\overset{26}{0}$	$\overset{1}{1}$	$\overset{1}{2}$	$\overset{1}{3}$	$\overset{6}{4}$																			
25	$\overset{27}{0}$	$\overset{1}{1}$	$\overset{1}{2}$	$\overset{6}{3}$																				
26	$\overset{28}{0}$	$\overset{1}{1}$	$\overset{6}{2}$																					
27	$\overset{29}{0}$	$\overset{6}{1}$																						
28	$\overset{30}{0}$																							

Um über die Art der Tarifberechnung auch nicht den geringsten Zweifel zu lassen, theile ich noch ein Stück des Tarifs, welcher nach Schema I berechnet worden ist, mit.

Tarif für Beamte mit anderthalbfach gerechneter Dienstzeit, berechnet nach Schema I.

Eintrittsalter	0	1	2	3
20	1.2272			
21	1.2800	1.2970		
22	1.3359	1.3550	1.3726	
23	1.3947	1.4139	1.4333	1.4532
24	1.4556	1.4774	1.4975	1.5189
25	1 5182	1.5416	1.5646	1.5868

4. Schlussbemerkung.

Es ist mir sehr wohl bekannt, dass hier und da die Ansicht verbreitet ist: Die Eisenbahn-Pensionskassen bedürften eines so streng technischen Rechnungswesens nicht, denn sie seien keine Lebensversicherungsgesellschaften. Das ist ein Irrthum, wie er verhängnissvoller nicht gedacht werden kann. Lebensversicherungs-Institute sind sie freilich nicht, aber Versicherungs-Institute sind sie im wahrsten Sinne des Worts und zum Theil haben sie mehr Mitglieder, als manche Lebensversicherungs-Gesellschaft. Man macht geltend, dass ja hinter den Eisenbahn-Pensions-Kassen die Kasse der Gesellschaft stünde und schliesslich sich vor den Riss stellte. Das ist aber doch nur ein trauriges Vegetiren und gewissermaassen ein Leben aus der Hand in den Mund. Es ist nöthig, dass jede Gesellschaft die Summe wisse, welche sie jährlich zuzuschiessen hat, um die Kasse lebensfähig zu erhalten, sonst geräth sie in einen Zustand der Unsicherheit, der schliesslich unerträglich werden kann.

Leider erschweren die zum Theil von Unkundigen fabricirten Statuten die technische Fundamentirung gar sehr, aber in jedem Falle bleibt sie möglich, wie ich an dem Reglement für die unter Preuss. Staatsverwaltung stehenden Bahnen gezeigt habe. Denn wohl kaum dürfte es noch ein zweites Statut geben, welches dem Techniker so enorme Schwierigkeiten verursachte. Und woher kommt das? Weil der Verfasser von der Aufstellung einer technischen Bilance auch nicht die leiseste Ahnung gehabt hat. Die Commission, der ich als technischer Consulent anzugehören die Ehre habe, hat ja die Aufgabe mit übernommen, für ein rationelles Eisenbahnpensionskassen-Statut Sorge zu tragen. Meine Mitwirkung dabei soll derselben gewiss nicht fehlen.

Zum Schlusse habe ich noch zu bemerken, dass in der Tabelle: „Aufgeschobene Invaliden-Renten" zwei Fehler enthalten sind, die ich vor dem Gebrauche zu verbessern bitte. Es muss nämlich Alter 23 Spalte 19 die Zahl 397 in **388**, und Alter 45 Spalte 23 die Zahl 442 in **422** verbessert werden.

Zur Notiz. Noch vor dem Drucke dieses Aufsatzes erhalte ich von Herrn Julius Kaan, Büreauchef der k. k. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft die Fundamentalzahlen für Invaliden-Versicherung, sowie die aufgeschobenen Invaliden-Renten nach dem Zinsfusse von 5 % zugeschickt. Ich habe ihn sofort auf das Dringendste gebeten, seine Tabellen im Interesse der Oesterreichen Bahnen durch das Vereinsblatt zu veröffentlichen. Die verehrliche Redaction wird ihm dazu gewiss gern die Hand bieten.*

* Es giebt in jedem Büreau Beamte, welche solche Arbeiten für ihr Leben gern machen und an diese richte ich hiermit das Erbieten, dass wenn diese mit der Aufstellung des Schema's für ihre Pensionskasse nicht recht zu Stande kommen oder doch über die Richtigkeit desselben in Zweifel sein sollten, Ihnen mit Rath und That beizustehen. Sie wollen sich deshalb nur vertrauensvoll an mich wenden. Wie ich meinen Stolz darin suche, dass die von mir mitvertretene Lebensversicherungs-Gesellschaft „Iduna" sich in technischer Beziehung im vollkommensten Zustande befindet, so suche ich auch eine Ehre darin, den Eisenbahn-Pensionskassen eine gleich vollkommene technische Fundamentirung zu verschaffen und so die Lebensfähigkeit derselben ausser allen Zweifel zu stellen. Mir hat die Natur manche Eigenschaften versagt, die andere Menschen zieren; dafür hat sie mir eine andere in ungewöhnlich starkem Maasse verliehen: das ist die Zähigkeit in der Verfolgung eines gesteckten Zieles. Um es zu erreichen, lasse ich kein ehrbares Mittel unversucht, und darum werde ich auch alle Hebel in Bewegung setzen, um den Eisenbahnpensionskassen das zu verschaffen, was ihnen noththut. Das ist nun einmal eine Art Monomanie bei mir geworden.

* Der fragliche Aufsatz ist uns so eben (27. Februar) von Herrn Kaan mitgetheilt worden und werden wir denselben s. Z. veröffentlichen.

Die Redaktion.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 10.

Erscheint jeden Freitag.

Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes

Commissionär: Adolph Refelshöfer in Leipzig, an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.

Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

1871.

Inserate werden à $1\frac{1}{2}$ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.

Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.

1800 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Elfter Jahrgang.

Leipzig, den 10. März 1871. (Schluss der Nummer: 9. März, Vormittags 11 Uhr.)

Tarif- und Reserve-Berechnung bei Eisenbahn-Pensionskassen.

Unter Benutzung der bisher erlangten statistischen Resultate bearbeitet

von Dr. Aug. Wiegand.

(Schluss aus No. 9.)†

B. Berechnung des Reservefonds.

1. Theorie der Berechnung.

Wenn ein Versicherungs-Institut, *in specie* eine Invaliden-Pensionskasse, rationell organisirt ist, so muss im Momente des Eintritts eines Mitgliedes in die Kasse der baare Werth sämmtlicher von dem Mitgliede zu zahlenden Beiträge* dem baaren Werthe der erlangten Pensions-Anwartschaften gleich sein, d. h. die Schuld des Mitgliedes und die Schuld der Kasse müssen gleiche Werthe haben.

Bezeichnen wir den rechnungsmässigen Jahresbeitrag des im n^{ten} Lebensjahre eintretenden Mitgliedes durch p(n), und die Leibrente der Nichtinvaliden (das Mitglied zahlt nur während seiner Aktivität) durch R'(n), so wird die Schuld dieses Mitgliedes durch das Produkt

$$p(n)R'(n)$$

ausgedrückt. Bezeichnen wir nun den baaren Werth aller künftigen Pensions-Anwartschaften durch

$$P(n),$$

so ist P(n) die Schuld der Kasse und es muss im Momente des Versicherungs-Abschlusses dem Obengesagten gemäss

$$p(n)R'(n) = P(n)$$

sein.

Nehmen wir jetzt an, das Mitglied, welches im n^{ten} Lebensjahre in die Kasse trat, habe d Dienstjahre zurückgelegt und also auch d Jahre der Kasse angehört, so begreifen wir auch ohne mathematische Erörterungen, dass das frühere Gleichgewicht zwischen Schuld des Mitgliedes und Schuld der Kasse nicht mehr existirt, sondern dass die Schuld des Mitgliedes ab- und die der Kasse zugenommen hat. Das Mitglied hat bereits d Jahresbeiträge gezahlt und demnach um so viel seine Schuld abgemindert; auf der anderen Seite aber ist seine Pensionirung um d Jahre näher gerückt und dadurch die Schuld der Kasse grösser geworden.

Suchen wir dies Verhältniss jetzt durch eine mathematische Formel auszudrücken.

Während die Schuld des Mitgliedes beim Eintritte in die Kasse

$$p(n)R'(n)$$

war, ist sie jetzt nur noch

$$p(n)R'(n + d),$$

wo R'(n + d) der Leibrentenwerth einer (n + d) jährigen Person bezeichnet.

Auf der anderen Seite war die Schuld der Kasse am Tage des Beginns der Mitgliedschaft

$$P(n),$$

während sie jetzt entsprechend

$$P(n + d)$$

ist. Diesen letzteren Werth haben wir noch etwas näher zu beleuchten.

Nehmen wir an, ein Beamter von (n + d) Jahren träte heute in die Pensionskasse und zwar unter der Bedingung, dass sein Verhältniss zur Kasse so angesehen werden solle, als ob er schon d Dienstjahre absolvirt hätte, d. h. also dass ihm die nach d Dienstjahren statutenmässig zustehenden Pensionsansprüche sofort zugestanden würden, so müsste er einen Beitrag zahlen, dessen Berechnung im Abschnitt A unter A b) angegeben ist. Die Sache wäre nämlich so anzusehen, als ob der Beamte im n^{ten} Lebensjahre eingetreten wäre und nach d Dienstjahren sein jetziges Diensteinkommen als Gehaltszulage bekommen hätte. Bezeichnen wir diesen Beitrag durch

$$p(n + d),$$

so haben wir dem Früheren gemäss

$$p(n + d) R'(n + d) = P(n + d),$$

und es wird demnach durch

$$p(n + d) R'(n + d)$$

die Schuld der Kasse ausgedrückt, während nur p(n) R'(n + d) die Schuld des Mitgliedes ist, da dasselbe ja thatsächlich nur den Jahresbeitrag p(n) zahlt.

† In No. 9 Seite 127 Sp. 2 Zeile 26 v. u. ist zwischen den Worten „als“ und „Eintrittsalter“ das Wörtchen „ein“ zu streichen.

* Ob die technisch nothwendigen Beiträge von den Mitgliedern allein getragen werden oder zum Theil aus anderen Quellen fliessen, ist natürlich für das Rechnungswesen gleichgültig.

Bezeichnen wir jetzt durch

$$\mathrm{Res}(n + d)$$

denjenigen Werth, welcher zur Ausgleichung zwischen der Schuld des Mitgliedes und der Kasse erforderlich ist, so haben wir

$$\mathrm{Res}(n + d) = p(n + d)\, R'(n + d) - p(n)\, R'(n + d)$$
$$= [p(n + d) - p(n)]\, R'(n + d).$$

Durch diese Formel wird der Reservefond oder der nach rationellen Grundsätzen berechnete Sollbestand der Kasse ausgedrückt.

Wenn man die nach Aa) und Ab) zu berechnenden Tarife fertig hat, so bietet die Berechnung des Reservefonds auch nicht die allergeringste Schwierigkeit. Wir beginnen wieder mit dem

1) Reglement für die unter Preuss. Staatsverwaltung stehenden Bahnen.

Hier ist die Berechnungs-Methode so consequent analog, dass ein einziges Beispiel genügt, um die Sache vollständig klar zu machen.

Beispiel. Ein Beamter, dessen Dienstjahre anderthalbfach gezählt werden, ist im 25. Lebensjahre in die Kasse getreten, gehört derselben jetzt 17 Jahre an und hat ein Diensteinkommen von 700 Thalern. Welcher Betrag muss für ihn im Reservefond liegen?

Der Beamte ist jetzt 42 Jahre alt, drum suchen wir im Tarif für anderthalbfach gerechnete Dienstzeit beim Alter 42 Spalte 17 den Beitrag

$$4.4616;$$

dann suchen wir beim Alter 25 Spalte 0 den Beitrag

$$1.5182.$$

Diesen Werth haben wir vom vorhergehenden zu subtrahiren und erhalten

$$2.9434.$$

Diese Differenz ist nun noch mit der Leibrente der Nichtinvaliden des 42. Lebensjahres zu multipliciren. Dieser Leibrentenwerth ist nach der am Schlusse dieses Artikels befindlichen Tabelle

$$13.379.$$

Führen wir die Multiplication aus, so erhalten wir

$$39.38.$$

Dies ist die Reserve für 48 Thlr. Jahreseinkommen, mithin

$$\frac{39.380}{48} \cdot 700 = 574.29$$

die Reserve für 700 Thlr. Jahreseinkommen.

Ganz in derselben Weise ist die Reserve für die Beamten mit einfach und doppelt gerechneter Dienstzeit, nur dass natürlich die Werthe aus dem entsprechenden Tarife zu entnehmen sind. Allgemein lässt sich die Regel so aussprechen:

„Um für ein im n^{ten} Lebensjahre eingetretenes Mitglied nach d Dienstjahren die Reserve zu berechnen, gehe man vom Alter $(n + d)$ Jahre horizontal nach rechts bis in die mit d überschriebene Spalte und notire den an der Kreuzungsstelle gefundenen Werth $p(n + d)$. Dann suche man den beim Alter von n Jahren der Spalte 0 stehenden Werth, subtrahire diesen mit dem vorhergefundenen und multiplicire die Differenz $p(n + d) - p(n)$ mit der Leibrente $R'(n + d)$ der Nichtinvaliden pro $(n + d)$ Lebensjahr. Dadurch erhält man die Reserve pro 48 Thlr Jahres-Einkommen.“ — Das Weitere bedarf wohl keiner Erläuterung.

Nun kommt freilich bei diesen Kassen ein Uebelstand in Betracht, der den Rechner geradezu in Verzweiflung bringen könnte. Es kommt nämlich vor, dass ein und der andere Beamte erst eine Stellung einnahm, bei welcher seine Dienstzeit doppelt oder anderthalbfach gerechnet wurde und dann in eine andere überging, wo die Dienstjahre nur einfach gezählt wurden. Natürlich bleiben ihm seine früheren Rechte gewahrt und der Rechner steht rathlos vor dem ihm gestellten Probleme. Doch Hülfe muss es immer geben und sie findet sich auch hier. Man wird begreifen, dass wenn einem 36jährigen Beamten, der allerdings erst im 26. Lebensjahre eingetreten ist, 12 Dienstjahre angerechnet werden, man sofort zum Ziele kommt, wenn man annimmt, er sei schon im 24. Lebensjahre eingetreten. Die Verhältnisse erleiden dadurch keine Veränderung. Man wird also überall, wo es nöthig ist, solche rechnungsmässige Dienstjahre in die Tabellen, von denen ich gleich reden werde, einzustellen haben. Freilich wirds da vorkommen, dass das Alter unter das 20. Jahr bisweilen herabsinkt. Da muss man sich mit einer Interpolation zu helfen suchen, indem man vom Werthe des 20. Jahres rückwärts in gleichen Differenzen fortgeht.

Ich wollte noch von den zum Zwecke der Reserve-Berechnung anzulegenden Tabellen reden. Sie müssen so angelegt sein, dass sie mit dem höchsten rechnungsmässigen Dienstalter beginnen und dem niedrigsten schliessen. Die zu einem und demselben rechnungsmässigen Dienstalter gehörigen Beamten sind nach aufsteigenden Altern zu ordnen und zwar sind die Gehälter der gleichaltrigen Personen einer und derselben Dienstaltergruppe zu vereinigen, wie aus folgendem Schema sofort zu ersehen sein wird.

Aktive, contraktlich** angestellte Beamte mit einfach gerechneter Dienstzeit.

Eintritts-Alter	Jahreseinkommen	Reserve
	24 rechnungsmässige Dienstjahre	
27	1570	
28	2140	
29	1500	
	etc.	
	28 rechnungsmässige Dienstjahre	
25	1200	
26	950	
27	1380	
	etc.	

Vorschüssige Leibrente der Nichtinvaliden.

	log R′(x)	R′(x)		log R′(x)	R′(x)
20	1.26559	18.433	65	0.59224	3.911
21	1.26202	18.282	66	0.53571	3.433
22	1.25828	18.125	67	0.46690	2.930
23	1.25437	17.963	68	0.37707	2.383
24	1.25028	17.794	69	0.24512	1.758
25	1.24598	17.619	70	0.00000	1.000
26	1.24149	17.438			
27	1.23677	17.249			
28	1.23182	17.054			
29	1.22663	16.851			
30	1.22119	16.641			
31	1.21546	16.423			
32	1.20948	16.199			
33	1.20316	15.965			
34	1.19653	15.723			
35	1.18865	15.440			
36	1.18083	15.165			
37	1.16904	14.758			
38	1.16468	14.611			
39	1.15592	14.319			
40	1.14665	14.017			
41	1.13684	13.704			
42	1.12644	13.379			
43	1.11541	13.044			
44	1.10376	12.699			
45	1.09141	12.343			
46	1.07838	11.978			
47	1.06464	11.605			
48	1.05009	11.223			
49	1.03472	10.832			
50	1.01849	10.435			
51	1.00132	10.030			
52	0.98317	9.620			
53	0.95392	8.993			
54	0.94350	8.780			
55	0.92181	8.352			
56	0.89878	7.921			
57	0.87426	7.486			
58	0.84806	7.048			
59	0.82005	6.608			
60	0.78993	6.165			
61	0.75748	5.721			
62	0.72221	5.275			
63	0.68359	4.826			
64	0.64071	4.372			

** Für die definitiv Angestellten ist keine Reserve zu berechnen, da sie auf die Staatspensionskasse übernommen werden.

2. Reserve-Berechnung bei der Berlin-Anhalter und der Thüringer Bahn.

Ich kann hier beide Bahnen gleich zusammenfassen, da die Regel zur Berechnung der Reserve ganz genau dieselbe ist, wie die vorher angegebene, natürlich mit Benutzung des für jede Bahn besonders berechneten Tarifs und mit Beachtung des Umstandes, dass bei der Berlin-Anhalter Bahn die nach dem Tarif berechnete Reserve für 45 Thlr., und bei der Thüringer Bahn für 40 Thlr. Jahres-Einkommen gilt, so dass also wie vorher der 48te Theil mit dem Gehalt zu multipliciren ist, so hier der 45te resp. der 40te.

Soll ich noch ein Wort über die Reserve für pensionirte Beamte sagen? Fast scheint's überflüssig, doch mag's der Vollständigkeit wegen geschehen. Die Leibrenten-Werthe für Invaliden waren bisher die crux für die Pensionskassen und dass gegenwärtig in diesem Punkte Licht geschaffen worden, ist ja die erste und bedeutsamste Frucht der statistischen Erhebungen. Die Leibrentenwerthe habe ich in meinem gedruckten Jahresberichte Tab. IX Spalte 10 mitgetheilt. Sie sind wesentlich niedriger, als die nach den gewöhnlichen Sterblichkeitstafeln berechneten. Diese Leibrentenwerthe gerade dürften manchen Pensionskassen-Vorständen als glückliche Errungenschaften erscheinen.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

*** Die neue Grenze zwischen Deutschland und Frankreich.** Die in den (nunmehr von Deutscher Seite vollständig publicirten) Friedenspräliminarien genau bezeichnete Grenzlinie besiegelt mit wenigen Abweichungen* die Einverleibung des bereits während des Krieges gebildeten Generalgouvernements Elsass-Lothringen in das Deutsche Reich.

Frankreich verzichtet nämlich zu Gunsten des Deutschen Reiches auf alle seine Rechte und Ansprüche auf diejenigen Gebiete[1], welche östlich von der nachstehend verzeichneten Grenze[2] belegen sind.

Die Demarkationslinie beginnt an der nordwestlichen Grenze des Kantons Cattenom nach dem Grossherzogthum Luxemburg zu, folgt südwärts den westlichen Grenzen der Kantons Cattenom und Thionville, durchschneidet den Kanton Briey, indem sie längs der westlichen Grenzen der Gemeinden Montois-la-Montagne und Roncourt, sowie der östlichen Grenzen der Gemeinden Marie-aux-chênes (siehe jedoch unten), Saint Ail, Habouville hinläuft, berührt die Grenze des Kantons Gorze, welche sie längs der Grenzen der Gemeinden Vionville (siehe jedoch unten), Bouxières und Onville durchschneidet, folgt der Südwest- resp. Südgrenze des Arrondissements Metz, der Westgrenze des Arrondissements Chateau-Salins bis zur Gemeinde Pettoncourt, von der sie die West- und Südgrenze einschliesst, und folgt dann dem Kamme der zwischen der Seille und Moncel gelegenen Berge bis zur Grenze des Arrondissements Saarburg südlich von Garde. Sodann fällt die Demarkationslinie mit der Grenze dieses Arrondissements bis zur Gemeinde Tanconville zusammen, deren Nordgrenze sie berührt. Von dort folgt sie dem Kamme der zwischen den Quellen der Sarre blanche und der Vezouze befindlichen Bergzüge bis zur Grenze des Kantons Schirmeck, geht entlang der westlichen Grenze dieses Kantons, schliesst die Gemeinden Saales, Bourg-Bruche, Colroy-la-Roche, Plaine, Ranrupt, Saulxures und St. Blaise-la-Roche im Kanton Saales ein und fällt dann mit der westlichen Grenze der Departements Nieder- und Oberrhein bis zum Kanton Belfort zusammen. Sie verlässt dessen Südgrenze unweit von Vourvenans, durchschneidet den Kanton Delle bei der Südgrenze der Gemeinden Bourogne und Froide-Fontaine und erreicht die Schweizer Grenze, indem sie längs der Ostgrenzen der Gemeinden Jonchery und Delle hinläuft.

Die angegebene Grenzlinie hat indessen mit Uebereinstimmung beider kontrahirenden Theile folgende Abänderungen erfahren: Im ehemaligen Mosel-Departement werden die Dörfer Marie-aux-chênes bei St. Privat-la-Montagne und Vionville, westlich von Rezonville, an Deutschland abgetreten. Dagegen werden die Stadt und die Festungswerke von Belfort mit einem später festzusetzenden Rayon bei Frankreich verbleiben.

Verfolgen wir im Grossen und Ganzen die neue Grenze, so sehen wir dieselbe nicht weit von Esch im Grossherzogthum Luxemburg beginnen, so dass die Festung Longwy bei Frankreich bleibt und die Französische Grenze auf eine kurze Strecke noch Luxemburg berührt. Von dort zieht sie sich südwärts bis über Metz hinab. Etwas südlich von Gorze nimmt die Grenze eine südöstliche Richtung bis in die Nähe von Schirmeck, so dass Pont-à-Mousson, Nancy und Luneville Französisch bleiben, aber Grenzstädte werden. Weiter umfasst das Deutsche Gebiet die bisherigen Departements Niederrhein und Oberrhein; nur die Festung Belfort in der Südwestecke des Oberelsasses wird mit einem entsprechenden Rayon ausgeschieden.

Die Eisenbahnen dieser neuen Gebietstheile Deutschlands sollen in die Verwaltung des Staats übergehen und ist bereits ein vollständiger Organisirungsplan für deren Verwaltung aufgestellt worden, so dass es möglich ist, die betreffenden Bahnen zu jeder Zeit zu übernehmen.

*** Aus Frankreich.** Der Rückmarsch der Truppen erfolgt dem Friedensvertrag gemäss nur nach und nach und wird, so weit er auf Französischem Boden stattfindet, grösstentheils zu Fuss vor sich gehen; denn die Eisenbahnen werden auf viele Wochen hinaus vollauf in Anspruch genommen sein durch die Rückbeförderung der Französischen Kriegsgefangenen in ihre Heimath und durch den Transport der erbeuteten und eigenen Geschütze, Feldlazarethe etc. Ausser der Festungsartillerie und dem Kriegsmaterial sollen jedoch auch die für Elsass und Deutsch-Lothringen bestimmten Besatzungstruppen, ferner die Landwehrinfanterie auch innerhalb des Französischen Gebiets per Bahn befördert werden. Andererseits hat man sich mit den Direktionen der Französ. Eisenb.-Gesellschaften dahin verständigt, dass dieselben durch ihr Betriebsmaterial zu den für Französische Militärtransporte geltenden Tarifsätzen die Französischen Kriegsgefangenen aus Deutschland hinaus über die Französische Grenze befördern. Auf die Anforderung des Handels und Verkehrs wird somit alle mögliche Rücksicht genommen, um ihm wenigstens die einschneidenden Stockungen des Eisenbahntransports zu ersparen, unter welchen er in der Kriegszeit so empfindlich litt. Zudem hofft man, den nothwendigen Rücktransport der Truppen aus Frankreich ohne grössere Verkehrsstockung für Güter- und Personenzüge bewerkstelligen zu können, indem zunächst durch die nothwendige Besetzung von verschiedenen Landestheilen eine grössere Anzahl Truppen zurückbleiben wird, dann aber auch beim Rücktransport mehr Bahnlinien als für die Hinzüge verwendet werden können. Die Westfälische und Köln-Mindener Bahn waren z. B. von Truppenzügen bei Anfang des Kriegs fast ganz verschont, weil das Deutsche Heer in Homburg in der Pfalz, Kaiserslautern und in Mannheim concentrirt wurde und andere sog. Ausschiffungspunkte nicht vorhanden waren. Beim Rücktransport fällt diese Beschränkung weg.

Der Betrieb auf den Eisenbahnstrecken zwischen Dieppe und Rouen, Amiens und Abbeville, Rouen und Yvetot, sowie Gray und Dijon ist, nach dem Preuss. St.-Anz., von den Deutschen Eisenb. Betriebs-Kommissionen wieder hergestellt und kursiren auf allen diesen Linien Deutsche Eisenbahn-Posttransporte unter Begleitung von Post-Kondukteuren.

Auch die Eisenbahnstrecke Metz-Diedenhofen-Luxemburg ist seit dem 3. März wieder in Betrieb gesetzt worden und wird zu Posttransporten unter Begleitung eines Eisenbahn-Postbüreaus benutzt.

Täglich geht ein Eisenbahnzug von Luxemburg um 7_{40} Vorm. nach Metz und 6 Abds. von Metz nach Luxemburg.

So lange der Viadukt bei Xertigny noch nicht fahrbar war, endete der von der Betriebs-Kommission in Strassburg geleitete Betrieb auf der in Blainville sich südlich abzweigenden Linie in Epinal, während ein Theilbetrieb von Xertigny nach Gray und Belfort von der Feld-Eisenbahn-Abtheilung No. 5 (Krohn) ausgeübt wurde. Nachdem jedoch seit dem 3. d. der bezeichnete Viadukt wieder von Zügen mit Maschinen passirt werden kann, wird vom 10. d. ab die Betriebsleitung dieser sämmtlichen Strecken auf die Betriebs-Kommission Strassburg übergehen.

Der Bezirk der Eisenbahn-Betriebs-Kommission in Corbeil bei Paris (siehe den Bericht S. 113) umfasste während des Waffenstillstandes auf der Hauptroute Blesme-Chaumont-Nuits-Sens-Corbeil-Orléans-Tours 95, auf den Zweiglinien nach Troyes, Dijon etc. 62, auf den unter ihrer oberen Mitleitung von Beamten der 2. Feld-Eisenbahn-Abtheilung betriebenen Strecken Asnières le Mans, St. Cyr-Dreux: 36, im Ganzen 183 Meilen. Ausserdem mussten von dieser

* Wir werden diese Abweichungen in nächster Nummer, welcher wir die in voriger Nummer erwähnte Karte der Französ. Eisenbahnen beilegen werden, noch specieller angeben.

[1] Das Deutsche Reich wird, wie Art. 1 der Präliminarien lautet, diese Gebiete für immer mit vollem Souveränetäts- und Eigenthumsrechte besitzen. Eine internationale Kommission, die beiderseits aus der gleichen Zahl von Vertretern der hohen kontrahirenden Theile gebildet wird, soll unmittelbar nach dem Austausche der Ratifikationen des gegenwärtigen Vertrages beauftragt werden, an Ort und Stelle die neue Grenzlinie in Gemässheit der vorstehenden Stipulationen festzustellen. Diese Kommission wird die Vertheilung des Grund und Bodens, sowie der Kapitalien leiten, welche bis jetzt gemeinschaftlich Distrikten oder Gemeinden angehört haben, die durch die neue Grenze getrennt werden; im Falle einer Meinungsverschiedenheit über die Grenze und die Ausführungs-Bestimmungen werden die Kommissionsmitglieder die Entscheidung ihrer respektiven Regierungen einholen.

[2] Die Grenze ist, so wie sie vorstehend festgesetzt ist, mit grüner Farbe auf zwei gleichen Exemplaren der Karte von den „Gebietstheilen, welche das General-Gouvernement des Elsasses bilden", vermerkt, die im September 1870 in Berlin durch die geographische und statistische Abtheilung des Grossen Generalstabes veröffentlicht worden ist. Ein Exemplar derselben ist jeder der beiden Ausfertigungen des Präliminarien-Vertrages angefügt.

Kommission bei Besetzung der konventionsmässig zur Ueberwachung durch Deutsche Beamte bestimmten Stationen der Anschlussbahnen, auf welchen den Französischen Verwaltungen der Betrieb gestattet war, ca. 30 Meilen mit verwaltet werden.

Innerhalb dieses Gesammtnetzes von 213 Meilen, zu dessen Besetzung 950 Beamte erforderlich waren, sind — neben den im Interesse der Deutschen Armee stattgehabten Transporte — in der Zeit des Waffenstillstandes von Französischen Zügen nach Paris eingeführt worden: Brennmaterial 4947 Achsen, Schlachtvieh 5225 Achsen, Fourage 2218 Achsen, verschiedene Lebensmittel 19 832 Achsen, Diverses 730 Achsen, zusammen 32 952 Achsen, welche Zahl, die Achse zu durchschnittlicher Beladung von 75 Centnern gerechnet, ein Transport-Quantum von ungefähr $2^1/_2$ Millionen Centnern repräsentirt.

Norddeutsche Briefe.

(Vom Berliner Eisenbahn-Aktienmarkte. Lübeck-Eutin. Krefeld-Kreis Kempener Industriebahn. Rheinische E. Bergisch-Märkische E. Berlin-Lehrter E. Berlin-Potsdam-Magdeburger E. Wittenberge-Lüneburg. Tilsit-Memel.)

** Berlin, 5. März. Die Bewegung, die der inländische Eisenbahnaktien-Markt seit Monaten fast ohne jede Unterbrechung vermissen liess, hat sich in der abgelaufenen Woche mit dem Abschluss des Friedens endlich eingestellt. Von einem Tage zum andern erweiterte sich der Umsatz in Aktien sowohl als auch in Prioritäten und zu der geringen Zahl der während des Krieges fast ausschliesslich beachteten Emissionen, der Köln-Mindener, Bergisch-Märkischen und Rheinischen, traten mit jedem Tage andere Devisen hinzu. Namentlich wurden auch Oberschlesische, Niederschlesische Zweigbahn, Potsdamer, Anhalter, Stettiner in täglich wachsenden Summen gehandelt. Von leichten Actien waren Rhein-Nahe belebt. Die höchste Courssteigerung von etwa 4 Proc. wurde den Rheinischen zu Theil. Halle-Sorau, Märkisch-Posen, Ostpreussische Südbahn, Nordhausen-Erfurter blieben stehen, ein Coursfortschritt ist für diese meist sehr gedrückten Papiere nicht eingetreten. Wirklich bedeutendes Geschäft fand in den Prioritäten statt mit besonderer Bevorzugung 5proc. Emissionen. Die Kapitalanlage, die in den Norddeutschen, Preussischen und an der hiesigen Börse eingeführten Süddeutschen Anleihen bei den hohen Coursen, welche diese Papiere bereits erreicht haben, kaum mehr eine Chance für weiteren Coursgewinn erblicken kann, erwartet man dem Besitz der Eisenbahnprioritäten einen solchen jetzt mit grösserer Zuversicht. — An neuen Prioritäten wurde die Lübeck-Eutiner 5proc. an den Markt gebracht, der auf $98^1/_2$ Proc. bestimmt gewesene Verkaufspreis jedoch auf 99 erhöht. Die Crefeld-Kreis Kempener Industriebahn vermehrt ihr Stammprioritäten-Kapital um 125 000 Thlr., wobei die Besitzer von je 5 alten Stammprioritäten 1 neue beanspruchen dürfen. Die Herstellung einer Verbindung zwischen dieser Bahn und der Rheinischen, durch die Ungunst der Witterung bisher unterbrochen, ist wieder in Angriff genommen. Die Vollendung der Arbeiten wird innerhalb 3 bis 4 Wochen erwartet. Sobald die Verbindung hergestellt ist, soll auch die Strecke von Hüls nach Kempen gebaut werden. Die Strecke von Kempen nach Oedt ist bereits in Arbeit.

Unter Actionären der Rheinischen Bahn wird lebhaft agitirt, um in der im Mai stattfindenden Generalversammlung einige Statutenänderungen durchzusetzen, als deren Zweck angegeben wird: „Die Verlegung des Schwerpunktes der Macht aus der Direktion und dem Verwaltungsrath in die Generalversammlung der Aktionäre.“ Zu dem Ende soll das Stimmrecht der Aktionäre erleichtert, die Tantième herabgesetzt werden u. dgl. m.

Wie aus Köln berichtet wird, beabsichtigt die Bergisch-Märkische Bahngesellschaft, die Bahn von Mülheim um oder durch Deutz bis zum Rheine gegenüber dem Süden der Stadt Köln weiter auszubauen und gleichzeitig daselbst eine feste Brücke über den Strom anzulegen, um die Züge nach dem Westen der Stadt Köln dirigiren zu können. Im Westen von Köln soll dann ein Central-Bahnhof angelegt werden, in welchem auch später die Gladbach-Kölner Bahn einmünden würde.

Der hiesige Bahnhof der Berlin-Lehrter Bahn geht seiner Vollendung entgegen. Die Eröffnung der Strecke Berlin-Spandau dürfte demnach nahe bevorstehen. Die Strecken Gardelegen-Lehrte und Salzwedel-Uelzen, die noch unvollendete kleinere Hälfte der ganzen Bahn, werden im Laufe des Jahres fertig gestellt werden können.

Für die projektirte Zweigbahn der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn nach dem Schlachtensee ist das Expropriationsverfahren jetzt zu Ende geführt. Die Gesellschaft erwirbt das Terrain für einen durchschnittlichen Preis von 6 Thlr. pro Quadratruthe, während Besitzer häufig einen Preis bis zu 100 Thlr. beansprucht hatten.

Mit dem Bau der grossen Elbbrücke bei Dömitz an der Zweiglinie Wittenberge-Lüneburg wird Nachrichten aus Mecklenburg zufolge von Seiten der Baubehörde der Berlin-Hamburger Gesellschaft sofort begonnen werden. Das Baumaterial ist während der Wintermonate zur Stelle geschafft worden.

Gegen die Aeusserung des Finanzministers Camphausen im Abgeordnetenhause, dass die Tilsit-Memeler Bahn nicht rentiren könne, hat die Memeler Kaufmannschaft Einspruch erhoben. Sie beruft sich auf eine von ihr schon im Jahre 1862 veröffentlichen Druckschrift, in welcher der Nachweis der Rentabilität geführt wurde.

* Oberschlesische Eisenbahn. Der Betrieb auf der neuen Breslauer Verbindungsbahn ist nach Mittheilung der Königl. Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn am 1. d. Mts. zunächst auf einem Geleise eröffnet worden und steht die Fertigstellung resp. Inbetriebsetzung des zweiten Geleises in circa 2 Monaten in Aussicht.

* Ostpreussische Südbahn. Im Bau begriffen ist die Strecke Lyck-Landesgrenze (Prostken), durch welche die Ostpreussische Südbahn Anschluss erhält an die im Bau begriffene Bahn Brest-Grajewo, und durch die anschliessenden Bahnen in direkte Verbindung mit Odessa gesetzt werden wird.

Die Koncession zum Bau dieser $2_{,18}$ Meilen langen Strecke ist vom 25. Juli 1870 datirt.

Das Terrain ist für eine zweigeleisige Bahn, meist freihändig, erworben. Die Erdarbeiten werden vorläufig eingeleisig, die massiven Brücken zweigeleisig ausgeführt.

Die Arbeiten sind im Frühjahre 1870 in Angriff genommen und die Erdarbeiten und Brücken im Wesentlichen bis zum Winter 1870 vollendet worden. Unter letzteren sind zwei Brücken über den Lyckfluss, eine von 2 Oeffnungen à 40 Fuss gewölbt, eine von 2 Oeffnungen à 60 Fuss mit eisernem Oberbau ausgeführt. Der Oberbau liegt auf ca. $^3/_4$ Meilen und wird bis Mai d. J. bis zur Grenze fortgeführt werden. In unmittelbarer Nähe der Preussisch-Russischen Grenze ist der Bahnhof Prostken projektirt. Da die Bahn Brest-Grajewo mit Russischer Geleisweite ausgeführt wird, sind Behufs Umladung der Güter auf den beiderseitigen Grenzbahnhöfen die, eine halbe Meile von einander entfernten Grenzbahnhöfe Prostken und Grajewo durch Geleise beider Spurweiten mit einander verbunden.

Für die umfangreichen, auf Bahnhof Prostken für Zwecke der Bahn-, Steuer- und Post-Verwaltung auszuführenden Betriebs- und Beamten-Wohngebäude sind die Materialien im Laufe des Winters beschafft und die Ausführung der Arbeiten verdungen. An Betriebsmitteln sind vorläufig 6 dreifach gekuppelte Locomotiven und 100 bedeckte Güterwagen bestellt.

Die Fertigstellung der Strecke und des Grenzbahnhofes ist zum Schlusse dieses Jahres Behufs gleichzeitiger Eröffnung mit der Bahn Brest-Grajewo in Aussicht genommen. Das Baukapital für Ausführung der Strecke und des Grenzbahnhofes, Erweiterung der übrigen Bahnhöfe und Vermehrung der Betriebsmittel der Ostpreussischen Südbahn ist auf 1 400 000 Thaler Nominal festgestellt, welches durch Emission von Obligationen der Ostpreussischen Südbahn Litt. B (mit 5% jährlichem Zins und $^1/_2$% Amortisation vom Jahre 1873 ab) beschafft wird.

Bauleitender Techniker ist Oberingenieur Reiche, Unternehmer der Erd-Brückenbauten und des Oberbaues Davy und Donath, der Hochbauten Herschel, Lieferant der Locomotiven, Union-Giesserei in Königsberg, der Güterwagen Hambruch, Wollbaum & Comp. in Elbing.

* Der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft sind folgende Bahnlinien concessionirt worden:

a) unterm 12. Juni 1867:

1) Berlin-Lehrte, $31_{,72}$ Meilen = $238_{,85}$ Kilom. lang, wird zweigeleisig ausgebaut. Das Terrain ist erworben.

Das Baukapital ist im Ganzen auf 18 000 000 Thaler resp. 567 500 Thaler pro Meile veranschlagt.

Die Inangriffnahme des Bahnbaues erfolgte am 1. Mai 1868. Zwischen Spandau und Gardelegen ist der Betrieb am 1. Februar c. eröffnet, der Rest soll im Sommer 1871 fertig gestellt werden.

Die Bahn bildet die nächste Route zwischen Berlin und Westfalen, sowie dem Rhein, im Anschluss an die Köln-Mindener und die Hannoversche Staatsbahn.

Dieselbe durchschneidet (wie die Bahn unter 2) ackerbautreibende Gegenden, welche keine anderen für Industrie wichtigen Produkte liefern.

Die wichtigsten Stationsorte und deren Entfernungen untereinander sind: Berlin, Spandau $1_{,71}$ M., Rathenow $7_{,68}$ M., Stendal $4_{,54}$ M., Gardelegen $4_{,28}$ M., Oebisfelde $3_{,95}$ M., Fallersleben $2_{,42}$ M., Gifhorn $1_{,69}$ M., Lehrte $5_{,43}$ M.

An Kunstbauten ist nur zu erwähnen die Elbbrücke bei Hämerten. Fundirung mittelst comprimirter Luft.

Bauleitender Techniker für die Bahnen unter 1 und 2: Baudirektor Stute in Stendal.

2) Zweigbahn von Stendal nach Uelzen, ca. $14_{,0}$ Meilen = $105_{,42}$ Kilom. lang.

Die Bauwerke sowohl dieser als der Bahnlinien unter 3 und 4 werden für 2 Geleise, das Planum wird eingeleisig hergestellt. Das Terrain wird für 2 Geleise erworben.

Das Baukapital ist auf 4 000 000 Thaler resp. 285 700 Thaler pro Meile veranschlagt.

Der Bau begann im Mai 1868; die Strecke von Stendal nach Salzwedel ist seit dem 15. März 1870 dem Betriebe übergeben. — Die Acquisition des Terrains hat auch auf der Strecke Salzwedel-Uelzen begonnen.

Diese Bahn bewirkt eine neue Verbindung zwischen Hamburg und Bremen einerseits und Magdeburg und Berlin andererseits im Anschluss an die Hannoversche Staatsbahn.

Die wichtigsten Stationsorte sind: Stendal, Bismark $2_{,63}$ M., Salzwedel $4_{,93}$ M. und Uelzen $6^1/_2$ M.

b) unterm 13. April 1864:

3) Halle-Aschersleben, ca. $7_{,4}$ M. = $55_{,73}$ Kilom. lang.

Das Baukapital beträgt 3 000 000 Thaler im Ganzen resp. 405 400 Thaler pro Meile.

Seit Ende 1868 im Bau, wird die Fertigstellung im Herbste 1871 erfolgen. Die Erwerbung des Terrains ist fast durchgängig beendet.

Die Bahnen ad 3 und 4 bilden im Anschluss an die bereits im Betrieb befindliche Strecke Aschersleben-Vienenburg eine direkte Verbindung zwischen Westfalen und Sachsen.

Für den Lokalverkehr der Bahnen 3 und 4 sind die Kohlen-Industrie zwischen Aschersleben und Halle sowie die Hüttenwerke des Oberharzes von Bedeutung.

Die wichtigsten Stationsorte sind: Halle, Cönnern 3¾ M., Sandersleben 2¼ M. und Aschersleben 1½ M.

An Kunstbauten ist nur die Saalebrücke bei Cönnern anzuführen.

Bauleitender Techniker für die Bahnen 3—6: Bau-Rath Bode in Halberstadt.

c) unterm 26. Juli 1869:

4) Vienenburg-Neukrug, ca. 3¾ Meilen = $28_{,1}$ Kilom. lang. Baukapital 1 250 000 Thaler im Ganzen resp. 333 500 Thaler pro Meile.

Baubeginn dieser Linie ist noch nicht bestimmt.

Stationen: Vienenburg, Langelsheim 2½ M. und Neukrug 1¼ M.

5) Langelsheim-Clausthal, $3_{,12}$ Meilen = $23_{,47}$ Kilom. lang, wird eingeleisig hergestellt.

Das Baukapital und der Zeitpunkt des Baubeginnes stehen noch nicht fest.

Die Bahn ad 5 soll dem Oberharz mit seinen fiskalischen Hüttenwerken den Bezug von Steinkohlen etc. ermöglichen. Im Bereiche derselben kommen Eisen- und Silberhütten vor.

Stationen: Langelsheim, Lautenthal 1⅝ M., Wildemann ⅞ M., Clausthal $0_{,6}$ M.

Die Bahn ist Gebirgsbahn mit Curven bis 50° Rad. und Steigungen bis 1:50.

d) unterm 13. April 1864:

6) Heudeber-Wernigerode, ca. $1_{,25}$ Meilen = $9_{,41}$ Kil. lang.

Das Baukapital dieser eingeleisig herzustellenden Bahn ist auf 400 000 Thaler im Ganzen, d. i. 320 000 Thaler pro Meile veranschlagt. Mit dem Bau soll im Herbst 1871 begonnen werden.

Die Bahn ad 6 soll die Gegend des Harzes bei Wernigerode mit der Linie Halle-Neukrug verbinden und wird den Bergbau des Harzes heben.

Stationen: Heudeber und Wernigerode ca. 1¼ M.

Mit Bezug auf die vorstehenden Notizen ist noch ergänzend zu bemerken, dass ausserdem noch die Anlage eines dem Verkehre der Magdeburg Thaler und Magdeburg-Wittenberger Bahn gleichmässig dienenden Bahnhofs vor dem Ulrichsthore bei Magdeburg als Theil eines dort in Gemeinschaft mit den übrigen betheiligten Eisenbahn-Gesellschaften herzustellenden Central-Bahnhofs, sowie der Bau und Betrieb von Verbindungsbahnen nach Buckau und Neustadt projektirt resp. bereits in der Ausführung begriffen sind. Es möge auch nicht unerwähnt bleiben, dass weitere Anschlüsse anderer Bahnen an die Bahnstrecken der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft zu erwarten sind, worauf bei der Anlage der betreffenden Stationen zu rücksichtigen blieb. Es werden voraussichtlich nämlich in Station Fallersleben oder Oebisfelde der Berlin-Lehrter Bahn und Station Grauhof der Vienenburg-Neukruger Strecke eine Zweigbahn von Braunschweig beziehungsweise die Linie Grauhof-Hildesheim der Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Gesellschaft anschliessen.

Eine Verzögerung der Bau-Ausführungen ist in Folge des Krieges resp. Mangels an Arbeitskräften eingetreten und sind mit Rücksicht hierauf anderweitige als die früher (s. Jahrg. 1870 No. 8 S. 124) angegebenen Termine für Beendigung der betreffenden Bau-Arbeiten in Aussicht genommen worden. Namentlich wurde eine energische Förderung der Arbeiten bei Herstellung des Bahnkörpers resp. Oberbaues durch die beregten Hindernisse sowie durch das anhaltende strenge Frostwetter aufgehalten, während die grösseren Kunst- und Hochbauten der Berlin-Lehrter, wie der Halle-Aschersleben Strecken, besonders auf den Theilen bis Gardelegen beziehungsweise Cönnern vollständig oder doch nahezu haben fertig gestellt werden können

△ **Hannover-Altenbekener Eisenbahn.** Am 25. Februar c. hat die bahnpolizeiliche Begehung der Bahnstrecke vom Lokalbahnhof Hannover bis nach dem Rangirbahnhof am Pferdethurm stattgefunden.

* **Pfälzische Eisenbahn-Bauten.** Ueber dieselben theilt uns die Direction der Pfälzischen Eisenbahnen mittelst Schreiben vom 11. Februar c. Folgendes mit:

Die Alsenz-Bahn konnte nicht, wie angenommen war, noch im Jahr 1870 auf der ganzen Linie in Betrieb genommen werden, da einestheils die Tunnelarbeiten wegen Mangel an tüchtigen Arbeitern für dieses aussergewöhnlich harte Gestein bei Imsweiler, deren sehr viele zum Militär berufen wurden, erst im December vollendet werden konnten; anderntheils die Stockungen des Bahnverkehrs durch die Kriegsverhältnisse auch ihre Wirkung auf das Beibringen der Eisenkonstruktionen für die grösseren Brücken, namentlich die Nahebrücke, sowie der Schwellen und Schienen recht fühlbar machten.

Dazu kam dann der schon mit Anfang December und bis in den Februar dauernde Frost und Schneefall, der die Schienenlage behinderte. Doch hoffen wir, wenn der Monat März nicht gar zu ungünstig, die Eröffnung bis Mai bewerkstelligen zu können.

Auf höhere militärische Requisition hatten wir im August v. J. den Oberbau ($1_{,7}$ Kilometer) in dem Bahnhofe Germersheim für die Germersheim-Grabener Militärbahn, sowie im Oktober bis December 15 Kilom. zweites Geleis von Winden nach Weissenburg zu legen, wozu meist Oberbaumaterialien aus den Vorräthen der Alsenz-Bahn entliehen werden mussten.

Ueber die zunächst in Bau zu nehmenden Linien der Nordbahnen mögen folgende Notizen dienen, wobei bemerkt wird, dass die Koncession sämmtlicher nachverzeichneten Linien vom 16. April 1870 datirt.

1) a. Dürkheim-Monsheim, $2_{,87}$ Meilen à 7500 m. (bis zur Grenze) = $21_{,5}$ Kilom. lang.

Das Terrain wird (wie bei den Bahnen unter 2 und 3) für 2 Geleise erworben, die Kunstbauten auch zweigeleisig, die Bahn sonst eingeleisig ausgeführt.

Das Baukapital beträgt im Ganzen 1 542 856 Thaler oder pro Meile 537 600 Thlr. — Die Inangriffnahme des Bahnbaues erfolgt im Frühjahr 1871, die Fertigstellung desselben Ende 1872. Die Acquisition des Terrains wird demnächst eingeleitet.

Die Linie Dürkheim-Monsheim bildet einen Theil der grossen Verkehrsbahn Bingen-Neustadt-Basel.

Die Bahn geht durch eine sehr bevölkerte wohlhabende Gegend mit gesegnetem Wein- und Ackerbau. Sie berührt bedeutende Lager von Thonerde und Glassand. Industrielle Etablissements fangen an sich zu entwickeln.

Die wichtigsten Stationen sind: Dürkheim, Freinsheim $0_{,79}$ M., Grünstadt $1_{,15}$ M., Monsheim $1_{,27}$ M.

Die Bahn überschreitet das Hügelland, das sich vom Haardtgebirge gegen den Rhein senkt. Einschnitte und Dämme haben mässige Dimensionen. Nur der Uebergang über das Eisbachthal erfordert einen bedeutenderen Kunstbau in einem Damme von 10—18 Meter Höhe.

Bauleitender Techniker ist (wie bei der Zweigbahn unter 1b) Ober-Ingenieur Basler. Für die Sektion Dürkheim fungirt J. Hamm als Sektions-Ingenieur. Ausführung in kleineren Akkorden oder in Regie.

b. Zweigbahn Freinsheim-Frankenthal, $1_{,58}$ Meilen = $11_{,87}$ Kilom. lang.

Das Baukapital dieser Zweigbahn, welche eingeleisig als Sekundärbahn hergestellt wird, beträgt 400000 Thlr. überhaupt oder 253 100 Thlr. pro Meile.

Der Bau wird im Frühjahr 1872 begonnen und bis Ende 1872 fertig gestellt werden. Die Acquisition des Terrains erfolgt erst im Jahre 1872.

Die Zweigbahn Freinsheim-Frankenthal ist Verbindungsbahn zwischen zwei parallelen Hauptbahnen und erleichtert den Verkehr der zahlreichen wohlhabenden Gebirgsorte mit dem Cantonshauptort Frankenthal und mit dessen Rheinkanal. Sie erhält folgende Stationen: Freinsheim, Lambsheim $0_{,90}$ M. und Frankenthal $0_{,68}$ M.

Der Bau dieser Zweigbahn ist von ebenem Terrain begünstigt.

2) Donnersberger Bahn von Kaiserslautern nach Enkenbach, $1_{,66}$ Meilen = $12_{,48}$ Kilom. und von Langmeil über Marnheim, Kirchheimbolanden, an die Hessische Grenze bei Alzey,* $3_{,43}$ Meilen = $25_{,72}$ Kilom.

Das Baukapital beträgt im Ganzen 3 171 428 Thlr. oder pro Meile 623 100 Thlr.

Der Bau beginnt im Frühjahr 1871 und ist die Fertigstellung der Bahn Ende 1872 in Aussicht genommen. Die Erwerbung des Terrains wird demnächst eingeleitet.

Die Donnersberger Bahn vermittelt den Verkehr zwischen Kaiserslautern, dem Herzen der Pfalz und Mainz und hat daher grosse Bedeutung für Handels- und strategische Interessen.

Die Bahn dient einem starken Lokalverkehr zwischen der reichen und bevölkerten Gegend am Donnersberg (Pfrimmthal) und dem Hauptmarkt und Industrieplatze Kaiserslautern. Zum Versandt werden kommen die mannigfaltigsten Bodenprodukte aus Wald und Feld und die Ergebnisse einer stark betriebenen Viehzucht. Industrielle Etablissements, wie z. B. Fabrikation feuerfester Steine, grössere Mehl- und Schneidemühlen sind eben in der Entwickelung begriffen.

Die wichtigsten Stationen sind: Kaiserslautern, Enkenbach $1_{,66}$ M., Langmeil $1_{,10}$ M., Göllheim $1_{,16}$ M., Marnheim $0_{,43}$ M., Kirchheimbolanden $0_{,72}$ M., Alzey $2_{,02}$ M.

Die Trace hat drei Wasserscheiden zu überschreiten, die erste mittelst eines 250 m. langen Tunnels im Sandsteingebirg, die zweite und dritte mittelst mässigen Einschnitten in gewöhnlichem Boden. Zahlreiche Einschnitte und Dämme von 5 bis $10_{,00}$ m. Höhe und dem entsprechend Brücken und Viadukte machen eine bedeutende Massenbewegung nöthig. Besonders in's Gewicht fällt der Pfrimmthalübergang bei einer Höhe von $28_{,00}$ m. über der Sohle mittelst eines Viaduktes mit 3 Oeffnungen à 40 und 50 m.

* Enkenbach-Langmeil ($1_{,10}$ Meilen = $8_{,24}$ Kilom.) ist Gemeinschaftsstrecke mit der Alsenz-Bahn.

3) Zellerthal-Bahn von Marnheim nach Monsheim bezw. an die Hessische Grenze. Die Länge derselben beträgt $1_{,29}$ Meil. (bis zur Grenze) = $9_{,67}$ Kilom. und das Baukapital 314 284 Thlr. oder 243 600 Thlr. pro Meile. Die Bahn wird im Frühjahr 1871 in Bau genommen und Ende 1872 fertig gestellt werden. Das Terrain ist durch gütliche Abtretung bis auf wenige Parzellen erworben.

Die Zellerthalbahn ist ein wichtiges Zwischenglied der Bahn von Kaiserslautern über Marnheim nach Worms und vermittelt den Verkehr des sehr bevölkerten und wohlhabenden Pfrimmthales mit der Vorderpfalz und Worms.

Sie erhält Stationen zu: Marnheim, Albisheim $0_{,69}$ M. und Monsheim $1_{,10}$ M.

Die Bahn ist in wenig hügeligem Terrain zu erbauen.

Für die Sektion Albisheim fungirt R. Weber als Sektions-Ingenieur. Ausführung wie bei Dürkheim-Monsheim.

⊙ Bayern. (Holzkirchen-Tölz. Vervollständigung des Doppelgeleises auf der Bahnstrecke Unter-Steinach-Neumarkt-Hof. Verbindungsbahn bei Landsberg, Lechfeldbahn. München-Rosenheim eröffnet.)

Unterm 18. Februar l. J. wurde der Gesetzesentwurf behufs Erbauung einer Vicinalbahn von Holzkirchen nach Tölz als Gesetz sanktionirt.

Nach Art. 1 desselben wird die Staatsregierung ermächtigt, die Ausführung dieser Vicinalbahn zu übernehmen und ist der hierfür erforderliche Maximalbetrag von 834 000 fl. je zur Hälfte dem Vicinaleisenbahnbaufonds und der Eisenbahnbau-Dotationshauptkasse zu entnehmen, zu welchem Zwecke nach Art. 3 des Gesetzes ein Staatseisenbahn-Anlehen in gleichem Betrag (gemäss den Bestimmungen des Gesetzes v. 29. April 1869) aufzunehmen ist.

Nach Art. 2 sind aus den Erträgnissen des Betriebes der Bahn zunächst die sämmtlichen auf den Betrieb und die Erhaltung der Bahn erwachsenden Kosten zu bestreiten. Von dem sich ergebenden Ueberschusse ist sodann der 4%ige Zins des vom Staate geleisteten Zuschusses zu berechnen. Der hiernach weiter verbleibende Betrag wird zur Verzinsung und Amortisation des für Grunderwerb und Erdarbeiten aufgewendeten Kapitals bis zu 5% hinausgegeben.

Die Ausführung dieser Bahn, welche 74 000 Fuss oder $5_{,83}$ Std. lang und eine verlorne Steigung von 256 Fuss haben wird, erfordert einen Aufwand von 1 034 000 fl., darunter 200 000 fl. für Grunderwerb und Erdarbeiten. Sie berührt die Orte Warngau, Schaftlach und Waakirchen, und nähert sich ganz dem Kessel des Tegernsees; die Maximalsteigung beträgt 1:105*, Kurven kommen bis zu 2000 Fuss kleinsten Radius vor und wird circa 177 000 fl. Bauaufwand für die Stunde erfordern. — Der Bahnhof für Tölz ist auf dem Hochufer der Isar vorgesehen, dadurch wird aber ein Verbindungsgeleise mit der Isar erforderlich, um die Trift schon in Tölz auf die Bahn überleiten zu können. — Da von den auf 1 034 000 fl. veranschlagten Baukosten 200 000 fl. auf Grunderwerb und Erdarbeiten entfallen, welche die Gemeinde Tölz aufzubringen hat, so sind vom Staate, wie erwähnt, 834 000 fl. beizuschiessen.

An demselben Tage wurde weiter das Gesetz publicirt, betreffend die Vervollständigung der Doppelbahn auf der Bahnstrecke Untersteinach-Neuenmarkt-Hof.

Nach Art. 1 desselben wird zur Herstellung des zweiten Geleises zwischen den Bahnstationen Markt-Schorgast und Oberkotzau, dann zur Anlage eines weiteren Geleises zwischen dem Bahnhofe Hof und der Ueberfahrt der Bayreuther Staatsstrasse, ferner zur Einführung elektrischer Läutewerke an Stelle der optischen Signale auf der Bahnstrecke zwischen Neuenmarkt und Hof ein Maximalkredit von 1 100 000 fl. eröffnet, zu welchem Zwecke ein Eisenbahnanlehen (als Fortsetzung der seit dem Gesetze vom 19. März 1856, die Eisenbahnbaudotation für die 7. Finanzperiode betr., aufgenommenen Eisenbahnanlehen) in gleichem Betrag aufgenommen. Nach Art. 3 sind die Ausgaben für Verzinsung dieses Anlehens während der Bauzeit und die Geldaufbringungskosten durch Erhöhung des im Art. 1 gewährten Anlehens-Kredites zu beschaffen. — Von der Zeit der Vollendung der im genannten Artikel bezeichneten Objekte an hat die Verzinsung der für dieselben aufgewendeten Summe aus der Eisenbahnbetriebsrente zu erfolgen. — Die Tilgung dieses Anlehens richtet sich nach den Bestimmungen der hierfür maassgebenden Finanzgesetze.

Wir bemerken zu diesem Gesetz aus den Motiven desselben, dass der Staatseisenbahnbetrieb in Bayern gegenwärtig eine Ausdehnung von 483 Std. hat, wovon nur auf die Länge von $53_{,90}$ Std. ein Doppelgeleise besteht. Dazu kommt noch das Doppelgeleise auf der Bahnstrecke Hof-Bayerisch-Sächsische Grenze auf einer Länge von $3_{,12}$ Std., der Betrieb auf demselben ist jedoch an die Sächsische Staatsbahnverwaltung verpachtet. — In der Herstellung des noch fehlenden Mittelgliedes, nämlich des 2. Geleises auf der Bahnstrecke Marktschorgast-Oberkotzau, erhält sohin die Doppelbahn zwischen den Stationen Untersteinach und Hof erst ihre Vervollständigung, durch welche auch erst der Zweck ihrer vollkommenen Ausnutzung erreicht werden kann. Die Kosten sind für dieses 2. Geleise auf der $10_{,54}$ Stunden langen Bahnstrecke Marktschorgast-Oberkotzau auf 1 014 000 fl. berechnet. Als weiteres Bedürfniss ergiebt sich die Anlage eines 3. Geleises zwischen dem Bahnhofe Hof und der ca. $^3/_8$ Std. von da entfernten Ueberfahrt der Bayreuther Staatsstrasse, wofür der Kostenaufwand auf 72 000 fl. veranschlagt ist. Die Einführung von Läutewerken für die Bahnstrecke Neumarkt-Hof beziffert sich auf 14 000 fl.

Im Landtagsabschied vom 18. Febr. c. wurde mit Gesetzeskraft ausgesprochen, dass die Herstellung einer Verbindungsbahn von der Station Kaufering (Station an der Buchloe-Münchener Bahn) bis zur Stadt Landsberg mit einem Kostenaufwand von 250 000 fl. aus den für die Ausführung der München-Buchloe-Memminger Bahn bewilligten Mitteln, ohne ein weiteres Postulat desfalls zu stellen, mit Berücksichtigung der Fortsetzung nach dem Lechfelde in Ausführung zu bringen sei.

Bei direkter Führung der Buchloe-Münchener Bahn nach Landsberg würden, abgesehen von den Mehrkosten einer bei Sandau in der Nähe von Landsberg zu erbauenden Lechbrücke (28′ höher als die Lechbrücke bei Kaufering), die Erdarbeiten an Mehrkosten die Summe von 315 000 fl. erreichen, auch würde die Ausführung der Bahn in der von der Stadt Landsberg angestrebten Richtung die Bauzeit um 2 Jahre verlängern. Die im Gesetz vom 29. April 1869 aufgenommene Verbindungsbahn zwischen der Bahn München-Buchloe und Augsburg-Buchloe über das Lechfeld (Lechfeldbahn) wird demnach anstatt in Kaufering nun in Landsberg ausmünden und wird dadurch die Station Landsberg (bei Kaufering) mit der Stadt Landsberg in direkte Verbindung gebracht. Diese direkte Verbindung der Stadt Landsberg mit der Lechfeldbahn gewährt eine leichtere Verproviantirung der im Lager Lechfeld nun seit Jahren zusammengezogenen Truppenmassen, sowie die erleichterte und wohlfeilere Lieferung von Fourage, Brennmaterial und Werkholz etc. Die $1_{,2}$ Std. lange Landsberger Zweigbahn wird gleichzeitig mit der Strecke Buchloe-Kaufering eröffnet werden. Dem demnächst zusammentretenden Landtage wird behufs Erlangung der nöthigen Mittel für eine Lechfeldbahn eine entsprechende Vorlage gemacht, die Landsberger Verbindungsbahn dann seiner Zeit ein Glied der Lechfeldbahn und im Zusammenhange mit dieser betrieben werden. — Die Linie München-Grafing-Rosenheim wird am 15. März für Personen- und Güterverkehr eröffnet.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Vom 7. März an sind in Dresden Vertreter der dem Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen angehörenden Eisenbahnen, soweit dieselben im Bereiche der kriegführenden Deutschen Staaten gelegen sind, vereinigt, um über diejenigen Grundsätze zu berathen, nach denen bei Liquidirung der aussergewöhnlichen Leistungen der Eisenbahnen während des Krieges, unter Berücksichtigung der durch den letzteren abnorm gestalteten Verkehrsverhältnisse, verfahren werden soll. Die Verhandlungen der zahlreich besuchten Versammlung finden in dem hierzu überlassenen Sitzungssaale der Stadtverordneten statt.

Wiener Briefe.

♂ Wien, am 6. März. (Vom Eisenbahn-Aktienmarkte. Clearinghouse. Jedlersee-Stockerau. Der jüngste Erlass des Dr. Schäffle. Munkacs-Stry-Lemberg. Ungarische Ostbahn. Alföld-Fiumer E. Kronpr. Rudolfbahn.)

Die Börse geht ihren eigenen Weg. Ein Ereigniss wie der Friedensschluss zwischen den gewaltigsten Militärmächten Europas hat bei der Spekulation nicht den erwünschten Erfolg für die Hausse herbeigeführt. Man sieht eine Krisis in Frankreich voraus, die auf alle Börsen Europas nachtheilig rückwirken wird. Zunächst wurde hiervon die Südbahn betroffen, welche von 181 auf 176 zurückgingen, weil Frankreich wahrscheinlich dieses Papier in grossen Massen auf den Markt werfen wird. Auch Nordbahn waren gedrückt. Hingegen hoben sich Staatsbahn und Theissbahn um 2 bis 3 fl. und Karl-Ludwigbahn um $1^1/_2$ fl., indem die Einnahmen der genannten drei Bahnen von Woche zu Woche sich steigern. Junge Bahnen hielten vorwöchentliche Kourse. Grössere Beachtung fanden Böhmische Nordbahn, die bis 138 um 8 fl. in die Höhe gingen. Auch Tramway bildeten den Gegenstand eines lebhaften Verkehrs. Sie sanken jedoch um 3 fl. auf 171.

Die weiteren Vorgänge auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens sind folgende:

An dem Zustandekommen eines Oesterreichisch-Ungarischen Clearinghauses wird von den Betheiligten rüstig gearbeitet. Auch das Princip der Bahnversicherung wird lebhaft diskutirt. Ein hiesiges Fachblatt weiss hierüber Folgendes zu melden: Es ist eine in Eisenbahn-Verwaltungskreisen längst bekannte Thatsache, dass die Bahngesellschaften, welche in Bezug auf die bei ihnen aufgegebenen Güter mit den Versicherungsinstituten in Geschäftsverbindung stehen, seit Jahren in maassloser Weise übervortheilt werden, und es ergiebt sich einer hierüber angestellten Berechnung zufolge auf Grundlage der von den hiesigen Bahnverwaltungen gelieferten Daten, dass die Nordbahn, Staatsbahn, Südbahn und Westbahn in den letzten zehn Jahren viele Millionen Gulden den Assekuranz-Gesellschaften geschenkt haben. Es mag daher gewiss erwünscht erscheinen, in dieser Richtung eine Reform einzuführen, und können wir aus kompetenter Quelle versichern, dass eine solche Reform ernstlich angestrebt wird und dass hierfür wesentliche Vorarbeiten bereits fertig sind. In einer der letzten Eisenbahnkonferenzen wurde hierüber ernstlich verhandelt. Es wurde beantragt, von dem bisher geüb-

* Die Tölzerbahn bietet ungünstigere Steigungsverhältnisse als die übrigen bisher genehmigten Lokalbahnen.

ten Gebrauch der Prämienleistung für Transportversicherung etc. an die Assekuranzgesellschaften abzugehen und hierfür cumulativ einen eigenen Fond zu bilden, mit welchem alle von den Bahngesellschaften zu leistenden Zahlungen an die Partheien für Abgänge, Beschädigungen, Lieferzeit-Ueberschreitung etc. bestritten werden müssten.

Der besprochene Fond würde aus dem jedem einzelnen Gute abgenommenen allgemeinen Assekuranzbetrage und den sonstigen Prämien zu bilden sein.

In Anbetracht dessen, als bisher selbst unter Zugrundelegung ganz abnormer Verkehrsverhältnisse, die übrigens sehr hohen Prämien an die Assekuranzgesellschaften nie erreicht wurden und hierdurch den Anstalten selbst eine neue Einnahmsquelle eröffnet wird, kann der damit vertretene Standpunkt der Bahnen nur gebilligt werden; denn die bedeutenden Gewinnste, welche von den Assekuranzgesellschaften aus den mit den Eisenbahnunternehmungen abgeschlossenen Versicherungsverträgen erzielt werden, könnten nun durch die Gründung der Eisenbahn-Versicherungsassociation für die Bahnverwaltungen zu Nutze gebracht werden.

Bezüglich des Verkaufs der Strecke Jedlersee-Stockerau der Ferdinands-Nordbahn an die Oesterr. Nordwestbahn ist nunmehr ein Gesetzentwurf zur Genehmigung für den Reichsrath in Vorlage gebracht. Für den hierfür entfallenden Betrag von einer Million Gulden ist die Ferdinands-Nordbahn verpflichtet, innerhalb des Termins von fünf Jahren zur Herstellung einer neuen, an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn anschliessenden Eisenbahnlinie zu verwenden.

Unter allen Mitgliedern des namenlosen Ministeriums entwickelt offenbar Hr. Dr. Schäffle die grösste Rührigkeit. Kaum hatte er das Handelsministerportefeuille übernommen, so richtete er Erlasse über Erlasse an die Eisenbahnen. Zunächst stellte er die Forderung an die Bahnen, ihr rollendes Betriebsmaterial, den Wagenpark zu vermehren und jetzt richtet er wieder einen Erlass an dieselben, der die Regelung der Lieferfrist-Bestimmungen zum Gegenstande hat. Dieser Erlass lautet wörtlich: Der Verwaltungsrath wird eingeladen, die auf den Eisenbahnen geltenden Lieferfristen im Einvernehmen mit anderen Oesterreichischen Bahnanstalten ohne Verzug in Berathung zu ziehen und den Entwurf des neuen Reglements durch eine von sämmtlichen Bahnanstalten zu delegirende Verwaltung binnen längstens vier Wochen zur Prüfung und Bestätigung vorzulegen. Das Ungarische Kommunikations-Ministerium wurde eingeladen, die gleiche Aufforderung auch an die Ungarischen Bahnverwaltungen zu richten.

Während die Cisleitanische Reichsvertretung sich mit der Berathung der Vorlage über die Galizische Strecke der Munkacs-Stry-Lemberger Eisenbahn beschäftigt, hat in Pest die Offertverhandlung in Betreff der Ungar. Strecke stattgefunden. Im Ganzen waren fünf Offerten eingelaufen, von denen jedoch das der Frankobank wieder zurückgezogen wurde, so dass es uneröffnet blieb. Die Oesterreichische Centralbank ist die Mindestbietende, sie fordert für den Bau per Meile eine Garantie von 49 400 fl. Die anderen Offerten verlangen 55 200 fl., 77 200 fl. und 59 690 fl. pro Meile. Das Ministerium hat darüber zu entscheiden, welchem von den Offerenten die Baukoncession ertheilt werden solle.

Bezüglich des Fortbaues der Ungarischen Ostbahn wird gemeldet, dass die Differenzen mit den Bauunternehmern Gebrüder Waring im gütlichen Wege geordnet werden wird, indem die Ungarische Regierung geneigt ist, die Zinsgarantie der Theilstrecken früher als bedungen war eintreten zu lassen und noch einige sonstige Bauerleichterungen zu gewähren.

Die Betriebs-Direktion der Alföld-Fiumaner Bahn macht bekannt, dass vom 6. März ab der Verkehr der Dampfboote, welche die Verbindung der beiden Theilstrecken Csaba-Gombos-Bogojeva und Erdöd-Essegg-Villány über die Donau vermitteln, wieder cröffnet wurde.

Am 10. März l. J. wird die von der Kronprinz Rudolf-Bahnverwaltung im Betriebe übernommene Bergwerks-Bahn von Mösel nach Hüttenberg sowohl für den allgemeinen Personen- als Frachten-Verkehr eröffnet. Der Verkehr der Züge mit Personen-Beförderung findet direkt zwischen Klagenfurt und Hüttenberg und zwar im Anschlusse an die Züge der Hauptlinie Rottemann-Villach statt.

* **Vorarlberger Bahn.** Die der k. k. priv. Oesterr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe in Wien, Carl Ganahl und der Firma Getzner Mutter & Cie. in Feldkirch concessionirte* Hauptbahn geht von Bludenz über Feldkirch und Bregenz an die Oesterr.-Bayerische Grenze bei Laiblach zum Anschlusse an die Königl. Bayer. Staatsbahn; Zweigbahnen sind 1) von Feldkirch durch das Fürstenthum Lichtenstein nach Buchs und 2) von Lautrach nach St. Margarethen in der Schweiz zum Anschlusse an die Vereinigten Schweizerbahnen.

Die Bahnlänge beträgt:

Hauptbahn . . .	8,165 Meilen	= 61,941 Kilom.
1. Zweigbahn . .	2,341 „	= 17,762 „
2. Zweigbahn . .	1,22 „	= 9,273 „
zusammen	11,726 Meilen	= 88,976 Kilom.

Der Unterbau wird nur für ein Geleise hergestellt und auch das Terrain entsprechend nur für ein Geleise erworben. Die Erwerbung des nöthigen Grundterrains ist mit namhaften Kosten verbunden.

Das Baucapital ist im Ganzen (für 11,7 Meilen) auf 8 658 000 Thaler, d. i. pro Meile 740 000 Thaler veranschlagt.

Zeit der Inangriffnahme des Baues auf der Hauptbahn: Frühjahr 1870; auf den Zweigbahnen: Herbst 1870. Voraussichtliche Vollendung sämmtlicher Strecken: Frühjahr 1871.

Dieser Bahn wird die Aufgabe zufallen, den Transitverkehr zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn einerseits, dann zwischen der Schweiz und Frankreich andererseits zu vermitteln; es wird daher namentlich der Getreideverkehr, als dessen Hauptstapelplatz jetzt Lindau angesehen werden kann, in Zukunft seine Richtung nicht mehr über den Bodensee, sondern über diese Bahn nehmen.

In strategischer Beziehung wird diese Bahn erst bedeutend werden, wenn sie ihre Fortsetzung gegen Innsbruck und weiter gegen Osten gefunden haben wird, da bis jetzt Vorarlberg mit den übrigen Theilen der Monarchie noch durch keine Bahn verbunden ist.

Der Lokalverkehr dürfte ein sehr bedeutender werden; ist auch Vorarlberg nicht sehr reich an Bodenprodukten, so werden doch Handel und Industrie schwunghaft betrieben. In Bregenz ist ein lebhafter Handel, insbesondere mit Holzwaaren, auch hölzernen Häusern für die Schweiz; in Dornbirn sind zahlreiche Fabriken; in Feldkirch ein weitausgedehnter Speditionshandel und viele Fabriken; in Hohenembs grosse Baumwollspinnereien. Die in allen Gegenden des Landes zahlreich vorhandenen industriellen Etablissements nöthigen zur Anlage vieler Stationen auf der verhältnissmässig kurzen Bahn.

Angabe der sämmtlichen Stationsorte und deren Entfernungen:

Hauptbahn.

Laiblach (Haltestelle . .	—	Rankweil	0,97 M.
Bregenz	0,58 M.	Feldkirch	0,54 „
Lautrach	0,64 „	Frastanz	0,61 „
Schwarzach	0,58 „	Nenzing	0,89 „
Dornbirn	0,36 „	Strassenhaus (Haltestelle)	0,65 „
Hohenembs	0,99 „	Bludenz	0,69 „
Götzis	0,68 „	zusammen .	8,17 M.

Zweigbahn Feldkirch-Buchs.

Feldkirch	—	Schaan	0,57 M.
Nendeln (Haltestelle) .	1,45 M.	Buchs	0,32 „
		zusammen .	2,34 M.

Zweigbahn Lautrach-St. Margarethen.

Lautrach	—	St. Margarethen . . .	0,86 „
Hard-Fussach (Haltestelle)	0,36 M.	zusammen .	1,22 M.

In Folge der oro- und hydrographischen Verhältnisse sind zahlreiche Ueberbrückungen nothwendig, vor Allem zwei grosse Rheinbrücken bei Buchs und St. Margarethen, ferner Brücken über die Bregenzer und Dornbirner Ach, über den Illfluss an vier Stellen, im ganzen 61 Brücken; die Brücken werden mit Eisenconstructionen oder gemauert hergestellt. Bei der Stadt Feldkirch musste durch den Schlossberg ein Tunnel in der Länge von 71 Klaftern (133 Meter) durchgebrochen werden. Die Maximalsteigung in der Bahnlinie ist 1 : 100.

Die Bauleitung hat ihren Sitz in Wien; an deren Spitze steht als Bau- und Betriebsinspector Herr Wilhelm Paravicini, vormals Oberingenieur der Kaiserin Elisabeth-Westbahn. Der Bau selbst und die Instruirung der Bahn ist der Bauunternehmung der Herren Thomas Brassey, Gebrüder Klein und Carl Schwarz übertragen; es bestehen 4 Bauabtheilungen 1) von Feldkirch über Bregenz an die Bayer. Grenze, 2) von Bludenz bis Feldkirch, 3) von Lautrach nach St. Margarethen und 4) von Feldkirch nach Buchs.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen. (* = ausserordentl. Gl.-Vers.)

21. März Homburger Eisenb.-Ges. zu Homburg v. d. H. (Siehe Bekanntmachung S. 116.)
26. „ Erste Pressburg-Tyrnauer Eisenbahn zu Pressburg.
27. „ Wolfsegg-Traunthaler Kohlenwerks- und Eisenb.-Ges. zu Wien.
30. „ Wiener Tramway-Gesellschaft zu Wien.
30. „ Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie zu Leipzig.
31. „ *Dux-Bodenbacher Eisenb.-Ges. zu Wien. Tagesordnung s. S. 115.
1. April Oberhessische Eisenbahn-Gesellschaft zu Giessen.
20. „ *Bayer. Ostbahn-Gesellschaft zu München. Tagesordnung: Erbauung einer Zweigbahn von Tirschenreuth nach Wiesau.

Submissionen.

Termin	Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
15. März zu Osnabrück	Venlo-Hamburger E.	Hochbauten Vehrte	—
15. „ zu Osnabrück	dieselbe	Hochbauten Diepholz	—
15. „ zu Nürnberg	Ludwigsbahn	Hochbauten Nürnberg	—
15. „ zu Osnabrück	Venlo-Hamburger E.	Cement u. Kalk.	—
20. „ zu Breslau	Rechte Oderuferb.	Kohlenwagen etc.	140
20. „ zu Bromberg	Preuss. Ostbahn	Roheisen, Coaks	138
24. „ zu Cassel	Elm-Gemündener E.	Empfangsgebäude	140
25. „ zu Pest	Ungar. Staatsb.	Schienen	—
26. „ zu Hamburg	Venlo-Hamburger E.	Erdarbeiten	138
28. „ zu Bromberg	Preuss. Ostbahn	Radreifen etc.	138
30. „ zu Bromberg	dieselbe	Verkauf v. Material-Abgängen	138
11. Mai zu Köln	Köln-Mindener E.	Verpachtung der Bahnhofs-Restauration Düsseldorf	—

* Die Herren Thomas Brassey, Gebrüder Klein und Carl Schwarz sind aus dem Consortium der Concessionäre ausgeschieden, nachdem sie den Bau der Bahn übernommen haben. Die Concessionsurkunde für die Oesterr. Gebietstheile datirt vom 17. August 1869 (auf Grund des Gesetzes vom 20. Mai 1869), für die Schweizer Gebietstheile vom 1. December 1869, für die Lichtenstein'schen Gebietstheile vom 14. Januar 1870.

OFFICIELLER ANZEIGER.

Kgl. Bayerische Pfälzische Nordbahnen.

Alsenzbahn.

Weitere Einzahlung.

Die Herren Besitzer von Interimsscheinen der Alsenzbahn werden in Gemässheit des § 31 der Satzungen eingeladen, von heute ab bis

zum 3. April d. Js.

die dritte Einzahlung von zwanzig Procent

d. i. den Betrag von 100 fl. per Interimsschein an die Kgl. Bank in Nürnberg oder deren Filialen, an die Bankhäuser:

M. A. v. Rothschild und Söhne in Frankfurt a/M.,
Ph. N. Schmidt in Frankfurt a/M.,
W. H. Ladenburg und Söhne in Mannheim,
S. Bleichröder in Berlin

an die **Vereinsbank in München** oder
an die **Direktions-Hauptkasse in Ludwigshafen a/Rh.**
zu leisten.

Die Ausgleichung der Zwischenzinsen wird bei der im Laufe des Sommers erfolgenden vierten und letzten Einzahlung stattfinden.

Wer die Einzahlung innerhalb der festgesetzten Zeit und spätestens einen Monat nachher nicht leistet, wird in Gemässheit des § 33 der Satzungen dadurch aller seiner Rechte als Aktionär, so wie der bereits gezahlten Einschüsse zum Besten des Gesellschafts-Vermögens verlustig, es wäre denn, dass der Aktienbesitzer ein gesetzlich entschuldbares Zahlungshinderniss innerhalb 3 Monaten darzuthun vermöchte.

Nach § 25 der Satzungen ist es gestattet, jederzeit Vollzahlung zu leisten und gegen Einlieferung der Interimsscheine, die Aktien nebst Kouponsbogen und Talons in Empfang zu nehmen.

Ludwigshafen, den 20. Februar 1871.

Die Direktion der Pfälzischen Bahnen.
v. Jaeger.

Königl. Preussische Ostbahn.

Für die Werkstätte der Königlichen Ostbahn zu Dirschau sollen nachstehend aufgeführte Materialien auf dem Wege der öffentlichen Submission verdungen werden, nämlich:

Loos I 8000 Centner Roheisen in Qualität der guten Marken des Schottischen Roheisens von der Handels No. I und zwar: Carnbroe I oder Langloan I.

Loos II 180 Last grosse Original-Coaks.

Der Submissionstermin hierzu ist auf:

Montag den 20. März cr. Vormittags 11 Uhr

im Büreau des Unterzeichneten — Bahnhofsstrasse 33 hierselbst — angesetzt.

Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Offerte auf Roheisen resp. Original-Coaks für die Königliche Ostbahn"

an den Unterzeichneten zu übersenden. Auf der Adresse ist dem Bestimmungsorte: „Bromberg", das Wort: „Bahnhof" beizufügen.

Die Lieferungs-Bedingungen sind auf den Börsen der Städte Königsberg i. Pr., Danzig, Stettin, Berlin, sowie bei der Handelskammer in Breslau zur Einsicht ausgelegt worden und werden auf portofreie Gesuche von dem Unterzeichneten unentgeldlich mitgetheilt.

Bromberg, den 28. Februar 1871.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
Graef.

Königl. Preussische Ostbahn.

Für die Königliche Ostbahn ist die Beschaffung von:

570 Stück Radreifen von Gussstahl (Tiegelguss- oder Bessemer-Stahl),
450 Stück Radeisen aus Puddelstahl und
2390 Stück schmiedeeiserne Siederohre für Locomotivkessel

erforderlich geworden.

Zur Verdingung der Anfertigung und Ablieferung dieser Gegenstände ist ein Submissionstermin auf:

Dienstag den 28. März cr. Vormittags 11 Uhr

im Büreau des Unterzeichneten — Bahnhofsstrasse No. 33 hierselbst — angesetzt.

Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Offerte auf Radreifen resp. Siederohre für die Königliche Ostbahn"

versehen, bis spätestens zur Terminsstunde an den Unterzeichneten zu übersenden.

Auf der Adresse ist neben dem Bestimmungsorte Bromberg noch ausdrücklich zu bemerken: „Bahnhof."

Die Eröffnung der Offerten erfolgt im Termin in Gegenwart etwa erschienener Submittenten.

Lieferungsbedingungen werden auf portofreie Gesuche unentgeldlich zugesandt.

Bromberg, den 28. Februar 1871.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
Graef.

Königl. Preussische Ostbahn.

Die auf der Königlichen Ostbahn und in deren Werkstätten angesammelten Metall-Abgänge und sonstigen alten Materialien, nämlich:

Schienen, Radreifen, Schmiedeeisen, Eisenblech, Gussstahl, Gusseisen, Messing, Gummi, Manufacte etc.

sollen im Wege der öffentlichen Submission nach Gewicht verkauft werden.

Die hierauf bezüglichen Bedingungen, nebst specieller Nachweisung sämmtlicher zum Verkauf gestellten alten Materialien nach Eigenschaft und Qualität werden jedem Kauflustigen auf portofreie Requisition unentgeldlich übersandt werden.

Diese Bedingungen sind ferner zur Einsicht ausgelegt, in den Büreaus der Ostbahn-Werkstätten zu Berlin, Landsberg a/W., Bromberg, Dirschau und Königsberg i/Pr. und in den Stations-Büreaus der Königlichen Ostbahn zu Berlin, Frankfurt a/O., Kreuz, Schneidemühl, Terespol, Warlubien, Dirschau, Danzig-Lege-Thor, Thorn, Insterburg und Gumbinnen.

Der Submissions-Termin ist hierzu auf:

Donnerstag den 30. März 1871 Vormittags 11 Uhr

in meinem Büreau — Bahnhofsstrasse No. 33 hierselbst — angesetzt.

Die nach Maassgabe der Submissions-Bedingungen auszufertigenden Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Offerte auf Ankauf von Materialien-Abgängen"

an den Unterzeichneten zu übersenden.

Auf der Adresse ist dem Bestimmungsorte „Bromberg" noch das Wort „Bahnhof" beizufügen.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt zur bezeichneten Terminsstunde in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten.

Bromberg, den 1. März 1871.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
Graef.

Venlo-Hamburger Eisenbahn.

Die Herstellung des Bahnkörpers auf der Insel Wilhelmsburg, zwischen Harburg und Hamburg, umfassend die Bewegung von etwa 30 000 Schachtruthen Erde soll auf dem Wege öffentlicher Submission, entweder im Ganzen oder in zwei Loosen verdungen werden.

Offerten sind versiegelt und kostenfrei mit der Aufschrift „Submission auf Erdarbeiten" bis zum **26. März d. J.** an das Bau-Büreau zu Hamburg, Bankstrasse No. 44 einzureichen, woselbst auch die Bedingungen, Kostenanschläge und Zeichnungen täglich von 8 bis 1 und von 4 bis 7 Uhr eingesehen werden können. Das Bedingungsheft wird Unternehmern auf frankirtes Ersuchen übersendet.

Hamburg, den 1. März 1871.

Der technische Dirigent, Regierungs- und Baurath.
Lohse.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen im Monat Januar 1871.

Namen der Bahnen	Betriebslänge in Meilen 1871	Betriebslänge in Meilen 1870	Befördert wurden: Personen 1871	Personen 1870	Centner Güter 1871	Centner Güter 1870	Einnahmen: aus dem Personen-Verkehr	aus dem Güter-Verkehr	in Summa incl. Extraordinaria	Differenz gegen denselben Monat im vorjahre	Einnahmen bis ultimo Januar	Differenz gegen das Vorjahr
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben.												
Bebra-Hanauer Eisenbahn	19,5	19,5	45212	32512	259742	262838	29450	24600	56220	+10103	56220	+10103
a. Berg.-Märkische u. Hess. Nordb.	97,66	88,35	—	—	—	—	152780	524221	728081	+7185	728081	+7185
b. Ruhr-Siegbahn	14,39	14,39					10580	98398	115078	—15383	115078	—15383
Berlin-Anhaltische E.	49,14	49,14	—	—	—	—	105000	174000	284000	+33775	284000	+33775
Berlin-Görlitzer E.	27,6	27,6	—	—	—	—	15746	48772	68608	+1383	68608	+1383
Berlin-Hamburger E.	39,7	39,7	—	—	—	—	63045	217051	288541	—73064	288541	—73064
Berlin-Potsdam-Magdburger E.	19,54	19,54	—	—	—	—	88776	154495	243571	+49010	243571	+49010
a. Berlin-Stettin-Stargard	29,7	29,7	—	—	—	—	72995	86091	160973	+23866	160973	+23866
b. Stargard-Cöslin-Colberg	22,9	22,9	—	—	—	—	21782	20696	42796	+11758	42796	+11758
c. Zweigbahn Cöslin-Danzig[1]	26,31	8,9	—	—	—	—	10375	8812	19437	—	19437	—
d. Vorpommersche Zweigbahnen	31,4	31,4	—	—	—	—	29803	21769	52025	+10316	52025	+10316
a. Breslau-Schweidnitz-Freiburger E.	22,89	22,89	70850	74033	—	1406702	25768	74586	103236	+11656	103236	+11656
b. Liegnitz-Lüben[2]	5,8	2,9	8202	5362	—	14722	2265	1134	3506	+1613	3506	+1613
Cottbus-Grossenhain[3]	10,60	—	7682	—	134540	—	2579	6727	9306	—	9306	—
Hannoversche Staatsbahn	111,1	109,4	—	—	—	—	170018	474231	679116	+15980	679116	+15980
a. Holsteinische excl. Elmsh.-Glückst.	32,4	32,4	79546	103698	757676	601594	39060	62385	101445	+11144	101445	+11144
b. Glückstadt-Elmshorn	4,5	4,5	12790	11185	277201	78405	2610	18109	20719	+14830	20719	+14830
c. Schleswigsche E.	30,9	30,9	26494	30480	206337	149421	14838	26289	41127	+4847	41127	+4847
Homburger E.	2,41	2,41	36948	37548	40073	30517	7674	897	8571	+98	8571	+98
a. Köln-Mindener Hauptbahn	48,72	48,72	—	—	—	—	75348	367657	480860	—89513	480860	—89513
b. Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn			—	—	—	—	10335	37089	50018	+3221	50018	+3221
c. Köln-Giessen und Rheinbrücken	24,31	24,31	—	—	—	—	16536	111791	138245	—17931	138245	—17931
d. Zusammen	73,03	73,03	—	—	—	—	102219	516537	669123[4]	—104223	669123	—104223
e. Venlo-Hamburger Bahn	8,94	8,94	—	—	—	—	4468	8187	13451	+215	13451	+215
Leipzig-Dresden	29,35	29,35	—	—	—	—	59953	135030	194983	+3716	194983	+3716
a. Lübeck-Büchen	6,3	6,3	9892	10137	67912	83928	3056	3763	34099	+3518	34099	+3518
b. Lübeck-Hamburg	8,45	8,3	21159	19785	220070	156093	9399	15881				
Märkisch-Posener E.[5]	36,2	—	—	—	—	—	11117	13130	31519	—	31519	—
a. Magdeburg-Leipzig	22,682	22,682	—	—	—	—	38119	142340	180460	—9418	180460	—9418
b. Halle-Casseler Zweigbahn	22,25	22,25	—	—	—	—	29761	87708	117469	+54825	117469	+54825
Magdeb.-Halberstädter E.: a. Strecke Magdeburg-Thale, Cöthen-Vienenburg nebst Zweigbahnen u. Magdeburg-Wittenberge	44,0	44,0	136471	135015	3830254	3438452	55708	157329	213037	+17860	213037	+17860
b. Stendal-Salzwedel[6]	7,6	—	6420	—	21412	—	1652	1464	3116	—	3116	—
Mecklenburgische	19,27	19,27	—	—	—	—	18330	18500	36830	—ca.8300	36830	—ca.8300
Nassauische E.	27,67	26,17	83545	96077	1106896	1040654	18125	47622	73390	+5868	73390	+5868
Niederländische Rheinbahn	28	24	103380	101896	1329561	1558759	65780	143657	209437	+39553	1914615[7]	+142566
Niederschlesische Zweigb.	9,5	9,5	17708	14499	287934	310542	5938	17218	23156	+61	23156	+61
Nordhausen-Erfurter E.	10,2	10,2	11706	13533	94902	65861	4404	6120	10524	+1665	10524	+1665
a. Oberschlesische Hauptbahn[8]	64,63	64,63	—	—	—	—	62056	437210	572249	—23635	572249	—23635
b. „ Zweigbahn	12	12	—	—	—	—	—	11955	12237	+785	12237	+785
c. Breslau-Posen-Glogau	27,84	27,84	—	—	—	—	26703	79768	121345	+13372	121345	+13372
d. Stargard-Posen	22,63	22,63	—	—	—	—	12473	42699	64074	+592	64074	+592
Ostpreussische Südbahn	30,22	30,22	31214	26366	562301	616272	12726	38338	52938	+954	52938	+954
Preussische Ostbahn	134,59	121,05	—	—	—	—	197128	381635	583245	+112446	583245	—112446
Rechte Oderufer-E.	39,4	29,0	—	—	—	—	16127	71500	94627	+32367	94627	+32367
Rheinische E.	92,52	80,62	423370	389222	5573000	5669588	227950	365435	593385	+77586	608010	+81731
a. Rhein-Nahe-Eisenbahn	16,15	16,15	—	—	—	—	52000	57607	113159	+52013	113159	+52013
b. Saarbrücker E.	21,93	19,55	—	—	—	—	35000	118883	166989	—5082	166989	—5082
Thüringische Eisenb.: a. Stammb., Leipzig-Corbethaer u. Weissenfels-Geraer Zweigb.	37,256	37,256	—	—	—	—	81122	171703	252825	+55455	252825	+55455
b. Dietendorf-Arnstädter Zwgb.	1,345	1,345	—	—	—	—	543	1001	1544	—112	1544	—112
c. Gotha-Leinefelder Zweigb.[9]	8,91	—	—	—	—	—	3745	8465	12210	—	12210	—
Tilsit-Insterburger E.	7,1	7,1	8417	5880	59958	88068	3432	3277	8259	+1198	8259	+1198
Westfälische E.	52,3	52,3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Rhein. W. angegeben.												
Bayerische Ostbahnen	81,4	81,4	140100	142662	2052214	1675487	96882	533631	630513	+106814	630513	+106814
Bayerische Staatsbahnen	241,5	234,5	346466	359803	4011215	3900727	311224	1225879	1537104	+156356	1537104	+156356
Frankfurt-Hanauer E.	5,46	5,46	38048	41614	433811	409930	20569	34402	60971	+14903	60971	+14903
Hess. Ludwigsb.: a. Alte Strecke (nicht garantirte Linien)	33,98	33,98	241074	184352	1925474	1651692	179155	181751	361184	+104900	361184	+104900
b. Neue Strecken (garantirte Linien)	11,44	2,87	42911	29312	81292	4332	7104	4537	11641	+8561	11641	+8561
Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth)	0,8	0,8	65974	70095	15260	20800	7415	381	7797	—577	7797	—577
Oberhessische Eisenb.	20,78	6,02	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pfälzische Eisenbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Taunusbahn	6,71	6,71	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Werrabahn	22,8	22,8	—	—	—	—	18192	75264	93457	+13834	93457	+13834
Württembergische Staatseisenbahn	144	135,1	376956	453207	2225629	2006876	216492	669853	886346	+191501	886346	+191501
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Francs angegeben.												
Aachen-Mastrichter E.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schweizer Centralbahn	238 Kil.	238 Kil.	153000	134785	1070000	884888	210000	365000	575000	+ ca 129000	575000	+ ca. 129000
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Rubeln angegeben.												
Warschau-Wien	46 3/4	46 3/4	56603	62795	3830839 Pud	4016377 Pud	50884	154737	212482	+11854	212482	+11854
Warschau-Bromberg	19 6/7	19 6/7	16602	20579	1426867 Pud	1449435 Pud	11486	39947	53882	+1477	53882	+1477
Riga-Dünaburg	34,56	34,56	—	—	—	—	24158	132724	169599	+43900	169599	+43900

Anmerkungen zur vorhergehenden Tabelle.

[1] Stolp-Zoppot ($15,_9$ M.) am 1. September 1870 eröffnet.
[2] Lüben-Glogau ($4,_{10}$ M.) am 9. Januar 1871 eröffnet.
[3] Eröffnet am 21. April 1870.
[4] Incl. 23 644 Thlr. für Militärtransporte und 26 723 Thlr. sonstige Einnahmen.
[5] Eröffnet am 26. Juni 1870.
[6] Eröffnet am 15. März 1870.
[7] Vom 1. Mai 1870 bis ultimo Januar 1871.
[8] Einschliesslich der Wilhelms- und Neisse-Brieger Bahn.
[9] Gotha-Mühlhausen ($5,_{30}$ M.) am 11. April, Mühlhausen-Leinefelde ($3,_{91}$ M.) am 3. October 1870 eröffnet.

Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn.

Wir haben beschlossen, unsern Wagenpark um 200 Stück eiserne Kohlenwagen zu 220 Ctr. Tragfähigkeit, im Kasten 21′ 1″ lang, und im Wesentlichen übereinstimmend mit den bei uns vorhandenen Kohlenwagen dieser Gattung, zu vermehren.

Die Ausführung und Lieferung der Achsen mit Rädern für sich, der Wagen ohne diese, oder der Wagen mit denselben wird hiermit zur Submission gestellt. — Nach den Lieferungs- und Submissions-Bedingungen nebst Zeichnungen, welche von unserm Büreau-Vorstande auf portofreien Antrag und gegen 1 Thaler Copialien verabfolgt werden, auch bei demselben einzusehen sind, können auch Angebote auf nur 50 Stück Wagen erfolgen und muss die gesammte Lieferung innerhalb 6 Monaten vom Tage des Zuschlags vollendet werden.

Die Offerten müssen bis zum **20. März cr. Vormittags 10 Uhr** versiegelt und portofrei an uns eingereicht werden, mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von eisernen Kohlenwagen resp. gussstählernen Achsen mit Rädern“ und erfolgt zu diesem Termine die Eröffnung der Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten in unserm Central-Büreau hier, Berlinerstrasse 75, der Zuschlag demnächst innerhalb 14 Tagen.

Breslau, den 28. Februar 1871.

Direktion der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft.

Elm-Gemündener Eisenbahn.

Im Wege der öffentlichen Submission soll die Herstellung der definitiven Empfangsgebäude nebst anschliessenden Güterschuppen auf den Bahnhöfen Vollmerz, Sterbfritz und Jossa verdungen werden. Der Verding erfolgt in 4 Loosen, von denen jedes der 3 ersteren die Erd-, Mauer-, Steinhauer-, Zimmer-, Dachdecker-, Weissbinder-, Klempner- und Tapezierer-Arbeiten an einem der genannten Empfangsgebäude, das Loos IV dagegen die Schreiner-, Glaser- und Schlosser-Arbeiten an sämmtlichen 3 Empfangsgebäuden umfasst.

Zeichnungen, Bedingungen wie Massen- und Preis-Verzeichnisse nebst Submissionsformulare sind in unserem Bau-Büreau dahier, sowie auf dem Büreau des Abtheilungs-Baumeisters in Schlüchtern einzusehen, auch können Bedingungen, sowie Massen- und Preis-Verzeichnisse von dem erwähnten Bau-Büreau gegen Erstattung der Kopialen bezogen werden.

Die Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift:
„Submission auf die Herstellung von Arbeiten an den Empfangsgebäuden der Elm-Gemündener Bahn“
bis spätestens zu dem **24. d. Mts. Vormittags 11 Uhr** an uns einzureichen, zu welcher Zeit die Eröffnung der eingehenden Offerten in Gegenwart der etwa anwesenden Submittenten erfolgt.

Später eingehende oder nicht bedingungsgemässe Offerten bleiben unberücksichtigt.

Vor dem Termine ist eine vorläufige Kaution von 5 % der Entreprise-Summe bei der Hauptkasse der Bebra-Hanauer Eisenbahn in Cassel zu deponiren.

Cassel, am 3. März 1871.

Königliche Eisenbahn-Direktion.
Hartnack.

Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter.

☛ **Von dem Bundes-Kanzleramt und von dem Herrn Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten ist (von letzterem mittelst Erlasses vom 13. Februar c.) eine Extra-Revision sämmtlicher Güter-Lagerräume mit der Maassgabe angeordnet, die hierbei als überzählig vorgefundenen Güter durch Inserirung in die Vereins-Zeitung zur öffentlichen Kenntniss zu bringen. — Demzufolge bringen wir ausnahmsweise ausser der gewöhnlichen Monats-Uebersicht eine Zusammenstellung von Verzeichnissen überzähliger und fehlender Güter, soweit solche zeitig genug für diese Nummer eingegangen sind. Die weiter eingegangenen Verzeichnisse kommen in No. 12 zum Abdruck.**

Die Redaktion.

a) Ueberzählige.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Verzeichniss der überzähligen Güter pro Januar 1871.

A P Görlitz. 1 Kiste (40 Pfd.) lagert in Berlin seit 7. Januar 1871.
12 Stangen Eisen lagern in Berlin seit 11. Januar 1871.
T B 1. 1 Pack Tafeln (14 Pfd.) } lagern in Berlin.
1 polirter birkener Tisch (39 Pfd.) } lagern in Berlin.
1 Plättbrett (12 Pfd.) lagert in Berlin.
P 161. 1 Tischfuss lagert in Berlin.
B 4. 1 Fass (74 Pfd.) lagert in Cöthen seit 30. Januar 1871.

Wegen der früheren überzähligen Güter vgl. die Nachweisungen der vorhergehenden Monate.

Berlin, 18. Februar 1871. **Die Direktion.**

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

Pro Monat Februar 1871.

A P 2607. 1 Ballen Manufactur-Waaren (1 Ctr. 32 Pfd.) lagert in Reichenbach. Erkennungs-Zeichen fehlt.
G Petzold. 1 leeres Bierfass lagert in Mettkau.
G Petzold. 1 leeres Bierfass lagert in Mettkau.
G S B 2538. 1 leeres Bierfass lagert in Mettkau.
6 leere Fässer lagern in Mettkau.

K. k. priv. Kaiserin Elisabethbahn. 31. Januar 1871.

1 Busch Eisen (57 Pfd.) von Cöln-Passau lagert in Wien s. 1. Novbr.
A W 14 799. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 342 Pfd.) von Passau lagert in Wien seit 20. December.
No. 1263. 1 Pack (Inhalt unbekannt, 9 Pfd.) von Passau lagert in Salzburg seit 17. December.
No. 6338. 1 Kiste Blech (186 Pfd.) von Passau lagert in Wien seit 7. Januar.
4 Colli Eisen (195 Pfd.) von Passau lagern in Wien seit 17. Januar.
J E 1004, 1006. 2 Kisten Waare (84 u. 83 Pfd.) vom Magazin lagern in Wien seit 24. Januar.
N 362. 1 Kiste Porzellan (328 Pfd.) von Passau lagert in Wien seit 24. Januar.
No. 83. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 193 Pfd.) von Passau lagert in Wien seit 28. Januar.
L D. 5 Busch Blech (560 Pfd.) von Passau lagern in Wien seit 27. Januar.

Lübeck-Büchener Eisenbahn. Am 24. Februar 1871.

HK 3693. 1 leeres Fass (35 Pfd.), beklebt Büchen lagert in Lübeck seit 26. November 1870.
B O 147/149. 2 Ballen Wolle (413 Pfd.) lagern in Lübeck seit 30. October 1870.

Main-Weser-Bahn. Anfangs Februar 1871.

S 6912. 1 Ballen Betten (30 Pfd.) lagert in Cassel seit 9. October 1870.
No. 348. 1 Koffer [Deutz-Cassel] (35 Pfd.) lagert in Cassel seit 8. September 1870.
L P F 282, B 32. 1 Ballen Effecten (50 Pfd.) lagert in Cassel seit 7. October 1870.
H & Co. 5560. 1 Kiste baumwollene Unterhosen und Buckskinhandschuhe (58 Pfd.) lagert in Cassel seit Februar 1871.
[Zeichen] 4154, 4155. 2 Kisten Kurzwaaren (1 Ctr. 77 Pfd. u. 1 Ctr. 8 Pfd.) lagern in Cassel seit Februar 1871.
A H 402. 1 Korb Vitriol (1 Ctr. 36 Pfd.) lagert in Marburg seit September 1870.
1 Sack Kleidungsstücke (29 Pfd.) } lagern in Marburg seit November 1870.
H. 1 Sack Zwiebeln (1 Ctr. 15 Pfd.) } lagern in Marburg seit November 1870.
A. 1 lederner Koffer (68 Pfd.) lagert in Marburg seit Januar 1871.
[Zeichen] 1019. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 98 Pfd.) lagert in Giessen seit 17. Februar 1871.
J M. 3 Stück Ofentheile (28 Pfd.) lagern in Giessen seit 16. December 1870.
1 Tragfeder von 1 Eisenbahnwagen lagert in Giessen seit Februar 71.
B Q. 2 leere Fässer (75 Pfd.) } lagern in Friedberg seit November 1870.
Gbr. K 1024. 1 leere Kiste (28 Pfd.) } lagern in Friedberg seit November 1870.

1 Kiste (Inhalt unbekannt, 90 Pfd.) lagert in Frankfurt seit 2. Februar 1871.
2 complette Pufferhülsen (3 Ctr. 24 Pfd.) } lagern in Frankfurt seit Fe-
C F Walz 808. 1 leeres Fass (48 Pfd.) } bruar 1871.
25 Sack Hafer } anscheinend 1 Militär-Abtheilung gehörend,
3 Bündel leere Säcke } lagern in Frankfurt seit 30. September 70.
1 Colli Keilkissen (7 Pfd.) }
E B 1. 1 Koffer Kleider (58 Pfd.) }
P s C 270. 1 Colli (Inhalt unbekannt, 3 Pfd.) } lagern in Frankfurt seit 16. October 1870.
C D 1, 2. 2 Kisten (Inh. unbek., (2 Ctr. 49 Pfd.) }
A B 39. 1 Bündel Sohlleder (1 Ctr. 15 Pfd.) }
J E. 1 Ballen Werg }
E J. 1 Ballen Werg } lagern in Frankfurt seit 13. December 1870.
Cöm. 243. 1 Pack (Inhalt unbekannt) }
1 Pack Bäume }
L M 2, 9, 16. 3 Ballen wollene Decken, Mainz bezettelt, lagern in Frankfurt seit 14. Januar 1871.

Verzeichniss
der auf den Stationen der **Pfälzischen Eisenbahnen** am 31. Januar 1871 überzähligen Güter.

P/d 7. 4 Stücke Guss [Verzierungen].
1 grüner Kohlenkasten.
A 1. 1 leeres Weinfässchen (8 Pfd.).
1 Trumm, Säge.
F M. 3 Gussblättchen (4 Pfd.).

Edesheim.

J Kern 223. 1 leeres Fässchen (21 L.).
A & G 554. 1 Ballen Hopfensäcke (40 Pfd.).

Landau.

[Zeichen] 528. 1 Kiste Cigarren (61 Pfd.).

Bergzabern.

H B 6018/21. 4 Kisten (Inhalt unbekannt).

Landstuhl.

M E B P 350/515. 1 gusseiserne Platte (28 Pfd.) auf der Strecke gefunden.

Altenglan.

H S 5905. 1 Kistchen Eisenwaaren.

Homburg.

A 465. 1 Ofentheil (12 Pfd.).
J F R 5347. 1 leere Kiste (19 Pfd.).
4 Stücke Stahl (20 Pfd.).
14 leere Petroleumfässer.
C F 679. 1 Sack Holzspäne.
S S 1193. 1 leeres Fass.

Neustadt.

P Joh. Seebach, 4. Inf.-Rgt. 1 weisser Holzkoffer (35 Pfd.).
M C 22949. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 83 Pfd.) Mainz bekl.
J S 121. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 14 Pfd.).
Central-Depot Deutscher Vereine zur Pflege verw. u. kranker Krieger im Felde Berlin. 1 Kiste (325 Pfd.). Mainz-Ludwigshafen beklebt.
B A S F 4451, 6821. 2 leere Sodafässer (94 Pfd.).
No. 170. 1 Stück Flacheisen (42 Pfd.).
1 Ring Wingertsdraht (67 Pfd.).

Weissenburg.

M W Zweibrücken 368. 1 Kiste Schuhe (52 Pfd.).
Lieutenant John, 23. Rgt. 4 Comp. 1 weisse Holzkiste [Decken, Sattelzeug etc.] (114 Pfd.).
F B C 7133. 1 Korb Wein (110 Pfd.).
F B C 7138. 1 Korb Wein (110 Pfd.).
L D 738. 1 Kiste Camillen (50 Pfd.).
6 Gusstheile [Uebergangsmuffen] (234 Pfd.).
1 Holzverschlag, 1 eiserner Haspel (300 Pfd.).
W K 230, 141, 153, 15. 4 Säcke alte Bücher, Makulatur-Papier (260 Pfd.).
1 Chaise Pferdegeschirr.
Chateau-Thierry. 1 Feuerspritze.
G Z 1. 1 Kiste leere Kisten (140 Pfd.).
5 Colli Reifeisen.
6 Colli Maschinentheile zu einer Feuerspritze gehörend.
P. 5 leere Weinfässer.
G P 595. 1 Ballen Halbwollenwaaren (134 Pfd.).
1 Sack. Inhalt: Montur, 1 Lederkoffer, Wäsche etc. (34 Pfd.).
1 Koffer mit behaartem Kalbfell überzogen. Inhalt: Erbswurst, Speck und Hufeisen (60 Pfd.).
P B 3308. 1 Wagen Montirungsstücke } ohne Papiere.
Belge 3925. 1 Wagen Frucht }
D Schmidt. 8 leere Bierfässer.
P Genz 7. 1 leeres Bierfass.
K Ammon 243. 1 leeres Bierfass.
A Dreher in Schwegat. 13 leere Bierfässer.
(U S) 101, 38. 2 leere Bierfässer.
L S 308. 1 leeres Bierfass.
Landgraf 9. 1 leeres Bierfass.
Coppelt 160. 1 leeres Bierfass.
W Geng 48. 1 leeres Bierfass.
Westphal. 1 leeres Bierfass.
C F B u. B S. 2 leere Fässer.
2 leere Fässer.

Ludwigshafen.

L P Kaiserslautern 5. 1 Pack 7 leere Lackblechkannen (19 Pfd.).
H 7942 A. 1 leere Kiste (21 Pfd.).
HB 379. 1 Kiste Baumwollenwaaren (152 Pfd.).
J W Z 3633. 1 Kiste Papier (286 Pfd.).
B 3. 1 Fass Hefe (188 Pfd.).
L K 508. 1 leeres Fass.
K L I/VI. 6 Ballen Charpie.
C M 286. 1 Kiste (Inhalt unbekannt).
S. 1 Gussplatte (90 Pfd.) „Heidelberg" bez.
Weissenburger. 2 Bündel Säcke (97 Pfd.).
G 972/74. 3 Kisten Glaswaaren (837 Pfd.).
W J 226. 1 Kiste Cigarren (135 Pfd.) Wabern-Mainz bez.
W J 227. 1 Kiste Cigarren (55 Pfd.) Wabern-Mainz bez.
R. 1 leeres Fässchen (30 Pfd.) „Bockenheim-Mainz" bez.
P D 8/9. 2 Kisten (160 Pfd., Inhalt unbekannt) „Homburg" bez.
Pfarrer Moxter in Halmheim, St. Nierstein. 3 leere Fässer (75 Pfd.) „Friedberg-Mainz" bez.
K 514. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 53 Pfd.).
B E Trier 1. 1 Kiste Patrontaschen (194 Pfd.) „Coblenz-Mainz" bez.
D G 1656. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 179 Pfd.) Aachen-Baden-Schweiz, Zollblei von Aachen.
F 133. 1 Pack Pappdeckel (24 Pfd.).
HB 3465. 1 Kiste (Inhalt unbek., 110 Pfd.) „Berlin-Frankfurt" bez.
236 Tafeln Blech.
[Zeichen] 1830/31. 2 Ballen (Inhalt unbekannt, 273 u. 185 Pfd.) „Cöln-Mainz" bez.
S & S 376. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 73 Pfd.)
L W sen. 585. 1 leeres Fass (19 Pfd.) „Butzbach-Mainz" bez.
586. 1 leeres Fass (22 Pfd.) „Butzbach-Mainz" bez.
1 leeres Fass (25 Pfd.).
HK 2367. 1 Kiste Wein (100 Pfd.) „Esslingen-Hafen" bez.
J P W C 5. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 15 Pfd.) „Ludwigshafen" bez.
J R 2878. 1 Kiste Wein (140 Pfd.).
J R 2879. 1 Kiste Wein (130 Pfd.).
F WH S 817. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 55 Pfd.).
B & S 92. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 128 Pfd.).
W B 9372. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 50 Pfd.).
K B C 399. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 228 Pfd.) „Lörrach-Heidelberg-Ludwigshafen" bez.
S 245. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 101 Pfd.).
OMAE 23. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 140 Pfd.) „Ulm-Coblenz" bez.
K A 1581. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 175 Pfd.).
C W 3. 1 Kiste Wetzsteine (35 Pfd.).
F D 47. 1 Kiste Glas (300 Pfd.) „Hanau" bez.
C D 332. 1 Ballen Leinen (55 Pfd.) „Fulda-Neustadt" bez.
S M 1850. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 16 Pfd.) „Ludwigshafen" bez.
S M 714. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 27 Pfd.) „Ludwigshafen" bez.
J RW Cie. 5. 1 leere Kiste (18 Pfd.) „Ludwigshafen" bez.
T & S 5752. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 75 Pfd.).
[Zeichen] 7889. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 42 Pfd.).
GH 28. 1 Kiste Sägen (44 Pfd.) „Neuss" bez.
J M 3. 1 leere Kiste (7 Pfd.) „Worms" bez.
S 3470. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 57 Pfd.) „Essen-Stuttgart" bez.
1 Pack Säcke (11 Pfd.).
P S 383. 1 Kiste Sägen (29 Pfd.).
M G 5232. 1 Kiste Seife (245 Pfd.) „Friedrichshafen-Bruchsal" bez.
R 3237. 1 Kiste Leimabfall (25 Pfd.) „Ludwigshafen" bez.
J K 1. 1 Ballen Pelze (115 Pfd.)
S S 1. 1 leere Kiste (35 Pfd.).
1 leeres Fässchen (20 Pfd.) „Mussbach" überschrieben.
W W 1077. 1 Kiste Feuerzeug (118 Pfd.) „Ludwigshafen" bez.
H G K 63. 1 Kiste Maschinentheile }
H G K 20. 1 Schwungrad }
C E 479. 1 Schwungrad } mit Zollblei von Cöln.
C E 479. 1 Kiste Maschinentheile }
C E 479. 1 Schraubstock }
C A 5322. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 46 Pfd.) „Cassel" bez.
C A 5323. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 62 Pfd.) „Cassel" bez.
F J B 4774. 1 Kiste (Inhalt unbek., 160 Pfd.) „Aschaffenburg-Edesheim" bez.
G S 516. 1 Pack, 5 Körbe (59 Pfd.)
D 1/6. 6 Kinderwägelchen (23 Pfd.) „Mühlheim-Rheinhafen" bez.
C D 13 501. Adr. Jacob Kuhn, Korbwaarenhandlung in Würzburg. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 62 Pfd.).
G M 2867. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 45 Pfd.) „Marburg-Mainz" bez.
J W 80. 1 leeres Fass (27 Pfd.) „Osthofen" überschrieben.
Hilfsverein für das Grossherzogthum Hessen. 1 leeres Fass (35 Pfd.) „Alzey" bez.

Winden.

H J B 11. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 315 Pfd.).
J. Feith, Jugenheim. 1 Korb, 1 leeres Fässchen und 1 Blechflasche.

Lambrecht.

M H B P 475/970. 2 gusseiserne Stiegentritte (auf der Strecke gefunden). $\frac{}{8}$

1 Pack Tuchreffen

△ 9774. 1 Fass Gelbholz.

Kaiserslautern.

S C 335. 1 Kiste (Inhalt unbekannt).

Roggenmehl No. III. 5 Säcke Mehl.

Verzeichniss

der bei den **Kgl. Sächs. Staats-** und den mit diesen verwalteten **Privat-Eisenbahnen** im Monat Januar 1871 überzählig gewordenen Transportgüter.

Gepäckschein 413 1 alter unbrauchbarer defecter Koffer, 1 Militärmütze u. Bücher enthaltend lagert bei der Güterverwaltung Zittau.

L F 1722 oder △ 3505. 1 Ballen Wollfäden (270 Pfd.) lagert bei der Güterverwaltung Altenburg.

Verzeichniss

der im Bereiche der **Betriebs-Commission zu Strassburg** am 22. Februar 1871 überzähligen Güter und Gepäckstücke.

M W 368 Zweibrücken. 1 Kiste Schuhe (52 Pfd.) lagert in Weissenburg. Aus Wagen H. B. No. 1305 von der occupirten Strecke.

F B C 7133. 1 Korb Wein (110 Pfd.) lagert in Weissenburg. Von der occupirten Strecke.

F B C 7133. 1 Korb Wein (110 Pfd.) lagert in Weissenburg. Von der occupirten Strecke.

L D 738. 1 Kiste Kamillen (50 Pfd.) lagert in Weissenburg. Von der occupirten Strecke.

W K 15, 141, 153, 230. 4 Säcke Bücher und Papiere (260 Pfd.) lagern in Weissenburg.

1 Chaise Pferdegeschirr lagert in Weissenburg. Aus Wagen Rh. E. No. 10141.

Château-Thierry. 1 Feuerspritze lagert in Weissenburg. Aus Wagen K. B. St. Eisenb. No. 4375.

G P 595. 1 Ballen Halbwollenwaaren (134 Pfd.) lagert in Weissenburg. Kam von Schaidt.

1 Sack Montur, Stiefeln, 1 Lederkoffer, 3 Theile Leder-Kuppeln, 1 Paar Hosen und Wäsche (34 Pfd.) lagern in Weissenburg. Von der occupirten Strecke.

1 Holzkoffer mit Kalbfell überzogen, enthaltend Erbswurst, Speck und Hufeisen (60 Pfd.) lagert in Weissenburg. Von der occupirten Strecke.

HF 68. 21. 2 Ballen Hopfen lagern in Mühlhausen.

M & S 30. 1 Korb mit Vorhängeschloss verschlossen, enthaltend Getränke und Kleider (50 Pfd.) lagert in Strassburg. Von Carlsruhe nach Strassburg No. 715 beklebt.

Adresse: Lazarus Guthmann, Adr. Bernh. Leroud 124 Remilly. 1 roth angestrichener Holzkoffer Effecten (82 Pfd.) lagert in Strassburg. Von Remilly über Forbach nach Metz beklebt. Adressat nicht zu ermitteln.

Adresse: Amb. Krug in Stangenroth, Landgericht Kissingen, Bayern. 1 grün angestrichener Holzkoffer Effecten (82 Pfd.) lagert in Strassburg. „Basel“ beklebt. Adressat nicht zu ermitteln.

V H 416. 1 Kiste Glas (230 Pfd.) lagert in Strassburg.

C K Carlsruhe. 1 Kiste Kleider, Effecten und Cigarren lagert in Strassburg.

A 1903. 1 Kiste Flanellhemden, Tabak und Strümpfe (116 Pfd.) lagert in Strassburg. Mit der Marke Paulus Hammerschid in Mühlheim a/Rh., anscheinend Liebesgaben.

H S 1, 2. 2 Fässer Wein (490 u. 472 Pfd.) lagern in Strassburg.

B S Gifhorn. 1 Ballen Federn lagert in Strassburg.

S N 242. 1 Kiste Cigaretten und Zündhölzer (44 Pfd.) lagert in Strassburg.

B E 3019. 1 Wagen Reis lagert in Strassburg.

1 brauner Lederkoffer (40 Pfd.) lagert in Strassburg. Wahrscheinlich einem Lieutenant Bertram vom Preussischen Ingenieur-Corps gehörend.

A B 429. 1 Fass Absynth (130 Pfd.) lagert in Strassburg. St. Louis-Strassburg beklebt.

P 1. 1 Fass Oel (136 Pfd.) lagert in Strassburg.

W C 110. 1 Fass Schnapps (358 Pfd.) lagert in Strassburg. Mit der Nummer 490 in den Boden eingebrannt und mit Beklebzettel „Kehl“ beklebt. J. Tropf beschrieben.

1 in einen Fussteppich verpackter und mit starken Schnuren umwundener Pack Flanellhemden, Wolldecken und Frauenkleider (44 Pfd.) lagert in Strassburg.

1 schwarze Reisetasche Wäsche und Toilettengegenstände und Adresskarten mit Namen: 1) von Coniar, 2) Mr. de Coniar, 3) Hyte. de Coniar (8 Pfd.) lagert in Strassburg.

M v O. 1 schwarzer Holzkoffer lagert in Strassburg. Gehört einer Frau von Olendorf aus Amerika, deren Aufenthalt unbekannt ist.

J G. 1 Kiste Weisszeug (40 Pfd.) lagert in Strassburg.

3 Nachtsäcke, jeder mit 2 Schlössern verschlossen (Inhalt unbekannt, 74 Pfd.) lagern in Strassburg. Am 11 Februar Morgens mit Extra-Gefangenen-Zug von Mühlhausen hier angekommen. Die Stücke wurden den Gefangenen offerirt, von ihnen jedoch nicht a's ihr Eigenthum anerkannt.

1 lederne Hutschachtel mit Schloss, enth. einen schwarzen Hut und verschiedene kleinere Effekten (9 Pfd.) lagert in Strassburg. Kommt von Wendenheim.

1 Kinderbett lagert in Strassburg. Kommt von Nanzig.

1 Ballen, 1 Feldbett lagert in Strassburg.

S C 1110. 1 Ballen, anscheinend Tuch in Kisten enthaltend (455 Pfd.) lagert in St. Louis.

M P F V C 1827. 1 Ballen Zwilch (192 Pfd.) lagert in St. Louis.

1 Tonne Kleidungsstücke lagert in Dammerkirch.

H R C 8012 & 8019/23. 6 Ballen Wollgarn lagern in Dammerkirch.

1 Fass Oel lagert in Dammerkirch.

B S F 1958. 1 Kiste Lichte lagert in Dammerkirch.

W & S 3601. 1 Kiste Tapeten lagert in Dammerkirch

W & S 3602. 1 Kiste Kacheln lagert in Dammerkirch.

E & C 289. 1 Ballen Garne und Schnürsenkel lagert in Dammerkirch.

No. 72. 1 Ballen weisse baumw. Jacken lagert in Dammerkirch.

G B 2742. 1 Kiste baumw. Socken lagert in Dammerkirch.

b) Fehlende.

Verzeichniss

der auf den Stationen der **Pfälzischen Eisenbahnen** am 31. Januar 1871 fehlenden Güter.

Frankenthal.

HL B. 2 Bündel leere Säcke (200 Pfd.).

J G. 1 Pack Bücher (7 Pfd.).

G 3. 1 Kiste Farin (123½ Pfd.).

A M 5873. 1 Kiste Seife (52½ Pfd.).

J K 1384. 1 Kiste Hohlglas (160 Pfd.).

C B 10. 1 Kiste Maschinentheile (182 Pfd.).

R 2003. 1 Kiste Kurzwaaren (169 Pfd.).

F 1. 1 Feldschmiede }
F 2. 1 Kiste Werkzeug } (587 Pfd.).
F 3. 1 Pumpe }

K 3668. 1 leere Kiste (15 Pfd.).

Rheingönheim.

Gebr. Wormser in Mannheim. 1 Wagendecke.

Speyer.

C F 647. 1 Kiste Kerzen (62 Pfd.).

A K 2695. 1 Kiste Macaroni (40 Pfd.).

Germersheim.

A H. 1 Bürde Winkeleisen (100 Pfd.).

E O 1739. 1 Kiste Krümmelzucker (64 Pfd.).

Maikammer.

W. 1 leeres Halb-Stückfass.

1 Sack Weizen (200 Pfd.).

Edenkoben.

K 2069. 1 leeres Fässchen (19 Pfd.).

C W 6852. 1 Ballen Wollwaaren (93 Pfd.).

Edesheim.

B 17. 1 Kiste Blechwaaren (58 Pfd.).

Landau.

R A. 2 Colli Guss (8 Pfd.).

V C 184. 1 Ballen Reis (201 Pfd.).

H 1353. 1 Ballen Baumwollwaaren (18 Pfd.).

S 9048. 1 Kiste Cigarren (202 Pfd.).

No. 4459. 1 Wagen Hafer.

K B St B 4784. 1 Wagen Hafer.

M P 2406. 1 Wagen Hafer.

H 1278. 1 Wagen Kohlen.

Rohrbach.

M & C 22 949. 1 Kiste Confituren (82 Pfd.).

Bergzabern.

P 641. 1 Korb Tabak (23 Pfd.).

1400. 1 Kiste Tabak (62 Pfd.).

Kusel.

B & H L 19 588. 1 Fässchen Ammonium (47 Pfd.).

Homburg.

H Kink 2148. 1 Sack Mehl.

F T 8836/39. 4 Kisten Käse (350 Pfd.).

S H. ⅛ Tonne Häringe.

Zweibrücken.

J St 61. 1 Fass Wein (135 Pfd.).

Blieskastel.

J M. 1 Fässchen Bier.

C Gelbert. 1 Fässchen Bier.

H J. 1 Fässchen Bier.

Würzbach.

J M. 1 Fässchen Bier.

St. Ingbert.

K S E 5. 1 Wagen Roheisen.

I I 12516. ⅛ Tönnchen Häringe.

S S 1654. 1 Kiste Stearinkerzen (34 Pfd.).

M G 1193. 1 Ballen Manufacturwaaren (30 Pfd.).

⅛ Tönnchen Häringe.

Neustadt.

K S. 1 leeres Fass.

D N. 1 Pack Gusswaaren (12 Pfd.).
J St Schuler 4, 1. 2 leere Fässer.
Sächs. St. 1669. 1 Wagen Leder.
A W 167. 1 leere Kiste ($8^1/_2$ Pfd.).
1 Leine.
C J H 8. 1 leeres Fass.
K S. 1 neues leeres Stückfass.
Etappen-Commando. 1 Kiste Wein (90 Pfd.).
B Z 59. 1 Fass Wein (310 Pfd.).
W 9727. 1 Kiste Wollgarn ($167^1/_2$ Pfd.).
H Schowalter. 1 Pack leere Säcke.
H G 7872. 1 Pack Papier (93 Pfd.).
Est S 3936. 1 Wagendecke.
B 1. 1 Fass Wein (43 L.).
P S 82. 1 Sack Werg (100 Pfd.).
P J & C 9090. 1 Kiste Käse ($44^1/_2$ Pfd.).
E M 575/76. 2 Kisten Schachteln (149 Pfd.).

Weissenburg.

Z G 1. 1 Kistchen Vorstecker (20 Pfd.).
Böcker. 1 Körbchen Kleider (18 Pfd.).
H v B. 1 Kiste Porzellan und Glas (150 Pfd.).
Wagen No. 2662. 106 Bündel leere Säcke.
K T D 252. 1 Kiste Telegraphen-Apparate.
Laz.-Res.-Depot 5. Armee-Corps Saarburg 121. 1 Colli Verbandzeug (54 Pfd.).
Bundesfestung Ulm 62. 1 Bündel leere Säcke (150 Pfd.).
K W St B H 1318. 9 Koffer Militär-Effecten.
8 Paquete Militär-Effecten.
A K 44. 1 schwarzer Koffer.
F v Blonitz Neustadt a/d. Dosse. 1 Kiste Wäsche und Militär-Effecten (45 Pfd.).
Commandantur Leipzig. 3 Koffer, 1 Reisesack, 2 Ballen } Effecten (380 Pfd.).
F v H Sprottau Schles. 1 Kiste Wäsche (48 Pfd.).
3. San.-Corps. 1 Kiste Armatur-Stücke (28 Pfd.).
Mad. Latour Artiste Bruxelles. 2 Koffer Effecten (50 Pfd.).
IX I v St 1, 3. 2 Paquete mit † Fusslappen (55 Pfd.).
M R D M 506. 1 Kiste Sohlen mit Fleck (169 Pfd.).
Dr. Vierzigmann. 1 Koffer Effecten (20 Pfd.).
J C F 207. 1 Fass Bier (90 Pfd.).
Blechmarke 1/38. 38 Fässer Bier (4600 Pfd.).
F & P 6642. 1 Kiste Käse (26 Pfd.).
Junker Carl Gerth, 2. Armee-Corps IV. Division. 1 Koffer, 1 Säbel, Ausrüstungsgegenstände (28 Pfd.).
Bat.-Arzt Dr. Beck. 1 Koffer Effecten (40 Pfd.).
Dreyfuss Weissenburg. 1 Fass, 1 Pack Waaren (400 Pfd.).
G C R 100 Krankenhaus. 1 Kiste Militär-Effecten (200 Pfd.).
Verw. Nürnberg 150. 1 Kiste Montur (70 Pfd.).
E B R 18. 1 Pack Montur.
W S 4978. 1 Ballen Stuhlwaaren (32 Pfd.).
Stöckenius Berlin. 1 Kiste Kleider (25 Pfd.).
K 5. 1 Ballen Effecten verst. Militär.
I R 52 1/2. 2 Fässer Stiefeln.
K M 2. 1 Colli Montur.
N M B 2821. 1 Wagen, enthaltend 10 Kisten Porzellan, 13 Kisten und Fässer alte Montur (7500 Pfd.).
Art. Depot Mainz I/III. 3 Kisten Waffen (1260 Pfd.).

Ludwigshafen.

J B 7851. 1 Kiste eiserne Nägel (283 Pfd.).
H. 1 Pumpenstiefel (100 Pfd.).
F H 3. 1 Kiste Kölnisches Wasser (46 Pfd.).
J R 1. 1 Fass Stiefeln.
J Ficks 2. 1 Pack Säcke (38 Pfd.).
△ 2924/26. 3 Ballen Rohtabak (504 Pfd.).
H & C 7687. 1 Korb Decken (74 Pfd.).
E C. 1 Fass Militär-Effecten (245 Pfd.).
G E113. 1 Ballen Wollgarn (190 Pfd.).
G SW 6076. 1 Ballen Twist (211 Pfd.).
Stein & May Mannheim. 1 Pack Säcke.
A 1715. 1 Ballen Tuch (86 Pfd.).
7137. 1 leerer Flaschenkorb (10 Pfd.).
R & W 443. 1 Kiste Papierwaaren (130 Pfd.).
R & W 442. 1 Kiste Papierwaaren (133 Pfd.).
R W 56. 1 Kiste Drucksachen (118 Pfd.).
F H 200. 1 Korb Schellfische (100 Pfd.).
E M M 710. 1 Ballot Wollwaaren.
W C 1. 1 Kiste Effecten (115 Pfd.).
M 403. 1 Ballen Halbwollwaaren (59 Pfd.).
A S 4816. 1 Ballen Halbwollwaaren (74 Pfd.).
R 776. 1 Ballot Baumwollwaaren (122 Pfd.).
O T. 1 gusseiserne Pumpe.
C J H 588. 1 Fass Wein (254 Pfd.).
L Z 1210. 1 Kiste Baumwollwaaren (215 Pfd.).
P B Kaiserslautern 41. 1 Wagendecke.
B K 1160. 1 Korb grobe Eisenwaaren (234 Pfd.).
G S 4. 1 Sack Mehl und 1 leeres Fass (60 Pfd.).
No. 10 u. 12. 2 Colli Möbel.
B/C 5065. 1 Korb Essenz (80 Pfd.).
Z 1. 1 Korb Tuch (122 Pfd.).
55. 1 Ballot Waffen (25 Pfd.).
F N 415. 1 Kiste Papier (143 Pfd.).
A & F R 1861. 1 Ballot Leinen (113 Pfd.).
M 1520. 1 Ballen Tabaksblätter ($185^1/_2$ Pfd.).
L F 16. 1 Kiste grobe Eisenwaaren.
◇ 3742. 1 Kiste Tabak (26 Pfd.).
G S S Sne 374. 1 Colli Halbwollwaaren (90 Pfd.).
B K 887. 1 Kiste Papier.
G W 3723. 1 Kiste Lampen (124 Pfd.).
M G 130. 1 Ballen Halbwollwaaren (152 Pfd.).
B R 3679. 1 Ballen Halbwollwaaren (240 Pfd.).
L & S 567. 1 Kiste Baumwollwaaren (88 Pfd.).

Winden.

E C 4. 1 Sack Tornister.
E H. 1 Kiste Ausrüstung.
E C 3. 1 Colli Kleidung.
A G 1. 1 Ballot leere Säcke (39 Pfd.).

Kaiserslautern.

M. Steiner. 1 Bündel Säcke (47 Pfd.).

Börsen: Berlin, Basel, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, Paris, Wien = B., Ba., F., H., L., P. u. W.
*Papiere, deren Zinsen vom Staate garantirt sind.

Coursblatt vom 28. Februar 1871.

Redigirt von R. Grossschupf.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Düsseldorf	4	B.	—	%
do. II. Emiss.	4	B.	—	% à 200 u. 100 Thlr.
do. III. Emiss.	5	B.	$86^3/_4$	%
Aachen-Mastricht	$4^1/_2$	B.	77	%
do. II. Emiss.	5	B.	86	% à 500, 200, 100 Thlr.
do. III. Emiss.	5	B.	$85^3/_4$	%
Alföld-Fiumaner	5 i.S.	W.	88	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Altona-Kiel	5	L.	—	% à 500 u. 100 Thlr.
Annaberg-Weipert	5	L.	$86^3/_4$	% à 100 Thlr.
Aussig-Teplitz	5i.S.	L.	89	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.	5i.S.	L.	86	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1868	5i.S.	L.	$82^1/_2$	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Bergisch-Märkische	$4^1/_2$	B.	—	%
do. II. Ser.	$4^1/_2$	B.	$89^1/_2$	%
do. III. Serie * $3^1/_4$	$3^1/_2$	B.	$74^1/_2$	%
do. III. Serie B.* $3^1/_4$	$3^1/_2$	B.	$74^1/_2$	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. IV. Serie	$4^1/_2$	B.	89	%
do. V. Serie	$4^1/_2$	B.	$88^1/_8$	%
do. VI. Serie	$4^1/_2$	B.	$87^1/_2$	%
do. Nordbahn	5	B.	$98^3/_4$	%
do. Düsseldorf-Elberfeld	4	B.	81	%
do. do. II. Ser.	$4^1/_2$	B.	—	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. Dortmund-Soest	4	B.	—	%
do. do. II. Ser.	$4^1/_2$	B.	—	%

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Berlin-Anhalt	4	B.	—	% à 500 u. 100 Thlr.
do.	$4^1/_2$	B.	$90^3/_8$	%
do. Lit. B.	$4^1/_2$	B.	$90^1/_4$	% à do.
Berlin-Görlitz	5	B.	$99^1/_2$	% à 100 Thlr.
Berlin-Hamburg I. Emiss.	4	B.	—	% à 500, 200, 100 und 50 Thlr.
do. II. Emiss.	4	B.	—	%
Berlin-Potsdam-Magdbg. A. u. B.	4	B.	—	% à 200, 100 u. 25 Thlr.
do. C.	4	B.	84	%
do. D.	5	B.	$98^3/_4$	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
Berlin-Stettin	$4^1/_2$	B.	—	% à 200 Thlr.
do. II. Emiss. * $3^1/_2$	4	B.	$79^3/_4$	%
do. III. Emiss. * $3^1/_2$	4	B.	$78^3/_4$	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. IV. Emiss. * $3^1/_2$	$4^1/_2$	B.	$89^1/_2$	%
do. VI. Emiss. * $3^1/_2$	4	B.	$78^3/_4$	%
Böhmische Nordbahn	5 i. S.	W.	94	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Böhmische Westbahn *	5 i. S.	W.	93	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1869 *	5 i.S.	W.	$92^1/_4$	% à do. = do. i. S.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	$4^1/_2$	B.	$88^1/_2$	% à 500 und 100 Thlr.
do. Emiss. 1868	$4^1/_2$	B.	$88^1/_2$	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
Brünn-Rossitz	5i.S.	L.	$79^3/_4$	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Buschtêhrader (Böhm. Nordwestb.)	5i.S.	L.	$81^1/_4$	% à 100 Thlr.
Chemnitz-Würschnitz	4	L.	—	% à 100 Thlr.
Cöln-Crefeld	$4^1/_2$	B.	—	% à 100 Thlr.

Eisenbahn-Priorit.-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Cöln-Minden	4 1/2	B.	91	%
do. II. Emiss.	5	B.	—	%
do. do.	4	B.	81 3/4	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. III. Emiss. * 3 1/2	4	B.	81	%
do. do. Lit. B * 3 1/2 u. B*	4 1/2	B.	90 1/2	%
do. IV. u. V. Emiss. * 3 1/2	4	B.	81 1/2	%
Cosel-Oderberg I. u. II. Ser.	4	B	80 3/4	% à 100 u. 50 Thlr.
do. III. u. IV. Emiss.	4 1/2	B.	86 3/4	%
Dux-Bodenbach	5 i.S.	L.	76 1/2	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö.W. i.S.
Fünfkirchen-Barcser *	5 i.S.	W.	—	% à 200 fl. ö.W. i.S.
Galizische Carl-Ludwigbahn *	5 i.S.	L.	84 1/2	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö.W. i.S.
do. II. Emiss. *	5 i.S.	L.	81 1/8	% à do. = do. i. S.
Gloggnitzer	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 100 fl. C.-M.
Graz-Köflach	4 1/2 i.S	L.	75 1/4	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö.W. i. S.
Hessische Ludwigsbahn	4 1/2	F.	94 1/4	% in fl. S. W. } à 175 und
do. do.	4	F.	83 1/2	% in Thlr. à 105 kr. } 350 fl.
do. do.	5	F.	98 1/4	% à 200 Thlr. à 105 kr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	C.M. 5	W.	90 3/4	fl. ö.W. pr. 100 fl. C.M. } à 1000,
	ö.W. 5	W.	87 1/2	do. pr. 100 fl. ö.W. } 500, 100 fl.
ditto	5 i.S.	W.	104 1/4	do. pr. 100 fl. ö. W. i. S.
Kaiser Franz-Josephsbahn *	5 i.S.	W.	94	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn *	5	W.	—	do. pr. 100 fl. C.M. }
ditto *	5 i.Silb.	W.	93 3/4	do. pr. 100 fl. ö.W. } à 300 fl.
ditto * Emiss. 1862	do.	W.	92 1/2	fl. ö. W. pr. 100 fl. ö. W }
ditto * Emiss. 1869	do.	W.	100 1/2	fl.ö.W.pr. do. à 200 fl. i.S.
Kaschau-Oderberg *	5 i.S.	W.	86 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Kronprinz Rudolfsbahn *	5 i.S.	W	89	% à 300 fl. ö. W. i. S.
Leipzig-Dresden	3 1/2	L.	101	% à 100 uud 50 Thlr.
do. von 1854	4	L.	91	% à 100 Thlr.
do. von 1860	4	L.	85 1/2	% à 100 Thlr.
do. von 1866	4	L.	82	% à 100 u. 500 Thlr.
do. von 1866	5	L.	99 1/4	% à do.
Lemberg-Czernowitz *	5 i.S.	L.	—	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö.W. i.S.
do. II. Emiss. *	5 i.S.	L.	74 1/2	% à do. = do. i. S.
do. -Jassy * III. Em.	5 i.S.	L.	69 3/4	% à do. = do. i. S.
Ludwigshafen-Bexbach	4 1/2	F.	95 1/2	%
do.	4	F.	85 3/4	% à 1000, 500 u. 100 fl. S.W.
do.	5	F.	100 1/2	%
Magdeburg-Halberstadt	4 1/2	B.	90 1/4	% à 100 Thlr.
do. do. v. 1865	4 1/2	B.	89	% à 100 u. 500 Thlr.
do. do. v. 1870	5	B.	96 3/4	% à do. u. do.
do. Wittenberge, Stamm	3	B.	67	% à 200 Thlr.
do. do. Priorit.	4 1/2	B.	90	% à 100 Thlr.
Magdeburg-Leipzig I. Emiss.	4	L.	82	%
do. II. Emiss.	4	L.	79 5/8	% à 100 Thlr.
do.	4 1/2	L.	89	% à 300 fl. ö. W. i. S.
Mähr.-Schles. Centralbahn	5 i.S.	W.	83 3/4	%
Niederschlesisch-Märkische I. Ser.	4	B.	84 1/2	%
do. II. Ser.	4	B.	82 7/8	%
do. conv. I. u. II. Ser.	4	B.	84 1/4	% à 62 1/2, 100 u. 500 Thlr.
do. III. Ser.	4	B.	80 1/4	%
do. IV. Ser.	4 1/2	B.	—	%
Niederschles. Zweigbahn Lit. C.	5	B.	96	% à 100 Thlr.
do. Litt. D.	5	B.	96	% do.
Oberschlesische A.	4	B.	—	%
do. B.	3 1/2	B.	—	%
do. C.	4	B.	—	%
do. D.	4	B.	83	% à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. E.	3 1/2	B.	74 3/4	%
do. F. * 3 1/2	4 1/2	B.	89 1/4	%
do. G.	4 1/2	B.	88 3/4	%
do. H.	4 1/2	B.	88 3/4	%
do. von 1869	5	B.	97 1/4	% à 100 Thlr.
do. Brieg-Neisse	4 1/2	B.	87	% à 100 Thlr.
do. Cosel-Oderberg	5	B.	97 1/4	% à 100 Thlr.
Oesterr. Nordwestbahn *	5 i.S.	W.	93 1/4	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Oesterr. Staats-Eisenbahn *	3	W.	135	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do. Emiss. 1867 *	3	W.	—	fl. ö. W. pr. do. à do.
Oesterr. Südbahn * (Lombard.)	3	W.	113	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do. *	5 i.S.	W.	89	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. Bons 1875—76	6	W.	238	fl. ö.W. pr. 500 fs. à 500 fs.
Ostpreuss. Südbahn	5	B.	93 1/2	% à 500 u. 100 Thlr.
Ostrau-Friedland	5 i.S.	L.	72	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö.W. i.S.
Pardubitz-Reichenberg	5	W.	—	% fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M.
do. *	5 i.S.	W.	95	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö.W. i.S.
Rheinische	4	B.	—	%
do. *	3 1/2	B.	—	% à 250, 200 u. 100 Thlr.
do. III. Emiss. v. 1858—1865	4 1/2	B.	89 1/4	%
do. *	4 1/2	B.	—	%
Rhein-Nahe Bahn *	4 1/2	B.	89 3/8	% à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. II. Emiss. *	4 1/2	B.	89 1/8	%
Russische * (Mosco-Rjäsan)	5	B.	87 1/2	% à 200 „
do. * (Rjäsan-Kozlow)	5	B.	85 1/4	% à 200 „
do. * (Kozlow-Woronesch)	5	B.	84 3/4	% à 200 Thlr.
do. * (Jelez-Woronesch)	5	B.	—	% à 136 Thlr.
do. * (Jelez-Orel	5	B.	85	% à
do. * (Kursk-Charkow)	5	B.	85	% à
do. * (Kursk-Kiew)	5	B.	85 1/2	% à 1000, 500 u. 200 Thlr.
do. * (Schuja-Ivanovo)	5	B.	85	% à
do. * (Poti-Tiflis)	5	B.	—	% à 680 u. 136 Thlr.
Ruhrort-Crefeld-Gladbach	4 1/2	B.	—	%
do. II. Emiss.	4	B.	—	% à 200 und 100 Thlr.
do. III. Emiss.	4 1/2	B.	—	%
Schleswigsche v. Altona-Kiel abgest.	4 1/2	L.	88	% à 1000, 500, 200, u. 100 Thlr.
I. Siebenbürger *	5 i.S.	W.	89 1/2	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Stargard-Posen	4	B.	80 1/4	%
do. II. Emiss.	4 1/2	B.	88 1/2	% à 100 und 50 Thlr.
do. III. Emiss.	4 1/2	B.	88 1/2	%
Theissbahn *	5 i.S.	W.	—	% à
Thüringische I. Emiss.	4	L.	83	%
do. II. Emiss.	4 1/2	L.	92	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. III. Emiss.	4	L.	83 1/4	%
do. IV. Emiss.	4 1/2	L.	91 7/8	%
Turnau-Kralup-Prag.	5 i.S.	L.	83 1/4	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö.W. i.S.
do. Emiss. 1870	5 i.S.	L.	81 1/8	% à do. = do.
Ungarische Nordostbahn *	5 i.S.	W.	83 1/4	% à 300 fl. ö. W. i. S.
Ungarische Ostbahn *	5 i.S.	W.	83 1/8	% à 300 fl. ö. W. i. S.
Warschau-Terespol *	5	B.	84	% à 1000 u. 100 S.R. = 107 Thlr.
Warschau-Wien	5	B.	85	% à 500 u. 100 Thlr.
Werrabahn	5	L.	86	% à 500, 200 u. 100 Thlr.

Eisenbahn-Stamm-Actien	Dividende und Zinsen in % 1864	1865	1866	1867	1868	1869	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	0	0	0	0	1	1/2	4	B.	37 5/8	% à 200 Thlr.
Alföld-Fiumaner *	—	—	—	—	5	5	5	W.	170	fl.ö.W. pr. 200 fl. ö. W.i.S.
Altenburg-Zeitz Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	—	5	L.	80	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	11 1/8	10	9	5	6	7	4	B.	111 1/2	% à 100 Spec. = 150 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	6 19/20	7 1/4	4 3/4	5 1/2	6	7 1/4	4	B.	100 3/4	% à 250 fl. holl. = 145 Thlr.
Aussig-Teplitz	9	9 1/8	8 1/4	10	10	10	5	L.	124 1/8	Thlr. pr. 150 fl. C.M. à 200 fl. C.M.
Bayerische Ostbahn *	5	5 3/4	6	7	7 3/4	7 3/4	4 1/2	F.	124 1/2	% à 200 fl. S. W.
Bergisch-Märkische	7 1/2	9	8	7 1/2	8	8 1/2	4	B.	112 1/2	% à 100 Thlr.
Berlin-Anhalt	11 5/6	13	13 1/3	13 7/12	13 7/12	13 7/8	4	B.	190	% à 200 „
Berlin-Görlitz	—	—	—	—	0	1	4	B.	64 1/2	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	5	5	5	5	5	5	B.	90 7/8	% à 200 „
Berlin-Hamburg	10	9 1/2	9	9 1/2	9 1/2	10 1/2	4	B.	146 1/4	% à 200 „
Berlin-Potsdam-Magdeburg	16	16	16	16	17	18	4	B.	217 1/4	% à 100 „
Berlin-Stettin	7 5/6	8	8 7/12	8	8 1/6	9 1/6	4	B.	139 3/4	% à 200 „
Böhmische Nordbahn	—	—	—	—	5	3 1/2	5	W.	130 3/4	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W.
Böhmische Westbahn * 5 2/10	5	5	5	5	6	7 1/4	5	W.	249	fl ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Breslau-Schweidnitz-Freib.	8 2/3	9	9 1/6	8	8 1/8	8 1/3	4	B.	105 3/4	% à 200 Thlr.
do. neue	—	—	—	—	—	5	5	B.	98 1/2	% à 200 Thlr.
Brünn-Rossitz Stamm-Prior.	6	6	4	6	6	6	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Buschtêhrader	9 13/14	9 13/14	9 13/14	10 5/42	12 5/21	12 5/21	5	W.	750	do. pr. 500 fl. C.M.
Chemnitz-Würschnitz	9 1/8	11	8	6 1/2	7	7 1/2	4	L.	145	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden *	15 5/6	17 2/3	9 1/12	8 11/20	8 1/12	8 9/10	4	B.	133	% à 200 „
do. Lit. B.	—	—	—	—	—	5	5	B.	99	% à 200 „
Crefeld-Kreis Kempen	—	—	—	—	—	—	5	B.	—	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	—	6	B.	—	% à 100 „
Dux-Bodenbach	—	—	—	—	—	5	5	W.	165	fl.ö.W. pr. 200 fl. ö. W.i.S.
Frankfurt-Hanau	5 1/2	5 1/2	5 4/5	6 1/10	6 3/10	6 1/2	3 1/2	F.	—	% à 250 fl. S. W.
Fünfkirchen-Barcser *	—	—	—	—	5	5	5	W.	164 1/2	fl. ö.W. pr. 200 ö. W. i.S.
Galizische Carl Ludwigb. * 5 2/10	9	5	6 1/20	9 1/2	7	7	5	W.	248	fl. ö. W. pr. 200 fl. C.M.
Glückstadt-Elmshorn	0	0	0	0	0	0	4	H.	—	% à 150 Thlr.
Graz-Köflach	5	3	2 1/2	4 1/4	7	10	oh.Z	W.	—	fl. ö.W. pr. 200 fl. C.M.
Halle-Sorau-Guben	—	—	—	—	—	4	4	B.	44	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	5	5	B.	70 1/2	% à 200 Thlr.
Hamburg-Bergedorf	10 1/3	9 2/5	8 5/8	9 1/6	9 5/6	10 3/5	4	H.	—	% à 300 B.M. = 150 Thlr.
Hannover-Altenbeken	—	—	—	—	—	5	5	B.	39	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	5	5	B.	63	% à 200 Thlr.
Hessische Ludwigsbahn	7 1/2	8	7 3/4	8 1/2	9	9 1/2	4	F.	137 1/2	% à 250 fl. S.W. u. 200 Thlr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	14 3/8	13	13 3/4	15 10/21	19 3/4	20	5	W.	212	fl. ö.W. pr. 100 fl. C.M. à fl. 1000, 500, 200 C.M.
Kaiser Franz-Josephsb. *	—	—	—	—	5	5	5	W.	191 1/4	fl.ö.W.pr. 200 fl. ö.W.i.S.
Kaiserin Elisabethbahn *	5	5	5	5		8 1/5	5	W.	220	fl. ö. W. pr. 200 fl. C.M.
do. Linz-Budweis	—	—	—	—	—	5	5	W.	189 3/4	fl.ö.W.pr. 200 fl.ö.W.i.S.
Kaschau-Oderberg *	—	—	—	—	—	5	5	W.	92	fl.ö.W.p.eingez. 100 fl.ö.W.
Kronprinz Rudolfsbahn * 5 2/10	—	—	—	—	5i.S.	5	5	W.	161 1/2	fl.ö.W.pr. 200 fl.Einz.i.S.
Leipzig-Dresden	20	23	20	25	28 1/2	14	4	L.	208 1/2	% à 100 Thlr.
Lemberg-Czernowitz-Jassy *	—	—	7	7	2	7	5	W.	191 3/4	fl.ö.W.pr. 200 fl.ö.W.i.S.
Löbau-Zittau Lit. A.	1/2	0	0	1/2	4	3	4	L.	73 1/8	% à 100 Thlr.
do. Lit. B.	4	0	0	4		4	4	L.	89	% à 25 „
Ludwigsh.-Bexbach (Pfälz. L.-B.) *	9 1/5	10	10 2/5	9 2/8	11 1/5	10 3/10	4	F.	165	% à 500 fl. S. W.
Lübeck-Büchen	4 1/2	3 5/8	4 13/24	4 3/4	5		4	H.	—	% à 200 „
Magdeburg-Halberstadt	25	15	14	13	15	10 1/2	4	B.	116 1/4	% à 100 Thlr.
do. Lit. B.	—	—	—	3 1/2	3 1/2	3 1/2	3 1/2	B.	70 5/8	% à 100 „
Magdeburg-Leipzig	18 3/4	20	20	18	19	14 1/2	4	L.	179 1/2	% à 100 „
do. Lit. B. *	4	4	4	4	4	4	4	L.	88 1/8	% à 100 Thlr.
Mähr.-Schles. Centralbahn	—	—	—	—	—	—	5	W.	142 3/4	fl. ö.W.pr. 200 fl. i.S.
Märkisch-Posener	—	—	—	—	—	4	4	B.	39	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	5	5	B.	67	% à 200 „
Münster-Hamm *	4	4	4	4	4	4	4	B.	—	% à 100 „
Neust.-Weissenburg * (Pfälz. Max.)	4 1/2	4 1/2	5 1/10	5	5 1/2	5 4/10	4 1/2	F.	109 1/2	% à 500 fl. S. W.
Niederschlesisch-Märkische *	4	4	4	4	4	4	4	B.	86 1/4	% à 100 Thlr.
Niederschles. Zweigbahn	4 1/12	3 2/8	5 1/2	3 3/4	4 1/8	5	5	B.	90 1/2	% à 100 „
Nordhausen-Erfurt *	—	—	—	—	—	4	4	B.	64 3/4	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	5	5	B.	67 3/4	% à 100 u. 500 Thlr.
Oberschlesische Lit. A. u. C.	10	11 2/8	12	13 2/8	15	13 1/2	3 1/2	B.	168 3/4	% à 100 „
do. * Lit. B.	10	11 2/8	12	13 2/8	15	13 1/2	3 1/2	B.	152	% à 100 „
Oberhessische *	—	—	—	—	—	3 1/2	3 1/2	F.	67 1/4	% à 350 fl. S. W.
Oesterr. Nordwestbahn *	—	—	—	—	—	5	5	W.	199 1/4	fl.ö.W.p. 200 fl. ö.W.i.S.
Oesterr. Staats * 5 2/10 (Oest. Franz.)	5	5	7	8 1/2	10 1/2	12	5	W.	380 1/2	fl. ö. W. pr. Stück von frs. 500.
Oesterr. Südbahn * (Lombard.)	8	7 1/2	7 1/2	6 3/5	6 3/5	5	5	W.	180 3/4	fl. ö.W. pr. 200 fl. Einz.
Ostpreuss. Südbahn	—	—	—	—	—	0	4	B.	38 1/8	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	5	5	—	—	5	5	B.	63 3/4	% à 200 Thlr.
Ostrau-Friedland	—	—	—	—	—	—	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Pardub.-Reichenb. * (S.-Ndd.V.-B.)	4 1/2	4 1/2	4 4/10	5	5	5	4 1/2	W.	173 1/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Pfälz. Alsenzb. * m. 60% Einz.	—	—	—	—	4	4	4	F.	90 1/2	% à 500 fl. S. W.
Pfälz. Nordb. *	—	—	4	4	4	4	4	F.	—	% à 500 fl. S. W.
Rechte Oderufer	—	—	—	—	—	5	5	B.	82 1/4	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	5	5	B.	93 3/4	% à 200 „
Rheinische	6	7	6 1/2	7 1/2	7 1/8	7 4/5	4	B.	117 3/8	% à 250 „
do. Stamm-Prior.	6 1/4	7	6 1/2	7 1/2	7 1/8	7 4/5	4	B.	—	% à 250 „
do. * Lit. B.	—	—	—	—	—	4	4	B.	80 3/4	% à 250 „
Rhein-Nahe-Bahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	32 3/4	% à 200 „
Russische Bahnen *	5	5	5	5	5	5	5	B.	90 1/4	% à 125 Rb. = 134 Thlr.
I. Siebenbürger *	—	—	—	—	5	5	5	W.	167	fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W. i.S.
Stargard-Posen *	3 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	3 1/2	B.	92 1/2	% à 100 Thlr.
Stuhlweissenburg-Raab-Graz *	—	—	—	—	—	—	5	W.	164	fl.ö.W.pr. 200. fl.ö.W.i.S.
Taunusbahn	7 1/5	8	3 1/5	7	7 1/5	8 1/5	oh.Z	F.	336	fl. S.W. pr. 250 fl. S.W.
Thüringische	8	8 1/3	7 2/8	8 1/2	9	8 3/4	4	L.	130 1/8	% à 100 Thlr.
do. Em. v. 1868 (Gotha-Leinef.) *	—	—	—	—	4	4	4	L.	77	% à 100 „
do. Litt. C (Gera-Eichicht) *	—	—	—	—	—	4 1/2	4 1/2	L.	84 3/4	% à 100 „
Theissbahn * 5 2/10	5	5	5	5	19 3/4		5	W.	231	fl. ö.W. pr. 200 fl. Einz.
Turnau-Kralup-Prag.	—	—	5	6	7	7	5	W.	222 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
K. Ung. priv. Nordostbahn *	—	—	—	—	5		5	W.	156 1/2	fl.ö.W.pr. 200 fl. ö.W.i.S.
I. Ungar.-Galizische *	—	—	—	—	—	—	5	W.	157 1/4	fl.ö.W.pr. 200 fl.ö.W.i.S.
Ungar. Ostbahn *	—	—	—	—	—	5	5	W.	81 1/2	fl.ö.W. p. eingez. 80 fl. i.S.
Warschau-Terespol *	—	—	—	—	—	5	5	B.	90 1/2	% à 100 S.-R. = 107 Thlr.
Warschau-Wien	7 11/12	8 1/8	8 1/8	8 1/8	6 2/8	9 7/12	5	B.	61	Thlr. pr. 60 Rub.
Werrabahn (beschränkt gar.)	2 6/10	2 2/3	2 6/10	2 6/10	2 1/4	1 1/3	4	B.	—	% à 100 Thlr.
Schweizer Centralbahn	5 60	5 60	5 6/10	5 6/10	6 2/5		oh.Z	Ba.	—	fs. pr. 500 fs. Einz.
do. Nordostbahn	7	8	8	7 1/2	8		„	Ba.	—	fs. pr. 500 „ „
Vereinigte Schweizerbahnen	—	—	0	0	0		„	Ba.	—	fs. pr. 500 „ „
Schweizer Westbahn	—	—	0	0	0		„	Ba.	—	fs. pr. 500 „ „
Französische Orléans	20	11 1/5	11 1/5	11 1/5	11 1/5	11 1/5	oh.Z	P.	—	fs. pr. 500 fs. Einz.
do. Nordbahn	16 3/4	17 7/8	17 1/2	18	15 1/4	16 3/4	„	P.	—	fs. pr. 400 „ „
do. Ostbahn	6 3/5	6 3/5	6 3/5	6 3/5	6 3/5	6 3/5	„	P.	—	fs. pr. 500 „ „
do. Südbahn	8 1/2	8 1/2	8	8	8	8	„	P.	—	fs. pr. 500 „ „
do. Westbahn	7 4/5	7 1/2	7	7	7	7	„	P.	—	fs. pr. 500 „ „
Paris-Lyon-Mittelmeer	13	12	12	12	12	12	„	P.	—	fs. pr. 500 „ „

PRIVAT-ANZEIGEN.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 11.

Erscheint jeden Freitag.

Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
Adolph Refelshöfer
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

1871.

Inserate werden à 1½ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1800 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt.

Organ des Vereins.

Elfter Jahrgang.

Leipzig, den 17. März 1871. (Schluss der Nummer: 16. März, Vormittags 11 Uhr.)

Dieser Nummer liegt eine Karte der Französischen Eisenbahnen (Frankreich am 1. März 1871) gratis bei. Dagegen wird dieselbe bei Separatverkauf der Nummer resp. der Karte mit 3 Sgr. berechnet.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der Königl. Preuss. Eisenbahn-Direktion zu Elberfeld ist an der Zweigbahn **Mülheim a/Rhein-Bensberg** der Bergisch-Märkischen Eisenbahn (siehe No. 43 der Eisenbahn-Zeitung pro 1870) die Station **Delbrück**, zwischen Mülheim a/Rhein und Berg.-Gladbach belegen, **am 1. März d. J.** für den Personen-, Güter- und Privat-Depeschen-Verkehr eröffnet worden.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

Berlin, den 10. März 1871.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Die General-Konferenz der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen in Dresden am 7. und 8. März 1871,

betreffend die für die Hergabe von Lokomotiven und Wagen für Kriegszwecke von den Staats-Regierungen zu beanspruchenden Vergütungen etc.

Durch die Direktionen der Köln-Mindener und der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaften ist im November v. J.

die Herbeiführung einer Verständigung über die für Hergabe von Lokomotiven und Wagen für Kriegszwecke Seitens der Eisenbahn-Verwaltungen von den Staats-Regierungen zu beanspruchenden Vergütungen, sowie die vorübergehende Aufhebung oder Abänderung einzelner Bestimmungen des Vereins-Wagen-Regulativs während der Dauer des Krieges mit Frankreich

bei der geschäftsführenden Direktion des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen angeregt worden.

Nachdem die hierauf bezüglichen Fragen in einer aus 14 Eisenbahn-Verwaltungen bestehenden Kommission[1] in einer Konferenz zu Hannover am 6/7. Januar d. J. vorberathen worden, hatte die Direktion der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft auf Ersuchen dieser Kommission die Eisenbahn-Verwaltungen im Bereiche des Deutschen Reiches unter Mittheilung eines Kommissions-Berichtes[2], zur weiteren Beschlussfassung über diesen Gegenstand auf den 7. d. M. zu einer General-Konferenz nach Dresden eingeladen, in welcher der Vorsitzende der Direktion der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft, Herr Geh. Regierungsrath Fournier den Vorsitz führte.

Den Berathungen lag der erwähnte ausführliche und sehr gründliche Commissions-Bericht zu Grunde, aus welchem wir nachstehend das Wesentliche mittheilen, indem wir zugleich an die einzelnen unter A—E in Betracht gezogenen Fragen die in Beziehung auf dieselben gefassten Beschlüsse der General-Konferenz anschliessen.

A. Vergütung für Verwendung des Betriebsmaterials zu Kriegszwecken im feindlichen Lande.

Es wurde als selbstverständlich anerkannt, dass für die von solchen Verwaltungen[3], welche wegen der Ueberlassung ihres Betriebsmaterials zu Kriegszwecken in Frankreich mit den betreffenden Staats-Regierungen besondere Abkommen getroffen haben, zu liquidirenden Vergütungen lediglich die Bestimmungen dieser beson-

[1] Die Kommission besteht aus den Verwaltungen der Köln-Mindener, Bayerischen Staatsb., Bayer. Ostbahnen, Berlin-Anhaltischen, Berlin-Görlitzer, Berlin-Potsdam-Magdeburger, Berlin-Stettiner, Hannoverschen Staatsb., Hessischen Ludwigsb., Preussischen Ostbahn, Pfälzischen Eisenb., Rheinischen, Sächsischen Staatsb. und der Thüringischen E.

[2] Ausgearbeitet von den Direktionen der Köln-Mindener, Rheinischen und Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaften. Referent in der General-Konferenz war Herr Direktor Offermann von der Köln-Mindener Eisenbahn.

[3] Vorab ist zu erwähnen, dass bereits in der Kommission die Vertreter der Staats-Eisenbahnen vor Eintritt in die Berathungen die Erklärung abgaben, wie sie mehr oder minder nicht in der Lage seien, über die zu verhandelnden Fragen, namentlich soweit es sich um die von den Staats-Regierungen zu beanspruchenden Vergütungen handele, Erklärungen abzugeben, und sie sich deshalb ihre Betheiligung oder Nichtbetheiligung an den Vorschlägen der Kommission bei der Erörterung der einzelnen Fragen vorbehalten müssten, gegen welchen Vorbehalt von keiner Seite Einwendungen erhoben wurden. In der Konferenz behielt es der Vertreter der Kgl. Sächs. Staatsb. noch besonders die Entschliessung des Kgl. Sächs. Finanzministeriums vor, ob die Kgl. Sächs. Regierung gemeint sei, die Verfolgung des Interesses der Staatsbahnen dem Bunde gegenüber im gemeinsamen Vorgehen mit den Privat-Eisenb.-Verwaltungen oder direkt eintreten zu lassen. Ebenso behielten sich die Vertreter fast sämmtlicher Preuss. Staatsbahnen die Genehmigung des Herrn Handelsministers zu den zu fassenden Beschlüssen vor.

deren Vereinbarungen maassgebend sein können. Nicht minder müsse der uneingeschränkten Bestimmung der Staats-Regierungen anheimgestellt bleiben, ob und welche Entschädigung sie für das von ihren eigenen Staatsbahnen überwiesene Material gegen die Kriegs-Verwaltung zu liquidiren für angemessen finden.

Die Kommission resp. Generalkonferenz ist deshalb darüber einig, dass die von ihr vorzuschlagenden Vergütungen sich nur auf das Betriebsmaterial derjenigen Bahnen beziehen, welche ihre Lokomotiven und Wagen ohne besondere Vereinbarung zur Benutzung in Frankreich hergegeben und sich über die für dieses Material zu liquidirenden Vergütungssätze noch zu entschliessen haben.

Sie ist ferner darüber einig, dass keine Unterscheidung zu machen sei, ob die Hergabe auf ausdrückliches Verlangen der Staats-Regierungen erfolgt ist, oder die Verwendung ohne Befragen der Eigenthumsbahnen stattgefunden hat, und ob das betreffende Material für die angegebenen Zwecke von Deutschland nach Frankreich übergeführt oder bei der Okkupation Französischer Bahnen dort vorgefunden und in Benutzung genommen worden ist.

Sie hält es endlich aber auch für sehr wünschenswerth, dass die vorzuschlagenden Vergütungen von allen Verwaltungen, welche derartige Liquidationen aufzustellen haben, gleichmässig zur Anwendung gebracht werden.

Man war weiter der einstimmigen Ansicht, dass die in dem Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen und in den Eisenbahn-Verbänden getroffenen Vereinbarungen für die gegenseitige Wagenbenutzung auf die Verwendung der Wagen für den Krieg in Frankreich unanwendbar sind, weil es sich dabei nicht um eine konventionsmässige Benutzung für gemeinschaftliche Zwecke des direkten Güterverkehrs handelt.

Mit dem Vorschlage der Rheinischen und Köln-Mindener Eisenbahn ist man allseitig einverstanden, die Vergütung für Lokomotiven, wie für Wagen ausschliesslich nach der Zeitdauer der Benutzung zu berechnen, weil mit Gewissheit anzunehmen ist, dass die zur Leitung des Betriebes auf den okkupirten Bahnen eingesetzten Betriebs-Kommissionen nicht in der Lage waren, eine irgend zuverlässige Kontrole über den Lauf der Lokomotiven und Wagen führen zu lassen, und weil die dortige Benutzungsweise von der unter gewöhnlichen Verhältnissen stattfindenden derart abweicht, dass Schätzungen nach den Benutzungsmeilen unmöglich sind.

In Betreff der Reparaturkosten hält man für angemessen, dass zwar Ersatzstücke für Lokomotiven und Wagen, deren Anbringung in Folge der gewöhnlichen Abnutzung nothwendig wird, von den Eigenthumsbahnen ohne besondere Vergütung zu liefern sind, dass aber im Uebrigen eine Anrechnung der Kosten, welche in Frankreich für die Instandhaltung der Lokomotiven und Wagen aufgewendet werden, auf die zu gewährenden Miethvergütungen nicht angänglich erscheint, weil auf einen wirthschaftlichen Gebrauch und eine solide werkstattmässige Unterhaltung des Materials, sowie auf die Erzielung irgend welcher Ersparniss an den Unterhaltungskosten in der Heimath nicht zu rechnen, endlich auch den Eigenthumsbahnen nicht zuzumuthen ist, die voraussichtlich erheblichen Mehrkosten zu tragen, welche die Instandsetzungen unter den dortigen ungünstigen Verhältnissen verursachen. Die abgenutzten Lokomotiv- und Wagentheile, für welche von den Eigenthumsbahnen Ersatz geliefert wird, sind zurückzugeben, eventuell ist deren Altwerth zu ersetzen.

Werthsverringerungen, welche in Folge aussergewöhnlicher Beschädigung durch Gewalt, Betriebsunfälle etc. und aussergewöhnliche Abnutzung entstehen, sind besonders zu vergüten und ist zu dem Ende der Minderwerth der betreffenden Lokomotiven und Wagen zur Zeit der Rücklieferung zu konstatiren. Für Ersatzstücke, welche in Folge derartiger Beschädigungen geliefert werden müssen, ist ebenfalls besondere Vergütung zu leisten.

Bei der Feststellung der unter den vorangedeuteten Voraussetzungen für Lokomotiven und Wagen zu beanspruchenden Tages-Vergütungen ging man von der allgemeinen Erwägung aus, dass in Berücksichtigung des Zweckes der Hergabe dieses Materials, sowie in dankbarer Anerkennung der grossen Erfolge der Kriegsführung, welcher die heimathlichen Eisenbahnen vor einer theilweisen Devastirung ihres Eigenthumes und den Schäden einer Betriebseinstellung bewahrt hat, zwar von der Erzielung eines Miethsgewinnes werde abzusehen sein, es aber der Billigkeit entspreche, die Vergütungssätze so zu bemessen, dass mindestens die Erleidung eines Schadens durch die Hergabe des Materials unter allen Umständen ausgeschlossen bleibe.

1) Für Lokomotiven ist von den Direktionen der Rheinischen und der Köln-Mindener Eisenb.-Ges. eine Vergütung von $12^1/_2$ Thlr. resp. 15 Thlr. pro Tag, letztere für besonders werthvolle Maschinen (dreifach gekuppelte etc.) in Vorschlag gebracht. Zur Begründung der Angemessenheit dieser Sätze ist von folgender Schätzung der durchschnittlichen Kosten der Gestellung einer Lokomotive unter gewöhnlichen Verhältnissen ausgegangen:

„Die Vergütung muss entschädigen

a. für die Verzinsung des Anschaffungs-Kapitals der Lokomotiven,

b. für die Kosten der Unterhaltung, einschliesslich der Ausgaben für Ersatzstücke,

c. für die Kosten der Erneuerung.

a. Der durchschnittliche Anschaffungspreis der zur Benutzung in Frankreich hergegebenen Lokomotiven ist auf 17 000 Thlr. zu veranschlagen, für deren 5procentige Verzinsung 850 Thlr. erforderlich sind. Werden durchschnittlich 95 Jahrestage für die Reparatur der Lokomotiven in der Heimath in Abzug gebracht, so bleiben 270 Benutzungstage, für deren jeden 3 Thlr. 4 Sgr. für Verzinsung aufzubringen sind.

b. Die Kosten der Unterhaltung der Lokomotiven der Preussischen Eisenbahnen, einschliesslich der Ausgaben für Ersatzstücke, haben[4] durchschnittlich $10,_7$ Sgr. pro Nutzmeile betragen. Jede der im Dienste gewesenen Lokomotiven durchlief durchschnittlich 2732 Nutzmeilen[5], so dass also pro Jahr 974 Thlr. 12 Sgr. für die fraglichen Ausgaben zu rechnen sind, welche sich auf 270 Benutzungstage mit 3 Thlr. 18 Sgr. pro Tag vertheilen.

c. Wird angenommen, dass jede Lokomotive durchschnittlich 20 Jahre leistungsfähig bleibt und alsdann noch einen Materialwerth von 2000 Thlrn. hat, sowie dass die Eigenthumsbahn in der Lage sei, die Rücklagen während der Amortisationsperiode zu 3% zinsbar anzulegen, so sind zur Bereitstellung von 15 000 Thlrn. nach 20 Jahren jährlich 558 Thlr. zurückzulegen. Von dieser Summe entfallen 2 Thlr. 2 Sgr. auf jeden Benutzungstag.

Sonach berechnen sich unter gewöhnlichen Verhältnissen die durchschnittlichen Kosten der Gestellung einer Lokomotive für jeden Benutzungstag im Ganzen auf 8 Thlr. 24 Sgr. (3 Thlr. 4 Sgr. + 3 Thlr. 18 Sgr. + 2 Thlr. 2 Sgr.).“

Wenn in Berücksichtigung gezogen wird, dass die Lokomotiven während der Benutzung in Frankreich der Beschädigung und Entwerthung in weit höherem Maasse ausgesetzt sind, als bei der Benutzung in der Heimath, und dass das Entbehren derselben den Eigenthumsbahnen nicht unerhebliche Nachtheile und Verluste bereitet, so muss die Erhöhung des eben berechneten Selbstkostensatzes um etwa 50% mit Recht als mässig bezeichnet werden.

Die Kommission hält die vorgeschlagenen Vergütungssätze, welche vom Tage der Absendung der Lokomotiven von ihrem Stationsorte bis zur Rückkehr dorthin zu berechnen sein werden, ebenfalls für angemessen, zumal die Erfahrung gezeigt habe, dass die Lokomotiven, welche nach längerem, selbst auch nach kürzerem Gebrauche in Frankreich zurückgegeben werden, sich in einem sehr unvollkommenen Unterhaltungszustande befinden, und weil ferner allen Eisenbahnen, welche Lokomotiven hergegeben haben, durch den Mangel ausreichender Lokomotivkraft für den eigenen Betrieb sehr empfindliche Verluste entstehen, indem sie genöthigt sind, ihren Betrieb einzuschränken und die ihnen verbliebenen Lokomotiven durch Ueberanstrengung einer unwirthschaftlichen Abnutzung Preis zu geben. Im Jahre 1866 haben allerdings viele Verwaltungen sich mit einer täglichen Vergütung von 10 Thlr. pro Lokomotive begnügen zu müssen geglaubt, es bedarf jedoch keiner näheren Begründung, dass die Wirkungen des damaligen Krieges mit denen des gegenwärtigen nicht in Vergleich gezogen und die damals gezahlten Vergütungssätze deshalb nicht ohne Weiteres auch jetzt als angemessen erachtet werden können. Andererseits ist anzuführen, dass wiederholt unter gewöhnlichen Verkehrs-Verhältnissen 15 Thlr. pro Tag vergütet worden sind, wenn eine Bahn der anderen zeitweise Lokomotiven zur vorübergehenden Aushilfe überlassen hat.

Von Seiten des Herrn Vertreters der General-Direktion der Königlich Bayerischen Verkehrs-Anstalten wurde ausdrücklich erwähnt, dass die von seiner Verwaltung unter Benutzung ihres statistischen Materials aufgestellten Berechnungen zu nahezu gleichen Ergebnissen geführt hätten, wie die Ermittelungen der antragstellenden Verwaltungen.

2) Für Wagen haben die antragstellenden Verwaltungen Vergütungen zum Betrage von 10 Sgr. pro Achse für Güterwagen, 15 Sgr. für Gepäckwagen und 20 Sgr. für Personenwagen vorgeschlagen. Der zuerst genannte Satz wird dadurch motivirt, dass die Mehrzahl der Eisenbahn-Verwaltungen in dem gewöhnlichen Verkehre für bedeckte Güterwagen und für offene Güterwagen von der jetzt allgemeinen höheren Tragfähigkeit gegenseitig eine Miethe von 1 Sgr. pro Achse und Meile berechne, welche Vergütung für 2150 Meilen, die nach den oben erwähnten statistischen Nachrichten der Preussischen Eisenbahnen jährlich durchschnittlich von jedem Güterwagen durchlaufen werden, 71 Thlr. 20 Sgr. pro Achse beträgt und sich auf 330 jährliche Benutzungstage (35 Tage werden für Reparatur in Abzug gebracht) mit $6,_5$ Sgr. auf den Tag vertheilt. Die Erhöhung dieses Satzes auf den vorgeschlagenen Betrag von 10 Sgr. rechtfertige sich durch die höchst ungünstige Behandlung, der die Wagen während der Benutzung in Frankreich ausgesetzt sind, ganz abgesehen von den höchst bedeutenden Frachtverlusten, welche die Bahnen durch das Entbehren der Wagen für den eigenen Verkehr erleiden. Für Personenwagen, welche durchschnittlich den doppelten Werth der Güterwagen haben, erscheine der doppelte und für Gepäckwagen der $1^1/_2$fache Betrag angemessen.

[4] Siehe Seite 120 (Kol. 70) des Bandes XVI der von dem technischen Eisenbahn-Büreau des Königlich Preussischen Handels-Ministeriums bearbeiteten statistischen Nachrichten vom Jahre 1868.

[5] Siehe dortselbst Seite 117 (Kol. 21).

Die Kommission hielt diese vorgeschlagenen Vergütungssätze allgemein für zu niedrig bemessen und empfiehlt zur Vereinfachung des Abrechnungsgeschäfts die zu gewährende Vergütung pro Wagen ohne Berücksichtigung der Achsenzahl festzustellen.[6]

Von allen Seiten wurde Gewicht darauf gelegt, dass bei der Feststellung der Meilenmiethen für den Vereins- und Verbands-Verkehr die Gegenseitigkeit sehr wesentlich in Berücksichtigung gezogen worden sei und allgemein anerkannt werde, dass die vereinbarten Sätze sehr knapp bemessen seien, weshalb denn auch, wenn Bahnen einen Theil ihres Wagenparks anderen zur Benutzung auf gewisse Zeit als eigene aushülfsweise überlassen, regelmässig höhere Vergütungen, beispielsweise 1 Thlr. täglich pro Güterwagen, verlangt und bewilligt werden.

Die Generalkonferenz erklärte sich, was die Vergütung für Wagen anlangt, zunächst für den Vorschlag der Kommission, die Vergütungssätze für Wagen, ohne Berücksichtigung der Achsenzahl festzustellen, stimmt auch allseitig dem von der Kommission vorgeschlagenen Vergütungssatz von 25 Sgr. pro Tag und Wagen — und zwar für Güter- wie Gepäckwagen[7] — vom Zeitpunkte der Ueberschreitung der Deutschen Vereinsgrenze bis zur Rückkehr über dieselbe, (welchen auch der Herr Vertreter der Bayerischen Staatsbahnen deshalb annehmen zu wollen erklärte, weil derselbe niedriger sei, als die regulativmässige Verzögerungsgebühr).

Für 4achsige Güter- und Gepäckwagen erhöhte man den Vergütungssatz auf Antrag des Vertreters der Württembergischen Staatsbahn um 50%.

Ausdrücklich wurde noch auf Antrag des Vertreters der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn erklärt, dass die für Lokomotiven, sowie für Wagen von der Eigenthums-Verwaltung zu liquidirende Vergütung vom Tage der Absendung von der Heimathbahn bis zum Tage der Rückkehr dahin, beide Tage mitgerechnet, zu berechnen sei.

Für Personenwagen wurde der Satz von 2 Thlrn. pro Tag und Wagen, welchen die Kommission einstimmig für angemessen erachtet hatte, (da die Erfahrung gezeigt habe, dass diese Wagen in noch weit höherem Maasse der Abnutzung und Beschädigung während des Gebrauchs in Frankreich ausgesetzt sind, als die Güterwagen), mit 103 Stimmen gegen 27 angenommen.

Was den Transport der Lokomotiven und Wagen, sowie der Ersatzstücke für dieselben nach Frankreich und zurück betrifft, so wurde in Uebereinstimmung mit den Vorschlägen der Rheinischen und der Köln-Mindener Bahn beschlossen, für die Beförderung der Lokomotiven, sowie der Ersatzstücke für Lokomotiven und Wagen von dem Orte der Absendung bis zur Französischen Grenze und auf dem Rückwege von der letzteren die gewöhnliche tarifmässige Fracht für den Transport leerer, zur dauernden Benutzung in Frankreich bestimmter Wagen eine Frachtvergütung von $3^1/_2$ Sgr. pro Achse und Meile zu berechnen. Man ging hierbei von der Ansicht aus, dass es einerseits unmöglich sei, die Bestimmungen im letzten Absatze des § 12 des Wagen-Regulativs auch auf den Transport solcher Wagen anzuwenden, welche zur Benutzung auf den okkupirten Bahnen leer nach Frankreich geschickt werden, weil die Bahnen, über welche diese Wagen laufen, sonst in die Lage kommen würden, den Transport mit offenbarem Schaden ausführen zu müssen, während es andererseits aber als billig anerkannt wurde, sich in solchen Fällen mit einer Fracht zu begnügen, welche den ungefähren Selbstkosten entspricht.[8]

B. Vergütung für Verwendung des Betriebsmaterials zu Transporten für Kriegszwecke innerhalb Deutschlands, an welchen die Eigenthumsbahn nicht betheiligt ist.

Es handelt sich hier:

1) um den Fall, in welchem Verwaltungen in Folge der Anordnungen der Staatsbehörde Betriebsmaterial für Transporte gestellt haben, an welchen ihre Bahnen nicht betheiligt sind,

2) um den Fall, in welchem Verwaltungen zur Ausführung von der Staatsbehörde gebotener Transporte für Kriegszwecke nothgedrungen Betriebsmaterial nicht betheiligter Bahnen haben mitverwenden müssen, weil ausreichendes Material der betheiligten Bahnen nicht zu beschaffen ist.

Auf diese beiden Fälle können die für die gegenseitige Wagenbenutzung zwischen den Eisenbahnen bestehenden Vereinbarungen, obwohl die Benutzung in dem Gültigkeitsgebiete dieser Vereinbarungen stattgefunden hat, eben so wenig Anwendung finden, wie bei der Verwendung von Wagen in Frankreich, weil die angegebene, von der Staatsbehörde veranlasste Benutzung der Wagen in jenen Vereinbarungen ausdrücklich verboten ist, während den kriegführenden Staaten die Pflicht obliegt, die Eigenthumsbahnen durch die Gewährung einer angemessenen Miethvergütung schadlos zu halten.

Die Kommission hatte die Annahme folgender Vergütungssätze für die vorbezeichneten Fälle empfohlen und zwar für Locomotiven 10 Thlr. resp. $12^1/_2$ Thlr., für Güter- und Gepäckwagen 20 Sgr. und für Personenwagen 1 Thlr. 10 Sgr. pro Tag, bei welchem Vorschlage dieselbe von der Erwägung ausging, dass bei der Benutzung des Betriebsmaterials innerhalb Deutschlands auf eine schonende Behandlung desselben zu rechnen sei und es deshalb billig erscheine, für die vorliegenden Fälle mässigere Vergütungssätze anzuwenden, als solche unter A festgestellt sind, sowie dass ferner die konventionsmässige Wagenmiethen, welche die Eigenthumsbahnen von den Transportbahnen erhalten, von den zu liquidirenden Vergütungen in Abzug gebracht werden müsse, da man der Ansicht war, dass den Wagen-Eigenthümern durch die vorgeschlagenen Vergütungssätze eine angemessene Entschädigung zu Theil werde.

Dieser Vorschlag der Commission fand in der Generalkonferenz mehrfachen Widerspruch. Man zog es vor, die vorgeschlagenen Vergütungssätze, welche der Staat zu zahlen haben würde, niedriger zu stellen, dagegen ein In-Abzug-Bringen der konventionsmässigen Wagenmiethe von den zu liquidirenden Vergütungen nicht zu statuiren, da auf diese Weise die Fertigung umfangreicher Abrechnungen vermieden werde. Ein hierhin zielender Antrag wurde von der General-Konferenz mit 81 gegen 49 Stimmen angenommen und dann mit grosser Majorität beschlossen, den Vergütungssatz für Güter- und Gepäckwagen auf 10 Sgr., für Personenwagen auf 20 Sgr. (für 4achsige Güter- und Gepäckwagen um 50% höher) pro Tag und Wagen festzusetzen.

In Betreff der Lokomotiven nahm man dieselben Vergütungssätze wie im Falle des Abschnittes A ($12^1/_2$ resp. 15 Thlr. pro Stück und Tag) mit 76 gegen 54 Stimmen an.

Die Majorität ging dabei von der Erwägung aus, dass wenn auch bei den zur Benutzung in Frankreich hergegebenen Lokomotiven eine stärkere Abnutzung anzunehmen sei, doch andererseits die Eigenthums-Verwaltung, welche die Lokomotiven zur Benutzung in Deutschland an andere Verwaltungen hergiebt, durch Minderung ihrer Leistungsfähigkeit für den Transportverkehr in Schaden versetzt werde, während die Verwaltung, welcher die Lokomotiven überlassen werden, durch Erhöhung dieser Leistungsfähigkeit einen erheblichen Vortheil geniesst.

Für den Fall, in welchem Verwaltungen zu Ausführung der von der Staatsbehörde gebotenen Transporte für Kriegszwecke nothgedrungen Betriebsmaterial fremder Bahnen zur Verwendungsstelle transportiren mussten, ohne an den Transporteinnahmen zu participiren, soll die in Abschnitt A No. 2 vorgeschlagene Frachtvergütung von $3^1/_2$ Sgr. pro Achse und Meile berechnet werden. (Schluss folgt.)

[6] Der Herr Vertreter der General-Direktion der Königlich Bayerischen Verkehrs-Anstalten machte insbesondere davon Mittheilung, dass nach den statistischen Ermittelungen seiner Verwaltung, bei welchen, wie nach seiner Ansicht geschehen müsse, von der Meilenzahl, welche die eigenen Wagen auf fremden Bahnen und die Wagen fremder Verwaltungen auf den eigenen Bahnen während der Benutzungszeit durchschnittlich zurückgelegt haben, ausgegangen ist, die vorgeschlagenen 10 Sgr. pro Achse nur eben ausreichen, um der Eigenthumsbahn für die Selbstkosten unter gewöhnlichen Verhältnissen ohne irgend welchen Zuschlag Deckung zu gewähren. Nach der Auffassung seiner Verwaltung empfehle es sich als das Einfachste und Zweckmässigste, die im § 14 des Wagen-Regulativs vereinbarte Verzögerungsgebühr, welche die Gewährung einer angemessenen Zeitmiethe zum Zweck habe, als Vergütung in Vorschlag zu bringen, 15 Sgr. pro Achse oder 1 Thlr. pro Wagen.

[7] Schon die Kommission glaubte davon absehen zu müssen, für Gepäckwagen eine höhere Vergütung, als für gewöhnliche Güterwagen, vorzuschlagen, was auch diejenigen Verwaltungen, welchen die Feststellung einer etwas höheren Vergütung gerechtfertigt erschienen hätte, wegen der geringen Zahl der in Verwendung gekommenen Wagen dieser Art für unbedenklich halten.

[8] Wenn von der vorgeschlagenen Vergütung von $3^1/_2$ Sgr. pro Achse und Meile die konventionsmässige Wagenmiethe im Wege der gewöhnlichen Wagenmieth-Abrechnung der Bahnen untereinander an die Eigenthumsbahnen abgegeben werden, verbleiben den transportirenden Verwaltungen durchschnittlich $2^1/_2$ Sgr. pro Achse und Meile, das ist die Hälfte der gewöhnlichen tarifmässigen Fracht von 5 Sgr. pro Achse und Meile.

Ueber die Gewährung von Darlehen zu Cautionszwecken von Seiten der Lebensversicherungs-Gesellschaft zu Leipzig.*

Von der Lebensversicherungs-Gesellschaft zu Leipzig ist im Jahre 1869 eine Einrichtung ins Leben gerufen worden, welche den Zweck hat, an Beamte, welche bei ihr versichert sind und Cautionen zu bestellen haben, zu diesem Zwecke oder zur Tilgung von Verpflichtungen, welche sie behufs Bestellung ihrer Cautionen früher eingegangen sind, Darlehne zum vollen Betrage des Courswerthes der Caution und zwar bis zur Höhe von vier Fünftel der Versicherungssumme zu gewähren.

* Diese Einrichtung hat namentlich Seitens der Postbeamten, sowie in den Beamtenkreisen einzelner Eisenbahn-Verwaltungen eine sehr ausgedehnte Benutzung gefunden. Wir halten es deshalb, und in Rücksicht darauf, dass die Organisation der neu erworbenen Provinzen die Anstellung zahlreicher Beamten erforderlich machen und hierdurch auch häufig Veranlassung geboten sein wird, von jener Einrichtung Gebrauch zu machen, für wünschenswerth, auf dieselbe hinzuweisen und dabei die obwaltenden Verhältnisse zur allgemeinen Kenntniss zu bringen.

Diese Einrichtung hat sich in der kurzen Zeit ihres Bestehens in jeder Beziehung bewährt. Den Behörden hat sie die Wahl der Beamten, die Beförderung derselben in ihren Leistungen und Fähigkeiten entsprechendere Stellungen erleichtert und Erstere vor Nachtheilen geschützt, welche die in manchen Fällen nachgelassene Herstellung der Caution durch Gehaltsabzüge herbeigeführt haben würde. Ganz besonders nützlich hat sie sich aber für die Beamten selbst erwiesen.

Die Erledigung der eingegangenen Darlehnsgesuche haben dafür vielfache Belege gebracht; wirklich befähigte aber unbemittelte Männer haben Jahre lang in untergeordneten Stellungen verbleiben müssen, weil es ihnen unmöglich war, die für eine bessere Stellung erforderliche Caution zu beschaffen. Andere haben infolge der Aufnahme von Darlehen zu diesem Zwecke bei Privaten unverhältnissmässig hohe Opfer bringen müssen, welche das mit der Stellung verbundene Einkommen zu einem unauskömmlichen machten und ihnen nicht nur die Mittel entzogen, einen Nothpfennig anzusammeln und die Zukunft ihrer Angehörigen sicher zu stellen, sondern die selbst Ursache zu einer Zerrüttung der Vermögensverhältnisse derselben werden können.

Die Gewährung des Darlehns Seiten der Lebensversicherungs-Gesellschaft zu Leipzig trägt dagegen zur Verbesserung der wirthschaftlichen Verhältnisse der Beamten bei, denn es werden ihnen dadurch die Mittel geboten, bessere Stellungen zu erlangen und indem die Versicherung des Lebens zur Bedingung gemacht wird, ist den Beamten gleichzeitig Veranlassung gegeben, ihren Angehörigen eine gesicherte Zukunft oder auch sich selbst durch Abkürzung der Versicherung ein sorgenfreies Alter zu bereiten. Ferner werden die Darlehen durch die vorgeschriebene Amortisation gegen verhältnissmässig geringe, durch Zurechnung von Zinsen und Zinseszinsen vermehrte Abzahlungen in einem kürzeren oder längeren Zeitraum getilgt und die Caution wird freies Eigenthum des betreffenden Beamten.

Diese Darlehen werden nach erfolgter Annahme des Versicherungsantrages, an welchen der Antragende, sofern das Darlehnsgesuch gleichzeitig darin ausgesprochen worden, nur bei Zusage des Darlehns gebunden ist, gegen Ausstellung eines gerichtlich oder notariell ausgestellten Schuldscheins, Uebergabe der sämmtlichen Cautions-Empfangscheine und Hinterlegung der Lebensversicherungs-Police, worüber von der Gesellschaft ein Empfangsbekenntniss ertheilt wird, gewährt. Das Nähere in Betreff dieser Einrichtung ist aus dem dafür festgestellten Regulativ, welches von den Gesellschaftsagenten unentgeltlich verabreicht wird, zu ersehen und es sei hierbei nur noch bemerkt, dass die Caution, soweit sie nicht zur Deckung des Darlehns in Anspruch zu nehmen ist, Eigenthum des cautionspflichtigen Beamten bleibt, mithin demselben ebenso die Zinsen als der Gewinn bei etwaigen Ausloosungen zufliessen, nach erfolgter Amortisation des Darlehns aber von der Lebensversicherungs-Gesellschaft keinerlei weitere Ansprüche an die Caution erhoben werden.

Die Beiträge für das Cautionsdarlehn werden nicht nach dem Nominalbetrage der Caution, sondern nur nach dem wirklichen Betrage des Darlehns berechnet. Zur Bestellung einer Caution von 500 Thlrn. in 4procentigen Papieren ist z. B. beim Course von 84 % ein Darlehn von nur 420 Thlrn. erforderlich.

Dafür sind zu entrichten

1) Amortisationsbeitrag bei 25jähriger Tilgung des Darlehns zu $2_{,31}$ %	Thlr.	9. 21. 1.
2) Gewährleistungsbeitrag zur Deckung etwaiger Verluste 1 %	-	4. 6. —.
3) Unkostenbeitrag 1/2 %	-	2. 3. —.
4) Zinsen zu 5 %	-	21. —. —.
	Thlr.	37. —. 1.
Dagegen bezieht der Darlehns-Empfänger die Zinsen der Caution von 500 Thlr. 4 % mit	-	20. —. —.
es sind von ihm also jährlich baar zu entrichten	Thlr.	17. —. 1.

oder nicht ganz 3 1/2 % des Betrages der Caution, wofür dieselbe nach 25 Jahren sein freies Eigenthum wird. Der Betrag ad 2, welcher zur Deckung etwaiger Verluste an den ausgeliehenen Kapitalien verwendet wird, vermindert sich nach Verhältniss der fortschreitenden Amortisation des Darlehns, wird also durchschnittlich nur zur Hälfte erhoben und der davon verbleibende Ueberschuss nach fünf Jahren überdies als Dividende zurückgewährt.

Ausser vorstehenden Beiträgen ist bei Stellung des Darlehnsgesuches ein Angeld von 1/2 % zu entrichten; ferner haben diejenigen, deren Reserve für die Lebensversicherung zuzüglich des Amortisations- und Gewährleistungsbeitrages noch nicht 10 % des Darlehns beträgt, den fehlenden Betrag als Reserveausgleichung zu hinterlegen, empfangen denselben aber in den nächsten Jahren nach Verhältniss der Zunahme der Reserve durch Anrechnung auf die zu entrichtenden Beiträge zurück. Hiernach ist von denjenigen, welche erst bei Aufnahme des Darlehens sich versichern, im ersten Jahre 7 bis 8 % des Cautionsbetrages zu entrichten, während ältere Mitglieder ausser dem Angeld nur die im obigen Beispiel enthaltenen Beiträge zu leisten haben.

Es sind bis Ende des Jahres 1870 gegen Verpfändung von Dienstcautionen 280 935 Thlr. ausgeliehen worden und darauf zur allmähligen Tilgung derselben 7350 Thlr., ferner zur Deckung der Verluste 3120 Thlr. an Gewährleistungsbeiträgen eingezahlt worden. Die Letzteren haben einen Ueberschuss von 15 bis 20 % ergeben, welcher zunächst als Sicherheitsfonds zurückgestellt und später den Darlehnsempfängern unverkürzt zurückgewährt wird, mithin zur Verminderung der von denselben einzuzahlenden Beiträge dient.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

*** Das von den Deutschen Heeren in Frankreich okkupirt gewesene Gebiet und dessen staffelweise Räumung.** Auf der anliegenden Karte findet sich in genauer Abgrenzung das von unseren Deutschen Heeren in Frankreich okkupirt gewesene Gebiet durch Farbendruck (roth schraffirt) ausgezeichnet. Die Anordnung zur Räumung dieses Gebietes Seitens der Deutschen Truppen [1] nach Maassgabe des Friedensvertrages sind, wie wir bereits in voriger Nummer berichten konnten, nach der Ratifikation der Friedenspräliminarien ohne Verzug getroffen worden und sind jetzt in voller Ausführung begriffen. Es handelte sich gemäss Art. 3. der Friedenspräliminarien zunächst um die Zurückziehung der Deutschen Truppen auf das linke Ufer der Seine (wir haben diese zunächst jetzt in Betracht kommende Demarkationslinie auf der anliegenden Karte durch einen einfachen rothen Strich angedeutet), mithin um die Räumung des Gebietes südlich und westlich von Paris, welches bisher von der II. Armee des Feldmarschalls Prinzen Friedrich Karl besetzt war, sowie um die Zurückziehung der südlichen Cernirungstruppen vor Paris, welche der III. Armee unter dem Feldmarschall Kronprinzen von Preussen angehörten, wogegen die nördlichen Forts von Paris, welche von der Maas-Armee unter dem Kronprinzen von Sachsen besetzt sind, einstweilen und bis zur ersten Zahlung der Kriegscontribution noch in unserer Gewalt bleiben. Da jedoch zur weiteren Besetzung des Gebietes diesseits der Seine überhaupt nur ein verhältnissmässig geringer Theil der bisherigen Feldarmee erforderlich ist, so kann der grössere Theil aller Armeen, insbesondere die Landwehrtruppen, alsbald den Rückmarsch in die Heimath antreten. [2]

[1] Ueber die Anordnungen bezüglich des nächsten Okkupationsstadiums innerhalb des Französisch verbliebenen Gebiets meldet die „Nordd. Allg. Ztg.“: Die bisherige Nordarmee unter General v. Göben behält ihre Stellung im Norden der Seine und werden sich ihr nach dem Süden und Osten hin in den mittleren Provinzen Frankreichs die Maasarmee (Kronprinz von Sachsen) und die 3. Armee (Kronprinz von Preussen) anschliessen. Von dem Einfluss der Aube in die Seine bis zur Cote d'or wird die Armee des Prinzen Friedrich Karl ihre Aufstellung haben. Den linken Flügel der ganzen Aufstellung bildet die bisherige Südarmee unter General v. Manteuffel, doch wird von derselben das 14. Armeekorps, welches wesentlich aus Landwehr besteht, in nächster Zukunft aufgelöst und zur Ergänzung dafür der Südarmee das 5. Armeekorps beigegeben werden. Zwei Armeekorps, das 7. und 12., sind zur Disposition des grossen Hauptquartiers gestellt und sollen hinter dem Centrum der ganzen Aufstellung ihre Position nehmen. Die in diesem Okkupationsstadium gebildete grosse Linie wird sich also von Rouen und den Seinemündungen durch die mittleren Provinzen bis nach Dijon hin ausdehnen.

[2] Bereits seit dem 5. März waren lange Züge von Bagage- und Brückentrains unterwegs nach Deutschland. Zur Räumung des Gebietes südlich der

Die Räumung der zwischen dem rechten Ufer der Seine und der nunmehrigen Ostgrenze Frankreichs gelegenen Departements wird nach Art. 2 der Friedenspräliminarien erst nach der Ratifikation des definitiven Friedensvertrages und nach Zahlung der ersten halben Milliarde Franks der von Frankreich innerhalb 3 Jahren zu zahlenden Contribution von 5 Milliarden Franks erfolgen. —

Nach der Zahlung jener halben Milliarde werden unsere Truppen noch die Departements hinter der von uns mit 1/3 bezeichneten schmalen rothen Linie innebehalten. [3] —

Erst nach Zahlung von 2 Milliarden wird die Deutsche Okkupation (mit höchstens 50 000 Mann) sich hinter die auf unserer Karte mit 2 bezeichnete rothe Linie zurückziehen resp. auf die hinter derselben gelegenen Departements Marne, Ardennes, Haute Marne, Vosges und Meurthe, sowie die Festung Belfort sich beschränken, welche als Pfand für die dann noch rückständigen 3 Milliarden dienen sollen.

Soweit das Französische Gebiet von unsern Truppen besetzt bleibt, üben in demselben die Deutschen Oberkommandos an Stelle der aufgelösten General-Gouvernements neben der höheren Polizei die Mitbeaufsichtigung des Post-, Eisenbahn- und Telegraphenwesens aus.

Die okkupirten Französischen Eisenbahn-Linien, soweit dieselben von unseren Feldeisenbahn-Abtheilungen resp. den Deutschen Eisenbahn-Betriebs-Kommissionen in Verkehr gesetzt wurden, haben wir auf unserer Karte durch schwarze Doppellinien ausgezeichnet.

Soweit diese Bahnlinien am linken Seineufer liegen, sind dieselben selbstverständlich mit der Räumung dieses Gebiets Seitens unserer Truppen in den Betrieb der Französischen Eisenbahnverwaltungen zurückgekehrt.

Elsass-Lothringen und seine Grenzen. Seit langer Zeit zum ersten Male hat Deutschland als staatliche Einheit durch den nunmehr glücklich beendeten Krieg mit Frankreich eine Landerwerbung gemacht. Während in Jahrhunderten das Reichsgebiet nur Verluste erlitt, dann Preussen im früheren Polen und in Schleswig-Holstein Gebiete für Deutschland erwarb, welche theils nie zum Deutschen Reiche gehörten, theils von Fremdherrschaft unterdrückt waren, hat endlich im Jahre 1871 Deutschland einmüthig und mit vereinten Kräften eine Erweiterung resp. Wiederherstellung seiner Grenzen erstritten, welche unser gesammtes Volk mit einem Hochgefühl durchdringt, wie nie zuvor.

Der Gedanke, dass Elsass-Lothringen für das einige Deutschland erstritten sei, soll nun darin auch seinen lebendigen Ausdruck erhalten, dass das neue Besitzthum Deutschlands ein Reichsland werden, unmittelbar unter die Reichsgewalt gestellt werden soll, als ein Unterpfand der dauernden Einigkeit und Einheit des Deutschen Volkes.

Die neue Reichsgrenze gegen Frankreich beschreibt Professor Dr. Kiepert in einem an die Nat.-Zeitung gerichteten Schreiben folgendermaassen:

Wie vorauszusehen war, entspricht die neue Grenze im Grossen und Ganzen dem durch die Verfügungen vom September und November vorigen Jahres konstituirten Umfang des seitherigen Generalgouvernements Elsass-Deutsch-Lothringen, mit den durch die Rücksicht auf einen natürlichen und einfacheren Verlauf der Grenze bedingten Abweichungen: letztere im Detail zu verfolgen, ist nur mit Hülfe der speziellsten, auch die Grenzen der einzelnen Gemeindefluren enthaltenden Französischen Generalstabskarten möglich; wir glauben mithin zahlreichen Wissbegierigen, die bereits im Besitz einer Karte der neuen Provinz sind, einen Gefallen zu erweisen, wenn wir ihnen die Mühe erleichtern und die Linie, so weit sie bereits feststeht, so bezeichnen, dass jeder sie danach ohne Schwierigkeit in die vorhandenen Karten eintragen kann, wozu sich am besten die von mir herausgegebene statistische Karte von Elsass-Lothringen in einem Blatte (Berlin bei D. Reimer, 10 Sgr) eignet, von der übrigens am heutigen Tage bereits Exemplare mit der durch Kolorit nachgetragenen neuen Grenze ausgegeben werden.

Die einzige Stelle, wo die neue Grenze über die bisherige des Gouvernements, zugleich die Westgrenze des Metzer Arrondissements, in dasjenige von Briey übergreift und damit nicht nur einen an der Orne abwärts bis ins Moselthal herabreichenden unbequemen Zipfel des letztern abschneidet, sondern auch eines der entscheidenden Schlachtfelder vom 18. August mit, liegt nordwestlich von Metz, wo an der von Metz nach Briey führenden Strasse, halbwegs zwischen St. Privat und Auboué das schlachtberühmt gewordene Dorf St. Marie aux Chênes den westlichsten Punkt Deutschen Gebiets bezeichnet; eine Linie, einem Punkte dicht südlich von Auboué, nordostwärts parallel der Orne auf Moyeuvre, südwärts auf die Ecke der bisherigen Grenze, wo sie von der im Bau begriffenen Metz-Verduner Eisenbahn durchschnitten wird, gezogen, umgrenzt den nunmehr zu Deutsch-Lothringen geschlagenen Theil des Arrondissements Briey, von ca. 1 Quadrat-Meile Flächen-Inhalt.

Alle übrigen Veränderungen der bisherigen seit dem 15. December in Kraft getretenen Abgrenzungen geben kleine für uns überflüssige oder unbequeme Grenzstreifen an Frankreich zurück. So zunächst den südwestlich von Metz weit ausspringenden Theil des Kantons Gorze (ca. 1½ Q.-M.), der durch eine von zwischen Mars la Tour und Vionville, aber näher dem letzteren, auf die Grenzecke südlich von Gorze gezogene ziemlich gerade Linie abgetrennt wird: maassgebend für die Deutschen Ansprüche ist hier gegen Westen Vionville als äusserster Punkt des grossen Schlachtfeldes (bis Mars-la-Tour selbst, welches Französisch bleibt, dehnte sich dasselbe nicht aus, wenn auch der Name durch den Sitz des Hauptquartiers daselbst an den denkwürdigen Tagen fast bekannter geworden ist, als die der kleinen, auf dem Kampfesplatze selbst liegenden Ortschaften) gegen Südwesten aber das Thal von Gorze als Ausgangspunkt der die Stadt Metz mit Trinkwasser versehenden Leitungen. — Die zweite Aenderung rückt die neue Grenze gegen die bisherige, welche mit derjenigen der Arrondissements von Nancy und Château-Salins identisch war und auf der beide Städte verbindenden Chaussee bis auf 2 Meilen der Lothringischen Hauptstadt sich näherte, von derselben um fast eine Meile weiter zurück, sie verläuft nun von der Mündung des Flüsschens Moncel in die Seille (wo das in dem officiellen Dokument genannte Dorf Pettoncourt liegt), auf dem das Seillethal südlich begleitenden Höhenrücken ziemlich gerade, indem sie Vic, Xanrey, Lezey, Lay nördlich auf Deutscher, Moncel und Avracourt südlich auf Französischer Seite lässt und macht eine südliche Biegung zwischen Xurés (Franz.) und la Garde (Deutsch), wo sie sich der bisherigen Grenze wieder anschliesst. Weiter östlich verlässt sie diese wieder an der bei Haye und Ibigny, nordwestlich von Blamont gegen Norden vorspringenden Ecke und geht im Bogen zwischen Bertrambois und Niederhof durch, dann südöstlich zwischen Burg, Türkstein und Chatillon und auf dem die Wasserscheide zwischen Vezouse und Saar bildenden Gebirgskamm bis zum Donnenberg (Donon). Im Ganzen wird durch diese Rektifikationen der bisherige Umfang des neugebildeten unter Deutscher Verwaltung stehenden Moseldepartements (unter Anrechnung obiger neu hinzugelegten einen Quadratmeile) um etwa 4 Deutsche Quadratmeilen mit höchstens 12 000 Einwohnern verringert.

Vom Donnenberg bis zum Welschen Belchen (Ballon d'Alsace) bleibt die seitherige fast durchaus von den hohen Gebirgskämmen des Wasgenwaldes und der an der einzigen offenen Zwischenstelle bei den Quellen der Breusch durch die Verfügungen vom November vorigen Jahres erfolgten Vorschiebung auch überall durch die Wasserscheide zwischen Oberrhein und Moselgebiet gebildete Grenze unverändert. In der offenen Gegend zwischen dem Südende des Wasgenwaldes und den die Schweizergrenze begleitenden Vorhöhen des Jura ist erst an einer Stelle die neue Grenze bestimmt zu ziehen: von dem Punkt, wo der Rhone-Rhein-Kanal und das ihn begleitende Flüsschen St. Nicolas aus dem bisherigen Oberrhein-Departement in das des Doubs tritt (südlich von Bourogne oder Böll und Froidefontaine oder Kaltenbrunn) östlich zum Durchschnittspunkt des Baches von Brebotte und der von Delle nach Damerkirch führenden Chaussee und von da südlich zwischen Delle und Faverach hindurch zur Schweizer Grenze; die zwischen dem Departement Doubs und dem Schweizer Gebiet südlich vorspringende Ecke von ca. 1 Quadr.-Meile mit den Grafschaften St. Dizier, Beaucourt, Granweiler, Delle und der dies Städtchen mit Montbeliard verbindenden Vicinal-Eisenbahn, bewohnt von etwa 6000 meist gewerbfleissigen (in dem über 2000 Seelen zählenden Orte Beaucourt namentlich Uhrenfabrikation betreibenden Einwohner bleibt demnach bei Frankreich. Wie gross aber der demselben zugestandene Rayon um Belfort ausfallen wird, lässt sich jetzt noch kaum in Berechnung ziehen: zwei Quadrat-Meilen dürfte als Minimum angenommen werden, eventuell aber das an Frankreich zu überlassende Gebiet noch das obere Thal der Savoureuse mit Giromagny und der darüber nördlich an die obere Mosel, also nach Französisch Lothringen führenden Hauptstrasse, also wohl noch weitere 1½ Quadr.-Meilen umfassen. Somit würden im Ganzen von dem seit December v. J. 277 Q.-M. betragenden Flächeninhalt des Gouvernements Elsass-Deutsch-Lothringen wenigstens 7, höchstens 9 Q.-M. abzurechnen sein, der neuen Provinz also in runder Zahl 270 Q.-M. zukommen, mit einer Seelenzahl, die bei dem letzten dort stattgefundenen Census im Jahre 1866 etwas über 1 600 000 betrug und sich, bei der in diesen überwiegend Deutschen Landschaften gegenüber dem übrigen Frankreich sehr viel günstigeren Volksvermehrung, gegenwärtig wohl auf nahe an 1 700 000 belaufen möchte. Nicht nur über diese allgemeine Ziffer, sondern auch über das numerische Verhältniss der beiden Nationalitäten wird hoffentlich die auch für ganz Deutschland auf den 1. December d. J. verschobene allgemeine Volkszählung Gewissheit geben.

* **Die Eisenbahnen im Elsass und Deutsch-Lothringen.** Auf dem an Deutschland abgetretenen Gebiet von Elsass-Deutsch-Lothringen, welches auf unserer Karte roth umgrenzt ist, liegen folgende bis jetzt der Französischen Ostbahn-Gesellschaft gehörigen resp. von derselben bisher verwalteten Eisenbahnlinien:

1)	Forbach-Metz	70 Kil.
2)	Saargemünd-Preuss. Grenze	1 „
3)	Metz-Thionville-Luxemburg. Grenze	46 „ [1]
4)	Thionville-Hayange (Französ. Grenze gegen Sedan)	8 „
5)	Metz-Französ. Grenze gegen Pont à Mousson	4 „
6)	Bening-Niederbronn-Hagenau	106 „ [2]
7)	Bayer. Grenze-Weissenburg-Vendenheim	57 „
8)	Strassburg-Badische Rhein-Grenze	8 „
9)	Strassburg-Avricourt	93 „
10)	Zweigb. Avricourt-Dieuze	22 „
11)	Avricourt-Cirey (Lokalbahn)	18 „
12)	Strassburg-Molsheim-Mutzig und	19 „ [3]
13)	Molsheim-Wasselonne u. Molsheim-Barr (Lokalbahnen)	30 „
14)	Strassburg-Mühlhausen-Basel resp. Schweiz. Grenze	138 „ [4]

Seine werden die Eisenbahnen von Le Mans und Orléans benutzt. Am 5. März war andererseits auch bereits eine Abtheilung Französischer Truppen mit der Eisenbahn nach Paris durch Versailles passirt.

[3] Noch bis zu Ablauf des Jahres 1871 soll mindestens 1 Milliarde gezahlt werden, ohne dass jedoch hiernach eine weitere Räumung Franz. Gebiets vertragsmässig einzutreten hat.

[1] Forbach-Französ. Grenze 4 Kil. steht bereits in Betrieb des Preuss. Staats.

[2] Von Bening nach Thionville ist die 10 Kil. lange Strecke bis Carling bereits für den Güterverkehr eröffnet, die weiter in Bau begriffene Strecke bis Thionville ist 57 Kil. lang.

[3] Nicht berechnet sind hierbei 4 Kil., welche in die Linie Strassburg-Basel fallen.

[4] Von da bis Basel sind es noch 4 Kilom.

15) Zweigb. Schletstadt-St. Marie aux Mines . . . . 21 Kil.
16) Mühlhausen resp. Lutterbach[5]-Thann-Wesserling . 27 „
17) Cernay-Sentheim 14 Kil. u. Bollweiler-Guebwiller 6 Kil. 20 „
18) Mühlhausen-Dammerkirch . . . . 26 „
19) Colmar-Münster (Localbahn) . . . . 19 „
In Summa 733 Kil. = 97,7 neue Deutsche Meilen.

Der jetzt beendete Deutsch-Französische Krieg von 1870—71 bietet in seinem siebenmonatlichen Verlaufe ein reiches militärisch- wie Eisenbahn-statistisches Interesse, bezüglich dessen wir folgende wesentlichere Momente nach dem Pr. St.-Anz. hervorheben.

Der Krieg wurde am 19 Juli 1870 von Paris aus erklärt, am 28. Januar 1871 durch die Kapitulation von Paris auf den meisten seiner Schauplätze, am 16. Februar auch für das letzte der Kriegstheater beendet; er hat somit eine Dauer von im Ganzen 210 Tagen gehabt.

In den ersten Tagen dieses Zeitraumes, nämlich bis zum 26. Juli, wurde die Mobilmachung der gesammten Norddeutschen Armeen, in derselben Zeit auch die der Truppen der Süddeutschen Staaten bewirkt, während der strategische Aufmarsch der gesammten Deutschen Heere in der Linie Trier-Landau in etwa 13 Tagen stattfand. Bei der Stärke dieser Armee von 5—600000 Mann fand demnach zur Effektuirung dieser Aufstellung auf den verschiedenen Deutschen Bahnen eine tägliche Beförderung von durchschnittlich 42000 Mann statt; diese Truppenzahl vertheilt sich auf 5 Hauptbahnen, von denen jedoch nur drei als in erster Linie in Anspruch genommen betrachtet werden können. Um diese ungeheuren militärischen, wie Eisenbahn-Leistungen ihrer wahren Bedeutung nach beurtheilen zu können, muss man ferner der enormen Transporte an Pferden, Geschützen, Munition und Fahrzeugen gedenken, welche gleichzeitig zur Beförderung gelangten, so wie des Umstandes, dass bis vor Jahresfrist ein Bataillon, eine Escadron oder eine Batterie als die reglementsmässige Belastung eines Eisenbahnzuges erachtet wurden, und endlich, dass vier Preussische Armee-Corps von ihren Standquartieren bis zur Französischen Grenze auf 80—120 Meilen herangeführt und während dieser mehrtägigen Eisenbahnfahrt Mann und Ross verpflegt werden mussten.

In Folge dieser wahrhaft wunderbaren Schnelligkeit der Mobilmachung wie der Aufstellung der Armeen, in welchen Beziehungen zwei der Hauptbedingungen der errungenen Erfolge erkannt werden müssen, sowie der vom 28. Januar 1871 ab in Versailles geführten Unterhandlungen, sind von der oben berechneten 210tägigen Dauer des Krieges rund 30 Tage in Abzug zu bringen, so dass für die grossartigen Erfolge ein Zeitraum von 180 Tagen zur Verrechnung kommt.

In diesen 180 Tagen haben die Deutschen Heere 156 mehr oder minder bedeutende Gefechte bestanden, 17 grössere Schlachten geschlagen, 26 feste Plätze genommen, 11650 Officiere, 363000 Mann Gefangene gemacht, über 6700 Geschütze und 120 Adler oder Fahnen erbeutet.

⊙ **Die Bayerischen Sanitätszüge.** Gleich bei Beginn des Krieges wurde durch die Eisenbahn-Central-Kommission derjenigen Militärbehörde, welcher die Organisirung und Direktion der Sanitätszüge oblag, die Einrichtung solcher Züge unter Zuziehung von Vertretern der Eisenbahnverwaltung und des Centralhilfsvereins in sorgfältige Berathung genommen. Die ersten Krankenzüge wurden hiernach eingerichtet und der Beurtheilung ärztlicher Autoritäten unterstellt, nach welcher noch einige Ergänzungen gemacht wurden. Bei den ersten Fahrten ergaben sich die Einrichtungen als ungenügend und der Verbesserung bedürftig. Die zurückkehrenden Aerzte und Officiere brachten das Ergebniss ihrer Erfahrungen und Beobachtungen mit und machten ihre Vorschläge zur Verbesserung der Einrichtungen. Im allseitigen Zusammenwirken wurden die Aenderungen durchgeführt, welche den leidenden Soldaten den beschwerlichen Transport in die Heimath zu erleichtern für geeignet befunden wurden. Kein Sanitätszug ging ab, ohne dass die eine oder andere wesentliche Verbesserung getroffen worden wäre und jetzt sind diese Züge so eingerichtet und ausgerüstet, dass sie allen billigen Anforderungen genügen.

Ein Bayerischer Sanitätszug besteht aus 23 Wagen, von denen 3 zur Aufnahme der mitzuführenden Vorräthe aller Art bestimmt sind, die übrigen sind heizbar, zum Durchgehen eingerichtet und so ausgestattet, dass jedes Bedürfniss der Leidenden im Zuge selbst befriedigt werden kann, ohne denselben verlassen zu müssen. Drei achträdrige Personenwagen, von einer fremden Verwaltung eigens zu diesem Zweck in Miethe genommen, sind für Leichtverwundete und Kranke bestimmt und enthalten 122 Sitzplätze und 8 Betten. Ein weiterer Wagen enthält wieder eine Anzahl Betten, welche mit denen in den Personenwagen den Zweck haben, durch abwechselnde Benutzung die Erholung von der Beschwerlichkeit langen Sitzens zu gewähren. Da sie breit genug sind, um je 2 Mann zu fassen, so ist die Möglichkeit gegeben, dass jeder Leichtverwundete oder Kranke 5—6 Stunden des Tags liegen kann. Zum Schutze gegen die Kälte von unten dienen Strohmatten und ausserdem können die Füsse auf ein angebrachtes Querholz unter den Sitzen gestützt werden und brauchen den Boden nicht zu berühren. An diese Wagen reihen sich ein zum Abort eingerichteter geheizter Wagen mit 7 Sitzen; der Wagen für den Zugskommandanten und Materialverwalter, in welchem sich auch die Verbandrequisiten und sonstigen zum augenblicklichen Gebrauche nothwendigen Gegenstände befinden; der Küchenwagen mit 2 Kochheerden, welche die gesammte Verpflegung ermöglichen und die Benutzung von Verpflegsstationen, welche besonders in Frankreich die Lebensmittel unzureichend zu beschaffen vermochten, entbehrlich machten; ein Personenwagen Amerikanischer Art mit 4 Betten, Tisch etc. für die Aerzte und endlich 12 Wagen derselben Art mit je 5 Betten. Die Betten ruhen auf Federn, um die Erschütterung zu vermindern und sind mit guten Matratzen, Polstern und Decken bestens ausgestattet. Jedem Zug ist ein eigener Bediensteter beigegeben, der für Beheizung und Beleuchtung der Wagen zu sorgen hat. — Diese Einrichtung der Bayerischen Sanitätszüge mag den Beweis liefern, dass diesem wichtigen Gegenstand ebenfalls die sorgfältigste Aufmerksamkeit zugewendet worden ist. Die Beheizung der Wagen war mit Eintritt der kälteren Jahreszeit ins Leben getreten. Die Sanitätszüge werden stets mit Extrazügen nach der für Militärzüge festgesetzten Fahrordnung befördert. Die Zeit der Beförderung ist bedingt durch die von Strassburg ab von der Linienkommission in Epernay festgesetzte Abfahrtszeit.

[5] Mühlhausen-Lutterbach, 6 Kilom., sind gemeinschaftlich mit der Linie Strassburg-Basel und bei dieser berechnet.

Norddeutsche Briefe.

(Vom Berliner Eisenbahn-Aktienmarkte. Verkehrsstockungen. Berlin-Dresdner Eisenbahnprojekt. Magdeburg-Lausitzer Eisenbahnprojekt. Rheinische E. Hannover-Altenbekener E. Ruhrthalbahn. Thorn-Insterburger E. Verbindungsstrecke der Rechte-Oder-Uferbahn mit der Niederschles.-Märkischen E. in Breslau. Breslau-Prager Gütertarif.)

** Berlin, 12. März. Auf den Koursaufschwung, welchen unsere Eisenbahnaktien mit dem Beginn des März genommen, sind naturgemäss in der vergangenen Woche Gewinnrealisirungen gefolgt, denen namentlich die schweren Aktien manche Koursreduktionen zuzuschreiben haben. Meist blieben letztere in sehr engen Grenzen, nur Potsdamer, deren Koursbewegung am schnellsten aufwärts gegangen war, schliessen die letzte Woche 4—5 Proc. niedriger, als sie dieselbe eröffnet hatten. Auch Köln-Mindener und Rheinische mussten von dem Koursgewinn der vorhergegangenen Woche Einiges aufgeben. Einer namhaften Koursbesserung hatten sich Schlesische Devisen zu erfreuen. Sie waren bis dahin wenig beachtet worden, die Börse holte jetzt, wo die Oesterreichischen Bahnen sich auf starke Getreideexporte rüsten, das Versäumte nach. Endlich gingen auch Nordhausen-Erfurt und Hannover-Altenbeken in Stammaktien und Prioritäts-Aktien wesentlich höher; die andern leichten Aktien, Halle-Sorau, Märkisch-Posen, Ostpreuss. Südbahn, setzten die rückgängige Bewegung, in der sie seit längerer Zeit begriffen sind, fort. Für Hannover-Altenbeken sind seit längerer Zeit Kaufordres an der Börse, die augenscheinlich mit Bestrebungen zusammenhängen, welche auf die Umgestaltung des Verwaltungsraths gerichtet sind. In Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen hatte zu Anfange dieser Woche das Geschäft noch den Umfang, den es in letzter Zeit erreicht. Mit den letzten Tagen der Woche schränkte sich die Nachfrage ein. Die Kourse behaupteten jedoch die frühere Höhe ungeschmälert, obgleich die Einführung von 6 Millionen der neuen Berlin-Hamburger (Wittenberge-Lüneburg) und der V. Thüringer 4½proc. Priorität, abgesehen von der geschehenen Einführung anderer dem Norddeutschen Eisenbahnmarkt fremder Werthe, eine erhebliche Konkurrenz bereitet. Die neuen Berlin-Hamburger sowohl als auch die Thüringer fanden die willigste Aufnahme. Der niedrige Diskontosatz (3—⅞%) der Börse verspricht, unsern Eisenbahnprioritäten für die nächste Zeit den Zufluss des Privatkapitals zu erhalten.

Ausserhalb der Börse war im Eisenbahnwesen diese Woche eine der stillsten. Es sind kaum beachtenswerthe Vorgänge zu berichten. Der bedeutsamste ist die abermals bevorstehende Stockung des Privatverkehrs in Folge der Truppenbeförderung aus Frankreich und der Rückbeförderung der Französischen Kriegsgefangenen. Auf einzelnen Bahnen — nicht jedoch in der von einigen Zeitungen behaupteten Ausdehnung — werden bis gegen Ende des Monats Güter zum Theil gar nicht, zum Theil nur auf gewisse Kategorien beschränkt zur Beförderung angenommen werden. Ganz eingestellt ist, so viel wir lesen können, der Güterverkehr zunächst nur auf der Saarbrücker und Rhein-Nahebahn. Aber auch auf diesen Linien sind Wagenladungen von Kohlen, Koaks, Roheisen, Erzen, Salz, Mehl, Kartoffeln, Saatfrüchten, sowie Pressheu, Erbsen, Bohnen und Wicken zu Futterzwecken von der Suspension ausgenommen. Andererseits finden wir veröffentlicht, dass der Verkehr von Rheine aus nach der Magdeburg-Halberstädter Bahn und weiter nach Berlin, nach der Ostbahn, Schlesien, Pommern, Posen und Russland gänzlich frei ist.

Die bereits gerüchtweise gemachte Meldung, dass für die direkte Berlin-Dresdner Bahn die Vornahme der Vorarbeiten genehmigt sind, darf jetzt als bestätigt angesehen werden. Die neue Linie soll von Berlin über Zossen, Baruth, Dahme, Dobrilugk, Elsterwerde, Grossenhain, Moritzburg nach Dresden geführt werden. Dass das Grundkapital vorläufig auf 11 Millionen Thaler geschätzt wird, glaube ich bereits gemeldet zu haben.

Für das Projekt der Magdeburg-Lausitzer Bahn ist abermals die Theilnahme des Londoner Kapitalmarkts angeregt worden. In Englischen Blättern fand sich wenigstens zu Anfange der vergangenen Woche der Wiederabdruck des schon im Frühjahr 1870 dort veröffentlichten Prospekts, Inhalts dessen von dem auf 1 200 000 Pfd. Sterling geschätzten Anlagekapital 750000 Pfd. Sterling zur Subscription offerirt werden. Ueber das Resultat dieser Offerte ist noch Nichts bekannt geworden.

Einer Nachricht aus Dortmund zufolge soll der Rheinischen Eisenbahngesellschaft die Weiterführung der Linie Osterath-Wattenscheid nach Dortmund und Bochum jetzt definitiv zugesichert sein.

Der Verwaltungsrath der Hannover-Altenbekener Eisenbahn hat für die Fertigstellung der Strecke von Hameln bis Altenbeken, die nach der Konzession im November d. J. erfolgen müsste, eine Verlängerung der Frist um 6 Monate nachgesucht. Dagegen soll bis zum Oktober d. J. die Strecke von Hannover bis Hameln und die Zweigbahn nach dem Deister vollendet und die Strecke Hildesheim-Vienenburg der von derselben Gesellschaft projektirten Bahn Löhne-Hildesheim-Vienenburg noch im Laufe dieses Sommers in Angriff genommen werden.

Der Tunnelbau bei Kettwig auf der unteren Ruhrthalbahn wird gegenwärtig seiner Vollendung zugeführt. Man hofft, die Bahn bis zum September zu vollenden.

Die Erdarbeiten zu der Thorn-Insterburger Bahn wurden am 7. auch bei Deutsch-Eylau begonnen.

In Breslau hat am 10. die Eröffnung der Verbindungsstrecke der Rechte-Oder-Ufer-Bahn mit der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, welche sich bei Mochbern vereinigen, stattgefunden. Die Eröffnung hatte bis zur Eröffnung der neuen Verbindungsbahn der Oberschlesischen hinausgeschoben werden müssen.

Der direkte Breslau-Prager Gütertarif, der bereits am 1. d. M. ins Leben treten sollte, dürfte mit dem 15. ins Leben treten. Der in der Konferenz der betheiligten Bahnverwaltungen am 10. Januar vereinbarte Verbandtarif erstreckt sich auf die Oesterr. Staatsbahnen, die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn, die Niederschles.-Märkische (Gebirgs-) Bahn, die Breslau-Schweidnitz-Freiburger E., auf die Stationen Posen, Lissa, Rawicz der Oberschlesischen und die Stationen Pilsen und Fürth der Böhmischen Westbahn.

* **Frankfurt-Hanauer Eisenbahn.** Auf der Tagesordnung der am 9. d. M. stattgefundenen ausserordentlichen Generalversammlung stand als einziger Gegenstand die Beschaffung der Geldmittel für die Erbauung einer direkten Verbindung zwischen dem dermaligen Bahnhof in Frankfurt und der Hessischen Ludwigsbahn. Zur Versammlung angemeldet waren 8592 Aktien mit 859 Stimmen; erschienen waren 444 Stimmen. Nach Verlesung der mit den Behörden über diese Angelegenheit gepflogenen Unterhandlungen wurde nachstehender Antrag des Verwaltungsraths zur Diskussion gestellt: „Dem Verwaltungsrath die Ermächtigung zu ertheilen, die nöthigen Summen für die Erbauung einer direkten Verbindung zwischen dem dermaligen Bahnhof der Frankfurt-Hanauer Bahn in Frankfurt und der der Hessischen Ludwigsbahn bereits früher concessionirten Trace in der Nähe des Riedhofes, sowie für die Erbauung eines neuen Personenbahnhofes in Frankfurt auf dem Fischerfelde durch Ausgabe von Aktien und Prioritäten oder von Aktien oder Prioritäten aufzubringen und hierzu, sowie zu dem Bau selbst, die Ermächtigung der vorgesetzten Behörden einzuholen." Es erhob sich dagegen kein Widerspruch und es wurde derselbe mit 443 Stimmen zum Beschluss erhoben. Nach Verlesung des Protokolls wurde hierauf die Versammlung geschlossen. Bemerken wollen wir noch, dass nach Ansicht des Verwaltungsraths die Kosten für die auszuführenden Neubauten und Veränderungen die Summe von 2 500 000 fl. nicht übersteigen werden.

* **Hanau-Offenbach.** Der Bau der Hanau-Offenbacher-Bahn soll nach nunmehr erfolgter Genehmigung des Landtags rasch in Angriff genommen werden und sollen über die Verwendung der im festgesetzten Baukapital enthaltenen Summe von 125 600 Thalern für Betriebsmittel Seitens der Kgl. Eisenbahn-Direktion in Kassel dem Kgl. Handelsministerium alsbald Vorschläge gemacht werden. Welche Betriebsmittel beschaft werden sollen, steht zur Zeit noch nicht fest.

Für eine der Bebra-Hanauer Bahn vor Kurzem aus dem genehmigten Anlehen zugewiesene Summe von 150 000 Thalern werden 6 dreifach gekuppelte Güterzugmaschinen und 53 offene Güterwagen beschafft.

* **Meiningen-Fulda.** Diese Bahnlinie wird durch den Ober-Ingenieur der Werrabahn, Herrn Baurath Büchner, zwar projektirt und generell veranschlagt, ist jedoch noch nicht in Bauangriff genommen worden, indem die Werra-Eisenbahn-Gesellschaft, so wichtig auch für ihre Interessen die Ausführung jener Bahn sich darstellt, doch finanziell sich nicht in der Lage befindet, die Ausführung des Baues selbst zu übernehmen. Da jedoch die projektirte Bahnlinie, als Fortsetzung der Frankfurt-Hanau-Fuldaer Bahn, der Oberhessischen Bahn von Giessen nach Fulda und der Bergisch-Märkischen Bahn einen sehr bedeutenden Durchgangsverkehr vermitteln würde, so haben sich bereits mehrere Unternehmer um die Konzession zum Bau und Betrieb jener Bahnlinie beworben, mit welchen die Verhandlungen noch schweben.

Die projektirte Bahnlinie Meinigen-Fulda ist $10_{,427}$ Meilen lang, wovon $2_{,337}$ Meilen im Herzogthum Sachsen-Meiningen, $2_{,709}$ Meilen im Grossherzogthum Sachsen-Weimar und $5_{,381}$ Meilen im Königreiche Preussen zu liegen kommen. Die höchste Steigung würde 1 : 100 sein und der kleinste Radius der Krümmungen 100°, welches Ergebniss die Anlegung von 4 Tunnels bedingt von 130, 480, 110 und 60 laufende Ruthen Länge.

Nach dem aufgestellten generellen Kostenanschlage soll die Bahn mit einem zweigeleisigen Unterbau und einem eingeleisigen Oberbau 7 147 818 Thlr. kosten, in welchem Anschlage 60 000 Thlr. für Betriebsmittel pro Meile, 20 000 Thlr. für specielle Vorarbeiten und Leitung des Baues pro Meile und fünfprocentige Verzinsung des Baukapitals während dreijähriger Bauzeit enthalten sind.

Sobald der Bau der Bahn gesichert sein wird, werden wir in der Lage sein, weitere und ausführlichere Mittheilung zu bringen.

* **Hannoversche Eisenbahn.** Die Verwaltung baut zufolge Gesetz vom 17. Februar 1868 als Fortsetzung der Strecke Herzberg-Osterode von Osterode bis zur Preuss.-Braunschweigischen Landesgrenze bei Badenhausen, Richtung auf Seesen, in einer Länge von $0_{,43}$ Hann. Meilen = $3_{,19}$ Kilom.

Der Unterbau wird für 2 Geleise hergestellt und ist das Terrain erworben. Das Baukapital beträgt 448 181 Thlr. pro Meile.

Mit dem Bau wurde im September 1869 begonnen und wird derselbe im Frühjahr 1871 vollendet werden.

Die Bahn vermittelt als Verbindungsstück zwischen der Hannoverschen Staatsbahn und den Braunschweigischen Eisenbahnen den durchgehenden Verkehr zwischen Thüringen und den Braunschweigischen Bahnen.

* **Oberschlesische Eisenbahn-Bauten.** Ueber den Stand der von der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft zu erbauenden Eisenbahnen erhalten wir von der Kgl. Direction zu Breslau folgende Mittheilung:

I. Breslau-Mittelwalde-Landesgrenze und Kosel-Neisse resp. Frankenstein und Leobschütz. Bezüglich des Baufortschritts wird im Anhange an die Mittheilungen im Jahrg. 1870 No. 45 S. 757 bemerkt, dass Schnee und Frost den Bau der ersten Bau-Abtheilung hinderten. Der Bauangriff der Bahnstrecke Strehlen-Münsterberg erfolgt im Frühjahr, so auch der der Strecke Münsterberg-Kamenz-Wartha, sobald das technische Personal aus dem Kriege zurückgekehrt sein wird.

Eine Erweiterung des Bahnnetzes wird durch die in Aussicht genommene Herstellung der $2^1/_2$ Meilen langen Bahnstrecke Leobschütz-Jägerndorf zum Anschluss an das Bahnnetz der Mährisch-Schlesischen Centralbahn eintreten.

II. Die Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn, concessionirt unterm 4. September 1868, ist $24_{,706}$ Meilen = $186_{,098}$ Kilometer lang, und zwar die Linie Posen-Thorn $18_{,750}$ Ml. = $141_{,234}$ Kilom. und die Zweigbahn Inowraclaw-Bromberg $5_{,956}$ Ml. = $44_{,864}$ Kilom.

Der Unterbau wird eingeleisig hergestellt, das Terrain aber für zwei Geleise erworben und ist dessen Acquisition grösstentheils erfolgt.

Das Baukapital beträgt 13 000 000 Thaler, also pro Meile 526 200 Thaler.

Begonnen wurde der Bau im Oktober 1868 und wird in 1872 voraussichtlich fertig gestellt werden.

Die Bahn hat für den durchgehenden Verkehr zunächst in sofern Bedeutung, als sie eine neue direkte Verbindung von Breslau über Posen, Gnesen, Inowraclaw, Bromberg nach Danzig einerseits und Thorn-Insterburg andererseits herstellen hilft. Sodann stellt sie als Glied der Linie von Insterburg über Thorn, Inowraclaw, Posen nach Guben, Halle die kürzeste Verbindung zwischen der Provinz Preussen und Mittel-Deutschland dar.

Bedeutung des Lokalverkehrs: Transport von Kohlen und Kalk aus Schlesien nach der Provinz Posen und von Getreide von dort nach den Seehäfen und Sachsen.

Die wichtigsten Stationsorte der Linie Posen-Thorn und deren Entfernungen ab Posen sind: Posen, Gnesen $6_{,684}$ M, Inowraclaw $7_{,470}$ M., Thorn $4_{,596}$ M., zusammen $18_{,750}$ M.

Besondere technische Schwierigkeiten macht die Durchführung durch die Festung Posen und die Durchschüttung des Netze-See's zwischen Mogilno und Inowraclaw.

Bauleitender Techniker ist Regierungs- u. Baurath Dieckhoff.

Seit der in No. 45 S. 757 vor. Jahrg. abgedruckten Mittheilung vom 26. Oktober pr. ist der Anschluss der Zweigbahn Inowraclaw-Bromberg an den Bahnhof Inowraclaw hergestellt. Im Uebrigen mussten die Arbeiten bei Eintritt des strengen Frostes schon Anfangs December pr. überall eingestellt werden.

III. Gleiwitz-Beuthen-Schoppinitz (siehe No. 45 S. 758 vor. Jahrg.). Mit dem Bau wurde fortgefahren, soweit die Witterung und der Arbeitermangel dies gestatteten.

In Aussicht genommen ist die Herstellung einer Bahn von Gleiwitz über Guido-Grube nach Morgenroth.

* **Hohenstadt-Zöptauer Eisenbahn.** Dieselbe führt von Hohenstadt über Mähr.-Schönberg nach Zöptau und wird von den

Koncessionären Gebrüder Klein (Konzession vom 6. December 1869) in Regie eingeleisig ausgeführt, auch das Terrain nur für 1 Geleise erworben. Die Länge der Bahn beträgt 3,2 Meilen = 24,3 Kilom., das Baukapital 340 000 Thlr. pro Meile, 1 088 000 für die ganze Bahnanlage.

Baubeginn 6. März 1870, wahrscheinlicher Vollendungstermin August 1871.

Die Grunderwerbung erfolgte zwar ohne besondere Umstände, jedoch sind die Einheitspreise pr. Niederösterr. Quadratklafter bis 2 und 6 Fl. Oesterr. Währg., d. h. bis zu 1,4 und 4 Thlr. enorm hoch gefordert worden.

Die Bahn endet vorläufig in Zöptau und ist erst in Folge der dem Landtage vorgelegten Umlegung des „rothen Berges" ein lebhafter Transitverkehr mit Oesterreichisch-Schlesien zu erwarten.

Lokalverkehr sehr wichtig, da grosse Leinen- und grosse Eisenindustrie getrieben wird und die Zufuhr von Kohlen, Erzen, sowie die Abfuhr der Erzeugnisse dieser Industrien gegenwärtig per Achse sehr lebhaft ist.

Angabe der wichtigsten Stationsorte und deren Entfernungen: von Hohenstadt a) Zwischenstation Heilendorf (für das Marchthal) 0,8 M.; b) Mährisch-Schönberg (grosse Industrie in Leinenwaare) 2,0 M.; c) Petersdorf (für das Thessthal mit Leinen-, Glas-Industrie und Hölzern) 2,5 M.; d) Zöptau (grosse Eisenfabriken) 3,2 M.

Von der Station Petersdorf geht die Bahn in der Steigung von 1 : 70 nach Zöptau an felsigen Lehnen. Uebersetzt werden die Flüsse: Sazawa, March, Thess und Merta mittelst 12 bis 30° langen Brücken aus Holz und steinernen Widerlagern.

Bauleitender Techniker ist Oberingenieur Theodor Rodler in Regie mit kleinen parcellenweise getheilten Akkordstrecken von 1/2 bis 1 Meile Länge und 2 Unterabtheilungen als Bauaufsicht.

Hs. **Transport-Enquête.** Wien, 14. März 1871.* Die erste Woche der Eisenbahn-Enquête für die nur in Folge der beiden Questionaire's allein massenhaft aufgestapelter Arbeit gegen die der Enquête zu Gebot stehende Kürze der Zeit wurde davon viel auf Formalitäten verwendet. Von den Begrüssungs- und Dankesreden der die Enquête am 9. d. eröffnenden resp. gewählten Funktionaire, erwähnen wir nur der des neuen Handelsministers Schäffle, der die Interessen des Handelsstandes und der Bahnverwaltungen als harmonisch bezeichnete, daher die Versöhnung der nur scheinbaren Gegensätze gewiss erwartet und die vorzugsweise Berücksichtigung der Regierung für die Ergebnisse der Berathungen verspricht, welche dem neu auszuarbeitenden Eisenbahn-Gesetze zur Grundlage dienen sollen. Bis heute ist noch nichts geschehen, was nur annähernd einem winzigen Resultate ähnlich wäre. Zum Präsidenten der Enquête wurde der Vicepräsident der hiesigen Handelskammer Joh. Gögl und zu Vicepräsident der Direktor Hofrath Engerth von der Oesterr. Staatsbahn und der Pester Handelskammer-Präsident Kochmeister gewählt. Die Berathung der Geschäftsordnung nahm 2 Tage in Anspruch, obzwar sie sich nicht von der Schablone entfernt und eine vom Vorbereitungs-Comité bereits ausgearbeitete bereits vorlag. Hervorzuheben ist nur, die Bildung von 3 Sektionen und zwar über 1) allgemeine insbesondere administrative und Rechtsfragen, 2) reglementarische Bestimmungen, 3) Tarifangelegenheiten. Mit Recht wird die Beschränkung dieser Sektionen auf nur je 6 gewählte Mitglieder getadelt, indem sich ja das Enquête-Mitglied in eine oder mehrere Sektionen hätte einzeichnen müssen, um das dem Plenum vorzulegende Material gründlicher und durch Theilung in Sub-Komités auch in kürzerer Zeit bearbeiten zu können.

Die darauf folgende Vermehrung von Experten hat noch nichts Neues zu Tage gefördert. Es kamen bis jetzt der auch in Deutschland bekannte Maschinenfabrikant Sigl**, dann 3 Getreidehändler und 1 Eisenbahn-Oberbeamter an die Reihe, dessen Aussagen wir jedoch erst im nächsten Berichte geben können, während von den früher genannten Experten nur die stereotypen Klagen über die Höhe der Tarife, den Mangel an Fahrbetriebsmitteln, die Unrechtmässigkeit der Reverse etc. zu hören waren. Dabei nahmen die Vertreter des Handelsstandes eine fast feindselige Stellung gegen die Bahnverwaltungen an, indem sie immer noch weitere Klagen von den Experten hervorzurufen suchten und die Bemühungen der Bahndelegirten, diese Uebelstände aufzuklären, ignorirten, auch fast mit Geringschätzung zurückwiesen. Ja, als der genannte Lokomotivfabrikant ausdrücklich erklärte, es seien ihm Begünstigungen der Bahnen für Kohlensendungen zum Tarife von 5/10 kr. bereitwilligst ertheilt worden, dass aber alle Opfer der Bahnen nichts nützen, so lange unsere volkswirthschaftlichen Verhältnisse, namentlich die Zollgesetzgebung und die internationalen Verträge keine Aenderung zum Bessern erfahren, wurde die von Seiten der Bahnen gewünschte Ausdehnung der Enquête auch auf solche ausser den Transport-Uebelständen gelegenen Hindernisse unserer Industrie von der Gegenseite entschieden zurückgewiesen.

Tarifwesen.

Die Aufstellung des neuen Tarifs für den Rheinisch-Belgischen Verkehr, welcher (wie in No. 7 S. 89 der Vereinszeitung mitgetheilt wurde), am 1. Februar in Kraft treten sollte, wurde durch mehrfache Hindernisse verzögert, so dass der Termin, an welchem der neue Tarif in Kraft treten wird, jetzt noch nicht bestimmt angegeben werden kann. Es ist hiernach die erwähnte Notiz in No. 7 zu berichtigen.

Die Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft hat eine Sammlung der Ausnahms-Tarife herausgegeben, welche am 10. März l. J. in Kraft getreten sind. Diejenigen Special-Tarife des Ausnahms-Tarifbuches vom September 1869, welche bisher noch in Giltigkeit standen, sind mit obigem Datum ausser Kraft getreten.

Personalnachrichten.

Bayer. Staatsbahn. Als Vorstand des neuerrichteten Bahnamtes in Haidhausen wurde der Vorstand des Bahnamtes München, Inspektor Jakob Stürmer, und auf dessen bisherige Stelle der Vorstand des Post- und Bahnamtes Hof, Inspektor Friedrich Zenker, berufen.

Ausland.

Italien. Nach dem „Monitore delle strade ferrate" vom 8. Febr. waren die Betriebsergebnisse der Italienischen Eisenbahnen im Jahre 1870 im Vergleiche zu denjenigen des Vorjahres folgende:

	Betriebslänge am 31. December		Gesammt-Einnahme		Differenz gegen 1869	Einnahme pro Kilometer		Differenz pro Kilom. gegen 1869
	1870	1869	1870	1869		1870	1869	
	Kil.	Kil.						
Oberitalienische E.	2805	2665	63486314	61444150	+2042164	23307	23708	—401
Römische Eisenb.	1178	1178	13913007	13884552	+28455	11810	11391	+419
Südbahnen . .	1307	1303	13648738	12194173	+1454565	10455	9398	+1057
Calabro-Sicilianische Bahnen .	529	369	2214711	1639904	+574807	4731	5472	—741
Turin-Cirié . .	21	21	241472	240328	+1144	11498	11711	—213
Mont-Cenisbahn .	27	27	475197	547081	—71884	17599	20262	—2663
Zusammen	5867	5563	93979439	89950188	+4029251	16420	16489	—69

Im Jahre 1870 wurden folgende neue Bahnstrecken eröffnet:

Oberitalienische Eisenbahnen:

Vigevano-Mailand am 17. Januar	39	
Chiavari-Sestri am 25. April	7	
Asti-Mortara am 6. Juli	74	
Asti-Castagnole am 12. Juli	20	140 Kilom.
Südbahnen: Starza-S. Spirito am 26. Mai		4 "

Calabro-Sicilianische Bahnen:

Montemaggiore-Fiaccati am 16. Februar . . .	6	
Trebisacce-Rossano am 6. März	41	
Bicocca-Catenanuova am 15. Mai	37	
Rossano-Cariati am 16. Juni	32	
Catenanuova-Raddusa am 27. Juni	18	
Fiaccati-Roccapalumba am 3. Juli	3	
Raddusa-Leonforte am 15. August	16	
Roccapalumba-Lercara am 1. September . . .	7	160 "
Ueberhaupt		304 Kilom.

⊙ **Schweiz.** Der Verwaltungsrath der Nordostbahn hat in seiner Sitzung vom 20. v. M. einen neuen Tarif für die Hin- und Rückfahrtsbillete und eine neue Waarenklassifikation für den internen Güterverkehr der Nordostbahn nebst einem neuen Tarife für die Wagenladungsklassen aufgestellt. Der Rabatt für die einen Tag giltigen Retourbilleten, welcher bisher 20% der doppelten Taxe für die einfache Fahrt betrug, wurde im Interesse des Lokalsverkehrs für die Transportdistanz bis auf 8 Stunden auf 35%, und von der achten Stunde an auf 40% erhöht, so dass sich für diese Billete eine nahmhafte Reduktion der Taxe ergiebt. — Die neue Waarenklassifikation ist im Wesentlichen identisch mit der Klassifikation der Süddeut-

* Wir beginnen hiermit die am Schluss des Aufsatzes über die Eisenbahn-Enquête der Wiener Handelskammer in dieser Nummer Seite 170 in Aussicht gestellte Berichte über die Berathungen der Enquête.

** Der erste Experte, Herr Maschinenbauer Sigl bemerkt, dass das Maschinenwesen draussen auf einer viel höheren Stufe stehe als hier; während in Oesterreich im Jahre einige 100 Lokomotiven erzeugt werden, producirt der Zollverein circa 1300. Der Grund läge aber nicht vorzugsweise in zu hohen Tarifen, denn Kohlen beziehe er ohnedies schon zu 6/10 und 5/10 kr. pro Ctr. und Meile, was fast dem Preussischen Pfennig-Tarif gleich käme, sondern in der nationalen Vertretung, in den Zöllen und den Kapital-Verhältnissen in Oesterreich. Er erklärt, dass, da unsere Bahnen theuerer gebaut sind als die auswärtigen, sie auch nicht so billige Tarifsätze haben können als diese, dass ein Hauptgrund dieser Theuerung der Baukosten in der Beschaffung des Kapitals liege, von dem oft nahe an die Hälfte vorher ausgegeben werde, bevor nur der Anfang des Baues selbst begonnen habe. Der Experte behauptet, dass er bei dem jetzigen Agio nicht mehr Lokomotiven exportiren könne, dies sei nur bei einem Agio von mindestens 30 Proc. möglich, übrigens giebt er auf eine Interpellation des Generalsekretärs Ritter von Jacobi zu, dass er auch noch jetzt nach Strassburg und St. Petersburg Lokomotiven in Folge ausserordentlicher Verhältnisse exportire.

Auf die Frage, ob die Oesterreichischen Eisenbahnen mit Fahrmaterial spärlicher versehen sind, als die andern Deutschen Eisenbahnen, erwidert Experte: Hier sei man bisher mit 1 Lokomotive pro Meile ausgekommen, während im Auslande pro Meile 2—3 Lokomotiven gebraucht wurden. — Dr. Freund betont, dass es wünschenswerth sei, dass jeder Experte auch über ausserhalb des Transports liegende Dinge befragt werden dürfe, wenn durch die Fragestellung festgestellt werden soll, dass es nicht gerade die Transportunternehmungen sind, welche diese oder jene Kalamität für Handel und Industrie geschaffen. — Kammerrath Franke giebt zu, dass genug andere Faktoren als Hemmnisse mitwirken. Hier handele es sich aber nur um Mängel und Klagen über die Transportanstalten.

schen Bahnen. Sie gewährt in Verbindung der damit zusammenhängenden Umgestaltung des Tarifes für die Wagenladungsklassen ebenfalls sehr bedeutende Taxerleichterungen, bei welchen namentlich auch die Produkte und die Bedürfnisse der Landwirthschaft gebührende Berücksichtigung gefunden haben. Als Einführungstermin für diese neuen Tarife wird der 1. Juni d. J. in Aussicht genommen.

Schweden und Norwegen. Christiania, 4. März. Der bei Eröffnung des Storthings angekündigte Königliche Vorschlag über Bewilligung zu Eisenbahn-Anlagen ist dem Storthing heute in Verbindung mit einer Proposition wegen Kontrahirung einer Staatsanleihe vorgelegt worden. Die dem Storthing zur Bewilligung in Vorschlag gebrachte Summe für Eisenbahnen beträgt im Ganzen 1 009 000 Spezies, nämlich: 1) zum Beginn der Eisenbahn-Anlage von Stören nach Aamot über Röros 650 000 Spezies; 2) zur Vollführung der Eisenbahnanlage zwischen Christiania und Drammen 267 000 Sp., wovon 167 000 Sp. später durch Aktienbeiträge refundirt werden, so dass der Beitrag des Staats mit den vom vorigen Storthing bewilligten 100 000 Sp. im Ganzen 200 000 Sp. betragen wird; 3) zur Vollführung einiger Zweigbahnen der Eisenbahn Drammen-Randsfjord nach Kongsberg und Kröderen 92 000 Sp., welche Summe ebenfalls später durch Aktienzeichnung gedeckt wird. — Die Staatsanleihe soll dem Vorschlage gemäss 2 Millionen Spezies gross sein und auf 4 bis 4¼ Proc. Zinsen und Amortisation in wenigstens 30 und höchstens 50 Jahre lauten.

Am 2. Februar wurde die 3 Meilen lange Eisenbahnstrecke von Oskarhamn nach Berg eröffnet und am 4. d. Mts. die erste Probefahrt von Karlstad nach Arvika ohne Störung zurückgelegt.

t. **Die Englischen Eisenbahnen im Jahre 1870.** Nach den statistischen Nachweisungen des Englischen Handelsministeriums bestanden im verflossenen Jahr 15 145 Engl. Meilen Eisenbahnen in Grossbritannien und Irland, wovon 10 743 auf England und Wales, 2397 auf Schottland und 1975 auf Irland kommen. Die Gesammt-Ausgaben für Bahnunterhaltung betrugen im verflossenen Jahr 3 898 446 £, für Zugkraft 5 339 119 £, für Reparatur und Erneuerung von Personen- und Güterwagen 1 772 940 £, für sonstige Betriebskosten 5 729 979 £, für allgemeine Ausgaben und Verwaltungskosten 938 011 £, für Steuern und Abgaben 931 034 £, ausserdem Staatsabgabe 498 857 £, für Entschädigung von beschädigten Personen 333 715 £, desgl. von beschädigten oder verlorenen Gütern 135 440 £, für Prozesskosten und parlamentarische Ausgaben 246 531 £, für Unterhaltung der zu den Eisenbahnen gehörenden Dampfschiffe, Kanäle und Häfen 517 144 £, und für verschiedene sonstige Unkosten 438 862 £, so dass die gesammten Betriebs-Ausgaben sich auf 20 780 178 £ beliefen, wovon 17 504 308 £ auf England, 2 246 152 £ auf Schottland und 1 029 618 £ auf Irland kamen. Die gesammte Betriebs-Einnahme war für England und Wales 36 105 122 £, für Schottland 2 318 742 £, für Irland 996 293 £, zusammen 42 695 927 £, die Netto-Einnahme 21 915 849 £. Die Betriebskosten betrugen durchschnittlich 49 Procent der Brutto-Einnahme. Das gesammte concessionirte Anlagekapital der Eisenbahnen im ganzen vereinigten Königreich belief sich im verflossenen Jahr auf 449 087 573 £ in Aktien und 160 180 080 £ in Anleihen. Es waren indessen nur 382 545 793 £ in Aktien emittirt, worunter 25 203 671 £ mit Zinsgarantie und 130 553 989 £ als Prioritäts-Aktien. Durch einfache Anleihen sind 101 729 398 £ und als Obligationen 34 504 570 £ aufgebracht, so dass das wirklich verausgabte Gesammt-Anlagekapital der Eisenbahnen des Vereinigten Königreichs sich zu 518 779 761 £ berechnet.

Im Personenverkehr wurden im verflossenen Jahr 26 818 367 Passagiere I. Kl., 65 655 668 Passagiere II. Kl. und 176 300 245 Passagiere III. Kl., ausserdem 96 214 Abonnenten, befördert. Im Güterverkehr wurden 16 720 135 Tons Produkte und 10 851 074 Tons Eil- und Frachtgüter transportirt. Die Personenzüge legten im verflossenen Jahr 81 073 231, die Güterzüge 76 291 296 Engl. Meilen zurück. Die Gesammt-Einnahme für beförderte Personen betrug 16 679 276 £, für Gepäck, Packete, Equipagen, Pferde und Hunde 1 548 446 £, für Postbeförderung 583 002 £, für Fracht- und Eilgut 12 969 002 £, für Viehtransporte 886 416 £, für Produkte 8 388 421 £, aus sonstigen Einnahme-Quellen 1 620 606 £. 16 Eisenbahngesellschaften in Grossbritannien beförderten eine jede mehr als 5 Millionen Passagiere im Jahr, nämlich die Manchester, Sheffield and Lincolnshire 6 991 371, die North British 8 507 171, die Great Northern 8 733 764, die Caledonian 9 226 683, die North Eastern 11 944 315, die Great Eastern 13 008 907, die South Western 13 140 453, die London, Chatham and Dover 13 963 882, die Midland 15 567 454, die Brighton 16 560 431, die South Eastern 19 157 205, die North London 20 620 750, die Lancashire and Yorkshire 22 643 002, die Great Western 23 103 406, die London and North Western 28 758 886 und die Metropolitan Bahn (mit Einschluss der Metropolitan District, der St. John'swood und der halben Hammersmith Bahn) sogar 36 893 791 Passagiere, abgesehen von den Fahrten der zahlreichen Abonnenten, welche durchschnittlich im Jahr etwa 350 Mal fahren. Die Great Eastern Bahn hatte im vorigen Jahr 4899 Abonnenten, die Great Northern 8261, die Great Western 4300, die Lancashire and Yorkshire 8487, die London and North Western 11 299, die South Western 8651, die Chatham 8568, die Sheffield 1814, die North Eastern 4928, die Caledonian 6671, die North British Bahn 6918 Abonnenten.

16 Eisenbahngesellschaften in Grossbritannien besassen im Anfang vorigen Jahres jede mehr als 100 Locomotiven, nämlich die Great Eastern 413, die Great Northern 493, die Great Western 903, die Lancashire and Yorkshire 477, die London and North Western 1549, die London and South Western 280, die London, Brighton and South Coast 256, die London, Chatham and Dover 112, die Manchester, Sheffield and Lincolnshire 270, die Midland 736, die North Eastern 899, die South Eastern 243, die Caledonian 514, die North British 396, die Glasgow and South Western 184, die Great Southern and Western of Ireland 121 Locomotiven. Die Gesammtzahl der Betriebsmittel sämmtlicher Eisenbahnen in Grossbritannien und Irland betrug im vorigen Jahr 9108 Locomotiven, 20653 Personenwagen, 7772 Post- und Gepäckwagen, 244 876 Güterwagen für Vieh, Frachtgüter und Produkte, und 7646 sonstige Wagen, im Ganzen 290055 Locomotiven und Wagen, wovon 234 724 auf England und Wales, 45 646 auf Schottland und 9685 auf Irland kamen.

Folgende Gesellschaften nahmen im verflossenen Jahr mehr als 50 000 £ aus dem Produktenverkehr ein: Die Blyth and Tyne 81 666 £, die Furness 192 204 £, die Great Eastern 169 069 £, die Great Northern 437 669 £, die Lancashire and Yorkshire 408 556 £, die Great Western 1 013 260 £, die London, Brighton and South Coast 76 137 £, die London and Nord Western 1 147 829 £, die Manchester, Sheffield and Lincolnshire 210 537 £, die Maryport and Carlisle 54 551 £, die Midland 860 102 £, die Monmouthshire 72 693 £, die North Eastern 1 502 557 £, die North Staffordshire 128 140 £, die South Eastern 50 038 £, die Taff Vale 264 489 £, die Caledonian 542 725 £, die North British 366 075 £, die Glasgow and South Western 229 787 £. Daraus geht hervor, dass die North Eastern Bahn bei Weitem den stärksten Produktenverkehr unter allen Grossbritannischen Bahnen hat.

Die durchschnittliche Netto-Einnahme der Englischen Bahnen im verflossenen Jahr betrug $4{,}_{49}$ Procent des Anlagekapitals und war höher als die betreffenden Einnahmen der 23 vorhergehenden Jahre; dieselbe betrug nämlich im Jahr 1842 . . . $4{,}_{93}$ Procent,

„	„ 1846 . . .	$5{,}_{25}$	„
„	„ 1850 . . .	$3{,}_{31}$	„
„	„ 1854 . . .	$3{,}_{94}$	„
„	„ 1858 . . .	$3{,}_{88}$	„
„	„ 1862 . . .	$4{,}_{07}$	„
„	„ 1866 . . .	$4{,}_{17}$	„

Während derselben Zeit stieg das durchschnittliche Verhältniss der Betriebskosten zur Brutto-Einnahme allmälig von 40 auf 49 Proc.*

(Nach dem Engineering.)

* Der „Moniteur des int. mat." macht über die Eisenbahnen Englands folgende Angaben: Die Gesammt-Einnahmen der Eisenbahngesellschaften in England betrugen im Jahre 1842, so weit es sich aus den damaligen Rechnungen herstellen lässt, 4 470 700 Pfd. St. auf 1630 Bahn-Meilen; im Jahre 1846 7 945 870 Pfd. St. auf 2840 Meilen. Es ergiebt sich somit eine Zunahme von 1210 Meilen und 3 475 170 Pfd. St. Während der nächsten 4 Jahre fand wieder eine Zunahme statt, so dass die Länge der Bahnen bis Ende 1850 6733 Meilen erreichte und die Einnahmen auf den Betrag von 13 142 235 Pfd. St. stiegen; was sich als eine Erhöhung von 3890 Meilen und 5 196 365 Pfd. St. darstellt.

Von 1850—1854 stieg die Meilenzahl auf 8028 und die Einnahmen auf 20 000 000 Pfd. St.; es ergiebt sich somit wieder eine Zunahme von 1295 Meilen und 6 857 765 Pfd. St.

Von 1854—1858 stieg die Meilenzahl auf 9550 und die Einnahmen auf 23 863 764 Pfd. St., somit 1522 Meilen und 3 863 764 Pfd. St. mehr.

Von 1858—1862 ist die Zunahme der Erträgnisse bedeutender, indem dieselben bei 11 470 Meilen 28 980 612 Pfd. St., somit um 1920 Meilen und 5 116 848 Pfd. St. mehr betrugen. Die Zunahme setzt sich während der Zeit von 1862 bis 1866 fort.

Im Jahre 1866 haben 13 624 Meilen 37 815 927 Pfd. St. ertragen; somit ergiebt sich eine Mehrung von 2154 Meilen und 8 835 315 Pfd. St. oder durchschnittlich 2 208 828 Pfd. St. jährlich.

Obwohl in dem Zeitraume der letzten 4 Jahre sich die zahlreichen und bedeutenden Fallimente von Joint Stock Gesellschaften, und der auf dem Handel lastende Druck fühlbar machten, stiegen die Einnahmen im Jahre 1870 doch wenigstens auf 43 626 605 Pfd. St. bei 14 610 Meilen, und ergiebt sich für die letzten 4 Jahre eine Zunahme von 986 Meilen und 5 810 678 Pfd.-St. Mit Rücksicht auf diese Vorgänge dürfte anzunehmen sein, dass wenn der Verkehr während der laufenden Periode von 4 Jahren keine ernstlichen Störungen erfährt, die Erträgnisse der Bahnen des Vereinigten Königreiches am Ende dieses Zeitraumes die Höhe von 50 000 000 Pfd. St. erreichen werden.

Das für die Bahnen verausgabte Kapital betrug im Jahre 1842 ungefähr 54 380 100 Pfd. St.

Von 1842 — 1846	wurden verausgabt . . .	33 385 000	Pfd. St.
„ 1846 — 1850	„ „ . . .	142 757 000	„ „
„ 1850 — 1854	„ „ . . .	43 834 800	„ „
„ 1854 — 1858	„ „ . . .	46 090 000	„ „
„ 1858 — 1862	„ „ . . .	50 157 000	„ „
„ 1862 — 1866	„ „ . . .	93 639 000	„ „
„ 1866 — 1870	„ „ . . .	40 645 000	„ „

sohin im Ganzen ungefähr 504 381 000 Pfd. St.

Das Verhältniss der Erträgnisse zu dem aufgewendeten Kapitale war Anfangs ein sehr befriedigendes; die sehr mässigen Betriebskosten betrugen ungefähr 40%. Im Jahre 1842 betrugen die Erträgnisse des Verkehres $8{,}_{42}$% des aufgewendeten Kapitals und die Netto-Einnahme $4{,}_{93}$%. Im Jahre 1846 stellten sich diese Zahlen auf $9{,}_{05}$% und $5{,}_{25}$%. Im Jahre 1850 betrugen die Be-

t. **St. Paul in Nordamerika als Eisenbahn-Centrum.** Die Stadt St. Paul im Staat Minnesota, welche an dem Punkt liegt, bis wohin der Mississippi schiffbar ist, scheint in neuester Zeit eines der wichtigsten Eisenbahn-Centren des Amerikanischen Continents zu werden. Es laufen bereits 7 Bahnen von dort strahlenförmig nach allen Richtungen aus und eine achte Bahn (die West Wisconsin) ist von Osten her im Bau begriffen und wird wahrscheinlich schon im nächsten Sommer ihren Endpunkt in St. Paul erreichen. Auch dehnen sich die vorhandenen Bahnen fortwährend weiter aus und verzweigen sich untereinander. Im Folgenden sollen die einzelnen Bahnen dieses Netzes näher besprochen werden:

1) Die St. Paul and Pacific Main Line erstreckt sich von St. Paul in nordwestlicher Richtung über Minneapolis, Litchfield, Wilmar und Benson bis Breckenridge (130 Engl. Meilen) und soll noch weiter fortgesetzt werden bis zum Anschluss an die Northern Pacific Bahn, welche von der Hafenstadt Duluth am westlichsten Punkt des Lake Superior in westlicher Richtung quer durch die fruchtbaren Ebenen des Staates Minnesota und die goldreichen Gebiete von Montana und Idaho bis zum Puget's Sound am Grossen Ocean fortgesetzt werden soll und bis zum Red River, auf 230 Engl. Meilen Länge, wahrscheinlich noch im Laufe dieses Jahres eröffnet werden wird. Die Gesammtlänge dieser Bahn beträgt 2000 Engl. Meilen, die Terrain-Verhältnisse sind hier bei dieser nördlichen Route weit günstiger als auf der Central und Union Pacific Bahn, weil das von der nördlichen Route durchschnittene Land fruchtbarer und weniger gebirgig ist. Man glaubt daher auf der nördlichen Route eine Maximal-Steigung von 1 : 100 festhalten zu dürfen, was bei Ueberschreitung der verschiedenen Gebirgsketten als ein sehr günstiges Steigungs-Verhältniss erscheint.

2) Die St. Paul and Pacific Branch Line führt von St. Paul in nördlicher Richtung über St. Anthony, Anoka und St. Cloud bis zu einem Anschluss an die Northern Pacific Bahn zwischen Otter Tail und Crow Wing, und soll dann noch in nördlicher Richtung bis Pembina, zum Anschluss an das projektirte Eisenbahnnetz des westlichen Canada, fortgesetzt werden. Von dieser Bahn ist eine 76 Meilen lange Strecke, von St. Paul bis zu Sauk Rapids, schon vollendet.

3) Die St. Paul and Sioux City Bahn führt von St. Paul aus in südwestlicher Richtung durch das Minnesota Thal über Shakapee, Belle Plaine, Le Sueur, St. Peter und Mankato nach Sioux City am Missouri, 276 Engl. Meilen von St. Paul entfernt, wo sich diese Bahn an die Sioux City and Columbus Zweigbahn der Union Pacific Bahn anschliessen soll. Von dieser Bahn sind bereits 121 Meilen, von St. Paul bis St. James, im Betrieb, der Rest wird wahrscheinlich im Jahr 1872 vollendet werden.

4) Die Milwaukee and St. Paul Bahn führt von St. Paul aus zunächst in südlicher, sodann in östlicher Richtung über Faribault, Owatonna, Austin und Prairie du Chien nach Milwaukee. Diese Bahn, wovon nur 134 Engl. Meilen im Staate Minnesota liegen, ist seit 1867 ganz vollendet, auch durch eine von Austin ausgehende, 12 Meilen lange Zweigbahn mit dem Eisenbahnnetz von Jowa verbunden, und bildet auf diesem Wege die directeste Verbindung zwischen St. Louis und St. Paul.

5) Die Chicago and St. Paul Bahn führt in südöstlicher Richtung, von St. Paul an den Ufern des Mississippi entlang über Hastings, Red Wing, Lake City und Wabashaw nach Winona, wo ein Anschluss stattfindet an eine im Bau begriffene Verlängerung der Chicago and Northwestern Bahn. Von der 105 Meilen langen Bahnstrecke St. Paul-Winona sind bereits 45 Meilen von St. Paul bis Red Wing vollendet und im Betrieb. Der Bau wird mit grosser Energie betrieben; bei Hastings, wo die Bahn den Mississippi überschreitet, ist eine grosse eiserne Brücke in der Ausführung begriffen, und man hofft die ganze Bahn bis Winona im nächsten Frühjahr zu vollenden. Eine Fortsetzung dieser Bahn, welche Winona auf kürzestem Wege mit Chicago verbindet und zwar eine um 60 Engl. Meilen kürzere directe Route zwischen St. Paul und Chicago bildet als die Milwaukee and St. Paul Bahn, ist ebenfalls in der Ausführung begriffen.

6) Die West Wisconsin Bahn soll, ebenso wie die beiden vorgenannten Linien, von St. Paul in südöstlicher Richtung nach Milwaukee und Chicago führen, und zwar von St. Paul über Black River Falls, Eau Claire und Hudson nach Tomah in Westconsin. Diese Bahn, welche theils schon vollendet, theils noch im Bau ist, steht mit den beiden vorgenannten Bahnen, mit denen sie auf einen grossen Theil ihrer Länge fast parallel läuft, in mehrfacher Verbindung.

7) Die Lake Superior and Mississippi Bahn, welche von St. Paul in nördlicher Richtung nach der Hafenstadt Duluth führt, hat 154 Engl. Meilen Länge und ist seit August 1870 vollendet. Sie bildet den kürzesten Verbindungsweg zwischen St. Paul und den grossen Nordamerikanischen Seen, und für die speciellen Interessen des Staates Minnesota und der Stadt St. Paul ist sie unvergleichlich viel wichtiger als alle andern vorgenannten Bahnen.

8) Die Stillwater and St. Paul Bahn, eine kleine Zweigbahn der sub 7 aufgeführten Bahn, von nur 12 Engl. Meilen Länge, führt nach der Stadt Stillwater.

Projectirt sind ferner noch folgende von St. Paul ausgehende Bahnen:

1) Die St. Croix and Superior Bahn und

2) die St. Croix and Bayfield Bahn führen beide von St. Paul in nördlicher Richtung nach 2, östlich von Duluth belegenen, Hafenorten am Superior-See.

3) Die Green Bay and Lake Pepin Bahn soll die Stadt Green Bay mit einer geeigneten Station an der St. Paul and Chicago Bahn, wahrscheinlich mit Prescott oder Wabashaw, verbinden. Diese Bahn wird die direkteste Verbindungslinie zwischen St. Paul und dem Michigan-See bilden.

4) Die Sheboygan, Fond du Lac and St. Paul Bahn soll in fast gerader Richtung von der Hafenstadt Sheboygan am Michigan-See nach der Station Prescott, welche in der Nähe von St. Paul an der St. Paul and Chicago Bahn liegt, geführt werden.

5) Die Dubuque and St. Paul Bahn ist dazu bestimmt, durch Herstellung einer zweiten Eisenbahnverbindung zwischen St. Paul und der an der Milwaukee and St. Paul Bahn gelegenen Station Austin eine direkte Route nach Dubuque und der in das Cedar Valley führenden Verlängerung der Illinois Central Bahn zu gewinnen.

6) Die Davenport, Lanesbora and St. Paul Bahn soll St. Paul in möglichst gerader Linie mit dem Eisenbahnnetz im östlichen Jowa und südlichen Illinois verbinden.

7) Die St. Paul and Minneapolis Hour-and-Air Eisenbahn soll die Entfernung zwischen beiden genannten Städten von 11 auf 5—6 Engl. Meilen ermässigen.

Die gesammte Bahnlänge im Staate Minnesota, welche am Schluss vorigen Jahres im Betrieb war, betrug 1087 Engl. Meilen; davon wurden im Jahr

1862— 20 M.	1867—111 M.
1863— 36 „	1868—108 „
1864— 40 „	1869—215 „
1865—112 „	1870—330 „
1866—105 „	

Bahn gebaut, also im vorigen Jahr weit mehr als in irgend einem vorhergehenden. Die verhältnissmässig grosse Ausdehnung des Eisenbahnnetzes in dem jungen Staat Minnesota lässt sich nach folgender Zusammenstellung beurtheilen:

Staat	Engl. Meilen Bahn im Jahr 1870	Einwohnerzahl pro Meile Bahn
Maine	672	937
New-Hampshire	685	462
Vermont	613	538
Massachusetts	1483	977
Rhode Island	121	1796
Connecticut	698	770
New-York	3636	?
Pennsylvania	5014	?
Ohio	3723	712
Indiana	2977	560
Illinois	1707	545
Michigan	1198	994
Wisconsin	1490	705
Jowa	2140	552
Missouri	1827	932
Kansas	930	386
Nebraska	449	234
Nevada	390	107
Minnesota	1087	410

(Nach St. Paul Daily Press, 1. Jan. 1871.)

t. **Die Great-Western-Bahn von Neu-Süd-Wales.** Diese Bahn, welche kürzlich dem Betriebe übergeben wurde, ist bemerkenswerth durch die Geschicklichkeit, womit der bauleitende Ingenieur Mr. Whitton die zahlreichen Schwierigkeiten, welche sich dem Bau entgegenstellten, überwunden hat. Die Bahn führt von Sydney aus in nördlicher Richtung durch die Ebene bis an den Fuss der Blauen Berge, eines Theils der ausgedehnten Gebirgskette, welche das fruchtbare Innenland von der Meeresküste trennt. Die erste Abtheilung der Bahn, von 36 Engl. Meilen Länge, liegt also im flachen Land und durchschneidet gut kultivirte Felder und Wiesen, die vom Nepean-Fluss bewässert werden. Ueber diesen Fluss führt eine massive gewölbte Brücke von etwa 600 Fuss Länge und von genügender Breite, dass ein Eisenbahngeleis und ein Fahrweg neben einander auf der Brücke Platz finden. Dieser Brückenbau kostete die bedeutende Summe von 150 000 £ und wurde erst nach beträchtlichem Aufenthalt und nach Ueberwindung vieler Schwierigkeiten vollendet, da der erste Unternehmer dieses Baues durch heftige und plötzliche An-

triebskosten 42%; das Verhältniss der Einnahmen aus dem Verkehre zu dem aufgewendeten Kapitale stellte sich auf 5,70% und die Netto-Einnahme auf 3,81%. Im Jahre 1854 stiegen die Betriebskosten auf 46% der Erträgnisse und das Verhältniss zwischen den Einnahmen und dem aufgewendeten allmälig auf 7,30%. Die Betriebs-Ausgaben erreichten im Jahre 1858 durchschnittlich 48%, die Einnahmen aus dem Verkehre 7,46% und die Netto-Einnahmen 3,88%. Im Jahre 1862 beliefen sich die Betriebskosten durchschnittlich auf 48% der Einnahmen, die Erträgnisse des Verkehrs auf 7,83% und die Netto-Einnahme auf 4,07%. Im Jahre 1866 betrugen die Betriebskosten durchschnittlich 48,8%, die Verkehrs-Erträgnisse 8,15% und die Rein-Einnahme 4,17%. Im Jahre 1870 erreichten die Betriebskosten 48,1% der Einnahmen; das Verhältniss der Einnahmen zum aufgewendeten Kapitale stellte sich auf 8,65% und die Reineinnahme auf 4,49% und war somit letztere bedeutender als in allen vorhergehenden Jahren seit 1847.

schwellungen des Flusses, welche alle seine Rüstungen zerstörten, finanziell ruinirt wurde. Sein Nachfolger war indessen glücklicher und vollendete den Bau ohne weitere Hindernisse. Bald nach Ueberschreitung des Nepean erreicht die Bahn den Fuss des Gebirges, welches mit starken Steigungen erstiegen wird. Von den Emuplains ab, die 57 Fuss hoch über dem Hochwasserstand bei Sydney liegen, erreicht die Bahn in 6 Engl. Meilen Entfernung bei der Wascoe-Station eine Höhe von 766 Fuss und auf 5 Meilen weitere Entfernung bei Springwood eine Höhe von 1216 Fuss, so dass die durchschnittliche Steigung auf dieser Strecke etwa 1: 50 ist. Bei Blackheath, in 41 Engl. Meilen Entfernung vom Fuss dieser langen Steigung, hat die Bahn die bedeutende Höhe von 3494 Fuss über dem Meeresspiegel erreicht und die durchschnittliche Steigung bis dahin ist 1: 62. Es kommen übrigens streckenweis weit stärkere Steigungen vor, die Maximal-Steigung ist 1: 30, die stärksten Kurven sind von 528 Fuss Radius. Der höchste Punkt der Bahn liegt 3758 Fuss über dem Meeresspiegel. Die nun folgende Gebirgsstrecke, wo sich die Bahn auf der nordwestlichen Seite des Gebirges wieder hinabsenkt, enthält in dem Lithgow-Thal-Zickzack den schwierigsten Theil des ganzen Baues, aus 3 Windungen von je 1 Engl. Meile Länge bestehend, welche durch sehr scharfe Kurven unter einander verbunden sind. Der Gebirgsabhang ist hier so schroff, dass man auf dem oberen Theil dieser Zickzacklinie die unmittelbar darunter liegenden Windungen der Bahn aus dem Zuge nicht sehen kann. Auf diesem Theil der Bahn hat allein die Maurerarbeit 100 000 £ gekostet. Die baulichen Schwierigkeiten wurden nämlich auch dadurch vergrössert, dass 3 breite Schluchten mit jeder einzelnen Windung jener Zickzacklinie auf Viadukten überschritten werden mussten. Die Felswände sind daselbst so steil, dass sowohl bei Absteckung der Bahn wie bei der späteren Bauausführung Arbeiter von oben her an Stricken herabgelassen werden mussten, um die Baustellen überhaupt nur zugänglich zu machen. In gleicher mühsamer Weise mussten auch die Geräthschaften der Bauunternehmer, und zwar stückweise, an Ort und Stelle geschafft werden. Auf dieser 3 Engl. Meilen langen Bahnstrecke senkt sich die Bahn um 500 Fuss, die Steigung daselbst ist also auf 3 Meilen Länge nur wenig flacher als 1: 30. Auf dieser Strecke kommt auch ein Tunnel von 1620 Fuss Länge (unter Mount Clarence) vor. Es ist bemerkenswerth, dass mehr oder weniger die Bahn dem alten Wege folgt, der von Sydney in das Innere des Landes führt und schon von den ersten Ansiedlern des Landes aufgefunden und verfolgt wurde.

Obgleich die Bahn zum grössten Theil, wenigstens auf den Gebirgsstrecken, durch Waldungen führt, so mussten die hölzernen Bahnschwellen, ebenso wie Barrièrenhölzer und Einfriedigungspfähle doch auf grosse Entfernungen (150 Engl. Meilen) herbeitransportirt werden, weil das in jenen Waldungen wachsende Holz sich als vollständig unbrauchbar zum Bau zeigte. Die Telegraphenstangen wurden deshalb vernünftigerweise auf der Gebirgsstrecke aus Eisen hergestellt.

Im Ganzen sind bisher 111 Engl. Meilen von dieser Bahn vollendet, die durchschnittlichen Baukosten pro Meile waren 14 000 £, mit Berücksichtigung der grossen baulichen Schwierigkeiten also verhältnissmässig niedrig. Die ganze Bahn ist überdies in sehr solider und zweckmässiger Weise ausgeführt, ohne allen unnöthigen Luxus, abweichend von verschiedenen andern Australischen Bahnen, welche so theuer gebaut sind, dass dadurch das Eisenbahnwesen Australiens zeitweilig in förmlichen Misskredit gekommen war und die weitere Ausbreitung des dortigen Eisenbahnnetzes dadurch wesentlich gehemmt wurde. Wenn nun auch die Great-Western-Bahn von Neu-Süd-Wales in den ersten Jahren ihres Bestehens noch nicht genügend rentiren wird, so ist doch zu hoffen, dass sie in nicht ferner Zukunft rentabel werden kann. (Nach dem Engineering.)

Technisches.

Verein für Eisenbahnkunde. (Versammlung am 14. Februar 1871.) Vorsitzender: Herr Weishaupt. Schriftführer: Herr Streckert.

Herr Lemelson beschrieb die verschiedenen Verfahrungsarten beim Montiren der Eisenbahn-Perronhallen, welche je nach deren Konstruktion und der örtlichen Umgebung (Lage und Beschaffenheit der Auflager) zu wählen sei; — man setze entweder die Eisentheile eines Binders ganz oder zum grossen Theil unten zusammen und hebe einen solchen Theil nach oben auf seine Auflager oder man niete die einzelnen Theile auf besonderen Gerüsten in ihrer bleibenden Höhenlage zusammen; die Schnelligkeit der Fertigstellung und die hierfür aufzuwendenden Kosten werden wesentlich von dem zweckmässigen Aufstellungsverfahren abhängen; die erst beschriebene Art habe sich als die zweckmässigere und billigere herausgestellt. Die in der Berliner Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft gefertigten Hallen der Niederschlesisch-Märkischen und der Berlin-Lehrter Eisenbahn zu Berlin sind in der Weise aufgestellt worden, dass bei der ersteren jeder Binder in 3 Theilen, im Gewicht von 1 à 42 und 2 à 34 Ctr., deren jeder für sich unten zusammengesetzt worden war, durch drei auf laufenden Gerüsten stehende Drehkrähne gehoben und dann in ihrer bleibenden Stellung zusammengenietet wurden. 52 Binder wurden auf diese Weise in 10 Wochen aufgestellt und verbunden. — Die Halle der Berlin-Lehrter Eisenbahn, deren Scheitelpunkt 86 Fuss über Schienenoberkante liegt, wurde ähnlich wie diejenige der Ostbahn zu Berlin zum grossen Theil unten montirt und die Aufstellung nicht am Kopfe, sondern an der Ausfahrtseite der Halle begonnen, jede Binderhälfte in 3 Stücken gehoben und auf beweglichen Gerüsten an ihren Standpunkt gefahren und dort zusammengenietet; ein Binderpaar wog 130 bezw. 180 Ctr. und wurden in der Woche 5 Binderpaare gehoben und zusammengestellt. Durch grosse photographische Darstellungen der verschiedenen Hallen wurden die beschriebenen Aufstellungsarten veranschaulicht.

Der Vorsitzende machte hierauf einige Mittheilungen über die auf den Französischen Eisenbahnen gesprengten und durch die Feld-Eisenbahn-Abtheilungen wieder hergestellten Brücken und zeigte die Photographien derselben vor.

Herr Reder machte alsdann Mittheilung über die von ihm angestellten Versuche über den Kalk- und Gypsgehalt der zur Locomotiv-Speisung zu benutzenden Fluss- und Brunnen-Wasser, welche er nach der vom Dr. Trommsdorf erörterten Methode von Boudron und Boudet ausgeführt hatte. Diese Methode besteht in der Ermittelung der durch die Salze des zu untersuchenden Wassers zu zersetzenden Menge einer bestimmten Seifenlösung. Zur Aufnahme der Seifenlösung dient eine Glasröhre mit einem Ansatz zum Füllen der Röhre mit der Seifenlösung und einer zu einer feinen Spitze ausgezogenen Oeffnung zum Abtröpfeln der Lösung in das zu untersuchende Wasser. Diese Röhre ist so graduirt, dass der Raum, welchen $2_{,4}$ Kubikcentimeter Seifenlösung darin einnehmen, in 22 gleiche Theile getheilt ist und die folgenden Abtheilungen diesen Theilen gleich gemacht sind; jeder Theilstrich bezeichnet einen Härtegrad. Sehr harte Wasser sind zuweilen durch destillirtes Wasser zu verdünnen, um die Endreaktion sicher erhalten zu können. Der erste Versuch wird mit 40 Kubikcentimeter des zu untersuchenden oder entsprechend verdünnten Brunnenwassers in der Art ausgeführt, dass man aus dem Instrument so viel Seifenlösung zusetzt, bis nach kräftigem Schütteln sich ein zarter dichter Schaum bildet, der wenigstens 5 Minuten ansteht und später durch Schütteln wieder hervortritt. Da für den Lokomotivbetrieb nicht die durch die Magnesia-Salze und freie Kohlensäure bedingten Härtegrade in Betracht kommen, sondern die Härte, welche durch die Kalksalze — schwefelsauren und kohlensauren Kalk — hervorgerufen werden, so muss die eine oder andere Gruppe dieser Stoffe entfernt werden; dieses geschieht hier durch Fällung der Kalksalze. Zu diesem Zwecke werden zu 50 Kubikcentimeter des zu untersuchenden Wassers 2 Kubikcentimeter einer Lösung von oxalsaurem Ammoniak zugesetzt, wodurch der schwefelsaure und kohlensaure Kalk niedergeschlagen wird. Die darüber stehende Flüssigkeit wird abfiltrirt und darauf mit 40 Kubikcentimeter derselben der obige Versuch der Bestimmung der Härte wiederholt. Die ermittelten Härtegrade sind die durch den Gehalt von Magnesiasalzen und freier Kohlensäure hervorgerufenen; dieselben von den obenermittelten Gesammthärtegraden abgezogen, ergeben die Härtegräde, welche dem untersuchten Wasser durch die Kalksalze gegeben waren. Hiernach kann nun ermittelt werden, bei welchem Härtegrad die Grenze der Verwendung der verschiedenen Wasser ohne Anwendung künstlicher Mittel zur Verhinderung des Kesselsteins erreicht ist. Die durch oxalsaures Ammoniak gefällten kohlen- und schwefelsauren Kalkniederschläge sind sorgfältig gewogen und ergab sich als Mittel einer grossen Anzahl von Versuchen, dass jeder Härtegrad eines Kubikcentimeters Wasser einen Niederschlag von $0_{,000018}$ Gramm kohlen- und schwefelsauren Kalk oder 1 Kubikfuss Wasser die Bildung von $0_{,00112}$ Pfd. Niederschlag pro Härtegrad erzeugt. Wenn nun die Locomotiven durchschnittlich im Jahre 3500 Meilen zurücklegen und pro Meile 30 Kubikfuss Wasser verbrauchen, so bewirkt jeder Härtegrad des Speisewassers pro Jahr einen Niederschlag von $117_{,6}$ Pfd. oder 1200 Kubikzoll feste Masse; beträgt die Heizfläche der Locomotive durchschnittlich 800 Quadratfuss, und nimmt man an, dass nur 600 Kubikzoll den Heizflächen adhäriren, während der Rest durch die nach je 100 Meilen Fahrt vorgenommene Reinigung der Maschine beseitigt würde, so bedeckt jeder Härtegrad des Wassers die Heizfläche mit einer $0_{,06}$ Linien dicken Kesselsteinschicht. Es ergeben hiernach 10 Härtegrade eine $0_{,6}$ Linien dicke Kesselsteinschicht, 20 Härtegrade $1_{,2}$; 30 Härtegrade $1_{,8}$ etc. — Die Grenze zwischen gutem und schlechtem Wasser für den Locomotivbetrieb dürfte danach zwischen 20 und 30 Härtegraden liegen. Die Resultate weiterer Versuche sind in Aussicht gestellt.

Herr Engel gedachte hierauf mit grösster Theilnahme des am 2. d. M. in Rheims gestorbenen Sächsischen Staats-Eisenbahn-Betriebs-Directors O. V. Tauberth und theilte die hauptsächlichsten Daten aus dem Lebenslaufe des Verewigten mit, dessen zahlreiche Freunde und Verehrer durch sein rasches Dahinscheiden auf das Schmerzlichste berührt sind; der Vorsitzende stimmte dem Vorredner bezüglich der hervorragenden Eigenschaften des p. Tauberth in warmen Worten bei und rühmte insbesondere die unermüdliche Thätigkeit und bewunderungswürdige Energie, welche der Dahingeschiedene in seiner Eigenschaft als Ober-Betriebs-Inspektor in der Betriebs-Commission zu Rheims bei Organisation des Betriebs auf den okkupirten Bahnen an den Tag gelegt habe. Die Versammlung gab auf sein Ersuchen ihrer Hochachtung und Verehrung für den Verstorbenen durch Erheben von den Sitzen Ausdruck.

Am Schlusse der Sitzung wurde in üblicher Abstimmung der Regierungs-Assessor Wittich, Mitglied der Direction der Niederschles.-Märkischen Eisenbahn, als einheimisches Mitglied aufgenommen.

Literatur.

* Die Kohlenfrage in Oesterreich. Beiträge von Dr. Peez und dem Direktor der Dux-Bodenbacher Bahn Pechar. Wien 1871. Verlag von Ferd. Meyer Tuchlauben 26. Ueber die Kohlenversorgung Wiens entnehmen wir dem uns mitgetheilten Bericht der „Approvisionirungs-Enquête": dass Wien gegenwärtig die höchsten Kohlenpreise unter allen Europäischen Hauptstädten hat. Es bezahlt den Zollcentner Stückkohle guter Qualität (Steinkohle) loco Bahnhof mit 75 bis 85 kr., während Paris einen Durchschnittspreis von 50 kr., Berlin 47 bis 49 kr., endlich London nur 25 bis 35 kr. zahlt. In Folge dieser Preisunterschiede konnte Wien im Jahre 1869 nur 9 Millionen, Berlin 15 Millionen Centner, London aber schon im Jahre 1865 118 Millionen Centner verbrauchen. Die ganze Entwickelung, der Comfort, die Ernährung der arbeitenden Klassen und nicht minder der Aufschwung der Industrie* hängen mit diesen Verhältnissen innig zusammen. Von Interesse ist der Vergleich der Zufuhren von Berlin und Wien. Die Schlesische Stückkohle kostete im Jahre 1869 dort um 30 kr. oder 60 Proc. weniger als hier (35—37½ Sgr. per Preuss. Tonne à 3½ Zoll-Centner gegen 80 kr. per Zoll-Centner), obgleich die Entfernung des Oberschlesischen Kohlenbeckens von Berlin 72 Meilen, von Wien nur 55 Meilen beträgt, so dass ersteres naturgemäss Anspruch auf billigere Kohlen hätte als Berlin. Von den verschiedenen Kohlen, deren Wien gewärtigen darf, hat jede unter einem andern Hindernisse billiger Preise zu leiden. Die Ostrauer werden in der verhältnissmässig kleinen Quantität von 18 Millionen Centner producirt und sind in der Verfrachtung ebenso wie die Oberschlesischen bisher hohen Tarifen unterworfen. Die Buschtêhrader Kohle wird durch den Kohlenverschleiss-Verein übermässig theuer gehalten und ist die Förderung schwer zu steigern. Da die Kohle in einer Tiefe von 120—180 Klaftern, theilweise mit schwer zu durchbrechendem Gestein bedeckt liegt, so nimmt die Förderungsanlage der Schächte viel Zeit und Kapital in Anspruch. Die drei Gewerke, welche das ganze Becken in der Hand haben, steigern dazu noch die Kohlenpreise in der Weise, dass Prag kaum billigere Kohlen hat als Wien, obschon Prag nur 4 Meilen von den Buschtêhrader und Wien 36 Ml. von den Ostrauer Gruben entfernt ist. Das Pilsener Becken ist in seiner Förderung von 10 bis höchstens 12 Millionen Centner auf seinem Kulminationspunkte angelangt und lässt für die Wiener Konsumenten keine grossen Erwartungen hegen, weil es den lohnendsten Absatz nach Bayern findet (in den Werkstätten von Nürnberg und München sowie auch auf der Brennerbahn wird Pilsener Kohle gebrannt); ebensowenig darf man von den 5 bis 6 Millionen Centnern jährlich geförderter Rossitzer Kohle hoffen. Das Erzgebirgsbecken, welches um Dux, Teplitz, Komotau eine Massen-Produktion von Braunkohle ermöglicht und jetzt schon ungefähr 28 Millionen Centner liefert, dürfte durch das Entstehen der zahlreichen lokalen Bahnunternehmungen (Aussig-Teplitz, Dux-Bodenbach und Bielathalbahn), durch die Wasserstrasse der Elbe, die Staatsbahn und Oesterreichische Nordwestbahn — nach der Aeusserung des Dr. Peez — für den Konsum der Böhmischen Industrie bald eine hervorragende Wichtigkeit gewinnen; dadurch aber würden grössere Mengen von Steinkohlen aus dem Pilsener, Kladnoer und Waldenburger Becken für die übrigen Konsumenten verfügbar, und es könnten diese Kohlen wegen ihres höheren Brennwerthes nach Wien gelangen. Die faktische Produktion des von der Natur so reich bedachten Jaworznoer Reviers in Galizien ist kaum nennenswerth, und doch könnte sie für die Approvisionirung Wiens eine grosse Bedeutung erlangen. Auch in den Alpenländern steht es nicht viel günstiger; die Graz-Köflacher, die Leobener, Fonsdorfer und Sagorer Werke zeigen verhältnissmässig geringe Förderungsmengen. Aus dem Gesammt-Inhalte der Deposition geht hervor, dass die vornehmlichste Ursache der Kohlennoth in den hohen Frachtsätzen, unzureichender Verbindung der Industrie-Distrikte mit den Kohlenfeldern, mangelnden Schleppbahnen zwischen diesen und den Hauptbahnen liegen. Die Oesterreichischen Eisenbahnen sind nach Direktor Pechar mit den Kohlentarifen noch um 133 Procent theurer als die Deutschen, und dazu komme noch, dass beispielsweise eine Industriestadt wie Reichenberg die Kohlen aus dem Teplitzer Becken nur via Dresden oder Bakow oder Kralup, also stets auf grossen Umwegen, beziehen kann. — Nebstdem liegt ein erheblicher Theil der Schuld an dem schlecht organisirten, oft ganz monopolisirten Kohlenhandel, an der geringen Sorge für den Arbeiterstand, welche steigende Arbeitslöhne und Mangel an Arbeitskräften mit sich bringt, sowie endlich an der Bedrückung der Produktion durch Steuern und Abgaben. Als erwünschte Beilagen sind der kleinen Broschüre statistische Tabellen angehängt, enthaltend Uebersicht der Längen und Tarife der Oesterr. Kohlenzweigbahnen, deren Tarifsätze verglichen mit denen ausländischer Eisenbahnen, die beförderten Kohlen-Massen und die Kohlenverschleiss-Preise.

* Als eine der interessantesten Wahrnehmungen darf man insbesondere die konstatiren, dass nach authentischen Daten Berlin allein mehr Maschinenhauer aufzuweisen hat als ganz Oesterreich (18—20 000 gegen 12 000).

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen. (* = ausserordentl. Gl.-Vers.)

30. März Wiener Tramway-Gesellschaft zu Wien.
31. „ Aktiengesellschaft für Fabrikation von Eisenbahnbedarf in Berlin.
13. April Chemnitz-Würschnitzer Eisenb.-Ges. zu Chemnitz. Tagesordnung u. a.: Aufnahme einer Anleihe von 200 000 Thlrn.
8. Mai Galizische Carl-Ludwig-Bahn zu Wien. Auf der Tagesordnung steht u. a.: Bericht über Ausführung des Baues der Strecke Zloczow-Tarnopol-Podwoloczyska, so wie über den Weiterbau von Brody an die Russische Grenze zum neuerlichen Anschlusse an Russland durch die Kieff-Brest Eisenbahn bei Radziwilow und Beschaffung der noch erforderlichen Geldmittel.

Ausgabe von Dividendenscheine.

Pfälzische Nordbahnen. Zu den Aktien der Pfälz. Nordbahnen Linie Landstuhl-Kusel von No. 1 bis 3480 sollen die Dividendenscheine No. 1 bis 5 ausgegeben werden. Das Weitere ergiebt die Bekanntmachung S. 158.

Submissionen.

Termin	Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
20. März zu Stettin	Berlin-Stettiner E.	Werkstatts-Materialien	—
20. „ zu Ludwigshafen	Pfälzische E.	Werkstättebauten	—
21. „ zu Stuttgart	Württemb. Staatsb.	1. Loos Kisslegg-Leutkirch	—
24. „ zu Hannover u. Harburg	Hannoversche E.	Eiserne Brücken-Ueberbauten	159
27. „ zu Berlin	Berlin-P.-Magd.	Glaserarbeiten	—
1. April zu München	Bayer. Ostb.	Realitäten-Verpachtung	—

OFFICIELLER ANZEIGER.

Pfälzische Nordbahnen.

(Linie Landstuhl-Kusel.)

Zu den Aktien der Pfälz. Nordbahnen

Linie Landstuhl-Kusel von No. 1—3480

sollen nach Vorschrift der Satzungen Dividendescheine No. 1 bis 5 ausgegeben werden.

Wir laden daher die betreffenden Herren Actionäre ein, ihre Aktiendokumente behufs Abstempelung in der Zeit **vom 15. bis 31. März** ds. Js. bei den Herren

M. A. v. Rothschild und Söhne in Frankfurt a/M.,
Ph. Nic. Schmidt in Frankfurt a/M.,
W. H. Ladenburg und Söhne in Mannheim,
S. Bleichröder in Berlin
der Bayer. Vereinsbank in München,
„ Kgl. Bank in Nürnberg

anzumelden, oder die Dividende-Scheine bei der Direktorial-Kasse zu Ludwigshafen a/Rh. gegen Abstempelung der Aktien-Dokumente zu beziehen.

Nach dem 10. April findet die Abgabe der Dividende-Scheine gegen Vorzeigung der abgestempelten Aktien-Dokumente bei derjenigen Stelle statt, bei welcher die Aktien zur Abstempelung präsentirt worden sind.

Nach dem 31. März werden bei den oben bezeichneten Banken und Bankhäusern keine Anmeldungen mehr angenommen und können die Dividende-Scheine alsdann nur noch bei der Direktorial-Kasse bezogen werden.

Gegen Abgabe der Dividende-Scheine werden die betreffenden Aktien-Dokumente mit einem entsprechenden Stempel versehen.

Ludwigshafen, den 11. März 1871.

Die Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen.
v. Jaeger.

Thüringische Eisenbahn.

Die planmässige Ausloosung der in diesem Jahre zu amortisirenden 4½ und 4procentigen Prioritäts-Obligationen I., II., III. IV. und V. Emission der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft findet am **3. April d. J. Vormittags 9 Uhr** in dem Sitzungszimmer der Direktion in Erfurt statt.

Inhaber dieser Obligationen können der Ausloosung beiwohnen.

Erfurt, den 7. März 1871.

Die Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Bebra-Hanauer Eisenbahn.

Die Lieferung von

1709 Stück eichenen Weichenschwellen

für die Bebra-Hanauer Eisenbahn soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen können bei der unterzeichneten Stelle eingesehen, von da, gegen Erstattung der Capialien (3 Sgr.), auch in Empfang genommen werden.

Offerten sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:
„Submission auf Lieferung von Eichen-Weichenschwellen für die Bebra-Hanauer Eisenbahn"
bis zu dem auf

Donnerstag den 30. März cr., Vormittags 10 Uhr,

dahier anberaumten Submissions-Termin einzusenden, woselbst Eröffnung in Gegenwart der erschienenen Submittenden stattfindet.

Fulda, den 13. März 1871. **Der Betriebs-Inspektor.**
Rintelen.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Die Ausführung des eisernen Ueberbaues verschiedener Brücken der Hannover'schen Staats-Eisenbahn in Ersatz der vorhandenen Holz-Konstruktionen soll im Wege der Submission vergeben werden und zwar:

A. auf der Hannover-Braunschweiger Bahnstrecke,
Eisenbahn-Betriebs-Inspektion I Hannover.

1) der Aue-Brücke in Meile: $2_{,91}$ bei Peine mit **drei** Oeffnungen von je: 24 Fuss Hann. Lichtweite, für **beide** Geleise mit einem Gesammtgewichte an:
Schmiedeeisen von ca. 45 450 Pfd.
Gusseisen von ca. 3080 Pfd.

B. auf der Lehrte-Harburger Bahnstrecke,
Eisenbahn-Betriebs-Inspektion Harburg.

2) der Brücke über die alte Seeve, Ml. $21_{,97}$ + 5^0 ohnweit Harburg für **ein** Geleis mit einer Oeffnung à 29' 4" H. und 2 Oeffnungen à 23' 4" H. Lichtweite in einem Gesammtgewichte an
Schmiedeeisen von: 26 380 Pfd.
Gusseisen von: 2270 Pfd.;

3) der Aller-Hauptbrücke, Ml. $5,\frac{8}{1}\frac{5}{0}$ bei Celle für **ein** Geleis mit 8 Oeffnungen à 38' $11_{,4}$" Hann. Lichtweite in einem Gesammtgewichte an:
Schmiedeeisen von: 168 700 Pfd.
Gusseisen von: 5180 Pfd.

Die Offerten sind bis zum **24. März d. J. Vormittags 11 Uhr** portofrei und versiegelt mit entsprechender Aufschrift: „Submission auf eiserne Brücken-Ueberbauten" versehen, für die Brücke sub A 1 an die Königliche Eisenbahn-Betriebs-Inspektion I Hannover, für die Brücken sub B 2 und 3 an die Königliche Eisenbahn-Betriebs-Inspektion Harburg einzureichen, welche dieselben zur genannten Terminsstunde in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnen wird.

Die Lieferungs-Bedingungen und Zeichnungen liegen bei den bezeichneten Dienststellen zur Einsicht offen und können von jeder derselben für sämmtliche 3 Brücken auch gegen Erstattung der Kosten bezogen werden.

Hannover, den 27. Februar 1871.
Königliche Eisenbahn-Direktion.
Maybach.

Königl. Preussische Ostbahn.

Für die Werkstätte der Königlichen Ostbahn zu Dirschau sollen nachstehend aufgeführte Materialien auf dem Wege der öffentlichen Submission verdungen werden, nämlich:

Loos I 8000 Centner Roheisen in Qualität der guten Marken des Schottischen Roheisens von der Handels No. I und zwar: Carnbroe I oder Langloan I.

Loos II 180 Last grosse Original-Coaks.

Der Submissionstermin hierzu ist auf:

Montag den 20. März cr. Vormittags 11 Uhr

im Büreau des Unterzeichneten — Bahnhofsstrasse 33 hierselbst — angesetzt.

Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:
„Offerte auf Roheisen resp. Original-Coaks für die Königliche Ostbahn"
an den Unterzeichneten zu übersenden. Auf der Adresse ist dem Bestimmungsorte: „Bromberg", das Wort: „Bahnhof" beizufügen.

Die Lieferungs-Bedingungen sind auf den Börsen der Städte Königsberg i. Pr., Danzig, Stettin, Berlin, sowie bei der Handelskammer in Breslau zur Einsicht ausgelegt worden und werden auf portofreie Gesuche von dem Unterzeichneten unentgeldlich mitgetheilt.

Bromberg, den 28. Februar 1871.
Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
Graef.

Königl. Preussische Ostbahn.

Für die Königliche Ostbahn ist die Beschaffung von:
570 Stück Radreifen von Gussstahl (Tiegelguss- oder Bessemer-Stahl),
450 Stück Radeisen aus Puddelstahl und
2390 Stück schmiedeeiserne Siederohre für Locomotivkessel
erforderlich geworden.

Zur Verdingung der Anfertigung und Ablieferung dieser Gegenstände ist ein Submissionstermin auf:

Dienstag den 28. März cr. Vormittags 11 Uhr

im Büreau des Unterzeichneten — Bahnhofsstrasse No. 33 hierselbst — angesetzt.

Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:
„Offerte auf Radreifen resp. Siederohre für die Königliche Ostbahn"
versehen, bis spätestens zur Terminsstunde an den Unterzeichneten zu übersenden.

Auf der Adresse ist neben dem Bestimmungsorte Bromberg noch ausdrücklich zu bemerken: „Bahnhof."

Die Eröffnung der Offerten erfolgt im Termin in Gegenwart etwa erschienener Submittenten.

Lieferungsbedingungen werden auf portofreie Gesuche unentgeldlich zugesandt.

Bromberg, den 28. Februar 1871.
Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
Graef.

Elm-Gemündener Eisenbahn.

Im Wege der öffentlichen Submission soll die Herstellung der definitiven Empfangsgebäude nebst anschliessenden Güterschuppen auf den Bahnhöfen Vollmerz, Sterbfritz und Jossa verdungen werden. Der Verding erfolgt in 4 Loosen, von denen jedes der 3 ersteren die Erd-, Mauer-, Steinhauer-, Zimmer-, Dachdecker-, Weissbinder-, Klempner- und Tapezierer-Arbeiten an einem der genannten Empfangsgebäude, das Loos IV dagegen die Schreiner-, Glaser- und Schlosser-Arbeiten an sämmtlichen 3 Empfangsgebäuden umfasst.

Zeichnungen, Bedingungen wie Massen- und Preis-Verzeichnisse nebst Submissionsformulare sind in unserem Bau-Büreau dahier, sowie auf dem Büreau des Abtheilungs-Baumeisters in Schlüchtern einzusehen, auch können Bedingungen, sowie Massen- und Preis-Verzeichnisse von dem erwähnten Bau-Büreau gegen Erstattung der Kopialen bezogen werden.

Die Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift:
„Submission auf die Herstellung von Arbeiten an den Empfangsgebäuden der Elm-Gemündener Bahn"
bis spätestens zu dem **24. d. Mts. Vormittags 11 Uhr** an uns einzureichen, zu welcher Zeit die Eröffnung der eingehenden Offerten in Gegenwart der etwa anwesenden Submittenten erfolgt.

Später eingehende oder nicht bedingungsgemässe Offerten bleiben unberücksichtigt.

Vor dem Termine ist eine vorläufige Kaution von 5 % der Entreprise-Summe bei der Hauptkasse der Bebra-Hanauer Eisenbahn in Cassel zu deponiren.

Cassel, am 3. März 1871.
Königliche Eisenbahn-Direktion.
Hartnack.

PRIVAT-ANZEIGEN.

Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft.
Directe **Post-Dampfschifffahrt** zwischen

Hamburg und Newyork

vermittelst der Post-Dampfschiffe

Allemannia, Mittwoch,	22. März } Morgens.	Westphalia, Mittwoch,	5. April } Morgens.
Cimbria, do.	29. März	Holsatia, do.	12. April

Passagepreise: 1. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **165**, 2. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **100**, Zwischendeck Pr. Crt.-Thlr. **55**.

Fracht **£ 2.** — pr. 40 Hamb. Cubicfuss mit 15% Primage, für ord. Güter nach Uebereinkunft.
Briefporto von und nach den Verein. Staaten **3** Sgr. Briefe zu bezeichnen „per Hamburger Dampfschiff".

Die neue Dampferlinie
zwischen **Hamburg** und **Westindien**
via Grimsby und eventuell später Havre,
nach St. Thomas, La Guayra, Puerto Cabello, Curacao, Colon, Santa Marta, Sabanilla und von Colon (Aspinwall) mit Anschluss via Panama
nach allen Häfen des Stillen Oceans
und via San Francisco nach Japan und China
wird am 24. März d. J. eröffnet und fernerhin am 24. jeden Monats ein Dampfschiff der Gesellschaft expedirt werden; zunächst

Dampfschiff Bavaria,	Capt. Stahl,	am 24. März,
„ Borussia,	„ Kühlewein,	„ 24. April,
„ Teutonia,	„ Milo,	„ 24. Mai.

Näheres bei dem Schiffsmakler **August Bolten, Wm. Miller's Nachf., Hamburg.**

Oeffentlicher Verkauf

der Besitzung

der Lauenstein'schen Wagen-Fabrik-Gesellschaft

belegen im Billwärder-Ausschlag bei Hamburg.

Abseiten der Herren Doctor H. A. R. Brandis, Doctor F. H. Wex, Schulte & Schemmann und Klinckrath & Martens, als Curatores bonorum der Lauenstein'schen Wagen-Fabrik-Gesellschaft soll die
der Lauenstein'schen Wagen-Fabrik-Gesellschaft zuständige Fläche Landes, laut Grundriss des Ober-Geometers Stück vom 1. April 1867 bezeichnet mit No. 149 und 8 Morgen 302 □Ruthen 8 □Fuss gross, mit darauf errichteten Fabrik-Gebäuden, belegen im Billwärder-Ausschlag, Pag. 2224 des Hypothekenbuches
am Mittwoch, den 29. März d. J.
im Niedergerichte zu Hamburg
öffentlich an den Meistbietenden verkauft werden.

Dieses, eine Million □Fuss grosse Grundstück ist bekanntlich für den bei weitem grössten Theil mit den zum Betriebe einer grossartigen Wagen-Fabrik erforderlichen verschiedenen, mit Gas- und Wasserleitungen versehenen Werkstellen, Schuppen und sonstigen Räumlichkeiten, sowie mit den zur Wohnung für den technischen Direktor und für die Bureaux dienenden Lokalitäten, mit einem grossen Kosten-Aufwand vor wenigen Jahren auf's Zweckmässigste bebauet worden.

Um die fernere und sofortige Benutzung zu dem bisherigen Geschäftsbetrieb zu ermöglichen, sollen die sämmtlichen feststehenden und losen, theilweise sehr werthvollen Maschinen und Anlagen, sowie sämmtliche Werkzeuge und Utensilien, die Modelle, Zeichnungen etc. dem Käufer, ausser dem Kaufpreise für das Grundstück, zu einer festen, werthseienden Kaufsumme mit überlassen werden.

Dieses durch sein längeres Bestehen im Hammerbrook, im In- und Auslande wohl bekannte und auf's Beste renommirte, industrielle Etablissement ist von der bisherigen Gesellschaft in gebotener Erwägung der veränderten Zollverhältnisse, vor wenigen Jahren nach dem hier in Rede stehenden Terrain, innerhalb des Zoll-Vereins, verlegt, mithin für den Absatz seiner Fabrikate in dieser Hinsicht auf keine Weise behindert.

Vermittelst einer Landungsbrücke, welche auf der zu diesem Grundstück gehörenden, an der Elbe mit einer Fronte von nahe an 200 Fuss sich erstreckenden Deichstrecke angelegt ist, steht die, gegen Norden durch einen Brücken-Uebergang über den seitwärts belegenen schiffbaren Kanal unmittelbar an die Berlin-Hamburger Eisenbahn stossende Fabrik, gegen Süden mit dem Elbstrom in direkter Verbindung, zu welchem Zwecke auch noch eine zweite, kleinere Brücke vorhanden ist. Da überdies die Kommunikation mit der Stadt durch gepflasterte Strassen in etwa einer Viertelstunde vermittelt wird, so ist auch in dieser Hinsicht für alle Verkehrswege auf's Umsichtigste gesorgt.

Ausser dem für die Fabrik benutzten Areal liegt gassenwärts an der Rothenburgerstrasse noch ein Terrain von ca. 200 000 □Fuss mit 800 Fuss Fronte und ca. 250 Fuss Tiefe, sowie seitwärts nach dem Elbdeich hin ein Areal von ca. 128 000 □Fuss, welche beiden Landflächen, falls sie zur Ausdehnung der Fabrik etwa nicht erforderlich sein sollten, unfehlbar gut zu verwerthen sind.

Es ist wohl nicht zu bezweifeln, dass der durch die Zahlungs-Suspension der bisherigen Gesellschaft leider in Unthätigkeit gerathene Betrieb, durch seine Lebensfähigkeit und durch die Vollkommenheit seiner Anlagen, alsobald wieder seine frühere Bedeutung erlangen wird, wozu überdies der in naher Aussicht stehende bedeutende Bedarf für derartige Fabrikate nachhaltig beizutragen verspricht.

Dieses, bei der Zuschreibung, eventuell gleich nach dem Verkauf lieferbare Grundstück soll vigore der Neuen Falliten-Ordnung in
diesem ersten Termin definitiv verkauft werden.

Ueber die Verkaufs-Bedingungen ertheilen nähere Nachricht die bekannten Hausmakler in Hamburg, sowie die mit diesem Verkaufe speciell beauftragten Makler **E. & H. Wentzel**, Plan No. 6; **Martin Paul Krüger**, Büschstrasse No. 15; **G. Warburg**, Alterwall No. 20, und **C. A. & N. L. von der Meden**, Büschstrasse No. 12 in Hamburg, bei welchen die gedruckten Verkaufs-Bedingungen und das Verzeichniss der Inventar-Gegenstände von ultimo Februar d. J. an abzufordern sind.

M. Webers

Transportable Dampf-Maschinen und Locomobilen,
1 bis 25 Pferdekraft.

M. Webers
Centrifugalpumpen

Die beste Pumpe für Fabrik-Gebrauch, zum Heben grosser Wassermengen, bei Ent- und Bewässerungen, unübertroffen zum Pumpen dicker oder unreiner Flüssigkeiten.

M. Webers
Berlin, Chaussee-Str. 99.
Vertreter für Oesterreich:
JOSEF OESTERREICHER,
Wien, 3 Akademiestrasse.

Hartguss

Herzstücke und Räder

Erdtransportwagen

in jeder Grösse und zu jeder Spur, sowohl Seiten- und Vorkipper als Wagen zum Ausschaufeln, liefern in bewährter Konstruktion
Thelen & Weydenmeyer,
Eisengiesserei, Maschinen- und Dampfkessel-Fabrik. Nordhausen.

Windhoff Deeters & Co.
in Lingen a/d. Ems
empfehlen die in ihrer Fabrik seit vielen Jahren als Specialitäten verfertigten **Weichen, Drehscheiben, Wasserkrähne** und schmiedeeisernen Constructionen.

Ventilator-Feldschmieden.

Leistungsfähigkeit: Schweisshitze auf $2^1/_2$zölliges Quadrateisen in 8—10 Minuten.— Preis von **30 Thlr.** an. Versand stets vom Lager.
Roessemann & Kühnemann
Maschinenbau-Anstalt u. Eisengiesserei
Berlin, 21 Gartenstrasse 21.

Soeben ist erschienen und von **Adolph Refelshöfer** in Leipzig durch alle Buch- und Kunsthandlungen zu beziehen:
Koch, Dr. W., Neueste Uebersichtskarte der Eisenbahnen und Eisenbahn-Verwaltungsgebiete Europa's. 1871. 3. Ausgabe in Buntdruck. Preis 15 Sgr.

Norddeutscher Lloyd.
Postdampfschifffahrt
von Bremen nach Newyork und Baltimore
eventuell **Southampton** anlaufend

D. **Main**	18. März nach	Newyork	D. **Bremen**	19. April nach	Newyork
D. **Weser**	25. März „	Newyork	D. **Hermann**	22. April „	Newyork
D. **Ohio**	29. März „	Baltimore	D. **Baltimore**	26. April „	Baltimore
D. **Rhein**	1. April „	Newyork	D. **Main**	29. April „	Newyork
D. **Hansa**	5. April „	Newyork	D. **Newyork**	3. Mai „	Newyork
D. **Deutschland**	8. April „	Newyork	D. **Weser**	6. Mai „	Newyork
D. **Berlin**	12. April „	Baltimore	D. **Leipzig**	10. Mai „	Baltimore
D. **Donau**	15. April „	Newyork			

und ferner jeden Mittwoch und Sonnabend.

Passage-Preise nach Newyork: Erste Cajüte **165** Thaler, zweite Cajüte **100** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.
Passage-Preise nach Baltimore: Cajüte **135** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Pr. Crt.
Fracht: £ 2 mit 15%. Primage per 40 Cubicfuss Bremer Maasse. Ordinäre Güter nach Uebereinkunft.

von Bremen nach Neworleans via Havana
D. **Köln** Sonnabend 1. April. D. **Frankfurt** Sonnabend 15. April.
D. **Hannover** Sonnabend 13. Mai.

Passage-Preise nach New-Orleans und Havana: Cajüte **180** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.
Fracht nach New-Orleans £ 2. 10 s., nach Havana £ 3 mit 15% Primage per 40 Cubicfuss Bremer Maasse. Ordinäre Güter nach Uebereinkunft.

von Bremen nach Westindien via Southampton
Nach **Colon, Savanilla, La Guayra** und **Porto Cabello** mit Anschlüssen.
via **Panama** nach allen Häfen der Westküste Americas, sowie nach **China** und **Japan.**
D. **Kronprinz Friedrich Wilhelm** Freitag 7. April; D. **Graf Bismarck** Sonntag 7. Mai;
D. **König Wilhelm I.** Mittwoch 7. Juni.
und ferner am 7. jeden Monats.

Passage-Preise nach Colon und Savanilla: 1. Cajüte **300** Thlr. Crt., 2. Cajüte **200** Thlr. Crt.
nach La Guayra und Porto Cabello: 1. Cajüte **325** Thlr. Crt., 2. Cajüte **215** Thlr. Crt.
Fracht nach Colon, Savanilla, La Guayra und Porto Cabello £ 3. 10 s. mit 5% Primage per 40 Cubicfuss Englische Maasse, zahlbar bei der Abladung in Bremen. Ordinäre Güter nach Uebereinkunft.

Nach den Häfen der **Westküste Americas, Japan** und **China** werden Passage-Billets ausgestellt und durchgehende Connoissemente gezeichnet.
Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

Lebensversicherungs-Gesellschaft zu Leipzig
auf Gegenseitigkeit begründet im Jahre 1830.
Versicherungsbestand Ende December 1870
15 673 Pers. vers. mit 19 138 400 Thlr.

Die obige Gesellschaft gewährt an cautionspflichtige Beamte im Staats- und Communaldienste, bei Eisenbahnen etc., welche bei ihr versichert sind, oder die Versicherung ihres Lebens gleichzeitig beantragen und Aufnahme gefunden haben,

Darlehne bis zu vier Fünftel der Versicherungssumme

gegen mässige, die Tilgung des Darlehns in einem vorausbestimmten Zeitraume herbeiführende Einzahlungen, auf welche nach fünf Jahren der von den zu entrichtenden Gewährleistungsbeiträgen verbliebene Ueberschuss unverkürzt zurückgewährt wird.
Dividende für 1871: 30%.
Nähere Auskunft ertheilt bereitwilligst das Direktorium obiger Gesellschaft (an welches auch etwaige Anfragen wegen der Uebernahme von Agenturen zu richten sind), ingleichen die in sämmtlichen grösseren Städten Deutschlands angestellten Gesellschafts-Agenten.

Diamantfarbe
und diverse Sorten von Eisengrau liefere ich in bestem Doppelfirniss, fein abgerieben, billigst für Maschinen- und Zuckerfabriken; Muster werden gern abgegeben.
F. A. Beschke,
Fabrik chem. techn. Producte in Dresden.

Haeckel & Co. in Leipzig.
Königl. Sächsische Patent-Inhaber
(Etablirt seit 1853.)
Eisenbahn-Behörden
empfehlen wir zur
Einrichtung resp. Completirung von autographischen Druckereien,
um Pläne, Schriftstücke etc. zu vervielfältigen, unsere bewährten
Steindruck-Pressen
ganz von Eisen, in 6 Grössen, Lithographie-Steine, Walzen, Farben, Firnisse und alle Specialitäten.
Referenzen von Eisenbahn-Behörden, denen wir Druckereien einrichteten, stehen zu Diensten.
Illustrirte Preislisten gratis und franko.

Königliche Rheinisch-Westfälische Polytechnische Schule.
Beginn des 2. Semesters am 13. April d. J. Programm von dem Direktor
Baurath **von Kaven.**

Wichtiges Werk für Ingenieure!
Im Verlage von **Paul Neff** in Stuttgart erschien soeben und ist durch alle Buchhandlungen zu beziehen:
Der Bau der Brückenträger
mit besonderer Rücksicht auf
Eisen-Konstruktionen
von
Fr. Laissle und **Ad. Schübler,**
Ingenieuren.
Zweiter Theil.
Preis Thlr. 2. — oder fl. 3. 30.
Dieses Werk, von dessen erstem Theile bereits 3 Auflagen verbreitet sind, erhält durch Erscheinen des zweiten Theils, welcher insbesondere auch die bei allen Neubauten mit Vorliebe angewandten eisernen Fachwerkbrücken eingehend behandelt, eine dem Standpunkt der heutigen Bautechnik entsprechende Vollständigkeit.
(Der Preis des kompleten Werkes ist Thlr. 3. 24. = fl. 6. 30.)

Einzige Fabrik Deutschlands von Maschinen-Treibriemen nach Amerikanischer Methode.

Die
Gummiwaaren-Fabrik
von
C. SCHWANITZ & Co.
BERLIN,
Müller-Strasse 171a — 172,
liefert jedes Fabrikat aus vulcanisirtem Gummi für technische und andere Zwecke und empfiehlt besonders ihre seit 8 Jahren in den grössten Etablissements angewandten
Maschinen-Treibriemen
bis 36″ Breite in jeder Stärke und Länge für alle Zwecke, vorzüglich für nasse und dampfige Orte geeignet, sowohl Leder- als Guttapercha-Riemen übertreffend, als das beste Fabrikat, das auf den Markt gebracht wird.
Preise billiger als für Lederriemen.
Druck- und Saugeschläuche
für Brauereien, Brennereien u. andere Fabriken;
Dichtungs-Platten, Scheiben, Pumpenklappen, Buffer etc.

1869 Leipzig Silberne Med.	1869 Altona Silberne Med.	1869 Wittenberg Silberne Med.

Zehn Medaillen wurden C. SCHWANITZ & Co. für die Vorzüglichkeit ihrer Fabrikate zuerkannt.

Annonce.
Ein Eisenbahn-Maschinen-Ingenieur, im Locomotivbetriebe und Werkstättendienste wohl erfahren, sucht Stelle und zwar am liebsten in Süddeutschland oder Oesterreich. Gef. Offerten an Dr. jur. Goemann in Goettingen (Preussen).

A. Bessell, Schmelztiegelfabrik, Dresden.

Beiblatt zu No. 11 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnen.

Leipzig, den 17. März 1871.

Bericht über die Thätigkeit der Feld-Eisenbahn-Abtheilung No. 4 während des Krieges.

Von Herrn Eisenbahn-Baumeister Vieregge.

Gray, 4. März 1871.

Die Feld-Eisenbahn-Abtheilung No. 4 wurde, gleich den Abtheilungen No. 1, 2 und 3, gleich nach erfolgter Kriegserklärung nach Berlin zusammenberufen, woselbst sie sich specieller organisirte, mit den nothwendigen Materialien versorgte und am 3. August v. J. Sr. Excellenz dem Herrn Minister Grafen von Itzenplitz von dem Herrn Ministerial-Direktor Weishaupt vorgestellt und mit einer glückwünschenden Ansprache ins Feld entlassen wurde. Die Reise von Berlin bis zur Französischen Grenze dauerte bis zum 10. August, und empfing die Abtheilung von der Eisenbahn-Exekutiv-Kommission beim Aufenthalt in Saarbrücken den Auftrag, gemeinschaftlich mit der Feld-Eisenbahn-Abtheilung No. 1 eine Umgehungsbahn der Festung Metz zu bauen, um diesen hinderlichen Knotenpunkt der Bahnlinie Saarbrücken-Frouard-Paris möglichst bald für den Eisenbahntransport unschädlich zu machen. Beide Abtheilungen stellten auf ihrer Fahrt bis Remilly die an einigen Stellen zerstörte Bahnlinie Forbach-Remilly sofort her, und erhielt Abtheilung 4 von der durch ein generelles Projekt zwischen den Abgangspunkten Remilly und Pont à Mousson schon vorgesehenen Linie die 2. Hälfte nach Pont à Mousson hin zugewiesen; sie beschäftigte sich bis gegen den 20. August mit dem Aufsuchen und Realisiren des genannten Projekts, welches wegen der vielfach als unmittelbar zu benutzen angenommenen starken Chausseesteigungen grössere Schwierigkeiten als früher erwartet war, entgegenstellte. Es wurde deshalb eine 2. direktere Linie ermittelt, generell festgestellt und vom Herrn Ministerial-Direktor Weishaupt, der damals auf der Durchreise zum Hauptquartiere die beiden Abtheilungen besuchte, sowie von dem technischen Mitgliede der Exekutiv-Kommission, Herrn Geheimen Baurath Kinel genehmigt. Zur Zeit als die Entscheidungsschlachten bei Metz geschlagen und die Festung umschlossen wurde, konnte auch mit der speciellen Absteckung der letzteren Linie sowie mit dem Bau, der stets auf dem Fusse folgen musste, vorgegangen werden, und gelang es durch unermüdliches Aufsuchen verbesserter Traçen, die gefürchtete Wasserscheide zwischen der Mosel und dem Seille-Flüsschen vor Pont à Mousson mit günstigen Neigungsverhältnissen zu überwinden. Ueberhaupt wurden die anfänglich zur Anlage der Feld-Eisenbahnen allgemein im Auge gehabten Principien von vornherein Seitens der Abtheilung 4 dahin abgeändert, dass wegen der schnellen Bauausführung und mangelhaften Unterstopfung des Geleises um so grössere Sorgfalt auf die vorsichtige Benutzung starker Kurven und Steigungen verwendet werden müssten.[1] Kleinere verlorene Gefälle wurden oft nachträglich während des Legens des Oberbaues entfernt, was freilich mit dem Grundsatze, alle Dammschüttungen über 6′ Höhe zu vermeiden, schwer vereinbar wurde, ebenso mit der Vermeidung tiefer Einschnitte, (die sich wegen der langwierigen Arbeit, oft im Felsboden, von selber verbieten). Ganz besondere Schwierigkeiten bot demnächst die inzwischen betriebene Beschaffung der Schienen, Schwellen und des Kleineisenzeuges, um so mehr, als durch das grossartige Ereigniss von Sedan und die darauf folgenden Gefangenen-Transporte fast noch der letzte disponible Rest von Landfuhrwerk absorbirt wurde. Eine Ponton-Kolonne leistete mit ihren Wagen wesentliche Dienste, und wurden überhaupt alle Mittel angewendet, um für eine der Abtheilung zugehörige Strecke von $2^1/_4$ Meilen Länge, zwischen Pont à Mousson und dem Dorfe Pagny les Goin gelegen, welche von etwa 1200 Erdarbeitern, die aus der Gegend von Saarbrücken und Trier bezogen waren, im Verein mit den Pionieren der Abtheilung und derjenigen zweier Festungs-Pionier-Kompagnien, schnell in ein nutzbares Planum umgewandelt wurde, das Oberbau-Material zu beschaffen und keine Stockung eintreten zu lassen. Einen besonderen Theil der Arbeit bildete die Herstellung einer grösseren Brücke über die Mosel bei Atton von 400′ Länge und eines kleineren Uebergangs über die Seille bei Cheminot von 70′ Länge, welche beide, wegen geringer Höhenlage des Planums ohne freitragende Konstruktionen auf engstehenden gerammten Pfahljochen, theilweise in grosser Wassertiefe, errichtet werden mussten. Auch eine Kreuzungsstelle in der Nähe von Cheminot, mit Wasserstation, wurde eingerichtet, selbstverständlich mit telegraphischer Verbindung.

Hiernach konnte am 23. September v. J., also etwa 1 Monat nach Beginn des definitiven Baues, die erste Befahrung geschehen, welcher die Betriebseröffnung und Uebernahme der Linie Seitens der Eisenbahn-Direktion zu Saarbrücken unmittelbar folgte.

Die Feldeisenbahn-Abtheilung No. 4 erhielt darauf von der Eisenbahn-Exekutiv-Kommission in Versailles den Befehl, die Bahnstrecke zwischen den Cernirungslinien der Festungen Soissons und Paris, und andererseits die Strecke vom Knotenpunkte St. Hilaire bis Verdun zu recognosciren resp. herzustellen, und rückte dieselbe auf der damals durch die Uebergabe von Toul geöffneten und bereits hergestellten Hauptroute Frouard-Blesmes-Epernay vor, von wo ab Sektion II den letztgenannten Theil der Aufgabe übernahm, während Sektion I nach Château-Thierry und per Fussmarsch nach Nanteuil le Haudoin (an der Linie Soissons-Paris) in den Mittelpunkt der erstgenannten Strecke rückte. Hier fanden sich der Viadukt bei Mitry in einer Länge von 70′ völlig, der Viadukt bei Nanteuil[2] zum Theil gesprengt, und wurden dieselben für beide Geleise durch theilweises Zufüllen der Oeffnung, demnächst durch Aufstellen von Holzkonstruktionen, bis gegen Mitte Oktober wieder fahrbar hergestellt. Rekognoscirungen wurden bis zur Station le Bourget-Drancy fortgesetzt und viele Waggons aus dem Bereiche der nördlichen Pariser Forts mit Hülfe der dortigen Belagerungstruppen gerettet. Der beabsichtigte Verkehr auf der Zwischenstrecke von Villers-Cotterets ab, wichtig zur Erleichterung der Ernährung der Truppen vor Paris, hätte nun beginnen können, wenn die von der bereits befahrenen Bahnstrecke bei Creil designirten Maschinen rechtzeitig durch die dortige Betriebsbehörde abgelassen worden wären, welche sich aber verzögerten. Die Sektion I rückte nach Villers-Cotterets, um eine etwa 400 Schachtruthen enthaltende Sprengung eines Felseinschnittes zwischen diesem Orte und Soissons gelegen, aufzuräumen. Das grössere Hinderniss aber in dieser Strecke war der an 2 Stellen gesprengte Tunnel bei Bercy, und übernahm die Sektion II der Abtheilung, welche inzwischen ihre Rekognoscirungen etc. nach Verdun hin beendigt hatte und ebenfalls über Rheims vorgerückt war, die Herstellung, welche sich als sehr schwierig und gefahrvoll erwies. Zur Beschleunigung des Werkes übernahm die Feldeisenbahn-Abtheilung No. 1, welche ebenfalls vorgerückt war, zeitweise den einen Theil, dessen Fortführung und Vollendung jedoch wieder der Sektion II der 4. Abtheilung übertragen wurde, nachdem Abtheilung I nach dem Falle von Metz anderweitig abkommandirt wurde. Zu der schwierigen Arbeit wurden erfahrene Deutsche Bergarbeiter zu Hülfe genommen. Im Anfang der 2. Hälfte des November wurde der Tunnel fahrbar und konnte demnächst die Inbetriebsetzung der ersten durchgehenden Linie bis vor Paris, als Fortsetzung der bereits befahrenen Linie Epernay-Rheims-Soissons, welches letztere inzwischen gefallen war, erfolgen. Während dem hatte Sektion I, nach Vollen-

[1] Kurven von 50 Ruthen Radius sollten, wenn irgend möglich, vermieden werden, besonders gemeinschaftlich mit Steigung; wenn gar nicht anders thunlich, letztere nicht über 1 : 70, gewöhnliche Kurven nicht unter 75° Radius, Steigung in grader Linie nicht unter 1 : 50.

[2] Nicht zu verwechseln mit Nanteuil, Station an der Linie Epernay-Paris, in dessen Nähe ein wichtiger Tunnel gesprengt worden war.

dung der Arbeit bei Villers-Cotterets zu Ausgang Oktober, den Auftrag zur Rekognoscirung event. Herstellung der Strecke Soissons-Laon erhalten und rückte von Villers-Cotterets nach Soissons, auf welchem Marsche dieselbe von Franctireurs angefallen wurde. Der Ingenieur Pfeiff, als 2. Assistenz-Baumeister fungirend, wurde dabei schwer am Kopfe verwundet und auf mehre Monate dem Dienste entzogen, sonstige Verluste fanden nicht statt.

Die genannte Strecke nach Laon erwies sich als nicht bauwürdig, und erhielt die Sektion I bereits am 2. November den Befehl zu einer grösseren Herstellungsarbeit im Bereiche der 2. Armee auf der Bahnstrecke Blesmes-Chaumont. Die Abtheilung, welche bisher vom grossen Hauptquartier ressortirte, wurde darauf der General-Etappen-Inspektion der genannten Armee überwiesen, und nahm Sektion I ihren Sitz zunächst in Joinville. Auf letztgenannter Strecke fanden sich 3 massive Brücken über die Marne bei Villiers, zwischen den Stationen Donjeux und Froncles gelegen, von 2 + 67, 2 + 58 und 2 + 48′ Spannweite, total zerstört, und wurde unter Besichtigung derselben mit dem Eisenbahn-Direktor der 2. Armee, Herrn Regierungs-Baurath Vogt, behufs baldiger Eröffnung der Hauptroute über Nuits sous Ravières nach Orléans resp. Paris hin, sowie der Route Chatillon-Troyes, die Herstellung derselben in 3 bis 4 Wochen als möglich und geboten befunden, im Interesse des weiteren Vormarsches und der Ernährung der betreffenden Armeen. Diese Herstellung erfolgte vom 9. November bis 7. December mittelst Holzkonstruktionen, theils freitragend, theils mit direkter Unterstützung durch Pfahljoche, wobei zu ersteren theilweise Französische in Metz vorgefundene Gitterträger benutzt wurden (ohne jedoch den Dienst in dem Maasse, wie erwartet war, zu leisten). Die Arbeitskräfte der Sektion, bestehend in der halben Pionier-Kompagnie, reichten natürlich nicht aus, und wurden Deutsche Civilarbeiter, unter Leitung zweier Handwerksmeister, zugezogen, während ausserdem eine besonders zugetheilte 2. Pionier-Kompagnie, auch zeitweise Französische Arbeiter, Theil an dem Werke hatten. Die damals eingetretene strenge Kälte mit Schneefall und das kurze Tageslicht, der geringe Erfolg nächtlicher Arbeit im Winter, die Rücksichten auf die Sicherheit bei schwacher Besetzung der Umgegend machten die Aufgabe der Gesammtherstellung innerhalb 4 Wochen zu einer schwierigen. Inzwischen war Sektion II nach Beendigung des Tunnelbaues bei Bercy ebenfalls vorgerückt und erhielt die Aufgabe, auf der Fortsetzung der vorgenannten Strecken bis zu dem wichtigen Knotenpunkte Nuits sous Ravières event. weiter zu recognosciren, während die Telegraphen-Beamten der Abtheilung bereits Auftrag für die weitere Strecke nach Sens und Fontainebleau erhielten. Diese Recognoscirung und der Beginn des grösseren Brückenbaues bei Nuits, der demnächst die Hauptaufgabe der Section II bilden sollte, wurde abermals bedeutend erschwert und verzögert durch die Unsicherheit der Gegend bei schwach besetzten Etappen und die fortwährend von der nicht cernirten Festung Langres ausgehenden kleineren Angriffe und Störungen des inzwischen eingerichteten Betriebes nach Nuits und von Châtillon nach Troyes. Die genannte Brücke bei Nuits zeigte drei völlig zerstörte Oeffnungen von 48 Fuss Spannweite bei bedeutender Höhenlage der Fahrbahn, und wurde die Herstellung durch Anfertigung von hölzernen Gitterträgern und Aufstellung hoher gezimmerter Joche auf den zerstörten Mittelpfeilern bewirkt.

Inzwischen war Section I von Joinville über Chaumont nach Troyes gerückt, da es sich um die Frage handelte, ob die stark zerstörte Fortsetzung der Linie Châtillon-Troyes über Nogent sur Seine hinaus bis Montereau zu bauen sein würde. Es erfolgte eine Recognoscirung in ein von unseren Truppen bisher unberührtes Terrain nach Nogent zu der zerstörten grossen Seine-Brücke, während eine andere Feld-Eisenbahn-Abtheilung die ebenfalls zerstörte Seine-Brücke bei Montereau als sehr schwierig herstellbar erklärt hatte; die genannte Linie wurde Seitens der General-Etappen-Inspektion der 2. Armee aufgegeben und die südliche bereits genannte Strecke Nuits-Sens-Moret zur Herstellung bestimmt. Die Sektion I ging nach Villiers sur Marne zurück, um die vorgenannten 3 Brücken, welche durch ein plötzlich eintretendes aussergewöhnliches Hochwasser theilweise gelitten hatten und überhaupt, da sie nunmehr den Winter überdauern sollten, einer Verstärkung bedurften, nochmals zu besetzen. Die fernere Arbeit an derselben geschah, abgesehen von einer mehrtägigen Störung bei Abwesenheit der Sektion, während des Betriebes, welcher sich durch die damalige Neubildung der Südarmee des General Manteuffel zu einem sehr bedeutenden gestaltete. Nach Beendigung der Brücke bei Nuits erfolgte eine Benachrichtigung, dass die Abtheilung der neu gebildeten Süd-Armee überwiesen werden würde und übernahm Sektion II die Recognoscirung nach Dijon hin, welcher Punkt sammt den benachbarten Städten Dôle und Gray gegen den 20. Januar hin von unsern Truppen wieder besetzt worden war. Kurz nachdem der nördliche Hauptverbindungsweg bei Toul durch Zerstörung der Brücke bei Fontenay aufs Neue unterbrochen worden war, erfolgten auch derartige feindliche Angriffe auf die Linien Nuits-Sens und Nuits-Dijon, woraus der Sektion II die Aufgabe erwuchs, zwei bei Brienon und Montbard gelegene kleinere Brücken, sowie die weitere Strecke nach La Roche hin, unter fortwährender Beunruhigung durch den Feind, aufs Neue herzustellen.

Der zeitweise völlig gestörte Verkehr auf dieser Route nach Orléans und Paris hin konnte darauf schleunigst wieder aufgenommen werden.[3] Die Sektion I der Abtheilung war inzwischen nach Chaumont gerückt, mit dem Auftrage, auf der Strecke nach Festung Langres hin eine grössere Zerstörung, je für eintretenden Bedarf, vorzubereiten und ebenso die etwa darnach folgende Wiederherstellung. Es wurde deshalb bei zweien bei Foulain gelegenen Marne-Brücken, welche im Bereich der feindlichen Patrouillen lagen, die vorgefundenen feindlichen Minen vorläufig unschädlich gemacht und für den Fall der Nothwendigkeit, dass eine der Brücken unsererseits gesprengt werden müsste, eine Gitterträger-Construction hergerichtet, welche schnell au einander genommen leicht zu transportiren und aufzustellen war. Jedoch trat bald eine Veränderung dieser Verhältnisse ein durch das Misslingen des vom Feinde beabsichtigten Durchbruches nach Deutschland hinein, durch die grossen Ereignisse an der Schweizer Grenze wie durch die Capitulation der Hauptstadt, und machte die genannte Maassregel, sowie den damals beschlossenen Transport von Belagerungsgeschütz gegen Langres unnöthig. Die Feld-Eisenbahn-Abtheilung No. 4 erhielt nunmehr vom Oberkommando der Süd-Armee den Auftrag, im Interesse der Verpflegung und des Krankentransports etc. während des eingetretenen Waffenstillstandes die Bahnlinien nach Dijon resp. über Dôle nach Arbois hin, so weit wie möglich von beiden Richtungen her zu öffnen, zu welchem Ende Sektion II die Strecke Nuits-Dijon durch Aufräumungsarbeiten in den dortigen Tunnel etc. weiter fertig stellte, während Sektion I Befehl erhielt, auf der Bahnstrecke Epinal-Gray, welche bereits durch die Feld-Eisenbahn-Abtheilung 5 hergestellt wurde und mit einem theilweisen Betrieb versehen war, zur Beschleunigung der Transporte nach vorgenanntem Endpunkte zu wirken. Nachdem die Sektion I auf dem Wege über Blesme und Frouard Epinal erreicht, die befohlene Strecke Epinal-Gray bereist, bis Dijon vorgegangen und ihren Sitz in Gray genommen, fand die genannte Betriebs-Erweiterung gemeinschaftlich Seitens der beiden Abtheilungen statt, während von Abtheilung 4 die Sicherstellung halbzerstörter Brücken auf der Strecke Vesoul-Dijon übernommen wurde. Dagegen gelang es bis jetzt den vereinigten Bemühungen nicht, trotz der abgeschlossenen Convention, die hartnäckig verweigernde Festung Auxonne mit Zügen nach Dôle hin zu passiren, um Proviant nach Arbois und Poligny direkt durchzuführen. Beim gegenwärtigen Friedensabschlusse ist über die Demobilmachung der Abtheilung noch nichts Näheres bekannt.

Schliesslich sei es vergönnt, die Beamten der Feld-Eisenbahn-Abtheilung 4 zu nennen: Oberingenieur Baurath Menne, Chef, und für denselben nach seiner erfolgten Abkommandirung

---

[3] Bei Besichtigung der zum 22 Male zerstörten Brücke bei Brienon hatte der Stationsvorsteher Stölze, Beamter der Betriebscommission Chaumont, durch eine Kugel seinen Tod gefunden.

(behufs Bau der strategisch-wichtigen Eifelbahn) von Ende September ab Eisenbahnbaumeister Vieregge fungirend. Die Beamten der Sektion I sind: Eisenbahnbaumeister Vieregge, Baumeister von Niederstetter und Ingenieur Pfeiff (für letzteren nach seiner Verwundung Bauführer Rocholl fungirend). Die Beamten der Sektion II: Eisenbahnbaumeister Schultze (Saarbrücken), Sektionschef, Baumeister Grüttefien, Bauführer Wiesner. Ober-Materialien-Verwalter der Abtheilung: Bauführer Rocholl. Der der Pionier-Compagnie angehörige Lieutenant Vogel fungirte als Bauführer während des Baues der Linie Pont-à-Mousson-Remilly, ausserdem in derselben Zeit der Baumeister Emmerich, sowie 3 Geometer. Das weitere ständige Personal der Abtheilung besteht aus: 1 Rechnungsführer, 1 Materialien-Verwalter, 2 Maschinen-Werkmeistern, 6 Bahnmeistern, 2 Bau- und 2 Telegraphen-Aufsehern.

Die Fortschritte des Eisenbahnwesens in den letzten Jahren.

In einer der ersten Nummern des Jahrgangs 1863 dieser Zeitung machten wir auf Wunsch der verehrlichen Redaction den Versuch, eine Uebersicht „der Fortschritte des Deutschen Eisenbahnwesens im Jahre 1862" zu geben. Bei dem Bestreben, unserer Aufgabe durch Vollständigkeit thunlichst gerecht zu werden, verfielen wir in den, von den geehrten Lesern wohl mit der guten Absicht entschuldigten Fehler: Manches dem Jahre 1862 als Fortschritt zuzuschreiben, was längst vorher eingeleitet, nur zur Reife gekommen war, und Anderes, was derzeit nur im Werden begriffen, erst später sich verwirklichte, auch schon als dahin gehörend mit aufzuführen. Unwillkührlich, ja sogar unbewusst wie es geschah, wurden wir selbst eigentlich erst darauf aufmerksam, als wir, ein Jahr später, für eine ähnliche Uebersicht Beachtenswerthes kaum zu verzeichnen fanden.

Heut, nachdem fast ein Decennium seit jenem ersten Versuche verstrichen ist, vermag der Natur der Sache nach eine solche Uebersicht mehr wirkliche und durch die Zeit bereits als solche erwiesene Fortschritte zu bringen und werden wir, wenn wir dem früheren Versuche uns anschliessend es jetzt unternehmen die zeitherigen Fortschritte zu verzeichnen, die Nachsicht der geehrten Leser viel mehr wegen Mangelhaftigkeit und Unvollständigkeit unserer Uebersicht als wegen zu weiten Zurück- oder Vorgreifens in Anspruch zu nehmen, überhaupt aber um eine nachsichtige Beurtheilung unserer Arbeit zu bitten haben, welche man, Angesichts der weiteren Ausdehnung des Vereinsgebietes (auf welches wir räumlich wenigstens uns zu beschränken haben werden), so wie mit Rücksicht auf die Vielartigkeit des Stoffes hoffentlich nicht uns versagen wird.

Zunächst der räumlichen Ausdehnung des Deutschen Eisenbahnnetzes wieder uns zuwendend, so ist ein so gewaltiger Aufschwung in Vermehrung der Bahnen im Vereinsgebiet, namentlich aber in Oesterreich-Ungarn zu constatiren, wie kaum je in einem früheren gleichen Zeitabschnitte. Nachdem übrigens diese Blätter über die neuen Bahnbauten, Concessionen, Projecte etc. regelmässig vollständige Uebersichten gebracht haben, dürfte es kaum von Interesse in dem gegebenen Raume zugleich aber auch kaum möglich sein, alle Linien aufzuzählen, welche in dem zu besprechenden Zeitabschnitte ausgeführt oder in einem mehr oder weniger vorgeschrittenen Stadium der Einleitung und des Baues sich befinden. Nur wenigen allgemeinen Momenten möchten einige Worte zu widmen sein, nämlich:

1) der Ausdehnung der Eisenbahnen über die Staaten des Vereinsgebietes;
2) dem Hervortreten besonderer Tendenzen bei der Vervollständigung des Eisenbahnnetzes im Vereinsgebiete;
3) den Anschlüssen an Bahnen ausserhalb der Grenzen desselben und
4) dem Entstehen von Paralellbahnen in einzelnen Hauptrichtungen des Verkehrs.

Was den ersten Punct betrifft, so sind, nachdem Oldenburg seit dem Jahre 1866 Eisenbahnen bekommen hat, unsers Wissens das kleine Liechtenstein* und Waldeck die einzigen dem Vereinsgebiete angehörigen Staaten, welche jetzt Eisenbahnen nicht besitzen.

Den zweiten Punct anlangend, so dürfte ein Bestreben das Bahnnetz sowohl für die gewöhnlichen Verkehrszwecke als auch für die Zwecke der Landes-Vertheidigung geeigneter zu machen und namentlich auch einzelne besonders störende Lücken auszufüllen, nicht verkannt werden können.

In erster Beziehung ist die besonders strategisch wichtige sogenannte Küstenbahn zu nennen, welche durch die Vollendung der Bahnen: Stolp-Danzig und Lübeck-Kleinen sowie durch die im Bau befindlichen Bahnen Bremen-Hamburg und Sande-Jever (Zweigbahn von Wilhelmshafen-Oldenburg) ihrer Verwirklichung erheblich näher gerückt ist, während zugleich die in Vorbereitung begriffenen Bahnen Harburg-Stade etc., sowie Ihrhove-Neuschanz (Verbindungsbahn zwischen dem Netze der Westfälischen und der Niederländischen Staatsbahn) und endlich die ernstlich in Aussicht genommene sogenannte „Ostfriesische Küstenbahn" Sande-Wittmund-Esens-Norden-Emden) die vollständige Befriedigung der berechtigten Forderung der Landes-Vertheidigung — eine jederzeit rasche und sichere Zugänglichkeit der Meeresküste, — in nicht zu ferne Zeit gerückt erscheinen lassen.

Bezüglich der Ausfüllung einzelner für den Verkehr besonders störender Lücken des Bahnnetzes ist die stattgehabte Einrichtung zahlreicher Traject-Anstalten über Ströme und See'n (Donau, Elbe, Rhein, Bodensee) so wie die stattgehabte resp. im Werke befindliche Herstellung mehrerer grossartiger Brücken-Verbindungen über die Elbe bei Tangermünde, Dömitz und Hamburg, über den Rhein bei Mannheim, Coblenz, Düsseldorf und Wesel anzuführen.

In Betreff des dritten Punctes: der Anschlüsse des Vereins-Bahnnetzes an die Bahnen der Nachbar-Länder ist zu constatiren, dass zu den beiden früher allein bestehenden Anschlüssen an die Bahnen in Russland: zu Eydtkuhnen und Myslowitz, zwei weitere: einer zu Alexandrowo (Thorn-Lowicz-Skiernivice) und ein anderer zu Sosnovice (von der Oberschlesischen Bahn aus) hinzugekommen sind, so wie dass mehre andere: Insterburg-Augustowo-Grodno und Königsberg-Lyck-Bialystok (beide an die Warschauer Linie der grossen Russischen Eisenbahn), sodann: Marienburg-Deutsch-Eylau-Warschau (an die grosse Russische und die Warschau-Brest-Litewsk-Bahn) und ferner: Posen-Kalisch-Lodz; Breslau-Oels-Lodz; Mischline-Lublinitz-Czenstochau (an die zwar dem Vereine angehörende, aber auf Russischem Gebiete liegende Hauptlinie der Warschau-Wiener Bahn) ins Leben treten, resp. in mehr oder weniger vorgerückten Stadien des Baues und der Einleitung sich befinden, während gleichzeitig von der Warschau-Wiener und der obengenannten Linie der grossen Russischen Eisenbahn mehre Verbindungen mit dem Innern Russlands angebahnt wurden.

Als fernere Anschlüsse sind die zu verzeichnen, welche von der Galizischen Carl-Ludwig-Bahn eben in Ausführung begriffen sind, nämlich: Lemberg-Krasne und von da in zwei Richtungen nach Russland: über Brody in der Richtung auf Nowgrad-Wolinsk so wie Zloczow-Tarnopol-Stanislawlschik, einerseits nach Kiew etc. und andererseits nach Balta, Odessa, Charkow etc. Sodann: von Lemberg über Czernowitz und Suczawa in der Richtung auf Paskani, einem Knotenpuncte des in Rumänien im Entstehen begriffenen Eisenbahnnetzes. In Suczawa schliesst dieser Bahn eine Verbindung aus dem Vereinsgebiete via Szigeth von Ungarn und Siebenbürgen sich an, welche in ernstlicher Vorbereitung begriffen ist.

Im fernen Südosten des Vereinsgebietes streben weiter: die Siebenbürgischen Bahnen von Kronstadt, Herrmannstadt und Petrozseny über die schwierigen Pässe der Transylvanischen Alpen, und die Oesterreichische Staatseisenbahn: von Temeswar über

---

* Durch das Fürstenthum Liechtenstein führt die Zweigbahn der Vorarlberger Eisenbahn von Feldkirch nach Buchs, welche in diesem Frühjahre eröffnet werden wird. Die Red.

Lugos und von Basias über Alt-Orsowa, Verbindungen mit Rumänien ernstlich an.

In südlicher Richtung schieben die Ungarischen Bahnen ihre Linien immer weiter gegen Serbien (Belgrad) und gegen die Türkei (Bosnien) in der Richtung auf Constantinopel und Saloniki vor und ist die baldige Ueberschreitung der Grenzen des Vereinsgebietes in dieser Richtung kaum noch zweifelhaft, nachdem die beiden mächtigsten Eisenbahn-Gesellschaften Oesterreichs, die der Staats- und Südbahn, diese für beide so sehr folgewichtigen Unternehmungen auch über ihr eigenes Gebiet hinaus ernstlich fördern zu wollen geneigt scheinen.

Als ein zeither bereits ins Leben getretener Anschluss von weittragender Bedeutung ist die durch die Brennerbahn bewirkte zweite Verbindung des Vereins-Bahnnetzes mit dem Italienischen hier anzuführen. Die Wichtigkeit dieses Anschlusses für die Vereinsbahnen wird in demselben Maasse mehr und mehr hervortreten, als die zur Zeit noch mangelhaften Verbindungen mit den Bahnen des inneren Deutschlands mehr vervollständigt werden und als die dritte vielbesprochene Ueberschienung der Alpen zu ihrer Realisirung anscheinend noch längere Zeit bedürfen wird, obgleich man hinsichtlich des für dieselbe zu wählenden Passes, namentlich im Interesse Deutschlands, für den St. Gotthard bereits sich entschieden hat und die Einleitungen des Unternehmens schon vorlängst dem Abschlusse nahe zu sein schienen.

Wenn auch zur Zeit für die Vereinsbahnen nicht gerade von wesentlicher Bedeutung, ist hier doch der durch die Ueberschienung des Mont-Cenis mittelst der Fell'schen Bahn erzielten provisorischen, zugleich aber auch des definitiven Anschlusses mit den Bahnen im Süden der Alpen Erwähnung zu thun, welcher letztern durch den um die Weihnachtszeit des eben verflossenen Jahres erfolgten glücklichen Durchschlag des Richtstollens des Mont-Cenis-Tunnels seiner Verwirklichung um einen grossen Schritt näher gerückt ist. Während der weite Umweg durch die Schweiz und Savoyen so wie die abweichende Spur der Fell'schen Bahn die Wirkung der provisorischen Ueberschienung des Mont-Cenis für das Vereinsgebiet sehr abgeschwächt haben, so wird diese Wirkung bei der voraussichtlich jetzt in nicht zu entfernter Zeit bevorstehenden Vollendung der Bahn durch den Mont-Cenis auch für das Südwest-Deutsche Netz in gleichem Maasse kräftiger sich herausstellen, als die in der sogen. Französischen Schweiz und in Savoyen projectirten Abkürzungslinien an die Victor Emanuel (Mont-Cenis-)Bahn sich verwirklichen werden und als die Aussichten für eine baldige Ueberschienung des Simplon-Passes (Arona-Siders) mehr und mehr zurückzutreten scheinen.

Als näherliegende Verbindungen im Süden sind hier noch die auf Anschlüsse an das Italienische Netz der Oesterreichischen Südbahn hinzielenden Pläne der Kronprinz Rudolf Bahn, so wie die behuf directer Verbindung mit den Schweizerbahnen ins Leben getretene Traject-Anstalt zwischen Friedrichshafen und Rorschach und die in ihrer Ausführung jetzt, grossentheils wenigstens, gesicherte sogenannte Bodensee-Gürtelbahn, namentlich die Strecke Lindau-St. Margarethen (Vereinigte Schweizerbahnen) so wie endlich die ernstlich projectirte sogen. Arlbergbahn, Bregrenz-Innsbruck, nachzutragen.

Von den seit längerer Zeit geplanten weiteren Eisenbahn-Anschlüssen zwischen Deutschland und Frankreich ist ausser Saarbrücken-Saargemünd bisher keiner ins Leben getreten oder auch seiner Verwirklichung nur wesentlich näher gerückt.

Im Nordwesten und Norden endlich haben wir noch die Anschlüsse Welkenrädt-Bleyberg, zwischen Preussen und Belgien, so wie Viersen-Venlo und Venlo-Wesel (letzterer in der Ausführung begriffen) mit dem Belgisch-Holländischen, Crefeld-Zevenaar und Almelo-Salzbergen mit dem Holländischen (zum Theil allerdings dem Vereine angehörenden) Bahnnetze zu constatiren, während endlich der nördlichste Anschluss zwischen Deutschland und Holland, die vielbesprochene Bahn-Verbindung Ihrhove und Neuschanz, bisher über das Stadium des Projectes nicht hinaus gelangt zu sein scheint.

In Betreff unseres dritten Punctes: des Entstehens von Parallel- — richtiger wohl Concurrenzbahnen — im Vereinsgebiete, haben wir mehrere Fälle zu verzeichnen. In Rheinland und Westfalen streiten die drei grossen dort angesessenen Bahngesellschaften sich nicht allein um dasselbe Terrain, sondern sie suchen auch durch Vorschiebung eigener Linien in den Haupt-Verkehrs-Richtungen, nach den Seehäfen und binnenländischen Handels-Emporien, von einander unabhängig sich zu machen. Einer ähnlichen Erscheinung begegnen wir ferner auf dem weiter östlich gelegenen Terrain, auf welchem um den Preussisch-Belgisch-Französischen Verkehr zwischen der Berlin-Hamburger, Berlin-Potsdam-Magdeburger, Magdeburg-Halberstädter und Magdeburg-Leipziger Bahn ein heftiger Concurrenzkampf entbrannt ist. Aehnliches scheint in einigen anderen Gegenden Deutschlands und Oesterreichs sich wiederholen zu wollen.

Wenngleich wir nun jede neue Bahn, als wesentliches Förderungsmittel des Verkehrs, für einen Fortschritt halten, und deshalb jedem Dorfe eine Eisenbahn wünschen, wenn wir dabei zugleich entschieden dem Grundsatze der freien Concurrenz huldigen und endlich durchaus nicht die Befürchtung hegen, dass zu viele Eisenbahnen entstehen, so sind wir doch zweifelhaft darüber: ob die Vermehrung der Bahnen in diesem Sinne der Concurrenz für die Allgemeinheit wirklich als ein Fortschritt zu begrüssen und deshalb der in den angedeuteten Fällen jetzt betretene Weg des ferneren Ausbaues des Eisenbahnnetzes der wirthschaftlich richtige sei? — ein Zweifel, welcher in der Configuration, welche das Eisenbahnnetz der fraglichen Gegenden gewinnt, einige Berechtigung finden dürfte. Ein Blick auf die Eisenbahnkarte dürfte der Vermuthung Raum geben, dass ein Theil der neuen Linien viel mehr dem Wunsche: an den reichen Dividenden der Bahnen in den Hauptrichtungen des Verkehrs Theil zu nehmen, als dem wirklichen Bedürfnisse ihre Entstehung verdankt. Kaum weniger zweifelhaft möchte es sein, ob die Leistungsfähigkeit der vorhandenen Bahnen wirklich erschöpft und deshalb die Anlage von Paralellbahnen nothwendig sei und ob der Zweck: die Bewältigung des Verkehrs, nicht sehr viel billiger, vielleicht sogar auch besser, durch eine etwa nöthige Vervollständigung der vorhandenen Bahn-Anlagen (Erweiterung und Vermehrung der Bahnhöfe, Beschaffung von Betriebs-Material etc.) als durch Herstellung neuer Bahnen durch andere Gesellschaften, zu bewirken gewesen wäre?

Ist dem so wie wir glauben, so vermögen wir das jetzige System für ein wirthschaftlich richtiges nicht zu erkennen; dasselbe absorbirt ein ganz unverhältnissmässig hohes Anlage-Capital und berücksichtigt dabei viel weniger die Verkehrsbedürfnisse des Landes als die Interessen der Actionäre. Auf diesem Wege fortschreitend, wird man, wie wir fürchten, bald dahin gelangen, dass einzelne Gegenden mehr Bahnen bekommen als sie gebrauchen, während andere weite Gebiete und besonders solche, für welche Eisenbahnen am nothwendigsten wären, deren gar keine erhalten.

Dem in dieser Beziehung oft gehörten Einwurfe, dass Concurrenz nöthig sei, um die Tarife herunter zu bringen, haben wir auch heute dieselben erheblichen Zweifel entgegenzustellen, welche früher bei derselben Gelegenheit ausgesprochen wurden. Wir meinen, dieselben haben zeither einigermaassen sich bestätigt und glauben deshalb nicht zu irren, wenn wir annehmen, dass die Concurrenz bei den Eisenbahnen zur Erreichung angemessener Tarife bisher nicht wird beigetragen, wenigstens kaum Etwas herbeigeführt hat, was, wenn nothwendig, nicht auch auf andere Weise zu erreichen gewesen wäre. Es liegt auf der Hand, ist durch die Erfahrung auch bereits bestätigt, dass zum Zweck des Geldverdienens gegründete und rationell geleitete Unternehmungen, wie Eisenbahnen es in der Regel sein werden, in sinnlosem Herabsetzen der Tarife ihr Heil kaum suchen und unmöglich finden können. Selbst wenn einmal begonnen, wird ein solches Spiel nie lange andauern können; sehr bald wird man über die Tarife sich einigen, ohne dass für das Publicum in den meisten Fällen etwas Erhebliches gewonnen wäre. Es kann sogar in manchen solchen Concurrenzfällen der Tarif niemals auf das niedrige Maass gelangen, welches bei nur einer Bahn möglicherweise zu erreichen gewesen wäre, einfach deshalb nicht, weil einestheils

die Betriebs- und Verwaltungskosten mehrer Bahngesellschaften stets höher sein werden als die einer, selbst bei gleichen Bahnlängen, und weil anderntheils das ganze, in den Bahnen angelegte und nicht wieder zu realisirende Capital verzinst werden will, dabei aber erheblich grösser ist als es zu sein brauchte, um dem Bedürfnisse zu genügen. Sind aber einmal die Bahnen auf eine geringe, ja selbst nur angemessene Capitalrente herabgekommen, so wird es weder möglich sein, noch wird überhaupt nur Jemand mehr daran denken, die Tarife derselben zu reduciren.

Nach unserem, früher bei derselben Gelegenheit schon ausgesprochenen Dafürhalten ist das in Frankreich zur Anwendung gekommene System: nach welchem das Land unter eine gewisse Anzahl von Bahngesellschaften zweckmässig vertheilt und den letzteren auf ihrem Terrain unter gewissen bindenden (wie wir meinen, ziemlich strengen) Bedingungen, wo nicht die Alleinherrschaft, so doch die Vorhand vor Anderen gesichert ist, — aus volkswirthschaftlichem wie staatlichem Gesichtspuncte betrachtet, das zweckmässigere und richtigere. Dasselbe verhindert vor allen Dingen jede überflüssige Capital-Anlage, sichert so dem verwendeten Capitale die höchste Rente und macht dadurch möglich, auch weniger rentable, volks- und staatswirthschaftlich aber nothwendige Bahnen ins Leben zu rufen, wenn nämlich dieselben einem im Ganzen gut rentirenden Complexe angehören.

Mögen dem Französischen Systeme in anderer Beziehung vielleicht auch Mängel anhaften, so dürfte doch feststehen, dass durch dasselbe, wie wir glauben auch ohne zu grosse Opfer für den Staat, in verhältnissmässig kurzer Zeit ein so wohlgeordnetes und namentlich über alle (selbst die von der Natur weniger begünstigten) Theile des weiten Landes so gleichmässig vertheiltes und systematisch immer enger sich maschendes Eisenbahnnetz geschaffen ist, wie kein anderes Land es aufzuweisen hat.

Werfen wir dagegen einen Blick auf England, so finden wir dort bei verhältnissmässig mehr Eisenbahnen neben notorischer Capital-Vergeudung, wesentliche Lücken und ungeachtet ungezügeltster Concurrenz ausser mancher banquerotten Eisenbahngesellschaft so erhebliche Missstände im Verkehrswesen, dass der Ankauf aller Bahnen durch den Staat zum Zweck der Einführung einer verständigen Verwaltung bereits mehr als ein Mal in ernstliche Erwägung gekommen ist.

Der in Belgien eben unter unseren Augen sich vollziehende Vorgang der Vereinigung mehrer ausgedehnter Bahn-Complexe in den südlichen Landestheilen Belgiens mit dessen Staatsbahnen (durch Fusion oder eine dem sehr ähnliche Verpachtung) dürfte sogar einen directen Beleg für die oben ausgesprochene Ansicht geben.

Wenn zwar nun das heut in Deutschland ziemlich allgemein in Uebung befindliche Verfahren, den Zwecken Einzelner auch besser und rascher entsprechen und auch an den Staat augenblicklich die geringsten Ansprüche erheben mag, so dürfte doch kaum zweifelhaft sein, dass der Ausbau eines durchaus zweckmässigen und namentlich vollständigen Eisenbahnnetzes auf diesem Wege nicht zu erreichen sein wird.

Bei den Concurrenzbestrebungen muss die Rente des Gesammt-Capitals nothwendig sinken und dadurch wird es unmöglich: Capital für Linien zu beschaffen, welche selbstständig nicht rentiren können; gleichwohl sind solche volkswirthschaftlich und staatlich nothwendig, es bleibt also nur übrig, dass schliesslich, nachdem für die Verkehrs-Entwicklung schon zu viel Zeit verstrichen ist, der Staat mit grossen Opfern dieselben beschaffen muss.

Unterwerfen wir diese wichtige Frage deshalb hinfür ernstlicher Erwägung und hoffen wir, dass die Neugestaltung des Vaterlandes auch hierin den Volks-Interessen förderlich sich erweisen werde!

In unserer früheren Uebersicht findet sich unter den Fortschritten des Eisenbahnwesens auch die Fusion mit aufgenommen und werden wir derselben deshalb auch hier Erwähnung zu thun haben, nachdem deren mehrere wiederum stattgefunden haben. Als die wichtigeren derselben sind die der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter und der Kurfürst Friedrich-Wilhelms-Nordbahn mit der Bergisch-Märkischen Bahn, die der Wilhelmsbahn mit der Oberschlesischen, die der Schleswigschen mit der Holsteinischen, die der Mecklenburgischen Privatbahnen mit der Staatsbahn und die der Bahnen in der Rheinpfalz und in Rheinhessen anzuführen.

Wenn wir auch heute noch der Ansicht huldigen, dass Fusionen von Bahnen in vielen Fällen als Fortschritte zu begrüssen sind, so wird die weitere Entwicklung der Verhältnisse doch erst zu lehren haben: ob und inwieweit diese Annahme in allen Fällen sich bewahrheiten wird.

Endlich noch haben wir als ein zeither in der inneren Entwicklung des Deutschen Bahnnetzes mit einer nicht zu verkennenden Bedeutung aufgetretenes Moment die sogenannte „General-Entreprise aufzuführen; und zwar die Form derselben, bei welcher der General-Unternehmer nicht allein die Fertigstellung des Bahnbaues, sondern auch die Capitalbeschaffung übernimmt.

Ohne den Werth vielleicht sogar die Berechtigung dieser Art: Eisenbahnen in staatlich wenig entwickelten oder ganz uncivilisirten Ländern ins Leben zu rufen, verkennen zu wollen, glauben wir doch die Importirung dieses neuen Modus in das Vereinsgebiet als einen Fortschritt nicht begrüssen zu können. Auf die Begründung dieser Ansicht weiter einzugehen, glauben wir unterlassen zu dürfen und wollen hier uns beschränken darauf hinzuweisen, dass Eisenbahnen der Natur der Sache nach weder billiger noch besser im Wege der General-Entreprise als auf die bisher meistens übliche Weise hergestellt werden können. Ob der einzige, allenfalls zu Gunsten der General-Entreprise anzuführende Vortheil: dass Bahnen durch dieselbe rascher zu Stande kommen sollen (— was Angesichts mancher vorliegenden Thatsachen wir unseres Orts indess auch bezweifeln müssen —) die entgegenstehenden Nachtheile aufzuwiegen vermag, darüber dürfen wir die Entscheidung füglich der Folgezeit überlassen. (Forts. folgt.)

Die Eisenbahn-Enquête der Wiener Handelskammer.

(Schluss aus No. 9.)

Questionaire über den Transportbetrieb im Allgemeinen.

1) Die erste Frage, ob sich Widersprüche zwischen dem Betriebs-Reglement und anderen bahnamtlichen Bestimmungen, in den allgemeinen Gesetzen, insbesondere den Handelsgesetzen finden? — ist eine müssige Schulfrage. Das k. k. Handels- und das Kgl. Ungar. Kommunikations-Ministerium, welche die Reglement-Bestimmungen genehmigen, werden sich wohl keiner Verletzung des Gesetzes schuldig machen. Wäre dies doch der Fall, so müssten alle diese Bahnverordnungen als wirkungslos anzusehen sein. Deren Textirung mag vielleicht zu Zweifeln Anlass geben, oder deren Anwendung mitunter solche Widersprüche hervorrufen; aber zu deren Lösung ist eine Enquête weder berufen noch competent.

2) Wie das öffentliche Interesse durch die Beschränkung der Verpflichtung zum Transporte in Fällen höherer Gewalt überhaupt gewahrt sein soll, will nicht recht einleuchten. *Casus nocet domino* und die Bahn kann Verpflichtungen überhaupt nur für normale Verhältnisse eingehen. Solche aussergewöhnliche Verhältnisse werden die Bahnen schon im eigensten Interesse zu beseitigen suchen; ihnen vorschreiben, welche Vorkehrungen zu treffen wären, ist doch geradezu unausführbar. Nach dem Oesterr. Betriebs-Reglement findet die Beschränkung nur „in so lange" statt, als das aussergewöhnliche Hinderniss währt und die „regelmässigen" Transportmittel nicht ausreichen, während nach dem Deutschen Vereins-Betriebs-Reglement deren „Vorhandensein" allein maassgebend ist. Wie die Vermehrung der Transportmittel zu erzielen, wurde schon bei einer der obigen Tariffragen angedeutet.

3) Die gewünschte Feststellung der „Behebbarkeit" solcher Hindernisse und des Nichtverschuldens Seitens der Bahn durch die Behörde findet schon gegenwärtig statt, indem die Ministerien alle solche Fälle untersuchen und die Mittel zur Abhilfe vorschreiben. Die nach dem Handelsgesetzbuch Art. 422 richtigere Textirung der „Nichtverweigerung" eines Transportes gegen das in beiden Betriebs-Reglements gebrauchte „Nichtstattfinden" ist eine Subtilität, die wohl kaum einen praktischen Erfolg herbeiführen kann.

4) Die regelmässigen Transportmittel lassen sich nur im Erfahrungswege fixiren. Ist eine Bahn im Stande, alle bei ihr aufgegebenen Frachten innerhalb der Lieferfrist auf die internen Bestimmungsstationen oder die anschliessende Nachbarbahn zu schaffen, so hat sie genügendes Material. Für den Transport über ihr eigenes Gebiet hinaus zu sorgen, oder für eine andere diesbezüglich mangelhaft ausgestattete Bahn Betriebsmittel anzuschaffen, kann keiner Verwal-

tung zugemuthet werden. Es ist Sache der Regierung, solchem Mangel durch Verordnungen und internationale Vereinbarungen zu begegnen. Die Jahresberichte aller Bahnen veröffentlichen ja die Anzahl der Betriebsmittel und das transportirte Quantum. Es kann sohin leicht das Verhältniss beider Faktoren berechnet und die Regierung an ihre diesfällige Pflicht gemahnt werden, wenn in den statistischen Ausweisen auch noch die aufgegebenen Mengen und die Zeit ihrer Abfuhr angegeben würde. Diese Controle des Publikums macht die gewünschte Evidenz entbehrlich. Letztere wäre auch deshalb schädlich, weil dieses Eingreifen in die innere Manipulation mit der Sicherheit unvereinbar ist und die Wagendirigirung diejenigen Stationen, wo wirklicher Bedarf eingetreten ist, vor Allem berücksichtigen muss. Blosse Anmeldungen von Transporten können die Betriebsmittel auf lange hinaus sperren und die verwegensten Speculationen begründen. Bei einem momentanen Andrange wird die Bahn in der Vertheilung der Betriebsmittel gewiss das Richtigere finden, als das die Gesammtverhältnisse nicht übersehende Publikum. Der Wagennoth in ausnahmsweisen Exportjahren ohne Schädigung der Bahn zu begegnen, ist Sache der unmittelbaren Betheiligten, der Regierung und des Frachthandels; die Förderung von Leihanstalten für Betriebsmittel und die Gestattung der schon erwähnten Privat-Industrie hierin würde mit der Zeit, nachdem auch noch eine grössere Erfahrung über den muthmaasslichen Bedarf einzelner Länder gewonnen werden wird, dem Uebel ganz abhelfen. Der Einflussnahme der Regierung ist die Grenze vorgezeichnet; sie wird auf die Anschaffung regelmässiger Transportmittel dringen, für die durch aussergewöhnliche Verhältnisse bedingten aber selbst sorgen.

5) Das Zweckentsprechende der Wagen-Kartelle ergiebt sich aus der gewöhnlich stipulirten Beschränkung der Benutzuungsdauer fremder Wagen, der Bestimmung hoher Pönalien für deren Ueberschreitung und missbräuchliche Verwendung sowie aus der Vorschrift der kürzesten Rückfahrt. Eine Aenderung wäre die bessere Rücksichtnahme auf Retourfrachten, welche wegen befürchteter Ueberschreitung der Benutzungsdauer oft zurückbleiben. Das bisherige Princip der Wagenausgleichung in natura hat das angestrebte Ziel der rascheren Bewegung nicht erreicht; eine den möglichen Verdienst der Wagen nöthigen Falls übersteigende Tagesmiethe und die strengste Durchführung der Wagenverträge nach allen Seiten hin wird nun anzuwenden sein. Die Ingerenz der Staatsbehörde ist sowohl bei der Abschliessung als der Anwendung der Kartelle ohnehin thätig.

6) Der Zustand der Verbindungs-, Kommunikations- und Zufahrtstrassen mit und zu den Bahnen lässt nicht „etwas“, sondern Alles zu wünschen übrig. Den Bahnen kann die Herstellung und Instandhaltung von Zufahrten auf fremdem Gebiete nicht auferlegt werden; genug, wenn sie im eigenen das Erforderliche thun. Ihre Verpflichtung würde sonst eine unbegrenzte sein; das eigene Interesse wird schon, wie die Einführung von Omnibus-Fahrten durch die Gesellschaften in grossen Städten, thätig sein. Es ist ungerecht, solche Verpflichtungen der Gemeinden noch den Bahnen aufbürden zu wollen.

7) Die Bahnen sind dagegen für die Korrektheit der von ihnen veröffentlichten Tarife und Fahrpläne unbedingt verantwortlich; dazu bedarf es keiner Enquête. Für deren Publicität ist durch Affigirung und Kundmachung in den Blättern ausreichend gesorgt. Die gehörige Auskunftsertheilung ist dem Personale im Betriebs-Reglement vorgeschrieben; diesfällige Ungehörigkeiten werden durch blosse Anzeigen an die Vorgesetzten abgestellt.

8) Die grössere Publicität rücksichtlich des Aufliegens der Beschwerdebücher ist unnöthig; steht es doch Jedermann frei, sich mündlich oder schriftlich zu beschweren. Die Bahnverwaltungen werden schon aus Disciplinarrücksichten hierüber die Untersuchung einleiten; sollten sie es unterlassen, so ist Abhilfe bei der Administrativ-Behörde und beim Richter zu suchen. Die Bahn beschränkt auch nie und nirgends die Eintragungen in die Beschwerdebücher, welche Institution übrigens bei der herrschenden Oeffentlichkeit, der unbegrenztesten Besprechung aller Vorfälle in den Journalen und der Berücksichtigung aller in anderer Weise geäusserten Beschwerden sich eigentlich überlebt hat.

9) Die Entschädigungstaxen und Konventionalstrafen unterliegen ohnehin der behördlichen Genehmigung; letztere sind nur gemeinnicht aber handelsrechtlich der Mässigung unterworfen. Billigen Entschuldigungen verschliesst sich auch die Bahn nicht.

Personenbeförderung.

10) Die hierfür provocirten Wünsche und Beschwerden können ins ungemessenste gehen und gehören in die Kategorie der früher gerügten Fragstellungen. Berechtigt wäre noch der Wunsch nach Schlafkabinets, Lesesalons und Restaurationen etc.

11) Dagegen ist der Wunsch nach früherer Oeffnung der Wartesäle berechtigt und werden die Oesterr.-Ungar. Bahnen wohl bereitwillig den § 9 des Deutschen Betriebs-Reglements acceptiren. Auch die grössere Vernehmbarkeit des Einsteigezeichens ist leicht einzuführen. Wegen zweckmässiger Beheizung der Wagen werden die Versuche fortgesetzt. Die Einführung eines Apparats zur Herbeirufung des Kondukteurs während der Fahrt erscheint wohl geboten; es sind aber die damit verbundenen Gefahren der muthwilligen Anwendung für die Betriebssicherheit nicht zu übersehen, daher diese Einrichtung noch des Studiums bedarf.

12) Bereitwillig ist auch die Forderung anzuerkennen, dass die Verpflichtung der Reisenden zur Aufzahlung für aussergewöhnliche Weiterbeförderungskosten nur im Falle des Nichtverschuldens der Unterbrechung des Verkehrs durch die Bahn gelten möge — was sich aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen ergiebt.

13) Das Durchsuchen der Passagierwagen soll eben nicht Tagelöhnern oder minder vertrauenswürdigen Angestellten überlassen, sondern vom Vorstand der Endstation besorgt werden. Besondere Vertrauenspersonen sind daher unnöthig. Das häufige Abhandenkommen von Effekten der Reisenden ist nicht immer dem Vergessen in den Wagen beizumessen. Uebrigens hätte auch die Veröffentlichung der daselbst gefundenen Gegenstände in einem dazu bestimmten Blatte zu geschehen.

Güterbeförderungen.

14) Die Bestimmungen über die Annahme ungenügend verpackter oder beschädigter Güter benöthigen kaum eine mehrfache Abänderung. Das Deutsche Betriebs-Reglement ist noch strenger als das Oesterreichische, indem nur die Anerkennung des bezüglichen Zustandes vom Absender allein (nicht auch vom Ueberbringer) zugelassen und eine am Frachtbriefe zu wiederholende Erklärung (ausser dem vorgeschriebenen Formulare) verlangt wird. Eine schnelle richterliche Entscheidung bei Meinungsverschiedenheiten über den Zustand des Gutes ist unmöglich; es müsste denn ein Gericht im Bahnhofe seinen bleibenden Sitz nehmen und bei jedem Anstande einschreiten. Durch eine protokollarische Befundsaufnahme unter Zuziehung von Sachverständigen in solchen Fällen wäre leicht Abhilfe zu schaffen.

15) Die Beförderung solcher Güter gegen Revers könnte auf Grund einer Expertise statthaben, dass daraus sonstige Gefahr nicht erwachsen könne. Die Ausstellung des Reverses in Frachtbriefen hat seinen guten Grund darin, dass schon während des Transportes auf die besonders schonende Behandlung des Gutes hingewiesen, auch den Verkürzungen und betrüglichen Vorgängen vorgebeugt werde, die sich aus den geschäftlichen Uebertragungen solcher Frachtbriefe leicht ergeben könnten. Worin die Unzukömmlichkeit der Ersichtlichkeit solcher Reverse am Frachtbriefe liegt, ist schwer begreiflich. Das vorsichtigere Deutsche Betriebs-Reglement verlangt daher ausser der Ausstellung darauf, noch besondere, daher doppelte Reverse.

16) Dass auch bei Uebernahme der Gefahr ungenügender Verpackung durch den Versender, die Bahnen für Fahrlässigkeit und Böswilligkeit bei der Behandlung solcher Güter verantwortlich sind, bedarf keiner Frage. Ja es wäre ihnen sogar eine grössere Vorsicht rücksichtlich derselben zur Pflicht zu machen, wie dies in den meisten Bahn-Instruktionen auch ausdrücklich dem Personal anbefohlen wird. Auch der eigene Verschluss könnte den Versender solcher Wagenladungen zugestanden werden.

17) Rücksichtlich der als „nicht geeignet zum Transport“ von der Beförderung ausgeschlossenen, daher dem blossen Ermessen des expedirenden Beamten anheimgegebenen Ausschliessung wäre die Zulässigkeit einer Befundaufnahme durch Experte, event. auch die Tragung dieser Kosten von dem dieselbe verursachenden Theile auszusprechen. Die periodische Revision der Bestimmungen über die gänzlich und theilweise vom Transporte ausgeschlossenen Gegenstände wäre deshalb anzuordnen, weil mit dem Fortschreiten der Erfahrungen über die Wirkung solcher immer mehr auftauchenden Artikel eine mildere Praxis eintreten kann. Eine solche ist auch bezüglich des Petroleums noch nicht in dem Deutschen Betriebs-Reglement zur Geltung gelangt, da im § 3. 9 B des D. Betr.-Regl. viel belästigendere und erfahrungsgemäss entbehrliche Vorschriften als im Oesterreichischen enthalten sind, welches sich doch von dem zur Zeit seines Inslebenstretens noch herrschenden Misstrauen gegen die Steinöle nicht frei halten konnte.

18) Dem Wunsche nach Perfektwerdung des Frachtvertrages mit der Ausfolgung des Aufnahmescheines könnte nur dann stattgegeben werden, wenn derselbe nicht früher ausgefolgt würde, als eben der Transport möglich ist. Unter diesem Vorbehalte könnte auch die Abstempelung des Frachtbriefes unverweilt nach der Auflieferung geschehen. Auch wäre dann die Parthei zum Verlangen der Stempelaufdrückung in ihrer Gegenwart wie nach dem D. Betriebs-Reglement berechtigt. Es könnte auch dadurch die Reihenfolge der Expedirung nach dem Zuvorkommen erzielt werden. Die Substituirung des Aufnahmescheines durch ein vom Aufgeber zu überreichendes Pare des Frachtbriefes kann als eine in Deutschland übliche Erleichterung der Manipulation zugestanden werden, so lange Aufnahmescheine nicht als streng verrechenbare Drucksorten gelten, was zu Verhinderung vieler Missbräuche und Collusionen dringend geboten ist.

19) Die allgemeinen Wünsche und Bemerkungen rücksichtlich der Frachtbriefe gehören zu den bereits gekennzeichneten Fragen.

20) Das Verlangen einer gewissen Beweiskraft des deklarirten, aber durch Abwage nicht konstatirten Gewichtes der Bahn gegenüber ist billig und konsequent. So gut der angegebene Inhalt des Frachtbriefes bis zur Konstatirung des Gegentheils als richtig gilt, so trete dieselbe Vermuthung fürs Gewicht ein; eine solche, nicht aber die volle Beweiskraft wäre diesen Angaben beizumessen. Die Praxis benimmt sich auch danach, da in Verlustfällen das Gut nach dem de-

klarirten Gewicht — ohne die Last der Erweisung desselben oder gar die Einwendung der Nichtabwage — vergütet wird. Dagegen kann den Bahnen die Pflicht der Abwage des Gutes nicht aufgebürdet werden; sie sind Transportanstalten und nicht Wageämter; diese Forderung könnte sich mit gleichem Grunde auf eine Pflicht der Verpackung oder des Ab- und Zustreifens der Güter etc. erstrecken.

21) Die Nichtannahme der Ursprungsfrachtbriefe als Beilagen zum Bahnfrachtbriefe ist durch die Möglichkeit von Irrungen und der Nothwendigkeit einer gewissen Conformität der Begleitpapiere gerechtfertigt. Es wird auch das Interesse der Partheien nicht dadurch gefährdet; denn insofern solche Frachtbriefe zum Beweise des vor der Bahnaufgabe geschehenen Transportes dienen, kümmern dieselben die Bahnanstalt gar nicht. Dieselbe ist nicht zur Beförderung der sich auf die übernommene Sendungen beziehenden Dokumente berufen.

22) Die vom Aufgeber am Frachtbriefe vorgeschriebene Instradirung muss für die Bahn eben so bindend sein, als sie in deren Ermangelung verpflichtet ist, die der Parthei vortheilhaftere Route selbst anzusetzen. Lässt sich der Vortheil der grösseren Billigkeit und Schnelligkeit nicht zugleich erzielen, so wird wohl erst beim Aufgeber anzufragen, eventuell nach bester Einsicht vorzugehen sein. Der Selbstdruck der Frachtbriefe ist nicht verboten und drücken die meisten Bahnverwaltungen (sogar die Trockenstempel unentgeltlich darauf; die Mitbringung der bereits ausgefüllten Frachtbriefe zur Aufgabe ist allen Bahnen erwünscht, da nicht für dieselben, sondern nur für das untergeordnete Magazinpersonal durch das Ausfüllen ein, manche Uebelstände nach sich ziehendes, Einkommen entsteht, deren Abstellung wegen der Bequemlichkeit des Publikums bisher nicht möglich war.

23) Die Aufnahmsscheine wurden schon ad 20 behandelt; für theilweise Auflieferungen werden von keiner Bahn Bestätigungen verweigert. Diese können auch wie von Jederman, der überhaupt etwas übernimmt, unbedingt gefordert werden.

24) Auch das Deutsche Betriebs-Reglement perhorreszirt die Ausstellung von Ladescheinen. Der in Deutschland gegen Oesterreich doch gewiss so sehr vorgeschrittene Verkehr kann dieselben entbehren. Die Cirkulationsfähigkeit der Güter während des Transportes kann füglich durch den Aufnahmeschein geschehen. Zweierlei Inhaberpapiere über ein und dasselbe Gut werden unfehlbar Collisionen zwischen den Betheiligten untereinander und der Bahn, sowie betrügliche Handlungen hervorrufen. Mit gutem Grund ist daher im Handels-Gesetz-Buch die Ausstellung der Frachtbriefe und somit der Aufnahmescheine über V e r l a n g e n des Frachters i m p e r a t i v geboten, die der Ladescheine aber nur f a k u l t a t i v zugelassen. Im langwierigen Land- oder Seetransport mögen Ladescheine vielleicht in einzelnen Fällen von Vortheil sein; der rasche Bahnverkehr macht sie gewiss entbehrlich. Ihre rechtlichen Konsequenzen können einfach in allen Kommentaren über die Art. 413—419 des Handels-Gesetzbuchs nachgelesen werden.

25) Die Wünsche und Beschwerden hinsichtlich der Nachnahmen und Provision dürften durch die 2 folgenden Fragen wohl erschöpft sein.

26) Der Wunsch nach grösserer Promptheit bezüglich der Nachnahmen ist vollkommen berechtigt; es wäre sogar zu verlangen, dass deren Eingang noch an demselben Tage an die Aufgabstation, beziehungsweise an den Versender avisirt werde. Die Bahn ist nicht berechtigt, eine Stunde länger als nöthig fremdes Geld zu halten und die Rückkartirung oder sonstige Avisirung der Nachnahme macht keine besondere Arbeit. Die weitere Forderung der Ausbezahlung des Spesenbetrages nach 4 Wochen — im Falle der Nichtbezug des Gutes nicht angezeigt wurde — ist ebenfalls eine zweckmässige Pression zur Einhaltung der Ordnung und könnte dieser Termin, mit Rücksicht auf die Instruktionen der meisten Bahnen, welche die Unanbringlichkeitsanzeigen innerhalb 8 Tagen vorschreiben, auf die Hälfte resp den doppelten Zeitraum von 14 Tagen herabgesetzt werden.

27) Nach den Instruktionen der meisten Bahnen entfallen die Provisionen für Vorfrachten ohnehin. Ob für Nachhinein-Spesen eine Provision von $^1/_4$% genüge, hängt mit den Tariffragen enge zusammen; auch wäre auf die ortsübliche Höhe der Inkasso-Provision Rücksicht zu nehmen.

28) Die Wünsche rücksichtlich der Berechnung der Fracht- und Nebengebühren werden in den folgenden Fragen auch fast erschöpft. Die Specificirung der Porti und Gebühren nach den Einheitssätzen ist ein begründetes Verlangen.

29) Die Zwangs-Assekuranz ist ein von den älteren Bahnen abusiv gebrauchter Ausdruck für eine weitere Nebengebühr. In den neuern Concessionen und Tarifen werden alle Nebengebühren in Eine Manipulations-Gebühr zusammengefasst. Die Versicherungs-Bedingung im Fracht-Vertrag ist eine *nonsens*, weil im Begriffe des gewerbmässigen Transportes die wirkliche und unversehrte Beförderung und Ablieferung liegt, welche sich der Frachter nicht vom Aufgeber versichern, resp. bezahlen lassen darf.

30) Die über den Transport von leeren Gefässen bestehenden Bestimmungen dürften kaum zu andern als den allgemeinen Wünschen der noch grösseren Billigkeit, Bequemlichkeit und Schnelligkeit Anlass geben.

31) Das Partheiplus, d. i. der über die Gebühr geleistete Betrag ist der Parthei unbedingt bekannt zu geben. Dagegen sollten solche Mängelsforderungen überhaupt noch über die Jahresfrist hinaus bis zur gemeinrechtlichen Verjährung gelten, da es sich hier nicht um eigentliche Reklamationsklagen, sondern um die Rückforderung eines ungebührlichen Betrages von der Parthei oder der Bahn handelt.

32) Die Berechtigung der Bahn zur Verkehrseinstellung muss in allen Fällen erwiesen werden können. Der Zurückweisung oder Einlagerung der Güter soll, den Fall einer *vis major* ausgenommen, immer die behördliche Genehmigung und die öffentliche Kundmachung vorangehen.

33) Die vor der Einstellung aufgenommenen Güter müssen unbedingt abtransportirt oder im Falle der Unmöglichkeit lagerzinsfrei belassen und bei der Wiedereröffnung des Verkehrs vor Allem befördert werden.

34) Der Wünsche und Beschwerden über die Auflieferung und Beförderung der Güter wird es wohl unzählige geben; welche derselben aber die Bahn erfüllen kann, fordert ein Eingehen in jede einzelne; daher auch die gerügte Unangemessenheit solcher allgemeinen Fragen.

35) Dass geeignete Lokalitäten zur Aufnahme, nicht aber, wie es der Handelsstand wünscht, zur Einlagerung der Frachten hergerichtet werden, dürfte wohl von jeder Bahn ebenso bereitwillig anerkannt sein, als dass die Kosten der aus ihrem Verschulden unmöglichen oder unterbrochenen Auflieferung nicht von der Parthei zu tragen sind.

36) Um die Bevorzugung Einzelner bei Sistirung von Lieferfristen hintanzuhalten und die Reihenfolge der Expeditionen nach dem Zeitpunkte der Auflieferung streng zu beobachten, ist die Kontrolle durch die zu Jedermanns Einsicht aufliegenden Register bei allen Bahnen bereits eingeführt; die beantragte Publikation wird dadurch unnöthig.

37) Die Praxis der Bahnen hat sich nie der Schadenersatzpflicht für die unterlassene Beistelluug zugesagter Wagen entzogen. In Ermangelung einer desfallsigen Verabredung könnte das im § 76 des Oesterreichischen Betriebs-Reglements normirte Pönale zur Anwendung kommen

38) Die allgemein gehaltene Frage wird auch hinsichtlich der Eilgutbeförderung gerügt. Die gewünschte Präcisirung der Schnelligkeit des Eilguttransportes ist bei der Feststellung von Lieferfristen überflüssig und in der Regel unkontrollirbar.

39) Die Bestimmungen über die zeitweilige Verhinderung des Transportes werden schwerlich den revisionsbedürftigen angereiht werden; sie sind billig und gleichmässig. Die Entschädigungen der Bahn für Vorbereitungshandlungen zu den unmöglich werdenden Transporten haben fast keine praktische Bedeutung; sie lassen sich absolut nicht beziffern und werden wohl deshalb noch nie von irgend einer Bahn angesprochen worden sein. Die Avisirung der Parthei von der Verkehrs-Unterbrechung zum Behufe von Dispositionen über die Weiterbeförderung kann unbedenklich zugegeben werden.

40) Es soll nicht die Oportunität verkannt werden, dass Contre-Ordres wegen Ausfolgung des Gutes zweckmässiger auf der Abgabsstation zu ertheilen wären. Da hierzu bis zur Uebergabe des Frachtbriefes an den Empfänger auf den Bestimmungsort nur der Aufgeber berechtigt ist, so wurde konsequent die Aufgabstation allein zur Entgegennahme solcher Anweisungen bestimmt. Sollte im unleugbaren Interesse des Handels auch die Abgabstation hierzu ermächtigt werden, so dürften nur die von den Aufnahmsscheinen begleiteten Ordres zu respektiren sein. Bei telegraphischen Anweisungen würde der Abgabstation nur die vorläufige Nichtausfolgung des Gutes oder dessen gerichtlicher Erlag erübrigen.

41) In Bezug auf die Avisirung der Güter sind die gewünschten allgemeinen Bemerkungen den so oft gerügten anzureihen. Das Gut soll nicht nur bei Eingang des Aviso, sondern schon bei dessen Erlass zur Uebergabe bereitgestellt sein.

42) In die mehrgedachte Kategorie gehören auch die Erweiterungen der Bestimmungen über die Ablieferung und Uebernahme der Güter. Das berechtigte Verlangen einer Nachwage durch den Empfänger involvirt wohl deutlich genug die Verpflichtung der Bahn hierzu. Das weitere Verlangen der Besichtigung des äussern Zustandes der Abgabs-Collien vor Bezahlung der Fracht ist vollkommen berechtigt, da Niemandem die Erwerbung eines ihm ganz unbekannten Gegenstandes zuzumuthen ist, auch nachdem die einmal bezahlte Fracht nicht rückgestellt werden kann. Vor einigen Jahren war eine ziemlich starke Agitation unter den Handelsleuten im Werke, um die innere Besichtigung der Collien zu erzielen.

43) Die Reformbedürftigkeit der Lagerzinsbestimmungen scheint vom Questionaire selbst auf die Nichtberechnung dieser Gebühr für den Tag der Avisirung und für Sonn- und Feiertage beschränkt zu sein, worauf aus Billigkeitsrücksichten gemäss § 14 B des Deutschen Betriebs-Reglements eingegangen werden solle.

44) Das Verfahren bei Ablieferungshindernissen bedarf nur dem Publikum gegenüber eine Präcisirung im Betriebs-Reglement, da in den Bahninstruktionen fürs Personal hierüber vollkommen ausreichende Bestimmungen getroffen sind. Das Verlangen nach sofortiger Benachrichtigung des Aufgebers von jedem Hindernisse ist berechtigt; das Gut soll bald seine Bestimmung erhalten und solche Unanbringlichkeitsanzeigen machen keine Arbeit. Die Retoursen-

dung des Gutes erfolgt gewöhnlich nur bei Unverkäuflichkeit desselben; die Bahnen wollen nicht der Verdächtigung Raum geben, auf solche Weise eine Frachtenvermehrung zu erzielen. Der Termin von 4 Wochen für die Verlust-Annahme eines Gutes gilt allgemein, daher auch falls Lieferfristen aufgehoben oder nicht bedungen werden, selbstverständlich wenn gar nicht angegeben werden kann, wo sich das Gut an einem anderen als dem Bestimmungsorte nach Ablauf dieser Zeit befindet.

45) Ueber die Haftung der Bahnen werden wohl die maasslosesten Wünsche geäussert werden. Der angebliche Widerspruch zwischen der Beweiseslast im Abs. 1 u. 4 im § 48 des Oesterr. (1 u. 2 im § 19 B des Deutschen) Betriebs-Reglements ist im § 408 des Handels-Gesetzbuches begründet und behebt sich durch die Erwägung, dass die Bahn für die Aenderung des ihr ganz unbekannten inneren Zustandes eines Gutes nicht so leicht wie der Eigenthümer den Beweis beibringen kann. Die gewünschte Beschränkung des Partheibeweises auf das Thema, dass die Beschädigung seit der Empfangnahme des Gutes aus dem Bahnlager nicht entstanden ist, schliesst zum Nachtheil der Bahn, den Umstand der Beschädigung vor der Aufgabe aus. Uebrigens ist der positive Beweis der Beschädigung während der Zeit vor der Empfangnahme bis zur Ablieferung des Gutes gerichtsordnungsmässig nicht so schwer; andererseits ist nach dem Wortlaute des Handels-Gesetzbuches und Betriebs-Reglement nicht die negative Formulirung dieses Beweis-Themas vorgeschrieben, was ohne einen gewiss nicht beabsichtigten Eingriff in die Processordnung auch nicht geschehen durfte.

46) Dass viele mitunter berechtigte Beschwerden über die Beschränkungen der Haftpflicht existiren, ist unzweifelhaft; doch wird eine Revision wohl auch nur einen solchen Kompromiss zwischen den gleichberechtigten Forderungen der Bahnen und des Handels erzielen, wie der, welchem die derzeitigen gesetzlichen und hiernach die reglementarischen Bestimmungen ihre Entstehung verdanken. Härten nach der einen oder andern Richtung sind mit solchen speciellen Vorschriften unvermeidlich verbunden, es wäre daher zu erwägen, ob nicht wieder auf die allgemeinen Grundsätze der Haftung zurückzugehen und die berechtigten Ausnahmen von Fall zu Fall der, freilich rascher und zugänglicher, zu gestaltenden Rechtspflege insbesondere der Friedens- und Schiedsgerichte zu überlassen sei.

47) Die perhorreszirte Vermuthung im § 51 6 des Oesterr. (22. B 6 d. Deutschen) Betriebs-Reglements resp. des Art. 424 des Handels-Gesetzes ist ganz konsequent; die selbst vom Questionaire nicht angefochtenen Ausnahmen von der Haftungspflicht finden eben nur in solchen Vermuthungen ihren Grund; diese sind aber gegen jeden erbrachten Beweis hinfällig; letzterer wollte aber wieder gewiss nicht durchs Handels-Gesetzbuch regulirt werden. Daher ist nach dem richterlichen Ermessen auch der gewünschte negative Nachweis des Nichtverschuldens Seitens der Bahn keineswegs ausgeschlossen, indem auch die bezüglichen früheren Bemerkungen hier ihre Anwendung finden.

48) Die Vorausbestimmung, welche Güter überhaupt in offene Wagen zu verladen sind, wäre eine Beschränkung der Parthei; gegen eine Tarifermässigung muss ihr dies hinsichtlich aller aus Sicherheitsrücksichten nicht etwa davon auszuschliessenden Güter ganz freigestellt bleiben. Dass unter der mit diesen Transportart verbundenen Gefahr nicht auch Verluste ganzer Collien verstanden sein können, ergiebt sich aus der möglichen Consequenz, dass die ganze Sendung ohne allen Ersatzanspruch verloren gehen könnte. Andrerseits lässt sich diese Gefahr aber auch nicht festsetzen, sondern wird fallweise zu begrenzen sein.

49) Dasselbe gilt auch rücksichtlich der Möglichkeit einer Abwendung der Gefahr durch die Begleitung der Güter.

50) Das Calo wird nicht zu hoch berechnet sein; denn die Natur der aufgezählten Artikel ist unveränderlich. Die diesfälligen Angaben der zur Redigirung der Normalsätze solcher natürlichen Gewichtsverluste beigezogenen Sachverständigen werden wohl nicht angefochten werden können; gegentheiligen Falls hätte die neuerliche Expertise wieder nur einen problematischen Werth. Der Schutz gegen die ungerechtfertigte Höhe des angenommenen Procentsatzes ist ja ohnehin durch den zulässigen Nachweis des Gegentheils gegeben. Die Bestimmungen des § 22. 8 B d. D. Betriebs-Reglements scheinen günstiger als die des § 51. 8 d. Oest. Betriebs-Reglements; welche der Natur dieser Gegenstände mehr entsprechen, wäre aber doch durch Expertise festzusetzen. Der Vortheil einer Cumulativ-Berechnung des Calo ist nicht so gross, um von der ganz zweckentsprechenden Berechnung nach den einzelnen im Frachtbriefe angesetzten Collien abzugehen.

51) Der auch nach dem neuen D. Betriebs-Reglement gleich gebliebene Geldwerth der Haftung ist nicht zu niedrig, da die Massenartikel denselben bei Weitem nicht erreichen. Die Uebernahme des beschädigten Gutes nach geleistetem Ersatze für den Werthunterschied ist keine Unbilligkeit; die Bahn ist kein Lieferant, der statt eines beschädigten ein tadelloses Gut oder dessen Werth zu leisten hat; sondern ein nur zur Ablieferung desselben Gutes als des übernommenen verbundener Frachtführer, welcher daher nur den Schaden daran zu vergüten hat.

52) Das Questionaire hat sich über die oft gerügten „Bemerkungen" rücksichtlich der Haftpflicht für die Lieferzeit den Wunsch auf deren Herabsetzung u. z. nach § 12 B d. D. Betriebs-Reglement entgehen lassen. Die Beschränkung des deklarirten Lieferzeit-Interesses auf den Nachweis des wirklichen Schadens ist durch die erfahrungsmässigen Missbräuche und Kollusionen geboten.

53) Wenn in irgend einem Zweige der Bahnverwaltung den Wünschen des Publikums vollkommen Rechnung getragen wurde, so ist dies rücksichtlich des Reklamationsverfahrens der Fall, welches in Oesterreich nach einem auf Grund der seit der Einführung selbstständiger Reklamations-Bureaus gewonnenen Erfahrungen sorgsam ausgearbeiteten Reglement mit dem neuen Jahre seine Vervollkommnung erfahren hat. Die gewünschte Beiziehung gerichtlich bestellter Experten zur Schadenkonstatirung kann den Bahnen nur willkommen sein.

Reisegepäck.

54) Der Auflassung des Freigepäckes muss unbedingt beigetreten werden. Dasselbe bildet eine unrechtmässige Belastung des gepäcklosen Reisenden zu Gunsten des mit solchem Versehenen und verstösst daher gegen das Princip der Gleichmässigkeit. Die Möglichkeit einer wenn auch geringen Herabsetzung des Fahrpreises ist damit gegeben.

55) Die zu gehässigen und chikanösen Invigilirungen führende Begriffsbestimmung des Reisegepäcks ist aufzulassen. Eine Inkonsequenz führt die andere im Gefolge. Der Inhalt des Reisegepäckes muss gleichgültig bleiben. Das D. Betriebs-Reglement lässt auch grössere kaufmännisch gepackte Kasten und Tonnen etc. zu.

56) Die Wünsche rücksichtlich der Gebahrung mit dem Reisegepäck können sich ausserdem noch auf manigfache Bequemlichkeiten erstrecken. Warum der auch von dem Deutschen Betriebs-Reglement mit 3 fl. genügend befundene Normal-Ersatz auf 5 fl. oder überhaupt erhöht werde, ist nicht abzusehen, da eine Mehrversicherung zulässig ist. Dagegen wird dem Wunsche um Aufhebung der in praxi ohnehin nicht angewendeten Bestimmung beigetreten, dass die Verantwortlichkeit für das Gepäck im Falle der Nichtabforderung innerhalb 3 Tage nach der Ablieferungszeit Seitens der Bahn erlösche — wofür gar kein Grund geltend gemacht werden kann.

57) Gemäss dem D. Betriebs-Reglement wäre sich auch mit der Frist von 8 Tagen einverstanden zu erklären, damit ein Gepäck als abgängig oder verlustig erklärt werden könne.

58) Wegen der Haftung für versäumte Ablieferung von Gepäck wird sich auf Punkt 52 bezogen. Das D. Betriebs-Reglement lässt zu Gunsten der Bahn den Beweis der Anwendung der Sorgfalt ordentlicher Frachtführer zu. Dem Wunsche wegen Ausfolgung von Garantiemarken durch die Gepäcksträger ist im Interesse der Ordnung Folge zu geben; sie sollten auch wie nach dem Deutsches Betriebs-Reglement eine gedruckte Dienstanweisung mit sich führen.

Transport von Leichen und Fahrzeugen.

59) Die Substituirung der Bestimmungen des D. Betriebs-Reglements wird wohl allen berechtigten Wünschen und Vorschlägen entsprechen.

Transport lebender Thiere.

60) Die Beziehung auf die nicht Jedermann zugänglichen Resultate der Theurungs-Enquête ist verfehlt; jedenfalls hätten dieselben mitveröffentlicht werden sollen. Diese Resultate dürften aber auch mehr auf die Tariffrage Bezug haben.

---

61) Von den nun im Allgemeinen provozirten Beschwerden und Wünschen gelten die früheren Bemerkungen in noch höherem Grade, als rücksichtlich dieser in Besonderem schon gerügten Fragstellung.

62) Die schleunige Entscheidung von Streitigkeiten in Transportsachen würde durch Schiedsgerichte, zu gleichen Theilen von unbetheiligten Handels- und Bahnfachmännern, unter dem Vorsitz eines Mitgliedes des Handelsgerichtes in öffentlicher mündlicher Verhandlung erzielt werden.

63) Die Betreibung von anderweitigen Handelsgeschäften durch die Bahngesellschaften könnte nur dann beanstandet werden, wenn sie dadurch ihren Transport-Verpflichtungen nachzukommen verhindert würden; sonst wäre ein solches Verbot ein unberechtigter Eingriff in die den Transport grossentheils unterstützende anderweitige Thätigkeit der Betreffenden.

64) Nach dem allgemeinen Concessionsgesetze können die Special-Concessionen der Gesellschaften auch ohne deren Zustimmung in einzelnen Punkten der Revision unterzogen werden. Die staatliche Administration übt bereits eine fast unbegrenzte Ingerenz auf den gesammten Bahntransport; ihr, der Presse und der Volksvertretung kann daher die diesfällige Wahrung des öffentlichen Interesses mit Beruhigung überlassen werden.

65) Wenn nach den Oesterr. Verhältnissen die Publikation des zu verbessernden Betriebs-Reglements im Reichsgesetzblatte auch nicht zu empfehlen ist, so wäre doch Ein Organ zu bestimmen, in welchem alle das Bahnwesen betreffenden Publikationen ohne Ausnahme erscheinen müssten.

Indem hiermit die nothgedrungen auf das Gedrängteste gehaltene Besprechung der Fragen des Questionaire mit dem lebhaftesten Bedauern geschlossen wird, dass nicht auch die Berathungs-Protokolle zum Handelsgesetze und die trefflichen Komentare hierzu, insbesondere aber die aus den zum Mindesten allmonatlichen Verhandlungen der Bahnkonferenzen im Reklamationsverfahren geschöpften Erfahrungen bei den einzelnen Fragen verwerthet werden konnten — sollen nun die Berichte über die Berathungen der in diesem Augenblicke bereits zusammengetretenen Enquête folgen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

Nº 12.

Erscheint jeden Freitag.

Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
Adolph Refelshöfer
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

1871.

Inserate werden à 1½ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1800 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Elfter Jahrgang.

Leipzig, den 24. März 1871. (Schluss der Nummer: 23. März, Vormittags 11 Uhr.)

☞ **Bei Bezug einzelner Exemplare dieser Nummer wird die 3 Bogen starke Beilage, welche die Verzeichnisse fehlender und überzähliger Güter enthält, als eine selbstständige Nummer berechnet und kann solche auch selbstständig für sich zum Preise von 3 Sgr. bezogen werden.**

Die General-Konferenz der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen in Dresden am 7. und 8. März 1871,

betreffend die für die Hergabe von Lokomotiven und Wagen für Kriegszwecke von den Staats-Regierungen zu beanspruchenden Vergütungen etc.

(Schluss aus No. 11.)

C. Beziehungen der gegenseitigen Wagenbenutzung zwischen den Eisenbahnen im Bereiche der kriegführenden Deutschen Staaten untereinander.

1. Konventionalstrafen und Verzögerungsgebühren.

Während des Kriegs mussten diejenigen Verwaltungen, welche bedeutende Militärtransporte in rascher Reihenfolge zu bewirken hatten, auf Anordnung der Kriegs-Verwaltung alle gerade in ihrer Detention befindlichen Wagen verwenden, so dass die Benutzungsfristen nicht eingehalten werden konnten.

Es waren zunächst namentlich Oesterreichische Vereinsbahnen, welche sich über verspätete Rücklieferung ihrer Wagen beschwerten und ankündigten, dass sie ungeachtet des Kriegszustands die uneingeschränkte Erfüllung der regulativmässigen Verpflichtungen verlangen würden.

Aber auch Bahnverwaltungen im Gebiet der kriegführenden Deutschen Staaten wurden durch jene Maassnahme der Militärbehörden in ihren Interessen insofern schwer geschädigt, als ihnen, welche ihrer Lage nach an Militärtransporten gar nicht oder unerheblich betheiligt waren, doch in Folge des Kriegsstandes ein grosser Theil ihres Wagenparks meist auf längere Zeit entzogen wurde.

Zur Abwehr der hierdurch den Bahnverwaltungen erwachsenden Nachtheile beantragte bereits im September v. J. die Direktion der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn: die Bestimmungen des Wagen-Regulativs wegen rechtzeitiger Rückstellung der Wagen zu suspendiren, worauf dann mehrere Verwaltungen erklärten, dass sie sich für die Dauer der Kriegszustände der regulativmässigen Verpflichtungen ganz oder theilweise für entbunden erachteten, während das Direktorium der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft die Ansicht geltend machte, dass der Militär-Fiskus für die Wagen-Strafmiethen aufzukommen habe, welche durch die Sistirung des regelmässigen Verkehrs in Folge militärischer Anordnungen den Verwaltungen erwachsen.

Die geschäftsführende Direktion des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen führte dann aus, dass in allen Fällen, wo lediglich in Folge der durch den Krieg veranlassten Transporte die Verspätung der Wagen-Zurückgabe erfolgte, der Militär-Fiskus rechtlich verpflichtet sei, Entschädigung zu gewähren, deren Betrag aber nicht ohne Weiteres nach der im Wagen-Regulativ unter den Eisenbahn-Verwaltungen festgesetzten Wagen-Strafmiethe, sondern in dem Ersatz des den einzelnen Verwaltungen entstandenen unmittelbaren und mittelbaren Schadens bestehen würde.

Die Kommission war vorweg darüber einig, dass die Militär-Verwaltung, wenn sie die an sie adressirten Sendungen auf den Bestimmungsstationen nicht rechtzeitig abnimmt, auf Grund der Bestimmungen der Betriebs-Reglements zur Zahlung der Konventionalstrafen, Standgelder u. s. w. ganz wie andere Adressaten anzuhalten sei.

Sodann wurde der Fall erörtert, dass Transporte auf direkte Anordnung der Staatsbehörden unterwegs an- und in der Weiterbeförderung aufgehalten werden, oder in Folge der Anordnungen der Staatsbehörden von den transportirenden Verwaltungen angehalten werden mussten.

Wenn auch die Kommission im Allgemeinen der Ansicht war, dass der Staat in diesem Falle für die Zeit, während welcher der Transport sistirt worden, zu einer angemessenen Entschädigung, als welche die unter B. vorgeschlagenen Zeitmiethen zu betrachten sein dürften, verpflichtet sei, so hielt sie doch dafür, dass die Geltendmachung solcher Entschädigungs-Ansprüche von der Entschliessung der betreffenden Wagen-Eigenthümer abhängig zu machen sei, dass aber die transportirende Verwaltung verpflichtet sein soll, im Falle die Eigenthums-Verwaltung den Anspruch geltend machen will, der Letzteren für die Durchführung desselben hülfreiche Hand zu leisten.

Von weitergehenden Ansprüchen an die Staatsregierungen zum Zwecke der Ausgleichung der gegenseitigen regulativmässigen Anforderungen der Eisenbahn-Verwaltungen untereinander glaubte die Kommission absehen zu müssen.

Sie glaubte ferner nicht empfehlen zu sollen, die regulativmässigen Bestimmungen über Konventionalstrafen und Verzögerungsgebühren für die Dauer des Krieges allgemein aufzuheben.

Dahingegen konnte man sich bei den sehr eingehenden Erörterungen über diesen Punkt andererseits auch der Ansicht nicht verschliessen, dass die uneingeschränkte Aufrechthaltung dieser Bestimmungen zahllose schiedsrichterliche Prozesse zur Folge haben werden, da mit Bestimmtheit vorauszusehen sei, dass die in Anspruch genommenen Verwaltungen den an sie gestellten Forderungen fast ausnahmslos mit der Behauptung entgegentreten werden, dass sie durch unabwendbare, durch den Krieg herbeigeführte Umstände ohne ihr Verschulden verhindert worden seien, den regulativmässigen Verbindlichkeiten gerecht zu werden.

„In letzterer Beziehung wurde auf die bekannte Thatsache hingewiesen, dass in der ersten Zeit des Krieges viele Verwaltungen durch die befohlenen Transporte von Militär und Kriegsbedarf in dem Maasse in Anspruch genommen wurden, dass sie jeder eigenen Disposition über Bahn- und Betriebsmaterial für anderweite Zwecke beraubt waren, dass auch späterhin fortdauernd zahlreiche Transporte für Kriegszwecke stattgefunden haben, welche vorzugsweise vor allen anderen Transporten ihren Bestimmungsorten zugeführt werden müssen, so wie dass endlich in Folge des Krieges auf allen

Hauptverkehrslinien und zwar im Allgemeinen in desto stärkerem Maasse, je näher der Französischen Grenze, durch Ueberfüllung der Bahnhöfe die erheblichsten Betriebsstockungen entstanden sind. Als hauptsächlichste unmittelbare Veranlassungsgründe dieser Stockungen, welche den davon betroffenen Bahnen den erheblichsten Schaden bereiten, ohne dass sie sich derselben zu erwehren im Stande sind, wurden angeführt die Anstauung der nach den okkupirten Bahnen in Frankreich bestimmten, nicht sogleich abnehmbaren Transporte, die Unzulänglichkeit der Entladestellen und Rangirgeleise einzelner Stationen gegenüber den durch den Krieg hervorgerufenen erhöhten Bedürfnissen, die Unmöglichkeit des Ersatzes der zum Heere einberufenen Beamten und Arbeiter und der Mangel an ausreichendem Fuhrwerk und Lagerräumen, welcher den Fracht-Empfängern die prompte Abnahme der für sie ankommenden Sendungen erschwere und in Verbindung mit dem grossen Gewinn, den die meisten Geschäfte zur Zeit abwerfen, dieselben dazu veranlasse, die Güterschuppen und Wagen der Eisenbahnen als Lagerräume zu benutzen."

„Es lässt sich nicht bezweifeln, dass die vorerwähnten, leicht nachweisbaren Umstände für die zu erwartenden schiedsrichterlichen Entscheidungen von schwer wiegender, vielleicht fast allgemein den Ausschlag gebender Bedeutung sein werden. Ebensowenig lässt sich jedoch auch in Abrede stellen, dass derjenige Theil der Vereinsbahnen, welcher an den Transporten für Kriegszwecke gar nicht oder nur in sehr unbedeutendem Maasse betheiligt ist, durch die Entziehung seiner Wagen in Folge der Stockungen auf den transportirenden Linien hart betroffen wird, und diesen Bahnen, ohne unbillig zu sein nicht füglich zugemuthet werden kann, die transportirenden Bahnen der regulativmässigen Verbindlichkeiten freiwillig mehr oder minder zu entlassen, wenn nicht gleichzeitig dafür gesorgt wird, ihnen in der einen oder anderen Weise eine gewisse Entschädigung zuzuführen. Das Bedürfniss einer vergleichsweisen Verständigung über Maassregeln, welche einen billigen Ausgleich zwischen den divergirenden Interessen der benutzenden und der Eigenthums-Bahnen zum Zwecke haben, wurde in der Kommission deshalb allgemein anerkannt."

Schwieriger war es dagegen, bestimmte Maassregeln zu bezeichnen, welche nach allgemeiner Uebereinstimmung geeignet erscheinen, dem bezeichneten Zwecke Genüge zu leisten.

Nachdem mehrere andere Vorschläge keine allgemeine Billigung gefunden hatten, einigte sich die Kommission schliesslich dahin, folgende Abänderungen des Regulativs für die gegenseitige Wagenbenutzung auf die Dauer der gegenwärtigen kriegerischen Verhältnisse, deren Beginn auf den 20. Juli vorigen Jahres festgestellt wird, zur Annahme zu empfehlen:

a) Zu § 7 des Regulativs.

Es wird präsumirt, dass regulativwidrige Benutzungen der Wagen durch die Kriegsverhältnisse herbeigeführt sind, und der Anspruch auf Zahlung der im § 7 festgesetzten Konventionalstrafe auf diejenigen Fälle beschränkt, in welchen die Eigenthums-Verwaltung ein Verschulden der benutzenden Verwaltung nachweist.

b) Zu § 12 bis 16 des Regulativs.

Die nach den bestehenden Vereinbarungen gegenseitig zu zahlenden Wagenmiethen werden allgemein um 33⅓ Procent erhöht.

Von der Berechnung von Verzögerungsgebühren wird Abstand genommen, ausgenommen, wenn einer Verwaltung *dolus* oder grobes Versehen bei der Benutzung fremder Wagen nachgewiesen wird, in welchem Falle die im § 14 bestimmte Verzögerungsgebühr neben der erhöheten Wagenmiethe an die Eigenthums-Verwaltung zu zahlen ist.*

* Die Motive, von welchen die Kommission bei der Empfehlung obiger Vorschläge geleitet wurde, lassen sich in der Hauptsache in Nachstehendem zusammenfassen:

Zu a. Es muss anerkannt werden, dass die Verwaltungen, deren Bahnen zu Transporten für Kriegszwecke benutzt werden, in Folge der Anordnungen der Staatsbehörde vielfach genöthigt gewesen sind, die Wagen anderer Bahnen zu Transporten zu verwenden, zu welchen dieselben bei Beachtung der Bestimmungen in den §§ 2 bis 4 des Wagen-Regulativs nicht hätten verwendet werden dürfen, sowie dass andererseits eine gleiche Verwendung hat stattfinden müssen, weil die Betriebsstockungen die konventionsmässige Verwendung, beziehungsweise die leere Zurücksendung nach der Heimathbahn verhinderte und das Abwarten der Beseitigung dieser Hindernisse weder an sich zweckmässig erschien, noch immer wegen Mangel an ausreichendem Platze zur einstweiligen Aufstellung der Wagen ausführbar war. Die Fälle, in welchen Verwaltungen ohne eine derartige äussere Nöthigung sich einer regulativwidrigen Benutzung der Wagen schuldig machen, kommen, wie mit Bestimmtheit angenommen werden darf, nur sehr vereinzelt vor. Die vorgeschlagene Umkehrung der Beweislast entspricht dieser Gestaltung der thatsächlichen Verhältnisse und wird dazu beitragen, den Umfang resultatloser Korrespondenzen zwischen den Verwaltungen einzuschränken.

Zu b. Es ist im Allgemeinen anzunehmen, dass diejenigen Bahnen, welche vorzugsweise zu den Transporten für Kriegszwecke benutzt werden, in die Lage kommen, die Wagen fremder Bahnen für ihren Transportbetrieb in höherem Maasse mitzuverwenden, als ihre eigenen Wagen auf fremden Bahnen zur Verwendung kommen, während umgekehrt diejenigen Bahnen, welche nur in untergeordneter Weise an den Transporten für Kriegszwecke betheiligt sind, in die Nothwendigkeit versetzt werden, ihre Wagen zu Transporten auf fremden Bahnen herzugeben, ohne die Gelegenheit zu finden, die Wagen fremder Bahnen in entsprechendem Umfange für ihren eigenen Verkehr zu benutzen. Die vorgeschlagene allgemeine Erhöhung der vereinbarten Miethvergütungen muss daher die Folge haben, dass bei den Monats-Abrechnungen diejenigen Bahnen, welche viele Transporte für Kriegszwecke auszuführen haben und durch die damit verbundenen Einnahmen für den Ausfall an den Einnahmen des regelmässigen Verkehrs mehr oder minder schadlos gehalten werden, an diejenigen Bahnen, welche wenig zu Transporten für Kriegszwecke in Anspruch genommen werden und in Folge des Krieges lediglich Einbussen zu erleiden haben, höhere Beträge werden herauszuzahlen haben, als bei der Anwendung der bisher geltenden Wagenmiethsätze.

Die Kommission ist der Ansicht, dass auf diesem Wege die Gewährung einer angemessenen Entschädigung für diejenigen Verwaltungen, welche unter den durch den Krieg herbeigeführten Verhältnissen durch die gegenseitige Wagenbenutzung in höherem oder geringerem Maasse geschädigt werden, in einfacher und der Billigkeit entsprechender, zugleich aber auch in sicherer Weise erreicht wird, als durch die Geltendmachung problematischer Ansprüche auf Verzögerungsgebühren und Konventionalstrafen. Sie hält die vorgeschlagene Erhöhung der konventionsmässigen Meilenmiethen ferner auch um deswillen für wohl begründet, weil bei der Feststellung der geltenden Miethsätze von der Annahme ausgegangen ist, dass die Wagen alljährlich durchschnittlich eine gewisse Zahl Meilen (ca. 2000) zurücklegen, während die gegenwärtige Ausnutzung der Wagen in Berücksichtigung der häufigen Betriebsstockungen nothwendig eine erheblich geringere sein muss, mithin die bisherigen Meilenmiethen den Eigenthumsbahnen eine ausreichende Vergütung nicht gewähren können.

Sie glaubte ihren Vorschlag endlich aber noch aus nicht zu unterschätzenden Gründen der praktischen Zweckmässigkeit dringend empfehlen zu sollen. Es ist bekannt, dass die Kontrol-Büreaus fast sämmtlicher Verwaltungen mit den von ihnen zu liefernden Wagenmiethe-Rapporten in Folge der durch den Krieg herbeigeführten Verminderung der Arbeitskräfte sehr erheblich in Rückstand gerathen sind und dass die Abrechnungsstellen an die Aufstellung der Konventionalstrafen- und Verzögerungsgebühren-Berechnungen für die Zeit seit Beginn der Kriegszustände noch gar nicht haben herangehen können. Wenn erwogen wird, dass unter den bisherigen Verhältnissen, auf deren wesentliche Besserung kaum gerechnet werden darf, die Nichteinhaltung der Benutzungsfristen der Wagen fast die Regel geworden ist und die zuverlässige Aufstellung jener Berechnungen ohne vorherige Entscheidung, für Rechnung welcher Verwaltung die Wagen auf oder vor den Uebergangs-Stationen gestanden haben, und ohne komplicirte Vergleichung der Rapporte der verschiedenen Verwaltungen nicht ausführbar erscheint, so lässt sich wohl mit Recht behaupten, dass die bezeichneten Berechnungen den Umfang der Abrechnungsarbeiten nahezu verdoppeln werden. Es ist deshalb gar nicht abzusehen, zu welcher Zeit diese Arbeiten mit den disponiblen Kräften fertiggestellt, sowie noch viel weniger, wann die vielleicht erst nach Jahresfrist nach Ausführung der Tranporte beginnenden Korrespondenzen der Verwaltungen über die Entschuldbarkeit oder Nichtentschuldbarkeit der vorgekommenen Verzögerungen zu Ende geführt werden sollen, beziehungsweise wann die im Falle der Nichteinigung nachzusuchenden schiedsrichterlichen Entscheidungen zu erlangen sein werden. Bei Annahme des Vorschlages der Kommission wird die Arbeit der Berechnung und Feststellung der Verzögerungsgebühren so gut wie ganz erspart und nur für die wenigen Ausnahmefälle noch erforderlich, in welchen einer Verwaltung *dolus* oder grobes Versehen nachgewiesen wird, und beschränkt sich die Mehrarbeit bei den in gewohnter Weise und unter Anwendung der bisherigen Miethsätze aufzustellenden Wagenmiethe-Abrechnungen auf die einfache Operation, dass dem ermittelten Debet jeder Verwaltung am Monatsschlusse 33⅓ Procent zugesetzt werden.

Die Kommission hielt die Befürchtung nicht für gerechtfertigt, dass die von ihr für die Dauer der kriegerischen Verhältnisse vorgeschlagenen Abänderungen des Wagen-Regulativs (a und b) die benutzenden Bahnen zum Nachtheile der Eigenthumsbahnen zu einer lässigen Rücksendung der Wagen nach der Heimath geneigt machen werde, weil durch die Beibehaltung der Konventionalstrafen für verschuldete regulativwidrige Benutzung der Ablenkung der Wagen von dem Rückwege zur Heimath ausreichend vorgebeugt wird, die mit der Ansammlung der Wagen verbundenen Betriebsstörungen und Frachteinbussen aber auch ohne Verzögerungsgebühren die benutzenden Bahnen eindringlich dazu anregen, sich der fremden Wagen auf ihren Bahnhöfen baldmöglichst zu entledigen.

Die Feststellung des Zuschlages zu den konventionsmässigen Wagenmiethen auf 33⅓ Procent beruht auf einer allgemeinen Schätzung der Kommission und wird die Angemessenheit dieses Procentsatzes der näheren Prüfung der Verwaltungen anheimgestellt.

Dem Vorschlage des Herrn Vetreters der Bayerischen Ostbahnen, den Zuschlag in der Form einer Zeitmiethe zu gewähren, hielt man nicht für annehmbar. Abgesehen von den durch die Berechnung der Benutzungszeiten erwachsenden erheblichen Mehrarbeiten, befriedigt dieser Vorschlag zwar die Interessen der Eigenthumsbahnen in erhöhetem Maasse, derselbe ist aber für diejenigen Verwaltungen, welche von den durch den Krieg veranlassten Be-

Wie bereits in der Kommission diese auf Abänderung der Bestimmungen des Wagen-Regulativs gerichteten Vorschläge auf Widerspruch namentlich Seitens der Vertreter der Bayerischen Bahn-Verwaltungen gestossen war, so auch wurde in der Dresdner General-

Konferenz gegen diese Abänderung Seitens der Vertreter der Bayer. und der Preussischen Staatsbahnen Einwendungen erhoben. Erstcrer stellte unter Beitritt des Vertreters der Württemb. Staatsbahn zu

a) den Antrag, zu beschliessen:
die im § 7 festgesetzte Konventionalstrafe soll bei regulativwidrigen Unregelmässigkeiten in Folge der Kriegsverhältnisse nur dann eintreten, wenn die Wageneigenthümerin die Unstichhaltigkeit der desfallsigen, in den Monatsrapporten wie bisher vorzutragenden Entschuldigungsgründe nachweist;

zog jedoch später seinen Antrag zurück, sofern man sich allseitig damit einverstanden erkläre, dass die Rapportirung wie bisher beibehalten und bei vorkommenden Verzögerungen stets in den Rapporten der Grund der Verzögerung angegeben werde, welches Einverständniss denn auch allseitig ausgesprochen wurde.

Der zu b Seitens des Vertreters der Main-Weserbahn gestellte Antrag, zu beschliessen:
dass der vorgeschlagene oder anderweit festzusetzende Zuschlag zur Wagenmiethe nicht allgemein von den betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen übernommen, sondern gegen die Bundes-Kriegsverwaltung liquidirt werde,

sowie auch der Antrag des Vertreters der Oberschlesischen Eisenbahn den sub b vorgeschlagenen Zuschlag zur Wagenmiethe von $33^1/_3\%$ auf 50% zu erhöhen,

wurde von der Generalkonferenz abgelehnt und darauf die Kommissions-Anträge zu a und b unter alleinigem Widerspruch der Herren Vertreter der Bayerischen, Württembergischen und Badischen Staatsbahnen sowie der Main-Neckerbahn angenommen. Es wurde dann noch der Vorschlag, die angenommenen Abänderungen des Wagen-Regulativs vorläufig bis zum 1. Mai dieses Jahres bestehen zu lassen, und die Liquidations-Kommission, deren Einsetzung sub F des Kommissionsberichts vorgeschlagen ist, falls sie meint, dass eine Erweiterung dieses Termines nöthig erscheint, mindestens 14 Tage vor Ablauf der Frist, einen Antrag auf Erweiterung zu stellen, angenommen.

2) Rapportirung.

Von Seiten der Königlich Württembergischen Eisenbahn-Direktion war beantragt worden, die Bestimmung im § 4 der Instruktion des Abrechnungsverfahrens über die Wagenbenutzung der bei der Central-Wagen-Controle betheiligten Verwaltungen, wonach Schuldrapporte, gegen welche binnen drei Monaten nach dem Empfang keine Revisions-Aenderungen angemeldet sind, als richtig angenommen werden sollen, vorläufig ausser Wirkung zu setzen, weil die Rapporte unter den Kriegsverhältnissen sehr ungleichmässig eingehen und eine vollständige Prüfung derselben ohne den gleichzeitigen Besitz aller anschliessenden Rapporte nicht möglich ist.

Die Kommission erkennt das Motiv für den gestellten Antrag als begründet an und empfiehlt, die präklusivische Frist von drei Monaten erst von dem Eingange des letzten Rapports für den betreffenden Monat zu rechnen.

Im Uebrigen war die Kommission der Ansicht, dass Werth darauf gelegt werden müsse, das unter den Verwaltungen vereinbarte Rapportirungs- und Abrechnungs-Verfahren auch während des Krieges unverändert aufrecht zu erhalten, um unter den gegenwärtigen aussergewöhnlichen Verhältnissen durch Aufgabe der gewohnten Geschäftseinrichtungen nicht noch neue Schwierigkeiten zu bereiten.

3) Verpflichtungen der Grenzbahnen.

Die Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen hat jede Haftbarkeit für die Reparaturkosten der vom Kriegsschauplatze in beschädigtem Zustande zurückkehrenden Wagen, sowie für die während der Militär-Transporte auf ihrer Linie etwa abhanden gekommenen Wagen-Ausrüstungsgegenstände abgelehnt.

Ferner hat der Verwaltungsrath der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft die Erklärung abgegeben, eine Haftbarkeit für Wagen-Defekte selbst dann ablehnen zu müssen, wenn bei der Rücktour der Wagen von Frankreich von ihren Stationen etwa Meldungen ausgestellt sein sollten, da das Abhandenkommen von Wagentheilen fast ausnahmslos auf die an den Kriegsschauplatz angrenzenden Bahnen resp. auf diesen selbst zurückzuführen und es in den meisten Fällen nicht möglich sei, Meldungen darüber zu erhalten.

Andererseits ist den Verwaltungen von der Königlichen Eisenbahn-Direktion zu Kassel ein Schreiben der Eisenbahn-Betriebs-Kommission zu Strassburg vom 15. November vorigen Jahres mitgetheilt worden, Inhalts dessen Letztere die Anwendung des Vereins-Wagen-Regulativs auf die nach ihren Bahnen übergegangenen Wagen nicht für begründet erachtet und die Abgabe von Beschädigungs-Meldungen ausdrücklich ablehnt.

---

triebsstockungen hauptsächlich betroffen und in der freien Benutzung ihrer Bahnen gehindert werden, unannehmbar, weil sie ohne ihr Verschulden in die Lage kommen würden, einen grossen Theil ihrer Frachteinnahmen zur Bezahlung von Miethen für Wagen, welche ihnen im höchsten Maasse lästig gewesen sind, abgeben und in zahlreichen Fällen mehr Wagenmiethen bezahlen zu müssen, als die in den Wagen beförderten Güter Frachterträge gebracht haben.

Endlich bleibt noch zu erwähnen, dass die Kommission sich ausdrücklich nicht veranlasst fand, in Betreff der auf falschen Routen beförderten leeren Wagen Abänderungen der Bestimmungen im § 3 und 12 des Wagen-Regulativs in Vorschlag zu bringen.

Die Kommission war der Ansicht, dass die zur Leitung des Betriebes auf den okkupirten Französischen Eisenbahnen eingesetzten Betriebs-Kommissionen allerdings nicht an die in dem Vereins-Wagen Regulative getroffenen Vereinbarungen gebunden und deshalb auch nicht gehalten sind, die Beschädigungen der Wagen in der vorgeschriebenen Weise zu melden. Sie hält auch solche Meldungen für entbehrlich, wenn die unter A gemachten Vorschläge zur Ausführung kommen und die Vereins-Grenz-Verwaltungen ihren Kontrol- und Rapportirungs-Verbindlichkeiten, von welchen sie nach Ansicht der Kommission nicht entbunden werden können, ordnungsmässig nachkommen.

Dagegen war die Kommission allseitig darüber einverstanden, dass die im § 24 des Wagen-Regulativs den Grenz-Verwaltungen auferlegte Haftungsverbindlichkeit dafür, dass die Grundsätze, welche in Beziehung auf Miethsvergütung, Strafen und Beschädigung der Wagen in dem gedachten Regulative ausgesprochen sind, auch für den Weiterlauf der Wagen festgehalten werden, auf die während des Krieges über die Vereinsgrenze nach Frankreich übergehenden Wagen keine Anwendung zu finden habe, weil es nicht in der Macht jener Verwaltungen liegt, den Uebergang der Wagen nach Frankreich zu verhindern oder die Bedingungen, unter welchen der Uebergang stattfinden soll, vertragsmässig zu regeln.

Die General-Konferenz war mit diesen Ansichten der Kommission allseitig einverstanden. Auf Anregung der Vertreter der Hessischen Ludwigsbahn und der Pfälzischen Bahnen gaben die in der General-Konferenz vertretenen Verwaltungen die Erklärung ab, dass sie in Annahme und Weiterbeförderung von Reparaturwagen, welche vom Kriegsschauplatze zurückkommen, mit möglichster Loyalität verfahren werden, damit Anhäufungen solcher Wagen auf den Grenzbahnen thunlichst vermieden werden.

D. Beziehungen der gegenseitigen Wagenbenutzung zu den Vereinsbahnen in Staaten, welche an dem Kriege nicht betheiligt sind.

Die Kommission hielt es für zweckmässig und empfahl, dass, nachdem über die Annahme ihrer Vorschläge entschieden sein werde, eine Kommission gewählt werde, welche mit den betreffenden Verwaltungen darüber in Verhandlung zu treten habe, dass sie den zur Annahme gelangten Vereinbarungen auch ihrerseits beitreten. Die Verwaltungen, mit welchen diese Verhandlungen zu führen sein werden, sind

die Oesterreichischen Verwaltungen,
die Niederländischen Verwaltungen,
der Grand Central Belge,
die Lüttich-Mastrichter Bahn und
die Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Verwaltung.

Dieser Kommissionsvorschlag wurde von der General-Konferenz angenommen und zugleich beschlossen, die geschäftsführende Direktion des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen zu ersuchen, die einzusetzende Kommission zu ernennen, nachdem über die Annahme der Dresdner Beschlüsse definitive Erklärungen abgegeben sein werden.

E. Beziehungen der gegenseitigen Wagenbenutzung zu Eisenbahnen, welche nicht dem Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen angehören.

Es handelt sich insbesondere um die gegenseitige Auseinandersetzung mit den Französischen Bahnen über diejenigen, theilweise bei der Beschiessung der Festungen und bei anderen Kriegsvorkommnissen demolirten Wagen, welche sich bei Ausbruch des Krieges in Feindesland befunden haben und nicht vor Beginn der Feindseligkeiten in die Heimath zurückgesandt worden sind, so wie ferner um die unmittelbar vor dem Kriege und während des Krieges von den Deutschen Bahnen auf die Belgische Staatsbahn und von der Belgischen Staatsbahn auf die Deutschen Bahnen übergegangenen Wagen, hinsichtlich deren die in den betreffenden Verträgen getroffenen Benutzungs-Vereinbarungen in Veranlassung der durch den Krieg entstandenen Nothstände nicht haben vollgehalten werden können.

Die Kommission hält dafür, da bei der Regelung dieser Beziehungen nur eine verhältnissmässig geringe Zahl Verwaltungen betheiligt ist, dass zunächst diesen interessirten Verwaltungen der Versuch überlassen bleibe, sich möglichst auf der Grundlage der vorentwickelten Vorschläge mit den fremden Nachbarbahnen zu verständigen, und erst, wenn eine befriedigende Verständigung auf diesem Wege nicht erreicht werde, in Berathung über weitere Vereinbarungen zum Zwecke einer angemessenen Regelung der Angelegenheit zu treten sei.

Mit diesen Vorschlägen der Kommission in Abschnitt E war die General-Konferenz einverstanden. Ferner wurde jedoch allseitig erklärt, dass durch die unter A, B und C getroffenen Vereinbarungen nicht anerkannt sei, dass die nach § 25 des Wagen-Regulativs eingeführten fremden Wagen als Wagen der einführenden Verwaltung bezüglich der zu leistenden Vergütung angesehen werden.

F. Weitere Verfolgung und Behandlung der Angelegenheit.

Auf den Vorschlag des Herrn Vertreters der Thüringischen Eisenbahn hatte die Kommission befürwortet, eine Kommission zum Zwecke der Verständigung mit den kriegführenden Staaten und zur Liquidation der Entschädigungen zu wählen. Sie hält dafür, dass durch eine solche Einrichtung im gleichen Interesse der Staatsregierungen, wie der Eisenbahn-Verwaltungen, die einheitliche und ord-

nungsmässige Erledigung der Angelegenheit wesentlich gefördert werden wird.

Mit dem Vorschlage der Kommission auf Einsetzung der Liquidations-Kommission war die General-Konferenz einverstanden und wurde die Ernennung derselben der geschäftsführenden Direktion des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen überlassen.

Nachdem schliesslich noch beschlossen worden war, für die Verhandlungen der Dresdner Konferenz die Geschäftsordnung des Vereins Deutscher Eisenb.-Verw. anzunehmen, einigte man sich dahin, dass die in Dresden vertretenen Verwaltungen ihre Erklärungen über Annahme oder Ablehnung der gefassten Beschlüsse spätestens bis zum 24. März d. J. bei der Direktion der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft abzugeben haben, und dass alle Verwaltungen, deren Erklärungen bis zu diesem Tage einschliesslich bei der genannten Direktion nicht eingegangen sind, für zustimmend erachtet werden.

Soweit die dissentirenden Verwaltungen nicht noch nachträglich ihre Zustimmung zu den Dresdner Beschlüssen geben werden, war man darüber einig, die gefassten Beschlüsse im engeren Kreise der zustimmenden Verwaltungen zur Ausführung zu bringen.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

* **Die Rückfahrt unseres Kaisers aus Frankreich und die Eröffnung des ersten Deutschen Reichstags.** Nach mehr als fünfmonatlicher Anwesenheit verliess Seine Majestät der Kaiser und König am 7. März mit dem grossen Hauptquartier Versailles, um nach herzlichem Abschied von der Armee und nach mehrtägigem Aufenthalt in dem Rothschild'schen Schloss Ferrières von der naheliegenden Station Lagny aus seine einem Triumpfzug gleichende Eisenbahnfahrt in die Deutsche Heimath anzutreten. Ueber diese Fahrt entnehmen wir dem „Pr. St.-Anz." folgende, speciell auch die Eisenbahnen betreffenden Notizen. Am 13. März Morgens 8 Uhr aus Schloss Ferrières abfahrend, überschritt der Kaiser bei Lagny die Marne oberhalb der gesprengten und noch immer nicht wieder fahrbar gemachten Brücke, auf der zu Berg derselben geschlagenen Pontonbrücke, und bestieg auf dem festlich geschmückten Bahnhofe den Extrazug. Seit dem Tage der Einschliessung von Paris war Lagny ein wichtiger Stationspunkt für Zu- und Abfuhr geworden, von dessen Thätigkeit in hohem Grade die militärischen Unternehmungen gegen die Hauptstadt abhingen, und herrschte, seitdem die Verbindungs- und Umgehungsbahn für den immer noch in Trümmern liegenden Tunnel bei Luzancy fertig geworden, ein besonders reges Leben und grosser Verkehr auf demselben. Wie sämmtliches Belagerungsgeschütz und Munition über Lagny bis vor Paris geschafft worden war, so geht es auf diesem Wege jetzt auch mit diesen gewaltigen Lasten und Vorräthen zurück. Eben so stark wird die Station Lagny aber als erster Einschiffungspunkt von den Evakuationen der Lazarethe in Anspruch genommen, so dass die Thätigkeit der Bahnverwaltung hier eine ausserordentliche ist und sein muss. Am Eingange zum Wartesalon war ein blumenbekränztes Schild mit den Worten: „Gott geleite unsern Kaiser!" angebracht und überall wehten Fahnen und Flaggen. Dem schon um ½5 Uhr früh abgegangenen fahrplanmässigen Zuge war eine Stunde vor der Abfahrt des Kaiserlichen Extrazuges eine Revisions-Lokomotive gefolgt, welche den ganzen Bahnkörper für die Sicherheit des Kaiserlichen Zuges zu prüfen hatte, und war von Seiten aller Etappen-Kommandos für Sicherung der Bahn und ihrer Zugänge ganz eben so gesorgt, wie 1866 in Böhmen. Auf jede 100 Schritt konnte man einen Infanterieposten rechnen, und wo Kavallerie in den grösseren Etappenorten stand, patrouillirte diese auf den Feldern neben der Eisenbahn. Die Einlegung des Extrazuges hatte besondere Schwierigkeit gemacht, da der gewöhnliche Verkehr für Militärzwecke nicht gestört werden sollte. Der Weg ging durch das Thal der Marne, eines der schönsten in ganz Frankreich, welches im September vorigen Jahres, von Dormans an bis Lagny, im schönsten Schmucke herbstlicher Färbung der Vegetation und mitten in der beginnenden Weinernte passirt worden war, aber auch jetzt eigenthümliche Reize zeigte. Gleich bei der ersten Station, Esbly, stand ein starker Bayerischer Park von Belagerungsgeschützen, die bereits auf dem Wege zur Heimath waren und hier ihre Verladung auf die Bahn erwarteten. Vier Salonwagen waren aus Preussen für diese Fahrt nach Frankreich beordert worden. Einer für den Kaiser, einer für den Kronprinzen, Höchstwelcher erst von Nanzig aus weiter mitfuhr, einer für den Prinzen Karl; im vierten fuhr General Graf Moltke mit den Offizieren des grossen Generalstabes.*

Auf dem ersten Haltepunkte M e a u x, wo gegenwärtig das ebenfalls von Versailles wegverlegte Hauptquartier der III. Armee liegt, wurde der Kaiser vom General-Lieutenant v o n B l u m e n t h a l, Chef des Stabes, mit vielen Generalstabs-Offizieren, unter denen sich auch der Britische Militär-Bevollmächtigte am Preussischen Hofe, General Walker, befand, begrüsst. Auf dieser wie auf allen folgenden Stationen wurden die als Ehrenwachen aufgestellten Bataillone vom Kaiser besichtigt. Nachdem die wieder hergestellte, von den Franzosen ganz zwecklos gesprengte Brücke über die Marne bei Trilpont und die Station L a F e r t é passirt waren, kam der Kaiserliche Zug bei L u z a n c y an die Umgehungsbahn, welche Deutscherseits erbaut werden musste, weil der dort durch die hohen Uferberge führende, sehr lange Tunnel auf seiner Westseite gesprengt worden war. Eine vollständige Verschüttung bedeckt noch jetzt mit der ganzen Trümmermasse eines Erdrutsches den Eingang, und die Deutschen Eisenbahnbau-Beamten haben in der Anlage dieser, der Marnekrümmung folgenden eingeleisigen Bahn eine ausserordentliche Schwierigkeit gelöst, so dass den Franzosen die Wiederherstellung des Tunnels überlassen werden kann. Die Weiterfahrt ging über Château-Thierry, Epernay (wo der Kaiserliche Zug um 12½ Uhr feierlich empfangen wurde), Châlons, Vitry le François, Bar-le-Duc, Commercy und Frouard und wurde Abends 6¾ Uhr Nanzig erreicht.

Nachdem im Laufe des 14. der Kronprinz von Amiens aus in Nanzig eingetroffen war, wurde am 15. März 7 Uhr Morgens die Rückfahrt in die Heimath fortgesetzt. Der Weg ging über Frouard auf derselben Bahn zurück, auf welcher der Kaiserliche Extrazug von Toul hergekommen war, bog aber hier nach Metz ab und führte über Pont-à-Mousson, von wo aus im August v. J. der Kaiser sich zu den Schlachten bei Vionville (16.) und Gravelotte (18.) begeben, nach der Station Montigny, in der Nähe der neuen Grenze Deutschlands, wo der Civil Kommissarius für Elsass, Regierungs-Präsident von Kühlwetter, und der Präfekt von Metz, Graf Henckel von Donnersmarck, Se. Majestät erwarteten. Unter den Geschützsaluten aus sämmmtlichen Metz umgebenden Forts, St. Quentin, Queleu, Plappeville, und von dem jubelnden Hurrahrufe der auf und vor dem Bahnhofe in dichten Kolonnen aufgestellten Truppen begrüsst, fuhr der Kaiserliche Zug gegen 9 Uhr in die Bahnhofshalle von Metz, dem neuerworbenen starken Bollwerk Deutschlands ein, wo der Kaiser beinah eine Stunde verweilte.

Ueber Remilly, der während des Krieges so viel genannten Eisenbahnstation, und St. Avold, wo im vorigen Jahre das erste Hauptquartier auf feindlichem Boden stattgefunden, ging es nach Forbach, wo die ehemalige Deutsche Grenze überschritten wurde und die folgende Inschrift am Bahnhofe den Kaiserlichen Zug empfing:

„Der Kaiser beut, als erste Gabe,
Ruhmreichen Frieden Dir, Germania!"

Mit dem Betreten Alt-Preussischen Bodens änderte sich der bisherige Charakter der Kaiserfahrt in Feindesland mit einem Schlage. Auf den Französischen Bahnhöfen und Haltestellen hatte sich theils kein Publikum versammelt, theils war es von neugierigem Zudrängen zurückgehalten worden. Nur die Truppen hatten den Sieger mit Jubelruf begrüsst. Aber schon bei Forbach und noch mehr in Saarbrücken, zeigte sich die ungemessene Freude eines dankbaren Volkes. Kein Bahnhof konnte die Menge des herbeigeströmten Publikums fassen. Weit darüber hinaus stand trotz des strömenden Regens Kopf an Kopf gedrängt, so dass kaum Platz für die nothwendige Zirkulation der Beamten blieb. An allen Haltestellen und selbst Bahnwärterhäusern hatten sich die Einwohner der umliegenden Dorfschaften versammelt, die Schuljugend mit ihren Lehrern, Turner, Feuerwehren, Vereine und Korporationen mit ihren Fahnen, in Mainz die sämmtlichen Gewerke mit ihren Emblemen, Jungfrauen mit Blumenspenden, überall Fahnen, Festons, Flaggen, die Namen der erfochtênen Siege, die Magistrate, Stadtverordneten, Schützengilden, Sängervereine, Knappschaften u. s. w. u. s. w. So in Dudweiler, Sulzbach, Neunkirchen, St. Wendel, Türkismühle, Obernstein, Kirn, Staudernheim, Kreuznach und Bingerbrück.

Wir müssen darauf verzichten, auf die Kundgebungen der Freude und Begeisterung, welche dem Kaiser besonders in Saarbrücken, Mainz, Frankfurt, Weimar, Halle, Magdeburg und Berlin* begrüssten, hier weiter einzugehen, indem wir in dieser Richtung auf die politischen Zeitungen verweisen.

Inzwischen hat unser Kaiser wenige Tage nach seiner Rückkehr, wenige Wochen nach Beendigung des glorreichen aber schweren Kampfes, den Deutschland für seine Unabhängigkeit geführt hat, am 21. d. M. in Berlin den e r s t e n D e u t s c h e n R e i c h s t a g eröffnet,

---

* Der Transport aller Personen, Pferde und Fahrzeuge des grossen Hauptquartiers nimmt mindestens 6 Extrazüge in Anspruch. Der eigentliche Kaiserliche Zug beförderte von Nanzig aus incl. 47 Generale, Offiziere und Ober-Hof-Chargen, 32 Ober- und 30 Unterbeamte, 7 Unteroffiziere, 58 Mannschaften, zusammen 174 Personen mit 24 Pferden und 8 Wagen und erfordert 69 Achsen für den Train der Eisenbahnen. Die anderen Extrazüge hatten keinen Aufenthalt und gingen gleich von Nanzig bis Berlin durch.

* Hervorheben wollen wir noch, dass der Perron des Potsdamer Bahnhofes in Berlin in höchst geschmackvoller Weise dekorirt war. Fahnen in allen Farben der Bundesländer wehten von der Höhe herab und schmückten in Festons die einzelnen Säulen der Halle. Vor dem Eingang zum Königlichen Wartesalon war eine baldachinartige Draperie angebracht, in deren Hintergrund aus saftigem Grün und umgeben von Fahnen in den Preussischen und Deutschen Farben die Statuen des Friedens uud der Gewerbthätigkeit hervortraten, während Schilder mit den Namen: Paris, Sedan, Metz und Strassburg die hervorragendsten Momente des eben beendeten siegreichen Krieges andeuteten.

und wir können mit unserm heldenhaften Kaiser Gott sei Dank ausrufen: „Wir haben erreicht, was seit der Zeit unserer Väter für Deutschland erstrebt wurde: die Einheit und deren organische Gestaltung, die Sicherung unserer Grenzen, die Unabhängigkeit unserer nationalen Rechtsentwicklung. Möge die Wiederherstellung des Deutschen Reiches für die Deutsche Nation auch nach Innen das Wahrzeichen neuer Grösse sein; möge dem Deutschen Reichskriege, den wir so ruhmreich geführt, ein nicht minder glorreicher Reichsfrieden folgen und möge die Aufgabe des Deutschen Volkes fortan darin beschlossen sein, sich in dem Wettkampfe um die Güter des Friedens als Sieger zu erweisen. Das walte Gott!"

Aus Frankreich. Das Journal officiel theilt mit, dass der Minister des Aeussern am 11. März, unterstützt vom Chefingenieur Durbach, von Delegirten der Eisenbahnkompagnien, dem Postdirektor, dem Direktor der Telegraphenverwaltung und dem Generalintendanten in Ferrières mit dem General Fabrice, als Vertreter des Deutschen Bundeskanzlers, betreffs der Benutzung der Eisenbahnen, der Post- und Telegraphenlinien und der Verpflegung der Deutschen Truppen verhandelten. Jeder dieser Punkte war Gegenstand einer Convention, nach welcher die Eisenbahn-Kompagnien ihren Betrieb wieder aufnehmen, jedoch unter der Verpflichtung, die von den Deutschen Behörden verlangten Züge zu stellen, welche sie ausser den gewöhnlichen Personenzügen verlangen. Die Nordbahn hat einen Vertrag abgeschlossen, wonach sie die Verwaltung ihrer Linien in den besetzten Distrikten gegen eine Zahlung an die Deutschen von 50 Fr. per Lokomotive und 3 Fr. per Wagen wieder selbst übernimmt. Die Post- und Telegraphenverwaltung wird ebenfalls zurückgegeben.

Die Direktion der Orléans-Bahn ist von Bordeaux nach Paris zurückgekommen.

Die Times enthält die zwischen Jules Favre und Moltke am 11. d. zu Ferrières bezüglich der Rücktransportirung der Französischen Gefangenen in die Heimath abgeschlossene Convention.* Ein Theil der Gefangenen, und zwar 24 000 Mann, soll mittelst Französischer Transportschiffe von Hamburg und Bremerhafen aus nach Frankreich befördert werden. Die übrigen Kriegsgefangenen werden auf den drei Eisenbahn-Linien Metz-Charleville, Strassburg-Luneville und Mülhausen-Vesoul in ihre Heimath gebracht. Da täglich auf jeder der erwähnten Linien nur 3—4000 Mann übergeben werden sollen, so wird der Transport mindestens einen Monat in Anspruch nehmen.

Die Eisenbahnverbindung zwischen Belfort und Mühlhausen ist wegen schwerer Beschädigung noch nicht fahrbar in Stand gesetzt. Dagegen ist die Linie Belfort-Vesoul bereits wieder im regelmässigen Betrieb.

Norddeutsche Briefe.

(Vom Berliner Eisenbahn-Aktienmarkte. Nordhausen-Erfurter E. Rheinische E. Langwedel-Uelzen. Verhandlungen mit der Französischen Ostbahn. Bahnprojekt Hagenau-Selz-Lauterburg-Wörth-Germersheim. Dividenden. Zweigbahn Weisswasser-Muskau. Rechte Oderuferbahn. Tarife.)

** Berlin, 19 März. Die enormen Ansprüche, welche die zahlreichen neuen Emissionen an den Geldmarkt stellen, haben das Geschäft in Eisenbahnwerthen wieder brach gelegt. Eisenbahnaktien nahmen zwar an der Festigkeit der Spekulationspapiere Theil, liessen aber Bewegung vermissen. Zu bedeutenderen Umsätzen kam es nur an einzelnen Börsentagen in Bergisch-Märkischen, die in der verflossenen Woche ihren Kours etwa um 2 Proc. gebessert sahen. Köln-Mindener waren demnächst beachtet und sind um 1 Proc. gestiegen. Die Rücksicht auf die Transporte der Kriegsgefangenen hat Frage für Berlin-Hamburger veranlasst und eine Kourssteigerung von ca. 3 Proc. für sie hervorgebracht. Für Berlin-Potsdam-Magdeburg ist eine Kourserhöhung von etwa 7 Proc. zu konstatiren. Die Unbelebtheit des Geschäfts stand jedoch zu diesen günstigen Koursveränderungen im entschiedensten Gegensatz. Halle-Sorau, Märkisch-Posen, Nordhausen-Erfurt, Ostpreuss. Südbahn, überhaupt sogen. „leichte" Aktien kamen eher in einigen Verkehr, ihre Haltung war gleichfalls fester als in den vorangegangenen Wochen. Prioritäts-Obligationen dagegen waren wenig begehrt, an einzelnen Tagen zeigte sich selbst eher Verkaufslust. Unausgesetzte Frage ist nur für Aachen-Mastrichter, weil von dem Uebergang der Franz. Ostbahn auf Elsässischem Gebiet in den Besitz Deutschlands auch eine den Aktionären und Prioritätsgläubigern der Aachen-Mastrichter Eisenbahn vortheilhafte Veränderung vorausgesetzt wird. An einzelnen Tagen wurde die neu emittirte $4^1/_2$ proc. V. Thüringische Priorität in grössern Posten gehandelt.

Das Privilegium wegen Emission von 400 000 Thlrn. Prioritäts-Obligationen der Nordhausen-Erfurter Eisenbahn-Gesellschaft d. d. Versailles 20. Febr. 71 wurde in No. 76 des Staatsanzeigers publicirt. Dasselbe ist auf Grund des am 30. April v. J. von der Generalversammlung gefassten Beschlusses, zur Bestreitung von noch nicht gedeckten Baukosten eine Anleihe aufzunehmen, ertheilt. Die Obligationen werden in Apoints à 100 Thlr. ausgefertigt und haben ein Vorzugsrecht vor den Stamm-Prioritäts-Aktien- und Stammaktien der Gesellschaft. Die Zinsen à 5 Proc. werden am 1. Januar und 1. Juli jedes Jahres gezahlt. Die Tilgung der Anleihe erfolgt vom Jahre 1876 an durch jährliche Verloosungen, zu welchen mindestens $^1/_2$ Proc. des Nominalkapitals und die Zinsersparniss für die ausgeloosten Obligationen in Verwendung kommt. Die Einlösung der ausgeloosten Obligationen erfolgt am 2. Januar, die erste am 2. Januar 1877.

Die Nachricht, die ich, Rheinischen Blättern folgend, in meinem letzten Briefe mittheilte, dass der Rheinischen Eisenbahngesellschaft die Ausdehnung der Strecke Osterath-Wattenscheid konzessionirt worden sei, war verfrüht. Die Konzession ist noch nicht ertheilt; vielmehr soll erst jetzt das Gesuch um Ertheilung derselben wiederholt und auf die Fortsetzung der Bahn bis Lippstadt ausgedehnt werden.

Die polizeiliche Abnahme der bisher noch nicht dem Verkehr übergebenen Strecke der Eifelbahn hat in voriger Woche stattgefunden, so dass die Bahn nun in der ganzen Ausdehnung von Kall bis Trier befahren werden kann. Zunächst wird sie nur für Militärtransporte benutzt werden.

Nach einer ausführlichen Mittheilung, welche der Bremer Senat der Bürgerschaft gemacht hat, soll mit dem Bau der Eisenbahn Langwedel-Uelzen im Mai begonnen werden, so dass die ganze Linie bis Herbst 1872 fertig gestellt sein kann. Die Pläne sind, nachdem sie von den Kommissarien des Direktoriums der Magdeburg-Halberstädter Bahn gutgeheissen, schon im Januar d. J. dem Preussischen Handelsministerium zur vertragsmässigen Genehmigung eingereicht worden. Die ganze Länge der Bahn wird $12_{,9}$ Meilen betragen. Das für die Bahnlinie erforderliche Areal ist bereits gesichert. Ueber die Anschlüsse an die Bahnhöfe in Uelzen und Langwedel sind mit der Kgl. Eisenbahndirektion in Hannover bereits Verhandlungen eingeleitet, welche ein befriedigendes Resultat in Aussicht stellen. Der Senat erachtet es für zweckmässig, den Bahnbau in General-Entreprise zu geben. Die Bürgerschaft wird hierüber zu beschliessen haben.

Das Verhältniss, in welcher die Französische Ostbahn sich zu der vormaligen Kaiserl. Französ. Regierung durch verschiedene von derselben empfangene Subventionen und ihrerseits der Regierung dafür eingeräumten Befugnisse gesetzt hat, macht ein Abkommen zwischen der Deutschen Verwaltung und dieser Bahngesellschaft sehr schwierig. Auf das Zustandekommen desselben ist man wegen der mancherlei Interessen diesseitiger angrenzender Bahnen und ihrer Aktionäre in verschiedenen Kreisen nicht wenig gespannt. In Folge der der Ostbahn vom Französischen Staat gewährten Zinsgarantie von 4 Fr. 65 Cent. für 100 Fr. des Anlagekapitals hat der Staat bereits zwischen 18 und 19 Millionen Francs Zuschuss gewährt. Dafür hatte der Staat das Recht erworben, vom Jahre 1870 ab die Bahn gegen Uebernahme des in dieselbe verwendeten Kapitals an sich zu nehmen. Andererseits steht auch der zwischen der Ostbahngesellschaft und der Gesellschaft der Luxemburger Eisenbahn einem Abkommen hindernd im Wege. Doch heisst es, dass die Vorverhandlungen bereits so weit vorgeschritten seien, um einen befriedigenden Abschluss erwarten zu lassen.

Im Anschluss an diese Frage wird auch an das ältere, vom Generalrath des Niederrheins vor längerer Zeit gutgeheissene Bahnprojekt Hagenau-Selz-Lauterburg-Wörth-Germersheim erinnert. Die Verwaltung der Pfälzer Bahnen hatte früher die Absicht, dieses Projekt auszuführen.

Von östlichen Bahnen ist in diesen Tagen bekannt geworden, dass die Berlin-Stettiner eine Dividende von $9^1/_6$ Proc., die Breslau-Schweidnitz-Freiburger von $7^1/_2$ Proc. geben wird. Die Stettiner Dividende hat auch für 1869 nur $9^1/_6$ betragen, die der Schweidnitzer jedoch $8^1/_3$. Auf die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn haben die Nachtheile des Krieges gedrückt, ohne dass militärische Transporte dieser Bahn einen Ersatz gewährten. Auch die noch bis in die ersten Monate des Jahres 1870 fortgesetzten Arbeitseinstellungen im Waldenburger Kohlenrevier haben der Bahn Einnahme-Ausfälle gebracht.

Wie Görlitzer Blätter melden, soll der Bau der Zweigbahn von Weisswasser nach Muskau schon in diesem Frühjahr in Angriff genommen werden.

Das längere Zeit erörterte Projekt, die Rechte Oderufer-

* Die Konvention bestimmt: Art. 2. Was die mittelst Eisenbahn zu transportirenden Gefangenen betrifft, so übernimmt die Französische Regierung, die nöthigen Kommunikationsmittel zu liefern, um die Gefangenen nach Frankreich zu befördern. Die nämlichen Fahrmittel sollen dazu dienen, die Deutsche Armee in Uebereinstimmung mit den Stipulationen der Spezialkonvention, welche den im Art. 6 der Friedenspräliminarien vorgesehenen Eisenbahntransport regelt, zurückzubefördern.

Art. 3. Die Züge zur Beförderung der nach Frankreich zurückkehrenden Gefangenen werden von Metz nach Charleville, von Strassburg nach Luneville, von Mühlhausen nach Vesoul dirigirt werden.

Art. 5. Alle heimkehrenden Soldaten, seien sie militairfrei oder nicht, werden in Uebereinstimmung mit Art. 3 der Präliminarien nur mittels Eisenbahn nach Orten jenseits des von den Deutschen Truppen besetzten Gebietes geschickt.

Art. 6. Die Deutschen Behörden übernehmen, auf jedem der drei erwähnten Punkte täglich nur vier Züge zu je 800 bis 1000 Mann zu befördern und soweit die Französischerseits gestellten Beförderungsmittel hinreichen und der Transport auf der Deutschen Linie frei ist.

In Folge der in Paris ausgebrochenen Revolution sind am 22. d. M. die Gefangenen-Transporte sistirt worden.

Eisenbahn mit der Oberschlesischen zu vereinigen, soll an Schwierigkeiten, die das Handelsministerium macht, scheitern.

Der Pfennigtarif für Sendung von Kartoffeln und Saatgetreide nach der Rheinprovinz ist auch auf Sendungen nach dem Elsass und Deutsch-Lothringen ausgedehnt worden, insofern die Wagen zu den Transporten Seitens der Betriebskommission in Strassburg gestellt werden und auf den einzelnen Verbandstationen verfügbar sind.

Für Frachtgüter, welche in Küstrin, Frankfurt, Finkenheerd und Wellmitz zu Wasser eingehen und bei den genannten Stationen zur Beförderung nach Sachsen und Böhmen aufgegeben oder in umgekehrter Richtung auf der Oder weiter befördert werden, ist ein anderweitiger ermässigter Tarif unter der Bezeichnung „Küstrin-Frankfurt-Böhmischer-Verbands-Gütertarif" in Kraft getreten.

* **Rheinische Eisenbahn.** Die in No. 9 der Vereinszeitung vom 3. c. enthaltene Notiz der Eröffnung unserer Bahnstrecke Beuel-Troisdorf und Siegburg am 1. c. für den Güterverkehr bedarf nach einer Mittheilung der Direktion der Rheinischen Eisenbahn vom 20. d. M. der Berichtigung dahin, dass nur die Strecke Beuel-Troisdorf eröffnet worden ist.

* **Betriebs-Uebersicht der Königl. Sächs. Staats- und der in Staatsverwaltung befindlichen Privateisenbahnen im Jahre 1870.**

Benennung der Bahnen	Länge Meilen	Befördert wurden Personenzahl	Befördert wurden Güter Centner	Die Einnahmen betrugen für Personen Thaler	Die Einnahmen betrugen für Güter Thaler	Gesammtbetrag in Thlr.
Staatsbahnen	108,7	6204979	93599716	2564412	6494451	9058863
Privatbahnen	15,1	877049	12131386	164949	358344	523293
Summa	123,8	7082028	105731102	2729361	6852795	9582156
Sa. v. Jahre 1869	122,4	7236238	105958071	2532764	7096782	9629546
daher 1870	+1,4	—154210	—226969	+196597	—243987	—47390

Wiener Briefe.

♂ Wien, am 21. März. (Vom Eisenb.-Aktienmarkte. Transport-Enquête. Zugsverspätungen. Doppelgeleise. Oesterr. Staatsbahn. Kikinda-Belgrad. Lemberg-Stry-Grenze. Galizische Carl-Ludwigbahn. Südbahn. Mährisch-Schlesische Centralbahn. Oesterr. Nordwestbahn. Absdorf-Krems. Prag-Duxer Bahn.)

Endlich beginnt der Friedensschluss auf das Börsenleben zu wirken, und auf dem Eisenbahn-Aktienmarkte macht sich die Hausse in lebhafter Weise geltend. Nordbahn stiegen um 2½ Procent und Staatsbahn besserten sich um 11 fl. — Man berechnet auch bereits den präsumtiven Ertrag der Staatsbahnaktien pro 1871, indem in folgender Weise calculirt wird: Das alte Netz umfasste 179½ Meilen. Dazu sind in diesem Jahre 27½ Meilen des Ergänzungsnetzes zugewachsen. Die Vermehrung beträgt somit ungefähr ein Sechstel der früheren Meilenzahl. Dem gegenüber zeigen die Betriebsausweise bis zum 11. März eine Vermehrung der Einnahme um 1 507 267 fl. In demselben Zeitraume des Vorjahres wurden 5 043 945 fl. eingenommen. Das diesjährige Plus der Einnahmen übersteigt sonach die dem zugewachsenen Sechstel des Bahnkörpers entsprechende Summe um volle 666 612 fl. Wenn die Einnahmen sich im ganzen Jahre auf gleicher Höhe erhalten, so wird ein Plus von 3½ Millionen über jenen Betrag sich ergeben, der zur Vertheilung der gleichen Dividende wie im Vorjahre erforderlich ist. Die neu hinausgegebenen 100 000 Aktien würden somit hierin schon eine ausreichende Verzinsung finden, wenn man auch davon absieht, dass mit der Erweiterung der Betriebsmittel die Einnahmen steigen und die Abnutzungsquote sich abmindert. Auch Nordwestbahn besserten sich um 5 fl. Die Hausse in diesem Papiere steht mit der bevorstehenden Emission der Elbethalbahnaktien in Verbindung, die als Nordwestbahnaktien lit. B unter Wahrung des Bezugsrechtes für die Stammaktionäre ausgegeben werden sollen. Franz-Josefbahn stiegen um 2½ fl., Böhmische Westbahn 2¼ fl., Theissbahn, Elisabethwestbahn und Karl-Ludwigsbahn ermatteten jedoch.

Was die andern Vorgänge auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens anlangt, so nimmt die Transport-Enquête alle Aufmerksamkeit der betreffenden Kreise in Anspruch. Allein das Resultat der bisherigen Sitzungen kann als ein unbedeutendes bezeichnet werden. Die Experten, welche bisher vernommen wurden, haben die gewöhnlichen Klagen und Beschwerden gegen die Bahnanstalten vorgebracht, ohne dass einer von denselben die rechten Mittel zur Abhilfe angeben konnte. So lange das nicht der Fall ist, kann man auch keine grosse Hoffnungen auf die Enquête setzen.

Wenn schon durch die von den Oesterr.-Ungar. Eisenbahn-Verwaltungen theils beschlossene und theils im Zuge befindliche Einführung von Cumulativ-Tarifen im inländischen Verbande ein grosser Theil der Fragen des Questionärs der Wiener Handelskammer seine Beantwortung findet, so wird ein weiterer grosser Theil dieser Wünsche auf Verbesserungen seine Erledigung durch die Einführung des neuen Norddeutschen Bundes-Betriebs-Reglements auf allen Oesterr.-Ungar. Bahnen erhalten. Wie wir vernehmen, dürften die desfallsigen Berathungen bald zu Ende geführt und die unveränderte Annahme des genannten Reglements einstimmig beschlossen, sowie dessen Genehmigung für Oesterreich und Ungarn bei den beiderseitigen Ministerien nachgesucht werden.* Durch Vergleichung dieses neuen Bundes-Betriebs-Reglements mit den bisher in Oesterreich-Ungarn giltigen Reglements werden wir demnächst den Beweis liefern, dass dadurch die meisten Wünsche unserer Industriellen erfüllt sind. Eine weitere Aenderung des Reglements würde auch wegen der Verbindung mit den auswärtigen Bahnen nicht opportun erscheinen. Es dürfte deshalb durch diese beiden erwähnten, aus eigener Initiative der Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverwaltungen hervorgegangenen Schritte die Auflassung der meisten Fragen des Questionärs für die Enquête erfolgen und diese sich schliesslich nur mit der Vernehmung von Experten und der Erhebung einzelner Vorkommnisse zu beschäftigen haben.

Dem bei der General-Inspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen verfassten Ausweise über die Verspätungen der nicht lokalen, mit Post- oder Personenbeförderung verbundenen Züge entnehmen wir über den Zugsverkehr des Monats Januar die nachstehenden Daten. Nach diesem Ausweise verkehrten 11 769 Züge, darunter 681 Eilzüge, 4189 Post- und Personenzüge und 6899 gemischte Züge. Keine oder eine geringe Verspätung hatten 71,1 Procent der Züge, und sind hierunter bei Eilzügen Verspätungen bis einschliesslich 5 Minuten, bei Post- und Personenzügen bis einschliesslich 10 Minuten und bei gemischten Zügen bis einschliesslich 20 Minuten begriffen. Der Zahl nach betrugen diese rechtzeitig oder unbedeutend verspätet eingetroffenen Züge: 329 Eilzüge, 2760 Post- und Personenzüge und endlich 5271 gemischte Züge. An den Endpunkten der Fahrt langten 34,8 Procent der Eilzüge, 19 Procent der Post- und Personenzüge und 17 Procent der gemischten Züge verspätet an, und zwar erfuhren eine Verspätung von 5—10 Minuten 53 Eilzüge, von 10—20 Minuten 72 Eilzüge und 315 Post- und Personenzüge, über 20 Minuten 112 Eilzüge, von 20 bis 30 Minuten 207 Post- und Personenzüge und 370 gemischte Züge, über 30 Minuten 477 Post- und Personenzüge, von 30—60 Minuten 528 gemischte Züge und über 60 Minuten 278 gemischte Züge.

Das Handelsministerium hat die Frist für Herstellung eines Doppelgeleises auf den Strecken Kolin-Böhmisch-Brod und Aussig-Bodenbach „wegen nachgewiesener Unmöglichkeit der Fristeinhaltung" verlängert. Das Handelsministerium setzt voraus, dass das Doppelgeleise bis nächsten Herbst noch vor Beginn des grössern Güterverkehrs gelegt sein wird.

In der Stationsbezeichnung der an der neuen Staatsbahnlinie gelegenen Stationen Poysdorf und Mistelbach ist eine Aenderung dahin eingetreten, dass von nun an die Station Poysdorf den Namen Frättingsdorf und die Station Mistelbach die Doppelbezeichnung Mistelbach-Poysdorf führen wird.

Der Verwaltungsrath der Oesterr. Staatsbahn, welcher sich seit ungefähr zwei Jahren im Besitze der Vorkonzession für die projektirte Linie Kikinda-Belgrad befindet, ist nun bei der Ungarischen Regierung um Verleihung der definitiven Konzession eingeschritten. Die Ungarische Regierung wird nunmehr mit der Serbischen Regierung wegen Bezeichnung der Anschlusspunkte der Ungarischen und Serbischen Bahnen in Verhandlung treten, damit so die Realisirung der Verbindung ungehindert und baldmöglichst bewerkstelligt werden könne. Die Türkische Regierung hat auch bereits den Anschluss der Serbischen Bahnen an die Türkischen bei Alekzinatz genehmigt, wodurch die Herstellung der Serbischen Bahnen nunmehr in gesicherte Aussicht gestellt wird; denn ohne diesen Anschluss hätten die Serbischen Bahnen keine Zukunft gehabt.

Das Gesetz über die Bedingungen für die Unternehmung der Eisenbahn von Lemberg über Stry und Skole an die Galizisch-Ungarische Grenze ist vom Abgeordnetenhause genehmigt worden. Die Regierung ist ermächtigt, diese Eisenbahn auf Staatskosten herzustellen oder etwaigen Konzessionswerbern die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses in der Maximalsumme von 1 430 000 fl. in Silber für die Dauer der Konzession mit Inbegriff der Tilgungsquote zu sichern.

Der Verwaltungsrath der Galizischen Karl-Ludwigsbahn hat dem Handelsministerium das Projekt für die Fortsetzung der Linie Lemberg-Brody von Brody bis an die Reichsgrenze gegen Radziwilow zum Anschlusse an die auf Russischem Gebiete herzustellende Zweigbahn Dubno-Radziwilow der Kiew-Brester Eisenbahn vorgelegt und um Anordnung der technisch-militärischen Revision angesucht. Die Eisenbahnstrecke von Brody bis zur Reichsgrenze ist 3840 Klafter = 0,96 Meile lang.

Die Genehmigung des Meilenzeigers der im Baue befindlichen Südbahnlinien Villach-Franzensfeste und St. Peter-Fiume ist erfolgt.

* Dieses Reglement, welches nach der vollzogenen Gestaltung des Deutschen Reiches alle Aussicht hat, das Reglement sämmtlicher Deutschen Eisenbahnen zu werden und das bisherige Vereins-Reglement zu ersetzen, enthält auch neue und präcise Bestimmungen über die Lieferzeiten. Der organische Zusammenhang zwischen den Bestimmungen über Lieferzeiten mit den andern Haftbestimmungen und dem Betriebs-Reglement überhaupt, erheischt nach der Ansicht der Oesterr. Eisenbahn-Verwaltungen, dass erstere nicht losgelöst von den letzteren, bearbeitet und aufgestellt werden, weshalb dieselben die Bitte stellen: Das k. k. Handelsministerium möge die in gedachtem Erlass getroffene Anordnung betreffend Prüfung der bisherigen Bestimmungen über die Oesterr. Lieferzeit-Reglements in solange sistiren, bis die Oesterr. Eisenbahnen über die Anwendbarkeit des Betriebs-Reglements des Norddeutschen Bundes schlüssig geworden sind, worüber sofort spezieller Bericht erstattet werden wird.

Die wirklichen Entfernungen betragen in Meilen von der Mitte des Stationsplatzes Villach bis zur Einmündung in die Brennerbahn und zugleich Militärhaltestelle Franzenfeste $27_{,541}$ und bis Mitte der Station Franzensfeste $27_{,778}$. Die wirklichen Entfernungen von Mitte St. Peter betragen in Meilen bis Ende der Linie St. Peter-Fiume $7_{,186}$ und bis Mitte der muthmaasslichen Station Fiume $7_{,269}$.

Die politische Begehung der Theilstrecke der Mährisch-Schlesischen Centralbahn von der Mährisch-Schlesischen Grenze bei Kotzendorf bis Profil 877 bei Weisskirch und des Würbenthaler Flügels von N.-Erbersdorf bis Profil 34 findet unter Leitung des Regierungsrathes Wilhelm Ritter v. Fürer am 20. d. statt.

Durch ein Nachtragsübereinkommen, welches vom Handelsministerium am 29. Januar 1871 genehmigt worden ist, wurden die Vollendungstermine für die Zweigbahnen der Oesterreichischen Nordwestbahn im Riesengebirge wie folgt festgesetzt: Pelsdorf-Hohenelbe 1. August 1871, Wostromierz-Gitschin und Trautenau-Freiheit 31. December 1871.

Das Handelsministerium hat unterm 27. Februar auf Grund des Ergebnisses der am 12. Februar stattgefundenen Offertverhandlung die Uebertragung des Baues des Flügels von Absdorf nach Krems an die Firma Haudek und Neubauer genehmigt.

Die Anglobank veröffentlicht das Ergebniss der Subskription auf die Aktien und Prioritäten der Prag-Duxer Bahn, welche am 16. d. stattgefunden hat, wonach die aufgelegten je 30 000 Stück Aktien und Prioritätsobligationen erstere 6⅓fach, letztere 2⅔fach überzeichnet wurden. Die Zeichner von 1—10 Aktien und Prioritäten erhalten den vollen Betrag, auf 11—100 Aktien werden 10 und auf alle grösseren Zeichnungen ein Zehntel gewährt; auf die Zeichnung 11—25 Stück Prioritäten werden 10 Stück, von 26—50 Stück 25 Stück, von 51—100 Stück 30 Stück, von 101 und darüber ein Dritttheil gewährt.

~ **Baufortschritte der 1. Ungarisch-Galizischen Eisenbahn Ende Februar 1871.** Auf der Galizischen Strecke beträgt der Gesammtfortschritt an Unterbau $29_{,3}$ % und ist die Grundeinlösung nahezu vollendet. Am Tunnel nehmen die Arbeiten ihren ungestörten Fortgang. Auf der Ungarischen Strecke sind nunmehr $13_{,25}$ Meilen in Angriff genommen.

Personalnachrichten.

Dr. August Wiegand zu Halle†, technischer Direktor der Lebensversicherungs-Gesellschaft Iduna, welcher sich namentlich in den letzten Jahren so grosse Verdienste um die Statistik der Sterblichkeit und Invalidität der Eisenbahn-Beamten erworben hat, verschied am 14. März nach kurzem aber schwerem Krankenlager. Der Verewigte, früher Lehrer der Mathematik und Naturwissenschaften an mehreren höheren Lehranstalten wie an der lateinischen Hauptschule und der Realschule in Halle, war als besonders begabter Mathematiker, der sich schriftstellerisch vielfach verdient gemacht hatte, zu dem Versicherungswesen übergetreten, in welchem er als Autorität galt. Noch vor Kurzem veröffentlichte er in einer Schrift: „Wie mir's erging" autobiographische Skizzen seines rastlos thätigen Lebens.*

Preussen. Der Regierungsrath D'Avis zu Berlin ist zum Geheimen Regierungsrath und vortragenden Rath bei dem Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten ernannt worden.

Technisches.

st. **Der neue Themse-Tunnel in London.** In No. 51 Jahrgang 1869 unserer Zeitung ist eine kurze Beschreibung dieses Tunnels enthalten, der wir noch folgende Details beifügen, die von allgemeinem Interesse sein dürften. Zur Ausführung des Tunnels bediente man sich eines sogenannten Schildes aus Eisenblech, aber von ganz anderer Form, als beim alten Themsetunnel. Unter dem Schutze des Schildes wurde der erforderliche Erdaushub und die Zusammensetzung der gusseisernen Ringe, aus denen der Tunnel gebildet ist, vorgenommen.

Die Arbeiten begannen im Februar 1869 und wurden im November desselben Jahres vollendet. Den gefährlichsten Punkt, wo man sich dem Flussbette um $6_{,705}$m. näherte, passirte man im August. Durchwandert man den Tunnel zu Fuss und untersucht man die Fugen zwischen den einzelnen gusseisernen Ringen, womit derselbe bekleidet ist, so wird man jede Spur von Feuchtigkeit und Nässe vermissen. Der blaue Liaskalk, welcher die Röhren einhüllt und ebenso der Medina-Cement, mit dem die Fugen ausgestrichen sind, haben merkwürdiger Weise eigentlich mehr geleistet, als man von ihnen erwartete. Selbst an der tiefsten Stelle, am Gefällsbruch, ist die angesammelte Wassermenge unbedeutend, so zwar, dass sie durch den immer stattfindenden, nicht zu starken Luftzug verdunstet.

Als Beförderungsmittel dient ein Omnibus, welcher sich vor- und rückwärts zwischen den zwei Stationen (Schachten) bewegt, ohne vorerst umgedreht werden zu müssen. Der Wagen ist ein ganz aus Stahlblech gefertigtes, leicht construirtes Fahrzeug, welches an einem eisernen Rahmen befestigt ist. Dieser Rahmen nimmt die 4 mit Spurkränzen versehenen Räder auf, die längs Stahlschienen laufen. Die Spurweite beträgt $0_{,76}$m. Die Schienen haben per lauf. Meter ein Gewicht von $17_{,35}$ Kilg. und sind auf Traversen in Entfernungen von 90 Cent. gelegt. Die Räder haben einen Durchmesser von $0_{,405}$m., weiters eine an beiden Enden angebrachte Pedalbremse, die vom Conducteur bedient wird.

An den beiden schmalen Seiten des Wagens befinden sich Thüren, an den Langseiten die 14 Sitzplätze. Das Fahrzeug ist geräumig, bequem und so comfortable eingerichtet, wie ein gewöhnlicher Omnibus. Das Gewicht bei voller Beladung von 14 Reisenden beträgt ungefähr zwei Tonnen. Der Wagen hat $3_{,05}$m. Länge, $1_{,52}$m. Breite und $1_{,67}$m. Höhe; der Raum zwischen den Sitzen misst $0_{,66}$m. Nach diesen Angaben ist es wohl selbstverständlich, dass nur Personen mit diesem Verkehrsmittel befördert werden können. Die Hebevorrichtung in jedem Schacht ist eine Art Zimmer, dessen Wände, Decke und Boden ganz aus Eisen bestehen; die Länge beträgt $1_{,83}$m., die Breite $1_{,52}$m. und die Höhe $1_{,98}$m. Zu oberst an der Decke befindet sich eine Kette, die eine zunächst der Schachtöffnung gelegene Rolle passirt. Am andern Ende ist an der Kette ein zwischen Führungen laufendes mobiles Gegenwicht angebracht. Das Gegengewicht besteht aus einer Platform von Gusseisen, auf welche man proportional der zu befördernden Anzahl von Personen Gewicht auflegt. Ausserdem liegt an der Decke eine Bremse, welche man von Innen dirigiren kann, und zwar derart, dass mittelst derselben ein Paar Fangzangen an die Führungen angedrückt wird, um so nöthigenfalls die Bewegung der Vorrichtung auf einige Fuss zu begrenzen. Hebevorrichtung und Gegengewicht sind mittelst eines Kabels aus Eisendraht untereinander verbunden, welches sich über eine am Boden des Schachtes befestigte Rolle schlingt.

Im Niveau des Souterrains, und zwar an der innern Parthie jedes Schachtes, befindet sich ein Locale, in welchem eine Maschine von vier Pferdekräften aufgestellt ist. Jede dieser Maschinen besorgt die Bewegung der Hebevorrichtung; jene von Surrey (rechtes Ufer) hat noch überdies den Omnibus fortzuziehen. Dieses Ziehen wird mittelst eines Stahlkabels ohne Ende ausgeführt, welches um zwei Rollen geschlungen ist.

Am untern Theile der Schachte sind die Wartesäle für die Reisenden angebracht. Sie haben ungefähr $7_{,9}$m. Länge, 3m. Breite und 3m. Höhe vom Fussboden bis zum Scheitel des sie bedeckenden Gewölbes gemessen. An beiden Seiten der Säle sind bequeme Sitze angebracht, zur Aufnahme der 14 mit dem nächsten Zuge zu befördernden Personen. Um den Weg von einer Seite zur andern zurück zu legen, braucht man nicht ganz drei Minuten. Nimmt man an, dass nur 12 Stunden pro Tag gefahren wird, so ergiebt sich eine Anzahl von zwei Millionen Passanten während eines Jahres.

Ueber die Gesammtbausumme können wir keine bestimmten Angaben machen, jedoch steht so viel fest, dass dieselben 500 000 Francs nicht übersteigen, wobei die Kosten für Grundeinlösungen einbezogen sind. Vergleichsweise sei erwähnt, dass der alte Themse-Tunnel 12 500 000 Francs kostete und 18 Jahre Bauzeit erforderte.

Bei der gewählten Art des Transportes mittelst Omnibus ist auch der Vortheil erreicht, dass die durch die nöthige Gasbeleuchtung verdorbene Luft ohne Belästigung der Passanten entfernt wird; der Omnibus wirkt gewissermaassen als Piston, durch welchen eine entsprechende Ventilation im Tunnel eingeleitet wird, ohne dass ein eigentlicher Luftzug stattfindet.

(Nach der Zeitschrift des Oesterr. Ing.- u. Arch.-Vereins.)

t. **Spurweite des sekundären Eisenbahnnetzes in Ostindien.** Der General-Gouverneur von Ostindien hat, nach Einholung eines Gutachtens von mehreren der bedeutendsten Englischen Ingenieure, kürzlich den Beschluss gefasst, das projektirte Netz von sekundären Bahnen in Ostindien nicht breitspurig, wie die bisher erbauten Indischen Bahnen, sondern schmalspurig und zwar von 3 Fuss 3 Zoll (fast genau 1 Meter) Spurweite zu konstruiren. Genau dieselbe Spurweite ist bekanntlich in den vom Verein der Deutschen Eisenbahnverwaltungen aufgestellten Grundzügen für den Bau und Betrieb von sekundären schmalspurigen Bahnen empfohlen. Es ist zu erwarten, dass der Bau eines ausgedehnten Netzes von schmalspurigen sekundären Bahnen schon in nächster Zeit mit Energie von der Indischen Regierung in Angriff genommen werden wird.

Literatur.

Zeitschrift für Kapital und Rente von Freiherrn von Dankelmann (Stuttgart Wilhelm Nitzschke 1871). Das 1. Heft des 7. Bandes, welches uns vorliegt, enthält die Fortsetzung der finanziellen Chronik des Jahres 1870, Auszüge aus den Geschäftsberichten der Eisenbahn-Gesellschaften etc. Demselben wird jetzt das bei A. Dann in Stuttgart erscheinende „Neue Verloosungsblatt aller Europäischen Börsenpapiere" beigegeben.

---

* Seine letzte literarische Arbeit ist jedenfalls der in No. 9 u. 10 des laufenden Jahrgangs unserer Zeitung veröffentlichte Aufsatz: „Tarif- und Reserve-Berechnung bei Eisenbahn-Pensionskassen", dessen Schluss uns mit einem noch von Dr. Wiegand selbst (am 25. v. M.) geschriebenen Briefe zuging, worin er uns mittheilte, dass er, obgleich er schwer krank zu Hause liege und kaum vor Fieberzittern die Feder führen könne, doch noch den Rest seines Gesammt-Artikels schicke, damit derselbe vollständig abgedruckt werden könne. Trotz seiner Krankheit wollte er noch die Korrekturbogen seines Aufsatzes durchsehen, was jedoch durch das Fortschreiten der Krankheit bezüglich der 2. Abtheilung in No. 10 unmöglich gemacht wurde. Schon aus dieser Thatsache ergiebt sich, was für einen eifrigen, unermüdlichen Mitarbeiter wir in dem Verewigten verlieren.

Eisenbahn-Kalender.

Submissionen und deren Ergebnisse.

a) Ergebnisse.

Die Kaiserin Elisabethbahn hat von den 950 neu anzuschaffenden Güterwaggons 600 Stück an Oesterr. Fabriken, 300 Stück ihren eigenen Maschinenwerkstätten und 50 Stück Sächsischen Fabriken zur Lieferung in Bestellung gegeben.

b) Submissionen.

Termin	Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
27. März zu Osnabrück	Venlo-Hamburger	Erdarbeiten Kirchweyhe-Dreye	—
30. „ zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Wupperbrück bei Rittershausen	—
30. „ zu Elberfeld	dieselbe	Erdarbeiten Mühlheim-Deutz	—
31. „ zu Witten	Berg.-Märk. E.	Steinkohlen	180
31. „ zu Köln	Rheinische E.	Lokomotiven	180
4. April zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Eisenkonstruktionen Oevertrop-Brilon	—
5. „ zu Breslau	Oberschlesische E.	Radgerippe etc.	180
5. „ zu Münster	Westfälische E.	Eisenbahnwagen	178

Briefkasten.

Herrn Dr. H. in Wien: Wir haben bereits in voriger Woche Ihnen brieflich mitgetheilt, dass eine Korrespondenz über die Enquête willkommen sei und ist auch der von Ihnen eingesandte erste Artikel in No. 11 zum Abdruck gekommen. Korrespondenzen für die nächste Zeitungs-Nummer müssen bis zum Dienstag früh der betreffenden Woche in unserem Besitze sein, so dass Sie dieselben Sonntags zum Schnellzug in Wien zur Post geben müssen.

Herrn Korrespondenten ≈: Ihre Mittheilungen können wir leider erst in nächster Nummer bringen. Zugleich bitten wir Sie, dieselben an die Redaktion (nicht an die Expedition) zu adressiren.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen.

Namen der Bahnen	Betriebslänge in Meilen 1871	Betriebslänge in Meilen 1870	Befördert wurden: Personen 1871	Personen 1870	Centner Güter 1871	Centner Güter 1870	Einnahmen: aus dem Personen-Verkehr	aus dem Güter-Verkehr	in Summa incl. Extraordinaria	Differenz gegen denselben Monat im vorjahre	Einnahmen bis ultimo	Differenz gegen das Vorjahr
Monat October 1870.												
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Holländ. Währg. angegeben.												
Niederländische Staatsbahnen	—	—	—	—	—	—	191353	163696	364063	+34218	3467227	+409754
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Francs angegeben.												
Grand Central Belge E.	580 Kilom.	—	320244	299629	288 263 640 Kil.	361 182 916 Kil.	304009	735792	1048952	+87402	10572676	+183185
Monat December 1870.												
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben.												
Sächs. E. a. Sächsische Staatsbahnen	108,7	—	423456	—	8168152	—	149989	575917	755591	—	9058863	—
Sächs. E. b. Borna Kieritzsch[1]	0,9	0,9	10337	—	32684	—	642	422	1064	—	—	—
Sächs. E. c. Privatbahnen in Staatsverwaltung	14,1	—	48952	—	1090350	—	9525	31398	41290	—	523293	—
Sächs. E. d. Zusammen	123,7	122,3	482745	519485	9291151	10459135	160156	607737	797845	—40969	9582156	—47390

[1] Seit 1. October 1870 an den Staat übergegangen.

OFFICIELLER ANZEIGER.

Pfälzische Nordbahnen.

(Linie Landstuhl-Kusel.)

Zu den Aktien der Pfälz. Nordbahnen

Linie Landstuhl-Kusel von No. 1—3480

sollen nach Vorschrift der Satzungen Dividendescheine No. 1 bis 5 ausgegeben werden.

Wir laden daher die betreffenden Herren Actionäre ein, ihre Aktiendokumente behufs Abstempelung in der Zeit **vom 15. bis 31. März ds. Js.** bei den Herren

M. A. v. Rothschild und Söhne in Frankfurt a/M.,
Ph. Nic. Schmidt in Frankfurt a/M.,
W. H. Ladenburg und Söhne in Mannheim,
S. Bleichröder in Berlin

der **Bayer. Vereinsbank in München,**
„ **Kgl. Bank in Nürnberg**

anzumelden, oder die Dividende-Scheine bei der Direktorial-Kasse zu Ludwigshafen a/Rh. gegen Abstempelung der Aktien-Dokumente zu beziehen.

Nach dem 10. April findet die Abgabe der Dividende-Scheine gegen Vorzeigung der abgestempelten Aktien-Dokumente bei derjenigen Stelle statt, bei welcher die Aktien zur Abstempelung präsentirt worden sind.

Nach dem 31. März werden bei den oben bezeichneten Banken und Bankhäusern keine Anmeldungen mehr angenommen und können die Dividende-Scheine alsdann nur noch bei der Direktorial-Kasse bezogen werden.

Gegen Abgabe der Dividende-Scheine werden die betreffenden Aktien-Dokumente mit einem entsprechenden Stempel versehen.

Ludwigshafen, den 11. März 1871.

Die Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen.
v. Jaeger.

Westfälische Eisenbahn.

Die Lieferung von:

80 Stück offenen 4rädr. Güterwagen ohne Bremsen,
30 „ dergleichen mit Bremsen,
50 „ offenen 4rädr. Kohlenwagen mit Wendeschemeln ohne Bremsen,
16 „ „ 6rädr. Güterwagen ohne Bremsen,
60 „ bedeckten 4rädr. Güterwagen mit Einrichtung zum Militärtransport etc. ohne Bremsen,
23 „ dergleichen mit Bremsen

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungs-Bedingungen und Zeichnungen sind in unserem Central-Büreau hierselbst einzusehen und von dem Rechnungsrath Meyer, gegen Erstattung der Copialien, zu beziehen.

Offerten auf diese Lieferung sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von Eisenbahnwagen" bis zu dem am **5. April c. Vormittags 10 Uhr** in unserem Central-Büreau hier anstehenden Termine, in welchem dieselben in Gegenwart der erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen, portofrei an uns einzusenden.

Münster, den 20. März 1871.

Königliche Direktion der Westfälischen Eisenbahn.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Es hat heute die Verloosung unserer 4⁰/₀ Prioritäts-Actien resp. 4½⁰/₀ Prioritäts-Obligationen Statt gefunden und sind dabei folgende Nummern gezogen worden:

I. der 4⁰/₀ Prioritäts-Actien.

255 Stück à 100 Thlr.

7. 40. 73. 99. 118. 133. 139. 160. 163. 179. 245. 280. 316. 340. 385. 388. 403. 422. 464. 510. 520. 522. 597. 631. 699. 822. 833. 875. 915. 921. 929. 970. 1044. 1054. 1197. 1287. 1447. 1460. 1470. 1514. 1520. 1540. 1602. 1627. 1665. 1673. 1750. 1792. 1800. 1806. 1898. 1899. 1943. 1949. 2006. 2015. 2030. 2063. 2101. 2148. 2167. 2186. 2228. 2287. 2336. 2352. 2391. 2403. 2431. 2501. 2558. 2594. 2603. 2622. 2665. 2667. 2683. 2738. 2794. 2822. 2832. 2842. 2851. 2868. 2871. 2875. 2878. 2882. 2912. 2930. 2934. 3006. 3043. 3132. 3163. 3216. 3232. 3247. 3265. 3286. 3307. 3345. 3481. 3488. 3503. 3526. 3556. 3558. 3600. 3657. 3688. 3721. 3793. 3800. 3805. 3817. 3856. 3901. 3902. 3987. 3988. 4018. 4028. 4067. 4072. 4137. 4170. 4210. 4223. 4240. 4295. 4298. 4314. 4317. 4326. 4480. 4505. 4546. 4564. 4572. 4581. 4658. 4713. 4736. 4783. 4791. 4794. 4802. 4805. 4840. 4866. 4914. 4947. 4985. 5012. 5031. 5049. 5112. 5120. 5170. 5173. 5192. 5213. 5214. 5229. 5248. 5261. 5264. 5298. 5352. 5410. 5428. 5444. 5445. 5474. 5510. 5526. 5534. 5547. 5673. 5696. 5723. 5729. 5813. 5815. 5868. 5902. 5922. 5925. 6024. 6059. 6064. 6066. 6162. 6171. 6200. 6258. 6302. 6320. 6332. 6423. 6437. 6571. 6586. 6659. 6702. 6783. 6791. 6818. 6830. 6846. 6853. 6876. 6924. 6970. 7004. 7030. 7136. 7144. 7159. 7236. 7297. 7312. 7347. 7350. 7406. 7409. 7412. 7417. 7490. 7631. 7637. 7700. 7753. 7817. 7818. 7870. 7872. 7876. 7965. 7980. 8005. 8011. 8063. 8071. 8084. 8136. 8215. 8291. 8352. 8376. 8429. 8440. 8491. 8498.

39 Stück à 500 Thlr.

80. 104. 182. 245. 306. 435. 436. 455. 474. 510. 531. 533. 534. 556. 584. 632. 643. 665. 666. 671. 730. 736. 744. 771. 803. 841. 933. 957. 996. 1036. 1047. 1092. 1114. 1117. 1132. 1143. 1195. 1196. 1281.

II. der 4½⁰/₀ Prioritäts-Obligationen.

219 Stück à 100 Thlr.

270. 282. 359. 632. 1003. 1079. 1244. 1314. 1357. 1485. 1510. 1576. 1586. 1660. 1836. 2011. 2028. 2089. 2208. 2351. 2584. 2686. 2709. 2711. 2785. 2938. 2953. 3230. 3284. 3384. 3300. 3308. 3707. 3735. 3776. 4117. 4127. 4485. 4588. 4599. 4734. 4761. 4788. 4835. 4842. 5049. 5055. 5307. 5378. 5492. 5579. 5645. 5762. 5849. 5876. 5975. 6021. 6099. 6166. 6464. 6544. 6613. 6636. 6757. 6761. 6852. 7012. 7061. 7325. 7403. 7432. 7730. 7731. 7833. 7839. 7898. 8048. 8081. 8111. 8229. 8275. 8617. 8779. 8806. 8826. 8828. 8895. 9024. 9036. 9480. 9663. 9692. 9844. 10028. 10270. 10638. 11159. 11557. 11870. 11913. 11946. 12096. 12104. 12358. 12359. 12473. 12502. 12656. 12734. 12822. 13136. 13142. 13211. 13286. 13538. 13598. 13976. 14009. 14119. 14145. 14296. 14446. 15189. 15318. 15367. 15515. 15583. 15635. 15829. 15959. 16301. 16592. 16800. 16980. 16993. 17010. 17168. 17355. 17600. 17898. 17911. 18095. 18206. 18221. 18228. 18235. 18363. 18472. 18564. 18699. 18952. 19100. 19110. 19153. 19179. 19188. 19192. 19222. 19309. 19407. 19500. 19519. 19622. 19746. 19797. 20120. 20266. 20444. 20538. 20548. 20691. 20711. 20774. 20865. 20867. 21027. 21220. 21467. 21556. 21580. 21694. 21698. 21850. 21988. 22101. 22119. 22197. 22232. 22262. 22409. 23038. 23140. 23452. 23857. 24040. 24054. 24184. 24213. 24223. 24350. 24529. 24541. 24608. 24858. 25118. 25154. 25337. 25819. 25979. 26126. 26225. 26291. 26384. 26663. 26967. 27147. 27156. 27263. 27330. 27372.

44 Stück à 500 Thlr.

261. 349. 432. 441. 514. 648. 912. 929. 964. 1205. 1435. 1567. 1568. 1713. 1720. 1772. 1894. 1973. 2016. 2023. 2033. 2101. 2203. 2334. 2500. 2538. 2582. 2814. 3520. 3819. 4023. 4172. 4188. 4198. 4414. 4602. 4635. 4683. 4740. 4793. 5023. 5296. 5412. 5448.

III. der 4½⁰/₀ Prioritäts-Obligationen Littr. B.

45 Stück à 100 Thlr.

2511. 2674. 2948. 2949. 2988. 3087. 3732. 3767. 4105. 4395. 4735. 4881. 4937. 4940. 5091. 5136. 5181. 5866. 5921. 5944. 6105. 6109. 6231. 6297. 6350. 6486. 6744. 6958. 7127. 7177. 7687. 7865. 7950. 8255. 8393. 8501. 8524. 8527. 8557. 8567. 8637. 8711. 8792. 8832. 8945.

9 Stück à 500 Thlr.

144. 195. 352. 389. 899. 955. 1084. 1401. 1467.

Die Verzinsung dieser verloosten Prioritäts-Actien und Obligationen hört mit dem 30. Juni d. J. auf, weshalb deren Inhaber ersucht werden, solche vom 1. Juli c. ab bei der Gesellschafts-Haupt-Casse — am Askanischen Platz No. 6 — nebst den vom 1. Juli c. ab laufenden Zins-Coupons gegen Zahlung des Nennwerthes der Actien resp. Obligationen einzuliefern.

Der Betrag etwa fehlender Zins-Coupons wird bei der Einlösung in Abzug gebracht, und in Betreff derjenigen Actien resp. Obligationen, welche auch bis zum 1. December cr. nicht zur Einlösung gebracht werden, tritt gerichtliches Depositions-Verfahren ein.

Aus früheren Verloosungen sind bis jetzt noch folgende Prioritäts-Actien und Obligationen zur Einlösung nicht präsentirt:

I. 4⁰/₀ Prioritäts-Actien

aus der 14. Verloosung de 1856 mit 1 Coupon.

à 100 Thlr. No. 3711.

aus der 23. Verloosung de 1865 mit 7 Coupons

à 100 Thlr. No. 2926.

aus der 27. Verloosung de 1869 mit 7 Coupons à 100 Thlr.

272. 313. 315. 489. 702. 907. 1043. 1187. 1662. 1769. 1982. 2906. 3588. 4105. 5131 5976. 6356. 6361. 6921. 7447. 7560. 7566. 7617. 8338.

aus der 28. Verloosung de 1870 mit 5 Coupons à 500 Thlr.

9. 450. 904. 1291.

à 100 Thlr.

7. 89. 95. 331. 337. 362. 964. 1128. 1200. 1204. 1561. 1702. 2106. 2119. 2174. 2178. 2663. 3093. 3180. 3747. 3803. 4750. 4853. 5368. 5516. 6118. 6505. 6692. 7003. 7026. 7047. 7106. 7222. 7512. 7952. 8365. 8486.

II. 4½⁰/₀ Prioritäts-Obligationen I. Emission.

aus der 10. Verloosung de 1867 mit 17 Coupons

à 100 Thlr. 1180. 2166. 4978.

aus der 11. Verloosung de 1868 mit 15 Coupons

à 500 Thlr. 962.

à 100 Thlr. 1054. 1102. 1234. 1265. 1920. 3608. 3759.

aus der 12. Verloosung de 1869 mit 13 Coupons

à 500 Thlr. 145. 396.

à 100 Thlr. 284. 566. 1520. 2574. 4487. 4916.

aus der 13. Verloosung de 1870 mit 11 Coupons

à 500 Thlr. 273. 367. 379. 979.

à 100 Thlr. 662. 951. 1272. 2272. 2827. 2978. 3609. 3706. 3731. 3828. 3917. 4912.

III. $4^1/_2$ % Prioritäts-Obligationen II. Emission.

aus der 6. Verloosung de 1866 mit 19 Coupons
à 500 Thlr. 5464.
à 100 Thlr.
5540. 6108. 7227. 9085. 13212. 14025. 19224. 21152. 22228. 24903.

aus der 7. Verloosung de 1867 mit 17 Coupons
à 500 Thlr. 2540. 2702.
à 100 Thlr.
5008. 9880. 10201. 11328. 11570. 12334. 12633. 13317. 13506. 16049. 18258. 18422. 19227. 19234. 21878. 21999. 22290. 22556. 22952. 24476. 26466. 27152.

aus der 8. Verloosung de 1868 mit 15 Coupons
à 500 Thlr. 2588. 3265. 3655. 4197.
à 100 Thlr.
7129. 8961. 9577. 10093. 10600. 12654. 13078. 14077. 15550. 16718. 17652. 17993. 18856. 19163. 20086. 20245. 23120. 25454. 25984.

aus der 9. Verloosung de 1869 mit 13 Coupons
à 500 Thlr. 1197. 1381. 2498. 3472. 4250. 4603.
à 100 Thlr.
5093. 5303. 5459. 12407. 13034. 13629. 13882. 13979. 16501. 16610. 19374. 19852. 20391. 20475. 22309. 22332. 23229. 23382. 23698. 23805. 23806. 24631. 24924. 24999. 26841.

aus der 10. Verloosung de 1870 mit 11 Coupons
à 500 Thlr. 1035. 1362. 1722. 3503. 3992. 5138. 5469.
à 100 Thlr.
6088. 7013. 7157. 7679. 8010. 8073. 8519. 8785. 9227. 9446. 10113. 10280. 10452. 10821. 10891. 10972. 11078. 11252. 11658. 11864. 11915. 13208. 14269. 14763. 14857. 14925. 15038. 15440. 15968. 16299. 16452. 16490. 18488. 18776. 19649. 19825. 19975. 19980. 20033. 20577. 20731. 20848. 22066. 22368. 22450. 22597. 23873. 24507. 24809. 26155. 26869. 27245.

IV. $4^1/_2$ % Prioritäts-Obligationen Littr. B.

aus der 2. Verloosung de 1868 mit 5 Coupons
à 100 Thlr. 3197. 5072. 5739.

aus der 3. Verloosung de 1869 mit 3 Coupons
à 500 Thlr. 991.
à 100 Thlr. 2812. 4007. 6579.

aus der 4. Verloosung de 1870 mit 1 Coupons
à 500 Thlr. 79. 198. 942.
à 100 Thlr. 2563. 3562. 4182. 5119. 6514. 7091. 7690. 7887.

Alle übrigen bisher verloosten und eingelösten Actien resp. Obligationen nebst den dazu gehörigen Coupons sind vorschriftsmässig vernichtet worden.

Berlin, den 11. März 1871.

Die Direction.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Die Lieferung des für die Bergisch-Märkische Eisenbahn in der Zeit vom 1. Mai 1871 bis 1. Mai 1872 erforderlichen Quantums von:

2 703 000 Ctr. Lokomotivkohlen,
70 500 Ctr. Schmiedekohlen,
77 000 Ctr. Kohlen für Schweissöfen und Werkstattsmaschinen,
47 000 Ctr. Kesselkohlen für Wasserstationen,
28 000 Ctr. Ofenbrandkohlen

soll im Wege der Submission verdungen werden.

Offerten hierauf sind versiegelt und portofrei und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Steinkohlen"

versehen, bis zu dem auf

Freitag den 31. März d. J. Vormittags 11 Uhr

im Büreau des Unterzeichneten zu Witten anberaumten Termine einzureichen. Etwa später hier eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungs-Bedingungen liegen in den Wochentagen im vorbezeichneten Büreau zur Einsicht aus, können von da auch auf portofreie Anfrage gegen Erstattung der Kopialien bezogen werden.

Witten, den 15. März 1871.

Der Obermaschinenmeister.
Stambke.

Bebra-Hanauer Eisenbahn.

Die Lieferung von

1709 Stück eichenen Weichenschwellen

für die Bebra-Hanauer Eisenbahn soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen können bei der unterzeichneten Stelle eingesehen, von da, gegen Erstattung der Capialien (3 Sgr.), auch in Empfang genommen werden.

Offerten sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Eichen-Weichenschwellen für die Bebra-Hanauer Eisenbahn"

bis zu dem auf

Donnerstag den 30. März cr., Vormittags 10 Uhr,

dahier anberaumten Submissions-Termin einzusenden, woselbst Eröffnung in Gegenwart der erschienenen Submittenden stattfindet.

Fulda, den 13. März 1871. **Der Betriebs-Inspektor.**
Rintelen.

Oberschlesische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von:

800 Stück schmiedeeisernen Wagen-Radgerippen,
600 „ Gussstahl-Scheibenrädern,
800 „ Wagenrad-Bandagen von Puddelstahl,
500 „ dergl. von Gussstahl

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Mittwoch den 5. April cr. Vormittags 10 Uhr

im Büreau der unterzeichneten Dienststelle auf hiesigem Bahnhofe, anberaumt, — bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission zur Lieferung von Radgerippen und Bandagen"

eingereicht sein müssen und in welchem auch die eingegangenen Offerten in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungs-Bedingungen sind im vorgenannten Büreau einzusehen, auch werden Exemplare derselben auf portofreie Gesuche mitgetheilt.

Breslau, den 15. März 1871.

Der Königl. Ober-Maschinenmeister.

Rheinische Eisenbahn.

Die Lieferung von

„zehn Stück dreifach gekuppelten Güterzug-Lokomotiven"

beabsichtigen wir zu verdingen. Bedingungen und Zeichnung sind von unserm Central-Verwaltungs-Büreau — am alten Ufer No. 2 hierselbst — zu beziehen und Offerten, in welchen gleichzeitig die zu proponirenden Ablieferungs-Termine anzugeben sind, bis **Ende März cr.** uns einzureichen.

Köln, den 14. März 1871. **Die Direktion.**

Märkisch-Posener Eisenbahn.

Fahrplan vom 1. April d. J. ab.

A. In der Richtung { Guben-Bentschen / Frankfurt a/O.-Bentschen } nach Posen.

Stationen		No. 1.	No. 3.	No. 5.	No. 7.	No. 9.	No. 11.
				Gemischter Zug. 2. 3. 4. Cl.	Personenzüge 1. 2. 3. 4. Classe.		
				Mrgs.	Vorm.	Nachm.	Abds.
Guben	Abf.	.	.	8,45	11,30	5,20	10,15
Merzwiese . .	„	.	.	9,28	12	5,49	10,44
Crossen . . .	„	.	.	10	12,17	6,6	11,1
Rothenburg . .	„	.	.	10,54	12,56	6,44	11,34
Züllichau . . .	„	.	.	11,36	1,26	7,17	11,58
Bomst	„	.	.	12,26	1,54	7,44	Ank.
Bentschen . .	Ank.	.	.	12,59	2,14	8,1	.
		Personen-Zug. 1. 2. 3. 4. Cl.		Personen-Zug. 1. 2. 3. Cl.			
		Mrgs.		Vorm.		Nachm.	
Frankfurt . . .	Abf.	7,27	.	10,34	.	5,5	.
Reppen	„	8,5	.	11,8	.	5,43	.
Sternberg . . .	„	8,38	.	11,32	.	6,14	.
Neu-Cunersdorf	„	9,1	.	11,51	.	6,36	.
Wutschdorf . .	„	9,28	.	.	.	6,57	.
Schwiebus . .	„	9,56	.	12,29	.	7,21	.
Stentsch . . .	„	10,17	.	.	.	7,37	.
Bentschen . .	Ank.	10,45	.	1,2	.	7,56	.
			Personen-Zug. 1. 2. 3. 4. Cl.		Gemischter Zug. 2. 3. 4. Cl.		
			Mrgs.	Nachm.	Nachm.	Abds.	
Bentschen . .	Abf.	.	8,18	1,13	2,30	8,14	.
Jastrzemsky . .	„	.	*8,37	.	*3,1	.	.
Neu-Tomysl . .	„	.	8,47	1,39	3,21	8,41	.
Eichenhorst . .	„	.	9,5	.	3,54	8,59	.
Opalenica . . .	„	.	9,22	2,8	4,20	9,12	.
Buk	„	.	9,37	2,26	4,49	9,27	.
Otusz	„	.	9,48	.	5,9	9,37	.
Dombrowka . .	„	.	10,6	.	5,41	9,55	.
Posen	Ank.	.	10,26	3,4	6,14	10,14	. .

B. In der Richtung Posen nach { Bentschen-Frankfurt a/O. / Bentschen-Guben.

Stationen		No. 2.	No. 4.	No. 6.	No. 8.	No. 10.	No. 12.
		Personen-Zug 1. 2. 3. 4. Cl.		Gemischter Zug. 2. 3. 4. Cl.		Personen-Zug. 1. 2. 3. Cl.	Personen-Zug. 1. 2. 3. 4. Cl.
		Mrgs.		Mrgs.		Vorm.	Nachm.
Posen	Abf.	5,59	.	6,52	.	11,29	4,24
Dombrowka .	„	6,21	.	7,30	.	.	4,46
Otusz	„	6,38	.	8,7	.	.	5,3
Buk	„	6,51	.	8,38	.	12,10	5,15
Opalenica . .	„	7,7	.	9,22	.	12,24	5,31
Eichenhorst .	„	7,23	.	9,52	.	.	5,45
Neu-Tomysl .	„	7,41	.	10,33	.	12,51	6,6
Jastrzemsky .	„	.	.	*10,48	.	.	*6,14
Bentschen . .	Ank.	8,4	.	11,15	.	1,12	6,28
			Personen-Zug. 1. 2. 3. 4. Cl.				
			Mrgs.			Nachm.	Abds.
Bentschen . .	Abf.	.	6,2	.	.	1,26	6,44
Stentsch . . .	„	.	6,23	.	.	.	7,5
Schwiebus .	„	.	6,41	.	.	2	7,25
Wutschdorf .	„	.	7,2	.	.	.	7,46
Neu-Cunersdorf	„	.	7,28	.	.	2,43	8,10
Sternberg . .	„	.	7,42	.	.	2,56	8,24
Reppen . .	„	.	8,6	.	.	3,20	8,49
Frankfurt . .	Ank.	.	8,37	.	.	3,50	9,20
					Personen-Zug 1. 2. 3. 4. Cl	Gemischter Zug. 1. 2. 3. 4. Cl.	
		Mrgs.			Nachm.	Nachm.	Abds.
Bentschen . .	Abf.	8,14	.	.	.	2,20	6,35
Bomst	„	8,34	.	.	.	2,59	6,54
Züllichau . .	„	9,1	.	.	12,23	3,53	7,20
Rothenburg .	„	9,30	.	.	1,7	4,52	7,49
Crossen . . .	„	10,2	.	.	1,41	6,16	8,22
Merzwiese . .	„	10,18	.	.	1,57	6,53	8,38
Guben . . .	Ank.	10,45	.	.	2,25	7,35	9,5

Retourbillets zu der 1., 2. und 3. Wagenklasse zu ermässigten Preisen haben eine fünftägige Gültigkeit, wobei der Tag der Ausstellung nicht mitgezählt wird. Den Inhabern von Retourbillets ist gestattet, sowohl auf der Hin- als auch auf der Rückreise innerhalb der Gültigkeitsdauer der Billets, die Fahrt einmal zu unterbrechen, jedoch müssen in diesem Falle die Billets beim Verlassen des Zuges sofort dem betr. Stationsbeamten zur Eintragung des Vermerks vorgezeigt werden. Auf Retourbillets wird Freigepäck nicht gewährt.

Für den **direkten Verkehr** zwischen den diesseitigen Stationen und den Stationen der Niederschl.-Märkischen Eisenbahn findet bei den Zügen No. 5 und 10 beim Uebergange in Frankfurt a/O. ein Wechsel der Wagen I. und. II. Klasse nicht statt.

* Auf der Haltestelle **Jastrzemsky** halten die Züge No. 3, 6, 7 und 12 nur dann, wenn Passagiere daselbst aufzunehmen resp. abzusetzen sind.

Die Beförderung von Personen in der IV. Wagenklasse hat wegen Abgabe sämmtlicher Wagen dieser Klasse für Militär-Sanitätszüge bis auf Weiteres eingestellt werden müssen, und findet erst wieder statt, wenn die Wagen zurückgekehrt sind.

Guben, den 15. März 1872.

Der Spezial-Direktor.
Sipmann.

Technisches Bureau

Ueberwachung der Ausführung, Inspection und Abnahme in England bestellter Lieferungen.
Einführung Deutscher Erfindungen in England und Frankreich und umgekehrt.
Besorgung und Verwerthung von Patenten in England, Frankreich, Belgien und America.
Betheiligung an Bauten und Unternehmungen auf dem Continente.
Lieferung Englischer Maschinen und Maschinentheile, Metalle, Chemikalien und anderer Materialien für Dampfschiffbetrieb, Fabriken, Arsenale, Bauunternehmungen.
Locomotiven, Waggons, Federn, Schienen und Schienen-Kleinmaterial.
Unternehmer von Eisenbahnen und öffentlichen Bauten werden darauf aufmerksam gemacht, dass neue und gebrauchte Locomobilen, Locomotiven, Waggons, Werkzeugmaschinen, Pumpen etc. fast jederzeit zum sofortigen Versandt bereit sind.
Uebernahme von Agenturen continentaler Industrien für England.

Heinrich Simon
Civil-Ingenieur, 7 St. Peters Square
Manchester.

Vertreter in Plätzen des Continents werden gesucht.

Norddeutscher Lloyd.
Postdampfschifffahrt
von Bremen nach Newyork und Baltimore
eventuell Southampton anlaufend

D. Weser	25. März	nach	Newyork
D. Ohio	29. März	„	Baltimore
D. Rhein	1. April	„	Newyork
D. Hansa	5. April	„	Newyork
D. Deutschland	8. April	„	Newyork
D. Berlin	12. April	„	Baltimore
D. Donau	15. April	„	Newyork
D. Bremen	19. April	nach	Newyork
D. Hermann	22. April	„	Newyork
D. Baltimore	26. April	„	Baltimore
D. Main	29. April	„	Newyork
D. Newyork	3. Mai	„	Newyork
D. Weser	6. Mai	„	Newyork
D. Leipzig	10. Mai	„	Baltimore

und ferner jeden Mittwoch und Sonnabend.

Passage-Preise nach Newyork: Erste Cajüte **165** Thaler, zweite Cajüte **100** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.
Passage-Preise nach Baltimore: Cajüte **135** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Pr. Crt.
Fracht: £ 2 mit 15% Primage per 40 Cubicfuss Bremer Maasse. Ordinäre Güter nach Uebereinkunft.

von Bremen nach Neworleans via Havana

D. Köln Sonnabend 1. April. D. Frankfurt Sonnabend 15. April.
D. Hannover Sonnabend 13. Mai.

Passage-Preise nach New-Orleans und Havana: Cajüte **180** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.
Fracht nach New-Orleans £ 2. 10 s., nach Havana £ 3 mit 15% Primage per 40 Cubicfuss Bremer Maasse. Ordinäre Güter nach Uebereinkunft.

von Bremen nach Westindien via Southampton

Nach Colon, Savanilla, La Guayra und Porto Cabello mit Anschlüssen, via Panama nach allen Häfen der Westküste Americas, sowie nach China und Japan.
D. Kronprinz Friedrich Wilhelm Freitag 7. April; D. Graf Bismarck Sonntag 7. Mai; D. König Wilhelm I. Mittwoch 7. Juni.
und ferner am 7. jeden Monats.

Passage-Preise nach Colon und Savanilla: 1. Cajüte **300** Thlr. Crt., 2. Cajüte **200** Thlr. Crt. nach La Guayra und Porto Cabello: 1. Cajüte **325** Thlr. Crt., 2. Cajüte **215** Thlr. Crt.
Fracht nach Colon, Savanilla, La Guayra und Porto Cabello £ 3. 10 s. mit 5% Primage per 40 Cubicfuss Englische Maasse, zahlbar bei der Abladung in Bremen. Ordinäre Güter nach Uebereinkunft.
Nach den Häfen der Westküste Americas, Japan und China werden Passage-Billets ausgestellt und durchgehende Connoissemente gezeichnet.
Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

Im zweiten Quartal 1871 erscheint wie seit Jahren in täglicher Ausgabe die

Abonnement für das Deutsche Reich und die Oesterreichisch-Ungarische Monarchie bei allen Postanstalten 1 fl. 42 kr.

Main-Zeitung.

Inserate in dieser südlich des Mains ungemein verbreiteten Zeitung kosten per Petitzeile 3 kr. Reclame 6 kr.

In ihren Leitartikeln und zahlreichen Originalcorrespondenzen schon seit länger als 1866 den fortschrittlichen wie nationalen Standpunkt mit Opferfreudigkeit und Energie trotz des Damoklesschwertes des Hessischen Pressgesetzes vertretend und durch volks- wie landwirthschaftliche Artikel dem Handel, Verkehr und Ackerbau ein reiches praktisches Material darbietend, hat die Main-Zeitung sich schnell zu einem den ältesten Zeitungen Süddeutschlands ebenbürtigen Pressorgan aufgeschwungen. Durch Erwerbung neuer Redactionskräfte, durch Erweiterung des räumlichen Umfangs, durch telegraphischen Bezug aller wichtigen politischen und commerziellen Nachrichten wie durch eine immer aufmerksamere Pflege des Feuilletons erweiterte sich der Leserkreis der Main-Zeitung in letzter Zeit nahezu um das Doppelte. Inserate in der Main-Zeitung finden namentlich südlich des Mains die grösste Beachtung.
Darmstadt im März 1871. **Expedition der Main-Zeitung.**

Widerstandskräftigste Böhmische Locomotivwasserstandsgläser in beliebigen Längen à Fuss Rh. 5 Sgr.
Meydingers Telegraphen-Batteriegläser (Ballontrichter) pro Dtzd. $4^3/_4$ Thlr.
Coupéeglasglocken, auch nach Muster pro Dtzd. $3^3/_4$ Thlr.
Farbiges Tafelglas in allen Nummern pro 100 □" $9^1/_2$ Sgr.
liefert **Wilhelm Löbnitz** sen., Naumburg a/S.

Hartguss
Herzstücke und Räder
Erdtransportwagen

in jeder Grösse und zu jeder Spur, sowohl Seiten- und Vorkipper als Wagen zum Ausschaufeln, liefern in bewährter Konstruktion
Thelen & Weydemeyer,
Eisengiesserei, Maschinen- und Dampfkessel-Fabrik. Nordhausen.

Gebrüder Decker & Co.
in Canstatt (Württemberg)
empfehlen die in ihrer Fabrik seit vielen Jahren als Specialitäten verfertigten eisernen Brücken, Drehscheiben, Schiebebühnen, Weichen, Kreuzungen, Wasserstations-Einrichtungen, fahrbare Laufkrahne und Brückenwaagen bis 1000 Centner Tragkraft, eiserne Dachconstructionen, Schachtpumpen, Ventilatoren und Hebmaschinen für Tunnel-Bauten, Dampfmaschinen, Dampfkessel, patentirte American. Universal-Dampfpumpen.

Schauwecker's pat. selbstthätiger Oeltropfapparat für Dampfschieber u. Kolben. Allein zu beziehen durch
Fr. Schauwecker, Maschinenmeister der Ostbahn in Weiden (Bayern).

Windhoff Deeters & Co.
in Lingen a/d. Ems
empfehlen die in ihrer Fabrik seit vielen Jahren als Specialitäten verfertigten Weichen, Drehscheiben, Wasserkrähne und schmiedeeisernen Constructionen.

Friedrich Müller in Berlin
Maschinenbau-Anstalt
85. Invaliden-Str. 85.
Specialität:
Locomotiv-Schlitten u. **Zahnstangen.**
Waggon-, Achs-, Stock- u. Schiffs-Winden für jede Tragfähigkeit bewährter Construction unter Garantie.
Ramsbottom'sche Ventilfedern, aus bestem Tiegelgussstahl in allen Windungen und Dimensionen.
Meggenhofen'sche Federwaagen.

Selbstschmierende Stopfbüchsen-Packung
von
C. Otto Gehrckens.
Ottensen, (Zollverein.) Hamburg, gr. Bäckerstr. 12.
Preis: 10 Sgr. das ℔.
Eingeführt bei fast allen Bahnen und Fabriken

A. Bessell, Schmelztiegelfabrik, Dresden.

Annonce.

Ein Eisenbahn-Maschinen-Ingenieur, im Locomotivbetriebe und Werkstättendienste wohl erfahren, sucht Stelle und zwar am liebsten in Süddeutschland oder Oesterreich. Gef. Offerten an Dr. jur. Goemann in Goettingen (Preussen).

Beiblatt zu No. 12 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnen.

Leipzig, den 24. März 1871.

Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter.

a) Ueberzählige.

Altona-Kieler Eisenbahn. 1. März 1871.

O/M. 1 kleiner schwarzer Kasten mit Kleidung und Werkzeug (19 Pfd.) lagert seit 23. Juli 1870.
J A X. 1 Bund Segel oder Budenlaken (42 Pfd.) lagert seit 26. Juli 1870.
R B G 1700. 1 Korb Farbewaaren (30 Pfd.) lagert seit 27. Februar 71.
O/M. 1 Koffer mit einer darauf gebundenen Schaafpelzdecke lagert seit October 1870. Gehört einem gefangenen verwundeten Franz. Officier.
K D 25. 1 brauner hölzerner Koffer (65 Pfd.) lagert seit 9. August 1869. Beklebt Kiel-Altona 79.
Michael Szillies in Memel. 1 grüne Seemannskiste, 1 schwarzer Seemannssack, Inhalt Kleidung, lagern seit 20. August 1870. Beklebt Lübeck-Hamburg 138.
O/M. 1 brauner hölzerner Koffer mit einem darauf gebundenen Sack mit Seemannskleidern (64 Pfd.) lagert seit 20. August 1870.
(Y) 400. 1 Sack Kaffee lagert seit Juni 1870.
F B 1. 1 Beutel Kaffee lagert seit Juli 1870.
K 7981. 1 Packen Papier lagert seit August 1870.
B C 12. 1 Packen Papier lagert seit August 1870.
S C. 1 Packen Papier lagert seit August 1870.
7. 1 Kiste Thee lagert seit November 1870.
P 6457. 1 Tonne Cement lagert seit November 1870.
G R 29. 1 Korb Candis lagert seit November 1870.
R 29. 1 Sack Pfeffer lagert seit November 1870.
A 10. 1 Bund Stuhlrohr.
(BR) 624. 1 Kiste leere Flaschen.
O/M. 2 Sack Heede, 1 eisernes Rad und 1 hölzerne Messstange.
Julius Carlsohn Malmö. 1 Kiste und 1 alter Tisch.
R V 10254. 1 Kiste.
S a 2126. 1 Korb.

Bayerische Ostbahnen. 1. März 1871.

J 8155. 1 Ballen Kaffee (68 Pfd.) lagert in Ponholz.
Blum'sche Kunstmühle. 1 Pack leere Säcke (57 Pfd.) lagert in Passau.
(205) 8755. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 25 Pfd.) lagert in München.
(MD) 2825. 1 Rolle (Inhalt unbekannt, 30 Pfd.) lagert in München.
X S 4. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 86 Pfd.) lagert in München.
B S 245. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 24 Pfd.) lagert in München.
B 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 60 Pfd.) lagert in München.
S S 727. 2 Ballen Baumwolle lagern in München.
H S 18. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 238 Pfd.) lagert in München.
C T 692. 1 Kiste Strohwaaren (150 Pfd.) lagert in München.
(AB) 672. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 15 Pfd.) lagert in München.
H K 236. 1 Kiste Weisswaaren (44 Pfd.) lagert in Passau.
S G 3091. 1 Wagendecke lagert in Passau.
(M) 2330. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 235 Pfd.) lagert in Passau.
S S S. 1 Stab Flacheisen (29 Pfd.) lagert in Nürnberg.
No. 840. 2 leere Kisten (84 Pfd.) lagern in Nürnberg.
6 Tafeln Zinkblech (47 Pfd.) lagern in Nürnberg.
H 4. 1 Kiste Kocheinrichtung (47 Pfd.) lagert in Nürnberg.
K C 1005. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 222 Pfd.) lagert in Schwandorf.
No. 1001. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 345 Pfd.) lagert in Schwandorf.
Berg.-Märk. B. 6571. 1 Wagen Kohlen (200 Ctr.) lagert in Furth a/W.

Bebra-Hanauer Eisenbahn.

Verzeichniss bei der Extra-Revision der Güterböden am 17. und 18. Februar 1871 sich vorgefundenen überzähligen Gegenstände.
R 34745. 1 Ballon Solaröl (112 Pfd.) lagern in Fulda seit 30. Nvbr. 1870.
S 38 & 39. 2 bunte leere Laden (66 Pfd.) lagert in Fulda seit 4. Februar 1871.
O 66. 1 Fässchen Branntwein (36 Pfd.) lagert in Fulda seit 18. Februar 1871.
G G 1312. 1 anscheinend leere Kiste (44 Pfd.) lagert in Hanau seit 17. Februar 1871.
77. 1 Bällchen Leinen (72 Pfd.) lagert in Hanau seit 17. Februar 1871.
Bezettelung: No. 80 Aschaffenburg-Hanau, No. 74 Cassel-Fulda. 1 braunlederner, fast neuer Koffer mit Messingknöpfen (38 Pfd.) [Gepäckstück] lagert in Hanau seit 1. August 1870.

Hessische Nordbahn.

Verzeichniss der bei der Extra-Revision der Güterböden am 17. und 18. Februar 1871 sich vorgefundenen überzähligen Gegenstände.
1 Sack alte Wäsche (45 Pfd.) lagert in Bebra seit 22. Januar 1871.
><. 1 Pack alte Säcke (32 Pfd.) lagert in Bebra seit 17. Februar 1871.
1 Ofenrost (4 Pfd.) lagert in Cassel seit 16. December 1870.
G S 32. 1 Fass Petroleum (290 Pfd.) lagert in Cassel seit 31. Januar 1871.
No. 1415 Westf. 1 Wagen Schienen [23 Stück] lagert in Cassel seit 6. Februar 1871.
J B 5. 1 leinene Wagendecke lagert in Carlshafen seit 21. December 1870.
E W 1546, 1203. 2 leere Fässer (26 Pfd.) lagern in Guntershausen seit 18. Februar 1871.
B. 1 Fass Petroleum [defect] (64 Pfd.) auf der Strecke gefunden lagert in Guntershausen seit 8. Februar 1871.

Verzeichniss

der auf den Stationen der **Bergisch-Märkischen Eisenbahn** auf Grund einer am 18. Februar cr. auf allen Stationen abgehaltenen extraordinären und vollständigen Schuppen-Revision als überzählig ermittelten Güter.

A Barmen 80. 1 Korb Schuhe (17 Pfd.) [Eilgut] lagert in Düsseldorf seit 2. Januar 1871.
A 456. 1 Ballot Reis (55 Pfd.) lagert in Altenhundem seit 3. Decbr. 1870.
A. 1 Korb Eisenwaaren (108 Pfd.) lagert in Ruhrort seit 3. Januar 1871.
A 1/3. 3 Stück Gusseisen (447 Pfd.) lagern in Elberfeld.
A B 1510. 1 Sack Wolle (142 Pfd.) lagert in Lennep.
A B 111. 1 leeres Fass lagert in Neuss.
A B 758. 1 Korb (Inhalt unbekannt) lagert in Altenhundem.
AD. 1 Ohm Oel (340 Pfd.) lagert in Lennep.
AE 2. 1 Ballot Speck lagert in M. Gladbach.
A F 367. 1 Fass (Inhalt unbekannt) lagert in M. Gladbach.
A G 4543. 1 Fass Wein (108 Pfd.) lagert in Mülheim a. d. Ruhr seit 21. December 1870.
A H 1/2. 2 Ballot (Inhalt unbekannt) lagern in Neuss.
A K 351. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 81 Pfd.) lagert in Haspe.
A K 54. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 65 Pfd.) lagert in Elberfeld D. seit 20. Februar 1871.
A L 104. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 36 Pfd.) lagert in Witten seit 24. Januar 1871.
A L 24. $^1/_{16}$ Ohm (Inhalt unbekannt, 35 Pfd.) lagert in Hamm seit 22. December 1870.
A M. 15 Kisten Käse lagern in Düsseldorf.
A M 1/3. 3 leere Fässer lagern in B. Rittershausen.
A M. 1 Sack Bohnen lagert in Neuss.
A P 55. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 22 Pfd.) lagert in Haspe.
A R 1382. 1 leere $^1/_2$ Ohm (44 Pfd.) lagert in Lennep.
A R 374/6. 3 Fässer Schmieröl lagern in Hagen.
A S 5. 1 Fass Wein (93 Pfund) lagert in Mülheim a. Rhein.
A S 56. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 30 Pfund) lagert in Aachen M.
A S 56. 1 Kiste Seife (30 Pfd.) lagert in Aachen M. seit 19. Decbr. 1870.
A M P 255. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Soest seit 13. Dec. 1870.
B 889. 1 Ballot (Inhalt unbekannt) lagert in M. Gladbach.
B 1/35. 35 Pack Papier lagern in M. Gladbach.
B 13. 1 Fass Wolle (165 Pfd.) lagert in Hochdahl seit 16. Februar 1871.
B 14. Ein Korb Eisenwaaren (268 Pfd.) lagert in Ohligswald seit 23. November 1870.
B 1727. 6 Pack Leinen (265 Pfd.) lagern in Solingen.
B 1. 1 Pack 4 Körbe (30 Pfd.) lagert in Lüttringhausen seit 10. Febr. 71.
B. 1 Stück Ofentheil (3 Pfd.) lagert in Holzwickede.
B. 1 Pack Bekleidung lagert in Soest seit 29. September 1870.
B 2320. 1 Kiste Schiefer (94 Pfd.) lagert in Iserlohn.
B 274. 1 Korb Eisenwaaren (33 Pfd.) lagert in Aachen M.
B 442. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 163 Pfd.) lagert in Elberfeld.
B 165, 90. 2 Ballot Wolle lagern in Aachen T. seit 8. Februar 1871.
B 5. 1 Kiste Glasscheiben (136 Pfd) lagert in Mülheim a. d. Ruhr seit 2. Februar 1871.
B. 1 blankes Ofentheil ($9^1/_2$ Pfd.) lagert in Anrath.
B 1. 1 Kiste Kleider (45 Pfd.) lagert in Anrath.
B B 5. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in M. Gladbach.
B B 1658. 1 Korb (Inhalt unbekannt) ab Hamm lagert in Arnsberg.
B C 903. 1 Korb Drahtstifte (230 Pfd.) lagert in Neheim-Hüsten.
B C 3. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 108 Pfd.) lagert in Steele.
B D 3751. 1 Sack (Inhalt unbekannt, 202 Pfd.) lagert in Remscheid.
B E 401. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 110 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
B E 3. 1 Ring Draht lagert in Neuss.
B G 1248. 1 Kiste Wein (115 Pfd.) lagert in Altenhundem seit 1. Jan. 71.

B H 11. 1 Kette lagert in Ruhrort seit 31. Januar 1871.
B L 2317. 1 leere Kiste lagert in Hagen.
B L 1280. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 29 Pfd.) lagert in Siegen seit 18. Februar 1871.
B M 8. 1 Kiste Wollwaaren lagert in Rheydt.
B M 1095. 1 Wagen Kohlen (20 000 Pfd.) lagert in Crefeld seit 16. Januar 1871.
B S. 1 Pack Steine lagert in M. Gladbach.
B R S / L & O 1 Sack Saamen lagert in Geilenkirchen.
W 44722. B B K S 15. B 18. } 3 Ballot Wolle (854 Pfd.) lagern in Aachen M.
C 2. 10 Kisten (Inhalt unbekannt).
C 9399. 1 Korb Körbe (15 Pfd.) lagern in Mülheim a. Rhein.
C. 1 Stab Stahl (15 Pfd.) lagert in Geilenkirchen.
C B 1524. 1 Fass Kraut (217 Pfd.) lagert in Witten seit 14. Januar 1871.
C B 47. 1 Harras Hohlglas (142 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
C B. 1 Pack Filzschuhe (9 Pfd.) lagert in Elberfeld D.
C C 50. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Neuss.
C D 7046. 1 Fass Stärke (364 Pfd.) lagert in Witten seit 2. Januar 1871.
C E 1/3. 3 Kisten Lichter (80 Pfd.) lagern in Holzwickede.
C F 8646/7. 2 leere Fässer lagern in Soest.
C F 4552. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Neuss.
C H 2. 1 Tonne Thran [Eilgut] lagert in Neuss.
C H 4069. 1 Korbsessel (10 Pfd.) lagert in Bochum.
C K 6925. 1 Brd. Stahl (40 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
C K 1. 1 Kiste alte Bücher (69 Pfd.) ab M. Gladbach lagert in B. Gladbach seit 17. November 1870.
C K 2. 1 Decke lagert in Hagen.
C K 2890. 1 Stange Stahl (7 Pfd) lagert in Iserlohn seit 7. Februar 1871.
C K 2988. 1 Ring Gasrohr (3 Pfd.) lagert in Hamm seit 14. Septbr. 1870.
C K 914. 1 Pack Springfedern (50 Pfd.) lagert in Altenhundem seit 21. Januar 1870.
C K 52. 1 Kiste Cigarren (50 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein seit 2. Februar 1871.
C L 48. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 282 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
C L 3074. 1 Fass Wein (45 Pfd.) lagert in Altenhundem seit 20. Nov. 1870.
C L 2651. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 86 Pfd.) lagert in Altenhundem seit 1. Januar 1871.
C M 983. 1 Ballot (Inhalt unbekannt) [Eilgut] lagert in Neuss.
C M 1267. 1 Decke lagert in Iserlohn seit 14. Februar 1871.
C N 359. 1 Rohrsessel (8 Pfd.) lagert in Altenhundem seit 6. Februar 1871.
C O 8. 1 Fass Petroleum (295 Pfd.) lagert in Herdecke.
C P 44/45. 2 Körbe (Inhalt unbekannt) lagern in Neuss.
C S. 1 Collo Scheiben (13 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein seit 29. December 1870.
C S 300/4. 5 Kisten Lichter lagern in Soest seit 23. Januar 1871.
C S 290/4. 5 Kisten Lichter lagern in Soest seit 23. Januar 1871.
C S 283/7. 5 Kisten Lichter lagern in Soest seit 23. Januar 1871.
C S 289. 1 Kiste Lichter lagern in Soest seit 23. Januar 1871.
C T 8939. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 182 Pfd.) lagert in Aachen M.
C 72 / C R 71 } 2 Ballen Kaffee (258 Pfd.) lagern in Werdohl.
C A B 1255. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 41 Pfd.) lagert in Hamm seit 22. December 1870.
C F C 905. 1 Korb Eisenwaaren (40 Pfd.) lagert in Aachen M.
C L C 491. 1 Pack Sensen (18 Pfd.) lagert in Aachen M.
C R L 20/22. 3 Packe Papier lagern in Soest seit 12. December 1870.
C W 3915. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 175 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
C W 1060. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 34 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
C W 1110. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 15 Pfd.) lagert in Haspe.
D 15. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 105 Pfd.) ab M. Gladbach lagert in Crefeld seit 22. Januar 1871.
D H 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 27 Pfd.) [Eilgut] lagert in Düsseldorf seit 18. Februar 1871.
D L 3. 1 Ballot Kaffee (122 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
D S 1181. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 161 Pfund) lagert in Elberfeld D.
E 1057. 1 Ballot Tuche (134 Pfd.) lagert in Dülken seit 5. Januar 1871.
E 438. 1 Korb Candis (30 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
E 6578/9. 2 Ballot (Inhalt unbekannt) lagern in Soest.
E 196. 1 Fass (Inhalt unbekannt) lagert in Soest seit 17. Febr. 1871.
E. 1 Collo Guss lagert in Dortmunderfeld.
E 1. 1 leere ¼ Ohm lagert in Neuss.
E B H. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 18 Pfd.) lagert in Breyell seit 5. December 1870.
E C 2355. 1 Kiste Seife (390 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
E C 2731. 1 leerer Korb (15 Pfd.) lagert in Aachen M.
E d. 13 Stangen Stahl (115 Pfd.) lagern in Hochdahl seit 25. April 1870.
E E 176. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 96 Pfd.) lagert in Hamm seit 11. Februar 1871.
E E 6132. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 195 Pfd.) lagert in Altenhundem seit 30. November 1870.
E F 70. 1 Fass Branntwein (80 Pfd.) lagert in Mülheim a. d. Ruhr seit 1. Januar 1871.
E F 6619. 1 Ohm (Inhalt unbekannt) lagert in Neuss.
E G 2048. 1 Korb Eisenwaaren (10 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
E G 418. 1 leerer Glaskasten (19 Pfd.) lagert in Duisburg.
E H. 1 Bällchen (Inhalt unbekannt, 15 Pfd.) lagert in Dortmund.
E H 2. 2 Körbe Flaschen (20 Pfd.) lagern in Haspe.
E H 482. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 25 Pfd.) lagert in Altenhundem seit 1. Januar 1871.
E K 351. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 60 Pfd.) lagert in Haspe.
E K 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 123 Pfd.) lagert in Altenhundem seit 30. November 1870.
E K 3889. 1 leere Kiste lagert in Neuss.
E M 7. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Neuss.
E HT 213. 1 Fass Oel (370 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
F. 1 Pack (Inhalt unbekannt) lagert in M. Gladbach.
F 5. 1 Pack Nüsse (85 Pfd.) lagert in Altenhundem seit 21. Novbr. 1870.
F B 2702. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) [Eilgut] lagert in Mülheim a. Rhein.
F B. 1 Verschlag Marmor (45 Pfd.) lagert in Hamm seit 22. Decbr. 1870.
F B 1062. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Soest.
F B 3377, 3397. 2 leere Kisten (78 Pfd.) lagern in Letmathe seit 9. Januar 1871.
F D. 2 Colli Messingtheile (2000 Pfd.) lagern in Siegen seit 22. November 1870.
F E 842. 1 Korb (Inhalt unbekannt) lagert in Neuss.
F F 14909. 1 Ballot Federn (59 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
F G 2601. 1 Ballot (Inhalt unbekannt) lagert in Neuss.
F H 1408. 1 Korb Eisenwaaren (112 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
F H 610. 1 Korb Tabak (90 Pfd.) lagert in Barmen.
F H 5458. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) [Eilgut] lagert in Neuss.
F H 58. 1 Pack Speck (100 Pfd.) lagert in Annen.
F L 1334. 1 Fass Eisenwaaren (69 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
F M 3861. 1 Kiste Pflaumen (56 Pfd.) lagert in Mülheim a. d. Ruhr seit 14. Januar 1871.
F M 4482. 1 Kiste Glaswaaren (282 Pfd.) lagert in Aachen M.
FM 4482. 1 Kiste Porzellan (253 Pfd.) lagert in Aachen M.
F N 2216/19. 4 Ballot (Inhalt unbekannt) lagern in M. Gladbach.
F P 4. 1 Fass Wein [Eilgut] lagert in Neuss.
F R 475. 1 Kiste Käse (35 Pfd.) lagert in Vohwinkel seit 1. Januar 1871.
F S 349. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in M. Gladbach.
F S 2965. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 88 Pfd.) lagert in Remscheid.
F S 152. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 139 Pfd.) lagert in Hamm.
F N T 211. ½ Ohm Branntwein (149 Pfd.) lagert in Dortmund.
F K C 482, 1395, 1036. ¾ Ohm Branntwein (480 Pfd.) lagern in Dortmund.
F K C 21. ¼ Ohm Branntwein (334 Pfd.) lagert in Dortmund.
F WRB 598. 1 leeres Fass (2 Pfd.) lagert in Ruhrort seit 26. Jan. 1871.
G 2238. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 45 Pfd.) lagert in Altenhundem.
G A 596. 1 Korb Eisenwaaren (94 Pfd.) lagert in Altenhundem seit 1. Januar 1871.
G B 649. 1 leeres Fass lagert in M. Gladbach.
G B 2505. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 158 Pfd.) lagert in Aachen T. seit 28. Januar 1871.
G B 197. 1 Korb (Inhalt unbekannt) lagert in Neuss.
G C 317, 322, 328, 329, 330, 333, 337. 7 Ballot Wolle (1400 Pfd.) lagern in Lennep.
G D 3523. 1 Fass Wein ab Gladbach lagert in Rheydt.
G D 283. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in M Gladbach.
G E 401. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 150 Pfd.) lagert in Elberfeld.
G F 100. 1 Korb Mineralwasser (69 Pfd.) lagert in B. Rittershausen seit 12. December 1870.
G G 667. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 642 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
GG 2155. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 683 Pfd.) lagert in Aachen T. seit 2. Februar 1871.
G H 378. 1 Korb (165 Pfd.) lagert in Aachen T. seit 18. Februar 1871.
G H 6530. 1 Kiste Pfeffer (15 Pfd.) lagert in Witten seit 14. Januar 1871.
G H 472. 1 Pack Düten (20 Pfd.) lagert in Witten seit 14. Januar 1871.
G H 1329. 1 Kiste Eisenwaaren (78 Pfd.) lagert in Aachen M.
G J 4082½. 1 Korb Flaschen lagert in Hamm.
G K 5788. 1 Stange Stahl (67 Pfd.) lagert in Altena.
G K 3. 1 Sack Pflaumen (141 Pfd.) lagert in Altenhundem seit 19. Februar 1871.
G L 4381. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) [Eilgut] lagert in Neuss.
G L 722. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 24 Pfd.) lagert in Mülh. seit 24. Februar 1871.
G M 6562. 1 Ballot (Inhalt unbekannt) lagert in Neuss.
G N 38. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 75 Pfd.) lagert in Elberfeld.
G R 1/3. 3 Pack Matten (168 Pfd.) lagern in M. Gladbach.
G S 85. 1 Fass (Inhalt unbekannt) lagert in M. Gladbach.
G S 5. 1 Koffer (Inhalt unbekannt) [Eilgut] lagert in Neuss.
G S. 1 Bund, 10 Paar Holzschuhe, ab Düsseldorf lagert in Barmen seit 13. Januar 1871.
G S 6327. 1 Kiste Eisenwaaren (95 Pfd.) lagert in Hamm seit 11. Februar 1871.
G S 348. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Neuss.
G T 1115. 1 Korb (Inhalt unbekannt) lagert in M. Gladbach.
G T 1116. 1 Ring Draht lagert in M. Gladbach.
G T 1156. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 92 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
G T 411. 1 Ballot Manufakturwaaren (34 Pfd.) lagert in Hamm seit 21. Januar 1871.
G W 593. 1 Korb (Inhalt unbekannt) lagert in M. Gladbach.
G W 45. 1 leeres Fass (70 Pfd.) lagert in Bochum.

G A A 19. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 95 Pfd.) lagert in Elberfeld.
G F B 2652. 1 Pack Viehlöffel (32 Pfd.) lagert in Lennep.
G L C 781, 1 Korb (Inhalt unbekannt) lagert in M. Gladbach.
G v K 2. 1 Pack, 2 leere Kübel (14 Pfd.) lagert in Lennep.
G B C B 455, 408a, G B C 455, 455c, 455d. 5 Kisten Glaswaaren (833 Pfd.) lagern in Kaldenkirchen.
G b St. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) lagert in Altenhundem seit 19. Febr. 1871.
H 5. 1 leeres neues Fass (55 Pfd.) ab Bochum lagert in Leichlingen seit 22. December 1870.
H 9. 1 Sack Säcke (98 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
H 376. 1 Kiste Weisblech (42 Pfd.) lagert in Lennep.
H 3750/52. ¾ Ohm Branntwein (214 Pfd.) lagern in Dortmund.
H 20. 1 Sack Erbsen (200 Pfd.) ab Elberfeld lagert in Limburg seit 6. Januar 1871.
H 5075. 1 Ballot Reis (220 Pfd.) lagert in Altenhundem seit 30. November 1870.
H. 1 Kette lagert in Langendreer seit 7. October 1870.
H 1332. 1 Ballot Bettwaare (125 Pfd.) lagert in Mülheim a. d. Ruhr seit 15. Januar 1871.
H 3. 1 Ballot Wolle lagert in Neuss.
HB 2450. 1 leere Kiste lagert in M. Gladbach.
HB. 86 Schüppenblätter lagern in Hagen.
HB 4. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert in Neviges.
H C 5238. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 92 Pfd.) lagert in Hamm seit 9. Januar 1871.
HD 4. 1 Ballot Speck (112 Pfd.) lagert in Mülheim a. d. Ruhr seit 15. Januar 1871.
H E 30. 1 Fass (Inhalt unbekannt) [Eilgut] lagert in Neuss.
H E 1351. 1 Pack, 4 Körbe und 3 Kübel, leer (56 Pfd.) lagern in Hamm.
H E 13. 1 Bällchen Unterjacken (22 Pfd.) lagert in Neviges.
HF 456. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 136 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
H G 1850. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 33 Pfd.) lagert in Hamm seit 10. November 1870.
H H 147. 1 Ballot baumw. Waaren (296 Pfd.) lagert in B. Rittershausen seit 5. Februar 1871.
H H 37. C O 1 Ballot baumw. Waaren (490 Pfd.) lagert in Langendreer seit 9. Februar 1871.
H H 645. 1 Ballot (Inhalt unbekannt) lagert in Neuss.
H H 584. 1 leere ⅛ Ohm lagert in Neuss.
H I. 1 Bürde, 2 Stangen Fenstereisen (23 Pfd.) lagert in Ohligswald.
H J 54. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 16 Pfd.) lagert in Geilenkirchen.
HK 5224. 1 Korb Flaschen (112 Pfd.) lagert in Mülheim a. d. Ruhr seit 15. Januar 1871.
H L 915/918. 4 Kisten (1199 Pfd.) lagern in Aachen T. seit 3. Jan. 1871.
H L 20. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) [Eilgut] lagert in Neuss.
HL 17. 1 Korb und 2 Deckel (22 Pfd.) lagern in Hamm.
H M 235. 1 Ballot Wollgarn (65 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
H M 599. 1 Ballot Twist (586 Pfd.) lagert in Leichlingen.
H O 4. 1 Kübel Butter (38 Pfd.) lagert in Hamm seit 25. November 1870.
HP 1769. 1 Korb Blechflaschen lagert in Mülheim a. Rhein.
H R 164. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 130 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
H R. 1 Ofenfuss (34 Pfd.) lagert in Bochum.
H S 2104/5. 2 Ballot (Inhalt unbekannt) lagern in M. Gladbach.
H S 153. 1 Fass Wein (87 Pfd.) lagert in Dülken seit 24. November 1870.
H S. 1 Korb leere Flaschen (95 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
H S 1584. 1 Ballot Tapeten (307 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
H S 873. 1 Ballot Hopfen (75 Pfd.) lagert in Remscheid.
|S| 2176. 1 Kiste Seife lagert in Soest seit 24. December 1870.
H S 16. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Neuss.
H S 135. ¼ Ohm Wein lagert in Neuss.
HT 43. 1 Ballot Reis lagert in Soest seit 13. December 1870.
H U 124. ¼ Ohm Wein lagert in Neuss.
H W 444. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 105 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
H W 240. 1 Korb Candis (26 Pfd.) lagert in Bochum.
H W 14/6, 35, 37/9, 41/3, 45/6. 12 Ballot Wolle lagern in Aachen M.
H A G 1484, 1486, 1488, 1489, 1490, 1491, 1554, 1653, 1556, 1558, 1561, 1563, 1625, 1651, 1560, 1656, 9080, 5533, 9013. 19 Ballot (Inhalt unbekannt) lagern in Homberg seit 12. Februar 1871.
HD&C 576. 1 Korb (Inhalt unbekannt) lagert in Neuss.
H H C 4399. 4000. 2 Kisten (Inhalt unbekannt, 245 Pfd.) lagern in Barmen seit 13. Februar 1871.
H P M. 1 Sack Roggenschrot (200 Pfd.) lagert in Barmen seit 27. December 1870.
H St. 12 Säcke Waizen (1616 Pfd.) lagern in Witten seit 14. Januar 1871.
J 331. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in M. Gladbach.
J 863. 1 Kiste Zinnwaaren lagert in Soest seit 12. December 1870.
J B 263. 1 Rolle Leder (132 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
J B 3. 1 Koffer Kleider (30 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
I B 4. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 50 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
J B 382. 1 Korb Eisend.-Ventile (198 Pfd.) lagert in Dortmund.
J B 1476/7. 2 Ballot Kaffee (248 Pfd.) lagern in Ueberruhr seit 15. März 1870.
J D 583. 1 Korb Nägel lagert in Arnsberg.
J F 353. 1 Fass Mennig lagert in M. Gladbach.
J F 317. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 25 Pfd.) lagert in Aachen M.
J G 504. 8 Stück Pflugschaaren (48 Pfd.) lagern in Mülheim a. Rhein.
I K 309. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 66 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
J L. 1 eiserner Topf (83 Pfd.) lagert in Breyell seit 11. Januar 1871.
J L 1097/9. 3 Fässer Sauerkraut (210 Pfd.) lagern in Düsseldorf.
J M 50. 1 Korb (Inhalt unbekannt) lagert in M. Gladbach.
J M 145. 1 leere ¼ Ohm lagert in Neuss.
J R 562. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 31 Pfd.) lagert in B. Rittershausen seit 18. Januar 1871.
J R 215. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 41 Pfd.) lagert in Elberfeld.
J R 4997. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 132 Pfd.) lagert in Mülh. a. d. Ruhr
J R. 2 Achsen (248 Pfd.) lagern in Aachen M.
J S 6253. 1 leere Kiste (135 Pfd.) lagert in Aachen M.
J W 2896. 1 leere Kiste lagert in Neuss.
J A R 10. 1 leinene Decke lagert in Arnsberg.
J C L 2474. 1 Pack Schaufeln lagert in Soest seit 25. November 1870.
J C L 1180, 2464. 2 Körbe Eisenwaaren lagern in Soest seit 25. November 1870.
J C L 1174/5. 2 Fässer Eisenwaaren lagern in Soest seit 25. Novbr. 1870.
J H L 6471. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 373 Pfd.) lagert in Aachen M.
J W B 1125. 1 Kiste Seife (30 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
J W B 5492. 1 Kiste Seife (29 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
J W H 3031. 1 Korb mit 1 leerem Topf (20 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
J C S. 2 Pack leere Säcke (143 Pfd.) ab M. Gladbach lagern in Crefeld seit 22. Januar 1871.
J H W 1038. 1 Kiste (38 Pfd.) lagert in Hamm seit 22. December 1870.
JH W 110. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 54 Pfd.) lagert in Elberfeld.
J R L 112. ¼ Ohm (Inhalt unbekannt, 82 Pfd.) lagert in Iserlohn seit 4. December 1870.
K 5. 5 Pack Holzschuhe lagern in M. Gladbach.
K 51. 1 Ballot Reis (202 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
K 5. 1 Kiste Krüge (42 Pfd.) lagert in Lennep.
K +. 1 Rost lagert in Remscheid.
K 11. 3 Colli Ofentheile (60 Pfd.) lagern in Aachen T. s. 28. Januar 1871.
K 153. 1 Korb Hohlglas (323 Pfd.) ab Hamm lagert in Hörde seit 16. September 1870.
K 1435. 1 Pack Papier (18 Pfd.) ab Hamm lagert in Aachen M.
K C 854. 1 Korb Eisenwaaren (90 Pfd.) ab Hamm, lagert in Düsseldorf.
K C 1803. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) [Eilgut] ab Siegen lagert in Mülheim.
K & D 6. 1 Pack Tafeln ab Siegen lagert in Werdohl seit 5. Dec. 1870.
K M 15. 1 leere Ohm lagert in Neuss.
K S 1. 1 Ballot Reis (20 Pfd.) lagert in Altenhundem seit 30. Novbr. 1870.
K T D 237, 259, 1959. 3 Kisten (Inhalt unbekannt 495, 570, 500) lagern in Mülheim a. Rhein.
K S St E 2456. 1 Wagen Malz ab Leipzig lagert in Aachen M.
L 900. 1 leerer Korb ab Leipzig lagert in M. Gladbach.
L 899. 1 leeres Fass ab Leipzig lagert in M. Gladbach.
L 5483/4. 2 Ballot Wolle ab Leipzig lagern in Obercassel s. 19. Jan. 1871.
L 92. 1 Sack Mehl ab Leipzig lagert in Soest seit 13. December 1871.
L 536. 1 Korb (Inhalt unbekannt) ab Leipzig lagert in Soest seit 17. Februar 1871.
L 5968. 1 Fass Tabak (88 Pfd.) ab Leipzig lagert in Hörde.
L 5. 1 Kübel Butter (22. Pfd.) ab Leipzig lagert in Holzwickede.
L 2350. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 72 Pfd.) ab Leipzig lagert in Altenhundem seit 30. November 1870.
L B 464. 1 Korb (Inhalt unbekannt) ab Leipzig lagert in Neuss.
L C 1177. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 45 Pfd.) ab M. Gladbach lagert in Viersen seit 20. Januar 1871.
L C 1712. 1 Korb Eisenwaaren (35 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
L D 1991. 1 Korb Brstwaaren (31 Pfd.) lagert in Vohwinkel seit 24. December 1870.
L G 2078. 1 Ballot (Inhalt unbekannt) [Eilgut] lagert in Neuss.
L G 2732, 2733. 2 Ballot Leinen (230 Pfd.) lagern in Geilenkirchen.
L H. 1 gusseiserner Schieber lagert in M. Gladbach.
L H 5. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 44 Pfd.) lagert in Geilenkirchen.
L M 4. 1 Koffer (Inhalt unbekannt) lagert in Neuss.
L M 3 1 Fass Wein lagert in Neuss.
L N 2825. 1 Korb leere Flaschen lagert in M. Gladbach.
L T 807. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Soest seit 28. Decbr. 1871.
L W 5608. 1 leere Kiste (17 Pfd.) lagert in Lennep.
L W 1088. 1 Pack Papier (20 Pfd.) lagert in Haspe.
L W 259. 1 Pack Papier lagert in Ruhrort.
L W 1875. 1 Kiste lagert in Neuss.
LHT 733. 1 Fass Oel (359 Pfd.) lagert in Langenberg.
M 1/2. 2 Pack Binsen lagern in M. Gladbach.
M 3. 1 Ballot (Inhalt unbekannt) lagert in M Gladbach.
M 2. 1 Bürde Stahl (34 Pfd.) lagert in Ohligswald.
M 688. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 90 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
M 5151. 1 Bürde Stahl (105 Pfd.) ab Letmathe lagert in Gevelsberg seit 19 Februar 1871.
M 333/5. 2 Kübel (Inhalt unbekannt, 30 Pfd.) lagert in Hamm seit 11. Januar 1871.
M 954. 1 Fässchen Oel (84 Pfd.) lagert in Mülheim a. d. Ruhr seit 7. November 1870.
M 1/3. 3 Sack Saamen (456 Pfd.) lagern in Ruhrort seit 11. Januar 1870.
M 60. 1 Fass Branntwein (218 Pfd.) lagert in Aachen M.
ME 11239. 1 Pack leere Säcke (10 Pfd.) lagert in Altenhundem s. 1. Januar 1871.

ME 20. 1 leeres Fass (56 Pfd.) lagert in Bochum.
ME 627. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 41 Pfd.) lag. in Mülheim a. d. Ruhr.
M H 120. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 23 Pfd.) lagert in Haspe.
M K 13. 1 leere Kiste lagert in Neuss.
M L 15. 1 leinene Decke lagert in Haan seit 4. November 1870.
Cöthen M L. 45, 24, 65, 199, 5, 66, 504. 7 Säcke Wolle lagern in Mülheim a. Rhein.
M L 20. 1 Fass Petroleum (325 Pfd.) lagert in Barop.
ML. 1 Korb Gemüse (100 Pfd.) lagert in Steele.
ML. 1 Pack Gemüse (122 Pfd.) lagert in Steele.
M M 423. 1 Ballot Leder (180 Pfd.) lagert in Barmen s. 22. Januar 1871.
M 3591. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 263 Pfd.) lagert in Elberfeld.
M 6592. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 86 Pfd.) lagert in Elberfeld.
M R 1590. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) [Eilgut] lagert in Neuss.
M S 29. 1 Sack Bettzeug (35 Pfd.) lagert in Aachen M.
M & W 6521. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 105 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
N 569. 1 Kasten (Inhalt unbekannt) lagert in Mülheim a. Rhein.
N. 1 Gewichtstein (10 Pfd.) lagert in Solingen.
N C 58. 1 Sack Fäden (44 Pfd.) lagert in Mühlheim a. Rhein.
N T 54, 118. 1 Fass Oel (1142 Pfd.) lagert in Mühlheim a. d. Ruhr.
O O. 1 Kuierohr (7 Pfd.) lagert in Siegen seit 17. December 1870.
O S 729. 1 leere Kiste lagert in Iserlohn seit 22. December 1870.
P C 650. 1 Sack Korken (26 Pfd.) lagert in Haspe.
P F 4777. 1 Fass Schmirgel (850 Pfd.) lagert in Solingen.
P H 2. 1 Pack Emballage lagert in Neuss.
P K 8295. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 78 Pfd.) lagert in Solingen.
P L 505. $^1/_8$ Fässchen Bier (52 Pfd.) lagert in Lennep.
P L 6133. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 90 Pfd.) lagert in Altenhundem seit 21. November 1870.
P O 6815. 1 leeres $^1/_2$ Ohmfass lagert in Barmen seit 29. Januar 1871.
P R 5, 7. 2 Pack Körbe lagern in Neuss.
P S 102/3. 2 Pack Kohllöffel [Eilgut] lagern in Mülheim a. Rhein.
P T 879. 1 Korb Eisenwaaren (92 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
P W. 1 Korb Effecten [Eilgut] lagert in Neuss.
P X 81. 1 alte leere Kiste lagert in Creuzthal seit 9. November 1870.
P A G 1141. 1 Kiste Seife (31 Pfd.) lagert in Altena.
P C W 710. 1 Kiste Eisenwaaren (187 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
P F K 277. $^1/_2$ Ohm Branntwein (158 Pfd.) lagert in Dortmund.
P G P 1511. 1 Korb Eisenwaaren (67 Pfd.) lag. in Mülheim a. Rhein.
P S S 7628. 1 Fass Wein (172 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
PW 1511. 1 leere Seifentonne (24 Pfd.) lagert in Duisburg.
P W R 329, 44. 2 leere $^1/_2$ Ohm (79 Pfd.) lagern in Lennep.
R 884. 1 Fass Oel lagert in M. Gladbach.
R 886/8. 3 Fass Oel lagern in M. Gladbach.
R 5. 1 leeres Fass lagert in Obercassel.
R 6. 8 Pack Strohdeckel (400 Pfd.) lagern in Düsseldorf.
R. 2 Pack leere Säcke [Eilgut] lagern in Neuss.
R 42. 1 Kiste Möbeln lagert in Soest seit 24. December 1870.
R. 1 Pack Körbe (27 Pfd.) lagert in Haspe.
R 4. 1 Bund Gasrohre lagert in Arnsberg.
R B 115. 1 Ballot (Inhalt unbekannt) lagert in M. Gladbach.
R B 3. 1 Bürde Stahl (100 Pfd.) lagert in Solingen.
R B 157/9. 3 Fässer (207 Pfd.) lagern in Aachen T. seit 2. Februar 1871.
R 156. 1 Korb (51 Pfd.) lagert in Aachen T. seit 2. Februar 1871.
R & C 4. 2 Colli Ofentheile (14 Pfd.) lagern in Düsseldorf seit 2. Februar 1871.
R & C 2907. 1 Korb (Inhalt unbekannt) [Eilgut] lagert in Mülheim a. Rh.
R & C 1229. 1 Pack Papier (23 Pfd.) lagert in Elberfeld.
R H 1704. 1 Fass (Inhalt unbekannt) ab Aachen T. lagert in Aachen M. seit 20. Februar 1871.
R H 1410. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 500 Pfd.) lagert in Mühlheim a. Rh.
R H 1404. 1 Ballot Manufacturwaaren (65 Pfd.) lagert in Hamm seit 21. Januar 1871.
R H 8699. 1 Korb (Inhalt unbekannt) lagert in Neuss.
R L 1. 1 Pack Papier lagert in M. Gladbach.
R L 954. 1 Pack Pappdeckel [Eilgut] lagert in Neuss.
JR 2075. 1 Kiste Seife (40 Pfd.) lagert in Aachen M.
R S 22. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 82 Pfd.) lagert in Rheydt.
R S 54. 1 Ballot (Inhalt unbekannt) lagert in M. Gladbach.
R S / F R } 516. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 80 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
R T 5. 1 Korb Eisenwaaren lagert in M. Gladbach.
R H K XXVII. 1 Kiste Werkzeug (12 Pfd.) ab Hamm lagert in Aachen M seit 20. Februar 1871.
R K S 601. 1 Pack Papier (107 Pfd.) lagert in Remscheid.
R M E 24. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) [Eilgut] lagert in Neuss.
S 323. 1 Korb Glasscherben (16 Pfd.) lagert in Ohligswald s. 15. März 1870.
S. 25 Tafeln Bleche (131 Pfd.) lagern in Ohligswald s. 15. November 1870.
S 54. 1 Ballot Kaffee (152 Pfd.) lagert in Lennep.
S 7066. 1 Sack Pfeffer (110 Pfd.) lagert in Schwelm seit 2. Februar 1871.
S 1333/6, 1338. 5 Sack (Inhalt unbekannt) lagern in Aachen T. s. 28. Februar 1871.
S 269. 1 Ballot Wolle lagert in Aachen T. seit 8. Februar 1871.

S 263, 266/8. 4 Pack neue Säcke (395 Pfd.) lagern in Witten seit 28. Januar 1871.
S 40. $^1/_1$ Ohm Branntwein (329 Pfd.) lagert in Dortmund.
S 10/14. 5 Pack Säcke (Inhalt unbekannt) lagern in Soest.
S 646/8. 3 Kisten Käse lagern in Soest.
S 130. 1 leerer Butterkübel (8 Pfd.) lagert in Hörde.
S 1422. 1 Ballot Cocosmatten (107 Pfd.) lagert in Elberfeld.
S 2564 V. 1 Fass Branntwein (79 Pfd.) lagert in Aachen M.
S 1610. 1 Ballot (Inhalt unbekannt (40 Pfd.) lagert in Aachen M.
S B 160a. 1 Manometer lagert in Barmen seit 23. Februar 1871.
S B 6047. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 45 Pfd.) lagert in Altenhundem seit 29. December 1870.
S C 1183. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in M. Gladbach.
S C 3977. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Hamm s. 11. Febr. 1871.
S C 3976. 1 Fass Rothwein (80 Pfd.) lagert in Neviges.
S G 1637. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in M. Gladbach.
S H. 1 Collo Maschinentheile (130 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
S H. 1 Kiste (Inhalt unbekannt).
S H. 25 Stück gusseiserne Röhren lagern in Iserlohn s. 22. Decbr. 1871.
S R 5793. 1 Kiste (Inhalt unbekannt (250 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
S & S 198. 1 Ballen (Inhalt unbekannt (51 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
S & S, S 94. 1 Fass Branntwein (238 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
S S 2410. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) [Eilgut] lagert in Neuss.
S L B 8001. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 282 Pfd.) lagert in Aachen M.
S T A 12771. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 62 Pfd.) lagert in Siegen seit 29. December 1870.
S T A 7215. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 42 Pfd.) lagert in Siegen seit 29. December 1870.
St R 3086. 1 Bürde Stahl (128 Pfd.) lagert in Unna.
S W A 64. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 110 Pfd.) lagert in Holzwickede.
T 539. 1 Korb (Inhalt unbekannt) lagert in M.-Gladbach.
T 5155. 1 Sack Mandeln (50 Pfd.) lagert in Mülheim a. d. Ruhr seit 8. November 1870.
T 658. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 200 Pfd.) lagert in Elberfeld.
T 1. leere $^1/_4$ Ohm lagert in Neuss.
T H 826. 1 Kiste Cervelatwurst (81 Pfd.) [Eilgut] lagert in Düsseldorf seit 18. Februar 1871.
T/R 348. 1 Fass Pflaumen (235 Pfd.) lagert in Werdohl seit 13. December 1870.
T S 4. 1 Korb leere Krüge (106 Pfd.) lagert in Iserlohn.
T S 1509. 1 leeres Fass (57 Pfd.) lagert in Bochum.
T Z 2105. $^1/_2$ Ohm Branntwein (153 Pfd.) lagert in Dortmund.
U 2584. 1 Fass Branntwein (79 Pfd.) ab Emsdetten lagert in Aachen M. seit 26. October 1870.
U C 1970. 1 leere Kiste (65 Pfd.) lagert in Neheim-Hüsten.
U V. 1 Tonne Heringe (310 Pfd.) lagert in Dortmund.
V 228. 1 Korb (Inhalt unbekannt) lagert in M. Gladbach.
V 23 916. 1 embll. Fass (100 Pfd.) lagert in Mülheim am Rhein.
V 14. 1 Fass Corinthen (265 Pfd.) lagert in B. Rittershausen seit 28. December 1870.
V 663. 1 Korb Zucker (128 Pfd) lagert in Mülheim am Rhein seit 24. December 1870.
v. D 4. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 80 Pfd.) lagert in Arnsberg.
V L 892. 1 Koffer (Inhalt unbekannt) lagert in M. Gladbach.
V L 1/2. 2 Fass Wein (688 Pfd.) lagern in Dülken seit 24. November 1870.
V R 100. 1 Kiste Kraut lagert in Soest.
V R 101. 1 Fass Kraut lagert in Soest.
V R 3. $^1/_8$ leere Ohm lagert in Neuss.
V B E 4211/2. 2 Kisten (Inhalt unbekannt) lagern in M. Gladbach.
V B E 29. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 222 Pfd.) ab M. Gladbach lagert in Viersen seit 4. Februar 1871.
V B E 30. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 130 Pfd.) ab M. Gladbach lagert in Viersen seit 4. Februar 1871.
V D N 80. 1 Ballot Nessel (475 Pfd.) lagert in Aachen M.
V R & C 1628. 1 leere Kiste (10 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
W 1034. 1 Ballot (Inhalt unbekannt) lagert in M. Gladbach.
W 2. 1 Sack Nüsse (98 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
W 67. 1 Ballot Blätter (54 Pfd.) lagert in Mülheim am Rhein.
W 2655. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) ab Barmen lagert in Schwelm.
W 2. 1 eiserne Schraube (Eilgut) lagert in Neuss.
W 1. 1 Ballot Watte (45 Pfd.) lagert in Witten seit 14. Januar 1871.
W. 1 Rossbalken lagert in Arnsberg.
W 3882. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 51 Pfd.) lagert in Altenhundem seit 30. November 1870.
W A 485. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 309 Pfd.) lagert in Mülheim a. d. Ruhr.
W B 17. 1 Sack Kleidungsstücke (60 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
W B 39. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 129 Pfd.) lagert in Elberfeld.
W C 1786. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 152 Pfd.) lagert in Hamm.
W C 7800. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 237 Pfd.) lagert in Arnsberg.
W C 4034. 1 leere Kiste (19 Pfd.) lagert in Mülheim a. d. Ruhr.
W C 13 540. 1 Fass Zucker (348 Pfd.) lagert in Aachen M.
W C 1786$^1/_2$. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 94 Pfd.) lagert in Hamm.
W E 5673. 1 Kiste Cigarren lagert in Soest.
W E 5674. 1 Kiste Cigarren lagert in Soest.
W J 2570/1. 2 Kisten Glaswaaren lagern in Obercassel.
W K 48. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 40 Pfd.) lagert in Hamm seit 10. November 1870.

W K 1905. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Neuss.
W O. 1 Bund 10 Paar Holzschuhe lagert in Barmen seit 14. Januar 1871.
W P 2467. 1 Fass Kraut lagert in Soest.
W R 5525. 1 Kiste Porzellan (26 Pfd.) lagert in Aachen M.
W S 823. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 55 Pfd.) ab Baal lagert in Viersen seit 14. Februar 1871.
W S 4. 1 leinene Privatdecke ab Baal lagert in Ruhrort seit 11. November 1870.
W T 33. 1 Bund Eisen (15 Pfd.) ab Baal lagert in Witten s. 14. Januar 1871.
W Z. 1 Ballot Wolle (368 Pfd.) ab Baal lagert in Hochdahl seit 10. Jan. 1871.
W Z 660. 1 Fass Kraut (245 Pfd.) ab Baal lagert in Mülheim am Rhein.
W A G 950. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 440 Pfd.) ab Baal lagert in Mülheim am Rhein.
W E C 24. 1 Ballot (Inhalt unbekannt) ab Baal lagert in M. Gladbach.
W°P 5528. 1 Kiste Branntwein (26 Pfd.) ab Höxter lagert in Aachen M. seit 29. October 1870.
W P C 5369. 1 Pack Bücher (61 Pfd.) lagert in Aachen M.
W K C 807. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 42 Pfd.) lagert in Aachen M.
W Sk 14 919. 1 Ballot Federn (60 Pfd.) lagert in Mülheim am Rhein.
Z M 9298. 1 Korb Tabak (132 Pfd.) lagert in Elberfeld.
Z V M 4/5. 2 Kopfaufsatzbracken lagern in Witten.
B 4572. 1 Ballot Tuch (62 Pfd.) lagert in Aachen M.
222. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 155 Pfd.) lagert in Aachen M.
110. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 110 Pfd.) lagert in Aachen M.
B 11 706. 1 Kiste Cigarren (209 Pfd.) lagert in Aachen M.
1669. 1 Ballot Tabak (113 Pfd.) lagert in Geilenkirchen.
GL W 7463. ¼ Ohm (Inhalt unbekannt) lagert in M. Gladbach.
95. 1 Fass Corinthen (294 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
11 938. 1 Sack Anis (104 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
50. 1 Pack Leinen (50 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
G 4221. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 51 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
1438. 1 Kübel Pech (577 Pfd.) lagert in Mülheim am Rhein.
DAG 2. 1 Ballot Tabak (190 Pfd.) [Eilgut] lagert in Elberfeld.
00. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) lagert in Barmen seit 22. Jan. 1871.
2. 1 Fass Corinthen (232 Pfd.) lagert in Barmen seit 22. Jan. 1871.
3417. 1 Korb leere Flaschen (36 Pfd.) lagert in Lennep.
1383. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 64 Pfd.) lagert in Witten.
1201. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 203 Pfd.) [Eilgut] lagert in Hagen.
FWR 1 Fass Wurst (138 Pfd.) lagert in Dortmund.
1253. 1 Ballot Kaffee (152 Pfd.) lagert in Arnsberg.
Z 3227. 1 Kübel (Inhalt unbekannt, 20 Pfd.) lagert in Hamm.
S 5670. 1 Kiste Cigarren lagert in Soest.
11 557. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Soest seit 6. Jan. 1871.
3538. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 490 Pfd.) lagert in Oberhausen.
4862. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 182 Pfd.) lagert in Duisburg.
458, 484, 486. 3 Fässer Zucker ab Magdeburg lagern in Aachen M. seit 18. Februar 1871.
131. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 465 Pfd.) lagert in Aachen T. seit 15. Februar 1871.
△ 688. 1 Ballot (Inhalt unbekannt) lagert in M. Gladbach.
△ 171/2. 2 Fässer (Inhalt unbekannt) lagern in M. Gladbach.
27. 1 Ballot halbwollene Waaren lagert in M. Gladbach.
△ 2198. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in M. Gladbach.
1196. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 151 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
5893. 1 Korb Manufacturwaaren (146 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
58. 1 Sack Fäden (44 Pfd.) lagert in Mülheim am Rhein.
1. 1 Sack Säcke (52 Pfd.) lagert in Mülheim am Rhein.
615. 1 Kiste (Inh. unbek.) [Eilgut] lagert in Mülheim am Rhein.

XII. 20 Bund Tonnenreifen ab Oberhausen lagern in Gevelsberg seit 2. Januar 1871.
7248. ½ Fass lagert in Soest seit 1. December 1870.
1 Korb Bindfaden (94 Pfd.) lagert in Iserlohn.
164. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 214 Pfd.) lagert in Iserlohn.
3588. 1 leere Tonne (28 Pfd.) lagert in Altenhundem seit 14. Jan. 1871.
129. 1 Fass Kraut (60 Pfd.) ab Deutz lagert in Creuzthal seit 13. Februar 1871.
/. 4 eiserne Platten (190 Pfd.) lagern in Langendreer.
X 658. 1 leere Kiste lagert in Ruhrort.
△ 21 203. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 173 Pfd.) ab Düsseldorf lagert in Aachen M. seit 21. Februar 1871.
Patzenhofer 3478. 1 leeres Fass (12 Pfd.) lagert in Aachen M.
Gbr. Mghs 5406 1 leeres Fass (47 Pfd.) lagert in Aachen M.
Ferd. Leimberg I Ehrenmuhee. 1 Pack Säcke (137 Pfd.) lagert in Breyell seit 30. Januar 1871.
Bömbke 3562. ¼ leere Ohm (33 Pfd.) lagert in Ohligswald seit 18 Februar 1871.
W. Bothschult. 1 Sack Säcke (62 Pfd.) lagert in Mülheim am Rhein.
G. L. Ewert, Magdeburg 2. 1 Pack Säcke (60 Pfd.) lagert in Elberfeld.
Ivan Tintow, Hôtel de Russie à Heidelberg. 1 Kistchen (Inhalt unbekannt, 47 Pfd.) [Eilgut] lagert in Elberfeld.
Wülfing. 1 Sack Säcke (75 Pfd.) lagert in Barmen seit 14. Januar 1871.
Pest, Dampfmühle. 1 Sack Mehl (180 Pfd.) lagert in Annen.
Gebr. Hain. 1 Sack leere Säcke (50 Pfd.) lagert in Holzwickede.
Bielefeld. 1 Platte Blech lagert in Hamm seit 31. Januar 1870.
Lübeck. 8 Pack Säcke lagern in Soest.
Magdeburg 17, 18, 20. 3 Pack Säcke lagern in Soest.
Bülow. 2 Pack Säcke lagern in Soest.
Magdeburg. 1 Pack Säcke lagert in Soest.
Herbst & Cie., Call-Eifel. 1 Block Blei (132 Pfd.) lagert in Limburg.
Redecker in Hamm. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) lagert in Altenhundem seit 30. November 1870.
Halle-Cassel 76. 1 Decke lagert in Langendreer seit 28. Januar 1871.
West 4251. 1 Wagen Frucht ab Breslau lagert in Aachen s. 22. Febr. 1871.
S. Winter. 1 Pack leere Säcke lagert in Neuss.
1321. 1 Ballot (Inhalt unbekannt) lagert in M. Gladbach.
203. 1 Fass Kreide lagert in Neuss.
350. 1 Sack Filz (25 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
5. 1 Sack Graupen (193 Pfd.) lagert in Mülheim am Rhein seit 16. December 1871.
61. 1 Fass Blechwaaren (155 Pfd.) lagert in Mülheim am Rhein.
1920. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 280 Pfd.) lagert in Mülheim am Rhein.
8. 1 Pack Papier (91 Pfd.) lagert in B. Rittershausen.
2651. 1 Pack Kuchenpfannen (40 Pfd.) lagert in Lennep.
$^{5}_{5}$. 1 Sack Bohnen (204 Pfd.) lagert in Lennep.
591. 1 Fass Kraut (235 Pfd.) lagert in Haspe.
$\frac{124}{3}$3. 1 Fass Terpentinöl lagert in Hagen.
30/2. 3 Pack Säcke lagern in Soest.
201. 1 Korb Wein (43 Pfd.) lagert in Letmathe seit 14. Januar 1871.
$^{2}_{1\ 3}$. 2 Bund Eisen (128 Pfd.) lagern in Altenhundem seit 30. Nov. 1870.
7683. 1 Pack leere Säcke (60. Pfd.) lagert in Altenhundem.
7419. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Neuss.
2777. ⅛ leere Ohm lagert in Neuss.
5000. 1 Fässchen (Inhalt unbekannt) lagert in Neuss.
1 Privatdecke lagert in Aachen M.
1 Stab Eisen (10 Pfd.) ab Ruhrort lagert in Aachen M.
1 Wagenschloss nebst 4 Riemen, 1 Blechkästchen, 3 Holzringe } neue Wagentheile lagern in Aachen M.
1 Pack Eisendraht (100 Pfd.) lagert in Aachen M.
1 leeres Oelfass (210 Pfd.) lagert in Aachen M.
1 Partie Wagenfedern ab Ruhrort lagert in Aachen T. seit 7. Febr. 1871.
1 leeres Fass ab M. Gladbach lagert in Viersen seit 20. Januar 1871.
1 Ballot Putzwolle lagert in M. Gladbach.
1 Hutschachtel lagert in Crefeld seit 14. Januar 1871.
1 Pack Leinen lagert in Neuss.
1 Pack Kartoffelmehl lagert in Neuss.
1 Ring Draht lagert in Neuss.
1 leeres Fass lagert in Neuss.
1 Pack Sträucher lagert in Neuss.
3 Stangen □ Gussstahl, 1 Stange ○ Gussstahl (89 Pfd.) lagern in Düsseldorf.
1 Korb leere Flaschen (30 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
2 Säcke Papierabfall (120 Pfd.) lagern in Düsseldorf.
1 leeres Tonnchen (5 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
1 Sack Saamen (195 Pfd.) lagert in Ohligswald seit 3. November 1870.
2 Stück Eisen (13 Pfd.) lagern in Mülheim am Rhein.
29 Stück Roststäbe lagern in Mülheim am Rhein.
1 Fass Wein (95 Pfd.) lagert in Mülheim am Rhein.
1 Korb leere Flaschen (77 Pfd.) lagert in Mülheim am Rhein.
1 Korb leere Flaschen (77 Pfd.) lagert in Mülheim am Rhein.

1 Korb leere Flaschen (90 Pfd.) lagert in Mülheim am Rhein.
1 Fass Blechwaaren (101 Pfd.) lagert in Mülheim am Rhein.
1 Stück Eisen lagert in Vohwinkel.
1 Schaukelpferd (12 Pfd.) [Eilgut] lagert in Elberfeld.
1 Pack Säcke (14 Pfd.) lagert in Lennep.
1 Bürde Bandeisen (61 Pfd.) lagert in Witten seit 14. Januar 1871.
1 Partie Bandeisen lagert in Witten seit 14. Januar 1871.
10 Ballen Heede (1160 Pfd.) lagern in Witten seit 28. Januar 1871.
1 Korb Eisenwaaren (63 Pfd.) lagert in Haspe.
1 Stück Winde (57 Pfd.) lagert in Haspe.
1 Maschinenscheibe lagert in Hagen.
1 Partie weisse Weiden (17 Pfd.) lagert in Arnsberg.
1 Henkelkorb lagert in Hamm seit 28. Januar 1871.
2 eiserne Griffe (7 Pfd.) lagern in Hamm seit 31. Januar 1871.
1 Fass Thran (240 Pfd.) lagert in Iserlohn.
14 Radreifen ab Magdeburg lagern in Altena.
1 Glühtopf (310 Pfd.) lagert in Altena.
5 Bürden Nageleisen (255 Pfd.) lagern in Langendreer seit 4. Febr. 1871.
1 Beutel fr. Obst (40 Pfd.) lagert in Steele.
2 leere Körbe (26 Pfd.) lagern in Steele.
1 Kistchen Mennige lagert in Ruhrort.
1 Ballot Betten (63 Pfd.) lagert in Mülheim a. d. Ruhr.
2 Pack Holzschuhe (40 Pfd.) lagern in Mülheim a. d. Ruhr.
3 hölzerne Sophaverzierungen (5 Pfd.) lagern in Duisburg.
1 Collo Wagenachse ab Gerstungen lagert in Aachen M.
¼ Ohm (Inhalt unbekannt) lagert in Neuss.
½ leere Ohm lagert in Neuss.
1 Pack Strohpapier lagert in Neuss.
1 leerer Oxhoft lagert in Neuss.
1 leeres Petroleumfass lagert in Neuss.
1 leere Kiste lagert in Neuss.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.
Januar 1871.

B L 312. 1 Bürde Stahl (1 Ctr. 16 Pfd.) lagert in Berlin seit 1. Januar.
M Meller Oedenburg M 16/17. 2 Pack Säcke (75 Pfd.) lagern in Berlin seit 3. Januar.
H H 1. 1 leeres Fass (30 Pfd.) lagert in Berlin seit 7. Januar.
V S 535/42. 8 Kisten } (11 Ctr. 85 Pfd.) lagern in Berlin seit 17. Januar.
O S 524/34. 11 Kisten }
H 10. 1 Fass, mehrere Deckel (70 Pfd.) lagert in Berlin, Versandt-Güterboden seit 29. Januar.

Verzeichniss
der im Monate Februar 1871 auf den **Braunschweigischen Eisenbahnstationen** überzählig vorgefundenen Güter.

1 gelblederne Hutschachtel lagert in Braunschweig, Eilgutexpedition.
2 Colli Bettsponden und 1 Pack dazu gehöriger Bretter lagern in Braunschweig, Eilgutexpedition.
△ 408. 1 Kiste Lakritzen (120 Pfd.) lagert in Braunschweig, Güterexpedition.
HH 412. 1 Fass Rohzucker (1218 Pfd.) lagert in Braunschweig, Güterexpedition.
HH 421. 1 Fass Rohzucker (1260 Pfd.) lagert in Braunschweig, Güterexpedition.
HH 415. 1 Fass Rohzucker (1260 Pfd.) lagert in Braunschweig, Güterexpedition.
W 2. 1 Koffer, anscheinend Kleidung (48 Pfd.) lagert in Braunschweig, Güterexpedition. Beklebt Peine-Rendsburg.
S 246. 1 Platte Eisen (45 Pfd.) lagert in Jerxheim.
P S 721. 1 Kistchen Cigarren (23 Pfd.) lagert in Ringelheim.
N M E 294. 1 Wagendecke lagert in Seesen.
D 3. 1 Sack Riemenzeug lagert in Kreiensen.
Erlau 5. 1 Colli Sprügel lagert in Kreiensen.
T S 161. 1 Ballot (20 Pfd.) lagert in Kreiensen.
1 Pack Leder (52 Pfd.) lagert in Holzminden.
H S & Cie 15523. 1 Kiste Honigkuchen (66 Pfd.) lagert in Holzminden.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.
Pro Monat Februar 1871.

A P 2607. 1 Ballen Manufacturwaaren (1 Ctr. 32 Pfd.), ohne Stationsmarke eingegangen, lagert in Reichenbach.

Frankfurt-Hanauer Eisenbahn. 1. März 1871.

1) in Frankfurt:

J H 3. 1 Pack Schiefertafeln (13 Pfd.).
G B 6. 1 leeres Fass (20 Pfd.).
D 10. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 42 Pfd.).
J G C 4173. 1 leeres Fass (10 Pfd.).
1606. 1 Kiste Zimmt (47 Pfd.).
G D. 1 leeres Fass (16 Pfd.).
1 Säckchen Sand (37 Pfd.).
1 Korb, 3 Krüge (61 Pfd.).
V V S 834. 1 leere Kiste (30 Pfd.).

154. 1 Kiste Knöpfe (1 Ctr. 50 Pfd.).
C K 9702. 1 Kiste Lampentheile (52 Pfd.) von Nürnberg.
984. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 15 Pfd.) von Aschaffenburg.
2 Stück Gartenstühle.
5 Stück Bettladtheile.
E K 24. 1 Kiste Cigarren (53 Pfd.) von Seligenstadt.
1 Säckchen (Inhalt unbekannt).
P T 2683. 1 leerer Korb (1 Pfd.).
1 Stück Eisen (5 Pfd.).
3 Stück Gewehrschafte (15 Pfd.).
11184. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 35 Pfd.).
M C 1355. 1 leere Cigarrenkiste (20 Pfd.).
W K 10. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 34 Pfd.).
G H 5643. 1 leere Kiste (17 Pfd.) von Fulda.
E H 21. 1 leere Kiste (7 Pfd.).
D C 1257. 1 leere Kiste (25 Pfd.) von Dresden.
M W E. 5 Stück Holzgatter.
J G 5673. 1 leeres Fass (16 Pfd.).
K 1701. 1 Ballen Kleiderstoff (20 Pfd.) von Leipzig.
C M 70. 1 leere Kiste (19 Pfd.).
M 49. 1 leere Kiste (24 Pfd.).
G Z 1. 1 Stück Kette, 44′.
1 Stück Kette, 7′.
1 Stück Kette, 4½′.
814. 1 Kiste Holz (90 Pfd.).
D 186. 1 Kiste Bettzeug (1 Ctr. 22 Pfd.).
St T A 15192. 1 Kiste Kerzen (42 Pfd.).
C K 923. 1 leere Kiste.
Adresse Heinlius. 1 leeres Fass (19 Pfd.).
G E 818. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 60 Pfd.).
1. 1 Colli eiserne Pflugschaar (6 Pfd.).
P K 7. 1 Kistchen (Inhalt unbekannt, 28 Pfd.).
B S 11 082. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 38 Pfd.).
W 22 221. 1 Kiste Käse (65 Pfd.).
J P div. 16 Pack Tafeln (3 Ctr. 76 Pfd.).
J 2531. 1 leeres Fass (50 Pfd.).
A K 107. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 37 Pfd.) von Chemnitz.
J R 6140. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 1 Ctr. 76 Pfd.).
G T 1311. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 47 Pfd.).
M P 1009. 1 leerer Verschlag (11 Pfd.).
M P 390. 1 leerer Verschlag (39 Pfd.).
F W S 2355. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 1 Ctr. 29 Pfd.).
K P 20. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 2 Ctr. 47 Pfd.) von Rorschach
R 8. 1 leeres Fass (22 Pfd.).
Adresse Stein. 1 leeres Fass (48 Pfd.).
J V H 4986. 1 leeres Fass (55 Pfd.).
Adresse Lösekkom (?) 768. 1 leeres Fass (20 Pfd.).
1 Stück rohe Haut (83 Pfd.).
G E 1366. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 1 Ctr. 8 Pfd.).
G E 1385. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 71 Pfd.).
W 10. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 87 Pfd.).
P K 6. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 1 Ctr. 73 Pfd.).
B S 745. 1 Kiste (Inhalt unbekannt).
J A C 2459. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 65 Pfd.).
R 462. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 77 Pfd.).
K M 4. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 42 Pfd.).
L B C 6339. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 34 Pfd.).
1 Colli, 8 Stück Decken.
Θ. 1 Ballen Haasenfelle (1 Ctr. 74 Pfd.)
1 Ballen Haasenfelle (42 Pfd.).
S 2. 1 Schüsselbank.
1 Pack Teppich und Bettzeug (13 Pfd.).
1 Pack Rohr (72 Pfd.).
A B 4. 1 Pack Sattelzeug (49 Pfd.).
V † V 4/6. 3 Kisten } Lazareth-Bedarf (4 Ctr. 19 Pfd.).
V † V 7. 1 Korb }
H C 670. 1 leeres Fass (56 Pfd.).
F K 4. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 25 Pfd.).
K S 2075. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 73 Pfd.).
2. Garde-Dragoner-Regiment. 7 Sack (Inhalt unbekannt).
1 Lampe.
C R 150/1. 2 Körbe (Inhalt unbekannt, 1 Ctr. 7 Pfd.).
K S 4391. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 61 Pfd.).
HH 1867. 1 Menageriekasten.
1 Sack Weizen (1 Ctr. 75 Pfd.).

L P 3147. 1 Sack Graupen (1 Ctr. 36 Pfd.).
K B B 114. 1 Korb Effecten (1 Ctr. 20 Pfd.).
TK 811. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 88 Pfd.).
C L 249. 1 Sack (Inhalt unbekannt, 33 Pfd.).
Z H 15 T III. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 1 Ctr. 67 Pfd.).
Wood Batt. 12 Pf. 12. 2 Kistchen (Inhalt unbekannt, 2 Ctr. (Zettel und Blei Laboratorium).
Frankfurt. 1 Kiste Lazareth-Gegenstände (86 Pfd.).

2) in Hanau:

T B 12359. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 3 Ctr. 50 Pfd.).
F. 20 Stück trockene Häute.
S H K 3. 3 Colli Ofentheile (45 Pfd.)

Verzeichniss

der in Folge Verfügung des hohen Grossherzoglich Mecklenburgischen Finanz-Ministerii vorgenommenen Extra-Revision der Lagerräume auf den Stationen der **Grossherzoglichen Friedrich-Franz-Eisenbahnen** überzählig vorgefundenen Güter.

F J 4. 1 Sack Holzwaaren (30 Pfd.) lagert in Wismar.
D K 580. 1 Ballen Manufacturwaaren (75 Pfd.) lagert in Wismar.
2 Vorsatzgitter lagern in Wismar.
1 Vorlegebaum lagert in Wismar.
K 9762/4. 3 Sack Papier (1 Ctr. 72 Pfd.) lagern in Schwerin. Bekl. Schwerin.
J 3. 1 Ballen Manufacturwaaren (59 Pfd.) lagert in Schwerin.
H W. 1 Pack Salzsäcke (24 Pfd.) lagert in Schwerin.
W L 3430. 1 Korb Farbewaaren (57 Pfd.) lagert in Schwerin. Beklebt von Magdeburg nach Schwerin.
J C 2. 1 Sack Kreide (1 Ctr.) lagert in Schwerin.
2 Stück schmiedeeiserne Röhren, 19′ lang (79 Pfd.) lagern in Schwerin.
M H. 1 Kiste Kleidung (9½ Pfd.) lagert in Schwerin.
C 1. 1 gusseis. Deckel zu Rauchrohr (1 Pfd.) lagert in Schwerin.
1 gusseis. Roststab (2½ Pfd.) lagert in Rostock.
B. 1 Sack Grütze (53 Pfd.) lagert in Güstrow.
F Kunich. 1 Blechkanne (5 Pfd.) lagert in Güstrow.

Halle-Casseler Eisenbahn. Februar 1871.

„Germania". 1 Kiste Weichblech (137 Pfd.) auf der Strecke gefunden, lagert in Eisleben.
Hering, Krause & Co. 1 Privatdecke ab Soest lagert in Sangerhausen.
O 2249 oder 8115. 1 Pack Papier (158 Pfd.) beklebt Nordhausen-Berlin
1 Kochofen (64 Pfd.)
1 Sack ord. Flachs (82 Pfd.)
1 Ring Draht.
No. 5478. 1 Colli Ofentheil (1 Pfd.)
} lagern in Nordhausen.
No. 212 oder 387. 1 Petr.-Fass, anscheinend Schmieröl (352 Pfd.) lagert in Nordhausen.
No. 3390. 1 Ofentheil [Zugstück] (10 Pfd.) lagert in Nordhausen.
S 734. 1 leeres Fass lagert in Nordhausen.
H G L 1417. 1 leere Kiste lagert in Nordhausen.
S 6319. 1 leeee Kiste lagert in Nordhausen.
F S. 2 Pack Säcke lagern in Nordhausen.
E B H 2601. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 88 Pfd.) bekl. Berlin-Cassel lagert in Nordhausen.
O F B 161. 1 Wagendecke lagert in Nordhausen.
N O R D 3723. 1 Wagendecke lagert in Nordhausen.
4 alte leere Kisten lagern in Nordhausen.

Homburger Eisenbahn.

Verzeichniss der am 28. Februar 1871 überzählig vorgefundenen Güter.

Station Frankfurt:

B 705. 1 Ballen rohes Leinengarn (112 Pfd.).
1 leeres Weinfass (33 Pfd.).
S M 2147. 1 leeres Fass (55 Pfd.).
Hauff. 1 Bündel, 10 leere Säcke (16 Pfd.).
1 Maschinentheil, ähnlich einer Pumpenstange (95 Pfd.).

Leipzig-Dresdner Eisenbahn. Februar 1871.

Ergebniss der Extra-Revision der Güterböden auf Stationen der Leipzig-Dresdner und Cottbus-Grossenhainer Eisenbahnen betreffs überzählig lagernder Güter.

1 Koffer [Gep.-Nr. 117 Dresden-Leipzig] (50 Pfd.)
A Rosenbaum. 3 Packt leere Säcke (113 Pfd.)
1 Packt leere Säcke (68 Pfd.)
C G F 35. 1 Ballot Emballage (36 Pfd.)
A Stauch, Pegau 127. 1 leeres Fass
S 6532. 1 leeres Fass
1 leere Kiste ohne Deckel
G T 37. 1 leere Kiste (10 Pfd.)
H H 196. 1 Kiste Eisenwaaren (50 Pfd.)
L S 4. 1 leeres Fass }
L 13. 1 leere Wanne } (21 Pfd.)
1 Bund Maurerrohr (24 Pfd.)
G 60 und J A 21. 1 Fass Petroleum (302 Pfd.)
} lagern in Leipzig.

1 Waffenrock mit Regim.-No. 107.
1 Kopfkissen
1 Paar Stiefelletten etc.
} lagern in Oschatz.

L G K 1. 1 Packt Schiefertafeln (12 Pfd.)
M S 2243. 1 Kiste (52 Pfd.)
G H B 286. 1 Fass (72 Pfd.)
M K 221. 1 Kiste (17 Pfd.)
T K 295. 1 Kiste (82 Pfd.)
B 7030. 1 Sack (102 Pfd.)
2 Packt Säcke (60 Pfd.)
O G 179. 1 Kiste (158 Pfd.)
1 Colli eiserne Rohre (85 Pfd.)
G K 1077. 1 Packt Draht (25 Pfd.)
S 1. 1 Fischfass (96 Pfd.)
F W A 1. 1 Packt Betten (41 Pfd.)
} lagern in Dresden.

2 Säcke Salz (200 Pfd.) vom Dürrenberg lagern in Grimma.

3 Stäbe □Eisen à 4½° lang (190 Pfd.)
1 Stab Flacheisen, 4½° lang (22 Pfd.)
L M W 5161. 1 Kiste, anscheinend leere Flaschen (86 Pfd.)
1 Päckchen Messingdrahtwaare [Wanduhrketten (2 Pfd.)
J C B 607. 1 Ballen Gurte (89 Pfd.)
B L 1687/88. 2 leere Kisten (107 Pfd.)
E E 140. 1 Ballot (38 Pfd.)
} lagern in Grossenhain.

3 eiserne Rohre à 1½° lang (360 Pfd.)
2 eiserne Rohre à 8° lang (127 Pfd.)
} lagern in Cottbus

Main-Neckar-Bahn.

Verzeichniss der überzählig lagernden Güter am März 1871.

Frankfurt:

J C R 182. 1 leeres Fass (48 Pfd.).
H Z 49. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 60 Pfd.).
A S G 1047. 1 Colli Holzwaaren (21 Pfd.).
G E 3. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 42 Pfd.).
R P 50. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 91 Pfd.).
A W 656. 1 Fass Lederwaaren (32 Pfd.). Bezettelt Berlin-Mainz.
N M 4182. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 2 Ctr. 90 Pfd.).
B II. 1 Bündel Kleider (75 Pfd.).
No. 1234. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 84 Pfd.).
R S 417. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 26 Pfd.).
J S M 1308. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 34 Pfd.).
W H 8205. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 1 Ctr. 69 Pfd.).
Rosenfelder. 1 Ballot Säcke (64 Pfd.).
J W 5. 1 leeres Fass }
2 leere Körbe } (38 Pfd.).
S 2694. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 1 Ctr. 22 Pfd.).
T K 1129. 1 leeres Fass (20 Pfd.).
J G 215. 1 leeres Fass (18 Pfd.).
H H 557. 1 leere Kiste (86 Pfd.).
S J M H B 1316. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 91 Pfd.).
A B 1572. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 75 Pfd.).
G S 7486. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 4 Ctr. 33 Pfd.).
E B G 3. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 1 Ctr. 39 Pfd.).
C A E 5914. 1 Kiste Liebesgaben (1 Ctr. 50 Pfd.). Bez. Victoria Bazar Berlin.
E M S W 476. 1 Rolle Maschinenriemen (60 Pfd.).
1 Bällchen (Inhalt unbekannt, 18 Pfd.). Gepäckzettel No. 622 Berlin-Frankfurt, Westbahnhof via Bebra-Hanau.
1 Kiste (Inhalt unbekannt, 50 Pfd.). Bezettelt Bedarf für den Fuhrpark des Garde-Corps.

—0—

F K 2504. 1 Kistchen Chokolade (34 Pfd.). Bezettelt Wasserleben-Frankfurt.
G L 8480. 1 Ballen Leinen (2 Ctr. 35 Pfd.). Bezettelt Frankfurt-Mannheim.
H R 5877. 1 Korb Eisenwaaren (1 Ctr. 5 Pfd.).
H R 5897. 1 Kiste Eisenwaaren (1 Ctr. 30 Pfd.).
A H 1619. 1 Kiste Kurzwaaren (27 Pfd.). Bezettelt Ulm-Bruchsal.
E E 1682. 1 Kiste Branntwein (50 Pfd.). Bez. Frankfurt-Nauheim.
H K. 9 Pack eiserne Schippen (2 Ctr.).
C G 794. 1 Kiste Glaswaaren (2 Ctr. 6 Pfd.).
C N 8434. 1 leere Kiste (10 Pfd.). Bez. Marburg-Offenbach.
H C 19. 1 Ballen Tabak (1 Ctr. 95 Pfd.).
R. 42 Stück Ofentheile (3 Ctr. 45 Pfd.).
R 5. 1 Kiste Eisenwaaren (47 Pfd.)

Kgl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.
12. März 1871.

2 Stück neusilberne Leuchter (1 Pfd. 24 Loth) im Wagen No. 1767 von Berlin eingegangen, lagern in Fürstenwalde.
1 gusseisernes Riemscheibenrad (155 Pfd.) lagert in Fürstenwalde.
1 Stange □Eisen $^{6}/_{8}$" stark, $22^{1}/_{2}$' lang (57 Pfd.) } lagern in Guben.
1 zerbrochene Abweichungs-Trenirungs-Röhre } lagern in Guben.
2 Kupferröhren $14^{1}/_{2}$' lang, $1^{1}/_{2}$" stark (37 Pfd.) und 4' lang, $^{1}/_{3}$" stark (2 Pfd.) lagern in Sorau.
1 gusseiserner Träger 6' lang (82 Pfd.), Fabrikzeichen „Burbach", lagert in Siegersdorf.
G & H 20. 1 Kiste Schuhmacherleisten (68 Pfd.) } lagern in Breslau.
FW 2619. 1 Kiste Messingblech und Draht (140 Pfd.) } lagern in Breslau.
3 Stück Gasrohre, 16' lang (71 Pfd.) } lagern in Breslau.
EM oder FM 1 Fass Syrup (653 Pfd.) } lagern in Breslau.

Niederschlesische Zweigbahn. Ende Februar 1871.

1 schwarzer mit Messing beschlagener Handkoffer Gepäck (17 Pfd.) lagert in Hansdorf.
1 grauer Leinwandballen mit Papierschnitzel und Lumpen (60 Pfd.) lagert in Hansdorf.

Nordhausen-Erfurter Eisenbahn. 27. Februar 1871.

2 Colli Ofentheile zu einem viereckigen Ofen (22 Pfd.) von Nordhausen lagern in Straussfurt.

Oberschlesische Eisenbahn. Februar 1871.

E G W 2484. 1 Pack Gummiwaaren (8 Pfd.).
A W 1180. 1 Ballen anscheinend Leder (1 Ctr. 40 Pfd.)
N B G 4083. 1 Kiste Küchengeräthe (78 Pfd.)
K & W 1568. 1 Ballen Chemikalien (1 Ctr. 24 Pfd.)
Aug. Sperlich. 1 alter Kinderstuhl von Korbgeflecht (4 Pfd.)
S Sch W S. 1 Sack Salz (1 Ctr. 26 Pfd.)
Blechc. E P 460, 373, 321, 464, 463, 322. 6 leere Oelfässer } (7 Ctr. 16 Pfd.)
189. 1 leeres Oelfass } (7 Ctr. 16 Pfd.)
B 415. 1 Korb, 1 Glasballon (26 Pfd.)
K/W/ 423. 1 Kiste Tabak (38 Pfd.)
J. Wolff & Comp. 1 Pack gebr. Säcke (78 Pfd.)
C K 5626. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 55 Pfd.)
v. L. Katzow Wolgast. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 63 Pfd.)
T S 2. 1 Ballen woll. Waaren (65 Pfd.)
L. K. & Comp. 133, 6447. 1 Fass Zinkweiss (1 Ctr. 8 Pfd.)
Signatur unleserlich. 1 Tonne Heringe (3 Ctr. 9 Pfd.)
M 13. 1 Tonne Heringe (2 Ctr. 82 Pfd.)
742. 1 Fass anscheinend Tabak (1 Ctr. 41 Pfd.)
551. 1 Ballen Leinen (36 Pfd.)
95. 1 Ballen Leinen (56 Pfd.)
S T 4. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 1 Ctr. 80 Pfd.)
128. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 1 Ctr. 54 Pfd.)
F K. 3 Stück Pflugschaare (23 Pfd.)
J E 730. 1 Ballen Wolle (3 Ctr. 14 Pfd.)
MJ 7938. 1 Ballen Manufacturw. (38 Pfd.)
J. Kratochwill. 1 Sack Mehl oder Kleie (52 Pfd.)
Schultz 219. 1 leeres Fass (32 Pfd.)
J 39. 1 Pack leere Säcke (53 Pfd.)
C F S 440. 1 Ballen anscheinend Manufacturw. (51 Pfd.)
B 26. 1 Kiste Wirthschaftssachen (53 Pfd.)
K & C 8233. 1 Ballen rothes Wollengarn (1 Ctr. 8 Pfd.)
B R. 1 Fass grüne Seife (56 Pfd.)
7758. 1 leeres Fass (27 Pfd.)
1348. 1 Fass Stärke (1 Ctr. 14 Pfd.)
1349. 1 Fass Stärke (1 Ctr. 13 Pfd.)
D.
Hepner Schmiegd. 1 Pack leere alte Säcke (53 Pfd.)
C. Scholtz. 1 leeres Bierfass (27 Pfd.)
1 eiserne Bohrstange (35 Pfd.)
R. 1 Pack 6 Blechthüren (43 Pfd.)
1 Fass Dachtheer } (5 Ctr. 25 Pfd.)
1 Asphsltkessel } (5 Ctr. 25 Pfd.)
2 Eimer } (5 Ctr. 25 Pfd.)
1 Füllkelle } (5 Ctr. 25 Pfd.)
2 Rührstöcke } (5 Ctr. 25 Pfd.)
4 Rollen Dachpappe } (5 Ctr. 25 Pfd.)
H O 2460. 1 Colli Gummiwaaren (24 Pfd.).
Robert Könner, Aufseher in Bielefeld. 1 Koffer [wahrscheinlich Kleider, Wäsche enthaltend] (1 Ctr. 21 Pfd.).
1 Helmschachtel mit 1 Helm (4 Pfd.).
A D 2. 1 leere Kiste (23 Pfd.).

Oldenburgische Eisenbahn. 14. März 1871.

Oldenburg.

2 Kegelkugeln (15 Pfd.).
1 Sack Borke (50 Pfd.).
1 Sack Federn (20 Pfd.).

Wilhelmshafen.

340. 1 Kiste Lampengläser.
P 9. 1 Korb Sattlergeräth (hat wahrscheinlich aufgeliefert werden sollen.

Kgl. Preussische Ostbahn. Pro Februar 1871.

1 Colli Holzdraht (33 Pfd.) lagert seit 8. Januar cr.
W L 40. 1 Fässchen Muss (10 Pfd.) lagert seit 11. Januar cr.
J H. 1 Bund Stahl (54 Pfd.) lagert seit 26. Januar cr.
K S 27c. 1 Kiste Telegraphen-Batteriegläser (140 Pfd.) lagert seit 3. Februar cr.
J S 1025. 1 Fass (75 Pfd.) lagert seit 4. Februar cr.
G R G 207. 1 leeres Fass (180 Pfd.) lagert seit 17. Februar cr.
T S 2. 1 Ballen Wollgarn (65 Pfd.) lagert seit 21. Februar cr.
T S. 3 Eisenplatten (634 Pfd.) lagern seit 22. Februar cr.
S 3103. 1 Ballen (147 Pfd.) lagert seit 23. Februar cr.
L K & Comp. 133 auch 6447. 1 Fass Zinkweis (108 Pfd.) lagert seit Februar cr.

Verzeichniss
der auf den Stationen der **Königl. Sächsischen Staatseisenbahnen** während der Revision im Monat März 1871 vorgefundenen überzähligen Frachtgüter.

Neustadt Dresden:

W 7782. 1 Sack Stränge (93 Pfd.).
G S 10. 1 Kiste Papier, Couverts u. s. w. (49 Pfd.).
1 Bund Bandeisen $^{1}/_{8}$. 3. (50 Pfd.).

Bischofswerda:

1 Bund Eisendraht (44 Pfd.).

Bautzen:

8 Bund Eisen (408 Pfd.).
5 Stangen Rundeisen (407 Pfd.).

Görlitz:

6 Stück Tafelroste.
4 Stück runde Roste.
11 Stück Wagenbüchsen.
2 Kapseln.
1 Strohwalze.
1 Nähmaschinentritt
1 Rohr mit Muff } Rohguss.
12 Stück Falzplatten } Rohguss.
2 Rippenplatten.
5 Roststäbe
3 Unterlagsschienen.
5 Stäbe Rundeisen.
6 Stäbe Flacheisen.
1 Packet leere Säcke (80 Pfd.).

Grossschönau:

R 5. 1 Ballen baumwollene Abfälle (212 Pfd.). lagert seit 5. März 1871.
R 6. 1 Ballen baumwollene Abfälle (167 Pfd.). lagert seit 5. März 1871.

Reichenberg:

B C 2600. 1 Ballen Schafwolle (304 Pfd.) lagert seit 22. Febr. 1871.
B C 2607. 1 Ballen Schafwolle (274 Pfd.) lagert seit 22. Febr. 1871.
B C 2608. 1 Ballen Schafwolle (238 Pfd.) lagert seit 22. Febr. 1871.

Altstadt Dresden.

No. 149. 1 Sack Rübsensaat (112 Pfd.) lagert seit 14. Mai 1869.
Brieger. 1 Packet leere Säcke (55 Pfd.) lagert seit 1 November 1869.
12 Colli Ofentheile (35 Pfd.) lagern seit 27. November 1869.
P 978. 1 Sack Hanebutten (65 Pfd.) lagert seit 3. December 1869.
R P 14. 13 Tafeln Blech (109 Pfd.) lagern seit Mitte December 1969
LB 2634. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert seit 16 Januar 1871.
1 Sack Mehl und Gemüse (82 Pfd.) lagert seit Mitte Januar 1871.
M H Schäfer. 2 Packete leere Säcke lagern seit Mitte Februar 1871.
Undeutlich (R.) 1. 1 Fass Wurzeln lagert seit Mitte Februar 1871.
1 Stück Messing lagert seit Mitte Februar 1871.
H. 30 Stück Satzkisten lagern seit Mitte Februar 1871.
Nr. 91. 1 Kiste, 1 Bild enthaltend (23 Pfd.) lagert seit Septbr. 1870.
1 Kinderwagen mit Betten lagert seit 4. December 1870.

Krippen:

Zittau S F H 111. 1 Kiste Spielwaaren (42 Pfd.).

Klingenberg.

E H 3 undeutlich. 1 neuer, niedriger Schornstein von einer Locomotive (354 Pfd.). lagert seit 4. März 1871.

Oberlichtenau:

SN N O F 2063 oder auch D B S 14. 1 Ballen Baumwolle (302 Pfd.) lagert seit 17 September 1870.
NS N O F 2035 oder auch D B S 32. 1 Ballen Baumwolle (302 Pfd.) lagert seit 17. September 1870.

Chemnitz:

B 4. 1 Kiste Gläser (40 Pfd.).
30 Stück Kupferplatten (35 Pfd.).
H 707. 1 Fass Wein (33 Pfd.).
1 Fass Wein (50 Pfd.).
W S 874. 1 Fass Essig (85 Pfd.).
B L 3875. 1 Fass Essig (137 Pfd.).
1 Anker Sardellen (256 Pfd.).
1 Bund Schilfrohr (36 Pfd.).
1 eisernes Rad (123 Pfd.).
1 Partie altes Eisen (721 Pfd.).
1 Partie alte Reifen (200 Pfd.).
2 Bunde Schaufeln (83 Pfd.).
6 Bunde Schwarzblech (600 Pfd.).
1 eiserner Rahmen (75 Pfd.).
1 eiserne Schiene (25 Pfd.).
1 eiserner Kesselboden (106 Pfd.).
1 Sack Saamen (90 Pfd.).
M 10 218. 1 Sack Korke (50 Pfd.).
No. 242 1 Fass Cement (242 Pfd.).
1 Sack Sumach (207 Pfd.).
1 Sack Salz (100 Pfd.).
HH 285. 1 Sack Werg (50 Pfd.).
F E W 8003. 1 Kiste, anscheinend Bleizucker (114 Pfd.).
Gbr. K 304. 1 Kiste Wein (132 Pfd.).
K 2500. 1 Kiste mit 2 Töpfen (35 Pfd.).
H B 3605. 1 Kiste Cigarren (38 Pfd.).
L & C 360. 1 Kiste Maschinentheile (10 Pfd.).
O L 2 Säcke Mandeln (359.).
HK 1 Korb Apothekerbüchsen (50 Pfd.).
1 Partie Fassdauben (865 Pfd.).
R F 12136. 1 Kübel Candis (51 Pfd.).
o-oo-o
W S & C 2662. 1 Fass Färberwaare (765 Pfd.).
2 Fässer Eisenvitriol (185 Pfd.).
H E 3076. 1 Sack Korke (29 Pfd.).
H M 1 Sack Hirse (90 Pfd.).

Lengenfeld;

S P 3418. 1 Ballen Wolle (273 Pfd.) lagert seit 28. Februar 1871.
S P 4319. 1 Ballen Wolle (200 Pfd.) lagert seit 28. Februar 1871.
S P 4320. 1 Ballen Wolle (210 Pfd.) lagert seit 28. Februar 1871.
S P 4321. 1 Ballen Wolle (245 Pfd.) lagert seit 28. Februar 1871.

Schneeberg:

C F Leonhardt 48069. 1 Sack Futtermehl } (265 Pfd.).
C F Leonhardt 19805. 1 Sack Futtermehl }

Hof:

C W L 28. 1 Fass Oel (780 Pfd.).
H 26. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 73 Pfd.).
v. D Mannheim. 1 Fass (Inhalt unbekannt 29 Pfd.).
W & W 5104. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 226 Pfd.).
C St 1. 1 Ballen, (Inhalt unbekannt, 64 Pfd.).
Profel | o | 608. 1 gusseiserne Platte (8 Pfd.).
M 3121. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 43 Pfd.).

Glauchau:

St. 1 Kiste [neue Satzkisten] (6 Pfd.) lagert seit 11. November 1870.
J H. 1 eiserner Pflugschaartheil (5 Pfd.) lagert seit 26. Novbr. 1870.

Gera:

F 528. 1 Sack Kälberhaare (52 Pfd.).
1 Bund Schaffelle (35 Pfd.).
P. 422. 1 Ballot Flanelle (42. Pfd.).

Westfälische Eisenbahn. Monat Februar 1871.

Wilh. Meyer. 1 leere Kiste (15 Pfd.) lagert in Emden seit 2. Jan. 1869.
D R 6626. 1 leere Kiste (37 Pfd.) lagert in Emden seit 12. März 1869.
K S 15. 1 Ballen Holzwaaren (32 Pfd.) lagert in Emden s. 29. Mai 69.
W E 1. 1 leerer Kübel (43 Pfd.) lagert in Emden seit 31. Nov. 1869.
H 19. 1 leerer Kübel (7 Pfd.) lagert in Emden seit 16. Juni 1870.
M 180. 1 Kiste (31 Pfd.) lagert in Emden seit 28. Juni 1870.
3 Kübel (16 Pfd.) lagern in Emden seit 13. September 1870.
H B 2685. 1 Fass (13 Pfd.) lagert in Emden seit 19. December 1870.
W H 218, 225. 2 Bund Kupferdraht (148 Pfd.) lagern in Emden seit 1. Januar 1871.
K W 833. 1 Korb (61 Pfd.) lagert in Emden seit 10. Januar 1871.
J G S 6. 1 Ballen Holzwaaren (39 Pfd.) lagert in Emden s. 4. Febr. 71.
1. 1 Colli, 4 eiserne Ofenfüsse (19 Pfd.) lagert in Leer seit 28. März 69.
C H 101, 102, 121. 3 leere Körbe (67 Pfd.) lagern in Leer seit 20. September 1870.
1 Fass Lumpen (67 Pfd.) lagert in Leer.
2 Säcke Hafer lagern in Leer seit 6. December 1870.
Wichrath 2. 1 Sack Lumpen (348 Pfd.) lagert in Leer seit 12. November 1870.
R M 1014. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 302 Pfd.) lagert in Leer seit 23. November 1870.
W B 64. 1 Ballen Lumpen (150 Pfd.) lagert in Leer s. 21. Januar 1871.
G S 1776. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 70 Pfd.) lagert in Leer s. 30. Januar 1871.
H Bötzen. 2 Pack Säcke (146 Pfd.) lagern in Leer seit 30. Jan. 1871.
S B 370. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 103 Pfd.) lagert in Leer seit 22. Februar 1871.
KS 334. 1 Ballen Leinen (52 Pfd.) lagert in Lingen seit 22. Februar 1871.
V 4. 1 Ballen Manufacturwaaren (71 Pfd.) lagert in Lingen seit 22. Februar 1871.
D H 27. 1 Fass Petroleum (323 Pfd.) lagert in Leschede s. 5. Febr. 71.
W R 10. 1 Korb diverser Sachen (75 Pfd.) lagert in Rheine seit 5. Mai 1869.
R 16, 9. 2 leere Kübel (49 Pfd.) lagern in Rheine seit 17. Aug. 1869.
F 1/2. 2 Pack Papier (58 Pfd.) lagern in Rheine seit 24. Januar 1870.
H S 8295. 1 Kiste Glas (216 Pfd.) lagert in Rheine seit 24. Jan. 1870.
416. 1 leeres Fass (43 Pfd.) lagert in Rheine seit 13. Juni 1870.
32, 83, 43, 53, 29. 5 leere Fässer (90 Pfd.) lagern in Rheine seit 23. Juni 1870.
3 Stangen und 3 Bund Rundeisen (384 Pfd.) lagern in Rheine s. 2. Juli 1870.
O B 1853. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 45 Pfd.) lagert in Rheine seit 9. November 1870.
St S 4059. 1 Kiste Stärke (118 Pfd.) lagert in Rheine seit 23. November 1870.
No. 1, 2, 60. 3 leere Kübel (27 Pfd.) lagern in Rheine seit 26. November 1870.
H Engel. 1 Fass Wein (93 Pfd.) lagert in Rheine s. 12. December 70.
W C 3793. 1 Kiste Glas (53 Pfd.) lagert in Rheine seit 5. Januar 1871.
1 eiserne Trommel (11 Pfd.) lagert in Rheine seit 5. Januar 1871.
W St. 324. 1 Kiste Feuerzeug (64 Pfd.) lagert in Rheine s. 21. Febr. 71.
W E 154. 1 Tau lagert in Rheine seit 21. Februar 1871
C M 448. 1 Kette lagert in Rheine seit 21. Februar 1871.
Hann 88. 1 Kette lagert in Rheine seit 21. Februar 1871.
O 68. 1 Tonne Cement (290 Pfd.) lagert in Rheine seit 21. Febr. 1871.
O. Dyckhoff 5267/68. 2 leere Fässer (60 Pfd.) lagern in Rheine seit 21. Februar 1871.
155/7. 3 leere Fässer (50 Pfd.) lagern in Münster.
P. 2 Kessel von Eisen (160 Pfd.) lagern in Münster.
A R B / C 2624. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 500 Pfd.) lagert in Münster.
M H S 3458. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 360 Pfd.) lagert in Münster.
C F 272. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 55 Pfd.) lagert in Münster.
G 753. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 10 Pfd.) lagert in Münster.
M K W 8815. 1 Fass Oel (75 Pfd.) lagert in Münster.
C F 5367. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 30 Pfd.) lagert in Münster.
2240. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 75 Pfd.) lagert in Münster.
F P 6034. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 33 Pfd.) lagert in Münster.
J H 3221. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 45 Pfd.) lagert in Münster.
1 Tornister (11 Pfd.) lagert in Münster.
1 Pack Langfisch (35 Pfd.) lagert in Münster.
B 12. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 30 Pfd.) lagert in Münster.
O 4. 1 leeres Fass (120 Pfd.) lagert in Hamm seit 20. Januar 1870.
1 leinene Decke lagert in Hamm seit 20. October 1870.
C F 8. 1 Kiste Kleider (163 Pfd.) lagert in Hamm s. 17. Januar 1871.
A S 321. 1 leere Kiste (163 Pfd.) lagert in Soest seit 27. Februar 1871.
J A R / WB 1, 9. 1 leeres Fass (12 Pfd.) lagert in Soest.
H 12. 1 leerer Kübel (20 Pfd.) lagert in Soest.
20 od. 50. 1 Kiste Nudeln (31 Pfd.) lagert in Soest.
K 209. 1 Kiste Glaswaaren (12 Pfd.) lagert in Soest.
W 23. 1 Kiste Kleider (23 Pfd.) lagert in Soest.
W R 9164. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 27 Pfd.) lagert in Soest.
2021. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 30 Pfd.) lagert in Soest.
K 1 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 48 Pfd.) lagert in Soest.
J E S 3538. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 108 Pfd.) lagert in Soest.
D E 11. 1 Fass Petroleum (335 Pfd.) lagert in Paderborn seit 12. Februar 1871.
Gebr. Marschall, Halberstadt. 2 Sack Getreide (360 Pfd.) lagern in Paderborn seit 21. Eebruar 1871.
D St. 160. 1 Kiste Eisenwaaren (128 Pfd.) lagert in Altenbeken seit 9. September 1870.
Halbgecht. 1 Sack Graupen (179 Pfd.) lagert in Höxter seit 6. December 1870.
H P F 6505. 1 leere Kiste lagert in Höxter.
F R 553. 1 leere Kiste lagert in Höxter.
1 Ohmfass lagert in Höxter.
S 2515. ½ Ohmfass lagert in Höxter.
½ Ohmfass lagert in Höxter.
P L 1607. ½ Ohmfass lagert in Höxter.
C. Dyckhoff 5258. ½ Ohmfass lagert in Höxter.
L 1510. ½ Ohmfass lagert in Höxter.
W G 1285. 1 Ankerfass lagert in Höxter.

W. 1 Ankerfass lagert in Höxter.
L 245. 1 Ankerfass lagert in Höxter.
A B 472. ½ Ankerfass lagert in Höxter.
N 5221. ½ Ankerfass lagert in Höxter.
A 3. 1 Ankerfass lagert in Höxter.
1 Tonne lagert in Höxter.
1 Bandage lagert in Höxter.
1 Pack Schrauben (9 Pfd.) lagert in Holzminden.
M 10. 1 leeres Fass (60 Pfd.) lagert in Warburg seit 17. Oct. 1869.
·4. 1 Päckchen Eisenwaaren (16 Pfd.) lagert in Warburg s. 26. Oct. 69.
L V 845. 1 leerer Lattenkorb (15 Pfd.) lagert in Warburg seit 6. November 1869.
G B 774. 1 leere Kiste (56 Pfd.) lagert in Warburg seit 13. Jan. 1870.
K D. 58. 1 Korb (Inhalt unbekannt) lagert in Warburg seit 25. October 1870.

Nachweisung

über die am 20. Februar 1871 auf Stationen des Bezirks der **Eisenbahn-Betriebs-Commission Nancy** überzähligen Güter Gepäckstücke etc.

Station Nancy.

W M 4733. 1 leere Kiste.
Adr. Strub Zahlmeister. 1 leere Kiste.
Adr. Dr. Schlot. 1 leere Kiste.
II M D R 17. 1 leere Kiste.
II M D R 5920. 1 leere Kiste.
II N D R 15. 1 leere Kiste.
II M D R 2. 1 leere Kiste.
II M D R 18. 1 leere Kiste.
II M D R 16. 1 leere Kiste.
II M D R 7. 1 leere Kiste.
1 leere Kiste.
(Zeichen) 147. 1 Fass.
G H 9601. 1 leeres Fass.
G H 2184. 1 leeres Fass.
G H 9076. 1 leeres Fass.
Heuchelheim. 1 leeres Fass.
Adresse Feld-Verpflegungs-Abtheilung 2. Infanterie-Division I. Bayer. Armee-Corps. 8 leere Kisten.
Wgn. Bayer. St.-B. 4919. 45 Sack Mehl à 200 Pfd. Ohne Papiere von Richtung Epernay.
Wgn. K M 5377. 1 Wagen Kartoffeln. Ohne Papiere von Richtung Frouard.
Wgn. B. St. B. 7995, bez. Köln 1 Eisenbahnachse. Ohne Papiere von Richtung Epernay.
B St B 6417. 1 Eisenbahnachse, 1 Bremsvorrichtung.
H 1179. 1 Kiste Cigarren.

Gepäckstücke.

1 brauner Lederkoffer, Holzkistchen und eine Officiersuniform zusammengebunden, bezettelt: Deutz 189, Saarbrücken 309.
1 Reisesack. Bezettelt Ulm-Strassburg 745.
1 Plaid. Zusammengerollt.
1 braune Hutschachtel bezettelt „Luneville".
H v. Thiereck. 1 kleiner grauer Handkoffer, 1 sechseckige Schachtel Effecten. Von Richtung Epernay herangekommen.
1 gelber Holzkoffer Effecten (40 Pfd.), bezettelt Lehrte 67.
1 schwarz gerippter Holzkoffer (40 Pfd.). Von Richtung Epernay her-
1 grauer Leinwandkoffer mit gelben Nägeln beschlagen, bezettelt Freiburg-Kehl 224.
1 schwarzer Holzkoffer mit Wachstuchbanden.
1 grosser schwarzer Damenkoffer mit angebundenem leinenen Sack, enthaltend Damen- und Kindergarderobe sowie ein Schmuckkreuz, enthält Gegenstände, welche auf eine Madame Blanchet à St. Dizier als Eigenthümerin schliessen lassen.
1 schwarzer Chaisenkasten.
1 Reisetasche von schwarzem Wachstuch.
1 Reisetasche von schwarzem Wachstuch.
1 Reisesack von grau geblümtem Plüsch.
1 Postsack, bezeichnet „Cassel", enthält 4 Schlösser, eine Flasche mit etwas Inhalt, 2 leere Beutel und 1 Packet mit Adresse „Monsieur Henry Hammecher Prisonnier de guerre chez Monsieur Jacob Stenner à Bretzenheim près Mayence duché de Hesse Allemagne.
1 Colli Bettzeug. Zusammengerollt, mit 2 Riemen umschnallt.
Adr. Moritz Arnold München. 1 Kiste. Eigenthümer brieflich benachrichtigt.
Adr. Frau v. Kleist in Trebin Regbzk. Potsdam. 1 Koffer. Eigenthümer brieflich benachrichtigt.
1 Lederkoffer mit 2 Schlössern, bezettelt Bingerbrück-Metz 111.
1 Korb Küchengeräth.
1 Kiste Kartoffeln.
Adr. C Wiesmann. 2 Lederkoffer mit Messingschloss, bezettelt Strassburg 5. Brieflich benachrichtigt.
Gep.-Marke: München 82 und Weissenburg 277. 1 gelber Holzkoffer.
S No. 4. 1 Holzkoffer Leinwand } bezettelt Pont à Mousson-
1 kleiner grauer Handkoffer Leinwand } Epernay. Der muthmaassliche Eigenthümer ist brieflich benachricht.
1 hellgelber Lederkoffer.
1 Holzkoffer. Bez. Bruxelles Saarbrücken-Weissenburg.
1 Holzkoffer. Adr. Joseph à Pagny la Blanche Toul. Brieflich benachrichtigt.
B F S 540/1. 2 Kisten.
MP S 2161. 1 Ballen Wollwaaren.
1 Tau.
(Zeichen A) 6954/5. 2 Ballen Wollwaaren.
1 Sack.
(Zeichen) 511. 1 Fass Spirituosen.
Alte Adr. Pluch frères. 1 Kistchen bezettelt: Frankfurt-Strassburg 155 und Berlin-Frankfurt 393.

Station Toul.

J B D 2124. 1 Tonne Landwehr-Käppis (ca. 40 Pfd.).
1 Fass Lazarethmäntel. Gänzlich auseinandergerissen und dem Anscheine nach beraubt.
C M 1354. 1 Wagen Kalk oder Cement. Entladen. Ab Epernay ohne Papiere angekommen.
1 Umhängetasche mit Toilettegegenständen. Von gelbem Leder.
Seipp Professor Worms. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 15 Pfd.). 17/2 Adressaten benachrichtigt.
Müller Gerichtsschreiber Oppenheim. 1 Kiste (20 Pfd.). 17/2 Adressaten benachrichtigt.

Station Blesme.

Ulm-Strassburg 731. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, (20 Pfd.).
Ulm-Strassburg 731. 1 Pack Eisentheile (40 Pfd.).

Station Chalons s/M.

1 grauer Leinwandkoffer Kleider. Auf dem Perron vorgefunden.

Station Epernay.

K 9397. 1 Kiste Wein.
Franz Neukirch. 1 Pack Effecten. Adressat brieflich benachrichtigt.
A O Mainz. 22 Rollen Decken. Beklebung von Berlin nach Mainz via Frankfurt a/M. Hess. Ludwigs-Bahn.
K 5 Postamt Beeskow Militaria. 1 Colli Reiseeffecten. Brieflich benachrichtigt.
L K 12/2. 1 Colli Säbelscheiden.
Bahnhofs-Inspector Epernay. 1 Koffer Effecten. Mit Frachtbrief ab Strassburg 28/12. Derselbe trägt Vermerk: Auf Zuschrift vom Eisenbahnamt Karlsruhe.
△ 385. 1 Kiste Maschinentheile. Auf dem Perron gefunden.
(Zeichen S) 6250. 2 Kisten Speck. Auf dem Perron gefunden.
E L 337. 1 Kiste Speck. Auf dem Perron gefunden.

Station Chateau-Thierry.

Bahnwärter Samuel Püsel nach Nancy. 1 schwarzer Holzkoffer Kleider. Der Koffer ist mit rundem Deckel, 1 Vorhänge- und 1 gewöhnlichen Schlosse versehen und trägt einen rothen Beklebzettel von Würzburg nach Strassburg No. 347.
Undeutliche Adresse Hauptmann von Oldershausen, 105. Inf.-Regt., Ersatz-Bataillon. 1 schwarzer Holzkoffer (Kleider?). Der Koffer ist mit Eisen beschlagen, mit schweinsledernem Deckel und mit 1 gewöhnlichen und 1 Vorhängeschlosse versehen.
Panier No. 5. 1 viereckiger Korb Lazarethgegenstände und Kleidungsstücke. Der Korb ist etwa 4' lang, 1¾' hoch, 1½' breit, hat einen Deckel von Wachstuch und ist mit 2 Vorhängeschlössern versehen.

Station Vitry le Francais.

Maria Wolff bei Metz. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 47 Pfd.). Adressat ist bis jetzt nicht aufzufinden gewesen.

Station Lagny.

P D. 1 Korb alte Kleidung im Packwagen überzählig vorgefunden.
St Pos 7277. 1 Wagen Proviant am 23/1.
M H 6089. 1 Wagen Proviant am 29/1.
M H 6177. 1 Wagen Proviant am 30/1.
Bayer. 8266. 1 Wagen Militärgut am 6/2.
W 1742. 1 Wagen Proviant am 13/2.
Bayer. 8446. 1 Wagen Proviant am 16/2.
W 2359. 1 Wagen Proviant am 16/2.
N M E 2367. 1 Wagen Proviant am 16/2.
R E G 5422. 1 Wagen Proviant am 17/2.
H 5499. 1 Wagen Proviant am 17/2.
M H 6128. 1 Wagen Militäreffecten am 18/2.
Bayer. 8068. 1 Wagen Militäreffecten am 18/2.
Bayer. 6950. 1 Wagen Militäreffecten am 18/2.
Hess. Nord 340. 1 Wagen Militäreffecten am 19/2.
K S E 1163. 1 Wagen Militäreffecten am 12/2.
B E 2176. 1 Wagen Militäreffecten am 12/2.
H 5850. 1 Wagen Militäreffecten am 12/2.
Pfalz 679. 1 Wagen Militäreffecten am 12/2.
Sächs. 2340. 1 Wagen Militäreffecten am 12/2.
N M E 6576. 1 Wagen Militäreffecten am 12/2.
M N 140. 1 Wagen Militäreffecten am 7/2.

Nachweisung

über die am 26. Februar 1871 auf Stationen der **Eisenbahn-Betriebs-Commission Corbeil** überzähligen Güter, Gepäckstücke etc.

Station Joinville.

Beklebung mit No. 140 Bingen über Forbach nach Metz. 1 Koffer (Inhalt unbekannt.) Schwarzer Lederkoffer mit 2 weissen Holzleisten am Boden.

Station Corbeil.

20 leere Säcke gez. Etampes. Von einem Deutschen Kaufmann zurückgelassen.

Station Orléans.

114, 20, 141. 1 Kiste Medicamente (95 Pfd.).

114. [Zeichen] 31. 1 Kiste Medicamente (117 Pfd.).

H. Punke, Langestrasse Bremerhafen-Bremen 46. 1 Sack Kleider (76 Pfd.).
Capt. J. Kröger, Blankenese via Hamburg 4. 4 Sack Kleider (334 Pfd.).
Capt. J. A. Oehlert, Brake b. Bremen. 1 Sack Kleider (69 Pfd.).
Steuermann J. J. Luths, Varlerhafen via Bremen 26. 1 Sack Kleider (73 Pfd.)
Capt. H. Kröger, Hamburg. 1 Sack Kleider (85 Pfd.)
Th. Ibsen, Strohhausen via Bremen. 1 Sack Kleider (97 Pfd.).
F. Kunst, Bremen. 1 Sack Kleider (100 Pfd.).
F. A. Oehlert, Brake b. Bremen. 1 Kiste Kleider (59 Pfd.).
Capt. H. Kröger, Mühlenberg via Hamburg. 1 Kiste Kleider (103 Pfd.).
Steuermann H. Punke, Langestrasse Bremerhafen via Bremen 46. 1 Kiste Kleider (89 Pfd.).
Capt. Th. Ibsen, Strohhausen via Bremen. 1 Kiste Kleider (91 Pfd.).
H. Kröger 3. 1 Kiste Kleider (71 Pfd.).
Capt. J. Kröger, Blankenese via Hamburg. 1 Kiste Kleider (101 Pfd.).
H. Burosse, Bremen. 1 Kiste Kleider (129 Pfd.).
F. Kunst, Bremen 333. 1 Kiste Kleider (71 Pfd.).
Capt. J. Kröger, Blankenese via Hamburg. 1 Kiste Kleider (84 Pfd.).
Capt. J. Kröger, Mühlenberg via Hamburg. 1 Kiste Kleider (90 Pfd.).
Steuermann J. J. Luths, Vaarlerhafen via Bremen 23. 1 Kiste Kleider (131 Pfd.).

Nachweisung

der im Bereiche der **Eisenbahn-Betriebs-Commission in Rheims** gegenwärtig lagernden herrenlosen Güter und Gepäckstücke.

Rheims.

1 Holzkoffer Damen-Garderobe.
1 Fässchen (Inhalt unbekannt).

Mitry-Claye.

A H V [blau geschrieben]. 1 Plan (Inh. unbek.) aus Wagen 3256 Sächs.

Amiens.

1 Sack Kohl-Zwiebel-Aepfel auf Bahnhof vorgefunden.
1 alte Pelzdecke aus Wagen N. M. E. 6638.

Clermont.

Adr. abgerissen 5588. 1 Tönnchen Soda (98 Pfd.).

Gonesse.

2 Kisten Wagenschmiere (10 Pfd.).

Beauvais.

1 Kiste Ofentheile, Kleider (410 Pfd.).
1 Kiste Thonpfropfen (530 Pfd.).
1 Kiste Thonpfropfen (530 Pfd.).
1 Kiste Ofentheile (250 Pfd.).
1 complette gusseiserne Kochmaschine (180 Pfd.)
1 Kistchen Eisenwaaren (56 Pfd.).
1 Kiste mit 1 kleinen Thonofen (80 Pfd.).
1 Colli mit 1 eisernen Dreifuss (40 Pfd.).
1 Kiste Gläser (130 Pfd.).
1 Korb Flaschen (30 Pfd.).
1 Korb Thonwaaren (130 Pfd.).
R S T 2599—2602. 4 Ballen wollenes Garn (980 Pfd.).
2 Ballen wollenes Garn (240 Pfd.).
4 Pack wollenes Garn (140 Pfd.).
1 Ballen Haare (130 Pfd.).
5 Pack alte Säcke (210 Pfd.).
6 Pack neue kupferne Sprungfedern (300 Pfd.).
7 Sack Hirse (1000 Pfd.).
1 Stück Leder (220 Pfd.).
1 Ring Draht (10 Pfd.)
1 Korb mit 1 Sack Kleider (34 Pfd.).
1 Stück Kreissäge (10 Pfd.).
1 Pack Holzstangen (50 Pfd.).
256 Stück kleine Besen (110 Pfd.)
4 Stück Holzschaufeln (14 Pfd.).

Monon.

Adr. Mr. Bernard Delphin Rue Port foin Paris. 1 schwarzer Koffer, vermuthlich Kleider (300 Pfd.)
1 Sack Kartoffeln (180 Pfd.).

b) Fehlende.

Altona-Kieler Eisenbahn. 1. März 1871.

L K 6159. 1 Ballot Manufacturwaaren (32 Pfd.) von Altona fehlt in Randers seit 5. November 1870.
C V 4. 1 Sack Bickbeeren (19 Pfd.) von Hadersleben fehlt in Rendsburg seit 2. Februar 1871.
H 55. 1 Stange Kupfer (16 Pfd.) von Flensburg fehlt in Kiel seit 15. Februar 1871.
S S 213/17. 5 Körbe Ketten (1350 Pfd.) von Hamm fehlen in Hadersleben seit 3. März 1871.
V J 237. 1 Koffer Kleidung (48 Pfd.) von Verden fehlt in Rendsburg seit 28. Februar 1871.
[HC&C] 5312. 1 Ballot Garn (21 Pfd.) fehlt in Altona auf dem Güterboden seit Anfang Januar 1871.
[H] 713. 1 Sack Senfsaat (103 Pfd.) fehlt in Altona auf dem Güterboden seit Anfang Februar 1871.
„ 761/65. 5 Körbe Candis (248 Pfd.) fehlen in Altona auf dem Güterboden seit Anfang Februar 1871.
[S] 13. 1 Sack Kaffee (170 Pfd.) fehlt in Altona auf dem Güterboden seit Mitte Februar 1871.

Verzeichniss

der auf den Stationen der **Bergisch-Märkischen Eisenbahn** auf Grund einer am 18. Februar cr. auf allen Stationen abgehaltenen extraordinären und vollständigen Schuppenrevision als fehlend ermittelteten Güter.

A 1511. 1 Kiste Sardinen (19 Pfd.) ab Aachen fehlt in Dülken seit 17. Februar 1871.
A 310. 1 Kiste Nelkenöl (58 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Crefeld seit 22. Januar 1871.
A. 1 Fässchen mar. Fische (10 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Crefeld seit 4. Januar 1871.
A 124, 146. 2 Fässer Oel (642 Pfd.) fehlen in Mülheim a. Rhein seit 31. Januar 1871.
A 456. 1 Ballen Leinen (54 Pfd.) fehlt in B. Rittershausen seit 2. Februar 1871.
A. 12 Stück Körbe fehlen in Remscheid.
A 1160. 1 Kübel Butter (35 Pfd.) fehlt in Steele.
Ⲁ 6105. 1 Ballen Leinen (50 Pfd.) ab Osnabrück fehlt in Ruhrort seit 16. December 1870.
A. 1 Pack Körbe ab Ohligs fehlt in Elberfeld seit 4. Februar 1871.
A 25. 1 Sack Saamen (60 Pfd.) fehlt in Geilenkirchen.
A. 2 Rollen Körbe ab Lindern fehlen in Aachen M. seit 3. Februar 1871.
A A 11, 17. 2 Ohm Oel (727 Pfd.) ab Bielefeld fehlen in Mülheim a. Ruhr seit 7. Februar 1871.
AB 2. 1 Kiste Liqueur (33 Pfd.) ab Burbach fehlt in Mülheim a. Rhein seit 26. Januar 1871.
AB 960. 1 Kiste Eisenwaaren (47 Pfd.) ab Magdeburg fehlt in Gevelsberg seit 15. September 1871.
AB. 1 Fass Fischwaaren (9 Pfd.) ab Harburg fehlt in Solingen.
AD & S 234. 1 Colli Stuhlwaare (33 Pfd.) ab M. Gladbach fehlt in Düsseldorf seit 17. December 1870.
A D 2479. 1 Kiste Messingwaaren (40 Pfd.) ab Halle fehlt in Ohligswald seit 27. October 1870.
AD & S 236. 1 Ballen Stuhlwaaren (76 Pfd.) ab Rheydt fehlt in Aachen M.
AE 10. 1 Kiste Eisentheile (44 Pfd.) ab Dülmen fehlt in Aachen seit 24. Januar 1871.
AE 469. 1 Ballen baumw. Waare (33 Pfd.) ab Wesel fehlt in Homberg seit 7. December 1870.
AE 737. 1 Ballen Leinen (62 Pfd.) ab Dülmen fehlt in Solingen.
AF 94895. 1 Kiste Wichse (71 Pfd.) ab Ruhrort fehlt in Crefeld seit 3. Februar 1871.
AF 372. 1 Korb Butter (28 Pfd.) ab Brackwede fehlt in Barmen seit 17. December 1870.
A G 3032. 1 Ballen ½ Wollwaaren (122 Pfd.) ab M. Gladbach fehlt in M. Gladbach seit 6. Februar 1871,
A G 3785. 1 Fass Wein (206 Pfd.) ab Neuss fehlt in Dülken seit 24. November 1870.
A H 45. 1 leeres Fass (90 Pfd.) ab Ohligswald fehlt in Elberfeld.
A J S 4294. ¼ Ohm Wein (89 Pfd.) ab Köln fehlt in Altena seit 30. November 1870.
A D K 460, 483. 2 leere Gebinde (62 Pfd.) ab Schwelm fehlen in Hamm seit 21. November 1870.
A K 27/30. 4 Fässer Erbsen, Bohnen (800 Pfd.) ab Neuss fehlen in Wickrath seit 11. Februar 1871.
A K 7. 1 leeres Fass (8 Pfd.) ab Hamm fehlt in Crefeld seit 19. Dec. 1870.
AK 630. 1 Korb Eisenwaaren (81 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Düsseldorf seit 10. December 1870.
A K 16. 1 Ballen baumw. Garn (232 Pfd.) ab Neuss fehlt in Elberfeld seit 18. Februar 1871.
A K 2. 1 Sack Hülsenfrüchte (70 Pfd.) ab B. Gladbach fehlt in Neuss seit 31. Januar 1871.
A K 418. 1 Pack eiserne Schaufeln ab Bochum fehlt in Mülheim a. Rhein seit 27. November 1870.

AL 310. 1 Kiste Haarwasser (23 Pfd.) ab Aachen M. fehlt in Mülheim a. Rhein seit 29. September 1870.
A L. 1 Pack Säcke (90 Pfd.) ab Emden fehlt in Witten seit 3. Oct. 1870.
A & L. 2 Kisten Pech (100 Pfd.) ab Köln fehlen in Baal seit 10. Febr. 1871.
A & M 19150. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) ab Dortmund fehlt in Langendreer seit 3. Februar 1871.
A M 842. 1 Pack Schinken und Brod (29 Pfd.) ab Gütersloh fehlt in Elberfeld seit 20. December 1870.
A N 1. 1 lose Gasuhr (20 Pfd.) ab Altena fehlt in Siegen seit 14. Nov. 1870.
A P Y O. 2 leere Säcke (115 Pfd.) fehlen in Kaldenkirchen.
A P 1. 1 Korb leere Flaschen (51 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Uerdingen seit 22. September 1870.
A P D 2. 1 Sack Kartoffeln ab Dortmund fehlt in Bochum seit 15. December 1870
A R 27072. 1 Kiste Kurzwaaren (60 Pfd.) ab Weissenfels fehlt in Düsseldorf seit 1. November 1870.
A R & S 8963/4. 2 Kisten Messing ($215^{1}/_{2}$ Pfd.) fehlen in B. Rittershausen seit 24. December 1870.
A R 1896. 1 Kiste Hohlglas (52 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Creuzthal seit 17. November 1870.
A R 62. 1 Bund Fische (14 Pfd.) ab Duisburg fehlt in Witten seit 18. December 1870.
A R 596. 1 Fass Oel (365 Pfd.) ab Weissenfels fehlt in Witten seit 3. December 1870.
A R S 58. 1 Ohm Oel (387 Pfd.) ab Dortmund fehlt in Dortmund seit 11. Februar 1871.
A S 891. 1 Ballen Hopfen (90 Pfd.) fehlt in Arnsberg.
A S 1368. 1 Kiste Wein (102 Pfd.) fehlt in Lennep.
A S 1040. 1 Ballen Wolle ab Wesel fehlt in Solingen.
A S 853/4. 2 Sack Mehl ab Mülheim a. Rhein fehlen in Solingen.
A T 931. 1 Kiste Lederwaaren (30 Pfd.) ab Berlin fehlt in Barmen seit 21. November 1870.
A v 5. 1 Pack eiserne Röhren (70 Pfd.) ab Oberhausen fehlt in Crefeld seit 29. November 1870.
A V 1797. 1 Kiste Wein (138 Pfd.) ab Neuwied fehlt in Soest.
AW 458. 1 Ballen baumw. Waaren (65 Pfd.) ab Soest fehlt in Mülheim a. Rhein.
A W. 1 Sack Kartoffeln (200 Pfd.) ab Siegen fehlt in Leichlingen seit 21. November 1870.
A V K 25/7. 3 Säcke Erbsen und Bohnen (600 Pfd.) ab Neuss fehlen in Wickrath seit 13. Februar 1871.
B 2471. 1 Kiste halbseidne Waaren (20 Pfd.) ab Crefeld fehlt in Wickrath seit 4. Januar 1871.
B 1. 1 Colli Spatenstiele ab Neuss fehlt in Dülken seit 28. Januar 1871.
B 7. 1 Kiste Seidenwaaren (125 Pfd.) ab Mülheim a. Rhein fehlt in Crefeld seit 20. December 1870.
B 2. 2 Rollen Holzschuhe ab Lindern fehlen in Obercassel seit 21. December 1870.
B 13. 1 Fass Weinstein ($291^{1}/_{2}$ Pfd.) fehlt in Hochdahl seit 16. Febr. 1871.
B 167. 1 Colli Aufsatz (99 Pfd.) ab Berlin fehlt in Schwelm seit 15. Februar 1871.
B 1. 1 Sack Kartoffeln (133 Pfd.) fehlt in Haspe.
B. 1 eiserne Achse (44 Pfd.) fehlt in Hagen.
B. 1 Theil eines Säulenofens (110 Pfd.) fehlt in Neheim-Hüsten.
B. 1 Ballen leere Säcke (23 Pfd.) fehlt in Arnsberg.
B 921. 1 Ohm Branntwein (318 Pfd.) ab Neheim-H. fehlt in Iserlohn seit 30. September 1870.
B. 1 Block Blei (120 Pfd.) ab Deutz fehlt in Iserlohn seit 30. Novbr. 1870.
B 1370. $^{1}/_{4}$ Ohm Liqueur (100 Pfd.) ab Schwerte fehlt in Creuzthal seit 18. November 1870.
B. 1 Tafel Messing ($19^{7}/_{8}$ Pfd.) ab Deutzerfeld fehlt in Neviges.
B 3. 1 Koffer Kleider (28 Pfd.) fehlt in Steele.
B. 1 Korb Bückinge ab Düsseldorf fehlt in Elberfeld (Eilgut) seit 24. November 1870.
B 3996. 1 Ballen Wollwaaren (68 Pfd.) ab Lennep fehlt in Mülheim a. Rh. seit 31. Januar 1871.
B. 4 Stück Ofenrohre ab Finnentrop fehlen in Barmen seit 15. Dec. 1870.
B 1/7. 7 leere Kisten (190 Pfd.) ab Haltern fehlen in Witten seit 2. Jan. 1871.
B. 1 Colli Rohr und Pumpentheil (75 Pfd.) ab Dülmen fehlt in Barop seit 24. December 1870.
B 2548. 1 Korb Firniss (84 Pfd.) fehlt in Langschede.
B B 1120. 2 Stück Eisen ab Hagen fehlen in Gevelsberg seit 11. April 1870.
B B 33. 1 Kiste Leinen (358 Pfd.) [Eilgut] ab Elberfeld fehlt in Neuss seit 3. Februar 1871.
B B 128. 1 Collo (Inhalt unbekannt, 14 Pfd.) ab Leer fehlt in Witten seit 30. Januar 1871.
B B 55/6. 2 Kisten Kurzwaaren (60 Pfd.) ab Neuss fehlen in Aachen M. seit 16. November 1870.
B C 520. 1 Korb Tabak (38 Pfd.) ab Ohligswald fehlt in Mülheim a. Rh. seit 31. Januar 1871.
B C 7560. 1 Korb Eisenwaaren (85 Pfd.) [Eilgut] ab Hagen fehlt in Mülheim a. Rhein.
B C 170. 1 Korb Tabak (58 Pfd.) ab Mülheim a. Rhein fehlt in Schwelm seit 12. Februar 1871.
B C 801. 1 Kiste Papier (512 Pfd.) ab Deutzerfeld fehlt in Iserlohn seit 21. November 1870.
B C 2081. 1 Kiste Cigarren (42 Pfd.) ab Bielefeld fehlt in Siegen seit 16. Januar 1871.
B & C 67/9. 3 Colli Militär-Effecten (490 Pfd.) [Eilgut] ab Mülheim a. Rh. fehlen in Elberfeld seit 22. December 1870.
B C 107. 1 Colli eiserne Röhren } (90 Pfd.) ab Schönigen fehlen in Aachen
B C 107. 1 Korb Eisenwaaren } M. seit 22. November 1870.
B D 717. 1 Fass Wein (1520 Pfd.) fehlt in Bochum seit 15. Januar 1871.
B D 1775. 1 leeres Fass (30 Pfd.) ab Essen fehlt in Neuss seit 6. Aug. 1870.
B E 1057. 1 Ballen baumw. Waaren (134 Pfd.) fehlt in Kaldenkirchen.
B G 1150. 1 Fass Eisenwaaren (150 Pfd.) [Eilgut] ab Vohwinkel fehlt in Neuss seit 30. November 1870.
B H 856. 1 leeres Fass ab Viersen fehlt in Dülken seit 3. November 1870.
B H 117. 1 Pack Draht (62 Pfd.) ab Limburg fehlt in Elberfeld seit 10. Februar 1871.
B K 1503. 1 Bürde Stahl (290 Pfd.) fehlt in Remscheid.
B L 203. 1 Korb Butter (34 Pfd.) ab Minden fehlt in Barmen seit 28. November 1870.
B L 5. 1 Ballen Kaffee (508 Pfd.) fehlt in Lennep.
B M 339. 1 Ballen Garn (163 Pfd.) ab Mülheim a. Rhein fehlt in M. Gladbach seit 9. Januar 1871.
B M 7818. 1 Wagen Kohlen (20000 Pfd.) ab Mülheim a. Ruhr fehlt in Breyell seit 16. November 1870.
B M 1068. 1 Decke fehlt in B. Rittershausen seit 19. Januar 1871.
B M 592. 1 Decke ab Milspe fehlt in Letmathe seit 31. December 1870.
B M 1255. 1 Decke ab Weissenfels fehlt in Creuzthal seit 21. Oct. 1870.
B M 1274. 1 Decke fehlt in Bochum seit 15. Januar 1871.
B M 1091. 1 Decke fehlt in Haspe.
B M 829. 1 Decke ab Trompet fehlt in Duisburg seit 30. Januar 1871.
B M 1302. 1 Decke ab Oberhausen fehlt in Duisburg seit 16. Febr. 1871.
B M 821. 1 Decke ab Elberfeld fehlt in Witten seit 30. November 1870.
B M 6388. 1 Nothkettenhaken ab Magdeburg fehlt in Witten seit 30. Januar 1871.
B M 990. 1 leerer Sack ab Langenberg fehlt in Witten seit 10. Febr. 1871.
B M 446. 1 Decke ab Osnabrück fehlt in Dortmund seit 14. Februar 1871.
B M 6935. 1 Wagen Kohlen (20000 Pfd.) ab Wanne fehlt in Aachen M. seit 22. December 1870.
B M 11417. 1 Wagen Roheisen (20000 Pfd.) ab Ruhrort fehlt in Aachen M. seit 3. Februar 1871.
B N 11512. 1 Korb Kleider (195 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Viersen seit 9. Januar 1871.
B R 374. 1 leeres Fass ab Niederschelden fehlt in Finnentrop seit 15. Februar 1871.
B R 194. 1 Pack Stahl (75 Pfd.) ab Hagen fehlt in Aachen M. seit 21. Februar 1871.
B R 5. 1 Korb Stuhlwaaren (40 Pfd.) fehlt in Neuss seit 12. Octbr. 1870.
B S 192. 1 Kiste Bücher (130 Pfd.) ab Braunschweig fehlt in Mülheim a. Rhein seit 31. Januar 1871.
B S 4190. 1 Ballen Leinen (38 Pfd.) ab Dülmen fehlt in Langenberg seit 29. November 1870.
B W. $^{1}/_{8}$ Tonne Heringe fehlt in Lennep.
BHB 9140. 1 Fass Butter (48 Pfd.) ab Ahlen fehlt in Iserlohn seit 11. Februar 1871.
B V A II. 1 Colli Stahl fehlt in Rheydt.
C B 10. 1 Sack Kartoffeln (137 Pfd.) ab Sterkrade fehlt in Witten seit 5. November 1870.
C B 1. 1 Pack Plüsch (20 Pfd.) [Eilgut] ab Deutz fehlt in Elberfeld seit 1. Januar 1871.
C C 1, 10. 2 Fässer Petroleum (624 Pfd.) ab Elberfeld fehlen in Creuzthal seit 3. Januar 1871.
C C 50. 1 Kiste Zinnwaaren (84 Pfd.) ab Werdohl fehlt in Barmen seit 18. Februar 1871.
C C 3088. 1 Ballen Wollwaaren (35 Pfd.) ab Berlin fehlt in Aachen M.
C C 2741. 1 Ballen baumw. Waaren (180 Pfd.) ab M. Gladbach fehlt in Neuss seit 3. December 1870.
C D 1/2. 2 Pack Häute (107 Pfd.) ab Haspe fehlen in Mülheim a. Ruhr seit 8. November 1870.
C D 799. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 34 Pfd.) ab Lennep fehlt in Elberfeld seit 15. Februar 1871.
C E 10832/3. 2 Kisten Kurzwaaren (124 Pfd.) ab Weissenfels fehlen in Düsseldorf seit 10. November 1870.
C E 3508. 1 Ballen Sayettgarn (280 Pfd.) fehlt in B. Rittershausen seit 17. Februar 1871.
C F 6. 1 Pack Stuhlwaaren (36 Pfd.) fehlt in Haspe.
C F 2391. 1 Kiste Kurzwaaren ab Weissenfels fehlt in Iserlohn seit 12. December 1870.
C F 5367. 1 Kiste Kerzen (31 Pfd.) ab Magdeburg fehlt in Witten seit 21. November 1870.
C F 29131. 1 Kiste Kurzwaaren (60 Pfd.) fehlt in Geilenkirchen.
C F 7690. 1 Kiste Kerzen (40 Pfd.) ab Weissenfels fehlt in Aachen M. seit 10. Januar 1871.
C G 1449. 1 Kiste Spielwaaren (42 Pfd.) [Eilgut] ab Giessen fehlt in Elberfeld seit 2. Januar 1871.
C H 620/2, 240/1. 4 Ballen Hopfen (319 Pfd.) fehlen in Wickrath seit 29. November 1870.
C H. 1 Sack Nüsse (100 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Schwelm seit 21. November 1870.

C H 137. 1 Stück Stahlfeder ($32^1/_2$ Pfd.) ab Dortmund fehlt in Langendreer seit 20. December 1870.
C H 2632. 1 Kübel Schmalz ($61^1/_2$ Pfd.) fehlt in Steele.
C H 4069. 1 Rohrsessel ab Münster fehlt in Mülheim a. Ruhr seit 20. September 1870.
C H 758. 1 Ballen Käse ab Frankfurt a/M. fehlt in Elberfeld.
C K 10. 1 leere Kiste (10 Pfd.) ab Altena fehlt in Witten seit 23. Jan. 1871.
C K 1140. 1 Sack Ameiseneier ($30^1/_2$ Pfd.) ab Frankfurt a/M. fehlt in Barmen seit 9. Januar 1871.
C K 7078. 1 Bürde Eisenrohr (150 Pfd.) ab Hagen fehlt in Iserlohn seit 3. December 1870.
C K 524. 4 Pack Schuppen (228 Pfd.) ab Hagen fehlen in Hamm seit 8. Juli 1870.
C L 970. 1 leeres Fass ab Hagen fehlt in Düsseldorf seit 26. Januar 1871.
C L 480. 1 Kiste Papier (290 Pfd.) ab Deutzerfeld fehlt in Iserlohn seit 21. December 1870.
C L 722. 1 Kiste Papier (22 Pfd.) ab Mülheim a. Rhein fehlt in Hamm seit 13. December 1870.
C M 139. 1 Decke ab Essen fehlt in Duisburg seit 16. Februar 1871.
C M 6. 1 Sack Kartoffeln fehlt in Kupferdreh seit 20. Januar 1871.
C M 453. 1 Kette ab Herford fehlt in Langendreer seit 7. October 1870.
C M 20. 1 Decke ab Gerresheim fehlt in Hamm seit 9. Januar 1871.
C M 7. 1 Decke ab Elberfeld fehlt in Hamm seit 13. Februar 1871.
C M 3483. 1 Wagen Kohlen (20000 Pfd.) ab Borbeck fehlt in Homberg seit 4. Februar 1871.
C N 7. 1 Pack leere Säcke (45 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Altenhundem seit 2. December 1870.
C N 100. 1 Colli Stahl mit Korbwaaren (6 Pfd.) [Eilgut] ab Hagen fehlt in Elberfeld seit 22. December 1870.
C P 14. 1 Korb Schuhe (105 Pfd.) ab Ruhrort fehlt in Witten seit 21. Februar 1871.
C R 4132. 1 leere Kiste (205 Pfd.) ab Barmen fehlt in Witten seit 7. December 1870.
C R W S 71/2. 2 Ballen Kaffee ($251^1/_2$ Pfd.) fehlen in Werdohl seit 23. Januar 1871.
C R 140. 1 Korb Krüge ab Neuss fehlt in Obercassel seit 3. Februar 1871.
C R 3110. 1 Fass Papier ab Iserlohn fehlt in M. Gladbach seit 8. Dec. 1870.
C R 2239. 1 leeres Fass ab Dülken fehlt in Rheydt seit 28. Decbr. 1870.
C R. 1 leeres Fass fehlt in Rheydt.
C S 3920. 1 Kiste Früchte (63 Pfd.) ab Dortmund fehlt in Düsseldorf seit 15. December 1870.
C S 26. 1 Ballen Speck (175 Pfd.) fehlt in Bochum.
C S 4. 1 Kiste Bilder ab Lippstadt fehlt in Duisburg seit 26. Januar 1871.
C T 204. 1 Fass Oel (363 Pfd.) ab Neuss fehlt in M. Gladbach seit 21. December 1870.
C T 226. 1 Korb Schrauben (146 Pfd.) ab Hagen fehlt in Mülheim a. Rh. seit 31. Januar 1871.
C V 1/2. 2 Fässer Cochenille (1628 Pfd.) fehlen in B. Rittershausen seit 18. Januar 1871.
C W 553. 1 Korb Eisenwaaren (52 Pfd.) ab Solingen fehlt in M. Gladbach seit 17 December 1870.
C W 4671. 1 Kiste Porzellan (33 Pfd.) ab Finnentrop fehlt in Soest seit 19. December 1870.
C W 1. 1 Ballen Schinken ($17^1/_2$ Pfd.) ab Osnabrück fehlt in Siegen seit 19. October 1870.
C W 2. 1 Ballen Wollwaaren (19 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Aachen M. seit 22. Januar 1871.
C A S 3256. 1 Ballen Seide (22 Pfd.) ab M. Gladbach fehlt in Crefeld seit 3. Januar 1871.
C D F 6885. 1 Colli Eisenstange (6 Pfd.) ab Aachen M. fehlt in Crefeld seit 22. December 1870.
C D S 59. 1 Colli Messer (10 Pfd.) ab Düren fehlt in Neuss seit 30. November 1870.
C F B 8854. 1 Decke fehlt in Aachen M.
C F B 6613. 1 Decke fehlt in Aachen M.
C F E 603. 1 Korb Eisenwaaren (36 Pfd.) ab Neuwied fehlt in Neuss seit 5. November 1870.
C F E 1248. 1 Korb Eisenwaaren (98 Pfd.) ab Aprath fehlt in Aachen M. seit 17. November 1870.
C F S 172. 1 Ballen Leinen (134 Pfd.) ab Rheine fehlt in Iserlohn seit 13. Februar 1871.
C F W 1465. 1 Kiste Porzellan (204 Pfd.) ab Arnstadt fehlt in Crefeld seit 27. Januar 1871.
C G H 284. 1 Fass Carotten (605 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Schwelm seit 7. December 1870.
C G H 50. 1 Kiste Cigarren (101 Pfd.) ab Köln fehlt in Schwelm seit 7. December 1870.
C H A 40. 1 Fass Butter (105 Pfd.) fehlt in Haspe.
C R C 361. 1 Kiste Seife (210 Pfd.) [Eilgut] ab Cassel fehlt in Düsseldorf seit 8. Februar 1871.
C V C 867. 1 Ballen Manufacte (30 Pfd.) ab M. Gladbach fehlt in Neuss seit 16. December 1870.
C W C 303/4. 2 Fässer Essig (175 Pfd.) fehlen in Bochum.
D 602. 1 Koffer Kleidungsstücke (36 Pfd.) fehlt in Neheim-H.
D 1. 1 Sack Pflaumen (100 Pfd.) fehlt in Bochum.
D. 1 Block Kupfer (15 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Barmen seit 13. October 1870.
D 82. 1 Ballen Kaffee ($178^1/_2$ Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Witten seit 29. December 1870.
D 136. 1 Korb Tabak (69 Pfd.) ab Opladen fehlt in Gerresheim.
D C div. 4 Ballen Safflor (1000 Pfd.) ab Düsseldorf fehlen in Barmen seit 12. December 1870.
D C 3. 1 Bürde Holzschuhe ab Werdohl fehlt in Creuzthal seit 10. November 1870.
D C 331. 1 Fass Indigo (123 Pfd.) [Eilgut] ab Barmen fehlt in Düsseldorf seit 13. Februar 1871.
D D 7418. 1 Ballen baumw. Waaren (80 Pfd.) [Eilgut] ab Frankfurt a/M. fehlt in Elberfeld seit 29. Januar 1871.
D D. 2 Brode Zucker (56 Pfd.) ab Anvers fehlen in Duisburg seit 6. Jan. 1871.
D H 1. 1 leeres Fass (17 Pfd.) ab Trompet fehlt in Neuss seit 15. Jan. 1871.
D H 844. 1 leeres Fass fehlt in Barmen seit 13. October 1870.
D J 62. 1 Korb Schellfische (58 Pfd.) ab Emden fehlt in Iserlohn seit 3. November 1870.
D L 5329. 1 Ballen Wollwaaren (68 Pfd.) ab Baal fehlt in Düsseldorf seit 29. December 1870.
D M 33. 1 Kiste Kurzwaaren (227 Pfd.) [Eilgut] ab Frankfurt a/M. fehlt in Elberfeld seit 11. October 1870.
D Q 9. 1 Ballen Haare (120 Pfd.) ab Aachen fehlt in Solingen.
D Q 1. 1 Ballen Flocken (99 Pfd.) ab Aachen T. fehlt in Witten seit 21. November 1870.
D S 4323. 1 Ballen halbw. Waaren ab M. Gladbach fehlt in M. Gladbach seit 8. Februar 1871.
D V 708. 1 leeres Fass (13 Pfd.) ab Altenhundem fehlt in Schwelm seit 13. Juli 1870.
D V 1300. 1 leeres Fass (40 Pfd.) ab Carlshafen fehlt in Schwelm seit 5. December 1870.
D W 2945. 1 Korb Käse (35 Pfd.) ab Deutz fehlt in Soest seit 6. December 1870.
D W 20. 49 Stück Holzschuhe ab Münster fehlen in Barop seit 13. April 1870.
D D C 582. 1 Bürde Stahl (43 Pfd.) ab Hagen fehlt in Mülheim a. Rhein seit 31. Januar 1871.
D L L. 1 Collo Gewebe ab Ostende fehlt in Obercassel seit 5. Febr. 1871.
E. 1 Pack Schmiergefässtheile (2 Pfd.) ab Witten fehlt in Crefeld seit 14. Februar 1871.
E 158. 1 leeres Collo (42 Pfd.) ab Annen fehlt in Hamm seit 19. Dec. 1870.
E. 1 Pack Seile (100 Pfd.) ab Mülheim a. Rhein fehlt in Hamm seit 3. November 1870.
E. 1 Block Zinn (60 Pfd.) ab Letmathe fehlt in Mülheim a. Rhein seit 12. December 1870.
E. 1 Pack Fasstheile (2 Pfd.) fehlt in Witten seit 10. Februar 1871.
E 613. 1 Ballen baumw. Waaren (20 Pfd.) ab Wesel fehlt in Mülheim a. Ruhr seit 18. Januar 1871.
𝔈B 5791. 1 Fass baumw. Waaren (102 Pfd.) ab München fehlt in Mülheim a. Rhein seit 4. Januar 1871.
E B 1878. 1 Kiste Wollgarn (182 Pfd.) [Eilgut] ab Müllfort fehlt in Neuss seit 20. September 1870.
E F 753. 1 Kiste Lichte (113 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Neuss seit 17. November 1870.
E F 104. 1 Kiste Kleider (67 Pfd.) ab Barmen fehlt in Witten seit 24. Januar 1871.
E F 6772. 1 Kiste Parfümerien (18 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Barop seit 18. December 1870.
E G 4714. 1 Ohm Oel (387 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in M. Gladbach seit 18. Januar 1871.
E G 1. 1 Kiste Kleider ab Troisdorf fehlt in Barmen seit 10. Decbr. 1870.
E M 9. 1 Fass Butter ($39^1/_2$ Pfd.) ab Gütersloh fehlt in Langenberg seit 8. December 1870.
E M 7. 1 Kiste Obst (55 Pfd.) ab Barmen fehlt in Neuss seit 8. Dec. 1870.
E P 640. 1 Pack Eimer (18 Pfd.) ab Holzminden fehlt in Düsseldorf seit 15. Januar 1871.
E P 285. 1 Fass Carotten (1017 Pfd.) ab Köln fehlt in Schwelm seit 7. December 1870.
E S. 1 Ballen leere Säcke (220 Pfd.) ab Düren fehlt in Neuss seit 19. October 1870.
E S 425. 1 Ballen Manufacte (53 Pfd.) ab Rheydt fehlt in Hamm seit 7. December 1870.
E V 497. 1 Ballen Manufacte ab Elberfeld fehlt in Altenhundem seit 18. Februar 1871.
E C W 5089. 1 Korb Mineralwasser ab Ruhrort fehlt in Mülheim a. Ruhr seit 12. November 1870.
E F C 9524. 1 leeres Fass ab Cleve fehlt in Obercassel seit 21. Oct. 1870.
E HT 737. 1 Fass Rüböl (342 Pfd.) ab Neuss fehlt in Barmen seit 26. November 1870.
F 83. 1 Ballen Pflanzen (54 Pfd.) ab Crefeld fehlt in M. Gladbach seit 22. December 1870.
F 695/7, 699. 4 Kisten Feuerzeug (160 Pfd.) ab Opladen fehlen in Crefeld seit 2. Februar 1871.
F 890. 1 Kübel Butter (31 Pfd.) fehlt in Haspe.
F 308. 1 Fass Butter (18 Pfd.) ab Hoerde fehlt in Hamm seit 10. Oct. 1870.
F. 1 Sack Kartoffeln (175 Pfd.) ab Marburg fehlt in Iserlohn seit 2. December 1870.
F 829/30 33. 3 Ballen Wolle (789 Pfd.) ab Lennep fehlen in Elberfeld seit 15. Februar 1871.

F B 3672. 1 Ballen halbw. Waare (32 Pfd.) ab M. Gladbach fehlt in M. Gladbach seit 6. Februar 1871.
F B 2896. 1 Fass Papier (48 Pfd.) ab Berlin fehlt in M. Gladbach seit 4. Februar 1871.
F B II. 1 Sack Kleider (18 Pfd.) fehlt in B. Rittershausen seit 19. October 1870.
F B 2417. 1 leere Kiste (19 Pfd.) ab Aachen M. fehlt in Limburg seit 16. Januar 1871.
F B 1310. 1 leeres Fass (35 Pfd.) ab Empel fehlt in Witten seit 25. October 1870.
F & C 6. 1 Korb Droguen (60 Pfd.) fehlt in B. Rittershausen seit 2. Januar 1871.
F C 1795. 1 Kiste Bandwaaren (362 Pfd.) ab Barmen fehlt in Hamm seit 28. December 1870.
F D 1205. 1 Pack leere Säcke fehlt in Hochdahl seit 19. September 1870.
F D 948, 239, 1007, 255, 517, 254, 492. 7 leere Fässer (263 Pfd.) ab Haiger fehlen in Schwelm seit 27. December 1870.
F D. 1 Collo Formärmer (855 Pfd.)
F F 6772. 1 Kiste Seife ab Andernach fehlt in Obercassel seit 16. September 1870.
F F 15750. 1 Ballen Bettfedern fehlt in Ronsdorf seit 5. December 1870.
F F 76. 1 Fass Branntwein (83 Pfd.) ab Beckum fehlt in Altenhundem seit 17. Februar 1871.
F F 998. 1 Kiste Spielwaaren (71 Pfd.) [Eilgut] ab Hamm fehlt in Elberfeld seit 29. December 1870.
F G 4300. 1 Ballen Kordel (22 Pfd.) fehlt in Hochdahl seit 4. Dec. 1870.
F G 3937. 1 Pack Säcke (3 Pfd.) ab Hochdahl fehlt in Mülheim a Rhein seit 14. December 1870.
F G 72/3. 2 Kisten Eisenwaaren (558 Pfd.) [Eilgut] ab Iserlohn fehlen in Mülheim a. Rhein.
F H 5. 1 Korb Trauben (13 Pfd.) ab Köln fehlt in M. Gladbach seit 21. October 1870.
F H 322/7. 2 leere Körbe ab Cleve fehlen in Obercassel seit 11. Jan. 1871.
F H 443. 1 Ballen halbw. Waare (18 Pfd.) [Eilgut] ab M. Gladbach fehlt in Düsseldorf seit 24 November 1870.
F H 965. 1 Fass Butter ab Hagen fehlt in Mülheim a. Rhein seit 13. December 1870.
F H 2984. 1 Ballen Säcke (10 Pfd.) ab Altena fehlt in Mülheim a. Rhein seit 21. November 1870.
F H 17. 1 Pack, 18 Eimer (52 Pfd.) ab Unna fehlt in Mülheim a. Rhein seit 31. Januar 1871.
F H 257. 1 Kiste Eisenwaaren (26 Pfd.) [Eilgut] ab Barmen fehlt in Mülheim a. Rhein.
F H 58. 1 Ballen Speck (95 Pfd.) fehlt in Haspe.
F H 482. 1 Kiste Zeug (20 Pfd.) fehlt in Arnsberg.
F H 2400. 1 Korb Punsch (25 Pfd.) [Eilgut] ab Neuss fehlt in Elberfeld seit 5. November 1870.
F J 54. 1 leeres Fass ab Düsseldorf fehlt in Neuss seit 15. Decbr. 1870.
F K 1929. 1 Korb Eisenwaaren (40 Pfd.) ab Schwelm fehlt in Witten seit 26. October 1870.
F K. 1 Sack Obst (139 Pfd.) ab Eitorf fehlt in Barmen seit 21. Dec. 1870.
F K. 1 Paar Holzschuhe ab Empel fehlt in Iserlohn seit 4. November 1870.
F K. 1 Sack Pflaumen fehlt in Barmen-Rittershausen seit 3. Januar 1871.
F L 381. 1 Sack Pflaumen (13 Pfd.) fehlt in Barmen-Rittershausen seit 9. November 1870.
F L 5272/3, 5665 3 leere Fässer (30 Pfd.) ab Limburg fehlen in Soest seit 9. December 1870.
F L 1124. 1 Ballen Teppiche (46 Pfd.) ab Deutz fehlt in Soest seit 6. Juni 1870.
F & L 6132/3. 2 Kisten Porzellan (292 Pfd.) ab Weimar fehlen in Altena seit 16. November 1870.
F M 4, 30. 2 leere Fässer (165 Pfd.) ab Marten fehlen in Dortmund seit 31. Januar 1871.
F M VII 293. 1 Fass Wein fehlt in Ronsdorf seit 24. November 1870.
F R 474. 1 Kiste Käse (35 Pfd.) fehlt in Steele.
F S 1414. 1 Kiste Indigo ab Ostende fehlt in Obercassel seit 4. Febr. 1871.
F S 4083. 1 Pack Papier (20 Pfd.) ab Dortmund fehlt in Ohligswald seit 26. December 1870.
F S 62. 1 Ballen Pergament-Papier (80 Pfd.) fehlt in B. Rittershausen seit 27. Januar 1871.
F S 9601. 1 Fass Wein (90 Pfd.) ab Bingerbrück fehlt in Iserlohn seit 28. October 1870.
F S 28. 1 Tonne Seife [Eilgut] ab Steinbeck fehlt in Elberfeld seit 7. December 1870.
F S 16092, 16094. 2 Kisten Käse (131 Pfd.) ab Frankfurt a/M. fehlen in Dortmund seit 12. Februar 1871.
F T 118. 1 Kiste Hülsen ab Ruhrort fehlt in Aachen M. seit 26. Jan. 1871.
F ✠ 1. 1 Pack Strohpapier (16 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Ueberruhr seit 4. November 1870.
F A G 9560/10804. 2 Sack Graupen (202 Pfd.) ab Schwelm fehlen in Gerresheim.
F A L. 1 Stück Achse (109 Pfd.) ab Mülheim a. Rhein fehlt in Dornap seit 17. November 1870.
F C C 1877. 1 Fass Obst (247 Pfd.) ab Leichlingen fehlt in Witten seit 24. October 1870.
F C M 8274. 1 Pack Kleider (12 Pfd.) ab Gr. Glogau fehlt in Witten seit 20. December 1870.

F J S 601. 1 Ballen Papier (84 Pfd.) [Eilgut] fehlt in Hagen seit 17. December 1870.
F R 369. 1 Ballen Wollwaaren (10 Pfd.) ab Magdeburg fehlt in Rheydt seit 6. December 1870.
F WA 436. 1 Kiste Kurzwaaren (25 Pfd.) ab Barmen fehlt in Hamm seit 9. December 1870.
F W N 59/61. 2 Sack Vegetabilien ab Cöthen fehlen in Mülheim a. Ruhr seit 12 December 1870.
F W R 542. 1 leeres Fass (18 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Neuss seit 13. Februar 1870.
F W R 5609. 1 Kiste Glas (563 Pfd.) ab Deutzerfeld fehlt in Elberfeld.
F W R. 1 Sack Zwetschen (25½ Pfd.) ab Duisburg fehlt in Vohwinkel seit 30. December 1870.
F W S 71. 3 Colli Rohrstühle (54 Pfd.) fehlen in Homberg seit 16. Febr. 1871.
H 656. 1 Korb Käse (62 Pfd.) ab Wesel fehlt in Düsseldorf seit 16. Februar 1871.
G 315. 1 Bürde Stahl (100 Pfd.) ab Altena fehlt in Mülheim a. Rhein seit 12 Februar 1871.
G. 8 Bund Holzschuhe (224 Pfd.) fehlen in B. Rittershausen seit 29. Januar 1871.
G. 1 Stück Kohlenbecken (224 Pfd.) fehlt in Remscheid.
G 1/3. 2 Thür. Gusswaaren fehlen in Bochum.
G 1. 1 Korb Obst (45 Pfd.) [Eilgut] ab Neuss fehlt in Elberfeld seit 5. November 1870.
G 3. 1 Sack Erbsen (202 Pfd.) fehlt in Lennep.
G 586. 1 Ballen Tuch (180 Pfd.) ab Lennep fehlt in Aachen M. seit 7. Februar 1871.
G A 128. 1 Kiste Kurzwaaren (66 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Aachen M. seit 12. Februar 1871.
G A 983. 1 Ballen halbw. Waare (82 Pfd.) [Eilgut] ab M. Gladbach fehlt in Neuss seit 14. December 1870.
G A 14680. 1 Sack Mehl ab Dortmund fehlt in Letmathe seit 26. Nov. 1870.
G B 1384. 1 Ballen halbw Waare (80 Pfd.) ab M. Gladbach fehlt in M. Gladbach seit 16. December 1870.
G B 612. 1 Kiste Eisenwaaren (48 Pfd.) [Eilgut] ab Neheim-H. fehlt in Mülheim a. Rhein.
G C 349. 1 Kiste Seidenwaaren (48 Pfd.) ab Langenberg fehlt in Hamm seit 15. Februar 1871.
G C 3922. 1 Korb Eisenwaaren (155 Pfd.) ab Solingen fehlt in Mülheim a. Rhein seit 31. Januar 1871.
G D 285. 1 Kiste halbwollne Waare (50 Pfd.) ab Köln fehlt in M. Gladbach seit 2. Februar 1871.
G D 6912. 1 Fass Stärke (432 Pfd.) ab Hamburg fehlt in Witten seit 15. October 1870.
G E 409. 1 Sack Zucker (200 Pfd.) fehlt in B. Rittershausen seit 17. Januar 1871.
G E 362. 1 Ballen Nessel (50 Pfd.) [Eilgut] ab Hagen fehlt in Mülheim a Rh.
G F 6628. 1 Ring Bleirohr (103 Pfd.) ab Deutz fehlt in Lüttringhausen seit 4. September 1870.
G H 1491. 1 Kiste baumwollne Waare (22 Pfd.) ab Neuss fehlt in M. Gladbach seit 3. October 1870.
G H 2833. 1 Ballen Wollwaare fehlt in Kaldenkirchen.
G H 73. 1 Ballen Nessel (67 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Crefeld seit 30. Januar 1871.
G H 2647. 1 Korb Tabak (68 Pfd.) fehlt in B. Rittershausen seit 4. Febr. 1871.
G H 81. 1 Kübel Butter (36 Pfd.) ab Bielefeld fehlt in Marten seit 8. December 1870.
G H 1329. 1 Kiste Eisenwaaren (89 Pfd.) [Eilgut] ab Remscheid fehlt in Neuss seit 29. November 1870.
G H 960. 1 Ballen Nessel (112 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Elberfeld.
G H 378. 1 Korb Feilen ab Lennep fehlt in Neuss seit 27. Decbr. 1870.
G K 1/4. 4 Ballen Wolle (942 Pfd.) ab Düsseldorf fehlen in Aachen M. seit 19. Januar 1871.
G K 275. 1 Ballen Manufacte (83 Pfd.) ab Aachen M. fehlt in Viersen seit 7. Februar 1871.
G L 1504. 1 Ballen Manufacte (48 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Crefeld seit 5. December 1870.
G L 3091. 1 Ballen Manufacte (92 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Hamm seit 22. December 1870.
G L 7672. 1 Ballen Nessel (20 Pfd.) ab Rheine fehlt in Witten seit 18. November 1870.
G O 2060. 1 Kiste Kerzen ab Frankfurt fehlt in Obercassel seit 12. December 1870.
G O 9389. 1 Ballen baumw. Waaren (235 Pfd.) ab Giessen fehlt in Elberfeld seit 18. Februar 1871.
G R 3116. 1 Pack Papier (26 Pfd.) ab Iserlohn fehlt in M. Gladbach seit 16. December 1870.
G R 742. 1 Kiste halbw. Waaren (57 Pfd.) ab Berlin fehlt in M. Gladbach seit 19. December 1870.
G R 633. 1 Ballen Zwirn (227 Pfd.) [Eilgut] ab Dortmund fehlt in Elberfeld seit 13. Februar 1871.
G S 748. 1 Ballen halbw. Waaren (86 Pfd.) ab Lennep fehlt in Neuss seit 27. December 1870.
G S 45458. 1 leeres Fass (10 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Elberfeld.
G S 18. 1 Pack Säcke (43 Pfd.) ab Düren fehlt in Elberfeld.
G S 46819/21. 3 Körbe Wein fehlen in Lennep.

G S 6590. 1 Kiste Lederwaaren (118 Pfd.) [Eilgut] ab Giessen fehlt in Elberfeld seit 13. Februar 1871.
G S 6327. 1 Kiste Lichte (36 Pfd.) fehlt in Arnsberg.
G S 891. 1 Ballen Hopfen (90 Pfd.) fehlt in Arnsberg.
G S 45 758. 1 leeres Fass (46 Pfd.) ab Aachen M. fehlt in Düsseldorf seit 1. Februar 1871.
G S 1402. 1 leeres Fass (32 Pfd.) ab Hagen fehlt in Düsseldorf seit 9. Februar 1871.
G T 1060. 1 Korb Eisenwaaren (75 Pfd.) ab Aprath fehlt in Neuss seit 27. December 1870.
G V 1270. 1 Ballen Leinen (97 Pfd.) ab Erfurt fehlt in Neuss seit 12. Debr 1870.
G V 18. 1 Korb Fleisch (44 Pfd.) fehlt in Bochum.
G W 2217. 1 Kiste Nudeln (25 Pfd.) fehlt in Hagen.
G W 22220/1. 2 Ballen Wolle (632 Pfd.) ab Elberfeld fehlen in Aachen M. seit 6. November 1870.
G Z 3105. 1 Korb Cichorienmehl (93 Pfd.) ab Holzwickede fehlt in Düsseldorf seit 21. December 1870.
G C B. 1 Plombirleine ab Elberfeld fehlt in Aachen M. seit 26. Nov. 1870.
G C B 538, 8644, 9372, 6678. 4 Decken ab Duisburg fehlen in Aachen M. seit 26. November 1870.
G C B 669. 1 Decke ab Essen fehlt in Aachen M. seit 12. December 1870.
G B S 40. 1 Pack Säcke (60 Pfd.) ab Hamm fehlt in Altenhundem seit 14. Januar 1871.
G HE 12. 1 Flasche Säure (140 Pfd.) ab Dortmund fehlt in Marten seit 22. December 1870.
G M S 2267. 1 Ballen Tuch ab Aachen fehlt in Hamm seit 9. Febr. 1871.
G S H 1. 1 Kiste Obst (200 Pfd.) ab M. Gladbach fehlt in B. Gladbach seit 17. November 1870.
G T S 1/2. 2 Pack Strohdecken (100 Pfd.) ab Calcum fehlt in Iserlohn seit 6. December 1870.
H 101. 2 Bund Holzschuhe fehlen in Lennep.
H 656. 1 Korb Käse ($62^1/_2$ Pfd.) ab Wesel fehlt in Elberfeld seit 17. Februar 1871.
H 10. 1 Fass Kaffeemühlen (145 Pfd.) ab Haspe fehlt in M. Gladbach seit 1. Januar 1871.
H 2. 1 Pack Körbe (44 Pfd.) ab Viersen fehlt in Boisheim seit 29. Nov. 1870.
H 6552. 1 Fass Cichorien (110 Pfd.) ab Neuss fehlt in Düsseldorf seit 12. Januar 1871.
H 5. 1 leeres Fass (30 Pfd.) ab Siegen fehlt in Leichlingen seit 22. Nov. 1870.
H 1146. 1 Ballen Säcke (80 Pfd.) ab Hattingen fehlt in Mülheim a. Rhein seit 10. December 1870.
H 2. 1 Ballen baumw. Waaren (45 Pfd.) ab Ohligswald fehlt in Mülheim a. Rhein seit 19. November 1870.
H 3/4. 1 leerer Korb ab Lennep fehlt in Mülheim a. Rhein seit 30. Jan. 1871.
H 4410. 1 Ballen Kaffee (82 Pfd.) ab Emmerich fehlt in Vohwinkel seit 12. Februar 1871.
H 190/2. 3 Fässer Seife ($439^1/_4$ Pfd.) ab Mülheim a. Rhein fehlen in Schwelm seit 13. Februar 1871.
H. 3 leere Körbe ab Opladen fehlen in Gevelsberg seit 2. Februar 1871.
H 499. 1 Decke ab Mülheim a. Rhein fehlt in Hamm seit 14. Oct. 1870.
H 7391. 1 Butterfass (80 Pfd.) ab Witten fehlt in Hamm seit 1. Dec. 1870.
H 235. 1 Decke ab Duisburg fehlt in Hamm seit 15. Februar 1871.
H 5. 1 Sack Erbsen (200 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Limburg seit 6. Jan. 1871.
H 3. 1 Kübel Butter (20 Pfd.) ab Brackwede fehlt in Altenhundem seit 31. October 1870.
H 4148. 1 Tonne Butter (67 Pfd.) ab Steele fehlt in Neviges seit 15. Januar 1871.
H. 1 Sack Nüsse (100 Pfd.) fehlt in Bochum.
H 4. 1 Sack Kappus (80 Pfd.) fehlt in Bochum.
H 5. 1 Kinderstuhl (5 Pfd.) ab Castrop fehlt in Barmen seit 19. December 1870.
H 4558. 1 Kiste Wollwaaren (117 Pfd.) ab Deutz fehlt in Solingen.
H 272. 1 Fass Oel (174 Pfd.) ab Dortmund fehlt in Witten seit 5. November 1870.
H 6. 1 Sack Kartoffeln (138 Pfd.) ab Dortmund fehlt in Witten seit 3. December 1870.
H 2402. 1 Fass Kali (110 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Neuss seit 16. November 1870.
H 14. 1 Pack Papier ab Mülheim fehlt in Neuss seit 15. Januar 1871.
HA 1216. 1 Ballen Leinen (50 Pfd.) ab Cassel fehlt in Düsseldorf seit 23. September 1870.
HA 1759. 1 Ballen Leinen (24 Pfd.) ab Cassel fehlt in Düsseldorf seit 14. October 1870.
HB 1025. 1 Kiste Porzellan (125 Pfd.) ab Arnstadt fehlt in Crefeld seit 21. Januar 1871.
HB 110. 1 Ballen Drell (15 Pfd.) ab Seesen fehlt in Mülheim a. Rhein seit 31. Januar 1871.
HB 1/2. 2 leere $^1/_4$ Ohm (35 Pfd.) ab Witten fehlen in Schwelm seit 17. Februar 1871.
H B 2140. 1 Sack Reis (103 Pfd.) ab Siegen fehlt in Altenhundem seit 27. Juli 1870.
HB 2623. 1 Kübel Butter ($32^1/_2$ Pfd.) ab Herford fehlt in Langenberg seit 29. November 1870.
H B 4652. 1 Kiste Uhren (118 Pfd.) [Eilgut] ab Giessen fehlt in Elberfeld seit 20. Januar 1871.

H C 8664. 1 Kiste Bindfaden (184 Pfd.) ab Deutzerfeld fehlt in Barmen seit 10. November 1870.
H C 9/14. 6 Kisten Mantelöfen ab Dortmund fehlen in Bochum.
H C 9012. 1 Pack Hämmer (104 Pfd.) ab Haspe fehlt in Langendreer seit 16. Februar 1871.
H C 676. 1 Kiste Eisenwaaren (113 Pfd.) ab Gevelsberg fehlt in Gevelsberg seit 2. Februar 1871.
H C 1024. 1 Kiste Glas (50 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Mülheim a. Rhein seit 31. Januar 1871.
H C 2854. 1 Fass Wein (95 Pfd.) ab Altena fehlt in Mülheim a. Rhein seit 8. December 1870.
H C 2. 1 Kiste Metallofen (95 Pfd.) ab Unna fehlt in Leichlingen seit 26. November 1870.
H C 3083. 1 Kiste baumw. Waaren ab Frankfurt a. M. fehlt in Obercassel seit 14 Februar 1871.
H C 7523. 1 Pack Papier (223 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in M. Gladbach seit 17. December 1870.
H D 139. 1 Ballen Pappwaaren ab Düsseldorf fehlt in Rheydt seit 15. Januar 1871.
H D 1560. 1 leere Kiste (23 Pfd.) ab Bochum fehlt in Hamm seit 26. November 1870.
H E 110. 1 Ballen Manufakte (21 Pfd.) ab Rendsburg fehlt in Viersen seit 22. November 1870.
H F 142. 1 Fass Wein ab Sinzig fehlt in Obercassel seit 1. Juni 1870.
HF 2497. 1 Kiste Cichorien (140 Pfd.) ab Giessen fehlt in Schwelm seit 30. December 1870.
H F 385. 1 Kübel Butter (35 Pfd.) ab Gütersloh fehlt in Gevelsberg seit 10. Mai 1870.
HF 822. 1 Kübel Butter (35 Pfd.) ab Oelde fehlt in Witten seit 15. October 1870.
HF 1631. 1 Kübel Schmalz (70 Pfd.) ab Gütersloh fehlt in Gerresheim.
H F 30. 1 Fass Eisenwaaren (190 Pfd.) ab Düren fehlt in Neuss seit 1. December 1870.
H F 321. 1 Kiste Cigarren (22 Pfd.) ab Emmerich fehlt in B. Gladbach seit 13. December 1870.
H G 3026. 1 Fass Eisenwaaren (232 Pfd.) fehlt in Kaldenkirchen.
H H 136/7. 2 Pack Bäume (172 Pfd.) [Eilgut] ab Barmen fehlt in Neuss seit 25. November 1870.
H H 2. 1 Ballen Emballage ab Neuss fehlt in M. Gladbach seit 25. September 1870.
H H 282. 1 Fass Carotten (641 Pfd.) ab Cöln fehlt in Schwelm seit 7. December 1870.
H H 57. 2 Fässer Häringe (30 Pfd.) ab Dortmund fehlen in Langendreer seit 5. Februar 1871.
H J 179. 1 Collo Stuhlwaaren (49 Pfd.) ab Rheydt fehlt in Siegen seit 6. Januar 1871.
H J 54. 1 Ballen Wollwaaren (19 Pfd.) fehlt in Rheydt.
HK 2836. 1 Fass Kurzwaaren (190 Pfd.) ab Wesel fehlt in Altena seit 19. November 1870.
H K. 1 Korb leere Töpfe (51 Pfd.) ab Kleinenbroich fehlt in Düsseldorf seit 26. November 1870.
HL 16/7. 2 Kisten Eisenwaaren (180 Pfd.) ab Grevenbroich fehlen in Neuss seit 19. October 1871.
H L 14. 1 Kiste Kleider (130 Pfd.) ab Neuss fehlt in Barmen seit 16. November 1870.
H M 630. 1 Ballen Twist (609 Pfd.) fehlt in Leichlingen.
H M. 1 Pack, 2 leere Körbe (10 Pfd.) ab Barmen fehlt in Uerdingen seit 25. November 1870.
H O 8504. 1 Ballen Wollwaaren (286 Pfd.) ab Aachen fehlt in Ruhrort seit 31. Januar 1871.
H O 8520. 1 Ballen Wollwaaren (270 Pfd.) ab Aachen fehlt in Ruhrort seit 31. Januar 1871.
H P 3. 1 Kübel Butter (58 Pfd.) ab Brackwede fehlt in Witten seit 21. December 1870.
H P 24. 2 Consolen ab Bonn fehlen in Barmen seit 15. December 1870.
HR 14617. 1 Korb Candis (30 Pfd.) ab Duisburg fehlt in Altenhundem seit 21. October 1870.
H S 137. 1 Fass Wein (86 Pfd.) ab Boppard fehlt in Neuss seit 28. October 1870.
H S 152. 1 leere Kiste (28 Pfd.) fehlt in Grevenbrück.
H S 843. 1 Kiste Papier (533 Pfd.) fehlt in Arnsberg.
H T. 2 Stück Pfannen ab Düsseldorf fehlen in Breyell seit 3. Jan. 1871.
HT 35. 1 Fass Butter (37 Pfd.) ab Warburg fehlt in Mülheim a. Rhein seit 5. December 1870.
H V 26. 1 Kiste Holzwaaren (60 Pfd.) ab Werdohl fehlt in Neuss seit 6. Januar 1871.
H W 21. 1 Stück Kalkdecke ab Geldern fehlt in Obercassel seit 2. August 1870.
H W 7460. 1 Ballen Nessel (76 Pfd.) ab Neuss fehlt in Düsseldorf seit 15. Februar 1871.
H W. 1 Stab Eisen (59 Pfd.) ab Mülheim fehlt in Ohligswald seit 15. October 1870.
H W 54. 1 Fass Kraut (229 Pfd.) fehlt in Ronsdorf seit 13. Decbr. 1870.
HB S 9708. 1 Ballen halbwollene Waaren [Eilgut] ab B. Rittershausen fehlt in Mülheim a. Rhein.
H C S. 2 Colli Eisenrohr ab Düsseldorf fehlen in M. Gladbach seit 1. Januar 1871.

H C V 3070. 1 Ballen Leinen (60 Pfd.) ab Deutz fehlt in Hörde seit 12. December 1870.
H F L 268. 1 Collo Pflug (121 Pfd.) ab Berlin fehlt in Neuss seit 17. Februar 1871.
H H C 6177. 1 leeres Fass (15 Pfd.) ab Köln fehlt in Neuss seit 18. October 1870.
H H S 2986. 1 Kiste Wein (20 Pfd.) ab Boppard fehlt in Neuss seit 17. November 1870.
H H S 2986. 1 Kiste Wein (20 Pfd.) fehlt in Holzwickede.
H MK 1864. 1 Kiste Wäsche (30 Pfd.) ab Witten fehlt in Soest seit 3. October 1870.
H W H 6. 1 Fass Wein (85 Pfd.) [Eilgut] ab Oberwinter fehlt in Neuss seit 22. November 1870.
H W R, S Witten. 1 Pack Säcke (30 Pfd.) ab Haspe fehlt in Witten seit 7. October 1870.
I. 8 Collo leere Körbe (76 Pfd.) ab Troisdorf fehlen in Schwelm seit 20. August 1870.
I 2115. 2 Collo Ofentheile ab Arnsberg fehlen in Iserlohn seit 24. November 1870.
J 3753. 1 Ballen Kaffee ab Mülheim a. Rhein fehlt in Elberfeld seit 14. Februar 1871.
J 7990/1. 2 leere Fässer (56 Pfd.) ab Kupferdreh fehlen in Solingen.
J A 2722, 2733. 2 Ballen Leinen (200 Pfd.) fehlen in Rheydt.
J B 9. 1 Korb Brod ab Paderborn fehlt in Hörde seit 24. December 1870.
J C 137. 1 leeres Fass ab Neuss fehlt in Obercassel seit 8. Juni 1870.
J D 472. 1 Korb Blechwaaren (27 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Wiersen seit 18. Februar 1871.
J D 8 8 A. 2 Bürden Stahl (110 Pfd.) ab Attena fehlen in Düsseldorf seit 24. November 1870.
J D 920. 1 Korb Eisenwaaren (32 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Düsseldorf seit 5. December 1870.
J F 4. 1 Korb Butter (63 Pfd.) ab Empel fehlt in Barmen seit 6. Februar 1871.
J & G 34. 1 Kiste Knöpfe (46 Pfd.) ab Mülheim a. Rhein fehlt in Altena seit 20. October 1870.
J G 1/19, 1601/3, 1080. 23 leere Fässer (575 Pfd.) ab Schwerte fehlen in Gevelsberg seit 21. November 1870.
J K G 2661, 196. 2 Fässer ab Letmathe fehlen in Gevelsberg seit 20. Juli 1870.
J G 110. 1 Kiste Porzellan (175 Pfd.) ab Eisfeld fehlt in Crefeld seit 19. December 1870.
J H 6. 1 leeres Fass (10 Pfd.) ab Hagen fehlt in Schwelm s. 27. Jan. 1871.
J H 3045. 1 Ballen Tabak (158 Pfd) ab Bremen fehlt in Plettenberg seit 24. November 1870.
J K. 3 Gebinde Eisen (302 Pfd.) ab Neuss fehlen in Viersen seit 28. Januar 1871.
J K. 1 Stück Pfanne ab Neuss fehlt in Viersen seit 28. Januar 1871.
J K 1. 1 Sack Nüsse ab Mülheim a. Rhein fehlt in Mülheim a. Rhein seit 27. November 1870.
J K 3592, 2655. 2 leere Fässer (95 Pfd.) ab Barmen fehlen in Neuss seit 19. September 1870.
J K. 1 Fass Kraut (145 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Barmen seit 17. December 1870.
J L 3364. 1 Fass Wein ab Mülheim a. Rhein fehlt in Langendreer seit 14. November 1870.
J L 195. 1 Korb Tabak (149 Pfd.) ab Mülheim a. Rhein fehlt in Schwelm seit 21. Februar 1871.
J M 5651. 1 Ballen Wollwaaren (26 Pfd.) [Eilgut] fehlt in Hagen seit 25. December 1870.
J M 869. 1/4 Ohm Wein (105 Pfd.) ab Heissen fehlt in Hamm seit 9. December 1870.
J M 49. 1 Bund Holzschuhe fehlt in Bochum.
J N 101. 1 Collo Haspelmasch (30 Pfd.) ab Viersen fehlt in Aachen M. seit 28. November 1870.
J N 6419. 1 Kiste leere Säcke (32 Pfd.). ab Finnentrop fehlt in Dortmund seit 28. Januar 1871.
J P 62. 1 Kiste Feilen (161 Pfd.) ab Haspe fehlt in Witten seit 5. November 1870.
J P 46. 2 Bund Holzschuhe ab Empel fehlen in Barmen seit 13. Jan. 1871.
J P 3682. 1 Ballen Manufakte (127 Pfd.) ab M. Gladbach fehlt in Hamm seit 18. November 1870.
J P 40. 1 Kiste Eisenwaaren (117 Pfd.) ab Remscheid fehlt in Mülheim a. Rhein seit 9. December 1870.
J P 4. 1 Fass Butter ab Goch fehlt in Obercassel seit 16. September 1870.
J P 4044. 1 Ballen Halbwollwaaren (49 Pfd.) ab M. Gladbach fehlt in M. Gladbach seit 30. November 1870.
JR 3601. 1 Korb Zucker (31 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Düsseldorf seit 12. Januar 1871.
J R. 1 Stange Gussstahl (48 Pfd.) ab Hennef fehlt in Schwelm seit 30. December 1870.
J S. 1 Sack Kartoffeln (128 Pfd.) fehlt in Bochum.
J S 9. 1 Sack Bürstenhölzer (81 Pfd.) ab Gesecke fehlt in Hörde seit 19. December 1870.
J K U 4531. 1 Kiste Papier (90 Pfd.) ab Sebaldsbrück fehlt in Aachen M. seit 15. December 1870.
J W 300. 1 Kiste Pflaumen (53 Pfd.) ab Neuss fehlt in Dülken seit 2. Februar 1871.
J W. 5 Säcke Kartoffeln (610 Pfd.) ab Stehle fehlen in Mülheim a. Rhein seit 14. Februar 1871.
J A H. 1 Fass Wein (95 Pfd.) ab Deutzerfeld fehlt in Solingen.
J A C 29412. 1 Fass Sprit (575 Pfd.) ab Crefeld fehlt in Ruhrort seit 30. December 1870.
J C S 3094. 1 Ballen Salmiakgeist (164 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Altena seit 29. December 1870.
J C S 719. 1 Fass Petroleum (339 Pfd.) fehlt in Langschede.
J F C 73. 1 Korb Eisenwaaren (170 Pfd.) ab Lennep fehlt in Hörde seit 30. Januar 1871.
J F S 20. 1 Collo Hammer (14 Pfd.) fehlt in Remscheid.
JF W 32. 1 Fass Anchovis (35 1/6 Pfd.) ab Harburg fehlt in Elberfeld.
J H F. 1 Bund Holzschuhe fehlt in Trompet.
J H F 2. 1 Ballen Tuch (250 Pfd.) ab Neuss fehlt in Düsseldorf seit 11. Januar 1871.
J L C. 1/8 Tönnchen Häringe (41 Pfd) ab Ruhrort fehlt in Crefeld seit 11. Februar 1871.
J H K 223. 1 Pack leere Körbe (40 Pfd.) ab Ahlen fehlt in Witten seit 14. Juni 1870.
J MB 2. 2 Stück Wasserkessel fehlen in Rheydt.
J P S 112. 1 Fass Thran (81 Pfd.) fehlt in Grevenbrück.
J S E 1. 1 Kiste Garne (98 Pfd.) ab Aachen M. fehlt in Hamm seit 19. December 1870.
J W B 6038. 1 Kiste Seife (135 Pfd.) fehlt in B. Rittershausen seit 15. Februar 1871.
J W C 1460. 1 Pack Papier (230 Pfd.) ab B. Gladbach fehlt in Elberfeld seit 18. Februar 1871.
K 2. 1 Ballen Lumpen (228 Pfd.) ab Mülheim a. d. Ruhr fehlt in Wickrath seit 6. December 1870.
K 1435. 1 Pack Papier (26 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in M. Gladbach seit 17. December 1870.
K 4. 1 leere 1/2 Ohm (30 Pfd.) ab Werdohl fehlt in Crefeld seit 3. November 1870.
K 2. 1 Ballen Wollwaaren (68 Pfd.) ab Mülheim a. d. Ruhr fehlt in Crefeld seit 16. Januar 1871.
K 5339/53. 15 Körbe Candis (452 Pfd.) ab Düsseldorf fehlen in Crefeld seit 20. Januar 1871.
K. 1 Stab Eisen (134 Pfd.) ab M. Gladbach fehlt in Crefeld seit 10. October 1870.
K 3. 1 Ballen Lumpen ab Odenkirchen fehlt in Obercassel seit 5. December 1870.
K 4959. 1 Korb Griesmehl (77 Pfd.) [Eilgut] ab Crefeld fehlt in Düsseldorf seit 2. Januar 1871.
K 1077. 1 Ballen baumwollene Waaren (62 Pfd.) ab M. Gladbach fehlt in Düsseldorf seit 18. December 1870.
K 104. 1 Kiste Pflaumen (58 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Düsseldorf seit 8. Februar 1871.
K 4. 1 Pack Säcke ab Düsseldorf fehlt in Düsseldorf seit 13. Febr. 1871.
K 1858. 1 Ballen Wollwaaren (30 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Mülheim a. Rhein seit 31. December 1870.
K. 9 Stück leere Körbe ab Leichlingen fehlen in Schwelm seit 17. October 1870.
K 152. 1 Korb Hohlglas (295 Pfd.) ab Hamm fehlt in Hörde seit 16. Januar 1871.
K. 2 Stück Feuertöpfe fehlen in Arnsberg.
K 819. 1 Ballen baumwollene Waaren (142 Pfd.) ab Wickrath fehlt in Hamm seit 21. December 1870.
K. 4 Colli Ofentheile, 1 Kappe zur Ofensäule ab Dortmund fehlen in Iserlohn seit 10. November 1870.
K 82. 1 Sack Erbsen (15 Pfd.) ab Mülheim a. Rhein fehlt in Iserlohn seit 14. December 1870.
K 102. 1 Kiste Eisenwaaren (33 Pfd.) ab Wernshausen fehlt in Altena seit 13. Februar 1871.
K 454. 1 Ballen Reis (202 Pfd.) fehlt in Steele.
K 2599. 1 Kübel Butter [Eilgut] ab Giessen fehlt in Elberfeld seit 24. December 1870.
K 33. 1 Ballen Nessel (269 Pfd.) ab Emsdetten fehlt in Crefeld seit 14. Februar 1871.
K 130. 1 Fass Kraut (229 Pfd.) ab Opladen fehlt in Elberfeld seit 16. Februar 1871.
K 16. 1 Manometerrose (34 Pfd.) ab Iserlohn fehlt in Barmen seit 25. October 1870.
K 14. 1 leere Tonne (10 Pfd.) ab Witten fehlt in Barmen seit 3. December 1870.
K 968. 1 Sack Gerste (25 Pfd.) ab Mülheim a. Rhein fehlt in Solingen.
K. 1 Ofenklappe ab Dortmund fehlt in Witten seit 13. Februar 1871.
K 638. 1 Ballen Manufakte (20 Pfd.) ab Rheine fehlt in Aachen M. seit 8. December 1870.
K 50 1 Ballen Wollwaaren (37 Pfd.) ab Gütersloh fehlt in Aachen M. seit 8. December 1870.
K 145. 1 Kiste Pflaumen (53 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Aachen M. seit 10. Januar 1871.
K 1. 1 Sack Lederabfall (60 Pfd.) ab Benrath fehlt in Gerresheim.
KC 384/5. 2 Kisten Papier (937 Pfd.) ab Düren fehlen in Neuss seit 30. October 1870.
K C 3964. 1 Fass Wein ab Ruhrort fehlt in Hamm seit 9. December 1870.

K C 158/62 u. 166. 5 Pack u 1 Pack Papier (736 Pfd.) ab Neuss fehlen in Elberfeld seit 16. Februar 1871.
K D 1. 1 Sack Kartoffeln (182 Pfd.) ab Cassel fehlt in Schwelm seit 8. November 1870.
K G 5. 1 Sack Pflaumen ab Hagen fehlt in Creuzthal seit 9. Februar 1871
K H 13/4. 2 Körbe Nägel fehlen in B. Rittershausen seit 11. Novbr. 1870
K H 4393. 1 Pack Leinwand (32 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Crefeld seit 25. Januar 1871.
K I II. 1 Korb Effekten (27 Pfd.) [Eilgut] ab Eitorf fehlt in Neuss seit 27. December 1870.
K S. 1 beschl. Säule fehlt in Barmen.
K & S 2109. 1 Ballen baumw. Waaren (34 Pfd.) ab Frankfurt a. M. fehlt in Altena seit 2. December 1870.
K S 2. 1 Kiste Hohlglas (38 Pfd.) ab Bremen fehlt in Aachen M. seit 10. Februar 1871.
K W 4189. 1 Kiste Messingwaaren (34 Pfd.) ab Langschede fehlt in Düsseldorf seit 1. Februar 1871.
K S L 2653. 1 Kiste Garn (333 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in M. Gladbach seit 17. Februar 1871.
L 365. 1 Fass Essig fehlt in B. Rittershausen seit 7. Februar 1871.
L 2110. 1 Ballen Kaffee (25 Pfd.) ab W. Ennest fehlt in Altenhundem seit 28. October 1870.
L 2021. 1 leeres Fass (27 Pfd.) fehlt in W. Ennest seit 29. October 1870.
L 2010. 1 leeres Fass (13 Pfd.) fehlt in W. Ennest seit 15. October 1870.
L 4. 1 Ballen Leinen (12 Pfd.) fehlt in Bochum.
L 40. 1 Korb Därme (125 Pfd.) [Eilgut] ab Bonn fehlt in Elberfeld seit 21. November 1870.
L. 1 Ofenrohr ab Finnentrop fehlt in Altena seit 31. December 1870.
L 25. 1 Korb Kleider (22 Pfd.) [Eilgut] ab Elberfeld fehlt in Neuss seit 25. November 1870.
L 6. 1 leeres Fass (38 Pfd.) ab Iserlohn fehlt in Barmen s. 6. Decbr. 1870.
L 2110. 1 Sack Kaffee (25½ Pfd.) fehlt in Grevenbrück.
L 150. 1 Kiste Stahldrath (72 Pfd.) ab Iserlohn fehlt in Neuss seit 15. Januar 1871.
L A 7875. 1 Fass Branntwein (82 Pfd.) fehlt in Bochum.
L B 141. 1 Ballen Emballage (25 Pfd.) ab Crefeld fehlt in Ohligs-Wald seit 17. December 1870.
L C 147. 1 Ballen Manufacturen (90 Pfd.) ab Rheydt fehlt in Hamm seit 21. Januar 1871.
L C 66. 1 Schraubstock fehlt in Kaldenkirchen.
L K 833. 1 Ballen Wollwaaren (40 Pfd.) [Eilgut] ab Elberfeld fehlt in Düsseldorf seit 19. November 1870.
L K 1015. 1 Fass Wein (106 Pfd.) ab Bingerbrück fehlt in Soest seit 5 November 1870.
L K. 1 Fass Wein (85 Pfd.) ab Deutz fehlt in Letmathe seit 13. October 1870.
L K 411. 1 Kiste Tapeten (39 Pfd.) ab Cassel fehlt in Aachen s. 16. Februar 1871.
L P 964. 1 Pack Sichten (37 Pfd.) fehlt in Geilenkirchen.
L S 8826. 1 Kiste Maschinentheile ab Leipzig fehlt in Lüttringhausen seit 14. Februar 1871.
L S 85. 1 Fass Zucker (440 Pfd.) ab Kaldenkirchen fehlt in Düsseldorf seit 15. Februar 1871.
L S 196. 1 Ballen Manufacturwaaren (66 Pfd.) ab Ruhrort fehlt in Homberg seit 19. December 1870.
L S. 2 Kleeblatt Fournaise-Futter fehlt in Kaldenkirchen.
L S 1061, 1101, 309. 3 Ballen Hanf (342 Pfd.) fehlen in Rheydt.
L W 352. 1 Pack Papier (38 Pfd.) ab Iserlohn fehlt in Iserlohn s. 14. December 1870.
L W 5477/8. 2 Kisten Steingut (275 Pfd.) ab Bonn fehlen in Neuss seit 24. November 1870.
L C G 857. 1 Kiste Nessel (269 Pfd.) ab Neuss fehlt in Düsseldorf seit 18. Februar 1871.
L C M 21. 1 leeres Fass (70 Pfd.) ab B. Rittershausen fehlt in Neuss seit 15. Januar 1871.
L L H 93. 1 Kiste Messingwaaren (136 Pfd.) [Eilgut] ab Iserlohn fehlt in Düsseldorf seit 26. Januar 1871.
L W C 1201. 1 Ballen Garn }
L W C 1204. 1 Ballen Garn } (320 Pfd.) ab Dortmund fehlen in Mülheim am Rhein seit 16. Februar 1871.
M. 1 Pack 50 leere Säcke (107 Pfd.) ab Ohligs-Wald fehlt in Crefeld seit 27. November 1870.
M 11. 1 Stück Packleinen (66 Pfd.) fehlt in B. Rittershausen seit 17. Februar 1871.
M 6163. 1 Fass Seife ab Dortmund fehlt in Letmathe seit 25. December 1870.
M. 2 Bund Seegras (100 Pfd.) ab Düsseldorf fehlen in Dortmund seit 30. Januar 1871.
M A 34. 1 Korb Obst (43 Pfd.) ab Marburg fehlt in Barmen s. 16. December 1870.
M B 182. 1 Kalkdecke ab Aachen fehlt in Obercassel s. 26. August 1870.
M E 237. 1 Ballen Halbwollenwaaren (60 Pfd.) ab M. Gladbach fehlt in M. Gladbach seit 7. Februar 1871.
M G 5368. 1 Korb Candis (32 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Altena seit 2. Januar 1871.
M K 388/9. 1 Pack Körbe (25 Pfd.) ab Deutz fehlt in Langenberg seit 5. December 1870.
ML6. 1 Ballen Halbwollwaaren (44 Pfd.) ab Düsseldorf lagert in M. Gladbach seit 24. Januar 1871.
M L. 3 Kesseltöpfe (20 Pfd.) fehlen in Geilenkirchen.
M P 777. 1 Pack leere Körbe (11 Pfd.) ab Hagen fehlt in Schwelm seit 30. October 1870.
M S 1710. 1 Ballen Leinen (140 Pfd.) ab Emsdetten fehlt in Crefeld seit 16. December 1870.
M S 2. 1 Kiste Kleider (51 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Düsseldorf.
M S 100. 1 Kiste Fleischwaaren (18 Pfd.) ab Leipzig fehlt in Barmen seit 3. Januar 1871.
M T 134. 1 Collo Gewicht (14 Pfd.) fehlt in Lennep.
M T 415. 1 Korb Eisenwaaren (179 Pfd.) ab Hagen fehlt in Ruhrort seit 18. December 1870.
M V 5245. 1 leere Kiste (19 Pfd.) ab Unna fehlt in Hamm seit 4. Februar 1871
M W 1439. 1 Kiste Wollwaaren (87 Pfd.) ab Dillenburg fehlt in Hamm seit 22. December 1870.
M W 5738. 1 Feuerzeug (176 Pfd.) ab Giessen fehlt in Witten seit 2. Januar 1871.
M C B 445. 1 Ballen Halbwollwaaren (91 Pfd.) ab M. Gladbach fehlt in M. Gladbach seit 16. November 1870.
MH C 34. 1 Kiste Malzextract (34 Pfd.) [Eilgut] ab Giessen fehlt in Elberfeld seit 13. Februar 1871.
MK W 100. 1 Fass Oel (42 Pfd.) ab Deutz fehlt in Soest seit 18. October 1870.
M L W. 1 leeres Fass (60 Pfd.) ab Lüttringhausen fehlt in Mülheim am Rhein seit 16. December 1870.
M K 137. 1 Kiste Griffel (82 Pfd.) fehlt in Lennep.
N 621. 1 Ballen Leinen (80 Pfd.) ab Dülmen fehlt in Leichlingen seit 28. October 1870.
N 2/3. 1 leeres Fass (80 Pfd.) ab Witten fehlt in Mülheim am Rhein seit 28. November 1870.
N B 67. 1 eis. Baum ab Barmen fehlt in Düsseldorf seit 18. Januar 1871.
N E. 1 Collo Eisenrohr (72 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Aachen M. seit 20. Februar 1871.
NF 10. 1 Kiste Eisenwaaren (180 Pfd.) ab Düren fehlt in Neuss seit 19. October 1870.
N F 138. 1 Korb Schellfische (80 Pfd.) ab Emden fehlt in Crefeld seit 25. December 1870.
N F 1433. 1 Ballen Halbwolle (17 Pfd.) ab Gladbach, fehlt in M. Gladbach seit 28. November 1870.
N G 2. 1 Ballen Halbwolle (88 Pfd.) ab Steele fehlt in M. Gladbach seit 30. November 1870.
N J 1280. 1 Kiste Chokolade (93 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Crefeld seit 14. Januar 1871.
N J 1310. 1 Kiste Chokolade (105 Pfd.) ab Emmerich fehlt in Solingen.
N K 8. 1 Kiste Kleider (25 Pfd.) fehlt in Rheydt.
N M 8794. 1 Fass Wein (101 Pfd.) fehlt in Arnsberg.
N R 1646. 1 Fass Branntwein (157 Pfd.) fehlt in Arnsberg.
N S 390. 1 leeres Fass ab Emden fehlt in Altena seit 19. October 1870.
O. 1 Stange Kupfer (13¾ Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in M. Gladbach seit 17. Januar 1871.
O. 1 leeres Fass ab Aachen T. fehlt in M. Gladbach seit 4. Februar 1871.
O 1. 1 Ballen Emballage (64 Pfd.) ab Lindern fehlt in Breyell seit 27. September 1870.
O 1. 1 Collo Roster (7 Pfd.) ab Dülmen fehlt in Homberg seit 2. Febr. 1871.
O 4056. 1 Sack Kartoffelmehl (202 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Düsseldorf seit 19. Januar 1871.
O. 2 Kisten Antimonium (46 Pfd.) ab Iserlohn fehlen in Mülheim a. Rhein seit 9. Januar 1871.
O. 2 Kuchen Antimonium ab Mülheim a. Rhein fehlen in Iserlohn seit 18. Januar 1871.
O 2. 1 Ballen Lumpen (197 Pfd.) ab Anvers fehlt in Neuss seit 15. Januar 1871.
O C 359. 1 Kiste Seife (173 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in M. Gladbach seit 24. December 1870.
O C Plbe. W I. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) ab Cassel fehlt in Iserlohn seit 7. December 1870.
O K 1696. 1 Korb Eisenwaaren (78 Pfd.) ab Schwelm fehlt in Altenhundem seit 31. December 1870.
O M 1019. 1 Kiste Kurzwaaren (46 Pfd.) ab Barmen fehlt in Siegen seit 25. November 1870.
O S 1047. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 167 Pfd.) ab Mülheim a. Rhein fehlt in Schwelm seit 13. Februar 1871.
O S 1948/9. 2 Colli Bonbons (92 Pfd.) ab Mülheim a. Rhein fehlen in Schwelm seit 13. Februar 1871.
O S 1952/½. 2 Kisten Ultrawaaren (184 Pfd.) ab Mülheim a. Rhein fehlen in Schwelm seit 13. Februar 1871.
P 8170. 1 Kiste halbw. Waaren (42 Pfd.) ab Opladen fehlt in Elberfeld.
P. 1 Sack Mehlabfall (98 Pfd.) ab Mülheim a. Rhein fehlt in Leichlingen seit 10. November 1870.
P 74. 1 Sack Brod (48 Pfd.) ab Paderborn fehlt in Vohwinkel seit 20. November 1870.
P 38/9. 2 Fässer Petroleum (638 Pfd.) fehlen in Neheim-H.
P 2. 1 Korb Butter (104 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Barmen seit 3. November 1870.
P. 1 Pack Bretter ab Deutz fehlt in Witten seit 15. September 1870.

P 1382. 1 Pack Drahtwaaren (64 Pfd.) ab Limburg fehlt in Aachen M. seit 22. December 1870.
P B 90. 1 Kiste Eisenwaaren (146 Pfd.) ab Neuss fehlt in Aachen M. seit 15. December 1870.
P C 1. 1 Tonne Seife (18 Pfd.) ab Obercassel fehlt in Neuss seit 15. Januar 1871.
P C 621/6, 629/32. 1 Kiste Muster (20 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Aachen M. seit 26. Januar 1871.
P F 5550. 1 Kiste Schmirgel (55 Pfd.) ab Mülheim a. Rhein fehlt in Solingen.
P G I. 1 Kiste Kleider (109 Pfd.) ab Essen fehlt in Aachen M. seit 26. October 1870.
P H. 1 Sack Mehl (101 Pfd.) ab Mülheim a. Rhein fehlt in Solingen.
P K 458, 576, 576 I. 3 leere Kisten (115 Pfd.) ab Coblenz fehlen in Neuss seit 31. October 1870.
P K 6013. 1 Sack Bohnen (102 Pfd.) ab Mülheim a. Rhein fehlt in Ohligswald seit 12. December 1870.
P M 3509½. 1 Kiste Gefässe (26 Pfd.) ab Wesel fehlt in Aachen M. seit 9. November 1870.
P M 1. 1 Gebind Körbe (70 Pfd.) ab Essen fehlt in Duisburg seit 6. Januar 1871.
P M. 2 Körbe Aepfel (58 Pfd.) ab Au fehlen in Langenberg seit 12. November 1870.
P M. 1 Aschkasten fehlt in Ronsdorf seit 16. Januar 1871.
P M 5011. 1 Korb Droguen (48 Pfd.) [Eilgut] ab Aachen T. fehlt in Düsseldorf seit 24 December 1870.
P S 619/20. 2 Ballen Leinen (112 Pfd.) ab Solingen fehlen in Mülheim a. Rh. seit 3. December 1870.
P S 1506. 1 Ballen baumw. Waaren (58 Pfd.) ab M. Gladbach fehlt in Hamm seit 30. November 1870.
P S 4. 1 Korb Trauben ab Neuss fehlt in Dülken seit 9. November 1870.
P S. 1 Kesseltopf (11 Pfd.) fehlt in Geilenkirchen.
P W 361. 1 Sack Flachs (203 Pfd.) ab Soest fehlt in Aachen M. seit 16. December 1870.
R 3138. 1 Ballen Tuch ab Aachen M. fehlt in Obercassel seit 1. Juli 1869.
R 14. 1 Korb Eisenwaaren (79 Pfd.) ab Hagen fehlt in Ohligswald seit 26. November 1870.
R 50. 1 leeres Fass (25 Pdd.) ab Witten fehlt in Schwelm seit 18. October 1870.
R. 2 Bund Abfallrohr fehlen in Neheim-H.
R 3. 1 leeres Fass (25 Pfd.) ab Werdohl fehlt in Schwelm seit 14. September 1870.
R 90. 1 Ballen Putzwolle (100 Pfd.) ab Limburg fehlt in Altena seit 26. December 1870.
R 3601. 1 Korb Zucker (31 Pfd.) fehlt in Bochum.
R 64. 1 Sack Wurzeln (100 Pfd.) ab Norf fehlt in Neuss seit 15. Jan. 1871.
R B 2311. 1 Korb Eisenwaaren (132 Pfd.) fehlt in Arnsberg.
R C 741. 1 Kiste Wollwaaren (183 Pfd.) ab Leipzig fehlt in Rheydt seit 28. August 1870.
R C. 2 Pack Bleche (254 Pfd.) ab Wetter fehlen in Witten seit 12. December 1870.
R C 955. 1 Pack Papier (110 Pfd.) fehlt in Ronsdorf seit 12. Decbr. 1870.
R H 821. 1 Kiste Goldfische (90 Pfd.) ab Hannover fehlt in Aachen M. seit 29. Januar 1871.
R H 1282. 1 Kiste Feuerzeuge (34 Pfd.) ab Mülheim a. Rhein fehlt in Mülheim a. Rhein seit 27. November 1870.
R H 2699. 1 Korb Eisenwaaren (82 Pfd.) ab Hagen fehlt in Kleinenbroich seit 31. December 1870.
R G 327. 1 Ballen Wollwaaren (30 Pfd.) ab Schwelm fehlt in Düsseldorf seit 24. November 1870.
R L 282. 1 Tonne Wurst (210 Pfd.) ab Brackwede fehlt in Solingen.
R M 3507/16. 10 Colli Tabaksblätter (1570 Pfd.) ab Düsseldorf fehlen in Aachen M. seit 21. Januar 1871.
R P 183. 1 Kiste Glaswaaren (44 Pfd.) ab Mülheim a. Rhein fehlt in Mülheim a. Rhein seit 16. Januar 1871.
R S 7365. 1 leeres Fass (70 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Mülheim a. Rhein seit 28. December 1870.
R S 403. 1 Korb Hohlglas ab Minden fehlt in Dortmund seit 14. Febr. 1871.
R T 2. 1 Brod Zucker (20 Pfd.) ab Essen fehlt in Witten seit 26. Jan. 1871.
R V 150/1. 2 Stück Schraubstöcke (149 Pfd.) ab Hagen fehlen in Hamm seit 15. Januar 1871.
ℜ 1906. 1 Kiste Lichte (109 Pfd.) ab Barmen fehlt in Mülheim a. Rh. seit 31. Januar 1871.
ℜ 2141. 1 Kiste Lichte (57 Pfd.) ab Barmen fehlt in Neuss seit 15. Januar 1871.
ℜ 2122. 1 Kiste Lichte (124 Pfd.) ab Barmen fehlt in Neuss seit 15. Januar 1871.
Rhu 92. 1 Kiste Leinen ab Köln fehlt in Obercassel seit 17. Septbr. 1870.
R M C 408. 1 Kiste Chokolade (43 Pfd.) ab Magdeburg fehlt in Langenberg seit 16. Februar 1871.
R M C 421. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 132 Pfd.) ab Magdeburg fehlt in Elberfeld seit 10. Februar 1871.
R S K 5157. 1 Kiste Kerzen (75 Pfd.) ab Deutz fehlt in Iserlohn seit 6. December 1870.
S 35. 1 Pack Schinken (60 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Crefeld seit 22. Januar 1871.
S. 1 Stab Flacheisen (33 Pfd.) ab Crefeld fehlt in Homberg seit 5. December 1870.
S. 1 Korb Aepfel ab Sinzig fehlt in Obercassel seit 21. November 1870.
S 7. 1 leerer Korb ab Geldern fehlt in Obercassel seit 15. December 1870.
S 23/4. 21 Tafeln Bleche (301 Pfd.) ab Witten fehlen in Ohligswald seit 16. November 1870.
S 597. 1 Kiste Stahlwaaren (30 Pfd.) ab Carlsruhe fehlt in Mülheim a. Rhein seit 31. Januar 1871.
S 609. 1 Kiste Stahlwaaren (72 Pfd.) ab Landau fehlt in Mülheim a. Rhein seit 31. Januar 1871.
S 606. 1 Kiste Stahlwaaren (29 Pfd.) ab Schussenried fehlt in Mülheim am Rhein seit 31. Januar 1871.
S 10. 1 Ballen Leder (134 Pfd.) ab Siegen fehlt in Gevelsberg seit 23. Januar 1871.
S 765. 1 Sack Stockfische (36. Pfd.) ab Dortmund fehlt in Hoerde seit 18. Januar 1871.
S. 1 Tafel Blech ab Schwerte fehlt in Hamm seit 20. December 1870.
S 426. 1 Korb Candis (37½ Pfd.) ab Mülheim am Rhein fehlt in Altena seit 22. November 1870.
S 50. 1 Kiste Pech (145 Pfd.) ab Mülheim am Rhein fehlt in Altenhundem seit 30. December 1870.
S 8955. 1 Pack Speck (51 Pfd.) fehlt in Steele.
S 513. 1 Ballen Kaffee (140 Pfd.) fehlt in Bochum.
S 1787/8. 2 Pack Papier (188 Pfd.) fehlen in Bochum.
S II. 1 Pack Bretter [Eilgut] ab Altena fehlt in Elberfeld seit 25. December 1870.
S 51. 1 Kübel Butter (55 Pfd.) ab Hagen fehlt in Letmathe seit 3. October 1870.
S 79. 1 Kiste Chocolade (55 Pfd.) [Eilgut] ab Wesel fehlt in Neuss seit 2. Februar 1871.
S. 2 Roster ab Dortmund fehlen in Elberfeld seit 17. Februar 1871.
S 34. 1 Kiste Fleischwaaren (84 Pfd.) ab Osnabrück fehlt in Barmen seit 10. Januar 1871.
S 309. 1 Ballen Manufacturw. (42 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Duisburg seit 17. Februar 1871.
S 63. 1 Kübel Butter (37 Pfd.) ab Bielefeld fehlt in Witten seit 15. November 1870.
S 12. 1 Sack Kartoffeln (101 Pfd.) ab Marburg fehlt in Barop seit 14. October 1870.
S. 6 Theile Eisenblech, 40 Deckel (269 Pfd.) ab Emsdetten fehlen in Dortmund seit 13. Februar 1871.
S 165. 1 Ballen Wollabfall ab Neuss fehlt in Aachen M. seit 25. Jan. 1871.
S 908. 1 Ballen Leinen (33 Pfd.) ab Dülmen fehlt in Neuss s. 15. Jan. 1871.
S. 8 Colli Caminschieber (30 Pfd.) ab Düsseldorf fehlen in Neuss seit 17. Februar 1871.
S C. 1 leeres Fass (18 Pfd.) ab Viersen fehlt in Düsseldorf seit 15. Febr. 1871.
S C 208/9. 2 leere Fässer (20 Pfd.) ab Essen fehlen in Mülheim am Rhein seit 31. Januar 1871.
S C 1150. 1 Kiste Eisenwaaren (150 Pfd.) ab Vohwinkel fehlt in Neuss seit 15. Januar 1871.
S D. 1 Kiste Zinkblech (11 Pfd.) ab Barmen fehlt in Iserlohn seit 27. September 1870.
S E 4160. 1 Kiste baumw. Waaren (520 Pfd.) fehlt in B. Rittershausen seit 26. Januar 1871.
S G 1126. 1 Kiste Eisenwaaren (60 Pfd.) [Eilgut] ab Vohwinkel fehlt in Neuss seit 17. November 1870.
S G 1150. 1 Fass Eisenwaaren (150 Pfd.) ab Vohwinkel fehlt in Neuss seit 30. November 1870.
S G 1005. 1 Fass Kleisalz (109 Pfd.) ab B. Rittershausen fehlt in Neuss seit 29. November 1870.
S G 143. 1 Kübel Butter (70 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Barmen seit 24. November 1870.
S H 22 636. 1 Kübel Farberde (166 Pfd.) ab Giessen fehlt in Witten seit 22. November 1870.
S H. 2 Säcke Hafer (100 Pfd.) ab Brake fehlen in Mülheim am Rhein seit 9. Januar 1871.
S H 37. 1 Kiste Eisenwaaren (50 Pfd.) ab Ohligswald fehlt in Mülheim am Rhein seit 27. Januar 1871.
S K 906. 1 Korb Eisenwaaren (70 Pfd.) ab Hagen fehlt in Hamm seit 23. Januar 1871.
S L. 4 Colli, 2 Feuertöpfe mit Roster (76 Pfd) ab Dortmund fehlt in Altena seit 12. Januar 1871.
S P 251. 1 Ballen Hanf fehlt in Rheydt.
S S 6748. 1 Kiste Parfümerien (40 Pfd.) ab Magdeburg fehlt in M. Gladbach seit 13. December 1870.
S S 1766. 1 Korb Eisenwaaren (255 Pfd.) ab Iserlohn fehlt in Mülheim am Rhein seit 31. Januar 1871.
S S 13 473. 1 Kiste Wein (236 Pfd.) ab Deutzerfeld fehlt in Schwelm seit 30. December 1870.
S S 55. 1 Ballen Manufacte (30 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Neuss seit 15. Januar 1871.
S T 1289. 1 Kübel Butter (33 Pfd.) fehlt in Bochum.
T. 54/6. 3 Fässer Abfall (3249 Pfd.) ab Wesel fehlen in M. Gladbach seit 13. Januar 1871.
T 1138. 1 Ballen Nessel (56 Pfd.) ab Emsdetten fehlt in Düsseldorf seit 15. December 1870.

T 1145. 1 Ballen Nessel (65 Pfd.) ab Emsdetten fehlt in Mülheim a. Rhein seit 30. December 1870.
T. 2 leere Fässer [Eilgut] ab Kleinenbroich fehlen in Mülheim am Rhein.
T 359, 107. 2 Ballen Wolle (540 Pfd.) ab Aachen fehlen in Ruhrort seit 1. Februar 1871.
T 4. 1 Pack leere Säcke (50 Pfd.) [Eilgut] ab Goch fehlt in Neuss seit 28. October 1870.
T 5190. 1 Sack Nüsse (84 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Barmen seit 15. November 1870.
T B 12 314/5. 2 Kisten Holzwaaren (796 Pfd.) ab Düsseldorf fehlen in Aachen M. seit 28. Januar 1871.
T C 4191. 1 Ballen baumw. Waaren (153 Pfd.) ab M. Gladbach fehlt in Neuss seit 30. November 1870.
T C 3734. 1 Kiste Messingwaaren (82 Pfd.) ab Neheim H. fehlt in Neviges seit 5. November 1870.
T E 1. 1 Pack Säcke (50 Pfd.) ab Aachen M. fehlt in M. Gladbach seit 1. Februar 1871.
T H 469. 1 Fass Wein (90 Pfd.) ab Cöln fehlt in M. Gladbach seit 19. December 1870.
T H 232. 1 leeres Fass (8 Pfd.) ab Milspe fehlt in Düsseldorf seit 5. December 1870.
T H 2013. 1 Fass Sauerkraut (60 Pfd.) [Eilgut] ab Neuss fehlt in Elberfeld seit 9. Januar 1871.
T H 826. 1 Kiste Wurst (105 Pfd.) ab Ahlen fehlt in Witten s. 9. Jan. 1871.
T S 671. 1 Kiste Hüte (32 Pfd.) ab Hoerde fehlt in Witten seit 20. Febr. 1871.
T S. 1 Sack Speck (63 Pfd.) fehlt in Steele.
T W 1155. 1 Fass Farbe (54 Pfd.) ab M. Gladbach fehlt in Viersen seit 18. Februar 1871.
T W 2593. 1 Korb Aether (32 Pfd.) ab Neuss fehlt in B. Rittershausen seit 9. Februar 1871.
T B C 967/8. 2 Fässer Petroleum (616 Pfd.) ab Mülheim am Rhein fehlen in Neviges seit 11. November 1870.
T P C 1402. 1 Ballen Wollwaaren (26 Pfd.) ab Berlin fehlt in Crefeld seit 31. October 1870.
U. 1 Pack. 2 Rohrstühle (16 Pfd.) ab Crefeld fehlt in Homberg seit 25 December 1870.
U 76 594. 1 Korb Bonekamp (100 Pfd.) fehlt in B. Rittershausen seit 16. December 1870.
V 1225. 1 Fass Branntwein (85 Pfd.) ab Herdecke fehlt in Finnentrop seit 17. Februar 1871.
V. 4 Colli eines Kesselrumpfes fehlen in Neheim H.
V G 6. 1 Sack Dünger (117 Pfd.) ab Mülheim am Rhein fehlt in Schwelm seit 27. December 1870.
V H 2. 1 Fass Corinthen fehlt in B Rittershausen seit 28. Decbr. 1870.
V V 394. 1 Pack Sprungfedern (63 Pfd.) ab Altena fehlt in Düsseldorf seit 19. November 1870.
V B E 41. 1 Kiste Steingut (43 Pfd.) ab Deutzerfeld fehlt in Gevelsberg seit 4. Februar 1871.
V R B. 1 Brod Zucker ab Cöln fehlt in M. Gladbach seit 17. Decbr. 1870.
W 3. 1 Sack Kartoffeln (159 Pfd.) ab Soest fehlt in Siegen seit 17. October 1870.
W. 5 Colli Feuertöpfe, Roster (34 Pfd.) ab Creuzthal fehlt in Finnentrop seit 21. Januar 1871.
W 1399. 1 Fass Wein (110 Pfd.) ab Mülheim am Rhein fehlt in Iserlohn seit 21. December 1870.
W. 1 Sack Kartoffeln fehlt in Arnsberg.
W 63. 1 leeres Fass ab Letmathe fehlt in Gevelsberg seit 20. Juli 1870.
W 8. 1 Pack Draht (50 Pfd.) ab Limburg fehlt in Ohligswald s. 4. Juni 1870.
W 1262. 1/4 Kiste Seife (28 Pfd.) ab Barmen fehlt in Ohligswald seit 1. August 1870.
W 30. 1 Ballen Säcke (184 Pfd.) ab Emsdetten fehlt in Mülheim a. Rhein seit 31. Januar 1871.
W 2257. 1 Kiste Stahlwaaren (100 Pfd.) ab Solingen fehlt in Mülheim am Rhein seit 31. Januar 1871.
W 2. 1 Sack Aepfel (84 Pfd.) fehlt in Bochum.
W. 1 Korb Bonekamp [Eilgut] ab Düsseldorf fehlt in Elberfeld seit 21. November 1870.
W A 429. 1 Fass Sauerkraut (243 Pfd.) fehlt in Lennep.
WB 853. 1 Ballen Leinen (63 Pfd.) ab Lindern fehlt in Mülheim a. Rhein seit 3. Februar 1871.
WB 388. 1 Kiste Leinen (60 Pfd.) ab Cöln fehlt in Viersen s. 14. Febr. 1871.
W B 3. 1 Beutel Hefe (51 Pfd.) ab Lingen fehlt in M. Gladbach seit 17. December 1870.
W C 6993. 1 Fass Liqueur (85 Pfd.) ab Mülheim am Rhein fehlt in Mülheim am Rhein seit 19. December 1870.
W C 1704, 1795, 3636. 3 leere Fässer (73 Pfd.) ab Annen fehlen in Mülheim am Rhein seit 31. Januar 1871.
W C 10 259. 1 Kiste Nudeln (29 Pfd.) ab Braunschweig fehlt in Düsseldorf seit 12. December 1870.
W C 6763/4. 2 Fässer Liqueur (105 Pfd.) ab Neuss fehlen in Breyell seit 21. November 1870.
W E 820. 1 Korb Fett (61 Pfd.) [Eilgut] ab Hamm fehlt in Elberfeld seit 6. Januar 1871.
W H 144. 1 Ballen Leim (102 Pfd.) ab Creuzthal fehlt in Solingen.
W H 11. 1 Kiste Obst (150 Pfd.) ab Neuss fehlt in Barmen seit 14. November 1870.

W H 740. 1 leeres Fass (45 Pfd.) ab Dülken fehlt in Ruhrort seit 22. December 1870.
W 2. 1 Bürde Klingen ab Witten fehlt in Witten seit 28. Januar 1871.
W 1. 1 Ballen baumw. Waaren (45 Pfd.) fehlt in Bochum.
W J 2077. 1 Fass Effecten ab Elberfeld fehlt in Hamm s. 22. Novbr. 1870.
W K 143. 1 Korb Brod (33 Pfd.) fehlt in Bochum.
W K 33. 1 Fass Kraut (680 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Mülheim a. Rhein seit 17. November 1870.
W K 449. 1 Ballen Wollwaaren (25 Pfd.) ab Döbeln fehlt in Aachen M. seit 14. December 1870.
WM 136. 1 Ballen Cigarren (34 Pfd.) ab Dortmund fehlt in Iserlohn seit 5. Februar 1871.
W R 31. 1 Kiste Glaswaaren ab Cöln fehlt in Rheydt seit 26. Jan. 1871.
W R 1216. 1 Kiste Steingut ab Cöln fehlt in Obercassel s. 21. Octbr. 1870.
W R 1284 1 leere Kiste (40 Pfd.) ab Barmen fehlt in Mülheim a. Rhein seit 14. December 1870.
W S #. 1 Pack eisernes Geschirr (35 Pfd.) ab Empel fehlt in Iserlohn seit 2. Februar 1871.
W S. 1 Korb Eisenwaaren (33 Pfd.) ab Neuss fehlt in Baal s. 7. Febr. 1871.
W S 817. 1 Ballen Manufacturw. (47 Pfd.) ab Baal fehlt in Viersen seit 14. Februar 1871.
W S 58 973. 1 leeres Fass (18 Pfd.) ab M. Gladbach fehlt in Homberg seit 2. Januar 1871.
W S. 1 Pack Obst (46 Pfd.) fehlt in Steele.
W S 858. 1 Pack Papier (278 Pfd.) ab Heissen fehlt in Hamm seit 28. November 1870.
W S 2245. 1 Korb Senf (50 Pfd.) ab Barmen fehlt in Witten seit 21. November 1870.
W T 11. 1 Kiste Litzen (36 Pfd.) ab Rittershausen fehlt in Neuss seit 24. November 1870.
W T 36. 1 Kiste Feilen (350 Pfd.) ab Remscheid fehlt in Witten seit 10. Februar 1871.
W T 33. 1 Pack Nieten (15 Pfd.) ab Remscheid fehlt in Ruhrort seit 7. Februar 1871.
W W 892. 1 leere Kiste (92 Pfd.) fehlt in Neheim H.
W W 109½. 1 Kiste Glas ab Neheim H. fehlt in Neuss s. 14. Febr. 1871.
AB / WW. 1/32 Tonne Häringe (10 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Barmen seit 4. November 1870.
W D N 80. 1 Ballen Halbwollwaaren (475 Pfd.) ab Lingen fehlt in M. Gladbach seit 16. Februar 1871.
W E 285. 1 Decke ab Limburg fehlt in Hamm seit 9. Januar 1871.
W P B. 1 leeres Fass ab Kirchen fehlt in Schwelm seit 4. November 1870.
W S K. 1 Korb Gemüse (200 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Schwelm seit 23. November 1870.
W S S 658. 1 Kiste Branntwein (112 Pfd.) ab Rittershausen fehlt in Mülheim am Rhein seit 31. Januar 1871.
X 1/2. 2 Säcke Kartoffeln (278 Pfd.) ab Deutzerfeld fehlen in Solingen.
Z C 930. 1 Fass Pferdehaare (43 Pfd.) fehlt in B. Rittershausen seit 24. December 1870.
Z F 2. 1 Ballen Putzwolle (154 Pfd.) ab Venlo fehlt in M. Gladbach seit 10. December 1870.
Z R B 2624. 1 Fass Zucker (494 Pfd.) ab Braunschweig fehlt in Barmen seit 14. November 1870.
[Zeichen] 9719. 1 Ballen leere Säcke (29 Pfd.) ab Neuss fehlt in Baal seit 12. October 1870.
C [Zeichen] P 11. 1 Ballen baumw. Waaren ab Venlo fehlt in Rheydt seit 2. November 1870.
[Zeichen] 6356. 1 Kiste Cigarren (112 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Crefeld seit 14. Januar 1871.
[Zeichen] 22. 1 Kiste Wichse (39 Pfd.) ab Ruhrort fehlt in Crefeld seit 10. Februar 1871.
[Zeichen] 291. 1 Kiste Wichse (35 Pfd.) ab Ruhrort fehlt in Crefeld seit 10. Februar 1871.
[Zeichen] 7207. 1 Kiste Feuerzeug (50 Pfd.) ab Kreiensen fehlt in Crefeld seit 27. September 1870.
[Zeichen] 229. 1 Ballen Gewebe ab Ostende fehlt in Obercassel s. 4. Febr. 1871.
[Zeichen] 15 872. 1 Sack Saamen (200 Pfd.) ab Dortmund fehlt in Düsseldorf seit 21. December 1871.
[Zeichen] 966. 1 Kiste Salz ab Düsseldorf fehlt in Düsseldorf s. 13. Febr. 1871.
[Zeichen] 1919. 1 Sack Nüsse (102 Pfd.) ab Mülheim am Rhein fehlt in Mülheim am Rhein seit 20. December 1870.
[Zeichen] 9204. 1 Kiste Porzellan (176 Pfd.) ab Solingen fehlt in Mülheim am Rhein seit 15. December 1870.
[Zeichen] 1512. 1 Ballen Leinen (98 Pfd.) ab Schwelm fehlt in Mülheim a. Rhein seit 31. Januar 1871.
XN 939. 1 Ballen Schinken (53 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Mülheim a. Rhein seit 13. December 1870.
[Zeichen] 4711. 1 Ballen Wollw. (150 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Mülheim am Rhein seit 11. Februar 1871.
[Zeichen] B. 1 leeres Fass (6 Pfd.) fehlt in Remscheid.
[Zeichen] 1 Sack Erbsen (201 Pfd.) ab Halberstadt fehlt in Schwelm seit 3. Februar 1871.

6130. 1 Zinnflasche Petroleum (67 Pfd.) fehlt in Neheim H.

227. 1 Kiste Materialw. (28 Pfd.) fehlt in Arnsberg.

1098. 1 Ballen Wollgarn (137 Pfd.) ab Lennep fehlt in Hamm seit 7. Januar 1871.

4976. 1 Tonne Seife (128 Pfd.) ab Barmen fehlt in Iserlohn seit 4. Januar 1871.

129. 1 Fass Kraut (227 Pfd.) ab Deutz fehlt in Creuzthal seit 13. Februar 1871.

1685. 1 Sack Reis (202 Pfd.) ab Mülheim am Rhein fehlt in Siegen seit 25. November 1870.

2342. 1 Kiste Wein (126 Pfd.) fehlt in Bochum.

1301. 1 Kiste Pflaumen (60½ Pfd.) fehlt in Steele.

5631. 1 leeres Fass (30 Pfd.) ab Bochum fehlt in Barmen seit 1 November 1870.

865, 880, 221. 3 Körbe Candis (112 Pfd.) ab Mülheim am Rhein fehlen in Barmen seit 18. November 1870.

212. 1 Ballen Wollgarn (1140 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Barmen seit 12. December 1870.

14 976. 1 Kiste Käse ab Deutzerfeld fehlt in Barmen s. 19. Jan. 1871.

1477/83. 7 Ballen Wolle (2705 Pfd) fehlen in Lennep.

5896. 1 Ballen baumw. Garn (296 Pfd.) ab Reichenbach fehlt in Elberfeld seit 14. Februar 1871.

71. 1 Korb Schellfische (110 Pfd.) fehlt in Kupferdreh seit 19. December 1870.

151. 1 Korb Liqueur (31 Pfd.) ab Homberg fehlt in Solingen.

501. 1 Kiste Putzpulver (41 Pfd.) ab Mülheim am Rhein fehlt in Solingen.

117. 122. 2 Ballen Kastanien (256 Pfd.) ab Deutz fehlen in Solingen.

1145. 1 Ballen Saamen (150 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Witten seit 15. Januar 1871.

492. 1 Fass Branntwein (48 Pfd.) ab Gladbach fehlt in Aachen M.

H S 4590. 1 Colli Tabaksblätter (135 Pfd.) ab Bremen fehlt in in Aachen M. seit 6. Februar 1871.

7400. 1 Kiste Cigarren (38 Pfd.) ab Bremen fehlt in Aachen M. seit 10. Februar 1871.

200. 1 Ballen baumw. Waaren (142 Pfd.) ab Berlin fehlt in Aachen M. seit 14. Februar 1871.

5616. 1 Kiste Porzellan (158 Pfd.) ab Berlin fehlt in Aachen M. seit 14. Februar 1871.

636. 1 Ballen Wolle (213 Pfd.) fehlt in Langschede.

4372. 1 Kiste Cigarren (47 Pfd.) ab Sebaldsbrück fehlt in Neuss seit 6. Januar 1871.

6. 1 Ballen Colonialwaaren ab Neviges fehlt in Neuss seit 12. Januar 1871.

X. 1 Block Kupfer fehlt in Rheydt.

1511. 1 Kiste Sardinen (19 Pfd.) ab Aachen M. fehlt in Viersen seit 16. Februar 1871.

1114. 1 Ballen Wollwaaren (19 Pfd.) ab Gera fehlt in Crefeld seit 11. November 1870.

906/7. 2 Fässer Catechu (592 Pfd.) ab Rheydt-Geneiken fehlen in Crefeld seit 31. Januar 1871.

8270, 8379. 2 Kisten Feuerzeug ab Kreiensen fehlen in Crefeld seit 27. December 1870.

2285. 1 Kiste Feuerzeug ab Bingen fehlt in Obercassel seit 31. October 1870.

2173. 1 Fass Schreibmaterial ab Geldern fehlt in Obercassel seit 15. November 1870.

X. 1 Ballen Lumpen (74 Pfd.) ab Rittershausen fehlt in Düsseldorf seit 9. Februar 1871.

4584, 5120. 2 leere Fässer (20 Pfd.) ab Gevelsberg fehlen in Mülheim am Rhein seit 10. December 1870.

2413. 1 Ballen Leinen (81 Pfd.) ab Werl fehlt in Mülheim a. Rhein seit 21. December 1870.

3586. 1 Korb Wein (140 Pfd.) ab Mülheim am Rhein fehlt in Mülheim am Rhein seit 18. Januar 1871.

III. 1 Stück Eisen (400 Pfd.) ab Witten fehlt in Mülheim am Rhein seit 31. Januar 1871.

2, 3, 6. 3 Stück Bronzeformen (451 Pfd.) ab Dortmund fehlen in Mülheim am Rhein seit 11. Februar 1871.

162. 1 Ballen baumwollene Waaren (52 Pfd.) fehlt in B. Rittershausen seit 26. Januar 1871.

VII. 20 Bund Tonnenreifen ab Wesel fehlen in Gevelsberg s. 25. Jan. 1871.

237. 1 Korb Tabak (75 Pfd.) fehlt in Arnsberg.

1 Haut ab Mülheim am Rhein fehlt in Hamm seit 22. November 1870.

506. 1 Fass Gummi (121⅓ Pfd.) ab Mülheim am Rhein fehlt in Hamm seit 5. Februar 1871.

694, 669. 2 Ballen Reis, Kaffee (101 Pfd.) ab W. Ennest fehlen in Finnentrop seit 2. November 1870.

3 Ringtöpfe ab Creuzthal fehlen in Finnentrop seit 23. Dec. 1870.

XX 449. 1 Ballen Reis (230 Pfd.) ab Werdohl fehlt in Altenhundem seit 31. October 1870.

X. 2 Laschen (19 Pfd.) ab Stettin fehlen in Ruhrort seit 27. Nvbr. 1870.

2349. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 30 Pfd.) [Eilgut] ab Arnsberg fehlt in Elberfeld seit 9. Januar 1871.

?. 1 Kiste Kleider ab Lüneburg fehlt in Rheydt seit 15. September 1870.

15. 1 Ballen Haare (105 Pfd.) [Eilgut] ab Düsseldorf fehlt in Neuss seit 18. Januar 1871.

615. 1 Kiste Kurzwaaren (49 Pfd.) ab Altena fehlt in Neuss seit 28 Januar 1871.

255. 1 Ballen Tabaksblätter (185 Pfd.) ab Bremen fehlt in Aachen M. seit 8. October 1870.

646. 1 Kiste Manufacturw. (170 Pfd.) ab Ruhrort fehlt in Aachen M. seit 12. December 1870.

196/207. 12 Fässer Branntwein (2437 Pfd.) ab Soest fehlen in Neuss seit 8. Februar 1871.

Geschw. Thoer 1. 1 Pack Säcke (100 Pfd.) fehlt in Breyell.

Fischer & Bister II. 1 Kiste Sammet (75 Pfd.) ab Mülheim am Rhein fehlt in Crefeld seit 24. Januar 1871.

Adr. 2 Pack Häute ab Anvers fehlen in Obercassel seit 19. Novbr. 1870.

Wilms 31. 1 Kalkdecke ab Neuss fehlt in Obercassel seit 2. August 1870.

Wismann. 1 Sack Hafer (100 Pfd.) ab Emden fehlt in Düsseldorf seit 7. Februar 1871.

Gb. Nordheim. 1 Sack Gerste (212 Pfd.) ab Magdeburg fehlt in Mülheim am Rhein seit 4. Januar 1871.

Pesth 2. 4. 2 Pack Säcke (80 Pfd.) ab Pesth fehlen in Mülheim a. Rhein seit 3. November 1870.

Remy C 9724. 1 Kiste Reisesäcke fehlt in B. Rittershausen seit 23. Jan. 1871.

W Braun. 1 Sack Roggen (182 Pfd) ab Witten fehlt in Schwelm seit 7 November 1870.

Anno 1870. 1 Kiste Kleider (115 Pfd.) fehlt in Haspe.

Ahlen 6. 1 Plombirleine ab Barmen fehlt in Hamm seit 4. November 1870.

Fr Camen 40. 1 Privatdecke (15 Pfd.) ab Annen fehlt in Hamm seit 15. November 1870.

Minden 8796. 1 Kiste Glas (130 Pfd.) ab Witten fehlt in Hamm seit 21. November 1870.

Rehme 6. 1 Plombirleine ab Bochum fehlt in Hamm seit 15. Decbr. 1870.

Porta 2. 1 Leine ab Hagen fehlt in Hamm seit 31. Januar 1871.

E Schmidt. 1 Privatdecke ab Aachen T. fehlt in Letmathe seit 8. April 1870.

Stein 5759. 1 leeres Fass (42 Pfd.) ab Münster fehlt in Siegen seit 4. Februar 1871.

Simons 20545 1 Sack Mehl (200 Pfd.) ab Neuss fehlt in Langenberg seit 16. Februar 1871.

Gbr Müser 1251. 1 Fass Bier (45 Pfd.) ab Langendreer fehlt in Langendreer seit 21. October 1870.

Westf 319. 1 Decke ab Hamm fehlt in Langendreer seit 10. Januar 1871.

Oldenburg 23. 1 Decke ab Witten fehlt in Langendreer seit 23. Jan. 1871.

Koenigsgrube 64. 1 Privatdecke fehlt in Bochum.

Adr. 1 Sack Weizen (162 Pfd.) fehlt in Steele.

Anno 1870. 1 Kiste Kleider ab Elberfeld, Eilg. fehlt in Elberfeld, Eilg.

Sign. Barmen. 1 Sack Kartoffeln (146 Pfd.) ab Butzbach fehlt in Barmen seit 16. December 1870.

Schürmann. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) fehlt in Lennep.

Viggen 2. 1 Decke ab Barop fehlt in Duisburg seit 28. December 1870.

Adr. 2 Pack Säcke (99 Pfd.) ab Düsseldorf fehlen in Witten seit 7. Oct. 1870.

Mann. 1 leeres Fass (40 Pfd.) ab Barmen fehlt in Witten seit 26. Nov. 1870.

Adr. 1 leeres Fass ab Barmen fehlt in Witten seit 31. Januar 1871.

Adr. 1 Sack Roggen ab Witten fehlt in Witten seit 28. Januar 1871.

Strauss in Steele. 1 Pack Säcke (75 Pfd) ab Bochum fehlt in Witten seit 20. October 1870.

Fr. Haas 1686. 1 leeres Fass (30 Pfd.) fehlt in Creuzthal.

Maestricht 96. 1 Plombirleine ab Essen fehlt in Aachen M. seit 28. October 1870.

Berl. M. 94, 14, 89, 76. 4 Plombirleinen ab Prag fehlen in Aachen M. seit 20. October 1870.

Belg. 573, 724, 735. 3 Plombirleinen ab Pesth fehlen in Aachen M. seit 20. October 1870

I J Kaul. 12 Sack Roggen (2400 Pfd.) ab Düsseldorf fehlen in Gerresheim.

Lippstadt 510. 1 Decke ab Lippstadt fehlt in Neuss seit 8. Februar 1871.

Diederich 2462, 2691. 2 leere Fässer (66 Pfd.) ab Harff fehlen in Neuss seit 16. September 1870.

871. 1 Korb Schellfische fehlt in Rheydt.

492. ⅛ Ohm Liqueur (45 Pfd.) ab Mülheim a. Rhein fehlt in M. Gladbach seit 9. Februar 1871.

6. 1 Ballen baumw. Waaren (178 Pfd.) ab M. Gladbach fehlt in M. Gladbach seit 3. Januar 1871.

107. 1 Fass Bier ab M. Gladbach fehlt in Viersen seit 16. Januar 1871.
4. 1 Füllofen (4 Pfd.) [Eilgut] ab Neuss fehlt in Düsseldorf seit 17. Dec. 1871.
200. 1 Decke ab Düsseldorf fehlt in Hamm seit 19. Januar 1871.
2851. 1 Korb Zucker (33 Pfd.) ab Mülheim a. Rhein fehlt in Altena seit 18. Januar 1871.
6. 1 Leine ab Steele fehlt in Duisburg seit 28. December 1870.
10. 1 Leine ab Mülheim a. Rhein fehlt in Duisburg seit 28. Dec. 1870.
65. 1 Decke ab Mülheim a. Rhein fehlt in Witten seit 6. Januar 1871.
8 Colli Eisentheile ab Dortmund fehlen in Solingen.
1 Roster ab Empel fehlt in Barmen seit 22. December 1870.
1 Eisenstange ab Aachen M fehlt in Barmen seit 22. December 1870.
22 Schliesskeile ab Herzogenrath fehlen in Ruhrort seit 1. Februar 1871.
1 Pack Kleider (18 Pfd.) fehlt in Steele.
1 Strohsack fehlt in Bochum.
1 schwere Kiste fehlt in Bochum.
1 Bund Bandeisen ab Elberfeld fehlt in Bochum.
1 Pack Dochtband (3 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Langendreer seit 28. Januar 1871.
1 Pack weiche Seifen (10 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Marten seit 27. Jan. 1871.
3 Sack Nüsse (425 Pfd.) ab Siegen fehlen in W. Ennest seit 29. Nov. 1870.
1 Stück Zinn (92 Pfd.) ab Barmen fehlt in Altena seit 12. Januar 1871.
9 Paar Holzschuhe ab Dülmen fehlen in Iserlohn seit 20 October 1870.
1 Decke ab Dornap fehlt in Rheydt seit 10. August 1870.
1 Beutel Hefe ab Mainz fehlt in Rheydt seit 27. October 1870.
1 Kiste Gewebe (30 Pfd.) ab Köln fehlt in M. Gladbach seit 1. Nov. 1870.
2 Stück Häute (90 Pfd.) fehlen in Breyell.
1 Pack Säcke (65 Pfd.) ab Aprath fehlt in Crefeld seit 4. November 1870.
1 leeres Fass (90 Pfd.) ab Aachen M. fehlt in Crefeld seit 6. Januar 1871.
1 Ofenroster (6 Pfd.) ab Neuss fehlt in Homberg seit 14. Februar 1871.
1 Sack Weizen (200 Pfd.) ab Ruhrort fehlt in Homberg seit 14. Febr. 1871.
1 Sack Mehl ab Givet fehlt in Obercassel seit 30. Januar 1871.
1 Nothkettenhaken ab Bingerbrück fehlt in Obercassel seit 28. Mai 1870.
1 Sack Hafer ab Venlo fehlt in Obercassel seit 30. Juli 1870.
1 Sack Hafer ab Venlo fehlt in Obercassel seit 29. Juli 1870.
1 Schmiereisen ab Aachen fehlt in Obercassel seit 19. October 1870
1 Schraubenschlüssel ab Aachen fehlt in Obercassel seit 19. October 1870.
1 Sortimentschraube ab Aachen fehlt in Obercassel seit 19. October 1870.
1 Leine ab Koblenz fehlt in Obercassel seit 4. October 1870.
1 Sack Hafer (100 Pfd.) ab Emden fehlt in Düsseldorf seit 11. Febr. 1871.
1 Block Blei / 25 Colli Eisen } (594 Pfd.) ab Barmen fehlen in Düsseldorf seit 15. Februar 1871.
1 Pack Tücher (3 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Mülheim a. Rhein seit 14. Januar 1871.
1 Pack Catechu fehlt in B. Rittershausen seit 5. Januar 1871.
1 Bund Reifenholz ab Wesel fehlt in Schwelm seit 13. Februar 1871.
1 Kiste Wein (5 Pfd.) fehlt in Haspe.
4 eiserne Räder ab Hagen fehlen in Annen seit 21. December 1870.
1 Riemscheibe (40 Pfd.) fehlt in Arnsberg.
1 Kiste Tafelglas (19 Pfd.) ab Witten fehlt in Hamm seit 9. Januar 1871.
1 Bund Stabeisen (75 Pfd.) ab Schwerte fehlt in Hamm seit 16. Jan. 1861.
1 Pack Körbe (20 Pfd.) ab Witten fehlt in Hamm seit 30. Januar 1871.
1 Perpendickel ab Münster fehlt in Letmathe seit 27. November 1870.
1 Sack Gerste ab Mülheim a. Rhein fehlt in Solingen.
8 leere Harrasse (380 Pfd.) ab Venlo fehlen in Gerresheim.
1 Pack Körbe (47 Pfd.) ab Dortmund fehlt in Witten seit 31. Sept. 1870.
1 leere Kiste (45 Pfd.) ab Aachen M. fehlt in Witten seit 28. Nov. 1870.
2 Sack Kartoffeln ab Hamm fehlen in Witten seit 30. November 1870.
1 Bonskasten (10 Pfd) ab Ruhrort fehlt in Witten seit 12. December 1870.
2 Stäbe Ständer ab Berlin fehlen in Witten seit 27. December 1870.
$3^1/_2$ Paar Holzschuhe ab Hannover fehlen in Witten seit 11. Januar 1871.
2 Nothkettenhaken ab Magdeburg fehlen in Witten seit 31. Januar 1871.
1 Laterne ab Gerstungen fehlt in Witten seit 30. Februar 1870.
1 Fuss zum Regulirofen ab Empel fehlt in Witten seit 15. Februar 1871.
1 Oberlagerkasten (43 Pfd) ab Neuss fehlt in Witten seit 20. Febr. 1871.
6 Revisionslaternen ab Elberfeld fehlen in Barop seit 11. December 1870.
1 Pack Dienstkleider (15 Pfd.) ab Elberfeld fehlen in Aachen M. seit 13. Januar 1871.
1 Plombirleine ab Berlin fehlt in Aachen M. seit 29. Januar 1871.
4 Plombirleinen ab Lennep fehlen in Aachen M. seit 2. Januar 1871.
1 Schleifstein fehlt in Grevenbrück.
2 Stück Waschkübel ab Soest fehlen in Neuss seit 7. Januar 1871.
1 Pack leere Säcke ab Aachen M. fehlt in Neuss seit 13. Februar 1871.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.
Januar 1871.

N M B. 2 Stränge von Lennep fehlen in Berlin seit 7. Januar.
Dirschau. 2 Leinen von Wesel fehlen in Berlin seit 6. Januar.
Berlin R St. 3 Flankirbäume von Elberfeld fehlen in Berlin seit 7. Januar.
P & L 2338. 1 Kiste Eisenwaaren (1 Ctr. 4 Pfd.) von Neuss fehlt in Potsdam seit 10. Januar.
Edm. Krüger, Neue Friedrichsstr. 28 Berlin. 1 Colli leere Säcke (58 Pfd.) von Braunschweig fehlt in Berlin seit 12. Januar.
W L 272. 1 Pack Kohlenlöffel (47 Pfd.) von Altona fehlt in Berlin seit 11. Januar.
X. 1 Block Rohkupfer (12 Pfd.) für Burg fehlt in Berlin seit 11. Jan.
S & M Simon. 2 Pack Säcke (1 Ctr. 20 Pfd.) von Peesen fehlen in Berlin, im Versandtgüterboden, seit 16. Januar.
G H 2909. 1 Kiste Papier (83 Pfd.) von Deutzerfeld fehlt in Berlin seit 18. Januar.
I R 215. 1 Kiste Cigarren (2 Ctr. 27 Pfd.) von Neuss fehlt in Berlin seit 14. Januar.
7 Sack Roggenmehl (14 Ctr.) fehlen in Brandenburg bei der Verladung für Essen, Stadtbahnhof seit 31. December 1870.
S & W 2137. 1 Kiste Cigarren (2 Ctr. 5 Pfd.) von Bünde fehlt in Berlin seit 17. Januar.
K N M 385. 1 Decke von Elberfeld fehlt in Berlin seit 21. Januar.
G G 76. 1 Kiste Farbewaaren (2 Ctr. 63 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Berlin seit 18. Januar.
Schlossbrauerei Blaue. 3 leere Bierfässer von Magdeburg fehlen in Wusterwitz seit 24. Januar.
B P M 162, 287. 2 Leinen von Lennep fehlen in Berlin seit 21. Januar.
J S F 15/17. 3 Kisten Leingarn (5 Ctr. 32 Pfd.) von Aachen fehlen in Brandenburg seit 24. Januar.
O St 12. 1 Regenschirm in Wachstuch (1 Pfd.) von Deutzerfeld fehlt in Berlin seit 27. Januar.
T N 1/4. 4 Ballen Sohlleder (6 Ctr. 90 Pfd.) von Creuzthal fehlen in Berlin seit 24. Januar.
S 44. 1 Kiste Co. Garn (70 Pfd.) [Eilgut] von B. Rittershausen fehlt in Berlin seit 29. Januar.
H S 4. 1 Pack Leder (1 Ctr. 3 Pfd.) von Braunschweig fehlt in Berlin seit 29. Januar.
S M 139. 1 Ballen bedr. Nessel (2 Ctr. 47 Pfd.) von Düsseldorf B. M. fehlt in Berlin seit 31. Januar.
[Zeichen] 9708. 1 Kiste Cigarren (65 Pfd.) von Achim fehlt in Berlin seit 26. Januar.
G S 1776. 1 Ballen Sackleinen (70 Pfd.) von Osnabrück fehlt in Berlin seit 30. Januar.
H S 730. 1 Kiste Papier (1 Ctr. 21 Pfd.) von Düren fehlt in Berlin seit 30. Januar.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.
Pro Monat Februar 1871.

2 Säcke Roggen (3 Ctr. 40 Pfd.) von Frankenstein fehlen in Schweidnitz.

Halle-Casseler Eisenbahn. Februar 1871.

L D 876. 1 Pack Cigarren (9 Pfd.) ab Hannover fehlt in Halle seit 19. December 1870.
W W 8256, 9062/3. 3 leere Kisten ab Sangerhausen fehlen in Halle seit 2. Februar 1871.
1 Nothkette ab Hannover fehlt in Halle.
No. 65. 1 Wagendecke ab Kreiensen fehlt in Sangerhausen seit 28. Februar 1871.
S S 219. 1 Ballen Twiste (282 Pfd.) ab Erfurt fehlt in Bleicherode.
W S 8900. 1 Ballot gefärbtes einfaches baumw. Garn (373 Pfd.) ab Kreiensen fehlt in Bleicherode.
1 Viehgitter ab Kreiensen fehlt in Gernrode seit 25. Januar 1871.
2 Stück Reifstäbe (46 Pfd.) ab Giessen fehlen in Leinefelde seit 21. December 1870.
AB 377. 1 Korb Tabak (59 Pfd.) ab Soest fehlt in Leinefelde seit 1. Februar 1871.
Weiss Band. 1 Colli frische Rindhaut (98 Pfd.) ab Hannover fehlt in Leinefelde seit 15. Februar 1871.

Niederschlesische Zweigbahn. Ende Februar 1871.

J G 9171. 1 Kiste Cigarren (77 Pfd.) fehlt in Sprottau seit 1. December 1870.

Nordhausen-Erfurter Eisenbahn.
27. Februar 1871.

Θ 28640. 1 Sack Gries (2 Ctr. $1^1/_2$ Pfd.) fehlt in Erfurt. Fehlt vom Boden zu Karte 6. pos. 3. nach Arenshausen gehörig.
Berg.-Märk. Wagen No. 2837. 1 Ladung Kohlen (100 Ctr.) von Witten fehlt in Gispersleben. Zu directer Karte No. 1. vom 2/2. 71.
G W & S 163, 135. 2 leere Fässer (1 Ctr. 54 Pfd.) von Bamberg fehlen in Straussfurt. Sollen lt. Nachricht von Erfurt ab Thüringen folgen.
Amerikanische Mühle Oldisleben 6095. 1 Packet leere Säcke (58 Pfd.) von Schlüchtern fehlt in Straussfurt. Soll lt. Nachricht von Erfurt ab Thüringen folgen.
No. 258. 1 Korb Ofentheile (1 Ctr. 12 Pfd.) von Erfurt fehlt in Straussfurt. Soll lt. Nachricht von Erfurt ab Thüringen folgen.
2 Colli Ofentheile, 1 Oberkranz, 1 Feuerthür zum runden Ofen, von Erfurt fehlen in Straussfurt.
L 254. 1 Packet Papier (41 Pfd.) von Cassel fehlt in Straussfurt. Soll lt. Nachricht von Erfurt ab Thüringen folgen.
A H 483. 1 leere Kiste (18 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Straussfurt. Kiste soll ab Erfurt folgen.
K R 7. 1 Rolle Kupferblech (58 Pfd.) von Halle fehlt in Straussfurt.
1 Rolle Kupferblech (21 Pfd.) von Halle fehlt in Straussfurt.

20853. 1 Fass Bier von Erfurt fehlt in Sondershausen. Mit Vermerk: „fehlt ab Thüringen."
W A 195. 1 leere Kiste von Leipzig Th. fehlt in Sondershausen.
545. 1 Kiste Kleidung von Wolkramshausen fehlt in Sondershausen. Folgt ab Berlin.
P 3. 4 Stück Schleifsteine (40 Pfd.) von Leipzig ML. fehlen in Sondershausen.
H. 1 Kiste Effekten (87 Pfd.) von Nordhausen fehlt in Sondershausen.
G M 4010. 1 Fass Fischwaaren (10 Pfd.) von Nordhausen fehlt in Sondershausen.
K 12384/12385. 2 Packt Papier (60 Pfd.) von Wolkramshausen fehlen in Sondershausen.
E v K 2. 1 Kiste Kleidungsstücke (10 Pfd.) von Dietendorf fehlt in Sondershausen. Als Gepäckstück expedirt.
B B 148. 1 Ballen Tuch (38 Pfd.) von Weimar fehlt in Nordhausen.
T & S 1585. 1 leeres Fass (72 Pfd.) von Erfurt fehlt in Nordhausen.

Oberschlesische Eisenbahn. Januar 1871.

5837. 1 Colli Saamen (35 Pfd.).
K. 1 Ballen neue Säcke.
Z W P. 3 Colli Schienen (14 Ctr. 55 Pfd.).
E B 1548. 1 Fass Petroleum (3 Ctr. 19 Pfd.).
1872. 1 Ballen Korke (64 Pfd.).
U U 7140. 1 Rolle Tabak (16 Pfd.).
3844. 1 Fässchen marinirte Fische (7 Pfd.).
N. 1 Pack Messingwaaren (44 Pfd.).
Gebr. R 1330. 1 Ballen Tabak.
S R 4. 1 Ballen Felle (1 Ctr. 7 Pfd.).
K K 2. 1 Kiste Rosinen (32 Pfd.).
T W 1148. 1 Kiste Spielkarten (31 Pfd.)
1 Colli Messer (1 Ctr. 31 Pfd.).
G E 3898. 1 Ballen Nessel (51 Pfd.).
C H 6. 1 Pack Leinen (20 Pfd.).
A S. 1 Sack Dotter (3 Ctr. 24 Pfd.).
K 4. 1 Ballen Kleider (48 Pfd.).
A R 10. 1 Kübel Butter (45 Pfd.).
H Z. 1 Koffer Kleider (56 Pfd.).
F C A 558. 1 Fass Heringe (35 Pfd.).
D Hepner Schmiegel. 1 Pack Säcke (98 Pfd.).
G Richard Glogau No. 2. 1 Ballen Kleider (25 Pfd.). Französische Adresse.
C 1116, 1119 und 65. 3 Kisten leere Flaschen (1 Ctr. 92 Pfd.)
4175. 1 Kiste Champagner (3 Ctr. 12 Pfd.).
NK
254. 1 Sack trockene Droguen (25 Pfd.).
H
P R 407. 1 Fass Petroleum (3 Ctr. 12 Pfd.).
P R 771. 1 Fass Petroleum (3 Ctr. 25 Pfd.).
A R 3099. 1 Sack Kaffee.
G H 202. 1 Colli Manufacturwaare (2 Ctr. 17 Pfd.).
S D 250. 1 Ballen Manufacturwaare (1 Ctr. 24 Pfd.).
C S 237. 1 Kiste Seife (65 Pfd.).
A R. 1 Kiste Rosinen (72 Pfd.).
F H 2982. 1 Kiste Tabak (66 Pfd.).
A A B 7393. 1 Sack Pfeffer (13 Pfd.).
St C 6398. 1 Sack Pfeffer (20 Pfd.).
E M 2. 1 Kübel Butter (21 Pfd.).
F M 10. 1 Kiste Butter und alte Sachen (28 Pfd.).
R G 42. 1 Kübel Butter (58 Pfd.).
K K 56. 1 Kübel Butter (57 Pfd.).
B S 332. 1 Haut.
B S 82. 1 Haut.
J H. 1 Kübel Butter (33 Pfd.).
D A. 1 Korb Fische (1 Ctr. 6 Pfd.).
W 2519. 1 Fass mar. Fische (12 Pfd.).
R. 5 Stück Bricken (9 Pfd.)
No. 5, 6. 2 eiserne Casserollen.
S 1385. 1 Pack Apfelsinen (1 Ctr. 58 Pfd.).
M H C 7035. 1 Fass Mostrich (44 Pfd.).
Moritz Jessel. 1 Pack leere Säcke (65 Pfd.).
S M 139. 1 Ballen Nessel (2 Ctr. 47 Pfd.).
M W. 2 Pack leere Säcke (2 Ctr. 2 Pfd.).
Z 458. 1 Ballen Leinen (35 Pfd.).
9210. 1/8 Ohm Wein (48 Pfd.).
J B L. 1 Ballen Bücher (25 Pfd.).
H & C 7191. 1 Kiste Farbe (96 Pfd.).
H H 1. 1 Schachtel Muffe (2 Pfd.).
R & M 1767. 1 Colli Manufacturwaaren (25 Pfd.).

Kgl Preussische Ostbahn. Pro Februar 1871.

M K K 1. 1 Kiste Lederwaaren (141 Pfd.) fehlt seit 11. Nov. pr.
H 112. 1 Kiste Blechsachen (31 Pfd.) fehlt seit 15. December pr.
C M 1. 1 Fass Butter (30 Pfd.) fehlt seit 26. December pr.
A W G 100. 1 Pack leere Säcke (39 Pfd.) fehlt seit 29. December pr.
H L 6570. 1 Kiste Cigarren (120 Pfd.) fehlt seit 8. Januar cr.
L & S. 6 Ringe Bleidraht (605 Pfd.) fehlen seit 9. Januar cr.
C A S 107. 1 Sack Reis (208 Pfd.) fehlt seit 20. Januar cr.
A K 3099. 1 Sack Kaffee (154 Pfd.) fehlt seit 22. Januar cr.
H B. 1 Schachtel Fleisch (17 Pfd.) fehlt seit 29. Jaurar cr.
1 Sack Roggenmehl (200 Pfd.) fehlt seit 30. Januar cr.
J H W. 1 Kiste Geflügel (38 Pfd.) fehlt seit 30. Januar cr.
R. 2 conische Räder (30 Pfd.) fehlen seit 31. Januar cr.
1 Sack Gerste fehlt seit 4. Februar cr.
M S 42. 1 Kiste Rosinen (58 Pfd.) fehlt seit 12. Februar cr.
C D 17. 1 Ballen baumwollne Waaren (59 Pfd.) fehlt seit 18. Febr. cr.
G S 2503. 1 Rolle Tabak (18 Pfd.) fehlt seit 20. Februar cr.
M F 365. 1 Kiste Strumpfwaaren (56 Pfd.) fehlt seit 22. Februar cr.
L W 8023. 1 Fass Bleiweiss (106 Pfd.) fehlt seit 23. Februar cr.

Nachweisung

über die am 20. Februar 1871 auf Stationen des Bezirks der **Eisenbahn-Betriebs-Commission Nancy** fehlenden Wagen, Güter, Gepäckstücke etc.

Station Nancy.

F S 125. 1 Kiste Hufnägel (91 Pfd.) } Beide Colli sind wahrscheinlich hier gestohlen worden.
F 3. 1 Ballen Wollwaaren }
2/3. 2 Fässer Wein für das Etappen-Commando in Nancy. Karte Weissenburg 267 vom 18/9 70.
82. I. Thür. Füsilir-Bataillon. 2 Colli Militär-Effecten (82 Pfd.. Karte Weissenburg 365 vom 22/9 70.
M V 1040. 1 Kiste Telegraphenmaterial (335 Pfd.). Karte Weissenburg 365 vom 22/9 70.
F A R XI. 5 Fässer Militär-Effecten (1228 Pfd.). Für das Hess. Feld-Art.-Regiment No. 11.
Württ. St. B 3297. 1 Wagen Militär-Effecten. Karte Meaux-Nancy 1 vom 15/1 71.
N M E 6272. 1 Wagen Militär-Effecten. Karte Lagny-Nancy 1 vom 15/1 71.
R E G 4083. 1 Wagen Militär-Effecten.
K S E 353. 1 Wagen Militär-Effecten.
M W 836. 1 Wagen Liebesgaben.
K Württ. St B 247, 2312. 2 Wagen wollene Hemden.
No. 1843. 1 Wagen Hafer.
K. Württ. St. B. 3177. 1 Wagen Fleisch.
B St. 518. 1 Wagen Liebesgaben.
Hannover 5010, 4833, 1523. 3 Wagen Liebesgaben.
Hannover 5482, 4759, 5302, 5885. 4 Wagen Liebesgaben.
B M 307. 1 Wagen Militär-Effecten.
3 Kisten Verbandzeug } Zu Karte 6 von Metz vom 3/1 im Wagen K. S. E. 185.
L 1/17. 14 Matratzen (1350 Pfd.) }
L Dresden 5723, 5290. 2 Wagen Liebesgaben.
Württemb. St B 2786. 1 Wagen Lazarethsachen. Adr. Bayer. Feldspital III Nancy.
Hann. 5264. 1 Wagen Speck und Graupen. Adr. Friedmann.
M W 747. 1 Wagen Stückgut.
L R 27. 1 Kiste Militär-Effecten (180 Pfd.).
Adr. Württ. Feldpost-Amt 122/4. 3 Kisten Verbandzeug (160 Pfd.).
Adr. Schröder. 10 Kisten Cigarren und Seife (1700 Pfd.).
G M 684. 1 Kiste Arznei (27 Pfd.). Adr. Straff in Nancy.
F 1/6. 6 Kisten Cigarren (1034 Pfd.).
A W 3642, S P 13670/5. 7 Kisten Chocolade. Adr. Vict. Mocholl.
B H 25 001. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 27 Pfd.). Adr. J. Streiff.
M T 1870. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 65 Pfd.). Adr. Kronprinz von Preussen.
6 Colli Kleider (1877 Pfd.).
Adr. v. Schank. 1 Kiste Kleider (90 Pfd.).
Adr. Wild. 1 Korb Reis (30 Pfd.).
J B. 1 Kiste Flanell-Hemden (930 Pfd.). Adr. Oppenheim.
E B C. 1 Ballen Morsestreifen (87 Pfd.). Adr. Eisenb.-Betr.-Commission.
1 Packet Morsestreifen (10 Pfd.).
Adr. Händelin Comp. 2 Fässer Druckerschwärze.
I. Schlesisch Husaren-Regiment. 8 Tonnen Militär-Effecten (2254 Pfd.).
Adr. Bayer. Feldspital No. 3. 1 Fass Arznei (70 Pfd.).
Adr. Maschinenmeister Becker. 6 Cylinderdeckel (960 Pfd.).
Unbekannt. 1 Kiste photograph. Utensilien. Gepäckstück des Photograph Nelke aus Ellrich a. Harz.
Th E 351. 1 Wagen, 12 Fass Oel und Putzwolle.

Station Frouard.

A 460. 1 Kiste Montur. Zur Karte No. 16/1 vom 13/2 ab Forbach geh.
Epernay 3/4. 2 Säcke Liebesgaben (beschädigt) } zu Karte No. 17/1 ab Forbach gehörend.
HR & C 1490. 1 Sack Liebesgaben (leer) }

B St 7554. 1 Wagen Flanellhemden. Ueberwiesen ab Pont à Mousson mit Karte No. 14 vom 12/12, nach Nanteuil gehörend. Soll auf letzterer Station nicht eingetroffen sein.
R N E 137. 1 Wagen Schienennägel (3000 Pfd.). Ueberwiesen ab Metz vom 12/12, soll auf Bestimmungsstation Nanteuil nicht eingetroffen sein.
A V 10. 1 Kiste Wein (160 Pfd.) } Gehören zu E. K. No. 61 vom 10/12
A V 11. 1 Kiste Wein (75 Pfd.) } pr. ab Metz. Weiter gesandt mit K. 95 vom 13/12 p. Blesme. Sollen am Bestimmungsorte Troyes nicht eingetroffen sein.
K B 8054. 1 Wagen Bier (20 000 Pfd.)
K S 2376. 1 Wagen Bier (18 600 Pfd.)
K S 6435. 1 Wagen Branntwein (8200 Pfd.)
K S 1664. 1 Wagen Zucker etc. (7550 Pfd.)
K S 2553. 1 Wagen Zucker etc. (6100 Pfd.)
} Bestimmungsort Mitry. Gehören zu Karte No. 15 vom 10/1 cr. ab Forbach.
K B 5735. 1 Wagen Cigarren
K B 5503. 1 Wagen Cigarren
K B 8989. 1 Wagen Cigarren
} (35174 Pfd.). Zur Karte No. 16 vom 10/1 cr. ab Forbach.
L D 1077. 1 Wagen Lebensmittel
L D 1126. 1 Wagen Lebensmittel
K W St B 1684. 1 Wagen Lebensmittel
K W St B 4367. 1 Wagen Lebensmittel
} (42598 Pfd.) Zu Karte No. 17 v. 10/1 cr. ab Forbach.
B H E 1672. 1 Wagen, 30 Colli Lazarethbedarf. Bestimmungsort Nancy.
B H E 1672. 12 Colli Lazarethbedarf. Bestimmungsort Strassburg zu Karte 25 vom 11/1 ab Remilly.
Belge 17468. 1 Wagen Militärgüter. Div. Bestimmungsstationen. Zu Karte 6 vom 25/1 ab Remilly.
K M 1129. 1 Wagen Wein (17 280 Pfd.). Bestimmungsort Berlin zu Karte No. 7 vom 3/1 ab Epernay.
K B St B 7580. 1 Wagen Wein (16 000 Pfd.). Bestimmungsort Berlin zu Karte 6 vom 3/1 ab Epernay.
K S St B 2645. 1 Wagen Wein etc. (13760 Pfd.) Bestimmungsort Berlin zu Karte 5 vom 3/1 ab Epernay.
K O 3577. 1 Wagen Gewehre etc. (20000 Pfd.). Bestimmungsort Leipzig zu Karte 4 vom 2/1 ab Epernay.
K W St B 2912. 1 Wagen Leder (1533 Pfd.). Bestimmungsort Metz zu Karte 19 vom 17/1 ab Epernay.

Station Toul.

M F R 1742. 1 Kiste Mündungsdeckel (55 Pfd.). Karte 7 ab Nancy vom 27/10 70.
No. 2182. 1 Wagen Kohlen. Karte 6 ab Nancy vom 26/10.
K S E 964. 1 Wagen, 13 Fässer Militär-Effecten für Bataillon Geldern 17. Reg. No. 1—13. Karte 262 Frouard-Toul vom 31/12.
V R U R I. 1 Fass Kleidungsstücke (400 Pfd.). Karte 3 vom 12/1 ab Nancy.
K S E 322. 1 Wagen Cement (7800 Pfd.). Karte 2 vom 4/2 ab Metz.
K S E 1932. 1 Wagen Cement (250 Pfd.). Karte 50 vom 26/1 ab Metz-Toul.

Station Commercy.

R & D 1265/6. 2 Kisten Tabak und Cigarren (325 Pfd.). Karte Nancy vom 9/11 No. 12.

Station Bar le Duc.

K H D 504/9. 6 Fässer Militär-Effecten (1652 Pfd.). Karte No. 185 v. 27/12 ab Fronard.
E 327. 1 Wagen Kohlen (10 000 Pfd.). Karte No. 1 vom 6/1 ab Malstatt.
1 zweispänniger Packwagen. Karte No. 43 vom 13/2 ab Montigny (Metz).

Station Vitry le Francais.

H Z 689. 1 Fass, 8 Kisten Pulver (500 Pfd.) ab Chalons.
1 Verschlag Zündschrauben (105 Pfd.) ab München den 1. October.
M 441. 1 Kiste Cigarren und Tabak (135 Pfd.) ab Carlsruhe 22/9.
52 Colli Tabak und Liqueur (3000 Pfd.). Den 6/10 im Wagen K. S. St. B. 815 verladen.
A D 1. 1 Packkiste, 1 Vorderbracke, Artillerie-Material (325 Pfd.) ab Frouard 11/12.
5. Brandenburg Inf.-Reg. No. 48 } No 1/8. 8 Fässer, No. 9. 1 Kiste } Montirungsstücke (2634 Pfd.) ab Cüstrin 30/9.
M F R 36, 3/7. 5 Fässer, 500 Paar Stiefeln
M F R 36, 1/2. 2 Ballen, 300 Tuchhosen
A & J 897. 1 Ballen, 1024 Stück Oelleinwand
} (2254 Pfd.) ab Harburg 27/9.
Hch Kratte. 10 Körbchen Kleider (10 Pfd.) ab Heidelberg 22/10.
T III. 1 Kiste Helme (70 Pfd.) ab Weissenburg 3/11.
3. Feld-Cpg. Pionier-Bat. 9 I/II. 2 Kisten Montirungs-Stücke (500 Pfd.) ab Harburg 5/10.
N 48. 1 Wagen Kohlen.

Station Chalons s/M.

Feldbäckerei-Colonne 29. 1 Fass Montirstücke (194 Pfd.).

Station Epernay.

G C 50/9. 10 Kisten Fleischextract (1314 Pfd.). Aus Wagen K 1780.

39 Matratzen
39 Kopf-Polster
39 Wolldecken
78 Leintücher
} Wagen B. E. 472.
B B 68, 1/III. 3 Kisten Kleidung (1148 Pfd.)
E K 1/3. 3 Ballen Decken (590 Pfd.)
M 6491. 1 Kiste Militär-Effecten (130 Pfd.)
K H D 150/4. 4 Fass Militär-Effecten (940 Pfd.)
} Wagen D. 30.
F 830/49. 20 Fässer Militär-Effecten (4668 Pfd.). J 2075.
J R 68. 1 Kiste Büchsenmacher-Werkzeug.
Bayer. 1. Cürass.-Reg. 1 Fass Montur (520 Pfd.)
12. Armeecorps Lazareth-Res.-Dep. 4 Kisten Lazareth-Effecten (912 Pfd.)
S A 519, 1064. 2 Fässer Hufnägel (82 Pfd.)
Linien-Commission. 15 Kisten Telegraphen-Apparate (770 Pfd.)
} Hess. 265.
No. 46. 1 leeres Fass R. E. G. 5118.
26 Matratzen.
26 wollene Decken.
} Braunschw. 714.
S H Epernay. 10 Kisten Telegraphen-Material (760 Pfd.). Th. 1470.
? ? ? Frachtbrief trägt nur die 3320, Adresse 3. Brandenb Landwehr No. 20. Abs. Hannemann, Unterofficier.
K S E 539. 1 Wagen Militär-Effecten (15 000 Pfd.).
Nord 665. 1 Parthie wollene Decken (1500 Pfd.).
70 R 1/9. 9 Kisten
No. 1/10. 10 Fässer
No. 1/24. 24 Pack
} Militär-Bekleidungsstücke (4949 Pfd.).
K S E 3737, 5754. 625 Rollen Dachpappe (38125 Pfd.).
3 L R 20/60/B 60 I. 2 Fässer Militär-Effecten (362 Pfd.). P. W.
K S St 1678. 1 Parthie Decken und Strohsäcke (850 Pfd.).
No. 986. 1 Parthie Lazareth-Sachen (800 Pfd.).
K S E 2657. 1 Wagen. Div. Adressen.
B St B 5427. 1 Parthie Decken und Matratzen.
No. 6034, 4076. 2 Wagen Krankenbetten. Mit Karte 103 de 29/12 ab Strassburg.
Brschw. 1033. 1 Wagen Militär-Effecten.

Station Chateau-Thierry.

F H B 171, K O 1655. 2 Wagen wollene Hemden (6072 Pfd.). Zu Karte 3 vom 12/12 ab Weissenburg.
J U R 1/2. 2 Fässer Branntwein (160 Pfd.). Zu Karte 166 vom 15/11. ab Nancy.
No. 6982, 5519. 2 Wagen Liebesgaben. Zu Karte 201 vom 19/11 ab Nancy.
No. 2012. 1 Wagen Liebesgaben. Zu Karte 213 vom 21/1 ab Nancy.
K W St B 3309. 1 Wagen Salz (6000 Pfd.). Am 9/11 von Epernay abgesandt.
A D Borken 1/4. 4 Colli Gewehrtheile (230 Pfd.)
C B Wesel 1/4. 4 Colli Gewehrtheile (230 Pfd.)
} Zur Karte 74 vom v. 13/12 ab Metz.
11. A C 1/39. 39 Ballen wollene Hemden (8791 Pfd.). Zur Karte 5 v. 7/12 ab Nancy, sollen sich in den Wagen 1318 und Th. E. 767 befinden.
Est. 3366. 1 Wagen Kochgeschirr (12 000 Pfd.). Ad Karte 26 vom 22/11 ab Montigny.
J V S 482, 536. 2 Kisten wollene Hemden. Ad Karte 212 vom 25/11 ab Nancy.

Station Nogent l'Artaud.

Magaz.-Verw. 100 Säcke Salz (20 000 Pfd.). Karte 5 von Chalons vom 27/10 70, im Wagen B. E. 3065.
1. Schles. Husaren-Regiment No. 4. V. VI. 2 Tonnen Reithosen (619 Pfd.). Karte 12 von Chalons vom 27/10 im Wagen Pfalz. Bahn 507.
1. Schles. Husaren-Regiment No. 4. 7/8. 2 Tonnen Reithosen (622 Pfd.). Karte 12 von Chalons vom 27/10 im Wagen Pfälz. Bahn 507.
Magaz.-Verwaltg. } 100 Säcke Weizen (19 900 Pfd.), 116 Säcke Weizen (19 900 Pfd.), } Karte No. 16 v. Chalons vom 29/10 im Wagen K. S. St. B 4392 und Braunsch. 995.
Feld-Intend. 6. Corps. 506/45. 40 Fässer Wollhemden (8737 Pfd.). Karte 7 von Epernay vom 4/11 im Wagen 1537 und 337.
2. Armee-Corps M D N 1/15. 15 Fässer Wollhemden (4852 Pfd.). Karte 319 von Nancy vom 9/11 im Wagen 3073.
Intend. III. Armee. 107 Kisten Erbswurst (19 657 Pfd.). Karte 253 von Nancy vom 10/11 im Wagen L. D. 1095.
Etapp.-Intend. Corbeil T U 1/11. 11 Fässer Speck (11 761 Pfd.). Karte 265 von Nancy vom 11/11 Wagen B. St. 1471.
Intend. III. Armee. 84 Kisten Erbswurst (14 952 Pfd.). Karte 251 von Nancy 10/11 Wagen M. H. E. 5454.
Intend. III. Armee. 63 Kisten Erbswurst (11 214 Pfd.). Karte 250 von Nancy 10/11 Wagen M. L. 2100.
Intend. III. Armee. 48 Kisten Erbswurst (9870 Pfd.). Karte 257 vom Nancy vom 10/11 Wagen K. S. St. B. 421.
III. Armee K H M D 391/9. 9 Fässer Flanellhemden (4097 Pfd.). Karte 324 von Nancy vom 23/11 Wagen Th. E. 1509.
Intend. III. Armee. 115 Kisten Erbswurst (20 470 Pfd.). Karte 256 von Nancy vom 10/11 Wagen Etat Belg. 16 496.
Intend. III. Armee. 106 Kisten Erbswurst (20 200 Pfd.) Karte 247 von Nancy vom 10/11 Wagen K. Bay. St. E. 5756.

Etadpen III. Armee Corbeil. 1 Ladung Speck (15 679 Pfd.). Karte 2 von Nancy vom 11/1 Wagen F. H. 204.
Intend. III. Armee. 101 Kisten Erbswurst (20 420 Pfd.). Karte 254 v. Nancy vom 10/11 Wagen K. O. 2011.
Intend. III. Armee. 79 Kisten Erbswurst (15 654 Pfd.). Karte 252 von Nancy vom 10/11 Wagen M. H. E. 5394.
Magaz.-Verw. 66 Sack Hafer (9900 Pfd.). Karte 307 von Nancy vom 16/11 Wagen Braunschw. 646.
Intend. III. Armee. 108 Kisten Erbswurst (20 371 Pfd.). Karte 255 von Nancy vom 10/11 Wagen Hann. 5166.
Intend. III. Armee. 96 Kisten Erbswurst (17 828 Pfd.). Karte 248 von Nancy vom 10/11 Wagen K. O. 2119.
Stab des II. Armee-Corps. 65 Colli Lebensmittel (10474 Pfd.). Karte 333 von Nancy vom 27/11 Wagen N M E 6476.
II. Bat. I. Garde-Gren.-Landw.-Reg. 1 Fass Montur (304 Pfd.). Karte 3 von Epernay 5/1 Wagen Pfz. B. 694.
Pferdedepot III. Armee-Corps T III. 1 Fass Bekleidungsstücke (170 Pfd.). Karte 4 von Epernay 6/1 Wagen Pfz. B 694.
Intend. 13. Armee-Corps 2000/1. 2 Kisten Präserve (240 Pfd.). Karte 25 von Nancy 23/12 Wagen Pfälz. B. 694.
Central-Depot Meaux. 2 Ladungen Lazareth-Gegenstände und Liebesgaben (40 000 Pfd.). Karte 2 von Weissenburg von 14/2 Wagen B. M. E. 712 und 1095.

Station Nanteuil.

No. 2242, 5795, 8066. 3 Wagen Liebesgaben. Karte 50 von Nancy vom 3/11. Delegirte Pfarrius und Neurney, Meaux.
Württ. 3159. 1 Wagen Liebesgaben. Karte 38 von Nancy vom 28/10. Württ. Lazar.-Depot Remilly.
Bayer. 4380. 1 Colli [Kiste] Kleider (25 Pfd.). Karte 5 vom 3/12 von Nancy. Graf Sierstorff, Maltheser-Dep. Paris.
No. 6129, 6630. 2 Wagen Liebesgaben. Karte 51 vom 3/11 von Nancy. Bezirksvorst. Justinius, Paris.
K. Bayer. St.-B. 6878. 1 Wagen, 46 Fässer Hemden enthaltend (6799 Pfd.). Karte 53 vom 5/11 von Nancy. 11. Armeecorps, Chat. de Gros Bois.
R E G 5154. 1 Wagen Liebesgaben. Karte 74 vom 9/11 von Nancy. Sanitäts-Corps.
K S St B 1768. B A 1570. 2 Wagen Liebesgaben. Karte 75 vom 10/11 von Nancy. 2. Garde-Regt. zu Händen d. Hr. Louis Cannheim.
St B 7149. W B 3270. O S E 1966. 3 Wagen Liebesgaben. Karte 113 von 19/11 von Nancy für ausgerückte Deutsche Truppen (Comité Ratibor).
Z R E 110. 1 Wagen. Karte 109 vom 19/11 von Nancy I. Thür. Landw.-Regim. Darin:

a) 1 Parthie Gewehrschäfte. Karte 8 vom 19/11 von Nancy. 1. Corbeil Etapp.-Train-Bat. 6. Armee-Corps.
b) 1 Fass Ar., 1 Kiste Ar. Montur (591 Pfd.).
c) 1 Koffer W. M. Kleider (W. Meissner Feldpred.). Karte 110 vom 19/11 von Nancy (aufgebrochen).
d) 1 Koffer, 1 Kiste Effecten. Lieut. Engel. Karte 111 vom 19/11 von Nancy. III. Comp. 66. Reg. 7. Divis.
e) Schlesw.-Holst. 13. Drag.-Reg. 1 Fass Monturen (88 Pfd.)
13. Hus.-Reg. 3 Fässer Liebesgaben (733 Pfd.)
13. Hus.-Reg. 3 Kisten Rum etc. (567 Pfd.)
E K. 1 Fass Knöpfe (98 Pfd.)
} Holst. Drag.-Regim. No. 13. 1. Hess. Hus.-Reg. No. 13, 22. Division 3. Armee. Garde-Jäger-Bataillon. Karte 112 vom 19/11 von Nancy.

No. 2831. 1 Wagen, 13 Colli Monturen 4. G. R. (3123 Pfd.). Karte 123 vom 23/11 von Nancy, 4. Garde-Reg. zu Fuss.
Th E 343. 1 Wagen Militärgut. Karte 129 vom 24/11 von Nancy (ohne Frachtbrief) 94. Reg.
B E 1886. 1 Wagen Liebesgaben. Karte 135 vom 24/11 von Nancy (Christ. Weiser, Frauenverein).
N M 6609. 1 Wagen, 2 Tonnen Stiefeln A. K. 72 (600 Pfd.). Karte 102 vom 16/11 von Nancy. Garde-Cürass.-Reg.
B E 2240. 1 Wagen Fleisch-Präparate (16 009 Pfd.). Karte 149 vom 29/11. III. Armee.
N M 6609. 1 Wagen, 1 Koffer Effecten (50 Pfd.). Karte 150 vom 29/11 Lieut. Sodenward Hess. Art.-Reg. 9.
K O 1189. 1 Wagen Liebesgaben. Karte 152 vom 30/11 Garde-Schützen-Bat.
Sächs. 548. 1 Wagen, 61 Kisten Montur. Karte 1 vom 1/12 (ohne Frachtbrief) für das 12. Corps.
R E G 17 238. 1 Wagen.
R E G 4095. 1 Wagen.

Station la Ferté.

277 Colli Granaten (29 400 Pfd.). Bayer. Wagen 3160, 7972, 7734 zu Karte 2 von 31/12 von Königshoffen.
P B 612. 1 Wagen Monturstücke etc. (4500 Pfd.). Zu Karte 1 vom 3/12 von Nancy.
Th E 274. 1 Wagen Hufeisen, Montur (7200 Pfd.). Zu Karte von Nanteuil vom 11/12.

Station Meaux.

No. 2392. 1 Wagen Lazarethsachen seit 10/12 von Chateau-Thierry. Adr. 7. Cürass.-Regimt.
Pfalz 2441. 1 Wagen Proviant seit 20/12 v. Chateau-Thierry. Feldpr. Amt Adr. XII. Armeecorps.
B A 1591. 1 Wagen Wein und Cognac seit 9/1 von Epernay an Württ. Prov.-Amt.

Aus Wagen B. A. 1611

A D 1/7. 7 Kisten Munition (2831 Pfd.) von Weissenburg, Etappen-Commando.
J G 3. L L 500. R E 4030. P O I. T C 35. B P M 1569. C G 1314. } 7 Kisten Esswaaren (800 Pfd.). Rob. Ehrhardt, Marketender 4. Sächs. Inf.-Reg. 103.
K J D 462/7, 477/88. T S 490/99. } 28 Kisten Telegraphen-Material (3145 Pfd.). Obertelegraphist Sellonek.
F. 4 Kisten Tabak (100 Pfd.) von Weissenburg seit 2/2. Adr. Fränkel.
No. 2/3. 2 Kisten Militär-Effecten (279 Pfd.). Obertelegraphist Fritz.

Station Lagny.

M W B 53. 1 Wagen Erbswurst (8000 Pfd.). Zu Karte No. 20 von Nogent vom 6/12.
B St B 2102. 1 Wagen Erbswurst (14 500 Pfd.). Zu Karte No. 20 von Nogent vom 6/12.
B 7022. 1 Wagen Lafetten, B 10 802. 1 Wagen Lafetten } (5000 Pfd.). Zu Karte 85 von Weissenburg vom 1/1.
C M 1293. 1 Wagen Militär-Effecten (1639 Pfd.). Zu Karte No. 1 von Frouard von 2/1.
H 5395. 1 Wagen Verpflegungs-Gegenstände (15 368 Pfd.). Zu Karte 4 von Frouard vom 3/1.
W 2146. 1 Wagen Kohlen (20 000 Pfd.). Zu Karte 23 von Epernay vom 5/1.
F H 150. 1 Wagen Colonialwaaren (2545 Pfd.). Zu Karte 61 von Epernay vom 11/1.
B St E B 4974. 1 Wagen Hafer (20 000 Pfd.). Zu Karte 66 von Nancy vom 6/1.
W St B 3020. 1 Wagen Liebesgaben. Zu Karte ? von Blainville vom 7/1.
B A 994. 1 Wagen Wollhemden. Zu Karte 87 von Nancy vom 11/1.
K S E 69. 1 Wagen Dachpappe, K S E 149. 1 Wagen Dachpappe } (48 485 Pfd.). Zu Karte 94 von Nancy vom 12/1.
Baden 663. 1 Wagen Lazareth-Gegenstände (17 500 Pfd.). Zu Karte 92 von Nancy vom 12/1.
W St B 2522. 1 Wagen Dachpappe. Zu Karte 93 von Nancy v. 12/1.
W St B 6062. 1 Wagen Militär-Effecten (600 Pfd.). Zu Karte 191 von Weissenburg vom 13/1.
M W 6037. H 5797. } 2 Wagen Liebesgaben (38 148 Pfd.). Zu Karte 189 von Weissenburg vom 13/1.
Mecklenburg 114. Mecklenburg 86. } 2 Wagen Militär-Effecten (12 377 Pfd.). Zu Karte 192 von Weissenburg vom 13/1.
H 4228. H 4101. } 2 Wagen Liebesgaben (10 223 Pfd.). Zu Karte 190 von Weissenburg vom 13/1.
R E G 5291. 1 Wagen Militär-Effecten (8700 Pfd.). Zu Karte 10 Frouard vom 16/1.
Adr. 1 Kiste Wein (192 Pfd.). Zu Karte 141 von Nancy vom 20/1.
H 166/9, H 671. 4 Ballen Lazarethgegenstände (800 Pfd.).
HR 170, 172, H 671. 2 Fässer Lazarethgegenstände.
HR 171a, 171b. 2 Körbe Lazarethgegenstände
} Zur Karte No. 1 von Pont à Mousson 6/1.
[EAH] 8 & 9, Rh 8509. 2 Colli Wasserkannen, No. 10. 1 Kiste Maschinentheile } (4460 Pfd.). Zur Karte No. 11 von Metz 4/1.
Adr. K S E 257. 1 Tonne, 1 Kiste Militär-Effecten (484 Pfd.). Zur Karte No. 2 von Metz 24/12.
D 1/8. 8 Kisten, 1 Korb Liebesgaben. Zur Karte No. 1 von Metz 24/12.
G L S 102. 1 Kiste Medicamente (10 Pfd.).
Lt. von Schakopp 24. Inf.-Reg. 1 Koffer Wäsche. Zur Karte von Epernay.
G L 189, K W St 3176. 1 Kiste Medicamente (100 Pfd.). Zu Karte 24 von Metz 31/1.
Centralmagaz. III. Armee K S E 3166. 1 Colli Ausrüstungs-Gegenstände (140 Pfd.). Zu Karte 92 von Weissenburg vom 9/1.
C R 259/60. 2 Colli Ausrüstungs-Gegenstände (340 Pfd.). Zu Karte 92 von Weissenburg 9/1.
B A 342. 1 Wagen Proviant (6103 Pfd.). Zu Karte 1 von Metz 4/2.
+ Kreis-Verein K S E 3166. 2 Kisten Verbandzeug. Zu Karte 152 von Nancy 9/1.
Beuthen K S E 3166. 2 Fässer Wein. Zu Karte 152 von Nancy 9/1.
B St 3116. 1 Wagen Salz. Zu Karte 171 von Nancy 30/1.
B 4044 1 Wagen Salz. Zu Karte 172 von Nancy 30/1.
B St 2155. 1 Wagen Salz. Zu Karte 170 von Nancy 30/1.

(Fortsetzung in nächster Nummer.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 13.

Erscheint jeden Freitag.

Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
Adolph Refelshöfer
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

1871.

Inserate werden à 1½ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1800 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 8 Thlr. beigelegt.

Elfter Jahrgang.

Leipzig, den 31. März 1871. (Schluss der Nummer: 30. März, Vormittags 11 Uhr.)

Die Fortschritte des Eisenbahnwesens in den letzten Jahren.

Fortsetzung aus No. 11.

Wenden wir uns nun von der äusseren Gestaltung des Eisenbahnnetzes der inneren Entwicklung des Eisenbahnwesens zu, so haben wir zunächst als einen wichtigen Fortschritt zu constatiren, dass die vom Vereine aufgestellten allgemeinen Reglements von sämmtlichen Bahnen jetzt angenommen sind und deren Verwaltung zum Grunde gelegt werden.

Weiter hat der Verein durch Vorbereitung allgemeiner Normen für Beamten-Unterstützungs- etc. Cassen einen Schritt gethan, welcher so für das Wohl einer zahlreichen beim Eisenbahnwesen thätigen Berufs-Classe, wie auch für die Bahn-Verwaltungen selbst dadurch eine grosse Bedeutung gewinnen wird, dass ein gut situirter und mit seiner Lage zufriedener Beamten- etc. Stand ohne Zweifel die sicherste Grundlage für einen präcisen und sicheren Dienst ist.

Wesentliche Folgen sind ferner zu erwarten von den vom Verein in seiner letzten General-Versammlung zu Wien beschlossenen Preis-Ausschreiben für wichtige Erfindungen und Verbesserungen im Eisenbahnwesen. Da die Frist zur Ansammlung der Fonds für die Preise auf 3 Jahre bestimmt ist, so wird das erste bezügliche Ausschreiben bald erwartet werden dürfen, indem die für die Einlieferung der Preis-Arbeiten zu setzende Frist kürzer als ein Jahr füglich nicht wird bemessen werden können.

Ein weiterer bedeutsamer Fortschritt in dieser Richtung ist die gleichfalls durch die Wiener General-Versammlung erfolgte Annahme von Normen für den Bau sogenannter secundärer Eisenbahnen, um so zeitgemässer zwar als die wirthschaftliche Entwicklung an vielen Orten jetzt Eisenbahnen gebietrisch fordert, wo solche, müssten sie nach den bisher allein gültigen strengen, ursprünglich unter ganz anderen Voraussetzungen errichteten Normen gebaut und betrieben werden, nicht möglich sein würden. Sind zwar von diesem Fortschritte erhebliche Erfolge z. Z. noch nicht zu verzeichnen, so können und werden solche doch nicht ausbleiben.

Als ein Fortschritt wird gleichfalls zu bezeichnen sein, dass von einzelnen Verbänden oder Bahngruppen mit benachbarten Bahnen, z. B. mit den Schweizerischen, Französischen, Belgischen und Niederländischen Bahnen Vereinbarungen getroffen sind, welche den Uebergang der gegenseitigen Wagen regeln und so einen grossen Theil der Verkehrsstörungen beseitigen, welche bisher an den Grenzen des Vereinsgebietes durch Umladungen eintraten, dadurch veranlasst, dass man über die Zulässigkeit des Durchlaufens der Wagen nicht sofort sich einigen konnte.

Das im Laufe des letzten Jahres in einem Theile des Vereinsgebietes in Wirksamkeit getretene neue Bahn-Polizei-Reglement für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde dürfte gleichfalls unter den Fortschritten des Eisenbahnwesens zu nennen sein. Mögen den Bestimmungen desselben, namentlich Seitens der weniger frequenten Bahnen, auch einige Bedenken zum Theil mit gutem Grunde entgegen zu stellen sein, so ist doch auch nicht zu verkennen, dass durch dasselbe manchen längst empfundenen Missständen abgeholfen wurde und manche kaum berechtigte, für den öffentlichen Verkehr aber unbequeme Ungleichheiten aufhören. Bleibt daneben das: „Eines passt sich nicht für Alle" freilich immer wahr, und müsste man in der That sehr beklagen: wenn die Prosperität der Bahnen mit nur geringem Verkehr gefährdet, oder gar das Zustandekommen mancher heissersehnten Bahn durch einzelne strenge und weitgehende Bestimmungen des genannten Bundes-Reglements verhindert würde, so wird man bei dem in leitenden Kreisen unzweifelhaft herrschenden regen Interesse für die Entwicklung des Deutschen Eisenbahnnetzes, der sicherem Vernehmen nach dort bestehenden Absicht: für die sogenannten secundären Eisenbahnen, Ausnahmen in den Bestimmungen des fraglichen Reglements zuzulassen, — einstweilen um so mehr vertrauen dürfen, als auch die eben sich vollziehende Erweiterung des Bundes zum Reiche gewiss geeignet ist, eine solche Absicht wesentlich zu fördern.

Wenn es ohne Zweifel eine der Aufgaben der obersten Reichsgewalt ist, wie auf allen Gebieten des öffentlichen Lebens, so auch im Eisenbahnwesen Institutionen zu schaffen, welche geeignet sind, Leben, Gesundheit und Eigenthum zu sichern und die allgemeinen Interessen des öffentlichen Verkehrs zu schützen, so kann doch es die Absicht der obersten Gewalt nicht sein, die Entwicklung

der vorhandenen und das Entstehen neuer Eisenbahnen durch, für den einzelnen Fall zu weit gehende und für den eben vorliegenden Zweck unnöthig strenge Bestimmungen zu beeinträchtigen oder auch nur zu erschweren.

Ueberzeugt, dass es nur der eingehenden Beleuchtung des Sachverhaltes von kompetenter Seite bedürfen wird, um eine Abänderung resp. Erweiterung der entgegenstehenden Punkte des fraglichen Bundes-Reglements herbeizuführen, halten wir es für eine würdige Aufgabe des Deutschen Eisenbahn-Vereins in dieser Sache von so weittragender und folgenschwerer Wichtigkeit, die bezüglichen Desiderien gehörigen Orts zum Vortrage und so viel immer thunlich zur Geltung zu bringen, um so mehr, als wie die Statistik unleugbar nachweist, der Dienst der Bahnen im Gebiete des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen schon vor dem Inkrafttreten des fraglichen Reglements den Vergleich mit keinem anderen zu scheuen brauchte.

Wie auf manchem anderen Gebiete, so glauben wir auch auf dem des Eisenbahnwesens grösserer Freiheit aus den grossartigen politischen Umwälzungen der neuesten Zeit getrost entgegensehen zu dürfen.

In der inneren Entwicklung unseres Eisenbahnwesens weiter uns umsehend, so haben wir seit dem Jahre 1866 — in dem dem Norddeutschen Bunde angehörenden Bahngebiete wenigstens — eine so allgemeine und so bedeutende Verkehrssteigerung zu verzeichnen, wie eine frühere Zeitperiode solche unseres Wissens nicht aufzuweisen hatte.

Die Fahrpläne und wenn auch in minderem Maasse die Einnahmen einer Mehrzahl von Bahnen geben dafür den redenden Beweis. Vermehrung der Züge war davon die nothwendige Folge, welche ihrerseits meistens wieder eine Beschleunigung in der Beförderung der Personenzüge und eine Vergrösserung der Güterzüge nach sich zog, welche beide selbstverständlich auf Betriebsführung und Betriebs-Material nicht ohne Einfluss bleiben konnten, wie wir später noch weiter sehen werden.

Bei der zunehmenden Frequenz stiegen aus naheliegenden Gründen auch die Ansprüche des Einzelnen, des Reisenden wie des Verkehrtreibenden an die Bahnen in Bezug auf Comfort wie auf Raschheit und Sicherheit der Beförderung, — Ansprüche, welchen gerecht zu werden die Eisenbahn-Verwaltungen Angesichts der wachsenden Einnahmen in den meisten Fällen nicht schwierig sich zeigten.

So sehen wir in der einen Richtung einen Theil der Bahnen die Zahl der rasch fahrenden Züge vermehren, einen anderen die Geschwindigkeit einzelner Züge bis nahe an die Grenze der Möglichkeit treiben, fast überall häufigere Eilgut-Beförderung einrichten, die Lieferfristen für Frachtgut abkürzen etc. In anderer Richtung finden wir fast alle Verwaltungen bemüht, den Comfort ihres Betriebs-Materials durch immer bequemere Einrichtung und elegantere Ausstattung der Wagen, durch Einführung von Gasbeleuchtung, verbesserter (Dampf-) Heizung, durch Einrichtung von Schlaf-Coupés und Bequemlichkeits-Anstalten etc. zu vermehren, auch durch Einrichtung von Retourbillets und Reise-Abonnements in der verschiedensten Form das Reisen bequemer und billiger zu machen.

Wenn solche Bestrebungen nun im Allgemeinen gewiss nur in hohem Grade anzuerkennen sind, so mögen wir mit den dabei eingeschlagenen Wegen doch nicht durchaus einverstanden uns erklären; nach unserem Dafürhalten liegt der Schwerpunct der Aufgabe der Eisenbahnen in anderen Dingen als in Polstern und Gardinen, — Gegenstände, welche nebst mehren dieser Art, welche man stellenweise mit grossem Raffinement behandelt, wir für zu klein halten, um denselben eine hervorragende Bedeutung zugestehen zu können, namentlich so lange das, wie kaum zu verkennen sein wird, auf Kosten des — wie man zu sagen pflegt — „kleinen Mannes" geschieht.

Angesichts der Thatsache, dass dieser im Eisenbahnwagen überall und stets — wenn nicht die gütige Natur selbst die Wärme liefert — frieren, unter Umständen die Last seines Körpers auch während der Eisenbahnfahrt auf den eigenen Beinen tragen muss, können wir Gaslicht wie Dampfheizung ebensowenig als Errungenschaften betrachten, als die 4. Wagenclasse ohne Sitzbänke für einen Fortschritt ansehen!

Unseres Orts sind wir vielmehr der Meinung, dass der ersten und zweiten Wagenclasse für das Fahrgeld, welches sie zahlt, auch ohne die angedeuteten Raffinements der neuesten Zeit vollständig Genüge geschieht, während wir die 4. Wagenclasse in ihrer jetzigen Form ohne Sitze, bei manchen Bahnen sogar seitwärts nur mit Gardinen geschlossen, als allen Humanitätsbestrebungen zuwiderlaufend ansehen müssen. Wollte man einmal ernstlich prüfen: wie viel Holz, Eisen etc., kurz wie viel Tara man durch diese nahezu auf die ersten Anfänge des Eisenbahnwesens zurückgehenden Wagen 4. Classe in den Zügen mehr zu transportiren gezwungen ist, wie wenn man es bei der 3. Classe allein beliesse, und wollte man gleichzeitig einmal den Maassstab einer strengen Rechnung legen an die Kosten der Personenbeförderung in den mit allem Luxus ausgestatteten und mit allen Bequemlichkeiten eingerichteten Wagen 1. und 2. Classe nebst den mit massigem Freigepäck der Insassen derselben gefüllten Gepäckwagen, — man würde wahrscheinlich zu dem Resultate kommen: dass die Beförderung der Personen 1. und 2. Classe zu einem, vielleicht nicht kleinen Theile auf Kosten des „armen Mannes" geschieht, und sodann: dass man ohne den billigen Ansprüchen der Reisenden der höheren Wagenclassen zu nahe zu treten oder die Interessen der Eisenbahnbesitzer wesentlich zu schädigen, alle übrigen Personen für den Tarif der niedrigsten Classe in den jetzigen Wagen 3. Classe befördern, diese — bei denen es am allernothwendigsten ist — auch im Winter beheizen könnte, wenn man es in einfachster Weise mittelst Oefen bewirken und in denselben zugleich die Abtheilungen für Raucher, Nichtraucher und Frauen aufgeben wollte, welche wir vom Bedürfniss weniger für geboten erachten können, als Sitze in der billigsten Wagenclasse. Unseres Dafürhaltens dürfte kaum eine Unbilligkeit darin liegen, diejenigen Reisenden in die erste und zweite Wagenclasse zu verweisen, deren Ansprüche über die einfachste Form der Beförderung hinausgehen.

Durchaus darauf gefasst, in dieser Richtung manchen Widerreden zu begegnen, glauben wir statt weiterer Begründung unserer Ansicht, für welche wir im Uebrigen auch eine über das Gewicht einer persönlichen Meinung hinausgehende Geltung nicht beanspruchen, auf die Entwicklung hinweisen zu sollen, welche diese Angelegenheit jenseits des Oceans in der mit voller Jugendkraft aufstrebenden Amerikanischen Union genommen hat. Im Gegensatze zu England, der Wiege des Eisenbahnwesens, welches bald 3 Wagenclassen adoptirte, darüber unseres Wissens auch nie, wenigstens nicht allgemein, hinausging (— die Mehrzahl der Züge auf den Eisenbahnen in England, ebenso wie in Frankreich, führt nur Wagen von 2 Classen, und zwar 1 und 2, oder 2 und 3 je nach der Art des Zuges), begnügte man sich in Amerika als Regel, lange Zeit hindurch mit einer einzigen Wagen-Classe, eine Institution, deren grosse Vortheile für die Eisenbahn-Verwaltungen, jeder mit der Sache nur einigermaassen Vertraute gewiss anerkennen wird. Die in Amerika auf die Einführung zweier Wagenclassen gerichteten Bestrebungen datiren erst aus neuerer Zeit und bezweifelen wir, dass dieselben dort bisher überall von Erfolg begleitet gewesen sind. Erst der neuesten Zeit war es vorbehalten, in jenem wunderbaren Lande auch auf den Eisenbahnen den Luxus und Comfort einzuführen und sofort auch — ebenso wie das ganze Eisenbahnwesen — zu voller Blüthe zu bringen. Allerdings auf ein solcher Ausbildung sehr viel günstigeres System des Betriebs-Materials begründet, finden wir dort die Bahnzüge mit Salons, Cabinets, Restaurationen, bequemen Betten etc. in einer Weise ausgerüstet, welche, wenn die Berichte genau und zuverlässig sind, dem Eisenbahnreisenden kaum noch etwas zu wünschen übrig lassen, — für sein gutes Geld natürlich, denn der Amerikaner ist zu practisch, als dass er nicht auf den Cent genau berechnen sollte, was all der Luxus kostet und was er dafür fordern und auch bekommen kann! Wir unseres Orts müssen diese Auffassung der Sache nicht allein für durchaus angemessen, sondern sogar auch für die einzig richtige halten. Bezahlt der Passagier voll was seine Beförderung kostet, und finden sich

dann Leute, welche den Tarif zahlen, so liegt unzweifelhaft das Bedürfniss vor, und die Bahn kann nicht allein mit gutem Grunde, sie ist nach unserem Erachten sogar auch verpflichtet, dann eine Beförderung der fraglichen Art, sei es in einzelnen Wagen, sei es in besonderen Zügen, eintreten zu lassen. Bei uns aber dürfte der Fall, wie wir glauben, bisher auf einer überwiegenden Mehrzahl von Linien wenigstens, nicht vorliegen.

Um nach dieser Abschweifung den Faden unserer eigentlichen Betrachtung wieder aufzunehmen, — so liegt es auf der Hand, dass die oben geschilderten, so wesentlich erweiterten und veränderten Ansprüche des Verkehrs auch an die Bahnen neue und weitergehende Anforderungen stellten als bisher. Um im Flach- und Hügellande Personenzüge mit Reisenden in drei Wagen-Classen die Meile in 5 Minuten und Güterzüge von 200 und mehr Achsen in 15 bis 20 Minuten zu befördern, wie die frequenten Linien es verlangen, dazu reichten die bisher gebrauchten Maschinen nicht aus; es wurden vielmehr neue von einer Kraft erforderlich, wie solche, ausser auf Gebirgsbahnen, bisher nicht zur Anwendung gekommen waren. Dem folgerichtig sehr vermehrten Gewichte derselben konnte dann auch der s. Z. für Maschinen ganz anderer Art berechnete Oberbau der meisten Bahnen nicht mehr genügen. Vielfach sehen wir deshalb auf den Haupt-Verkehrslinien das Geleis in Reconstruction begriffen. Nicht minder forderte der wachsende Verkehr auf vielen Bahnen die Anlage eines zweiten Geleises, eine Erweiterung der Bahnhöfe und eine erhebliche Vermehrung des Betriebs-Materials, und zwar meistens schweren Calibers sowohl bei Maschinen als bei Wagen.

Der rege Verkehr mancher Linie stellte ein ausgebildetes Signalsystem als für die Sicherheit des Dienstes nothwendig heraus und so begegnen wir denn in den letzten Jahren unausgesetzten und eifrigen auf Vervollkommnung des Signalwesens gerichteten Bestrebungen.

Indem wir uns vorbehalten, weiter unten noch darauf zurückzukommen: wie die Technik den an sie herantretenden Ansprüchen gerecht geworden ist? wollen wir hier noch die Frage anregen: ob und in wie weit man bei der angedeuteten eben sich vollziehenden Entwicklung auf dem rechten Wege sich befindet?

Dass die Concentration eines zu grossen Verkehrs auf einer Linie nicht zweckmässig erscheine, deuteten wir schon früher an, zugleich aber auch, dass parallele Bahnlinien in den Händen verschiedener Verwaltungen anscheinend auch nicht das richtige Auskunftsmittel seien, weil sie unnöthig viel Anlage-Capital und Betriebskosten erfordern und weil ihr Dienst häufig mehr durch Rücksichten der Concurrenz als durch solche auf das Verkehrsbedürfniss beeinflusst erscheint. Zur Erwägung möchten wir deshalb verstellen, ob nicht mehre, wenn vorläufig auch nur eingeleisige (nachdem erfahrungsmässig die grössere Gefahr nicht in den entgegenkommenden, sondern in nachfolgenden Zügen liegt, —) derselben Verwaltung angehörende Bahnen in den Haupt-Richtungen, geeignet wären selbst den stärksten Verkehr mit mehr Ordnung und Sicherheit zu vermitteln als es auf dem jetzt eingeschlagenen Wege thunlich ist. Dass ein solches System, weil es mit geringerem Capitale gestattet die Zahl der Linien erheblich zu vermehren, also das Land gleichmässiger und deshalb vollständiger mit Eisenbahnen zu überspannen, der wirthschaftlichen Entwicklung sehr viel förderlicher wäre als das jetzige Concurrenz-System erscheint uns kaum zweifelhaft. Wir glauben deshalb hier wiederholt auf das bereits oben angeführte Beispiel Frankreichs verweisen zu dürfen.

Was nun weiter das heutige System der Beförderung sowohl der Personen- als der Güterzüge auf einer Mehrzahl von Eisenbahnen betrifft, so sind wir zweifelhaft, ob wir dasselbe für ein glücklich gewähltes halten können. Mag die für einzelne Personenzüge gebräuchlich gewordene grosse Beförderungs-Geschwindigkeit als in der ganzen Richtung der Zeit liegend auch kaum vermieden werden können, obgleich das aus verschiedenen Gründen gewiss sehr zu wünschen wäre, so sollte man dieselbe unseres Erachtens auf so schwere Züge als es geschieht nicht anwenden; vielleicht liesse durch wenigere und kürzere Aufenthalte, mit geringerem Aufwand und bei vermehrter Sicherheit noch dasselbe sich erreichen. Ebenso dürften bei der Güterbeförderung die so sehr schweren und dabei stellenweise sehr langsamfahrenden Züge als zweckmässig kaum bezeichnet werden können; die Gefahren, Schwierigkeiten und Störungen, welche durch übergrosse Züge so leicht hervorgerufen werden, sind nach unserem Dafürhalten nicht geeignet solche für den Dienst irgend frequenter Bahnen zu empfehlen, um so weniger als auch die Frage der Oeconomie, bei welcher man neben manchem anderen, den Factor der Bahn-Unterhaltung, wie wir glauben, bisher nicht richtig würdigt, endgültig kaum zu Gunsten derselben entschieden sein dürfte. Wir sind deshalb geneigt, bei der Güterbeförderung einem Betriebssysteme den Vorzug zu geben, welches an die Stelle der sehr grossen, mehre kleinere mit etwas grösserer Geschwindigkeit fahrende Züge setzt.

Wollte man für den gesammten Transportdienst ein solches System adoptiren, dann könnte das Material leichter sein oder man brauchte doch in Dimensionen und Gewicht nicht fortwährend zu steigen, wie es jetzt noch immer der Fall ist, die Präcision des Dienstes würde voraussichtlich gewinnen, ebenso die Oeconomie des Betriebes, während zugleich die nie ausbleibenden Unfälle, wie sie in neuerer Zeit leider gerade bei sehr rasch fahrenden und sehr grossen Zügen vorgekommen sind und jedem strebsamen Eisenbahntechniker gewiss zu denken gegeben haben, weniger folgenschwer sein würden.

Dass ein solches Beförderungssystem möglich ist, darüber darf auf England und hinsichtlich der Personenzüge auch auf Frankreich verwiesen werden. Mag man vielleicht auch dafürhalten, dass die Sicherheit des Betriebsdienstes dort nicht so gross als in Deutschland sei, so dürfte das nach unserem Dafürhalten gegen das System an und für sich noch Nichts beweisen, indem dort die Verhältnisse, namentlich hinsichtlich der Zahl der beförderten Züge, auf sehr vielen Bahnen wenigstens, erheblich anders liegen als in Deutschland. (Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

* **Deutsches Reich.** Dem Reichstag ist die Verfassungs-Urkunde für das Deutsche Reich in neuer Redaktion vorgelegt worden, welche an die Stelle der zwischen dem Norddeutschen Bunde und dem Grossh. Baden und Hessen vereinbarten Verfassung sowie der mit den Königreichen Bayern und Württemberg über den Beitritt zu dieser Verfassung geschlossenen Verträge vom 23. und 25. November v. J. treten soll.

Die von uns in No. 50 S. 833 vorig. Jahrg. zum Abdruck gebrachten Bestimmungen des Abschnitt VII, das Eisenbahnwesen betreffend, haben nur (entsprechend dem mit Bayern abgeschlossenen Vertrage) folgenden Zusatz und zwar zu Art. 46 erhalten:

„Die vorstehend sowie die in den Art. 42—45 getroffene Bestimmungen sind auf Bayern nicht anwendbar.

Dem Reiche steht jedoch auch Bayern gegenüber das Recht zu, im Wege der Gesetzgebung einheitliche Normen für die Konstruktion und Ausrüstung der für die Landesvertheidigung wichtigen Eisenbahnen aufzustellen."

* **Zur General-Konferenz der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen zu Dresden.** (Die definitiven Beschlüsse). Gemäss des Beschlusses der General-Konferenz, wonach die in Dresden vertretenen Verwaltungen ihre definitiven Erklärungen über Annahme oder Ablehnen der gefassten Beschlüsse bis zum 24. d. M. bei der Direktion der Berlin-Anhaltischen Eisenb.-Gesellschaft abzugeben hatten (siehe vorige Nummer S. 174), haben sich fast sämmtliche Verwaltungen ausdrücklich (18) oder doch stillschweigend als zustimmend erklärt. Nur dem Beschlusse zu C litt. b, die Erhöhung der Wagenmiethe um 33⅓ Proc. betr., haben sich die Verwaltungen der Bayerischen und Württembergischen Staats-Eisenbahnen und der Main-Neckarbahn nicht angeschlossen, und werden in dieser Richtung die gefassten Beschlüsse im engern Kreise der zustimmenden Verwaltungen zur Ausführung gebracht. Gegen die übrigen Beschlüsse der Dresdner General-Konferenz ist dagegen — abgesehen von einer Interpretation derselben Seitens der Pfälzischen Bahnverwaltung und der bedingungsweisen Zustimmung derselben — von

keiner Seite Widerspruch erhoben. Die geschäftsführende Direktion des Vereins Deutscher Eisenb.-Verwaltungen ist nun ersucht worden, dem von der Dresdner Versammlung ausgesprochenen Wunsche gemäss, die Kommission zu ernennen, welche mit den Oesterr. Verwaltungen und den fremdländischen Vereinsmitgliedern in Verhandlungen zu treten hat, sowie die Liquidations-Kommission zu ernennen.

Berliner Briefe.

(Vom Berliner Eisenbahn-Aktienmarkte. Neue Prämienscheine-Emissionen. Homburger E. Stettin-Swinemünde. Breslau-Schweidnitz-Freiburger E. Osnabrück-Münster. Harzgürtelbahn. Halle-Sorau-Gubener E. Conz-Metz. Güterverkehr.)

** Berlin, 26 März. Die Börse hat sich lange gesträubt, die neuesten Umwälzungen in der Hauptstadt Frankreichs so ernst aufzufassen, wie sie es verdienen. Man ignorirte die Möglichkeit, dass der Friede durch die Pariser Insurrektion in Frage gestellt werden könnte, und vollends wurde nicht daran gedacht, dass selbst Deutschland durch unberechenbare Zwischenfälle genöthigt werden könnte, die Feindseligkeiten wieder aufzunehmen. Die Korrespondenz zwischen dem Reichskanzler und dem General v. Schlotheim einer- und den Französischen Behörden andererseits hat die Börse plötzlich belehrt, dass derartige Eventualitäten nicht so ganz fern liegen. Wir hatten daher im Laufe der vergangenen Woche zum Theil recht flaue Börsen, jedenfalls aber, und auch an den Tagen, an welchen eine mehr ruhige und vertrauende Tendenz vorherrschte, grosse Geschäftsunlust. Mehr als jede andere Kategorie der Börsenwerthe litt unter der Zurückhaltung von Geschäften der Eisenbahnmarkt. Die Koursbewegung war zwar im Allgemeinen nicht sehr erheblich weichend; in einzelnen Fällen kam es sogar zu sehr bedeutenden Kourssteigerungen. Die Umsätze aber waren an den meisten Tagen kaum nennenswerth. Berlin-Anhalter, deren Dividende für 1870 auf 16 Proc. erwartet wird*, und Berlin-Potsdam-Magdeburg, für welche man eine Dividende von 20 Proc. in Aussicht nimmt*, schliessen diese Woche um viele Procente höher als die vorhergegangene. Im Uebrigen hat der Koursstand nur geringe Variationen auf- oder abwärts erfahren. Die Tendenz ist eher eine steigende, gerechtfertigt durch die überwiegend günstigen Februar-Einnahmen und die in den bisher konstatirten Fällen erwiesenen günstigen Ergebnisse des verflossenen Jahres. Den Prioritäten that der knappere Geldstand Eintrag. Nur an einzelnen Tagen trat die frühere Vorliebe für die 5proc. Emissionen auf, auch die $4^1/_2$proc. Thüringer V. wurde mit $89^1/_2$ noch vielfach gehandelt. Im Ganzen aber waren Eisenbahnprioritäten in gleicher Weise und aus gleichen Ursachen wie die andern mit festen Zinsen ausgestatteten Werthe vernachlässigt und in den letzten Tagen vorwiegend gedrückt. Mit Rücksicht auf die angeblich bevorstehende Ausführung der Löhne-Braunschweiger Bahn fanden Hannover-Altenbeckener Stammprioritäten häufig Nachfrage.

Der gute Erfolg der Köln-Mindener Prämienscheine ist einigen Amsterdamer Banquierhäusern Veranlassung geworden, in Verbindung mit betheiligten Häusern in Wien und Frankfurt die 5proc. Prioritäten der Stuhlweissenburg-Graz-Raaber Eisenbahngesellschaft dem hiesigen und dem Norddeutschen Markt überhaupt unter der gleichen Form einer Prämien-Emission zuzuführen. Die Prämienscheine dieser nahe bevorstehenden Emission werden jedoch 4procentige sein, die zu emittirende Summe beträgt 12 Mill. Thaler. Allerdings bietet die Köln-Mindener Priorität eine anziehendere Grundlage als die Stuhlweissenburger, und dürfte der Unterschied durch die Oesterreichische Staatsgarantie und die um $^1/_2$ Proc. höhere Verzinsung kaum ausgeglichen erscheinen.

Die am 21. dies. Mts. stattgehabte Generalversammlung der Aktionäre der Homburger Eisenbahngesellschaft beschloss aus dem auf 28 819 Thlr. 14 Sgr. 1 Pf. ermittelten Ertrags-Ueberschuss des Jahres 1870 als Dividende auf die Aktien litt. A 22 857 Thlr. 4 Sgr. 3 Pf. zu verwenden, 1440 Thlr. 29 Sgr. 2 Pf. als Tantième des Verwaltungsraths festzustellen, 3500 Thlr. zum Reservefonds zurückzulegen, 400 Thlr. zur Pensionskasse der Beamten zu gewähren und endlich 585 Thlr. 21 Sgr. 5 Pf. als Betrag der Eisenbahnsteuer abzuführen. Ein Rest von 35 Thlr. 19 Sgr. 3 Pf. geht als Uebertrag auf die nächste Rechnung. Verschiedene im Laufe des vergangenen Jahres aus dem Reserfonds bestrittene Verwendungen (Anschaffung einer Lokomotive, bauliche Erweiterungen) wurden von der Generalversammlung genehmigt.

In Stettin ist die Agitation für die nach Swinemünde zu bauende Eisenbahn wieder aufgenommen. Gestern ist der Vorstand der Kaufmannschaft von den Getreidchändlern des Platzes angegangen worden, die Angelegenheit von neuem zu betreiben. Die längst intendirte Fortführung der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn über Rothenburg hinaus nach Stettin, von der Generalversammlung der Aktionäre am 7. Februar 1868 beschlossen, müsste allerdings zuvor feststehen, da auch die Herstellung der Swinemünder Bahn von den Stettinern meist als eine Aufgabe der Breslau-Freiburger Gesellschaft betrachtet wird. Wie bekannt, besteht Betreffs der Verlängerung der Bahn von Rothenburg nach Stettin eine Differenz zwischen den Gesellschafts-Vorständen und dem Handelsministerium. Letzteres giebt der Linie über Küstrin, die Verwaltung der Bahn der über Landsberg den Vorzug. — Die Betriebs-Eröffnung zwischen Glogau und Rothenburg ist übrigens noch von dem Umbau des Bahnhofes Glogau abhängig, der zu dem Zwecke erfolgt, um die Einführung der Züge und Benutzung des Empfangsgebäudes der Niederschlesischen Zweigbahn zu gestatten. Ueberdies sind durch die Ueberschwemmungen auf der Linie Beschädigungen herbeigeführt, deren Reparirung möglicherweise bis Ende Juni in Anspruch nehmen dürfte.

Die Betriebseröffnung der Bahn Osnabrück-Münster wird mehreren Blättern zufolge zum August erwartet werden dürfen.

Zur Vornahme der Vorarbeiten für die sogen. Harzgürtelbahn hat der Handelsminister die Genehmigung ertheilt. Die projektirte Linie geht von Vienenburg über Ilsenburg, Wernigerode, Quedlinburg, Hettstedt, Salzmünde nach Halle.

Von der Mosel wird über Informationen und Studien berichtet, welche die Rheinische Eisenbahngesellschaft in Betreff des Projekts, von Conz am rechten Moselufer bis Metz zu bauen veranlasst habe. Die Nachrichten lauten sehr widersprechend. Nach einer neuern Version hätte die Rheinische Bahndirektion die begonnenen Vorarbeiten eingestellt, weil der Staat die Linie selbst zu bauen beabsichtige. Die Linie soll, nachdem dem Bahnhof Conz gegenüber eine Brücke über die Saar geführt worden, von da durch die Dörfer Wasserliesch, Oberbillig, Temmels, Wellen, Nittel etc. geführt werden.

Der veröffentlichten Bilanz der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn pro 31. December 1870 entnehmen wir folgende Posten: Aktiva: Aktien-Bestände 3 280 000 Thlr.; Kaution der Regierung bestellt 300 000 Thlr.; Bauwerth der ausgeführten Strecken incl. Zinsen (Titel I bis XVII des Anschlages) 11 010 200 Thlr.; Guthaben bei den Bankiers in Conto separato 41 410 Thlr.; diverse Vorschüsse und Forderungen 20 320 Thlr.; Kassenbestand 11 874 Thlr. Passiva: General-Aktienkapital 13 500 000 Thlr.; Guthaben der Bankiers 1 155 008 Thlr.; diverse Verpflichtungen in Konto-Korrent 8997 Thlr.

Auf den Bayerischen Bahnen ist der am 5. März eingestellte Frachtenverkehr auf der Linie nach Belgien, der Rheingegend, Baden, Württemberg und Hessen wieder aufgenommen worden, da die Transporte von Truppen und Kriegsmaterial aus Frankreich bereits in eine fahrplanmässige Beförderung eingeleitet sind. Auf den Pfälzischen Bahnen jedoch werden bis zum 27. d. M. nur Kohlensendungen befördert. Die Güterverwaltung der Thüringischen Eisenbahn zeigt an, dass bis auf Weiteres der ganze durchgehende Verkehr für Frachtgüter geschlossen ist und nur noch Güter für die Thüringische Bahn, die Gotha-Leinefelder und die Werrabahn angenommen werden.

Mit dem 1. April tritt auf der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn die Tarifirung der Niederschlesischen Kohle nach Gewicht in Kraft. Die Tonne wird hierbei bis auf Weiteres zu 4 Ctr. gerechnet.

Hs. **Transports-Enquête.** Wien, 27. März 1871. Die zweite und dritte Woche der Eisenbahn-Enquête verlief mit der Vernehmung von Experten, deren sich weit mehr, als anfänglich gedacht und angemeldet waren, zur Deposition drängten. Neues bekam man nicht zu hören; es sind die stereotypen Beschwerden: hohe Tarife, mangelnde Betriebsmittel, büreaukratischer Geschäftsgang etc. etc. Deshalb verlohnte es sich nicht den ganzen Apparat zu inszeniren. Vollends war die Expertise in dem Umfange ein arger Missgriff; würden auch anderweitige, als diese bekannten Anklagen gegen die Bahnen vorgekommen sein, so wären es doch nur vereinzelte Wünsche gewesen, zu deren Abhilfe der Weg des privaten Einschreitens, allenfalls der Beschwerdeführung, genügt hätte.

Es drängen sich auch gegen die Berufsarten der zugelassenen Experten gegründete Bedenken auf. Die vernommenen Spediteurs und die Getreide-, Kohlen-, Spiritus- oder Manufakturhändler begegnen sich Alle in Einem Wunsche billiger und schneller Fracht, gehen aber über die anderen Fragen der Verpackung und Verladung, nach ihrem Handelszweige weit auseinander. Es ist sogar fraglich, ob nicht jeder dieser Herren, wenn auch von demselben Geschäftszweige, nicht für sich apparte Wünsche hätte, die öffentlich auszusprechen man sich zwar scheut, womit man den Direktionen aber doch gelegentlich kommt. Diese Händler sind aber auch nicht Eisenbahn-Experte; zur Noth wüssten sie anzugeben, wie der oder jener von ihnen vertretene Handelsartikel auf der Bahn zu behandeln wäre; der Blick für's Allgemeine, die nothwendige Beschränkung an sich gerechtfertigter, durch die Rücksichtnahme auf höhere Interessen aber nur theilweise zulässiger Wünsche, kann von solchen Sachverständigen schwerlich vorausgesetzt werden. Dafür würden sich eher die Funktionäre der Handelskammern, Präsidenten oder Sekretäre, geeignet haben, welche ohnehin delegirt waren und somit diese Expertise entbehrlich machten.

Anderseits war es ein schwerer Fehler der Eisenbahnverwaltungen, dass die Vernehmung von Bahnkundigen zum Mindesten in gleicher Anzahl mit den dem Handel angehörigen Experten nicht verlangt und gefördert wurde. Die 2—3 Stimmen, welche sich bisher im Interesse der Bahnen geltend zu machen suchten, waren nur spontan erschienen und begegneten daher auch der präoccupirten, wenn nicht gar feindseligen Stimmung der Versammlung. Dahin durfte es nicht kommen; auf jede den Bahnen abträgliche Vernehmung hätten die-

* Siehe die Bekanntmachungen S. 227 resp. 214. Die Red.

selben, eventuell die betreffende Bahn gleich ihren Vertreter zur Abhörung beordern sollen, welcher die Unthunlichkeit so vieler vorgebrachten Desiderien, die Nothwendigkeit der zeitlichen Aufrechthaltung mancher wirklich frappirender Uebelstände, kurz die Aufklärung über so viele der Besserung entgegenstehenden Verhältnisse klar darlegen musste. Haben sich die Bahnen überhaupt in die Enquête eingelassen, so war auch nur dieser Weg einzuhalten; sonst wäre es besser gewesen, sich fern zu halten, da die von den Bahnvertretern an den Experten zumeist in der Absicht, ihn *ad absurdum* zu führen, gestellten Fragen, gewöhnlich den Eindruck machten, als ob sich die Bahnverwaltungen gar nicht zu rechtfertigen oder doch keine Aufklärung zu geben wüssten. Da verstanden es die Delegirten der Handelskammern schon besser, Viele liessen sich auch als Experte vernehmen.

Noch eines 3. Faktors der Enquête, der Vertreter des Handelsministeriums und der Eisenbahn-Inspektion, ist zu erwähnen. Abgesehen von ihrer räumlichen Placirung unter den handelsangehörigen Delegirten war auch ihre Fragestellung an die Sachverständigen zum Mindesten eine befremdende. Es war, als ob sie noch weitere Klagen hervorrufen wollten, während es doch gerade ihres Amtes gewesen wäre, als nicht zunächst betheiligte Parthei, die erforderlichen Aufklärungen zu ertheilen und überhaupt vermittelnd einzuwirken. Wir stehen sonst vor der Alternative, dass die Regierungsorgane die fraglichen Uebelstände nicht gewusst haben oder dieselben nicht beseitigen konnten, was Beides nicht sein soll.

Die nun folgende kurzgefasste Darstellung der bisherigen Vernehmungen wird die vorstehenden Bemerkungen zur Genüge rechtfertigen; während anderseits die vielseitigen Wiederholungen derselben Wünsche vermieden werden.

Der 2. Experte, Fruchthändler Bzninn (?), will den Bahnen das Recht der Aufhebung der Lieferfristen bei unvorhergesehenem Andrange von Waaren und der Unzulänglichkeit der Betriebsmittel, sowie die Befugniss der Erhöhung des Lagerzinses bei säumiger Abfuhr der Waaren benehmen. Natürlich sträubte auch er sich gegen eine Definirung des doch gesetzlichen Begriffes „regelmässige Transportmittel"; solche sollen überhaupt immer vorhanden sein, wenn dieselben auch durch Monate dem Wurmfrass ausgesetzt sind und die Handelswelt die Versendungen nicht gleichmässig über das ganze Jahr vertheilt. Nach diesem Experte hätten die Bahnen auch die Pflicht der Anlegung und Instandhaltung von Zufahrtstrassen.

Der 3 Experte, Spediteur Mittler, findet die externen Tarife gegen die internen zu billig, hält aber die Saisons- und Richtungstarife, insbesondere wegen der Konkurrenz mit der Schifffahrt unschädlich. Das Verhältniss des Exports zum Inporte auf den Oesterreichischen Bahnen bildet eine Kontroverse zwischen den beiderseitigen Vertretern, welche durch Vorlage statistischer Daten behoben werden soll.

Der 4. Experte, Kammerrath Stern aus Pressburg, wünscht die durchgängige Abwage aller aufgegebenen Güter, lässt aber auch die Nothwendigkeit von Reversen bei faktischer Unmöglichkeit der Abwage zu, doch sollen dieselben die Partheien nicht so sehr der Willkür der Bahnen anheimgeben. Er will die Prolongirung der Lieferzeiten, nicht aber deren gänzliche Aufhebung und zwar nur im äussersten Falle, und schliesst mit dem Wunsche der Vertretung der Bahnen in den Handelskammern.

Der 5. Experte, Kaufmann Wertheimer, will: Einführung von „Ladescheinen" als Beweis der richtigen Verladung, Abschaffung der Refaktien, billigere Tarifirung der Verladungen in offenen Wagen, Schiedsgerichte zur Schlichtung der Streitigkeiten, einen Reservefond von Wagen für jeden noch so grossen Bedarf (da es keine regelmässigen Transportmittel gebe), endlich einen besondern Eisenbahn-Gerichtshof.

Der 6. Experte, Handelsbankbeamter Freisinger, wünscht: Lieber gänzliche Einstellung des Verkehrs als Sistirung der Lieferfristen, Förderung des Baues von Lagerhäusern ohne Verpflichtung hierzu, Anwendung des Rechtes der Deponirung nicht abgeholter Güter in Lager- oder Speditionshäusern, und die Einführung von Ladescheinen zum Schutze der Empfänger.

Der 7. Experte, Spediteur Schüller, ist für bessere Regelung der gegenseitigen Wagenaushilfe durch die Bahnen (da die Oesterreichischen genügende Transportmittel besitzen), dann der bessern Benutzung der Wiener Verbindungsbahn und der Aenderung des bestehenden Betriebs-Reglements.

Der 8. Experte, Kaufmann Hirsch, beantragt: Herabsetzung der die Konkurrenz mit England vernichtenden Tarifsätze für Baumwollgarne, Beseitigung der unter Umständen zulässigen Reverse wegen schlechter Verpackung von den Frachtbriefen durch Ausstellung besonderer nicht darin ersichtlicher Urkunden oder Garantie-Scheine hierüber, dann die leichtere Ertheilung von Dispositions-Aenderungen Seitens des Aufgebers als die bisherige Beschränkung derselben auf die Versandstationen, endlich den vollen Ersatz bei Verlusten und Beschädigungen auch ohne Mehrversicherung.

Der 9. Experte, Getreidehändler Lewy, plädirt für: die Zulassung eigener Leute zum Auf- und Abladen der Güter, die Minderbemessung des Calo, die schleunigere Erledigung von Reklamationen, die frühere Bekanntmachung von Tarifänderungen um 3 bis 4 Wochen, Verwendung von intelligenten Leuten auf den Bahnhöfen — endlich die bessere Verwaltung des Wiener Verbindungsbahnhofes.

Der 10. Experte, Fleischhändler und Faktor der Wiener Markthalle, Bahl, wünscht: Verwendung des Ueberschusses der Assekuranzgebühren zur vollen Entschädigung der Partheien, die sachgemässere Klassifikation der Waaren unter Zuziehung von Fachmännern, höflichere Behandlung des Publikums, insbesondere der Polnischen Juden durch die Bahnbediensteten (die Direktionen erhalten das Lob der Höflichkeit), die Anführung des Einheitssatzes in den Frachtbriefen — endlich die Fixirung von cumulativen Tarifen für die Verbandstationen.

Der 11. Experte, Getreidehändler Hofmann, will Aufhebung aller Spezialtarife, allgemeine Geltung des auf die Selbstkosten zu berechnenden niedrigsten Frachtsatzes (da die Bahnen nicht zu ihrem eigenen Vergnügen fahren), Zulassung von Verladungsfristen bei nothwendiger Aufhebung von Lieferfristen, Rücksendung der Emballagen zu ermässigtem Preis — endlich ausreichende Kenntniss aller Tarife Seitens der Stationsbeamten und Abwage aller Güter bei der Aufgabe.

Der 12. Experte, Kohlenhändler Ehrlich, ist für Abstellung der Missbräuche des Kohlentransportes auf der Nordbahn, allgemeine Herabsetzung der Kohlentarife, Nichtbegünstigung einzelner Firmen durch Ueberlassung der Kohlenwagen (von welchen „Franctireurs" dieselben zu hohen Provisionon acquirirt werden müssen), Ermässigung des Lagerzinses für Kohlen auf die Hälfte, endlich Verbot des Kohlenhandels und der Eisenwerke rücksichtlich der Bahnen.

Der 13. Experte, Getreidehändler Breitner, klagt über Verwechselung von Säcken, Mangelhaftigkeit der Waagen und die Nichtgestattung der Güterbesichtigung vor der Auslösung des Frachtbriefes.

Der 14. Experte, Eisenbahn-Inspektor Dr. Haas, vertritt diese Nichtgestattung, die Bildung eines eigenen Assekuranzfonds für Entschädigungen, die Constituirung eines besonderen Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnvereins, die Einführung von Fachgerichten — endlich die Beweiskraft der Gewichtsangabe nicht verwogener Güter im Frachtbriefe und die Revision des Konzessionsgesetzes.

Der 15. Experte, Spediteur Kreibig, plaidirt unter Berufung auf den Nationalökonomen Michaelis für die Beibehaltung der Differentialtarife, als Vorschule der allgemeinen Tarifherabsetzung.

Der 16. Experte, Exporteur Dreifuss aus Zürich, will Deckung der offenen Wagen, Nichtbezahlung der Fracht für Gewichtsabgänge, unentgeltliche Beförderung der leeren Säcke (in der Schweiz bauen die Bahnen die Lagerräume selbst).

Der 17. Experte, Sprit-Raffineur Leipziger aus Pest, wünscht: einheitliche Klassifizirung der Güter, Berechtigung der Distanztarife gegen Aufhebung der Differenzialtarife, Abschaffung des Agenturwesens, Etablirung von Central-Stationen für den direkten Verkehr, Berechnung des Calo nach der Distanz, schleunige Auszahlung der Nachnahme, Ermässigung der Provision — endlich Haftung für das Ausrinnen bei Entrichtung einer Mehrversicherung.

Der 18. Experte, Enquêtemitglied Schellenberg aus Lemberg, will: Präcisirung der Fälle „höherer Gewalt", Vermehrung der Transportmittel, Herabsetzung der Tarife für Galizische Landesprodukte (Sendung Petroleum kostet von Galizien nach Wien nicht viel weniger als von New-York) — endlich Verhinderung des Hinausgehens von Wagen über die Grenze bei eigenem Bedarf.

Der 19. Experte, Getreidehändler Scheff, beantragt Brückenwaagen auf allen Stationen, Nichtbegünstigung einzelner Spediteure durch Refaktien, Legung von Doppelgeleisen auf den Exportbahnen — endlich periodische Prüfung der Wägemittel.

Der 20. Experte, Strasser, Sekretair der Lloyd-Gesellschaft aus Temesvar, will eine sorgfältigere Beachtung der Wünsche des Handelsstandes, gemeinsames Handelsgesetz in Oesterreich-Ungarn, Nichtausnützung aller Sitzplätze in den Personenwagen, Aenderung aller Bahntransport-Bestimmungen nur mit Bewilligung der Regierung — endlich Aufstellung der Kilo's (?) für Getreide.

Der 21. Experte, Strasser, Delegirter der Pest-Ofener Handelskammer, rechtfertigt die Seifentarife und Refaktien, sowie die vorkommende Berechtigung zur Einstellung des Verkehrs; schlägt aber eine progressive Steigerung der Wagenmiethe zur Beschleunigung der Cirkulation vor und verlangt Befreiung vom Lagerzins bei eingetretenen Hindernissen.

Der 22. Experte, Weinhändler Pollak, verwahrt sich gegen die Verladung von Spirituosen in offenen Wagen, will bessere Ueberwachung der Waaren in den Stationen und sofortige Ausbezahlung der Nachnahmen nach deren telegraphisch anzuzeigendem Eingange.

Der 23. Experte, Viehhändler Perres, will Wagenladungstarife für Vieh und Begünstigung der Begleiter.

Der 24. Experte, Fruchthändler Reich aus Raab, dringt vor Allem auf Vermehrung der Betriebsmittel (da sonst die billigsten Tarife nichts nützen) und auf die Verwahrung der Güter in geschlossenen Räumen.

Der 25. Experte, Spediteur Schüller, plaidirt für die Beibehaltung der Refaktien und die Nothwendigkeit eines Wiener Vermittlungsgeschäftes bei Fruchtsendungen von Ungarn nach Deutschland.

Der 26. Experte, Spediteur Deutsch aus Reichenberg, will auch Refaktien, tadelt die von einigen Bahnen verweigerte Aufstellung von Verbandtarifen und verlangt die Führung von Frachtbrief-Vermerkbüchern zur Kontrole der Waarenabsendung nach der Reihenfolge ihrer Aufgabe.

Mit diesen Experten schliesst die dritte Woche ab und sollen in dieser vierten Woche nur noch durch zwei Tage die Vernehmungen fortgesetzt und sodann die Enquête bis nach Ostern sistirt werden.

* **Oesterr. Südbahn-Gesellschaft.** Ueber die Baufortschritte auf den im Bau begriffenen Linien Villach-Franzensveste und St. Peter-Fiume, so wie über die seit dem Frühjahr v. J. vorgekommenen Aenderungen der in No. 20 S. 256 vor. Jahrg. abgedruckten Notizen erhalten wir von der General-Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft folgende Mittheilung:

I. Linie Villach-Franzensveste. Die Grundeinlösung, deren Vornahme auch im weiteren Verlaufe im Allgemeinen als ziemlich schwierig und kostspielig sich erwiesen hat, ist nunmehr auf der ganzen Linie vollendet.

Die entlang der Linie herzustellenden Unterbauarbeiten, das ist: Erdarbeiten, Kunstbauten, Beschotterung und Nebenanlagen sind, durchschnittlich genommen, bis zur Hälfte gediehen.

Auf einigen, rücksichtlich des Unterbaues bereits vollkommen hergestellten Bahnstellen wird demnächst schon mit dem Legen des Oberbaues begonnen, zu welchem Ende die hierzu erforderlichen Oberbaumaterialien bereits in grosser Menge beigestellt wurden.

Von den auf dieser Linie vorkommenden 5 Tunnels ist

1) bei dem Tunnel durch den Riederhügel bei Welsberg, 148 Meter lang, der Sohlenstollen durchgetrieben, und wird mit dem vollen Ausbruche und der Mauerung begonnen;
2) bei dem grossen Wielenbacher Tunnel, 179 Meter lang, beträgt der volle Ausbruch 4/5 der Gesammtlänge, der bereits ausgewölbte Theil 60 Meter, und ist das Widerlager auf weitere 38 Meter hergestellt;
3) bei dem kleinen Wielenbacher Tunnel, 58 Meter lang, ist der volle Ausbruch vollendet und hiervon 40 Meter auch ausgewölbt;
4) bei dem Lamprechtsburger Tunnel, 316 Meter lang, ist der volle Ausbruch durchgeführt, überdiess sind 41 Meter vollständig eingewölbt und auf weitere 40 Meter das Widerlager fertig beigestellt;
5) der Tunnel durch den Ochsenhügel, 253 Meter lang, ist bereits vollkommen fertig.

Bei den auf der Linie vorkommenden grösseren Brücken, als:

1) der Lieserbrücke 1 Oeffnung à 55 Meter Spannweite,
2) der Möllbrücke 2 Oeffnungen à 30 Meter Spannweite,
3) der Draubrücke unterhalb Oberdrauburg 2 Oeffnungen à 31,5 Meter Spannweite,
4) der Draubrücke oberhalb Oberdrauburg 1 Oeffnung à 69 Meter Spannweite,
5) der Debantbachbrücke 1 Oeffnung à 14 Meter Spannweite,
6) der Iselbrücke bei Lienz 1 Oeffnung à 37,8 Meter Spannweite,
7) der Rieschbachbrücke 1 „ à 11,4 „ „
8) der Turkelbachbrücke 1 „ à 30 „ „
9) der Rienzbrücke bei Percha 2 „ à 50 „ „
10) der Rienzbrücke bei Brunek 1 „ à 30 „ „
11) der Gaderbachbrücke 1 „ à 25 „ „
12) der Rienzbr. b. Nieder Vintl 1 „ à 60 „ „
13) der Pfundersbachbrücke 1 „ à 19 „ „
14) der Brücke üb. d. Wallerbach 2 „ à 16 „ „
und 1 „ à 19,2 „ „

sind die Fundirungsarbeiten sämmtlich beendet, die Aufmauerungen der Pfeiler in Arbeit, die Eisenkonstruktionen theilweise beigestellt, und bei der Lieserbrücke auch die Aufstellung der Eisenkonstruktion beendet.

Bei dem Viadukt über den Eisackfluss bei Franzensveste, 1 Oeffnung à 50 Meter, 2 Oeffnungen à 24 Meter und über 4 Oeffnungen à 20 Meter Spannweite, dann dem Viadukte über den Vorplatz der Franzensveste 6 Oeffnungen à 12 Meter Spannweite sind die Pfeiler in der Aufmauerung begriffen.

Von den auf dieser Linie herzustellenden Hochbauarbeiten (Stationsgebäude und Wärterhäuser) sind durchschnittlich genommen auf der Theilstrecke Villach-Lienz 32% und auf der Theilstrecke Lienz-Franzensveste 14% ausgeführt.

II. Linie St. Peter--Fiume. Die im Allgemeinen unter günstigen Bedingungen erzielte Grundeinlösung ist auf dieser Linie beendet.

Von den auszuführenden Unterbauarbeiten, das ist: Erdarbeiten, Kunstbauten, Beschotterung und Nebenanlagen sind durchschnittlich genommen 25% hergestellt.

Bei den auf dieser Linie vorkommenden Tunnels, als:

1) dem Tunnel bei Narein 186 Meter lang,
2) dem Jaccis-Tunnel 243 „ „
3) dem Tunnel bei Küllenberg 294 „ „
4) dem Maloberzhe Tunnel 624 „ „
5) dem Tunnel bei Bukavac 316 „ „

sind die Stollenarbeiten beendet und wird nunmehr mit dem vollen Ausbruche begonnen.

Bei den auf dieser Linie herzustellenden grösseren Brücken, als:

1) derjenigen über die Bitinjeschlucht 2 Oeffnungen à 40 Meter und 1 Oeffnung à 48 „ Spannw.
2) der Teistritzbrücke . . . . 1 „ à 12,4 „ „
3) der Brücke über den Reccafluss . . 1 „ à 23,1 „ „

sind die Pfeiler in der Aufmauerung begriffen.

* **Die Dux-Bodenbacher Eisenbahn**, der gleichnamigen Gesellschaft unterm 9. Juli 1869 konzessionirt und 6½ Meilen = 49½ Kilom. lang, wird im Unterbau für ein Geleise ausgeführt und auch das Terrain nur für ein Geleise erworben.

Das Baukapital beträgt im Ganzen 4 266 666 Thaler, daher pro Meile 656 410 Thaler. Die Inangriffnahme des Bahnbaues erfolgte im August 1869 und ist die Fertigstellung der Bahn zum 1. Juli d. J. zu erwarten. Das Terrain ist eingelöst.

Nach Vollendung der in Bau begriffenen Bahn von Dux nach Komotau, Karlsbad und Eger, wo die Bayerischen Bahnen einmünden, erlangt die Dux-Bodenbacher Bahn auch für den durchgehenden Verkehr eine nicht unwichtige Bedeutung, denn sie bildet durch ihren Anschluss an die Böhmische Nordbahn bei Tetschen, welche ihrerseits wieder in Zittau an das Sächsische und Oberschlesische Bahnnetz anschliesst, ein kürzestes Bindeglied zwischen den Bayerischen und Oberschlesischen Bahnen. Nachdem die Dux-Bodenbacher Bahn am Fuss des Erzgebirges führt und in Tetschen an die Böhmische Nordbahn anschliesst, ist die strategische Bedeutung, wenn auch nicht überwiegend, so doch keinesfalls zu unterschätzen.

Die Hauptbedeutung erlangt die Bahn durch den überaus grossen Reichthum an Braunkohle, welcher in dem Becken zwischen Dux-Teplitz und Aussig in einer Mächtigkeit von 5—11 Klaftern gelagert ist.

Von Dux bis Teplitz durchschneidet die Bahn das Terrain von 20 grossen Kohlenwerken mit einem Gesammtcomplex von 500 Massen oder 6 Millionen Quadratklaftern, während in dem Aussig-Teplitzer Becken die belehnte Fläche 16 Millionen Quadratklafter beträgt, wovon mindestens die Hälfte in die Dux-Bodenbacher Linie fällt.

Es ist daher — nur das Verhältniss der Aussig-Teplitzer Bahn als Maassstab genommen, welche in den letzten Jahren 16—18 Millionen Centner Kohle trotz der theuern Frachtfuhr und den sonstigen Schwierigkeiten verfrachtete, mindestens im Anfang auf einen gleichen Export an Kohle zu rechnen, und dabei eine Steigerung der Ausfuhr jedenfalls zu erwarten, da der günstige Wasserstand der Elbe bei Tetschen, ferner der direkte Anschluss an die Sächsische Staatsbahn und an die Böhmische Nordbahn der Dux-Bodenbacher Bahn weit günstigere Verhältnisse bietet wie der einerseits von der Staatsbahn, andrerseits von dem variablen Wasserstand der Elbe bei Aussig abhängigen Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Ein weiteres Bahnprodukt, welches ebenfalls auf der Dux-Bodenbacher Eisenbahn zur Verfrachtung in grossen Quantitäten gelangen wird, ist der ausgezeichnete Kalk; endlich ist auch die Verfrachtung der Feldfrüchte und des Obstes aus der so überaus fruchtbaren Gegend zwischen Teplitz und Komotau, zur Elbe und Sächsischen Staatsbahn in Betracht zu ziehen.

An industriellen Etablissements ist die Gegend von Teplitz bis Dux und Komotau sehr reich (Baum- und Schafwollwaaren), welche zum grössten Theile ihre Rohprodukte aus dem Auslande, daher auf der Dux-Bodenbacher Linie beziehen, ihre Erzeugnisse zum Theil auf derselben abführen werden. Uebrigens steht bei dem billigen Brennstoff auch ein noch grösserer Aufschwung der Industrie in Aussicht.

Stationsorte und deren Entfernungen untereinander: Bodenbach, Eulau 1,12 M.. Königswald 0,58 M., Culm 1,61 M., Rosenthal 0,81 M., Teplitz 0,63 M., Kosten 0,52 M. und Dux 1,18 M., zusammen 6,45 M.

Technische Schwierigkeiten: Auf der Strecke Bodenback-Eulau durchwegs Felsenarbeit; Eulau-Königswald hat viele Rutschlehnen, deren Entwässerung aber in Kürze erfolgreich geschah. — Steigung 1 : 50 auf 2 Meilen konstant. 1/100 ist die Gegensteigung zur Wasserscheide.

Bauinspektor Carl Pleniger leitet den Bau (meist Regiebau). Herr Unternehmer Staniek hat die Ausführung der Bauarbeiten für die Strecke Teplitz-Dux in einer Länge von etwa 1 Meile. — Baukanzlei in Teplitz; 2 Sektionen und zwar Teplitz und Bodenbach.

⊙ **München-Braunau.** Am 15. d. Mts. Nachmittags ½1 Uhr erfolgte die erste Einfahrt einer Lokomotive von München aus in den Bahnhof Simbach. Der Königl. Baudirektor von Dyck und der Kgl. Oberingenieur von Schnorr legten die erste Fahrt zurück. — Der Oberbau und die Hochbauten auf dieser Linie gehen dem Ende entgegen Der grosse Einschnitt bei Dorfen ist hergestellt; die grössere Korrektion des Innstroms, welche eine Länge von 10500 Fuss hat, erforderte ungeheuere Steinmassen. Die zur Beschaffung derselben, in dem benachbarten Steinbruch angelegte, 2 Meilen lange Zweigbahn ist noch im Betrieb. Die Bahnbrücke über den Inn bei Simbach, welche einen Oberbau von schmiedeeisernen Fachwerksträgern erhält (6 Oeffnungen à 190'), ist in voller Aufstellung begriffen, so dass gegründete Aussicht besteht, die Bahn in ihrer Gesammtausdehnung von München nach Braunau (16,94 Meilen) bis zum 15. Juni d. J. eröffnen zu können.

Personalnachrichten.

≈ **Hessische Ludwigsbahn.** (Jubiläumsfeier). Die Zeit flieht pfeilgeschwind! 25 Jahre sind in dem Leben des Menschen wie ein Traum! Und doch, wie nutzbringend kann er sie verwenden, welch' grosse und sein Leben weit überdauernde Werke kann er darin vollbringen mit seinen schwachen Kräften! Es ist darum auch für einen Jeden, der während eines solchen Zeitraumes zum Nutzen und Segen seiner Mitmenschen gewirkt und Grosses geschaffen, ein

erhebender Gedanke, sich durch sein Wirken die Anerkennung und Liebe Vieler erworben zu haben, zugleich aber auch sich sagen zu können: *nullum diem pervidi!* — Ein Gleiches konnte wohl der Präsident des Verwaltungsrathes der Hessischen Ludwigsbahn bei Gelegenheit seiner jüngst stattgefundenen Jubiläumsfeier. Am verflossenen 10. Februar d. J. waren es nämlich 25 Jahre, dass Herr Bankdirektor Dr. Parcus dem Unternehmen der Ludwigsbahn seine Dienste gewidmet. Während dieser langen Reihe von Jahren war derselbe erst als Sekretär des Verwaltungsrathes, von Eröffnung des Betriebes im Jahre 1853 ab bis 1855 als Direktor und dann als Mitglied und in den letzten Jahren als Präsident des Verwaltungsrathes thätig und gebührt demselben ein hervorragender Antheil an dem Gedeihen und insbesondere an der ehrenvollen Stellung, welche die Gesellschaft der Ludwigsbahn unter den Eisenbahnen unseres Deutschen Vaterlandes sich erworben hat. Es konnte darum auch nicht fehlen, dass sowohl die Kollegen des Jubilars wie auch das gesammte Beamtenpersonal der Ludwigsbahn Veranlassung nahmen, diesen Tag festlich zu begehen und dem Jubilar selbst als Zeichen der Liebe und Verehrung entsprechende Widmungen zu überreichen, wie denn auch nicht minder Seitens des Landesfürsten demselben durch Verleihung des Ludwigsordens I. Klasse für die vielen Verdienste, welche sich Herr Dr. Parcus speciell um die Ludwigsbahn und dann um den Handel des Landes erworben, die allerhöchste Anerkennung ausgesprochen wurde.

Als Ehrengabe hatten die Mitglieder des Verwaltungsrathes einen silbernen Aufsatz, ein Baumstück darstellend, mit einer krystallenen Vase gewählt, währenddem dem Jubilar Seitens der Beamten und Bediensteten ein silberner Pokal mit einem eben solchen Aufsatz gewidmet wurde. Derselbe ging aus dem Atelier des Silberschmieds Herrn Schürmann in Frankfurt a. M. hervor und ist ein Meisterstück in seiner Art. Den Aufsatz zieren drei allegorische Figuren, den Handel, die Eisenbahn- und Maschinenbaukunde repräsentirend, mit entsprechenden Emblemen. Auf dem durch Laubwerk in vier Felder getheilten oberen Theile des Bechers findet sich auf der vorderen Seite folgende Widmung: Zur Erinnerung an 25jährige Wirksamkeit bei der Hessischen Ludwigsbahn, von deren Angestellten, auf der hinteren Seite: Herrn Dr. August Parcus und auf den beiden Nebenfeldern die Jahreszahlen 1846 und 1871. In den unteren Theil des Deckels sind die Wappen der Städte Alzey, Aschaffenburg, Bingen, Erbach und Worms eingravirt; an der Spitze finden sich die Wappenschilder der Städte Mainz, Darmstadt und Frankfurt, von dem geflügelten Rade, dem Symbole des Eisenbahnwesens, überragt.

Die Uebergabe und Beglückwünschung des Jubilars durch sämmtliche Mitglieder des Verwaltungsrathes, die beiden Regierungs-Kommissäre, die Oberbeamten, sowie eine Deputation, aus sämmtlichen Beamtenkategorien der Ludwigsbahn bestehend, erfolgte am Vormittage und zwar durch Herrn Kommerzienrath und Vicepräsident Probst im Namen der Verwaltungsrathsmitglieder und Seitens des Herrn Baurath Kramer für die Oberbeamten und Angestellten der Ludwigsbahn in der Behausung des Jubilars in Darmstadt. Am Nachmittage vereinigten sich die vorgenannten Herrn sowie viele Beamten in dem Holländischen Hofe in Mainz zu einer solennen Festfeier. Hier verflossen rasch einige vergnügte Stunden in der heitersten und ungezwungensten Weise, gewürzt durch herrliche Reden und Toaste auf den Jubilar und das Gedeihen der Ludwigsbahn.

Ausland.

⊙ **Gotthardbahn.** Die Theilnehmer am Berner Vertrage vom 15. Oktober 1869 sollen, wie die „Liberta" vernimmt, neuerdings zur Ratifikation dieses Vertrags eingeladen und angeordnet sein, dass sofort im Elsass Studien vorgenommen werden, um die Elsässischen Bahnen möglichst günstig in den Gotthardrayon hineinzuziehen. Mit der Vornahme dieser Studien soll der Ingenieur Ernst Stamm beauftragt worden sein.

Technisches.

K. — **Schalengussräder von Ganz & Co. in Ofen.** In No. 13 der Vereinszeitung vom Jahre 1869, Seite 177, referirten wir über Anwendung und Verbreitung der Schalengussräder für Eisenbahnwagen und über Festigkeitsversuche, welche mit Rädern aus der Ganz'schen Fabrik von verschiedenen Eisenbahn-Verwaltungen angestellt worden waren. Mit den durch diese Versuche erzielten günstigen Resultaten hat die Fabrik sich jedoch nicht begnügt, sie ist vielmehr fortwährend auf Fortschritte und Verbesserungen in der Konstruktion der Räder, so wie auf Erhöhung ihrer Festigkeit und Betriebssicherheit bedacht. Neben den bisher gebräuchlichen doppelwandigen Rädern fertigt sie jetzt auch einwandige in verschiedenen Sorten.

Auf Veranlassung des Königl. Ungarischen Ministeriums für öffentliche Arbeiten und Kommunikationen wurden unter Beaufsichtigung der Delegirten von 9 Ungarischen Eisenbahnverwaltungen am 15. und 16. December v. J. vergleichende Proben vorgenommen mit:
1) doppelwandigen Rädern, vor dem Jahre 1867 gefertigt;
2) doppelwandigen Rädern, seit dem Jahre 1867 hergestellt;
3) einwandigen Rädern verschiedener Arten von neuester Konstruktion.

Der Widerstand der Räder gegen Vertikalschläge, sowie der Beginn und die Anzeichen des Schadhaftwerdens derselben wurden auf folgende Weise ermittelt:

Die Räder, zum Theil auf einen kurzen Achsschenkel aufgepresst, zum Theil unaufgepresst, wurden aufrecht stehend unter eine Fallvorrichtung gebracht. Als Unterlage diente eine Chabotte von 70 Centnern; als Zwischenlage zwischen Chabotte und Rad ein gerader, viereckiger Stab; endlich als Aufsatz zwischen Rad und Fallklotz ein Klötzchen, welches der Kopfbreite einer gewöhnlichen Bahnschiene entsprach.

Die Schläge wurden mit einem Fallklotze von 1060 Zollpfunden Gewicht, bei zunehmender Fallhöhe auf den aufliegenden Klotz und zwar in der Weise geführt, dass jedesmal der erste Schlag einer Fallhöhe von einem Fuss, jeder folgende Schlag einer, um einen Fuss grösseren Fallhöhe entsprach, so dass also beispielsweise der zehnte Schlag bei einer Fallhöhe von 10 Fuss abgegeben wurde.

Zunächst wurden zwei doppelwandige, bereits mehre Jahre benutzte Räder alter Konstruktion, aus den Jahren 1860 und 1863, das eine aufgepresst, das andere unaufgepresst, probirt. Gewicht der Räder bez. 572 und 575 Zollpfund. Beide Räder hielten nur den ersten Schlag ohne sichtbare Wirkung aus; beim zweiten Schlage zeigte sich ein feiner Langriss auf der Lauffläche; beim fünften Schlage wurden beide Räder zertrümmert.

Hiernach wurden zwei doppelwandige Räder neuer Konstruktion, vom Jahre 1870, 630 bezw. 640 Zollpfund schwer, beide unaufgepresst, untersucht. Beide Räder hielten je 6 Schläge ohne sichtbare Wirkung aus; bei den folgenden Schlägen bildeten sich Wandrisse, von den Kernlöchern ausgehend nach dem Laufkranze hin; beim 10., bez. 11. Schlage wurde jedes Rad in 2 Stücke zertrümmert.

Man probirte dann ein Ausschussrad aus dem Jahre 1870 mit einem klaffenden Härteriss quer auf der Lauffläche, von etwa 3 Zoll Länge und 1 Linie Weite. Dasselbe wurde mittelst einer hydraulischen Räderpresse und eines Druckes von 781 Zollcentnern auf einen Dorn gepresst und die Schläge wurden in etwa 6 Zoll Entfernung vom Härteriss geführt. Gewicht des Rades 625 Zollpfund. Sieben Schläge blieben ohne sichtbare Wirkung; bei den folgenden zeigten sich Wandrisse von einem Kernloche aus, bezw. durch die Nabe, welche sich bis zum Laufkranze verlängerten; beim elften Schlage wurde das Rad zertrümmert, jedoch zeigte der Bruch keine Beeinflussung durch den Härteriss, letzterer blieb vielmehr unverändert.

Sodann wurden einwandige Räder neuester Konstruktion den Fallproben unterworfen und zwar zuerst 2 Räder mit einfach geschweifter Wand vom Jahre 1870 und mit getheilter Nabe, das eine aufgepresst, 642 Pfund, das andere, mit durch lange Rippen verstärkter Wand, unaufgepresst, 652 Pfund schwer. Das erste Rad hielt 12 Schläge ohne irgend welche Beschädigung aus und zerbrach beim 13. in zwei Theile, diametral durch die Nabe; das andere Rad erlitt 13 Schläge ohne sichtbare Wirkung und zerbrach beim 15. in gleicher Weise, wie das vorige, in zwei Theile.

Endlich probirte man 5 Räder mit doppelt geschweifter Wand, aus den Jahren 1867 und 1870, theils aufgepresst, theils unaufgepresst, durchschnittlich 640 Zollpfund schwer. Dieselben hielten 7 bis 12 Schläge ohne sichtbare Wirkung aus, erlitten bei den folgenden Schlägen radiale Wandrisse, auch einzelne Querrisse auf der Lauffläche und zertrümmerten beim 13. bis 17. Schlage, meistens in 2 Stücke.

Aus diesen Resultaten werden nun folgende Schlüsse gezogen:

1) Die doppelwandigen Räder neuer Konstruktion besitzen eine entschieden grössere Widerstandsfähigkeit, als die Räder älterer Konstruktion.

2) Die neuesten einwandigen Räder widerstehen den Vertikalschlägen mindestens eben so gut, als die doppelwandigen Räder neuer Konstruktion. Unter den einwandigen Rädern sind diejenigen mit einfach gekrümmter Scheibe besonders widerstandsfähig, dürften jedoch zur Verwendung nicht zu empfehlen sein, weil ihr Bruch plötzlich, ohne vorhergehende Anzeichen erfolgt.

Als bemerkenswerther Unterschied in der Art und Weise des Bruchs der Räder alter und neuer Konstruktion ist hervorzuheben, dass bei ersteren der Anbruch stets in Langrissen auf der Lauffläche beginnt, daher während des Betriebes der Beobachtung leicht sich entzieht und deshalb der Bruch unvermuthet erfolgen kann; wogegen bei den doppelwandigen Rädern neuer Konstruktion, so wie bei den einwandigen mit doppelt gekrümmter Scheibe der Riss stets auf der Scheibe und zwar bei ersteren in der Regel zwischen zwei Kernlöchern, bei letzteren in radialer Richtung zwischen Nabe und Laufkranz, etwa in der Wandmitte beginnt, also leicht sichtbar ist; endlich widerstehen die letzteren zwei Radarten auch nach eingetretenem Anbruch noch einer Reihe von gesteigerten Schlägen, ehe sie vollständig brechen.

Aus der Gleichartigkeit und Uebereinstimmung der obenstehend bezeichneten Probeergebnisse mit doppelwandigen Rädern alter und neuer Konstruktion, in Vergleich mit anderen vielfach vorgenommenen Proben, lässt sich der sehr befriedigende Schluss ziehen, dass das Ganz'sche Etablissement in der Fabrikation der Schalengussräder einen hohen Grad der Sicherheit und Gleichartigkeit erreicht hat.

---

* Wenn wir auch bereits in No. 8 eine kurze Mittheilung über diese Jubiläumsfeier gegeben haben, so wird doch diese allerdings „unliebsam verspätete" specieller eingehende Korrespondenz von Interesse sein und theilen wir solche deshalb mit. Die Redaktion.

Als weiterer Beweis für diese Thatsache dienen die Erfahrungen, welche mit den Rädern neuerer Konstruktion Seitens Oesterreichischer Eisenbahnen gemacht wurden. Von den seit 1867 der Staats-Eisenbahngesellschaft, der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, der Ungarischen Staats-Eisenbahnen, der Graz-Köflacher, der Theissbahn, der Kaiserin Elisabethbahn und der Südbahngesellschaft gelieferten Rädern ist bislang nicht ein einziges Stück gebrochen, wiewol z. B. jede der beiden erstgenannten Verwaltungen 13 000 der Räder neuerer Konstruktion in Verwendung genommen hat.

st. **Page's Plan eines Kanal-Tunnels.*** Page proponirt zwischen Dover (oder dem Süd-Foreland) und dem Kap Gris-nez, welche Punkte $17^3/_4$ Seemeilen von einander entfernt sind, acht konische Eisenpfeiler einzusenken, von denen der längste die Höhe des Westminster-Thurmes haben würde. Je zwei dieser Pfeiler befänden sich also in einer Distanz von circa 2 Seemeilen. Jeder derselben solle aus einem äussern und einem innern Mantel bestehen, und zwischen beiden eine wasserdichte Cementfüllung enthalten. Von jeder dieser Röhren aus solle dann der Bau des Tunnels derart ins Werk gesetzt werden, dass die Strecke zwischen je 2 Pfeilern in 4 gleiche Theile getheilt und von jedem dieser Theilpunkte aus die Arbeit nach entgegengesetzten Richtungen hin aufgenommen werde. Bei dieser Anordnung sei die Strecke, nach deren Durchbohrung die einander entgegenarbeitenden Werkleute sich begegnen müssten, nicht viel länger als die Waterloo-Brücke, und die Zeit, welche zur Herstellung des ganzen Tunnels von Nöthen wäre, würde, nachdem einmal die Pfeiler eingesenkt, der zur Vereinigung zweier Angriffspunkte nöthigen Zeit gleichkommen. Page entwarf seinen Plan auf Grund eines Uebereinkommens mit der Firma Freshfield and Newman; die Kosten sollen 8 000 000 £ betragen. (Zeitschrift des Oesterr. Ing. u. Arch.-Vereins.)

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen. (* = ausserordentl. Gl.-Vers.)

1. April Oberhessische Eisenbahn-Gesellschaft zu Giessen.
13. „ Chemnitz-Würschnitzer Eisenb.-Ges. zu Chemnitz. Tagesordnung u. a.: Aufnahme einer Anleihe von 200 000 Thlrn.
20. „ *Bayerische Ostbahn-Gesellschaft zu München. S. S. 137.
26. April Berliner Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft. Kommandit-Gesellschaft auf Aktien. E. Beskow. zu Berlin.
28. „ Berlin-Anhaltische Eisenb.-Ges. zu Berlin. S. S. 225.
28. „ *Berlin-Anhaltische Eisenb.-Ges. zu Berlin. S. S. 226.
28. „ Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Ges. zu Wien. Auf der Tagesordnung steht u. a.: Bericht über die bisherigen Resultate der Bestrebungen zur Fortsetzung der Bahn nach Odessa, Warschau und an die Ungarische Grenze, sowie ein Antrag des Verwaltungsraths in Betreff erforderlicher Geldbeschaffung.
28. „ Schweizerische Centralbahn-Ges. zu Basel. S. S. 226.
29. „ Pfälzische Eisenbahnen zu Ludwigshafen a/Rh. S. Bekanntm. S. 227.
29. „ Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn-Ges. zu Wien.
8. Mai Galizische Carl-Ludwig-Bahn zu Wien.

* Vergl. die Mittheilung: „Die projektirte Eisenbahnverbindung zwischen England und Frankreich" Jahrgang 1870 No. 32 Seite 577 d. Ztg.

Einzahlungen.

Breslau-Warschauer Eisenbahn-Gesellschaft. Die rückständigen Beträge der zweiten respektive dritten Einzahlung auf die Aktien nebst den Verzugszinsen und einer Konventionalstrafe von 10 Prozent der rückständigen Rate ist bis zum 15. Mai in Berlin bei Herrn Julius Alexander oder Herrn Meyer Cohn und in Breslau bei den Herren Gebrüder Guttentag zu entrichten.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
3. April	zu Triberg	Bad. Staatsb.	47 400 Schwellen Hausach-St Georgen	—
3. „	zu Neumarkt	Bayer. Ostbahn	Hochbauten Neumarkt	—
4. „	zu Leutkirch	Württemb. Staatsb.	II. Loos Kisslegg-Leutkirch	—
5. „	zu Hornberg	Bad. Staatsb.	Erdarbeiten bei Gutach und Hornberg	—
5. „	zu Stuttgart	Württemb. Staatsb.	Wollen- und Leinenwaaren	—
5. „	zu Osnabrück	Venlo-Hamburger E.	Kunstbauten bei Syke u. Kirchweyhe	—
10. „	zu Magdeburg	Magdeb.-Leizig.-E.	Verkauf alter Materialien	—
12. „	zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Erdarbeiten Jülich - Düren-Stolberg	—
12. „	zu Breslau	Oberschlesische E.	Eis. Brücken-Ueberbauten	227
12. „	zu Köln	Rheinische E.	Achsen mit Rädern	214
12. „	zu Braunschweig	Braunschweig. E.	Güterwagen	214
15. „	zu Hannover	Hannov. Staatsb.	Drehscheiben	214
17. „	zu Carlsruhe	Badische E.	Schienen	227

OFFICIELLER ANZEIGER.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

Die für das Jahr 1870 auf 20% festgesetzte Dividende unserer Aktien wird gegen Einlieferung der betreffenden Dividendenscheine — No. 4 Serie III —, denen ein Nachweis über Stückzahl und Betrag beizufügen ist, vom 1. April d. J. ab bei unserer Haupt-Kasse hierselbst, Köthener Strasse No. 8 und 9, in den Vormittagsstunden von 9 bis 12 Uhr sowie bei unserer Billet-Kasse in Magdeburg und ferner
in **Berlin** bei den Herren **Meyer Cohn**, Unter den Linden 11,
in **Darmstadt** bei der **Kasse der Bank für Handel und Industrie,**
in **Frankfurt am Main** bei der **Filiale der Darmstädter Bank für Handel und Industrie,**
in **Stuttgart** bei den Herren **Pflaum & Comp.,**
in **Leipzig** bei den Herren **Frege & Comp.** und **Meyer & Comp.** und
in **Hamburg** bei den Herren **Eduard Frege & Comp.**
ausgezahlt werden.

Briefliche Einsendungen wolle man an unsere Hauptkasse hierselbst richten.

Berlin, den 29. März 1871.

Das Direktorium.

Braunschweigische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von
130 Stück offenen und
60 „ bedeckten
vierrädrigen Güterwagen im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift „Submission auf Lieferung von Eisenbahnwagen" zum Submissionstermine am **Mittwoch den 12. April c., Vormittags 10 Uhr,** an die Ober-Betriebs-Inspektion hierselbst einzureichen.

Die Lieferungs-Bedingungen liegen bei derselben zur Einsicht aus und werden von daher auch auf portofreie Briefe mitgetheilt.

Braunschweig, den 25. März 1871.

Direktion der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft.
Scheffler.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Die Lieferung und Aufstellung von zwei Drehscheiben mit gusseiserner Einfassung für die Bahnhöfe Münden und Celle soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf **Sonnabend den 15. April cr. Vormittags 11 Uhr** im Büreau des Unterzeichneten hierselbst anberaumt, bis zu welchem die Offerten portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen eingereicht sein müssen.

Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen in dem genannten Büreau zur Einsicht auf, auch können dieselben auf portofreie Anträge gegen Erstattung von 5 Sgr. pro Exemplar bezogen werden.

Hannover, den 25. März 1871.

Der Ober-Maschinenmeister.
K. Schäffer.

Rheinische Eisenbahn.

Wir beabsichtigen, die Lieferung von 750 Satz Achsen von Puddelstahl nebst schmiedeeisernen Scheibenrädern mit Puddelstahl- oder Bessemerstahl-Bandagen zu verdingen.

Bedingungen und Zeichnung sind von unserm Central-Verwaltungs-Büreau — altes Ufer No. 2 hierselbst — zu beziehen und Offerten auf die ganze oder theilweise Lieferung unter Angabe des Preises für einen Satz Achse mit zwei Rädern sowie der Ablieferungs-Termine und mit der Aufschrift „Offerte auf die Lieferung von Achsen mit Rädern" bis zum **12. April c.** uns einzureichen.

Köln, den 21. März 1871. **Die Direktion.**

Beiblatt zu No. 13 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnen.

Leipzig, den 31 März 1871.

Die Verzeichnisse überzähliger und fehlender Güter nebst Vorschlag zu einer übersichtlichen Aufstellung derselben nach alphabetischer Ordnung der Signaturen.

Von dem Bundes-Kanzler-Amt und dem Kgl. Preuss. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten ist, wie wir bereits mittheilten, eine Extra-Revision sämmtlicher Güter Lagerräume mit der Maassgabe angeordnet worden, die hierbei als überzählig vorgefundenen Güter durch Inserirung in die Vereins-Zeitung zur öffentlichen Kenntniss zu bringen.

In Folge dessen sind die in voriger und dieser Nummer veröffentlichten Uebersichten überzähliger und fehlender Güter ausnehmend umfangreich und wird es den betreffenden Beamten wie dem Publikum bei der gewöhnlichen Anordnung dieser Verzeichnisse (nach den Stationen bezw. nach der Zeit der Auffindung resp. des Verlustes) in vielen Fällen schwer werden, ein fehlendes Frachtstück in denselben aufzufinden.

Wir glauben deshalb auf eine uns sehr praktisch erscheinende neue Anordnung in den betreffenden, in der vorigen No. 12 S. 183 fg. bezw. S. 193 fg. abgedruckten Verzeichnissen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn noch besonders nachträglich aufmerksam machen zu sollen, welche zum erstenmale in alphabetischer Ordnung der Signaturen aufgestellt worden sind.

Diese Anordnung hat gegen die stationsweise Gruppirung den Vorzug, dass das Aufsuchen der einzelnen Kolli, welches früher unter Hunderten Stationen nicht ohne viele Mühe geschehen konnte, nach dem Alphabet der Signaturen auf eine sehr einfache Weise ermöglicht wird, was zweifelsohne die betheiligten Beamten, Spediteure etc. veranlassen wird, einen umfangreicheren Gebrauch von den Verzeichnissen resp. der Eisenbahn-Zeitung überhaupt zu machen, sowie die Recherchen und das Reklamationswesen auch in den Büreaus der Vereins-Verwaltungen des Vereins erheblich zu erleichtern, zumal wenn das Verfahren allgemein adoptirt wird.

Allerdings erfordert die Aufstellung eine etwas grössere Mühewaltung, allein dieselbe dürfte zurücktreten gegen die Vortheile, welche dadurch dem allgemeinen Interesse geboten werden.

Die alphabetische Reihenfolge der Signaturen bietet noch den besonderen Vortheil, dass das fehlende oder überzählige Gut auch dann im Register aufgefunden werden kann, wenn die Papiere fehlen oder unvollständig sind. Erst in zweiter Reihe ist daher die Zusammenstellung nach anderen Abzeichen, Adressen u. s. w. erfolgt.

Aus diesem Gesichtspunkte empfiehlt es sich, künftig die Verzeichnisse der fehlenden und überzähligen Güter übereinstimmend in der von der Bergisch-Märkischen Bahn beobachteten Weise aufstellen zu lassen.

Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter.

a) Ueberzählige.

Grossherzogl. Badische Bahnen. Ende Februar 1871.

Heidelberg.

AD 4489. 1 Ballot Papier (32 Pfd.).
A F 19. 1 Ballen Nessel (200 Pfd.).
K 10., K 12., K 16/18., K 19/20., K 21. } 8 Ballen Leimleder (1840 Pfd.).

Bruchsal.

(H) 89. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 47 Pfd.).
S T A 786. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 62 Pfd.).

Pforzheim.

(G/K) 2389. 1 Ballot Gummi (114 Pfd.).
O 6426. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 42 Pfd.).
A 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 36 Pfd.).
W 11651. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 120 Pfd.).
Malz-Fabrik von Gebr. Kippgen in Leiningen Pfalz. 1 Sack leere Säcke (48 Pfd.).
1 Sack Papierabfälle (70 Pfd.).

Carlsruhe.

V Ct Graudenz. 1 Kiste Verbandzeug (47 Pfd.).
T 4. 1 leere Kiste (57 Pfd.).
B & Co. 3. 1 Korb Militär-Helm-Beschläge (155 Pfd.).
J O 7199. 1 Ballen Wollwaare (158 Pfd.),
C B C 1633. 1 Bürde Stahl (120 Pfd.).
H 2. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 178 Pfd.).
L M 2216. 2 leere Fässer (125 Pfd.).
S 1515. 1 Fass Soda (273 Pfd.).
1 gelb angestrichener Koffer (15 Pfd.).
L T S 6776. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 105 Pfd.).
1 Stange Kupfer (15 Pfd.).
P M. 1 Kiste (Inhalt unbekannt).
H D 2868. 1 Kiste Thonwaaren.
R 2345. 1 leerer Korb.
B R 3352. 1 Kiste Nähmaschinen.
C H. 1 Sack Kleien.
H K 156. 1 Kiste Pfeffer.
AE 2198. 1 Korb Liqueur (30 Pfd.).
C W 25521. 1 Kiste Käse (90 Pfd.).
M 513. 1 Kiste Eisenwaaren (105 Pfd.).

Kehl.

G D 1025. 1 Kiste Wollenwaare (235 Pfd.)
A E 30. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 245 Pfd.).
G C 2160. 1 Ballen Papier (50 Pfd.).
B R 7355. 1 Ballen Papier (105 Pfd.).
E 182. 1 Bund Draht (10 Pfd.).

Achern.

C R 1077. 1 leeres Fass (60 Pfd.).
No. 1451. 1 Korbflasche Scheidewasser (170 Pfd.).

Basel.

B P 2431. 1 Ballen Manufacturwaaren (688 Pfd.).
25 Ballen Garn.
1 leerer Sack.

Villingen.

1 Bund Bandeisen (84 Pfd.).
8 Colli Maschinentheile (15 Pfd.).

Constanz.

1 leeres Fässchen (13 Pfd.).

Extrarevision

der Gepäcklocale und Güterböden Mitte März 1871, Nachtrag zur Veröffentlichung pro Februar 1871.

a) überzählige Gepäckstücke.

Mannheim.

1 schwarzer Holzkoffer (Inhalt unbekannt, 37 Pfd.).

Heidelberg.

1 alte Matratze (15 Pfd.).
1 braune Holzkiste (Inhalt unbekannt, 110 Pfd.).

Carlsruhe.

1 zinnerne Badewanne.
1 kleine tannene Holzkiste.
1 schwarzer Holzkoffer.
1 alter Nachtsack und 1 Henkelkorb.

Strassburg.

No. 309 weisser Ueberzug. 1 Pack Kleider (42 Pfd.).
Adresse: Chadult. 1 weisse Holzkiste (78 Pfd.), beklebt Würzburg-Strassburg No. 334.
1 schwarzer Holzkoffer.
Adresse: Schwill in Bern l'hospital Frankfurt. 1 grüner Holzkoffer (50 Pfd.).

b) Güterstücke.

Mannheim.

IV. 8 Stück Eisenguss (51 Pfd.).
J S 1. 1 Stück Eisenguss (80 Pfd.).
M L M 445. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 270 Pfd.).
J K 1384. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 157 Pfd.).
A N C 1319. 1 leere Kiste (63 Pfd.).
G B 5051. 1 leeres Fass (48 Pfd.).
A 401. 1 leeres Fass (32 Pfd.).
T L 225. 1 leere Kiste (26 Pfd.).
M J 1794. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 89 Pfd.).
B T 6109. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 41 Pfd.).
Adr. Bergmann in Harsheim (Bayern). 1 Kiste (Inhalt unbek., 43 Pfd.).
M G 647. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 296 Pfd.).
P G 939. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 43 Pfd.).
M H 121. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 69 Pfd.).
L G 6166. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 43 Pfd.).
A 76769. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 102 Pfd.).
R M 22 und 24. 2 Päcke Steingut (20 Pfd.).

1 Leinendecke.
E K 15. 1 Pack Sägen (39 Pfd.).
J M 15894. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 330 Pfd.).
H K 2343. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 47 Pfd.).
1 Korbflasche (Inhalt unbekannt, 30 Pfd.).
◇ 1001. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 464 Pfd.).
„ 1002. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 470 Pfd.).
„ 1003. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 485 Pfd.).
„ 1004. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 479 Pfd.).
M J D 2412. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 387 Pfd.).
K 543. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 187 Pfd.).
1 grüne Haut (40 Pfd.).
◇ 10. 1 Ballen Baumwollwaare (440 Pfd.).
„ 15. 1 Ballen Baumwollwaare (453 Pfd.).
„ 21. 1 Ballen Baumwollwaare (382 Pfd.).
„ 315. 1 Ballen Baumwollwaare (460 Pfd.).
B 6. 1 Fässchen Häringe (37 Pfd.).
E F 7092. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 56 Pfd.).
E S 3946. 1 Korbflasche (Inhalt unbekannt, 156 Pfd.).
4 Ballen Lumpen (604 Pfd.).
R W 226. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 48 Pfd.).
H D 1405/6. 2 Ballen Packtuch (222 Pfd.).
S G 3151. 1 Kiste Käse (155 Pfd.).
B M. 1 Pack Fusskratzer (29 Pfd.).
B S 73713. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 123 Pfd.).
L O 1603. 1 Ballen Leinen (120 Pfd.).
O H 13. 1 Kiste Glas (200 Pfd.).
L A 1356. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 117 Pfd.).
Creuznach 19, 65 und 98. 3 Deckstangen.
Z W. 10 Fass Zucker (10450 Pfd.).
W H 871. 1 Rolle Packleinen (129 Pfd.).
G D 7983. 1 Rolle Tapeten (144 Pfd.).
H M 3559. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 170 Pfd.).
10 Ballen Geflechte [Cocos-Matten] (1000 Pfd.).
W 6503, 6504, 6508, 6510, 6512. 5 Fass Spiritus (5875 Pfd.).
1 Parthie Gewehrschäfte (5000 Pfd.).

Heidelberg.

K S 5517. 1 Kiste Glasglocken (25 Pfd.).
M H 370. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 26 Pfd.).
B C 8461. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 94 Pfd.).
M 27 oder T C 18. 1 Ballen Rosshaare (70 Pfd.).
T K 202. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 179 Pfd.).
1 Koffer Effecten [schwarz angestrichen] (82 Pfd.).
D R 375. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 59 Pfd.).
J F 4. 1 Säckchen Rosshaare (24 Pfd.).
Seitz, Reidartshofen. 1 Bündel Säcke.
F A M 1879. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 43 Pfd.).
△ÆL 1381. 1 Kiste leere Blechgefässe (12 Pfd.).

Bruchsal.

N 2. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 59 Pfd.).
E H 665. 1 Pack Papier (38 Pfd.).
H K 7961. 1 leeres Fässchen (8 Pfd.)

Mühlacker.

E. 10 Säcke Malz.

Carlsruhe.

O R 7807. 1 leeres Kistchen (37 Pfd.).
J S 7101. 1 leeres Fass (47 Pfd.).
T. 4 Winkeleisen.
100 Säcke Weizen.
1 Stück Langbalken.
R 3. 1 Fass (217 Pfd.).

Rastatt.

B 8128. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 25 Pfd.).
H S 219. 1 Korbflasche (22 Pfd.).
E 1. 1 Sack Kälberhaare (30 Pfd.).
L S 2576. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 82 Pfd.).
B 64. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 11 Pfd.),
1 brauner Koffer (20 Pfd.).

Strassburg.

S J M 1675. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 106 Pfd.).
P R 357. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 42 Pfd.).
A 3113. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 74 Pfd.).
1 leeres Petroleumfass (60 Pfd.).
2. Bataillon I. Rhein. Inf.-Reg. No. 25 Reserve-Division. 1 Fass Montirungsstücke (314 Pfd.).

Kehl.

G D 1025. 1 Kiste Wollenwaare 235 Pfd.).
A E 30. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 245 Pfd.).
G C 2160. 1 Ballen Papier (50 Pfd.).
B R 7355. 1 Ballen Papier (105 Pfd.).
E C E. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 126 Pfd.).
P D 54. 2 Koffer (Inhalt unbekannt, 75 Pfd.).
G L 188. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 28 Pfd.).
II. Bataillon Landw.-Reg No 5. Riegel. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 150 Pfd.).

Offenburg

B 54. 1 leeres Oelfässchen (28 Pfd.).
B 86. 1 leeres Oelfässchen (28 Pfd.).
J E C 1095. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 30 Pfd.).
B H 34, 428. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 48 Pfd.).
J S S. 1 eiserne Achse (20 Pfd.).
G B. 1 Pack Packpapier (24 Pfd.).

Freiburg.

L G 12. 1 Pack Matratzenfedern (35 Pfd.).
M P Ceb. Coury. 3 Stängchen Stahl (24 Pfd.).
B W 14. 1 leerer Soldatenkoffer (11 Pfd.).
B 19338. 1 Kiste leere Fläschchen (36 Pfd.).
E 2. 1 Kiste leere Faschen (80 Pfd.).
R 176. 1 Korb Colonialwaaren (65 Pfd.).
A B Coburg 2512. 1 leeres Bierfässchen (25 Pfd.).
F S 289. 1 Pack Werg (18 Pfd.).
E Freiburg 3. 1 Pack Monturen und Säbel (45 Pfd.)
1 Rolle Dachpappe (48 Pfd.).
H 529. 1 Pack Bücher (27 Pfd.).
M. 1 gusseiserner Blumenstock (61 Pfd.)
61—66—67. 3 gusseiserne Ofenthürchen (6 Pfd.).

Emmendingen.

S. 7 eiserne Kunsthäfen (50 Pfd.).

Müllheim.

5 Stück grobe Eisenwaaren (26 Pfd.).

Lörrach.

B K 1101. 1 Korb Eisenwaaren (147 Pfd.).

Haltingen.

G W. 1 leeres Fässchen (17 Pfd.).
No. 511. 1 leeres Fass (116 Pfd.).
△ 2464. 1 Korbflasche (253 Pfd.).

Basel.

C B 1762/63. 2 Ballen Manufacturwaaren (510 Pfd.).
D F C 15551. 1 Kiste gesponnenes Wollengarn (135 Pfd.).

Albbruck.

G F D 4158. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 89 Pfd.).

Waldshut.

S P 4. 1 Fass Gift (62 Pfd.).
R 61. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 99 Pfd.).
No. 61½. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 54 Pfd.).
F & C 1024. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 105 Pfd.).
L S 1381. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 330 Pfd.).
S B 90. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 95 Pfd.).
F H 6. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 88 Pfd.).
R 16. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 57 Pfd.).
△FW 6223. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 2220 Pfd.).
„ 5799. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 340 Pfd.).
A K 24. 1 Korbflasche (Inhalt unbekannt, 150 Pfd.).
A K 40. 1 Korbflasche (Inhalt unbekannt, 150 Pfd.).
◇ 9893. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 105 Pfd.).
G S 9632. 1 emball. Kiste (Inhalt unbekannt, 106 Pfd.)
9633. 1 emball Kiste (26 Pfd.).

Oberlauchringen.

P B 25. 1 Sack Garn 28 Pfd.).
St K 10. 1 Sack Garn (40 Pfd.).

Immendingen.

E 181. Aufgerollter feiner Eisendraht (60 Pfd.).

Constanz.

P J C 1809. 1 Kiste Käse (54 Pfd.).
S. 1 leeres Fass 30 Pfd.).
G W 3639. 1 Kiste Käse (27 Pfd.).
S P 12690. 1 leere Kiste (10 Pfd.).

Radolfzell.

A G & C 288. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 20 Pfd.).
A G & C 289. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 43 Pfd).

Bebra-Hanauer und **Hessische Nordbahn.**

Ergebniss der Revision der diesseitigen Güterböden am 1. März 1871.

J B 5. 1 leinene Wagendecke lagert in Carlshafen seit 21. December 1870.
1 Ofenrost [rund] (4 Pfd.) lagert in Cassel seit 9. December 1870.
G S 32. 1 Fass Petroleum (290 Pfd.) lagert in Cassel seit 31. Januar 1871.
E W 1546, 1203. 2 leere Fässer (26 Pfd.) lagern in Guntershausen seit 18. Februar 1871.
1 Sack alte Kleider (45 Pfd.) lagert in Bebra seit 20. Januar 1871.
⤫. 1 Pack alte Säcke (32 Pfd.) lagert in Bebra seit 4. Februar 1871.
R 34745. 1 Ballon Solaröl lagert in Fulda seit 30. November 1870.
S 38, 39. 2 bunte Laden lagern in Fulda seit 4. Februar 1871.
C E B 715. 1 Wagendecke lagert in Hersfeld seit 28. Februar 1871.
1 alter Roststab lagert in Hersfeld seit 28. Februar 1871.
G G 1312. 1 anscheinend leere Kiste (44 Pfd.) lagert in Hanau seit 16. Februar 1871.

Nachweisung
der auf der **Berlin-Hamburger Eisenbahn** überzähligen Gegenstände.

F W Wittenberge 713. 1 Kiste (6 Pfd.) lagert in Berlin seit längerer Zeit.
S J L 283. 1 Korb Geschirr etc. (36 Pfd.) lagert in Berlin seit läng. Zeit.
HWG 2503. 1 Kiste Wein (149 Pfd.) lagert in Berlin seit längerer Zeit.
G L 89. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 39 Pfd.) lagert in Berlin seit längerer Zeit. Beklebt Kiel, Berlin.
O 1441. 1 Kiste Wein (157 Pfd.) lagert in Berlin seit längerer Zeit.
H B Moabit bei Berlin 76. 1 Kiste Officiereffecten (42 Pfd.) lagert in Berlin seit längerer Zeit.
v B 1/5. 1 Koffer, 1 Kiste, 1 Korb } anscheinend Kleidungsstücke (90 Pfd.) lagern in Spandau. Sind im October v. J. in Spandau aufgeliefert. Zur Ausfertigung eines Frachtbriefs nach der Expedition gewiesen, hat Aufgeber sich nicht mehr sehen lassen.
Passagiergut v O Schwerin { 1 Sattel, 1 Degen, 2 Kisten anscheinend Kleidungsstücke (62 Pfd.) } lagern in Spandau. Von einem aus Frankreich gekommenen Militairtransporte als herrenlos abgeliefert.
v P 4. 1 Kiste (29 Pfd.) lagert in Zernitz seit Januar c. Von Magdeburg gekommen.
G B 5. 1 Kiste Effecten (20 Pfd.) lagert in Büchen seit April 1869.
1 viereckiger schwarzer Damenhutkoffer mit gelben Nägeln und Messingschloss, enth. Hüte (11 Pfd.) lagert in Hamburg seit 25. Juli 1870. Beklebt Hamburg via Hohnstorf und No. 227 Lüneburg-Hannover.
1 Parthie Schienennägel (ca. 5000—6000 Pfd.) lagert in Hamburg. In dem im August 1870 mit Verwundeten vom Kriegsschauplatze gekommenen Wagen 4148 B. E. vorgefunden.
W S C 161/2. 2 Kisten baumwollene Handschuhe (175 Pfd.) lagern in Hamburg. Bei der Schuppenrevision vom 21. Mai 1870 vorgefunden.
HK 6729. 1 Kiste Handzeichnungen und Oelgemälde (99 Pfd.) lagert in Hamburg. Bei der Schuppenrevision vom 21. Mai 1870 vorgefunden, anscheinend von Stuttgart gekommen.
F W R B div. Nummern. 1 Parthie Dachpappen lagert in Hamburg. Bei der Schuppenrevision vom 21. Mai 1870 vorgefunden.
1 leerer gelber Koffer mit eisernen Bändern (16 Pfd.) lagert in Hamburg. Im Februar 1870 zwischen Auswanderergepäck eingegangen.
1 hölzerne Seemannskiste Kleidung (63 Pfd.) lagert in Hamburg seit April 1870 als Gepäck von Kiel auf Schein 145.
1 brauner hölzerner Koffer Kleidung (23 Pfd.) lagert in Hamburg seit April 1870 als Gepäck von Odense auf Schein 52.
1 grauer Sack mit blauen Streifen enth. Seemannskleidung (24 Pfd.) lagert in Hamburg seit Juni 1870, muthmasslich von Rendsburg gekommen.
1 Matratze (12 Pfd.), 1 Matratze (9 Pfd.) } lagern in Hamburg seit August 1870, als Gepäck von Kopenhagen auf Schein 75 und 77.
1 Hutschachtel (2 Pfd.) lagert in Hamburg seit August 1870, als Gepäck von Kopenhagen auf Schein 80.
H N S 5. 1 Kiste, enth. ein Jacaranda-Schreibpult (45 Pfd.) lagert in Hamburg seit längerer Zeit.
H R 24. 1 Kiste Bettzeug (18 Pfd.) lagert in Hamburg seit längerer Zeit.
B 2931. 1 Kiste Papier (55 Pfd.) lagert in Hamburg s. längerer Zeit.
1 Colli von Messing, eine Sphynx darstellend (10 Pfd.) lagert in Hamburg seit November 1869, von Dresden gekommen.
Z 649. 1 Kiste Zwirn (75 Pfd.) lagert in Hamburg seit 9. Februar, von Magdeburg gekommen.
M R 1532. 1 leeres Fass (71 Pfd.) lagert in Hamburg. Bei der Schuppenrevision vom 1 März c. vorgefunden, mit Kreide „Nordhausen" beschr.
D G 8345. 1 leere Kiste (68 Pfd.) lagert in Hamburg. Bei der Schuppenrevision vom 1. März c. vorgefunden, beklebt Ottensen-Husum.
A L 1. 1 Colli Seegrasmatratze (16 Pfd.) lagert in Hamburg. Bei der Schuppenrevision vom 1. März c. vorgefunden.
H R. 1 Kiste Bücher (13 Pfd.) lagert in Hamburg seit dem Jahre 1869. Beklebt Dresden-Berlin.
1 Kiste Effekten (24 Pfd.) lagert in Hamburg seit dem Jahre 1869.
B G 275. 1 Kiste Strohhüte (58 Pfd.) lagert in Hamburg seit dem J. 1869.
1 Koffer Effecten (17 Pfd.) lagert in Hamburg seit dem Jahre 1869. Beklebt Hamburg-Hohnstorf.
1 Hutschachtel (3 Pfd.) lagert in Hamburg seit dem Jahre 1869.
H J 1. 1 Koffer Effecten (63 Pfd.) lagert in Hamburg seit dem Jahre 1869. Beklebt Glauchau-Hamburg.
W 1 101. 1 Kiste Wäsche (50 Pfd.) lagert in Hamburg seit dem J. 1869.
L N 1181. 1 Kiste Kleidung (11 Pfd.) lagert in Hamburg seit dem J. 1869.
S a 2126. 1 Korb Firniss (35 Pfd.) lagert in Ottensen seit Februar 1871 von Lüneburg.

Verzeichniss
der lagernden Güter auf den Stationen der **Hannoverschen Staatsbahnen** pro Monat Februar 1871.

G St 4. 1 Sack rohes Garn (185 Pfd.) lagert in Arenshausen.
M. 8 Sack Guano (940 Pfd.) lagern in Harburg.
1 Schienen-Schraubenschlüssel lagert in Harburg.
HT. 8 Stück Blechdeckel ($2^1/_2$ Pfd.) lagern in Harburg.
24 leere Fässer lagern in Arenshausen.
K. 1 Korb Eisenwaaren (86 Pfd.) lagert in Burglesum.
ES 26. 1 leere Kiste (30 Pfd.) lagert in Celle.
J 1838. 1 Kinderwagen (25 Pfd.) lagert in Osnabrück.
1 kleiner Beutel trocknes Obst (7 Pfd.) lagert in Lüneburg.
roth J. 23 Stangen Eisen (500 Pfd.) lagern in Lüneburg.
Gepäckschein 592. 1 gelber amerikanischer Holzkoffer (30 Pfd.) lagert in Hannover.
R 1 Sack Düngesalz (161 Pfd.) lagert in Lehrte.
351. 1 gusseiserne Ofenthürplatte (17 Pfd.) lagert in Cassel.
K A 174. 1 leere Kiste (36 Pfd.) lagert in Cassel.
W A 1467. 1 leere Kiste (25 Pfd.) lagert in Cassel.
C V. 1 Ofenfuss von Gusseisen (1 Pfd.) lagert in Harburg.
1 Zündnadelgewehr, 1 Bajonnet, 1 Faschinenmesser, 1 Tornister, 1 Mantel (auf der Achselklappe No 8) } (36 Pfd.) lagern in Osnabrück.
H F Plass 26. 1 leeres Bierfass (19 Pfd.) lagert in Hannover.
R H 419. 1 Fass Oel (29 Pfd.) lagert in Hannover.
M W 5355. 1 Kiste (33 Pfd.) lagert in Bremen.
4 alte leere Fässer (53 Pfd.) lagern in Harburg.
E M 6050. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert in Harburg.
A S. 2 Ballen Wolle (120 Pfd.) lagern in Harburg.

Lagern in Cassel:
C R C 20820. 1 alte Kiste, worin 1 alter Wachstuchüberzug (19 Pfd.)
S H 3578 oder A 343. 1 Colli Gardinenhalter (43 Pfd.)
H 4322/23. 2 Colli eiserne Gestelle (Puppenwagen, 4 Pfd.)
K 7. 1 Pistole
„Hauptdepot Magdeburg" 10 Matratzen, 5 Matratzen } (116 Pfd.)
1 Holzkoffer Kleidung (46 Pfd.)
W 2. 1 Btl. Kleidung (17 Pfd.)
1 Eimer
1 Hutschachtel: 1 schwarzer und 1 grauer Hut
1 Paar Stiefel mit 1 Paar Strümpfen, 1 Cartütsche, 1 Striegel
1 eisernes Rohr (19 Pfd.)

Militär-Effecten.

Frau Wachtmeister Stürze, Berlin, Feldwehrstr. 40. 1 Sack Kleidung (7 Pfd.), 1 Sack Kleidung (16 Pfd.), 1 Sack Kleidung (23 Pfd.).
1. Escadron 1869. 1 Sack Zeugwaaren (40 Pfd.), 1 Sack Zeugwaaren (12 Pfd.).
1 BARDUL. 1 Sack Zeugwaaren (19 Pfd.), 1 Sack Zeugwaaren (30 Pfd.), 1 Sack Zeugwaaren (25 Pfd.).
SUBSISTANGES 1856. 1 Sack Zeugwaaren (22 Pfd.), 1 Brodbeutel, 1 Stock, 1 Collo 4 Säbel.
Hannover/Cassel 511. G L 5 Parchim 1 Koffer Gepäck (39 Pfd.).

Lagern in Kreiensen:
A B 4. 1 Kiste ord. Seife, Lichte, 2 leere Blechkisten (71 Pfd.)
H 100. 1 Kiste Backwerk, Kleidung, Kaffee und Zucker etc. (34 Pfd.)
H Q. 2 Pack Holzwaaren (69 Pfd.)
G L 1756. 1 Fass Schnupftabak (35 Pfd.)
Z B 701. 1 Pack Säcke (53 Pfd.)
H T 1. 1 leere Kiste (45 Pfd.)
417. 1 Ofentheil (12 Pfd.)

Lagern in Hannover:
St & C 3777. 1 Kiste leere Pappkasten (94 Pfd.)
G H 797. 1 leere Kiste (20 Pfd.)
G H 3176. 1 Kiste alte Frauenkleidung (32 Pfd.)
K P. 1 Kiste Metallwaaren (44 Pfd.)
M W 1439. 1 Kiste Herren-Unterjacken (87 Pfd.)
K 4. 1 leere Tonne (10 Pfd.)
1 Pack trocknes Obst (22 Pfd.)
H K 3604. 1 Fass, anscheinend Wein (43 Pfd.)
L L 2. 1 Privat-Decktuch (39 Pfd.)

Lagern in Nordhausen:
2249 oder 8115. 1 Pack Papier (158 Pfd.)
1 Kochofen (64 Pfd.)
1 Sack ord. Flachs (82 Pfd.)
1 Ring 1/8", Draht (50 Pfd.)
3390. 1 Ofentheil (Zugstück, 10 Pfd.)
5478. 1 Ofentheil (halbrunde Klappe)
212 oder 387. 1 Petroleumfass, anscheinend Schmieröl (352 Pfd.)
4 Schluchterpfähle, 6' lang, 3" stark.

Lagern in Osnabrück:
H K 7031. 1 Fass Schmiere (220 Pfd.)
KE 8. 1 Sack Papierschnitzel (170 Pfd.)
H. 1 Sack weisse Lumpen (70 Pfd.)
G B 5731. 1 Beutel Holzpflöcke (24 Pfd.)
M R 21. 1 Kiste Zink (334 Pfd.)
M R 1. 1 Pack Zink, H R 1. 1 Pack Zink } (193 Pfd.)
St C 6923. 1 leere Kiste (36 Pfd.)
AH 1797. 1 Kiste Wein (138 Pfd.)
St C 7488. 1 leere Kiste (30 Pfd.)

W. 9 Colli Eisentheile (20 Pfd.)
S L. 1 Colli Maschinentheil (8 Pfd.)
L Z 10871. 1 Sack Bohnen (202 Pfd.)
B G V 178. 1 Ballen Wollwaaren (46 Pfd.)
G 1158. 1 Pack Papier (94 Pfd.)
„Mechanische Spinnerei Gehrke & Co., Salzgitter.“ 1 Ballen Hedengarn (24 Pfd.)
J L 1. 1 Korb leere Flaschen (30 Pfd.)
L 173. 1 Korb leere Flaschen (25 Pfd.)
M C 3. 1 leeres Fass (15 Pfd.)
} lagern in Osnabrück.

A. p. Kaiser Ferdinands- und Mähr.-Schles. Nordbahn. 1. März 1871.

1 Stück Theerplache (95 Pfd.) auf der Bahnstrecke gefunden lagert in Tlumatschau seit 15. Februar. Stark beschädigt.
9 Stück Ofentheile (90 Pfd.) von Hradisch lagern in Ostrau seit 14. Januar.
Jelmek. 2 Sack Graupen (196 Pfd.) von Leipnik lagern in Olmütz seit 21. October.
1 Fass Obstmost (530 Pfd.) von Leipnik lagert in Olmütz seit 21. October.
Simon Fürstl Göding. 1 Pack Säcke (22 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Prerau seit 7. Januar. Oderb.-Prerau.
1 Hutschachtel mit 2 Hüten, 1 Haube (2 Pfd.) lagert in Wien seit 14. Decbr.
4/4". 41 Stück weiche Bretter von Ostrau-Schönbrunn lagern in Schönbrunn seit 18. December.
1 Koffer von braunem Leder mit Leinwand überzogen (40 Pfd.) lagert in Bielitz seit 28. October. Alter Zettel Bielitz.
6 Stück Wassereimer
2 Stück Laternen
1 Stück Signallaterne
1 Stück Signalscheibe
1 Korb Gläser
3 Körbe Gläser
} von Prerau lagern in Wien seit 8. December.
2 Stück rohe Häute (114 Pfd.) von Troppau lagern in Wien seit 31. Decbr.
J H 239. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 262 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Troppau seit 13. Februar.
M 856. 1 Fass Schrauben (339 Pfd.) lagert in Troppau.
1 Kiste Glasröhren und Tafeln (28 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Troppau seit 27. Januar.
T. 1 Pack Säcke (53 Pfd.) vom Eilgut-Abgang lagert in Wien seit 31. Dec.
sTs 1. 1 leeres Petroleumfass (58 Pfd.) vom Eilgut-Abgang lagert in Wien.
1 Pack Säcke (27 Pfd.) von Kolin lagert in Wien seit 21. December.
S. 1 Stück Kanapee (30 Pfd.) lagert in Wien seit 1. Januar.
S. 6 Stück Foutel (76 Pfd.) lagern in Wien seit 1. Januar.
Wernesch. 1 Ball. (Inhalt unbekannt, 23 Pfd.) von Prerau lagert in Wien seit 1. Januar.
G H 6736. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 156 Pfd.) lagert in Wien seit 1. Jan.
P 1. 1 Sack Hirse (96 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Prossnitz seit 10. Januar.
1 schwarzlederne Handtasche (17 Pfd.) vom Zug X lagert in Wien seit 23. December. Enthält 3 Paar Stiefeletten, 2 Paar Leder-Gamaschen, 1 russ. geschr. Buch.
1 Bund Telegraphdraht (82 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Prossnitz seit 9. Januar.
St B P. 1 Stück Eisenbahnschiene auf der Strecke gefunden lagert in Hullein seit 16. December.
T B. 1 Fass blaue Farbe (23 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Pohl seit 13. Januar.
1 Stück weiche Pfosten 2° lg. 3" dick, auf der Strecke Zauchtl-Stauding, lagert in Stauding seit 28. October.
3 Ballen Werg (136 Pfd.) von der Selbstscontrirung lagern in Troppau seit 28. November.
J R. 1 Sack Hanfkörner (58 Pfd.) lagert in Troppau.
M P 209. 1 Kiste Holzwaaren (46 Pfd.) lagert in Troppau seit 12. Decbr.
1 Colli, Buch sammt Sack und Kupferröhre (68 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Troppau seit 13. Januar.
1 Stück Bratröhre von der Scontrirung lagert in Krakau seit 7. September.
2 Stück Thürl
1 Stück Rost
3 Stück Ringe und Einsätze
2 Stück Leisten
1 Stück Deckel
2 Stück Ofentheile (23 Pfd.)
} lagern in Krakau seit 7. September 1870.
1 Busch Blech (55 Pfd.) lagert in Prerau seit 17. Januar.

K. k. priv. Kaiserin Elisabethbahn. 28. Februar 1871.

A W 14799. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 342 Pfd.) von Passau lagert in Wien seit 20. December.
No. 1263. 1 Pack (Inhalt unbekannt, 9 Pfd.) von Passau lagert in Salzburg seit 17. December.
No. 83. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 193 Pfd.) von Passau lagert in Wien seit 28. Januar.
L D. 5 Busch Blech (560 Pfd.) von Passau lagern in Wien seit 27. Januar.
M E. 1 Busch Eisen (112 Pfd.) von Passau lagert in Wien seit 19. Februar.
K K. 1 Busch Eisenblech (114 Pfd.) von Passau lagert in Wien seit 28. Februar.

Köln-Mindener Eisenbahn. Monat Februar 1871.

K 10. 2 graue leinene Decken lagern in Deutzerfeld seit 1. Februar.
Salomon. 3 graue leinene Decken lagern in Deutzerfeld seit 1. Februar.
J R 8. 1 Kiste Kleider (78 Pfd.) lagert in Deutz seit 1. Februar.
D 9/11. 3 Colli Bettstellen (88 Pfd.) lagern in Deutz seit 1. Februar.
2 leere Weinkörbe (8 Pfd.) lagern in Löhne seit 2. Februar.
L A 21. 2 leinene Decken lagern in Duisburg seit 2. Februar.
F F 16. 1 Ballen Leder (173 Pfd.) lagert in Giessen seit 3. Februar.
AK 2352. 1 Sack Kolonialwaaren (58 Pfd.) lagert in Wesel seit 3. Febr.
Sebald. 1 Decke lagert in Alten-Essen seit 4. Februar.
Viersdorf & Gecker. 1 Decke lagert in Rehme seit 5. Februar.
G J H 566. 1 leeres Fass (80 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 5. Februar.
B 22/24 & 33. 4 leere Fässer (115 Pfd.) lagern in Deutzerfeld seit 5. Februar.
K 53. 1 Pack ges. Häute (142 Pfd.) lagert in Deutz seit 6 Februar.
C B 4. 1 Pack ges. Häute (62 Pfd.) lagert in Deutz seit 6. Februar.
K a 19. 1 Korb Fische (140 Pfd.) lagert in Sterkrade seit 6. Februar.
W S 32. 1 Bufferkopf (50 Pfd.) lagert in Deutz seit 6. Februar.
S 44. 4 Scheiben 10 Pfd.) lagern in Deutz seit 6. Februar.
H S 985. 1 Ballot Bücher (38 Pfd.) lagert in Deutz seit 6. Februar.
S 94. 1 Ballot Bücher (25 Pfd.) lagert in Deutz seit 6 Februar.
F B S 466. 1 Kiste Uhren (75 Pfd.) lagert in Deutz seit 6. Februar.
J 182. 1 Ballot wollene Waaren (43 Pfd.) lagert in Deutz seit 6. Februar.
△ 3048. 1 leeres Fass (58 Pfd.) lagert in Deutz seit 6. Februar.
F F H 2427. 1 Kiste Kurzwaaren (122 Pfd.) lagert in Deutz seit 6 Febr.
M Z 2. 1 Kiste mit Zollblei Würzburg (303 Pfd.) lagert in Emmerich seit 6. Februar.
4 Kisten Monometer (298 Pfd.) lagern in Alten-Essen seit 7. Februar.
V 7033. 1 Korb Tabak (78 Pfd.) lagert in Minden seit 8. Februar.
J O 34. 1 Kiste Knöpfe (43 Pfd.) lagert in Mülheim seit 9. Februar.
A S 5748. 1 Ballen Leinen (61 Pfd.) lagert in Mülheim seit 9. Februar.
S 383. 1 Kiste Wichse (120 Pfd.) lagert in Deutz seit 9. Februar.
A B 15. 1 Korb Eisenwaaren (60 Pfd.) lagert in Deutz seit 9. Februar.
F B 500. 1 Pack und 1 Bund Schlangenbohrer (50 Pfd.) lagern in Wanne seit 9. Februar.
339. 1 Ballen Papier (30 Pfd.) lagert in Oberhausen seit 9. Februar
A E M. 1/8 Tonne Häringe (40 Pfd.) lagert in Oberhausen seit 9. Febr.
D C 7594. 1 Kiste Feuerwerkskörper (32 Pfd.) lagert in Deutz seit 10. Febr.
1 Wagenlaterne lagert in Gelsenkirchen seit 11. Februar.
W 8. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 11. Februar.
1 Pack Holzdeckel (15 Pfd) lagert in Deutz seit 11. Februar.
AK 1616. 1 Kiste wollene Waaren (58 Pfd.) lagert in Deutz s. 11. Febr.
B 3. 1 Fass Sardinen (18 Pfd.) lagert in Düsseldorf seit 12. Februar.
weiss I. 1 Stange Eisen (17 Pfd.) lagert in Herford seit 14. Februar.
1 Pack leere Butterkübel (34 Pfd.) lagert in Minden seit 14. Februar.
K 1/5. 5 Körbe altes Leder
K 6/13. 8 Pack altes Leder } (2574 Pfd.) lagern in Wesel seit 14. Februar.
A. 1 Zinkplatte (140 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 15. Februar.
34 Stück Röhren (426 Pfd.) lagern in Deutzerfeld seit 15. Februar.
1 Privatschloss lagert in Deutzerfeld seit 15. Februar.
B G. Div. Nrn. 12 leere Fässer (363 Pfd) lagern in Deutzerfeld s. 15. Febr.
D Q 24. 1 Ballen Putzwolle (91 Pfd.) lagert in Gelsenkirchen s. 15. Febr.
K 323. 1 Kiste Ofentheile (65 Pfd.) lagert in Gelsenkirchen seit 15. Febr.
L S 2785. 1 Kiste Lichte (26 Pfd.) lagert in Gelsenkirchen seit 15 Febr.
K M E. 1 Fass Tuchstreifen (58 Pfd.) lagert in Gelsenkirchen s. 15. Febr.
TW 4 0. 1 Kiste Zündhölzer (40 Pfd.) lagert in Gelsenkirchen s. 15. Febr.
1 Lampe mit Blender (2 Pfd.) lagert in Deutz seit 15. Februar.
R S 420. 1 Korb Hohlglas (130 Pfd) lagert in Oberhausen seit 16. Febr.
631. 1 Ofen
633. 15 Stück Eisenplättchen } (92 Pfd.) lagern in Deutz seit 16. Februar.
S 3908, 3908½. 2 Fässer Lack (138½ Pfd.) lagern in Alten-Essen seit 17. Februar.
W W 115/17. 3 Ohm Liqueur
W W 118/21. 4/2 „ Branntwein
W W 122. 1 Korb Liqueur
} (1002 Pfd.) lagern in Alten-Essen seit 17. Februar.
F W 5566. 1 Sack neue Säcke (70 Pfd.) lagert in Deutz seit 17. Februar.
T E G. 2 Lattirbäume lagern in Deutz seit 17. Februar.
G 154. 1 Fass Oel (202 Pfd.) lagert in Herford seit 17. Februar.
W J W 509. 1 Kiste Papier (309 Pfd.) lagert in Emmerich seit 18. Febr.
HK 7841. 1 Korb Eisenwaaren (93 Pfd.) lagert in Borbeck seit 18. Febr.
B N 1. 1 Stange Stahl (45 Pfd.) lagert in Borbeck seit 18. Februar.
1 Sack Hafer (95 Pfd.) lagert in Hamm seit 18 Februar.
θ 5912. 1 Ballen Häringe (43 Pfd.) lagert in Betzdorf seit 18. Februar.
H P 1310. 1 Ballen Wolle (317 Pfd.) lagert in Giessen seit 18. Februar.
R 24. 1 Ballen Papierabfall (204 Pfd.) lagert in Deutz seit 18. Februar.
H 1309. 1 Ballen Wolle (300 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 19. Februar.
G C. 338/40. 3 Kisten Papier (1458 Pfd.) lagern in Deutzerfeld s. 19. Febr.
M 8466. 1 Korb Zwiebeln (28 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 19. Februar.
P C 1892. 1 leeres Fass (40 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 19. Februar.
2114. 1 leeres Fass (25 Pfd.) lagert in Deutzerfeld s. 19. Februar.
A H. 1 eiserner Topf (27 Pfd.) lagert in Oberhausen seit 19. Februar.
A R Ronsdorf. 2 Fässchen Fische (52 Pfd.) lagern in Düsseldorf s. 19. Febr.
A S 3917. 1 leere Kiste (64 Pfd.) lagert in Deutz seit 20. Februar.
T H 44. 1 Ballen Tuch (127 Pfd.) lagert in Deutz seit 20. Februar.

H 422/6. 4 Fass und 1 Kiste Seife (630 Pfd.) lagern in Deutz s. 20. Febr.
W H. 2 leere 1/8 Ohm (18 Pfd.) lagern in Deutz seit 20. Februar.

J H. 3 leere Harrasse (185 Pfd.)
M C. 1 leerer Harras (112 Pfd.)
W W 1118. 1 Kiste Zuckerwaaren (15 Pfd.)
C L 15. 1 Fass Zuckerwaaren (15 Pfd.)
L Z 12. 1 Pack Papier (117 Pfd.)
3 leere Körbe (20 Pfd.)
6. 1 Pack Werggarn (46 Pfd.)
A D H 3145. 1 Ballen Wolle (148 Pfd.)
M 1. 1 Pack leere Körbe (32 Pfd.)
1 Pack leere Körbe (39 Pfd.)
R Z 1. 1 Kiste Eisenwaaren (77 Pfd.)
L W 2689. 1 Kiste Eisenwaaren (44 Pfd.)
J Q 1372. 1 leere Kiste (18 Pfd.)
F S 44. 1 Kiste Kleider (142 Pfd.)
P L 12. 1 leeres Fass (15 Pfd.)
A T 784. 1 leere Kiste (9 Pfd.)
E B 412. 2 leere Körbe (28 Pfd.)
T M 12. 1 leeres Fass (150 Pfd.)
1 Strohmatratze (43 Pfd.)
1 leerer Korb (7 Pfd.)
F S. 1 Ring Draht (50 Pfd.)
H F 1. 1 leere 1/4 Ohm (20 Pfd.)
} lagern in Deutzerfeld seit 21. Februar.

H C 4050. 1 Fass Branntwein (163 Pfd.) lagert in Siegen seit 22. Februar.
W S 3926. 1 Kiste Spiel- und Kurzwaaren (235 Pfd.) lagert in Wesel seit 22. Februar.
M D 1326. 1 Kiste gefärbtes Leder (609 Pfd.) mit Adresse Meyer, Michel & Deminger, Mainz lagert in Wesel seit 22. Februar.
O St./W. 1 Pack Säcke (20 Pfd.) lagert in Oberhausen seit 22. Februar.
W St. 11. 1 Pack Säcke (50 Pfd.) lagert in Empel seit 23. Februar.
1 Sack Reis (140 Pfd.) lagert in Alten-Essen seit 23. Februar.
O R 3769. 1 Sack Mehl (102 Pfd.) lagert in Mülheim seit 25. Februar.
C. S 355. 1 Kiste Messingwaaren (80 Pfd.) lagert in Emmerich s. 25. Febr.
L J E 856. 1 Kiste Kurzwaaren (470 Pfd.) lagert in Deutz seit 25. Febr.
B 2. 1 leerer Korb (47 Pfd.) lagert in Deutz seit 25. Februar.
P J. 1 Cylinderdeckel (185 Pfd.) lagert in Dortmund seit 27. Februar.
O. 3 Colli Gusseisentheile (21 Pfd.) lagern in Herford seit 27. Februar.
[Zeichen] 119. 1 Ballen Garn (1722 Pfd.) lagert in Herford seit 27. Februar.
C D H 872. 1 leeres Fass (55 Pfd.) lagert in Duisburg seit 27. Februar.
H A L 213. 1 Ballen Tuch (101 Pfd.) lagert in Duisburg seit 27. Februar.
[Zeichen] 148. 1 Ballen Tuch (66 Pfd.) lagert in Wesel seit 27. Februar.
B S 521. 1 Ballen Manufakturwaaren (24 Pfd.) lagert in Wesel s. 27. Fbr.
[Zeichen] 1. 1 Ballen Eisenwaaren (109 Pfd.) lagert in Wesel seit 27. Februar.
J C L 421. 1 Korb Leim (282 Pfd.) lagert in Wesel seit 27. Februar.
D 19 & 54/5. 3 Ballen Tuch (485 Pfd.) lagern in Deutzerfeld s. 27. Febr.
B. 1 Kochtopf, 2 Kasten, 1 Ofen (165 Pfd.) lagern in Duisburg s. 28. Febr.
1 Pack leere Säcke (150 Pfd.) lagert in Duisburg seit 28. Februar.
G D 1883. 1 leeres Fass (73 Pfd.) lagert in Ruhrort Hfn. seit 28. Februar.
B 1249/60. 12 Kisten Leinen (4931 Pfd.) lagern in Emmerich s. 28. Febr.
L C S 2/8. 7 Kisten Papier (3052 Pfd.) lagern in Emmerich s. 28. Febr.
H C 1823/36. 14 Kisten Messing-Stahl-Drahtwaaren (1536 Pfd.) lagern in Emmerich seit 28. Februar.
G D B 3. 1 Kiste Bücher (306 Pfd.) lagert in Emmerich seit 28. Februar.
△ 3119. 1 Kiste Cigarren (49 Pfd.) lagert in Emmerich seit 28. Februar.
MR 428. 1 Kiste Feuerzeug (37 Pfd.) lagert in Siegen seit 29. Februar.
B. 1 Ofen (50 Pfd.) lagert in Gelsenkirchen seit 29. Februar.
B. 56 Säcke Trass (10 030 Pfd.) lagern in Hamm seit 29. Februar.
1 Parthie altes Eisen (57 Pfd.) lagert in Hamm seit 29. Februar.
Wegen der noch herrenlosen Güter aus früheren Monaten siehe die Verzeichnisse derselben.

Verzeichniss

der auf den Stationen der **Magdeburg-Leipziger Stammbahn** ultimo Februar 1871 überzähligen Güter.

[Zeichen] 3219. 1 Ballen baumwollne Waaren (161 Pfd.) [Eilgut] lagert in Leipzig seit 6. December 1870.
[Zeichen] 5514. 1 Kiste Spirituosen, beklebt Coblenz-Köln (117 Pfd.) [Eilgut] lagert in Leipzig seit 6. December 1870.
△ M W 1013. 1 Korb Mineralwasser, beklebt Ehrenbreitenstein-Köln (153 Pfd.) [Eilgut] lagert in Leipzig seit 6. December 1870.
gelb 253. 1 Kopfwand zu einem Kohlenwagen, dunkelgrün, 8' 2" lang, 2' 11" hoch, lagert in Halle.
1 Pack eiserne Kapseln (23 Pfd.) lagert in Leipzig.
[Zeichen] 3633. 1 leere Kiste (24 Pfd.) lagert in Gnadau.
1 Stange Eisen lagert in Weissand.
1 Blumentisch (4½ Pfd.) lagert in Halle.
1 Korb Ofentheile (104 Pfd.) lagert in Halle.
1 Ofenverzierung [Vase] (5 Pfd.) lagert in Halle.
J L 53. 1 Sack Packzeug (12 Pfd.) [Eilgut] von Magdeburg lagert in Leipzig.
1 Roststab (5 Pfd.) lagert in Leipzig.
H P. 18 Fass Gift von Leipzig SW lagern in Halle seit 23. Februar 1871.
1 schwarzer Holzkoffer, eisenbeschlagen, mit 2 Vorhängeschlössern (65 Pfd.) [Gepäck] lagert in Halle.
Emil Block, Berlin. 1 Pack Säcke (57 Pfd.) lagert in Halle.
G. Ramdohr, Aschersleben. 1 Pack Säcke (23 Pfd.) lagert in Halle.
1 Pack Säcke (25 Pfd.) lagert in Halle.
S F 96650/61, 98949/50. 14 Ballen Wolle (2554 Pfd.) lagern in Cöthen seit 17. Februar 1871.
B. 1 Ofentheil (15 Pfd.) von Essen lagert in Leipzig seit 28. Februar 1871.
S L 690. 1 Pack Papier (48 Pfd.) von Deutzerfeld lagert in Leipzig seit 16. Januar 1871.
K M 4236. 1 Wagen Eisenblech lagert in Halle seit 2. März 1871.
1 Pack Säcke (30 Pfd.) lagert in Leipzig.
Nonnowitzer Malzfabrik, E. Katscher. 1 Pack Säcke (37 Pfd.) lagert in Leipzig.
P M 857. 1 Pack Säcke (94 Pfd.) lagert in Leipzig.
Stadtmühle Wurzen 49719. 1 Pack Säcke (36 Pfd.) lagert in Leipzig.
W 8. 1 leere Kiste (84 Pfd.) lagert in Leipzig.
C Z 7962. 1 Kiste Emballage (115 Pfd.) lagert in Leipzig.
B Z 8896. 1 Sack Erbsen (42 Pfd.) lagert in Leipzig.
[Zeichen] 11/12. 2 Seronen Tabak (111 u. 109 Pfd.) lagern in Leipzig.
[Zeichen] 2694. 1 leeres Fass (65 Pfd.) lagert in Leipzig.

Verzeichniss

der bei den Güter- und Gepäck-Expeditionen der **Kgl. Saarbrücker** und **Rhein-Nahe-Eisenbahn,** sowie auf den okkupirten Französischen Eisenbahn-Stationen überzählig lagernden Güter und Gepäckstücke.

Trier, Güter-Expedition.

[Zeichen] 6643. 1 Fass Lichte (50 Pfd.).
M R 2995. 1 Fass Wein (90 Pfd.).
K S 346/7. 2 Fässer Farberde (272 Pfd.).
W C 2009. 1 Fass Nudeln (100 Pfd.).
E D 595. 1 Fass Oel (80 Pfd.).
C M 246. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 100 Pfd.).
H H 2, 3. 2 Kisten Tabak (68 Pfd.).
M V 930. 1 Kiste Telegraphen-Sachen (220 Pfd.).
J D 9669. 1 Kiste Seife (100 Pd.).
S M 2136. 1 Kiste Bandwaaren (68 Pfd.).
W W 597. 1 Kiste Eisenwaaren (88 Pfd.).
M K W 234. 1 Kiste Schachtelwichse (80 Pfd.).
C P 14. 1 Kiste Pantoffeln (70 Pfd.).
G B 967/8. 2 Kisten Fensterglas (342 Pfd.).
1 Sack Peitschenstöcke (55 Pfd.).
R C 1979. 1 Ballen Wollenwaaren (40 Pfd.).
G S 221. 1 Ballen Hopfen (250 Pfd.).
G M 496. 1 Ballen Wollwaaren (190 Pfd.).
A F R 1850. 1 Ballen Leinen (148 Pfd.).

Beurig-Saarburg.

G L 1340. 1 Ballen, enthaltend 6 Bettdecken (42 Pfd.).

Merzig.

M 9108. 1 Kiste Wichse (85 Pfd.)

Dillingen.

H K. 1 Fass Därme (70 Pfd.).

Saarlouis.

R & C 3767a. 1 Pack Papier (20 Pfd.).
R & C 3767b. 1 Pack Papier (20 Pfd.).
HW 1409. 1 Korb Tabak (129 Pfd.).
G R C 768. 1 Korb Blechwaaren (31 Pfd.).
W G M 1002. 1 Korb Liqueur (40 Pfd.).
C H 4362. 1 Korb Maschinentheile (43 Pfd.).
✡ 120. 1 Ballen Emigrantengut (80 Pfd.).

Saarbrücken, im neuen Schuppen-Anbau.

A D O. 1 Kiste Karabiner (281 Pfd.).
T R Nancy 76. 2 Kisten Leder (454 und 369 Pfd.).
T R Nancy 76. 1 Kiste Leder (150 Pfd.).
C K & C 2. 1 Kiste Apothekerwaaren (67 Pfd.).
M V 934. 1 Kiste Telegraphen-Elemente (235 Pfd.).
J B D 1500. 1 Kiste Bandage-Tornister (92 Pfd.).
E W 15. 1 Kiste Wäsche, Wollwaaren (30 Pfd.).
E W 16. 1 Kiste Strümpfe, Wollwaaren (50 Pfd.).
A P 41. 1 Kiste Surrogat (60 Pfd.).
P B 16. 1 Kiste Kölnisches Wasser (77 Pfd.).
F T 830. 1 Kiste Wollenwaaren (115 Pfd.).
R 30. 1 Kiste Absatzflecke (111 Pfd.).
E L 1430. 1 Kiste Hemden und weisse Hosen (314 Pfd.).
P O Courcelles I. 1 Kiste Guttaperchawaaren (212 Pfd.).
[Zeichen] 3840. 1 Kiste Salbe (62 Pfd.).
[Zeichen F S] 1625. 1 Kiste Apothekerwaaren (98 Pfd.).
C R 146. 1 Kiste Galanteriewaaren (34 Pfd.).
O L 679. 1 Kiste Schiessbedarf (42 Pfd.).
N R 22 1 Kiste Manufacturwaaren (41 Pfd.).

M & N. 1 Kiste Tabak (42 Pfd.).
J H 1236. 1 Kiste Hutmacherwaaren (47 Pfd.).
Phosphor 25. 1 Kiste chemische Producte (129 Pfd.).
W K 1887. 1 Kiste Portefeuillewaaren (137 Pfd.).
2 W H R 11. 1 Kiste Kocarden (49 Pfd.).
1 Kiste Waagen (6 Pfd.).
F H Eschbaum. 1 Kiste Schröpfzeug (2 Pfd.).
D S 19815. 1 Kiste Kleider (129 Pfd.).
H Z # 5. 1 Kiste Wein.
L C 4. 1 Kiste chirurgische Instrumente (116 Pfd.).
E F 1913 1 Kiste Stearinlichte (34 Pfd.).
Brit. Hülfsgesellsch. 89. 1 Kiste Kleider (43 Pfd.).
E H 1086. 1 Kiste Wein (50 Pfd.).
H P 528. 1 Kiste Reitzeug (43 Pfd.).
K 9 H 2096. 1 Kiste Mützen (138 Pfd.).
B B 7716. 1 Kiste Feuerzeug (265 Pfd.).
S K 3132. 1 Kiste Cigarren (172 Pfd.).
K & Cie. 702, 707, 738, 731, 807, 705, 696, 726, 710, 704, 730, 698, 700. 14 Fässer Eisenvitriol (641 Pfd.).
K & Cie. 817, 806, 804, 803, 818, 810, 805, 819. 9 Fässer Chlorkalk (664 Pfd.).
J R. 1 Fass schmutzige Wäsche (148 Pfd.).
Zeichen unleserlich. 1 Fass Röcke vom 20. Regiment (310 Pfd.).
G 8. 1 Fass Militär-Effecten (102 Pfd.).
$_1T_2$. 1 Fass Strohsäcke (337 Pfd.).
F H B 218. 1 Fass Feldkessel (234 Pfd.).
K C 3. 1 Fass Militär-Hosen (129 Pfd.).
L 25. 1 Fass Kochgeschirr-Riemen (335 Pfd.).
1 Fass Strohsäcke (260 Pfd.).
1 Fass Riemen und Stiefeln [mit Stempel F. R. 86] (77 Pfd.).
1 Fass Artillerie-Mützen [Stempel F. Art. No. 8] (105 Pfd.).
N 22. 1 Fass Futterbeutel (188 Pfd.).
K W 3471. 1 Fass Farbe (115 Pfd.).
J K 337. 1 Fass Kraut (125 Pfd.).
G. 1 Fass Schmierseife (24 Pfd.).
1 Fass Borax (650 Pfd.).
H R 2150. 1 Ballen Manufacturwaaren (82 Pfd.).
S S B 2046. 1 Ballen Manufacturwaaren (45 Pfd.).
N M 4646. 1 Ballen Manufacturwaaren (114 Pfd.).
1 Pack Schlafrock (5 Pfd.).
T R I. 1 Rolle Wachsleinwand (12 Pfd.).
J B R II. 1 Rolle Flanell ($1^1/_2$ Pfd.).
Gepäcksch. 180. 1 Ledertasche, 1 Paar Stiefeln etc. (8 Pfd.).
H K 600. 1 Korb Glaswaaren (30 Pfd.).
B 2396. 1 Korb Wein (60 Pfd.).
B H 1. 1 Korb Militärmützen.
11 Stück Matratzen.
12 Stück Kopfpolster.
C W Reinche, Hannover. 40 eiserne Pumpen mit Rohren.
1 Korb Pferdegeschirr.

Wagenladungen.

S 3149. 1 Militärwagen.
Sächs 5523. 1 Fuhrwagen.
Sächs. 4364. 1 Fuhrwagen.

Saarbrücken, im Empfangsschuppen.

B S 2293. 1 Ballen Manufacturwaaren (71 Pfd.).
J Z L 735 1 Ballen Manufacturwaaren (21 Pfd.).
W D 1738. 1 Ballen Manufacturwaaren (90 Pfd.).
C K 2886. 1 Ballen Wollenwaaren (30 Pfd.).
R C 9. 1 Ballen Kleider (5 Pfd.).
HW 1639. 1 Kiste Wein (180 Pfd.).
E 13. 1 Kiste Wein (106 Pfd.).
E 13. 1 Kiste Wein (106 Pfd.).
△ 4212. 1 Kiste Wein (126 Pfd.).
G M 1947. 1 Kiste Steingut (67 Pfd.).
P M 20. 1 Kiste Blechwaaren (39 Pfd.).
△ 61. 1 Kiste Blechwaaren (50 Pfd.).
△ 2331. 1 Kiste Tabak (195 Pfd.).
C d L 2034. 1 Kiste Tabak (200 Pfd.).
H & K 4571. 1 Kiste Cigarren etc. (82 Pfd.).
W S 2468. 1 Kiste Galanteriewaaren (39 Pfd.).
S 1187 1 Kiste Stärke (70 Pfd.).
H. Wagner, Hasloch. 1 Kiste gefüllte Flaschen (19 Pfd.).
G M 7774. 1 Kiste Glaswaaren (170 Pfd.).
V J 14. 1 Kiste Nudeln (33 Pfd.).
1 Kiste Bäckergeräthe.
Weber & Müller in Borkenheim. 2 eiserne Bettstellen [zusammengelegt].
R & C 3700. 1 Fass Cichorie (377 Pfd.).
F E 9302. 1 Fass Cichorie (139 Pfd.).
G M 1946. 1 Fass Eisentheile (332 Pfd.).
G M 2037. 1 Fass Eisentheile (98 Pfd.).
G M 1945. 1 Fass Eisentheile (156 Pfd.).
G M 5271. 1 Kiste Holzstifte (150 Pfd.).

Saarbrücken, im Lackirschuppen.

H 1177. 1 Kiste Wollwaaren.
A U 24. 1 Kiste Wäsche (87 Pfd.).
L J 8188. 1 Kiste Bücher (80 Pfd.).
A S 8. 1 Kiste Cigarren (223 Pfd.).
A S 1. 1 Kiste Eisenwaaren (55 Pfd.).
P S 5026. 1 Kiste Bücher (85 Pfd.).
K E 6718. 1 Kiste Eisenwaaren (35 Pfd.).
△ 9631. 1 Kiste Tabak (75 Pfd.).
J B E 584. 1 Kiste Tabak (96 Pfd.).
K E 6720. 1 Kiste Maschinchen (32 Pfd.).
K E 6722. 1 Kiste Maschinchen (32 Pfd.).
M & Cie. 3180. 1 Kiste Seife (125 Pfd.).
A 1703. 1 Kiste Feld-Flaschen (50 Pfd.).
W R 2. 1 Kiste Leinen (150 Pfd.).
H M 1189. 1 Kiste Kleider (52 Pfd.).
G R 993. 1 Kiste Watte (122 Pfd.).
K K 10. 1 Kiste Wein (33 Pfd.).
B M 1961. 1 Kiste Seegraskissen (17 Pfd.).
N D B 1178. 1 Kiste Kissen (34 Pfd.).
T & B 133. 1 Kiste Wäsche (80 Pfd.).
D M. 1 Kiste Wäsche und Kleider (105 Pfd.).
V O S 830. 1 Kiste Wäsche (320 Pfd.).
K E 6721. 1 Kiste Maschine (30 Pfd.).
K E 6723. 1 Kiste Maschine (32 Pfd.).
K E 6719. 1 Kiste Maschine (32 Pfd.).
G S 9. 1 Kiste Maschine (94 Pfd.).
F A G. 1 Kiste Maschinentheile (151 Pfd.).
A MM 2. 1 Kiste Maschinentheile (315 Pfd.).
K 835. 1 Kiste Wichse (46 Pfd.).
HS 1859. 1 Kiste Wichse (115 Pfd.).
J K 2833. 1 Kiste Wichse (40 Pfd.).
HK 4012. 1 Kiste Wichse (122 Pfd.).
A S 143. 1 Kiste Galanteriewaaren (247 Pfd.).
H 961. 1 Kiste Manufacturwaaren (108 Pfd.).
MC 7002. 1 Kiste Manufacturwaaren (135 Pfd.).
P & Cie. 11 108. 1 Kiste Branntwein (85 Pfd.).
D H 970. 1 Kiste Guttapercha (61 Pfd.).
1 Kiste Blechwaaren (57 Pfd.).
H W & C. 1 Kiste Eisenwaaren (79 Pfd.).
K 9630. 1 Kiste Tabak (66 Pfd.).
F H 8968. 1 Kiste Tabak (109 Pfd.).
F H 8969. 1 Kiste Tabak (110 Pfd.).
Z J 153. 1 Kiste Kleider (47 Pfd.).
G K & C 32. 1 Kiste Kleider (35 Pfd.).
Geb. L 2132. 1 Kiste Kleider (47 Pfd.).
V 1871. 1 Kiste Taschen (46 Pfd.).
G S 11. 1 Kiste Cichorien (150 Pfd.).
P W 2. 1 Kiste Bücher (34 Pfd.).
W R 2528. 1 Kiste Gummiwaaren (74 Pfd.).
W R 2527. 1 Kiste Gummiwaaren (182 Pfd.).
H W C 1. 1 Kiste Telegraphen-Gegenstände (100 Pfd.).
G V Siorsdorf. 1 Kiste Wein (187 Pfd.).
D D 7 Saarbrücken. 1 Kiste Blechwaaren (256 Pfd.).
J G 10. 1 Kiste Nudeln (32 Pfd.).
J G 8. 1 Kiste Nudeln (32 Pfd.).
J G 12. 1 Kiste Nudeln (32 Pfd.).
J G 4. 1 Kiste Nudeln (32 Pfd.).
J G 7. 1 Kiste Nudeln (32 Pfd.).
H W 9821. 1 Kiste Herrengarderobe (150 Pfd.).
S & K 130. 1 Kiste Wäsche (135 Pfd.).
J R 480 Lieut. Burger (?), 19. Regmt. 1 Kiste Wäsche (16 Pfd.).
K G Z D. 1 Kiste Plomben (40 Pfd.).
K G Z D 1. 1 Kiste Plomben (72 Pfd.).
No. 2. 1 Kiste Zinnenwaaren (52 Pfd.).
△ 2779. 1 Kiste Farbe (93 Pfd.).
L R D G C 18. 1 Kiste Chloroform (60 Pfd.).
C F D 1. 1 Kiste Fleischextract (105 Pfd.).
E 1510. 1 Kiste Surogat (140 Pfd.).
H 216. 1 Kiste Feuerzeug (42 Pfd.).
H 215. 1 Kiste Feuerzeug (42 Pfd.).
H 214. 1 Kiste Feuerzeug (42 Pfd.).
H 213. 1 Kiste Feuerzeug (42 Pfd.).
H 212. 1 Kiste Feuerzeug (42 Pfd.).
H 211. 1 Kiste Feuerzeug (42 Pfd.).
F R ✠ Deutscher Hülfs-Verein in London, H. Guivo, Lt. Heidelberg. 1 Kiste Guttaperchawaaren fürs Lazareth (317 Pfd.).
✠ C D 224. 1 Kiste Hemden (205 Pfd.).
J M C 14. 1 Kiste Glaswaaren (157 Pfd.).
J M C 15. 1 Kiste Glaswaaren (179 Pfd.).
K 2. 1 Fass eingem. Gemüse (34 Pfd.).
K H M D 971. 1 Fass Feldflaschen (212 Pfd.).
K H M D 978. 1 Fass Feldflaschen (187 Pfd.).
K H M D 973. 1 Fass Feldflaschen (182 Pfd.).
K H M D 977. 1 Fass Feldflaschen (195 Pfd.).
K H M D 975. 1 Fass Feldflaschen (195 Pfd.).

K H M D 970. 1 Fass Patrontaschen (257 Pfd.).
K H M D 973. 1 Fass Patrontaschen (99 Pfd.).
K H M D 971. 1 Fass Patrontaschen (184 Pfd.).
K H M D. 1 Fass Gürtel für Ulanen (74 Pfd.).
J R 10. 1 Fass Mäntel (92 Pfd.).
J R 2. 1 Fass Stiefeln (320 Pfd.).
J F A 11. 1 Fass Stiefeln (397 Pfd.).
F B 4. 1 Fass Militärhosen etc. (317 Pfd.).
H M & Cie. 1633. 1 Fass Zündschnur (226 Pfd.).
L 1. 1 Fass Zwieback (174 Pfd.).
L 2. 1 Fass Zwieback (49 Pfd.).
L 3. 1 Fass Zwieback (117 Pfd.).
Haut F R 862. 1 Fass Kirchenheflige (112 Pfd.).
F G G W 18719. 1 Harasse Hohlglas (63 Pfd.).
A R 2377. 1 Harasse Hohlglas (81 Pfd.).
F E 1035. 1 Pack Blechgeschirre (17 Pfd.).
M Hoffmann Forbach. 1 Pack Drahtgewebe (25 Pfd.).
W 183. 1 Ballen Manufacturwaaren (57 Pfd.).
C M 6197. 1 Ballen Manufacturwaaren (49 Pfd.).
A L 2241. 1 Ballen Manufacturwaaren (57 Pfd.).
A S 7124. 1 Ballen Manufacturwaaren (102 Pfd.).
A W & Cie. 2804. 1 Ballen Manufacturwaaren (47 Pfd.).
⩘ 2120. 1 Ballen Manufacturwaaren (147 Pfd.).
W C 874. 1 Ballen Manufacturwaaren (222 Pfd.).
W C 872. 1 Ballen Manufacturwaaren (222 Pfd.).
W C 875. 1 Ballen Manufacturwaaren (222 Pfd.).
W C 873. 1 Ballen Manufacturwaaren (222 Pfd.).
B H 26409. 1 Fass Apothekerwaaren (48 Pfd.).
△ 781. 1 Korb Selterswasser (161 Pfd.).
M W
No. 3501. 1 Korb Zinnflaschen (17 Pfd.).
S C 10221. 1 Korb Eisentheile (209 Pfd.).
1 Korb Gusstheile (72 Pfd.).
1 Korb Eisentheile (204 Pfd.).
HS 1838. 1 Fass Bauholz.
E Paris 1034. 1 Fass Hufnägel (153 Pfd.)
F M 288. 1 Fass Hufnägel (288 Pfd.).
P 947 1 Fass Eisen (111 Pfd.).
W u. F 3552. 1 Fass Schmierseife (125 Pfd.).
G A 47. 1 Fass Eisenwaaren (340 Pfd.).
No. 475. 1 Fass Telegraphen (35 Pfd.).
2 Colli Langeisen.
37 Bündel eiserne Fensterstangen.
2 Thüren für Coaksöfen.
12 gefüllte Strohsäcke.
8 Kissen von Stroh.
3 Stück Seegras-Matratzen.
6 Colli neue Stühle.
W 52. 2 Stangen Eisen.
J C 17. 1 Kiste Chocoladen (42 Pfd.).
J C 16. 1 Kiste Chocolade (47 Pfd.).
J C 15. 1 Kiste Chocolade (46 Pfd.).
J C 56. 1 Kiste Nudeln (29 Pfd.).
J W 16. Feuchtenheim bei Frankfurt. 1 Kiste Effecten (27 Pfd.).
Kusel 13. 1 Kiste Effecten (39 Pfd.).
1 schwarze Holzkiste Effecten (25 Pfd.).
A R 4. 1 Kiste Schusswaffen.
1 Sack Leinwand (22 Pfd.).
1 Sack Effecten (39 Pfd.).
B H S 25568. 1 Korb Apothekerwaaren (65 Pfd.).
B H P 46419. 1 Korb Apothekerwaaren (48 Pfd.).
B H 46417. 1 Korb Apothekerwaaren (65 Pfd.).
A B 1. 1 Korb Reitzeug (40 Pfd.).
△ 778. 1 Korb Selterswasser (111 Pfd.).
M W
Bassermann. 1 Korb Medicinflaschen (39 Pfd.).
B H F 26408. 1 Korb Apothekerwaaren (44 Pfd.).
B H H 26410. 1 Korb Apothekerwaaren (80 Pfd.).
B H H 26410½. 1 Korb Apothekerwaaren (105 Pfd.).
B H H 26416. 1 Korb Apothekerwaaren (54 Pfd.).
A W 642. 1 Ballen Manufacturwaaren (30 Pfd.).
J J H 1798. 1 Ballen Manufacturwaaren (101 Pfd.).
F H 1734. 1 Ballen Manufacturwaaren (111 Pfd.).
J S 9599. 1 Ballen Manufacturwaaren (31 Pfd.).
G K 6182. 1 Ballen Manufacturwaaren (17 Pfd.).
S U 312. 1 Ballen Manufacturwaaren (31 Pfd.).
Drag. Parkuha 1 Ballen Tabak (5 Pfd.).
Seconde-Lt. Gropp. 1 Ballen Effecten (17 Pfd.).
G S & T 78. 1 Ballen Tapeten (113 Pfd.).
1 Ballen Nägel (50 Pfd.).
N S 235. 1 Ballen Eisenwaaren (17 Pfd.).
H F 123. 1 Ballen Hopfen (290 Pfd.).
AK F 121. 1 Ballen Rohrstöcke (21 Pfd.).
S L 2984 1 Ballen Seegras.
J F & C M G. 1 Ballen Kaffee (115 Pfd.).
S F & C 1/6, 8/9. 8 Ballen Kaffee (920 Pfd.)

No. 82. 1 Kiste Bücher.
J F 645. 1 Ballen Papier (245 Pfd.).
14 Colli Ofentheile.
2 Colli Langeisen.
7 Colli Messingwaaren (Kirchensachen).
Caro Frank, Berlin. 8 Colli eiserne Pumpentheile.
Creuznach 1. 1 Hutschachtel (6 Pfd.).
Wm. Schneider. 1 rother Koffer von Holz mit Effecten (21 Pfd.).
O 3. 1 Koffer mit Leder überzogen, Effecten enthaltend (37 Pfd.).
Dr. Schmidt, von Elberfeld nach Coucelles. 1 Koffer mit Leder überzogen, Effecten enthaltend (24 Pfd.).
E C. 1 Lederkoffer mit Effecten (42 Pfd.).
Lieut. Altrock. 1 Lederkoffer mit Effecten (52 Pfd.)
Herrm. Bernard Hewelke, im Graf Oberdorf'schen Hause in Mannheim. 1 Lederkoffer mit Effecten (42 Pfd.).
Athanase Coquerel Tils Pastor Aumaillier Paris, rue de Bologne. 1 Holzkoffer mit Wachstuch überzogen, Effecten enthaltend (97 Pfd.).
Unleserliche Adresse. 1 Lederkoffer Effecten (24 Pfd.).
Ad. Jachmes, Longwy 225. 1 schwarzer Damenkoffer Effecten (64 Pfd.).
Trier 3. 1 schwarzer Damenkoffer Effecten (60 Pfd.).
Mannheim-Saarbrücken 175. 1 gelber Holzkoffer Effecten (54 Pfd.).
Maria Holzmann, Frau Jos. Gell. 1 Holzkoffer Effecten (52 Pfd.).
1 schwarzer Holzkoffer Frauenkleider (64 Pfd.).
1 Reisetasche Effecten (12 Pfd.).
Graf Rünau K. S. Rgt No. 101. 1 Lederkoffer Effecten (55 Pfd.)
1 schwarzer Holzkoffer Effecten (50 Pfd.).
1 Sack Feilspähne (45 Pfd.).

Saarbrücken, Packhofs-Niederlage des Königl. Haupt-Zoll-Amtes.

H K 3. 1 Pack Papier (26 Pfd.).
H K 4. 1 Pack Cigarren (24 Pfd.).
1 Pack Cigarren (36 Pfd.).
1 Pack Cigarren (27 Pfd.).
H K 5. 1 Pack Tabak (91 Pfd.).
W B 1086/7. 2 Kisten Gewürze (58 und 31 Pfd.).
10¹. 1 Kiste Tabak (77 Pfd.).
10². 1 Kiste Tabak (62 Pfd.).
4 Kisten Cigarren (6 Pfd.)
1 Kiste Kaffee (2 Pfd.).
Forbach-St. Johann 213. 1 Kiste Tabak (66 Pfd.).
R 50. 1 Korb Strumpfwaaren (11 Pfd.).
10. 1 Korb Cigarren und Tabak (39 Pfd.).
S. 14. 1 Korb Tabak (86 Pfd.).
1 Fass Branntwein (56 Pfd.).
Forbach-St. Johann 213. 1 Fass Rothwein (162 Pfd.).
Saarb.-Courcelles. 1 Sack Strumpfwaaren (35 Pfd.).
S 1. 1 Colli, 2 Matratzen und Keilkissen (53 Pfd.).

Sulzbach.

P B 2855. 1 Wagen Eisentheile (Abfälle).

Altenwald.

W 431. 1 Kiste Zündhölzer (43 Pfd.).
W 434. 1 Kiste Zündhölzer (36 Pfd.).

Heinitz.

J M G 934. 1 Ballen Baumwollenwaaren (103 Pfd.).

Neunkirchen.

A. Friedrich 228, 401, 466. 3 leere Fässer.

Birkenfeld.

E B M 93. 1 Kiste Milit.-Handschuhe und Ohrenklappen (212 Pfd.).
II B 36. 1 Kiste Milit.-Handschuhe und Ohrenklappen (32 Pfd.).
II B 36. 1 Kiste Milit.-Handschuhe und Ohrenklappen (144 Pfd.).
III B 36. 1 Fass Milit.-Handschuhe und Ohrenklappen (124 Pfd.).
1 Fass alte Stiefeln (174 Pfd.).

Kronweiler.

1 Stange Flacheisen (29 Pfd.).

Monzingen.

1 Eisenplatte, 5' lang, 9" breit (70 Pfd.).

Creuznach.

W 2938. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 69 Pfd.).

Langenlonsheim.

7 Bretter, 9' lang, 8" breit, 1" stark.
1 Diele, 16' lang, 8" breit, 4" stark.
1 Stange Eisen, 10½' lang, 1½" breit, 4''' stark.

Bingerbrück, Güter-Expedition.

F B. 2 Bürden Stahl (172 Pfd.).
B. 1 Bürde Stahl.
5 Stück Zulastfässer.
332. 1 Decke und 2 Leinen.
G F 2654. 1 Kiste Kerzen.
S C 382. 1 Kiste Cigarren.
C H 2654. 1 Kiste (Inhalt unbekannt).
F R 1/3. 3 Pack Säcke.
A B 1642. 1 Ballen.
H S 1236. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 105 Pfd.).
F D 203. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 52 Pfd.).
H S T 53. 1 Ballen (Inhalt unbekannt).
A B. 4 leere Fässer.
1 Klumpen Mastix.
1 Marketender-Wagen.

Bingerbrück, Eilgut-Expedition.

F V. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 146 Pfd.) Bezettelt Ingolstadt.
J H 708. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 195 Pfd.).
Jul. Fritsch. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 20 Pfd.).
Frhr. v. Wuster in Elberfeld. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 5 Pfd.).
J C L 2656. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 25 Pfd.).
2 Säcke mit div. Gegenständen von einem Sächs. Commando (50 Pfd.).
S S 2518. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 92 Pfd.).
F H △. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 48 Pfd.). Beklebt Mainz-Saarbrücken.
C C 17 Polch. 1 Fass Militair-Effekten (248 Pfd.).

Saargemünd.

H H. 8. Comp. 4. Landw.-Regt. Neuenburg. 1 Kiste Bekleidungsgegenstände (48 Pfd.).
H H 1449. 1 Pack Bekleidungsgegenstände (72 Pfd.).

Forbach.

F M 1. 1 Kiste Matratze und Kissen (90 Pfd.).
G W 2853. 1 Kiste Militairgut (535 Pfd.).
G W 2854. 1 Ballen Militairgut (198 Pfd.).
H L 1324. 1 Wagen, 44 Pack leere Säcke.

Beningen.

A D I/VIII. 8 Colli Militair-Effecten aus Wagen D 26.

Remilly.

E K 2551. 1 Kiste Sättel.
1 Kiste Schanzzeug.
B E. 1 Kiste Schanzzeug.
B E Trier. 1 Kiste Riemenzeug.
D A I/III. 3 Kisten Artilleriegeräthe.
1 Kiste Lazarethsachen
G T 5. 1 Kiste Montirungsstücke.
G T 3. 1 Fass Montirungsstücke.
G T 8. 1 Fass Montirungsstücke.
G T 9. 1 Fass Montirungsstücke.
F H. 423. 1 Fass Hufnägel.
H B 197. 2 Tonnen Hufnägel.
B C 12 Dessau. 1 Sack Sohlen.

Metz, Güter-Expedition.

H R H. 1 Kiste Militair-Effecten (47 Pfd.).
J R I. 1 Kiste Militair-Effecten (312 Pfd.).
F R II. 1 Kiste Militair-Effecten (86 Pfd.).
v. Z. Stendal. 1 Kiste Kleider (12 Pfd.).
D A 23. 1 Kiste Feldlazareth-Formulare (415 Pfd.).
L B 1. 1 Kiste Futtersäcke (95 Pfd.).
D A 7. 1 Kiste Lazarethgegenstände (294 Pfd.).
J R 17. 1 Korb Militair-Effecten (20 Pfd.).
F B G. 1 Medizinkasten (31 Pfd.).
Pont. Tr. No. III. Berlin. 1 Medizinkasten (94 Pfd.).
Leicht. Feld-Batt. Tr. No. 11 Berlin. 1 Medizinkasten (79 Pfd.).
5 Pack leere Säcke (160 Pfd.).
D T & C 255. 1 Ballen Wollwaaren (66 Pfd.).
1 brauner Koffer alte Kleider (54 Pfd.).
1 Sack alte Kleider (44 Pfd.).
4 Pfd. Verschluss 1186. 1 Kasten Geschütz-Reservetheile (74 Pfd.).
Besatz.-Bat. Soest 1/2. 2 Fässer Militair-Effecten (278 und 77 Pfd.).

Metz, Gepäck-Expedition.

Remilly-Metz. 1 Kiste (Inhalt unkannt, 60 Pfd.).
Coblenz-Metz 151. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 60 Pfd.).
St. Johann-Metz 137. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 30 Pfd.).
1 Kiste (Inhalt unbekannt, 120 Pfd.).
Wolff. 1 weisser Koffer Kleider (30 Pfd.).
F K Saarbr.-Metz 1. 1 weisser Koffer Kleider (50 Pfd.).
2 braune Lederkoffer auf einander geschnallt.
12. Feld-Lazar. 1 Sack Stiefeln (90 Pfd.).
K F A. 1 Sack Kleider (20 Pfd.).
1 Sack Hausgeräthe (16 Pfd.).
G S. 1 Sack div. Gegenstände (20 Pfd.).
77. 1 Fass div. Gegenstände (120 Pfd.).
o X o 2441. 1 Korb Sattelzeug und Decken (50 Pfd.).

Ars s. Moselle.

Gautsch. 1 Kiste Verbandzeug (50 Pfd.).
Commando des Rh. Drag.-Rgts. 15. 1 Pack Stiefeln, Weisszeug u. Decken (15 Pfd.).
Dr. Vierzigmann. 1 schwarzer Lederkoffer (50 Pfd.).
1 schwarze Reisetasche (10 Pfd.).

Devant-les-Ponts.

C D 16992. 1 Kiste Chemikalien (150 Pfd.)
Prov.-Amt. Brandenburg. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 200 Pfd.).
707. 1 Kiste Lazarethgegenstände (150 Pfd.).
C D 16992. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 200 Pfd.).
C D 9231. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 100 Pfd.).
1 Fass Betttücher (200 Pfd.).
R 3. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 200 Pfd.).
F. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 200 Pfd.).
Frank, Cichorien-Fabrikant. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 300 Pfd.).

Verzeichniss
überzähliger Güter auf der **Taunus-Eisenbahn.**

Frankfurt a/M.

1 Ballen Bettzeug (116 Pfd.).
G W 1445. 1 Kiste Glaswaaren (42 Pfd.).
F E M 9. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 44 Pfd.).
G G W 22410. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 25 Pfd.).
NH 36. 1 Korb Eisen (20 Pfd.).
6 Bündel Säcke (220 Pfd.).
A 2. 1 Koffer Kleider (20 Pfd.).
Frankfurt. 1 Kiste Kleider (17 Pfd.).
TK B 1120. 1 Ballen Leder (48 Pfd.).
A W S 286. 1 Korb Leim (112 Pfd.).
1 Bund Rundeisen (112 Pfd.).
1 Bund Fenstereisen (164 Pfd.).
2 Stab Fenstereisen (20 Pfd.).
J F Hauff. 1 Bündel Säcke (40 Pfd.).
Dampfmühle Pest. 1 Bündel Säcke (77 Pfd.).
H. 1 Rüster (7 Pfd.).
33 neue Körbchen.
1 Parthie Gussstücke (225 Pfd.).
E M 502. 1 Kiste Oel (247 Pfd.).
E M 501. 1 Fass Oel (333 Pfd.).
5 Ballen Lumpen (622 Pfd.).
1 Kiste Holzwaaren (19 Pfd.).
Bechhold. 1 Kiste (77 Pfd.).
Menxmüller. 1 Koffer (59 Pfd.).
△ 1124. 1 Kiste leere Flaschen (32 Pfd.).
C G H 565, 589, 526, 542, 548, 579, 549. 7 leere Kisten.
C W V 877. 1 leere Kiste.
P H 58. }
A M 14. } 2 leere Kisten.
Moritz Mainz B A B 665, 3757, 1208, 6630, 3730. 5 leere Fässer.
Actienbrauerei Nassau 995. 1 leeres Fass.
Moritz, Wiesbaden 296. 1 leeres Fass.
12 leere Fässer.
13 Korbflaschen.
H C 3924. 1 leere Kiste.
I/L 3029. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 40 Pfd). Leipzig-Siegen beklebt.
F A d 2427. 1 Kiste (Inhalt unbek., 132 Pfd.). Leipzig-Siegen beklebt.
D M 6266. 1 leere Kiste.
DH 26310. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 204 Pfd.).
1 leeres Fass.

Floersheim.

2 Fässer (Inhalt unbek., 360 Pfd.). Zeichen: v. L. 1 E 1 M & v. L. 1 E 2 M.

Castel.

1 Fass Zieback (205 Pfd.). No. 12. 159 Portionen Zwieback, II. Bat. III. Rgt. Zittau.
1 Sack Zwieback und 1 Sächsischer Helm (25 Pfd.).
1 Korb, leere Blechflaschen enthaltend (14 Pfd.).
O & S 736. 1 Kiste Bruchglas (468 Pfd.).
B 1. 1 leeres Fass (9 Pfd.).

Wiesbaden.

W 2. 1 Sack Därme (47 Pfd.).

Thüringische Eisenbahn.
Verzeichniss der überzähligen Güter aus Monat Februar 1871.

C K C 7003. 1 leere Kiste (14 Pfd.) ab Viersen lagert in Leipzig seit 22. Februar 1871.
X I. 1 Packt leere Säcke (72 Pfd.) ab Mülheim a. Rhein lagert in Leipzig seit 21. Februar 1871.
C S 2108. 1 Kiste (40 Pfd.) [Eilgut] lagert in Leipzig.
S 3. 1 Kiste, Oberlahnstein-Neuss bezettelt (257 Pfd.) lagert in Leipzig.
JS 2188. 1 Kiste (41 Pfd.) lagert in Leipzig.
W 1. 1 Packet Packleinwand (22 Pfd.) lagert in Leipzig.
F 282. 1 Kiste (83 Pfd.) ab Fulda lagert in Leipzig.
1 leere Kiste (15 Pfd.) lagert in Leipzig.
F H 727. 1 Ring Draht (26 Pfd.) lagert in Leipzig.
1 Packet Säcke }
1 Packet Säcke } (93 Pfd.) lagern in Leipzig.
B K 9237. 1 Ballen Wollabfälle (73 Pfd.) lagert in Leipzig.
H G 8. 1 Packet Körbe (23 Pfd.) lagert in Leipzig.
R C 227. 1 Kiste (173 Pfd.) lagert in Leipzig seit 23. Februar 1871.
B H 7648. 1 Kiste (277 Pfd.) lagert in Leipzig seit 23. Februar 1871.
S F 2565. 1 Ballen (75 Pfd.) lagert in Leipzig.
J P 431. 1 Ballen (345 Pfd.) lagert in Leipzig.
2 Achslager ab Cassel lagern in Leipzig.
2 Tragfedern lagern in Leipzig.
B S 8. 1 Bund Rohr (10 Pfd.) ab Lichtenfels lagert in Halle seit 1. Februar 1871.
B C S 8008. 1 Ballen woll. Garn (245 Pfd.) lagert in Weissenfels s. Febr.
B & C 2991. 1 Korb Ketten (210 Pfd.) lagert in Weissenfels seit Februar.
W E. 1 Militairbank ab Weissenfels lagert in Gera seit 15. Februar 1871.
4609. 1 leeres Bierfass (32 Pfd.) ab Weissenfels lagert in Gera seit 17. Februar 1871.

A H D 1. 1 Kiste ab Deutzerfeld lagert in Eisenach seit 9. Februar 1871.
Gebr. Gärtner. 1 Packt Säcke (45 Pfd.) ab Hersfeld lagert in Eisenach seit 23. Februar 1871.
Wagners & Sohn. 1 Sack Roggen (100 Pfd.) lagert in Eisenach seit 26. Februar 1871.
4 kleine Achsbüchsen lagern in Eisenach seit 28. Februar 1871.
1 Stange Messing lagert in Eisenach seit 28. Februar 1871.
J H 3173. 1 Kiste, anscheinend Maschinentheile (80 Pfd.) lagert in Eisenach.
Wegen der früheren überzähligen Güter cfr. die Verzeichnisse der vorigen Monate.
Erfurt, den 13. März 1871.
Die Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Werra-Eisenbahn. Monat Februar 1871.
G B. 1 Sack Knochen (64 Pfd.) lagert in Salzungen seit 24. Februar 1871.
K. 1 Sack Malzkeime (90 Pfd.) auf der Strecke gefunden, lagert in Grimmenthal seit 1. Februar 1871.
R 3567. 1 Ballon Solaröl ab Weissenfels lagert in Koburg seit Februar.
W B 126. 1 Kiste (147 Pfd.) lagert in Lichtenfels seit Februar 1871.
1 Korb (67 Pfd.) lagert in Lichtenfels seit Februar 1871.
L 4. 1 Ofentheil lagert in Lichtenfels seit Februar 1871.
[Zeichen] 119. 1 Fass Rohzucker (1454 Pfd.) lagert in Lichtenfels s. Febr.
Wegen der früheren überzähligen Güter cfr. die Verzeichnisse der vorigen Monate.
Erfurt, den 12. März 1871.
Die Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

K. Württembergische Staatsbahnen. Am 20. März 1871.
M 4. 1 blechernes Wasserschiff (13 Pfd.) lagert in Bruchsal seit 17. October 1870.
B 679. 1 Kiste lagert in Bruchsal seit 30. November 1870.
1 Sack Mehl (200 Pfd.) lagert in Bruchsal seit 31. Januar 1871.
C 13. 1 Kiste (63 Pfd.) lagert in Bruchsal seit 5. Februar 1871.
[Zeichen] 3742. 1 Ballen Wolle (255 Pfd.) lagert in Bruchsal seit 7. Februar 1871.
C A 243. 1 Ballot Papier (56 Pfd.) lagert in Bruchsal s. 22. Febr. 71.
P N 107. 1 Kiste (70 Pfd.) [Frankfurt-Zürich bezettelt] lagert in Bruchsal seit 28. Februar 1871.
W 1947. 1 Bürde Stahl (165 Pfd.) lagert in Bruchsal s. 28. Febr. 71.
S R 113. M N R 65. 1 Pack grobe Holzwaaren (63 Pfd.) lagert in Bruchsal seit 28. Februar 1871.
W W 14 230. 1 leere Kiste lagert in Bruchsal seit 28. Februar 1871.
W B 43. 1 Bürde Stahl (50 Pfd.) lagert in Bruchsal seit 2. März 1871.
Steinle in München. 2 Säcke leere Säcke (214 Pfd.) lagern in Bruchsal seit 9. März 1871.
No. 34. 1 Pack Teppiche (45 Pfd.) lagert in Bruchsal s. 9. März 1871.
B J S 798. 1 Kistchen Wollenkratzen (6 Pfd.) lagert in Bruchsal seit 11. März 1871.
W 29. 1 Pack Schaufeln (75 Pfd.) lagert in Bruchsal s. 16. März 1871.
Adr. Dr. Ritter, Rottenburg. 1 Kiste (38 Pfd.) lagert in Bruchsal seit 15. März 1871.
F G 8303. 1 Kiste Hohlglas (49 Pfd.) lagert in Mühlacker seit 31. December 1870.
D D 58. 1 Ballen Hopfen (32 Pfd.) lagert in Stuttgart s. 29. Dec. 70.
B 8. 1 Sack Weisszeug und Betten (78 Pfd.) lagert in Stuttgart seit Januar 1871.
C St 43. 1 Korb Eisenwaaren (78 Pfd.) lagert in Stuttgart seit Februar 1871.
W S 6. 1 Kiste Eisenwaaren (172 Pfd.) lagert in Stuttgart s. Febr. 71.
1 Bund Möbelfedern (23 Pfd.) lagert in Stuttgart seit Februar 1871.
1 Bund Nageleisen (49 Pfd.) lagert in Stuttgart seit Februar 1871.
F 167. 1 leere Kiste (16 Pfd.) lagert in Stuttgart seit 13. März 1871.
G D 75. 1 Säckchen Werg (20 Pfd.) lagert in Stuttgart s. 13. März 71.
G St 186. 1 Säckchen Werg (21 Pfd.) lagert in Stuttgart seit 13 März 1871.
1 Schleifstein (100 Pfd.) [Eilgut] lagert in Stuttgart s. 30. Octbr. 1870.
B R 1196. 1 Koffer (44 Pfd.) [Eilgut] lagert in Stuttgart seit 22. November 1870.
1 Bund Rundeisen (96 Pfd.) [Eilgut] lagert in Stuttgart seit 5. Januar 1871.
1 Pack Kleider (46 Pfd.) [Gepäckstück] lagert in Stuttgart seit 24. December 1870.
Gepäck No. 562. 1 braunlederner Handkoffer (20 Pfd.) [Gepäckstück] lagert in Stuttgart seit 24. December 1870.
1 Fässchen Obstmost (58 Pfd.) lagert in Canstatt seit 31. October 70.
1 Stange Flacheisen ($15^1/_2$ Pfd.) lagert in Geislingen seit 15. März 71.
H K 2895. 1 leeres Fass (134 Pfd.) lagert in Ulm loco s. 17. Sept. 70.
1 Sack leere Säcke (20 Pfd.) lagert in Ulm loco seit 20. September 70.
P V D 6. 1 Sack leere Säcke (20 Pfd.) lagert in Ulm loco seit 27. September 1870.
M L C I, II, III. 3 Säcke leere Säcke (144 Pfd.) lagern in Ulm loco seit September 1870.
M R 5, Adr. Friedr. Albrecht in Holzkirch. 1 Sack leere Säcke (40 Pfd.) lagert in Ulm loco seit 28. October 1870.
S Burkhardt Regnier 714. 2 Säcke Hafer (254 Pfd.) lagern in Ulm loco seit 15. November 1870.
E K. 1 leeres Fass (80 Maas) lagert in Ulm loco seit 30. Novbr. 1870.
Adresse Walz in Friedingen 14. 1 Sack leere Säcke (52 Pfd.) lagert in Ulm loco seit 17. Januar 1871.
1 Kiste leere Holzschachteln (41 Pfd.) lagert in Ulm loco seit 31. Januar 1871.
A D & C 3888. 1 Kiste Schiefertafeln (50 Pfd.) lagert in Ulm loco seit 20. Februar 1871.
H. 2 eiserne Gewichtssteine (44 Pfd.) lagern in Ulm loco seit Februar 1871.
G K 2. 1 leeres Fässchen (31 Maas) lagert in Ulm loco seit Febr. 71.
F 1. 1 Sack Mehl (92 Pfd.) lagert in Ulm loco seit 13. März 1871.
Adr. Riemschneider in München. 1 leeres Fass (70 Pfd.) lagert in Ulm trans. seit 8. März 1871.
J M div. Nummern. 1 Parthie Zeltgeräthschaften lagert in Ulm (Zollhalle) seit 18. December 1870.
M S. 1 leeres Bierfässchen [12 Maas] (20 Pfd.) lagert in Schelklingen seit 27. October 1870.
C H 338. 1 Kiste (35 Pfd.) lagert in Scheer seit 6. März.
No. 3409. 1 Kiste leere steinerne Krüge (72 Pfd.) lagert in Schussenried seit 26. November 1870.
Gepäck No. 720. 1 Kiste (44 Pfd.) [Gepäckstück] lagert in Waldsee seit 3. December 1870.
G & C 3045. 1 Kiste Glas (192 Pfd.) lagert in Waldsee s. 18. März 71.
B 173. 1 Ballot (64 Pfd.) lagert in Altshausen seit 16. März 1871.
H 1150. 1 Fass Soda (544 Pfd.) lagert in Ravensburg s. August 1870.
E 958. 1 leere Kiste (26 Pfd.) lagert in Ravensburg s. 1. November 70.
M K A. 1 Koffer (39 Pfd.) lagert in Ravensburg seit 1. November 70.
E S 12 579. 1 leere Kiste (29 Pfd.) lagert in Ravensburg seit 1. November 1870.
[Zeichen] 7774. 1 leere Kiste (111 Pfd.) lagert in Ravensburg seit 2. December 1870.
C N 3157. 1 leere Kiste (27 Pfd.) lagert in Ravensburg s. 2. Decbr. 70.
A A 2. 1 leeres Fass (108 Pfd.) lagert in Ravensburg s. 2. Decbr. 70.
1 Bund Bandeisen (85 Pfd.) lagert in Ravensburg seit 13. December 70.
G S 5296. 1 leere Kiste (56 Pfd.) lagert in Ravensburg seit 15. December 1870.
A 3449. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert in Ravensberg s. 15. Decbr. 70.
A H. 1 leeres Fass (23 Pfd.) lagert in Ravensburg s. 15. December 70.
L K 466. 1 leeres Fass (25 Pfd.) lagert in Ravensburg seit März 1871.
B H 36. 1 Fass Soda (638 Pfd.) lagert in Ravensburg seit März 1871.
V P 1866. 1 Sack leere Säcke (70 Pfd.) lagert in Ravensburg seit März 1871.
H 593. 1 Sack Abwerg (27 Pfd.) lagert in Ravenburg s. 30. Nov. 70.
HB 18, Caspar Schöllhammer in Zimmern 1849. 1 Sack Abwerg (21 Pfd.) lagert in Ravensburg seit 30. November 1870.
G S O R 8. 1 Sack Abwerg (25 Pfd.) lagert in Ravensburg seit 30. November 1870.
B C, F 181, M 4569, V B 2863, C R. 1 Sack Abwerg (122 Pfd.) lagert in Ravensburg seit 30. November 1870.
M R 1/3. 3 Säcke Abwerg (26, 46 u. 24 Pfd.) lagern in Ravensburg seit 30. November 1870.
P H 480, 40. 1 Sack Abwerg (34 Pfd.) lagert in Ravenburg seit 30. November 1870.
Caspar Eisele in Nendingen. 1 Sack Abwerg (30 Pfd.) lagert in Ravensburg seit 20. December 1870.
W B 159. 1 Sack Abwerg (32 Pfd.) lagert in Ravensburg seit 20. December 1870.
J F Ravensburg. 1 Sack Abwerg (22 Pfd.) lagert in Ravensburg seit 2. December 1870.
J Gerstner 1868. 1 Sack Abwerg (33 Pfd.) lagert in Ravensburg seit 2. December 1870
1 Sack Abwerg (34 Pfd.) lagert in Ravensburg seit 4. December 1870.
J B 1860, G V 8. 1 Sack Abwerg (30 Pfd.) lagert in Ravensburg seit 10. December 1870.
H W R 6, J G 1. 1 Sack Abwerg (31 Pfd.) lagert in Ravensburg seit 10. December 1870.
R 2, J Bretmann. 1 Sack Abwerg (59 Pfd.) lagert in Ravensburg seit 20. December 1870.
H 622. 1 Sack Abwerg (55 Pfd.) lagert in Ravensburg seit 20. December 1870.
1 Sack Abwerg (22 Pfd.) lagert in Ravensburg seit 24. December 1870.
Wend. Maier in Bühl 1850. 1 Sack Abwerg (30 Pfd.) lagert in Ravensburg seit 24. December 1870.
M J 111. 1 Sack Abwerg (36 Pfd.) lagert in Ravensburg seit 24. December 1870.
Mich. Waibel in Waldstetten 48. 1 Sack Abwerg (32 Pfd.) lagert in Ravensburg seit 7. Januar 1871.
Christof Rapp 30. 1 Sack Abwerg (16 Pfd.) lagert in Ravensburg seit 7. Januar 1871.
Sch Z 1. 1 Sack Abwerg (24 Pfd.) lagert in Ravensburg seit 28. Januar 1871.
R V 31, M B 618. 1 Korb Abwerg (118 Pfd.) lagert in Ravensburg seit 28. Januar 1871.
J H 17. 1 leere Kiste (30 Pfd.) lagert in Friedrichshafen s. Febr. 71.
[Zeichen] 74. 1 Kiste Betten (204 Pfd.) lagert in Friedrichshafen seit Februar 1871.

1 leeres Fässchen [35 Maas] (40 Pfd.) lagert in Heilbronn seit 14. November 1870.
W R 120. 1 Ballot (24 Pfd.) lagert in Heilbronn seit 18. Februar 71.
F A 3. 1 Bund Schiefertafeln (30 Pfd.) lagert in Heilbronn s. 1. März.
H T 658. 1 Ballen leere Säcke (19 Pfd.) lagert in Heilbronn seit 18. März 1871.
C W 72. 1 Pack leere Wollsäcke (36 Pfd.) lagert in Weikersheim seit Februar 1871.
1 Stange Winkeleisen (67 Pfd.) lagert in Reutlingen s. December 71.
L 27 764. 1 Korb Materialwaaren (45 Pfd.) [Eilgut] lagert in Tübingen seit 21. December 1870.
981. 1 Kiste Kleiderstoffe (114 Pfd.) lagert in Hechingen seit März 1871.
A W 10. 1 Ballen Hopfen (142 Pfd.) lagert in Horb s. 31. Januar 71.
1 Bund Bandeisen (100 Pfd.) lagert in Horb seit 28. Februar 1871.
O H. 1 Bund Blech (50 Pfd.) lagert in Horb seit 28. Februar 1871.
B S 237. 1 leere Kiste (85 Pfd.) lagert in Oberndorf s. 9. Febr. 1871.
W 1. 2 Reissbretter (22 Pfd.) lagern in Epfendorf s. 18. November 70.
Wilh. Mulfinger 1865. 1 Sack leere Säcke (17 Pfd.) lagert in Rottweil seit 30. November 1870.
6 Colli Ofentheile (120 Pfd.) lagern in Rottweil seit 30. November 70.
1 Säckchen Kleider (10 Pfd.) lagert in Rottweil s. 30. November 1870.
3 Rollen Packpapier (72 Pfd.) lagern in Immendingen s. 5. März 1871.
G S 2596. 1 Kiste (447 Pfd.) lagert in Immendingen s. 16. März 1871.
J H 1731. 1 Kistchen Handwerkszeug (35 Pfd.) lagert in Waiblingen seit 21. October 1870.
9 Stück Hinterladungsgewehre lagern in Gmünd seit 14. September 70.
Adr. Schlesinger. 1 Stumpen leere Säcke (34 Pfd.) lagern in Nördlingen seit 31. Januar 1871.
8 Stück Strohmatratzen / 18 Stück Strohkopfpolster } lagern in Nördlingen seit März 1871.

Nachweisung

über die am 26. Februar 1871 auf Stationen der **Eisenbahn-Betriebs-Commission Corbeil** überzähligen Güter, Gepäckstücke etc.

Station Joinville.

Beklebung mit No. 140 Bingen über Forbach nach Metz. 1 Koffer (Inhalt unbekannt.) Schwarzer Lederkoffer mit 2 weissen Holzleisten am Boden.

Station Corbeil.

20 leere Säcke gez. Etampes. Von einem Deutschen Kaufmann zurückgelassen.

Station Orléans.

114, 20, 141. 1 Kiste Medicamente (95 Pfd.).
114. 31. 1 Kiste Medicamente (117 Pfd.).
H. Punke, Langestrasse Bremerhafen-Bremen 46. 1 Sack Kleider (76 Pfd.).
Capt. J. Kröger, Blankenese via Hamburg 4. 4 Sack Kleider (334 Pfd.).
Capt. J. A. Oehlert, Brake b. Bremen. 1 Sack Kleider (69 Pfd.).
Steuermann J. J. Luths, Varlerhafen via Bremen 26. 1 Sack Kleider (73 Pfd.)
Capt. H. Kröger, Hamburg. 1 Sack Kleider (85 Pfd.)
Th. Ibsen, Strohhausen via Bremen. 1 Sack Kleider (97 Pfd.).
F. Kunst, Bremen. 1 Sack Kleider (100 Pfd.).
F. A. Oehlert, Brake b. Bremen. 1 Kiste Kleider (59 Pfd.).
Capt. H. Kröger, Mühlenberg via Hamburg. 1 Kiste Kleider (103 Pfd.).
Steuermann H. Punke, Langestrasse Bremerhafen via Bremen 46. 1 Kiste Kleider (89 Pfd.).
Capt. Th. Ibsen, Strohhausen via Bremen. 1 Kiste Kleider (91 Pfd.).
H. Kröger 3. 1 Kiste Kleider (71 Pfd.).
Capt. J. Kröger, Blankenese via Hamburg. 1 Kiste Kleider (101 Pfd.).
H. Burosse, Bremen. 1 Kiste Kleider (129 Pfd.).
F. Kunst, Bremen 333. 1 Kiste Kleider (71 Pfd.).
Capt. J. Kröger, Blankenese via Hamburg. 1 Kiste Kleider (84 Pfd.).
Capt. J. Kröger, Mühlenberg via Hamburg. 1 Kiste Kleider (90 Pfd.).
Steuermann J. J. Luths, Vaarlerhafen via Bremen 23. 1 Kiste Kleider (131 Pfd.).

b) Fehlende.

A.p. Kaiser Ferdinands- und Mähr.-Schles. Nordbahn.

1. März 1871.

1 Stück Hutschachtel (2 Pfd.) von Czernowitz fehlt in Oderberg seit 25. Januar.
ARL 4195. 1 Ballen Wollwaaren (180 Pfd.) von Brünn fehlt in Wien seit 7. Februar. Zur Ausfolgung.
J W 5216. 1 Ballen Tuchwaaren (63 Pfd.) von Brünn fehlt in Wien seit 20. Januar. Zur Ausfolgung.
D B 623. 1 Ballen Wollwaaren (132 Pfd.) von Brünn fehlt in Wien seit 27. Januar. Zur Ausfolgung.
M 1025. 1 Kiste Zuckerwaaren (38 Pfd.) von Neuhäusel fehlt in Wien seit 3. Januar. Zur Verladung.
P H S 5023. 1 Ballen Teppiche (25 Pfd.) von Bielitz fehlt in Wien seit 10. Januar. Zur Verladung.
G 157. 1 Sack Pfeffer (100 Pfd.) von Karwin fehlt in Troppau seit 15. Januar. Zur Verladung.
S B 7, 599. 2 Kisten Flaschen (105 Pfd.) von Prossnitz fehlen in Hradisch seit 24. Januar.
4. Ulan.-Regmt. 1 Kiste Effekten (38 Pfd.) von Lemberg fehlt in Gänserndorf seit 2. December. Für Pest.
AH 26063. 1 Kiste Seife (131 Pfd.) von Stockerau fehlt in Gänserndorf 13. November. Für Gyönes.
1 Buschen Eisen (55 Pfd.) von Troppau fehlt in Freiheitau seit 12. Decbr.
F E C 150. 1 Ballen Baumwolle (47 Pfd.) von Prossnitz fehlt in Lundenburg seit 21. November.
J W S 5188/89. 2 Fässer Rosoglio (142 Pfd.) von Napagedl fehlen in Olmütz seit 8. December.
H P 1295. 1 Ballen Manufaktur (39 Pfd.) von Brünn fehlt in Wien seit 21. Februar. Zur Ausfolgung.
V M 482. 1 Ballen Tuch (196 Pfd.) von Brünn fehlt in Wien seit 19. Februar. Zur Ausfolgung.
A K 19. 1 Pack Cottone (33 Pfd.) von Salgendorf fehlt in Wien seit 17. Februar. Zur Verladung nach Linz.
A G 221. 1 Fass Rüböl (376 Pfd.) von Hullein fehlt in Wien seit 14. Febr. Zur Verladung nach Linz.
B N F 4990. 1 Kiste Eisenwaaren (42 Pfd.) von Bochnia fehlt in Troppau seit 12. November. Zur Verladung nach Linz.
H 1615. 1 Fass Nägel (305 Pfd.) von Prag fehlt in Troppau seit 21. November. Zur Ausfolgung.
S S S 12. 1 Ballen Flachs (687 Pfd.) von B. Skalitz fehlt in Troppau seit 19. December.
S 1. 1 Kiste Kurzwaaren (28 Pfd.) von Pohl fehlen in Schönbrunn seit 10. Januar.
J S 1. 1 Ballen Tuch (14 Pfd.) von Bielitz fehlt in Troppau seit 12. Febr.
T K 28. 3 Stück Kesselschalen (26 Pfd.) von Tarnow fehlen in Troppau seit 12. Februar. Zur Verladung.
E H 8. 1 Kiste Manufakten (138 Pfd.) von Jaroslau fehlt in Wien. Zur Verladung.
No. 2, 3. 2 Colli Gepäck (128 Pfd.) von Zauchtl fehlen in Gänserndorf seit 16. December. Für Marchegg.
Math. Schreyer, Lieutn. des 14. Jäger-Batl. 1 hölz. schwarz angestr. Koffer (100 Pfd.) von Tarnow fehlt in Prerau seit 20. November.
1J5 7429. 1 Fass Buchdruckerschwärze (100 Pfd.) von Hannover fehlt in Wien seit 28. December.
Masch. u. Brückenbau-Anstalt Ostrau. 1 Kiste altes Eisen (289 Pfd.) von Zloczow fehlt in Pruchna.
J L 2502. 1 Kiste Kaffe-Surrogat (79 Pfd.) von Gratz fehlt in Trzebinia seit 10. Januar.

Verzeichniss

der auf den Stationen der **Magdeburg-Leipziger Stammbahn** ultimo Februar 1871 fehlenden Güter.

S H B 1748. 1 Kiste wollne Waaren (63 Pfd.) [Eilgut] von Magdeburg fehlt in Leipzig seit 15. August 1870.
MH 615. 1 Ballen wollne Waaren (84 Pfd.) [Eilgut] von Leinefelde fehlt in Leipzig seit 28. August 1870.
H 1313. 1 Pack Kunstschlösser [Eilgut] von Emmerich fehlt in Leipzig seit 26. September 1870.
HK 7480. 1 Kiste Wichse (17 Pfd.) vom Boden fehlt in Magdeburg seit 14. September 1870.
F W M 985. 1 Kiste Spiegel (80 Pfd.) von Leipzig fehlt in Cöthen seit 30. September 1870.
A H 817. 1 Fass Wein (526 Pfd.) vom Boden fehlt in Leipzig seit 4. October 1870.
D C. 8 Colli Ofentheile (175 Pfd.) von Magdeburg fehlen in Weissand seit 29. September 1870.
D W 5319/20. 2 Pack Feldpostkasten (28 Pfd.) [Eilgut] von Magdeburg fehlen in Stassfurt seit 31. October 1870.
K 1786. 1 Ballen baumwollne Waaren (28 Pfd.) vom Boden fehlt in Leipzig seit 22. October 1870.
H S 1203. 1 Ballen baumwollne Waaren (20 Pfd.) vom Boden fehlt in Halle seit 6. November 1870.
J C B 5. 1 Kiste Traganth von Wolfenbüttel fehlt in Halle s. 27. Nov. 1870.
G G 1 Block Zinn (61 Pfd.) von Amsterdam fehlt in Leipzig seit 23. November 1870.
F L 101. 1 Fass Mus (92 Pfd.) von Stassfurt fehlt in Schönebeck seit 27. November 1870.
E G 1865. 1 Rolle Eisenwaaren (540 Pfd.) [Eilgut] von Deutz fehlt in Leipzig seit 4. December 1870.
E S 2. 1 Fass Terpentinöl (361 Pfd.) von Hamburg fehlt in Leipzig seit 3. November 1870.
C L 516. 1 Ballen Leim ($5^1/_2$ Pfd.) von Magdeburg fehlt in Stassfurt seit 3. December 1870.
M L 17. 1 Bindekette von Peine fehlt in Schönebeck seit 30. Nov. 1870.
G W 968. 1 Kübel Butter (38 Pfd.) [Eilgut] von Weissenfels fehlt in Magdeburg seit 10. December 1870.
3674. 1 Ballen wollne Waaren (25 Pfd.) [Eilgut] von Magdeburg fehlt in Halle seit 13. December 1870.

3842. 1 Fass Stärke (56 Pfd.) [Eilgut] von Halle fehlt in Cöthen seit 14. December 1870.
M S 815. 1 Ballen Garn (36 Pfd.) [Eilgut] von Deutz fehlt in Leipzig seit 9. December 1870.
R T 3109. 1 Ballen halbwollene Waaren (42 Pfd.) [Eilgut] von Mühlhausen fehlt in Cöthen seit 22. December 1870.
2. 1 Pack Puppenwagen [Eilgut] von Zeitz fehlt in Magdeburg seit 14. December 1870.
W D 5809. 1 Pack Bücher (7 Pfd.) [Eilgut] von Wesel fehlt in Leipzig seit 7. December 1870.
A R 32 864. 1 Kiste Kerzen (60 Pfd.) von Weissenfels fehlt in Magdeburg seit 8. December 1870.
19. 1 Kiste Bleiwaaren (74 Pfd.) [Eilgut] von Auerbach fehlt in Magdeburg seit 24. December 1870.
AF 43a/1. 1 Fass Branntwein (504 Pfd.) von Nordhausen fehlt in Leipzig seit 6. December 1870.
W 254. 1 Sack Heede (32 Pfd.) [Eilgut] vom Perron fehlt in Magdeburg seit 24. December 1870.
3111/4. 4 Ballen Wolle (1206 Pfd.) von Mouscron fehlen in Leipzig seit 20. October 1870.
9011. 1 Pack Tapeten von Leipzig fehlt in Magdeburg seit 28. December 1870.
B 2. 1 Kübel Butter (50 Pfd.) [Eilgut] von Crossen fehlt in Cöthen seit 7. Januar 1871.
roth 1. 1 Bund Stahl (50 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Schönebeck seit 15. Januar 1871.
R. 1 Fass Anchovis (7 Pfd.) [Eilgut] von Lüneburg fehlt in Leipzig seit 24. Januar 1871.
218. 1 Kiste Cigarren (124 Pfd.) von Sebaldsbrück fehlt in Leipzig seit 2. Januar 1871.
Gebr. Hoffmann. 1 Pack Säcke (69 Pfd.) von Mülheim fehlt in Leipzig seit 2 Februar 1871.
718/9. 2 Ballon Lauge (300 Pfd.) von Dresden fehlen in Halle seit 1. Februar 1871.
K 198, 200. 2 Pack Düten (42 Pfd.) von Schönebeck fehlen in Magdeburg seit 24. Januar 1871.
39. 1 Kübel Butter (59 Pfd.) von Eisfeld fehlt in Magdeburg seit 28. Januar 1871.
Trockengarn No. 8. 1 Ballen Garn (24 Pfd.) [Eilgut] von Wolkenstein fehlt in Magdeburg seit 4. Februar 1871.
14 069. 1 Kiste Säcke von Cöthen fehlt in Halle seit 13. Januar 1871.
F N 6. 1 Sack Holzwaaren (64 Pfd.) von Cöthen fehlt in Halle seit 9. Januar 1871.
G W 1952. 1 Fass Wein, emballirt (187 Pfd.) [Eilgut] von Mainz fehlt in Cöthen seit 10. Februar 1871.
B C 66. / S M 5. 2 leere Fässer (120 Pfd.) von Wolkenstein fehlen in Halle seit 5. Februar 1871.
B 1. 1 Kübel Butter (32 Pfd.) [Eilgut] von Magdeburg fehlt in Stassfurt seit 15. Februar 1871.
C V 297. 1 Kübel Butter (49 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Stassfurt seit 15. Februar 1871.
N 156. 2 Pack Schinken (29 Pfd.) vom Boden fehlen in Leipzig seit 1. Februar 1871.
E H 1782. 1 Kiste Kleider (74 Pfd.) [Eilgut] von Hannover fehlt in Leipzig seit 18. Februar 1871.
244. 1 Fass Tabak (150 Pfd.) [Eilgut] von Nordhausen fehlt in Magdeburg seit 9. Januar 1871.
722. 1 Fass Rohzucker (1618 Pfd.) vom Boden fehlt in Magdeburg seit 13. December 1870.
T W Magdeburg, Kollmann. 2 Pack Säcke (179 Pfd.) [Eilgut] vom Perron fehlen in Magdeburg seit 4. Februar 1871.
W K 272. 1 Kübel Butter (64 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Förderstadt seit 19. Februar 1871.
G R 1385. 1 Ballen Wolle (123 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Leipzig seit 21. Februar 1871.
R C 3523. 1 Kiste Glaswaaren (370 Pfd.) von Deutzerfeld fehlt in Leipzig seit 2. Februar 1871.
H 1234. 1 Kiste Butter (95 Pfd.) [Eilgut] von Gotha fehlt in Magdeburg seit 22. Februar 1871.
125. 1 Kiste baumwollne Waaren (166 Pfd.) von Chemnitz fehlt in Halle seit 15. Februar 1871.
L W V 4497. 1 Kiste baumwollne Waaren (55 Pfd.) von Chemnitz fehlt in Halle seit 15. Februar 1871.
C B H & Co. 1 Wagendecke von Deggendorf fehlt in Stassfurt.
M L 4. 1 Bindekette von Stassfurt fehlt in Schönebeck seit 11 Febr. 1871.
P 30. 1 leerer Barrel von Chemnitz fehlt in Halle seit 21. Februar 1871.
H 1/3. 3 Pack Säcke (234 Pfd.) vom Boden fehlen in Leipzig seit 29. December 1870.
G R 690. 1 Pack Papier (67 Pfd.) von Deutzerfeld fehlt in Leipzig seit 16. Januar 1871.
434. 1 Ballen Lumpen (40 Pfd.) vom Boden fehlt in Leipzig seit 11. Januar 1871.
H 738. 1 Fass Farbe (57 Pfd.) von Celle fehlt in Leipzig seit 11. Febr. 1871.

Verzeichniss
fehlender Güter auf der **Taunus-Eisenbahn**.

Frankfurt a/M.

C. 1 Block Zinn ($62^3/_4$ Pfd.) fehlt seit 3. Juli 1870. Von Biebrich nach Frankfurt kartirt.
C K. 1 Kiste Nudeln (29 Pfd.) fehlt seit 31. August 1870. Von Mainz nach Frankfurt kartirt.
2 Körbe Blechflaschen (40 Pfd.) fehlen seit 9. October 1870. Von Biebrich nach Frankfurt kartirt.
B 12. 1 Fass Wein (94 Pfd.) fehlt seit 7. October 1870. Von Langenlohnsheim nach Frankfurt kartirt.
D E 1380. 1 Kiste Wein (54 Pfd.) fehlt seit 7. November 1870 Von Rüdesheim nach Warburg kartirt.
2 Tornister fehlen seit 10. November 1870. Von Bonn nach Frankfurt kartirt.
15 Einlag-Ringe / 3 Einlag-Deckel / 1 Aschekasten } fehlen seit 15. November 1870. Von Bingerbrück nach Frankfurt kartirt.
J H. 1 Sack Kartoffeln (80 Pfd.) fehlt seit 22. Novbr. 1870. Von Oesterich nach Frankfurt kartirt.
J B S 2721. 1 Kiste Wein (48 Pfd.) fehlt seit 28. November 1870. Von Rüdesheim nach Frankfurt kartirt.
J B S 2860. 1 Kiste Wein (49 Pfd.) fehlt seit 28. November. Von Rüdesheim nach Frankfurt kartirt.
J G C 192. 1 leeres Fass (62 Pfd.) fehlt seit 3. December 1870. Von Mainz nach Vilbel kartirt.
P D 96. 1 Kiste Cognac (19 Pfd.) fehlt seit 8. December 1870. Von Trier nach Frankfurt kartirt.
W H 2534. 1 leeres Fass (170 Pfd.) fehlt seit 23. December 1870. Von Mainz nach Frankfurt kartirt.
J H W. 2 Bündel Säcke (111 Pfd.) fehlen seit 19. December 1870. Von Oberlahnstein nach Frankfurt kartirt.
F K. 1 Kiste Feilen (240 Pfd.) fehlt seit 3. Januar 1871. Von Wiesbaden nach Offenbach hartirt.

Wiesbaden.

J K 167. 1 Kiste Eisenwaaren (261 Pfd.) von Berlin, Anhalter Bahn.
E W H 1605. 1 Kiste Fleischwaaren (25 Pfd.) von Berlin, Potsdamer B.
C F 2654. 1 Kiste Kerzen (40 Pfd.) von Mainz.
B J. 3 Gusstheile von Frankfurt.
M H. 1 Ballen Speck und Schinken (65 Pfd.) von Frankfurt.
L L 4. 1 Kiste Weinstein (18 Pfd.) von Stuttgart.
J L C 6993. 1 Kiste Wein (64 Pfd.) von Berlin, Anhalter Bahn.
JHL 5812. 1 Kiste Bier (62 Pfd.) von Berlin, Anhalter Bahn.
W 2. 1 Ballen Fleischwaaren (20 Pfd.) von Oschersleben.

OFFICIELLER ANZEIGER.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Die diesjährige regelmässige General-Versammlung unserer Gesellschaft wird **Freitag den 28. April c., Nachmittags 4 Uhr, im Wartesaal II. Klasse unseres hiesigen Bahnhofes** stattfinden.

Zu derselben laden wir die Aktionäre der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft mit dem Ersuchen ein, gemäss der Bestimmungen des § 28 des Statuts, in den Tagen des 25., 26. und 27. April cr. Vormittags zwischen 9 und 12 Uhr und Nachmittags zwischen 3 und 6 Uhr ihre Stamm-Aktien nebst einem nach den verschiedenen Kategorien (Lit. A, B und C) geordneten, vom Inhaber unterschriebenen Verzeichnisse in der Gesellschafts-Haupt-Kasse (am Askanischen Platz No. 6) niederzulegen. Die Aktien mit dem Verzeichnisse werden daselbst zurückbehalten und es wird dagegen eine Bescheinigung über die Stimmzahl des Inhabers und ein Exemplar des Geschäfts-Berichts pro 1870 ausgehändigt werden, wovon Erstere als Einlasskarte zur General-Versammlung dient. Die Vertreter stimmberechtigter Aktionäre, welche statutenmässig Mitglieder der Gesellschaft sein müssen, haben ihre beglaubigten Vollmachten ebenfalls in den genannten Tagen in der Haupt-Kasse niederzulegen.

Die deponirten Aktien werden am 29. April cr. resp. vom 1. Mai cr. ab in den oben angegebenen Geschäftsstunden in der Gesellschafts-Hauptkasse gegen Aushändigung der darüber ausgestellten Bescheinigung zurückgegeben.

Zweck der General-Versammlung ist:

1) Vortrag des Berichts über die Geschäfte des verflossenen Jahres unter Vorlegung des Direktorial-Berichts und des Rechnungs-Abschlusses;
2) Vornahme der erforderlichen Wahlen der Mitglieder des Verwaltungs-Raths;
3) Berathung und Beschlussfassung über Anträge von Aktionärs, welche in der nach § 32 des Statuts gestellten Frist vor der General-Versammlung dem Vorsitzenden des Verwaltungs-Raths schriftlich mitgetheilt werden.

Berlin, den 24. März 1871.

Der Verwaltungs-Rath.
V. v. Magnus.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Die geehrten Aktionäre der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft laden wir hierdurch zu einer **ausserordentlichen General-Versammlung** auf

Freitag den 28. April c., Nachmittags $4^{1}/_{2}$ Uhr, im Wartesaal II. Klasse unseres hiesigen Bahnhofs

ein.

Der Zweck dieser General-Versammlung ist: Berathung und Beschlussnahme über die Anträge der Gesellschafts-Vorstände, betreffend:

1) den Erwerb der von Rosslau nach Zerbst führenden Leopolds-Eisenbahn;
2) den Bau einer Eisenbahn von Zerbst bis zur Anhaltischen Landesgrenze, zum Anschluss an die Bahn nach Magdeburg;
3) den Bau einer Eisenbahn von Wittenberg nach Falkenberg oder Herzberg, zum Anschluss an eine von Kohlfurt nach Falkenberg zu bauende Eisenbahn;
4) die Erhöhung des Stamm-Aktien-Kapitals um 3 500 000 Thlr. Stamm-Aktien;
5) die Aufnahme einer neuen Prioritäts-Anleihe bis zum Betrage von 7 000 000 Thlr.;

ad 4 und 5 zum Zweck der ad 1, 2 und 3 aufgeführten Unternehmungen, ferner zu Bahnhofs-Anlagen namentlich in Berlin, Neubauten, Umbauten, Erweiterungen, zur Anlage von zweiten Geleisen und Brückenbauten, sowie zur Vermehrung der Betriebsmittel.

Wir machen darauf aufmerksam, dass in dieser General-Versammlung nach § 33 unseres Statuts zur Beschlussnahme über die beregten Punkte eine Mehrheit von Zwei Dritteln der Stimmen der Anwesenden erforderlich, jedoch nur dann ausreichend ist, wenn bei der Abstimmung Drei Viertel der Stimmen sämmtlicher Aktien vertreten sind.

Im Uebrigen ersuchen wir die geehrten Aktionäre gemäss der Bestimmungen des § 28 des Statuts in den Tagen des 25., 26. und 27. April cr., Vormittags zwischen 9 und 12 Uhr und Nachmittags zwischen 3 und 6 Uhr ihre Stamm-Aktien nebst einem nach den verschiedenen Kategorien (Lit. A, B und C) geordneten, vom Inhaber unterschriebenen Verzeichnisse in der Gesellschafts-Haupt-Kasse (am Askanischen Platz 6) niederzulegen. Die Aktien mit dem Verzeichnisse werden daselbst zurückbehalten und es wird dagegen eine Bescheinigung über die Stimmenzahl des Inhabers ausgehändigt werden, welche als Einlasskarte zur General-Versammlung dient. Die Vertreter stimmberechtigter Aktionäre, welche statutenmässig Mitglieder der Gesellschaft sein müssen, haben ihre beglaubigten Vollmachten ebenfalls in den genannten Tagen in der Haupt-Kasse niederzulegen.

Die deponirten Aktien werden vom 29. April cr. ab in den oben angegebenen Geschäftsstunden Wochentags in der Gesellschafts-Haupt-Kasse gegen Aushändigung der darüber ausgestellten Bescheinigung zurückgegeben.

Berlin, den 24. März 1871.

Der Verwaltungs-Rath.
V. v. Magnus.

Königl. Bayer. Pfälzische Eisenbahnen.

Die Herren Actionäre der 3 vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen werden in Gemässheit der §§ 40 und 45 der Gesellschafts-Satzungen und der im gemeinschaftlichen Nachtrage publicirten Zusätze zu diesen §§ zu der im Bahnhofgebäude zu Ludwigshafen am Rhein abzuhaltenden

ordentlichen Generalversammlung
auf Samstag den 29. April 1871 Morgens 9 Uhr

ergebenst eingeladen.

Tages-Ordnung:

1) Geschäftsbericht der Direktion.
2) Verbescheidung der Jahresrechnungen gemäss § 45 Ziffer 2 der Satzungen.
3) Verfügung über den vorhandenen Reinertrag, beziehungsweise Festsetzung der Dividende nach Maassgabe der Fusions-Grundlagen No. IV Lit. b, c, d und e.
4) Vorlage der Allerhöchsten Konzessions-Urkunde für die Aktien-Gesellschaft der Pfälzischen Nordbahnen zum Baue der von ihr bereits übernommenen neuen Bahnlinien ddo. 16. April 1870 nebst der Nachtragsbestimmung hierzu vom 15. Februar 1871 und der Höchsten Ministerial-Urkunde für diese Gesellschaft zur Emission eines Prioritäts-Anlehens im Betrage von fl. 9 452 000 vom gleichen Datum zur Zustimmung.
5) Erneuerungswahl für die 4 nach dem Dienstesalter austretenden Mitglieder des gemeinschaftlichen Verwaltungsrathes gemäss Ziffer I der Fusions-Grundlagen und § 52 beziehungsweise Zusatz zu § 47 der Satzungen.

Dabei wird bemerkt

ad Ziffer 2 der Tagesordnung, dass die Verbescheidung der Betriebs-Rechnung durch die allgemeine General-Versammlung der Actionäre sämmtlicher Gesellschaften, die Verbescheidung der Baurechnungen dagegen durch die besonderen General-Versammlungen der einzelnen Bahngesellschaften vollzogen wird;

ad Ziffer 4 der Tagesordnung, dass dieser Gegenstand zuerst den Actionären der Nordbahnen-Gesellschaft und sodann den Actionären der übrigen Gesellschaften zur Zustimmung vorgelegt wird.

Diejenigen Herren Actionäre der 3 vereinigten Bahngesellschaften, welche dieser Versammlung beiwohnen wollen, haben sich längstens bis zum 22. April l. J. auf dem Büreau der Direktion zu Ludwigshafen am Rhein über ihren Aktienbesitz entweder durch Vorzeigung der Original-Aktien oder ein nach Nummern geordnetes, amtlich beglaubigtes Verzeichniss auszuweisen, wogegen die erforderlichen Einlasskarten abgegeben werden. Nach den Fusions-Bestimmungen wird in der gemeinschaftlichen General-Versammlung jede Aktie der Ludwigsbahn für 2 Aktien gerechnet.

Ludwigshafen, den 25. März 1871.

Der Vorstand des Verwaltungsrathes der Pfälzischen Bahnen.
Mahla.

Schweizerische Centralbahngesellschaft.

Die tit. Herren Aktionäre werden hiermit zur ordentlichen

Generalversammlung

auf **Freitag, den 28. April 1871, Vormittags 10 Uhr**, im grossen Saale des Stadt-Casino in Basel eingeladen.

Die Zutrittskarten können vom **7.** bis **27. April** gegen Deposition der Aktien im Verwaltungsgebäude (Spiesshof) in Basel, sowie vom **7.** bis **22. April**

bei den Herren **Marcuard, André & Cie. in Paris,**
bei den Herren **Marcuard & Cie.** in **Bern,**
„ „ „ **S. Crivelli & Cie.** in **Luzern,**
„ „ „ **Franz Brunner, Sohn in Solothurn,**
„ der tit. **Aargauischen Bank in Aarau**

bezogen werden, allwo auch vom **7. April** an die Tagesordnung aufgelegt sein wird.

Basel, den 27. März 1871.

Der Vice-Präsident des Verwaltungsrathes:
Feer-Herzog.

Pfälzische Nordbahnen.
(Linie Landstuhl-Kusel.)

Zu den Aktien der Pfälz. Nordbahnen

Linie Landstuhl-Kusel von No. 1—3480

sollen nach Vorschrift der Satzungen Dividendescheine No. 1 bis 5 ausgegeben werden.

Wir laden daher die betreffenden Herren Actionäre ein, ihre Aktiendokumente behufs Abstempelung in der Zeit **vom 15. bis 31. März ds. Js.** bei den Herren

M. A. v. Rothschild und Söhne in Frankfurt a/M.,
Ph. Nic. Schmidt in Frankfurt a/M.,
W. H. Ladenburg und Söhne in Mannheim,
S. Bleichröder in Berlin
der **Bayer. Vereinsbank in München,**
„ **Kgl. Bank in Nürnberg**

anzumelden, oder die Dividende-Scheine bei der Direktorial-Kasse zu Ludwigshafen a/Rh. gegen Abstempelung der Aktien-Dokumente zu beziehen.

Nach dem 10. April findet die Abgabe der Dividende-Scheine gegen Vorzeigung der abgestempelten Aktien-Dokumente bei derjenigen Stelle statt, bei welcher die Aktien zur Abstempelung präsentirt worden sind.

Nach dem 31. März werden bei den oben bezeichneten Banken und Bankhäusern keine Anmeldungen mehr angenommen und können die Dividende-Scheine alsdann nur noch bei der Direktorial-Kasse bezogen werden.

Gegen Abgabe der Dividende-Scheine werden die betreffenden Aktien-Dokumente mit einem entsprechenden Stempel versehen.

Ludwigshafen, den 11. März 1871.

Die Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen.
v. Jaeger.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Nach nunmehr erfolgtem vollständigen Abschlusse der **Betriebsrechnung für das Jahr 1870** haben wir, nach Anhörung der Vorschläge der Direktion, die **Dividende** der Acht Million Fünfmal Hundert Tausend Thaler Stamm-Aktien für das Jahr 1870 auf

Sechszehn Procent

festgesetzt, so dass also, nach Abrechnung der bereits im Juli v. J. abschläglich gezahlten Zwei Procent, noch **vierzehn Procent** oder

Acht und zwanzig Thaler

auf jede Aktie nachgezahlt werden sollen.

Den speciellen Nachweis über die Verwendung der Betriebs-Einnahmen des Jahres 1870 behalten wir dem Geschäftsberichte vor und fordern die Besitzer von Dividendenscheinen pro 1870 hierdurch auf, in der Zeit **vom 29. März bis 31. Mai d. J.** in den Wochentagen von 9—12 Uhr Vormittags ihre Dividendenscheine No. 58, nach den einzelnen Kategorien (Litt. A, B und C) geordnet und nach der Stückzahl berechnet (ohne Nummern-Verzeichniss) mit Namens-Unterschrift versehen, unserer Haupt-Kasse am Askanischen Platz No. 6 einzureichen und die Zahlung dafür in Empfang zu nehmen.

In **Leipzig** geschieht die Zahlung **in den Tagen vom 1. bis 15. April c. einschliesslich** durch die Güterkasse auf unserem dortigen Bahnhofe.

Berlin, den 25. März 1871. **Der Verwaltungsrath.**
V. v. Magnus.

Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

In Gemässheit des § 20 des Statuts bringt der Ausschuss hierdurch zur öffentlichen Kunde, dass die für das Betriebsjahr 1870 zu zahlende Dividende auf **6 Thaler 10 ß. Lüb.** pro Aktie festgesetzt worden ist.

Lübeck, den 24. März 1871.

Der Ausschuss der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Die von dem Ausschusse der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft für das Betriebsjahr 1870 auf **Sechs Thaler zehn Schillinge Lüb.** pro Aktie festgestellte Dividende ist gegen Einlieferung der betreffenden Dividendenscheine bei der Hauptkasse der Gesellschaft auf dem Bahnhofe zu Lübeck, bei der Norddeutschen Bank in Hamburg sowie bei der Billetexpedition auf dem Bahnhofe zu Oldesloe an den Wochentagen des **1. bis 12. April d. J. Vormittags von 10 bis 12 Uhr** in Empfang zu nehmen.

Lübeck, den 24. März 1871.

Die Direktion.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Bei unserer hiesigen Güter-Kasse werden vom Jahre 1868 noch verschiedene von den Absendern **nicht abgehobene Nachnahme-Beträge** asservirt.

Wir fordern die berechtigten Empfänger hierdurch auf, diese Beträge gegen Rückgabe der ihnen ertheilten Bescheinigungen **bis spätestens zum 1. Mai cr.** abzuheben.

Berlin, den 21. März 1871.

Die Direktion.

Badischer Eisenbahnbau.

Diesseitige Verwaltung bedarf ungefähr

65 000 Zollcentner Eisenbahnschienen

von **Puddelstahl,** welche zu einem Drittel im Laufe des gegenwärtigen und zu zwei Dritteln im nächsten Jahre bis zum 1. September in schicklichen Abtheilungen geliefert werden sollen, und man beabsichtiget, diese Lieferung im Submissionswege in Akkord zu vergeben.

Diejenigen, welche zur Uebernahme dieser Lieferung geneigt sind, werden aufgefordert, ihre Anerbietungen in frankirten, verschlossenen und mit der Aufschrift „Schienenlieferung" versehenen Schreiben bis

Montag den 17. April d. Js. Vormittags 10 Uhr

bei diesseitiger Stelle einzureichen.

Die näheren Bedingungen und Zeichnungen werden auf Verlangen dahier abgegeben.

Die Submittenten können der Eröffnung der Anerbietungen anwohnen.

Karlsruhe, den 24. März 1871.

Grossh. Oberdirektion des Wasser- und Strassenbaues.
Baer.

Oberschlesische Eisenbahn.

Die Herstellung des eisernen Ueberbaues für Brücken der Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn bei Posen im Gesammtgewicht von

10 867 Ctr. Schmiedeeisen,
765 Ctr. Gusseisen und
36 Ctr. Gussstahl

soll in drei Loosen im Wege der Submission vergeben werden.

Termin zur Eröffnung der Offerten ist auf

Mittwoch den 12. April c. Vormittags 11 Uhr

im Central-Büreau unserer Abtheilung II (am Oberschlesischen Bahnhofe No. 7) hierselbst anberaumt.

Die Bedingungen und Zeichnungen können ebendaselbst eingesehen resp. von dort bezogen werden.

Breslau, den 20. März 1871.

Königliche Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn.

Westfälische Eisenbahn.

Die Lieferung von:

80 Stück offenen 4rädr. Güterwagen ohne Bremsen,
30 „ dergleichen mit Bremsen,
50 „ offenen 4rädr. Kohlenwagen mit Wendeschemeln ohne Bremsen,
16 „ „ 6rädr. Güterwagen ohne Bremsen,
60 „ bedeckten 4rädr. Güterwagen mit Einrichtung zum Militärtransport etc. ohne Bremsen,
23 „ dergleichen mit Bremsen

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungs-Bedingungen und Zeichnungen sind in un-

serem Central-Büreau hierselbst einzusehen und von dem Rechnungsrath Meyer, gegen Erstattung der Copialien, zu beziehen.

Offerten auf diese Lieferung sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von Eisenbahnwagen“ bis zu dem am 5. April c. Vormittags 10 Uhr in unserem Central-Büreau hier anstehenden Termine, in welchem dieselben in Gegenwart der erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen, portofrei an uns einzusenden.

Münster, den 20. März 1871.

Königliche Direktion der Westfälischen Eisenbahn.

Die Frequenz und Einnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Februar 1871.

Namen der Bahnen	Betriebslänge in Meilen		Befördert wurden Personen		Centner Güter		Einnahmen aus dem Personen-Gepäck-u. Eilgut-Verkehr	aus dem Güterverkehr	in Summa	Differenz gegen denselben Monat im Vorjahr	Einnahmen bis ultimo Februar	Differenz gegen das Vorjahr
	1871	1870	1871	1870	1871	1870	Gulden	Gulden	Gulden	Gulden	Gulden	Gulden
Alföld-Fiumaner Eisenbahn [1]	41	14	51923	8412	452022	59683	37115	57072	94187	+75035	177957	—
Aussig-Teplitzer Eisenbahn [2]	8½	3¾	14397	5884	2170067	2097535	8819	80927	89746	+17128	180229	+33544
Böhmische Nordbahn	19	19	22592	22918	531556	431900	12131	69367	81498	+14460	161848	+37291
Böhmische Westbahn	27	27	18439	17235	1327395	1250349	29789	189576	219365	+3814	451274	+28871
Buschtêhrader E. a. Bubna-Komotau, Wejhypka-Kralup	23,282	11,397	29594	11072	1704907	1534749	14708	112774	127482	+28360	247740	+34054
Buschtêhrader E. b. Karlsbad-Eger [3]	7,00	—	8270	—	236264	—	4124	16471	20595	—	41790	—
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn [4]	9	9	11910	9261	221036	120687	—	—	32692 [4]	+14069	50425	+21322
Galizische Carl Ludwig-Bahn	70	61,5	33777	27014	799590	531813	76429	494479	570908	+204526	1206208	+454255
Graz-Köflacher Eisenbahn	5,5	5,5	7339	5813	562021	504021	4084	58884	62968	+6925	118360	+7015
a. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	82,5	82,5	126284	121570	4889515	4934305	226965	1325062	1552027	+10037	3138500	—114245
b. Mährisch-Schlesische Nordbahn [5]	18,8	11,8	19119	7140	359063	145679	21271	52755	74026	+40993	138350	+77087
Kaiser Franz-Josef-Bahn [6]	46	35,5	43487	16176	424649	174643	51849	143258	195107	+145834	385972	+276542
a. Kaiserin-Elisabeth-Bahn	73,80	73,80	83228	66313	1902620	1713982	131734	473674	605408	+70191	1228645	+146530
b. Neumarkt-Braunauer Bahn [7]	7,80	—	3608	—	41962	—	2225	5407	7632	—	15313	—
Kaschau-Oderberger Eisenbahn [8]	17,5	4	9451	2101	335975	444792	9812	30190	40002	+16383	79599	+29623
Kronprinz Rudolfsbahn	58,5	45	47820	30521	842819	369349	28118	82549	110669	+54926	209838	+97766
Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn	47	47	18862	13438	263516	319043	36221	88585	124806	—17134	269246	— 18184
Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn	8	8	9628	5776	575811	368251	—	—	66232 [9]	+18384	160816 [9]	+21563
Oesterr. Nordwestbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oesterr. Staatsbahn u. Brünn-Rossitzer E.	207,5	178,5	232041	170121	8360538	5936819	477665	2221474	2699139	+659712	5307002	+1068116
Oesterr. Südbahn	260	260	272070	256740	5578663	4393336	469841	1904530	2374371	+579771	4569003	+843245
Ostrau-Friedlander E. [10]	4,4	—	3484	—	73956	—	1848	17778	19626	—	33468	—
Pressburg-Tyrnauer Eisenbahn	8,50	8,50	3934	4119	82609	50970	4038	13971	18009	+7975	33222	+11814
Erste Siebenbürger Eisenbahn	38,50	28	21126	12082	473931	148061	20515	90006	110521	+57615	204674	+98575
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	31,5	31,5	33567	27697	947291	682749	22754	162161	184915	+62114	365159	+107646
Theissbahn	78,5	78,5	—	—	—	—	108637	336297	444934	+149320	890786	+269446
Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn	11,5	11,5	17542	12434	690702	580810	12462	61861	74323	+10123	151610	+19245
Ungarische Ostbahn [11]	20	—	9902	—	133204	—	13052	25890	38942	—	83177	—

[1] Csaba-Vásárhely am 16. Juli, Vásárhely-Szegedin am 16. November, Zombor-Essegg und Essegg-Villany am 20. December 1870 eröffnet

[2] Dux-Komotau (8½ M.) eröffnet am 8. October 1870.

[3] Eröffnet am 19. September 1870.

[4] Vom 22. Januar bis 18. Februar 1871.

[5] Nezamislitz-Olmütz-Sternberg (7,01 M.) am 1. Juli 1870 eröffnet.

[6] Wien-Eggenburg (10,4 M.) am 23. Juni 1870 eröffnet.

[7] Eröffnet am 20. December 1870.

[8] Kaschau-Eperies (4 M.) am 1. September 1870 eröffnet.

[9] Vom 22. Januar bis 18. Februar 1871 resp. vom 1. December 1870 an.

[10] Eröffnet am 1. Januar 1871.

[11] Grosswardein-Klausenburg eröffnet am 7. September 1870.

PRIVAT-ANZEIGEN.

Norddeutscher Lloyd.
Postdampfschifffahrt
von Bremen nach Newyork und Baltimore
eventuell Southampton anlaufend

D. Rhein	1. April nach	Newyork	D. Hermann	22. April	nach	Newyork
D. Hansa	5. April „	Newyork	D. Baltimore	26. April	„	Baltimore
D. Deutschland	8. April „	Newyork	D. Main	29. April	„	Newyork
D. Berlin	12. April „	Baltimore	D. Newyork	3. Mai	„	Newyork
D. Donau	15. April „	Newyork	D. Weser	6. Mai	„	Newyork
D. Bremen	19. April „	Newyork	D. Leipzig	10. Mai	„	Baltimore

und ferner jeden Mittwoch und Sonnabend.

Passage-Preise nach Newyork: Erste Cajüte **165** Thaler, zweite Cajüte **100** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.

Passage-Preise nach Baltimore: Cajüte **135** Thaler. Zwischendeck **55** Thaler Pr. Crt.

Fracht: £ 2 mit 15% Primage per 40 Cubicfuss Bremer Maasse. Ordinäre Güter nach Uebereinkunft.

von Bremen nach Neworleans via Havana
D. Köln Sonnabend 1. April. D. Frankfurt Sonnabend 15. April.
D. Hannover Sonnabend 13. Mai.

Passage-Preise nach New-Orleans und Havana: Cajüte **180** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.

Fracht nach New-Orleans £ 2. 10 s., nach Havana £ 3 mit 15% Primage per 40 Cubicfuss Bremer Maasse. Ordinäre Güter nach Uebereinkunft.

von Bremen nach Westindien via Southampton
Nach **Colon, Savanilla, La Guayra** und **Porto Cabello** mit Anschlüssen via **Panama** nach allen Häfen der Westküste Americas, sowie nach **China** und **Japan.**

D. **Kronprinz Friedrich Wilhelm** Freitag 7. April; D. **Graf Bismarck** Sonntag 7. Mai; D. **König Wilhelm I.** Mittwoch 7. Juni.
und ferner am 7. jeden Monats.

Passage-Preise nach Colon und Savanilla: 1. Cajüte **300** Thlr. Crt., 2. Cajüte **200** Thlr. Crt. nach La Guayra und Porto Cabello: 1. Cajüte **325** Thlr. Crt., 2. Cajüte **215** Thlr. Crt.

Fracht nach Colon, Savanilla, La Guayra und Porto Cabello £ 3. 10 s. mit 5% Primage per 40 Cubicfuss Englische Maasse, zahlbar bei der Abladung in Bremen. Ordinäre Güter nach Uebereinkunft.

Nach den Häfen der **Westküste Americas, Japan** und **China** werden Passage-Billets ausgestellt und durchgehende Connoissemente gezeichnet.

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

Widerstandskräftigste Böhmische Locomotivwasserstandsgläser in beliebigen Längen à Fuss Rh. 5 Sgr.
Meydingers Telegraphen-Batteriegläser (Ballontrichter) pro Dtzd. $4^3/_4$ Thlr.
Coupéeglasglocken, auch nach Muster pro Dtzd. $3^3/_4$ Thlr.
Farbiges Tafelglas in allen Nummern pro 100 □" $9^1/_2$ Sgr.
liefert **Wilhelm Löbnitz** sen., Naumburg a/S.

Maassstäbe & Richtlineale
von Gussstahl, $^1/_2$ bis 4 Meter lang, genau nach jeder Vorschrift getheilt, auch geaicht; **Holzmaassstäbe & Zeichnenlineale,** nach jeder beliebigen Bestimmung, feste und zusammenlegbare
Gussstahl- & Holzmaassstäbe für Eisengiessereien mit Schwindemaass etc.
Calibres, Draht-, Blech- & Bandeisen-Leeren, Winkel, Schublaren etc. etc. zu billigen Preisen
bei **Theodor Keseling in Düsseldorf.**

L. Gänicke in Wittenberge a/Elbe
— eine der ältesten Dachpappenfabriken —
empfiehlt
Asphalt-Dachpappe,
Isolirplatten, präp. Steinkohlentheer, flüssigen Asphalt und Asphalt-Mastix,
in anerkannt vorzüglicher Qualität.

Die Fabrik übernimmt nach Vereinbarung die Erhaltung grösserer Pappdächer auf eine lange Reihe von Jahren unter Garantie.

A. Bessell, Schmelztiegelfabrik, Dresden.

Friedrich Müller in Berlin
Maschinenbau-Anstalt
85. Invaliden-Str. 85.
Specialität:
Locomotiv-Schlitten u. Zahnstangen.
Waggon-, Achs-, Stock- u. Schiffs-Winden für jede Tragfähigkeit bewährter Construction unter Garantie.
Ramsbottom'sche Ventilfedern, aus bestem Tiegelgussstahl in allen Windungen und Dimensionen.
Meggenhofen'sche Federwaagen.

Selbstschmierende Stopfbüchsen - Packung
von
C. Otto Gehrckens.
Ottensen, (Zollverein.) Hamburg, gr. Bäckerstr. 12.
Preis: **10 Sgr.** das ℔.
Eingeführt bei fast allen Bahnen und Fabriken.

Ventilator-Feldschmieden.
Leistungsfähigkeit: Schweisshitze auf $2^1/_2$zölliges Quadrateisen in 8—10 Minuten. — Preis von **30 Thlr.** an. Versand stets vom Lager.
Roessemann & Kühnemann
Maschinenbau-Anstalt u. Eisengiesserei
Berlin, 21 Gartenstrasse 21.

Einzige Fabrik Deutschlands von Maschinen-Treibriemen nach Amerikanischer Methode.

Die
Gummiwaaren-Fabrik
von
C. SCHWANITZ & Co.
BERLIN,
Müller-Strasse 171a — 172,
liefert jedes Fabrikat aus vulcanisirtem Gummi für technische und andere Zwecke und empfiehlt besonders ihre seit 8 Jahren in den grössten Etablissements angewandten
Maschinen - Treibriemen
bis 36" Breite in jeder Stärke und Länge für alle Zwecke, vorzüglich für nasse und dampfige Orte geeignet, sowohl Leder- als Guttapercha-Riemen übertreffend, als das beste Fabrikat, das auf den Markt gebracht wird.
Preise billiger als für Lederriemen.
Druck- und Saugeschläuche für Brauereien, Brennereien u. andere Fabriken;
Dichtungs-Platten, Scheiben, Pumpenklappen, Buffer etc.

1869 Leipzig	1869 Altona	1869 Wittenberg
Silberne Med.	Silberne Med.	Silberne Med.

Zehn Medaillen wurden C. SCHWANITZ & Co. für die Vorzüglichkeit ihrer Fabrikate zuerkannt!

Annonce.
Ein Eisenbahn-Maschinen-Ingenieur, im Locomotivbetriebe und Werkstättendienste wohl erfahren, sucht Stelle und zwar am liebsten in Süddeutschland oder Oesterreich. Gef. Offerten an **Dr. jur. Goemann** in Goettingen (Preussen).

☞ Ich ersuche um gefl. Erneuerung der Abonnements für das mit nächster Nummer beginnende zweite Quartal.
Leipzig, 31. März 1871. **Adolph Refelshöfer.**

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 14. 1871.

Erscheint jeden Freitag.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
Adolph Refelshöfer in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Inserate werden à 1½ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1800 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 8 Thlr. beigelegt.

Organ des Vereins.

Elfter Jahrgang.

Leipzig, den 7. April 1871. (Schluss der Nummer: 6. April, Vormittags 11 Uhr.)

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die Direktion der K. K. priv. Kronprinz Rudolf-Bahn hat den Betrieb der von der Hüttenberger Eisenwerks-Gesellschaft in Klagenfurt erbauten, 0,65 Meilen langen Bahn von **Mösel** nach **Hüttenberg**, welche eine Verlängerung der Kronprinz Rudolf-Zweigbahn Launsdorf-Mösel bildet, am 1. Oktober v. Js. übernommen. Bisher hat nur Güterverkehr auf der Mösel-Hüttenberger Bahn stattgefunden, **seit 10. März d. Js.** ist dieselbe aber auch für den Personen-Verkehr eingerichtet.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

Berlin, den 3. April 1871.

Die geschäftsführende Direktion
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Das Frachtgeschäft der Eisenbahnen.

Wie bereits im Jahrgang 1868 No. 44 dieser Zeitung mitgetheilt ist, so ging aus den Berathungen des vierten Deutschen Handelstages auf Antrag des Herrn A. Meyer, Sekretärs der Breslauer Handelskammer, folgender sehr verständige Beschluss hervor:

„In Erwägung, dass bereits das Preussische Eisenbahngesetz vom Jahre 1838 den Eisenbahnbau und den Betrieb des Frachtgeschäfts auf Eisenbahnen als zwei von einander zu sondernde Geschäftszweige in das Auge gefasst hat;

dass demnächst die Hamburger General-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen sich über einen Reglements-Entwurf schlüssig gemacht hat, in welchem unterschieden wurde

a) der Frachtverkehr, bei welchem die Eisenbahn-Verwaltung die Güter in Empfang nimmt, sie verladet und nach vollbrachter Beförderung auf der Bahn sie an dem Bestimmungsorte an den ihr angewiesenen Empfänger abliefert;

b) von dem Fahrverkehr, bei welchem die Eisenbahn-Verwaltung einen Eisenbahnwagen dem Absender zum Verladen der Güter bereit stellt und nach vollbrachter Beförderung auf der Bahn dem ihr angewiesenen Empfänger zur Entladung der Güter wiederum bereit stellen lässt;

dass eine solche Unterscheidung nach dem Vorgange der Nassauischen Eisenbahn sich namentlich in der Weise praktisch machen lässt, dass die Eisenbahn-Verwaltung einzelnen Absendern leere Waggons zur Verfügung stellt und, ohne von dem Inhalt der Wagenladungen Kenntniss zu nehmen, dafür eine Pauschal-Miethe erhebt;

dass durch ein solches Verfahren nicht allein eine bessere Ausnutzung des Wagenraums und der Zugkraft erzielt, sondern auch eine Konkurrenz geschaffen werden würde, welche geeignet wäre, manchen mit Recht beklagten Mängeln und Unregelmässigkeiten des Eisenbahnverkehrs abzuhelfen,

ist die Durchführung der Unterscheidung zwischen Fahrverkehr und Frachtverkehr in Gesetz und Praxis wünschenswerth."

Im Gegensatz zu diesem Beschluss enthält nun ein Artikel im „Deutschen Handelsblatt" vom 9. Februar 1871 den Vorschlag, dass die Eisenbahnen auf den eignen Betrieb des Frachtgewerbes gänzlich verzichten, also nur den Personenverkehr in ihren Händen behalten, dagegen den Güterverkehr nur durch Stellung der Zugkraft sowie des Aufsichtspersonals und allenfalls durch Herleihen der Eisenbahnwaggons vermitteln sollten. Dieser Vorschlag geht wohl jedenfalls zu weit; wenn er allgemein angenommen würde, so wäre das schwerlich im Interesse des Publikums, sondern viel mehr im Interesse der Eisenbahnverwaltungen, denen dann viel Mühe und Kosten erspart bleiben würden. Das Publikum wäre aber dann ganz und gar in die Hände der Spediteure gegeben und die bisherigen Erfahrungen über den Güterverkehr zwischen solchen Orten, wo man sich der Spediteure bedienen muss, wie z. B. zwischen Harburg und Hamburg-Altona, lassen wahrlich nicht erwarten, dass in solchem Fall die Klagen des Publikums über mangelhafte Einrichtungen, Verschleppung und Uebertheurung, den Spediteuren gegenüber geringer sein würden als jetzt den Eisenbahnverwaltungen gegenüber. Ein grosser Theil des Publikums wird auch stets, wenn man die Wahl hat zwischen einer direkten Güter-Expedition durch die Eisenbahnverwaltung oder einer indirekten durch Vermittelung von Spedi-

teuren, das Erstere vorziehen, weil die Eisenbahnverwaltung jedenfalls mehr Sicherheit bietet, als der Spediteur und das Publikum weniger befürchten lässt, durch Anrechnung von Spesen unter den verschiedenartigsten Vorwänden Seitens des Spediteurs übervortheilt zu werden.

Am vortheilhaftesten für das Publikum ist es also wohl jedenfalls, wenn dasselbe die freie Wahl hat zwischen den beiden genannten Beförderungsarten, wie auch der Beschluss des vierten Deutschen Handelstages solches voraussetzt. Demgemäss haben auch bereits einige Deutsche Eisenbahnverwaltungen in dieser Richtung Schritte gethan, d. h. ihr Tarifwesen in solcher Weise umgestaltet, resp. vervollständigt, wie solches im Folgenden näher besprochen werden soll.

Der am 1. Septbr. 1867 eingeführte neue Tarif der Nassauischen Bahn unterscheidet die Güter nur nach folgenden 4 Klassen:

1) Eilgüter,
2) Normalgüter,
3) Güter der Wagenladungsklasse A,
4) Güter der Wagenladungsklasse B.

Als Normalgüter werden alle Güter betrachtet, welche nicht als Eilgut und nicht als Wagenladungen aufgegeben sind. Für sperrige Güter wird der Normal-, resp. Eilfrachtsatz verdoppelt.

Bei Aufgabe von Wagenladungen ist das Zusammenladen beliebiger Güter zulässig. Zur Beförderung der Güter der Klasse B werden regelmässig nur offene, ungedeckte Wagen, zur Klasse A dagegen bedeckte Wagen verwendet. Die Güter der Klasse B werden, sofern nicht ausnahmsweise Wagen von geringerer Tragfähigkeit zur Verfügung stehen, nur in vollen Wagenladungen à 200 Ctr. angenommen. Die Güter der Klasse A werden freilich auch in geringeren Quantitäten angenommen, aber als Minimalfrachtsatz der Klasse A gilt der Waggonfrachtsatz der Klasse B. Zu den Sätzen dieser beiden Wagenladungsklassen werden auch Leichen, Equipagen, grössere Maschinen etc. befördert, eine besondere Equipagentaxe existirt also auf der Nassauischen Bahn nicht. Lebende Thiere werden nur zu den Sätzen einer ganzen oder einer halben Wagenladung befördert.

Der am 1. Novbr. 1868 eingeführte Tarif für den Verband-Güterverkehr zwischen den Schleswig-Holsteinischen und den Dänischen Bahnen enthält ausser den üblichen Tarifklassen für Eilgut, Normalgut und für Güter in Wagenladungen zu ermässigten Frachtsätzen (Produkte) in bedeckten sowie in offenen Wagen noch eine Wagenladungsklasse (II B) für Güter aller Art in Quantitäten von 120 Ctr. und darüber, unter der Bedingung, dass jeder Wagen mindestens mit 120 Ctr. berechnet wird. Da die Einführung dieser Wagenladungsklasse sich als zweckmässig zur Belebung des Güterverkehrs zwischen Dänemark und Schleswig-Holstein zu erweisen schien, so wurde im Juli 1870 eine ähnliche Tarifklasse für Güter aller Art in Wagenladungen von mindestens 120 Ctr. auch im Lokalverkehr der Schleswig-Holsteinischen Bahnen eingeführt.

Dass die Tarifklasse für Normalgut durch Einführung einer Wagenladungsklasse für Güter verschiedener Art, die zusammen verladen werden dürfen, nicht entbehrlich gemacht wird, geht schon zur Genüge aus den beim Verband-Güterverkehr zwischen den Dänischen und den Schleswig-Holsteinischen Bahnen gemachten Erfahrungen hervor. Im Jahre 1869 wurden nämlich in diesem Verbandverkehr nach der Normalklasse 101 651 Ctr., nach der bezeichneten Wagenladungsklasse (Klasse II B des Tarifs) 51 066 Ctr., im Jahre 1870 nach der Normalklasse 172 401 Ctr., nach der Wagenladungsklasse II B 138 480 Ctr. Güter befördert, also in beiden Jahren nach der Normalklasse noch weit mehr als nach der Wagenladungsklasse II B, obgleich der Tarif für die letztere Klasse im Durchschnitt kaum $^6/_{10}$ des Tarifs für Normalgut ausmacht.

Aehnlich scheinen die Verhältnisse auf der Nassauischen Bahn zu sein, wo, ungeachtet der Einführung der Wagenladungsklasse A, welche ein Zusammenladen beliebiger Güter in bedeckten Wagen gestattet, und deren Tarif ebenfalls kaum $^6/_{10}$ des Tarifs für Normalgut ausmacht, im Jahre 1868 776 483 Ctr., im Jahre 1869 831 492 Ctr. Normalgut befördert sind. Wie viel Gut in denselben Jahren nach der Wagenladungstaxe A befördert worden ist, lässt sich aus den Geschäftsberichten der Nassauischen Bahn leider nicht ersehen.*

Im Schleswig-Holsteinischen Lokalverkehr, worin die neue Wagenladungsklasse erst seit Juli 1870 eingeführt ist, sind in den letzten 6 Monaten vorigen Jahres 1 015 219 Ctr. Normalgut und 102 726 Ctr. nach der neuen Wagenladungsklasse befördert. Die Benutzung der Wagenladungstaxe wird in diesem Verkehr aber noch erheblich zunehmen, weil die Spediteure, welche zum grössten Theil diesen Verkehr in Wagenladungen, worin beliebige Güter zusammengeladen werden dürfen, vermitteln, im Lauf von 6 Monaten noch keine genügende Zeit gehabt haben, um überall die nöthigen Verbindungen anzuknüpfen.

Dass die Einführung dieser neuen Wagenladungstaxe viel zur Belebung des Verkehrs beigetragen hat, lässt sich bereits aus den Erfahrungen schliessen, welche damit im Verbandverkehr zwischen den Dänischen und den Schleswig-Holsteinischen Bahnen gemacht sind. Aehnlich scheinen die Erfolge auf der Nassauischen Bahn gewesen zu sein, worüber freilich keine genügenden speciellen Angaben vorliegen. H. T.

* Wir haben uns, um diese Lücke auszufüllen, an die Kgl. Eisenbahn-Direktion in Wiesbaden gewendet, erhielten jedoch die Mittheilung, dass aus deren statistischen Nachweisen nicht das Material zu der gewünschten Auskunft über die in den Jahren 1868 und 1869 stattgefundene Beförderung von Gütern nach dem Frachtsatze der Wagenladungsklasse A geliefert werden könne und eine Ausscheidung nur mit einem grossen Aufwande an Zeit und Arbeitskräften zu ermöglichen wäre. Die Red.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Berliner Briefe.

(Vom Berliner Eisenbahn-Aktienmarkte. Gesetz betr. Hanau-Offenbach etc. Berlin-Anhaltische E. Berlin-Lehrter E. Langwedel-Uelzen. Bebra-Hanauer E. Rheinische E. Moselbahn. Halle-Casseler E. Crefeld-Kreis Kempener Industrie-Eisenbahn. Oberschlesische E. Pommersche Centralbahn. Preuss. Ostbahn. Störungen im Eisenbahnverkehr. Eisenbahnunfall).

** Berlin, 2. April. Inmitten der grossen Schwankungen, welchen das Börsengeschäft der vergangenen Woche einestheils in Folge der Nachrichten von Paris und Bukarest, anderntheils in Folge der Ultimo-Regulirung unterlag, behaupteten die Eisenbahnwerthe meist erfreuliche Festigkeit. Von der Regulirung wurden nur wenige Devisen berührt, da ausser den Köln-Mindener, Rheinischen und Bergisch-Märkischen nur die leichten Aktien in der Lieferungsspekulation verflochten sind. Jedenfalls war nach beendeter Liquidation die Tendenz des Aktienmarkts überwiegend günstig. Erhebliche Koursschwankungen erfuhren nur Anhalter und Potsdamer, jene variirten zwischen 196 und 200, diese zwischen 230 und 236. Das Resultat für beide blieb eine seit langer Zeit nicht erreichte Kurshöhe. Namentlich wird zu Gunsten der Berlin-Potsd. die Mitbetheiligung der Gesellschaft an den Braunschweigischen Bahnen und die projektirte Verbindung der letztern mit der Ruhrthalbahn geltend gemacht. Nächst diesen Aktien behaupteten sich Stettiner und Thüringer in guter Meinung. Von den leichten Aktien fanden Hannover-Altenbeken aus dem im vorigen Bericht erwähnten Grunde fortgesetzt Beachtung. In Prioritäten hatten nur zeitweis 5proc. Emissionen einigen Verkehr; im Allgemeinen war das Geschäft in Prioritäten sehr unbelebt. Allerdings waren auch in Aktien die Umsätze bei weitem schwächer, als aus der Lebhaftigkeit der Koursbewegung geschlossen werden möchte.

Die in diesen Tagen ausgegebene No. 7797 des Gesetzblattes publicirt das Gesetz vom 8. März d. J., betreffend den Bau der Eisenbahn von Hanau nach Offenbach, die Herstellung einer Verbindungskurve zwischen der Frankfurt-Offenbacher und Main-Neckar-Bahn, die Anlage eines zweiten Geleises auf einer Strecke der Frankfurt-Offenbacher Eisenbahn und den Ankauf des Grossh. Hessischen Theiles dieser Bahn, sowie die Vermehrung des Betriebsmaterials der Staatsbahnen.

Aus den Anträgen, welche die Verwaltung der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft ihren Aktionären in der auf den 28. d. M. ausgeschriebenen Generalversammlung zur Beschlussnahme unterbreiten wird (vgl. No. 13 S. 226 dies. Ztg.), erhellt bereits, dass die Erhöhung des Stamm-Aktienkapitals um $3^1/_2$ Mill.

Thlr. stattfinden soll. Dem Vernehmen nach hat der Ausschuss beschlossen, die neuen während der Dauer der intradirten Neubauten mit 5 Proc. zu verzinsenden Aktien den Besitzern der alten Aktien zum Parikourse zu überlassen. Vom 1. Januar 1874 würden die neuen Aktien zu gleichen Rechten mit den alten an der Dividende theilnehmen. Es wird vermuthet, dass der Besitz von je 3 alten Aktien den Anspruch auf je 1 neue Aktie erhalten wird; der Ueberschuss neuer Aktien würde dann freihändig an der Börse begeben werden.

Das Postamt für die Berlin-Lehrter Eisenbahn siedelt bereits in den hiesigen Bahnhof über. Mithin dürfte die Eröffnung der Strecke bis Spandau in kürzester Frist erfolgen.

In der jüngsten Sitzung der Bremischen Bürgerschaft ist bezüglich der Eisenbahn von Langwedel nach Uelzen beschlossen worden, die Eisenbahndeputation zu beauftragen, die Baubedingungen aufzustellen und mit einem General-Unternehmer ein Uebereinkommen hinsichtlich Ausführung des Baues auf Grund dieser Bedingungen abzuschliessen. Die nach dem mit Preussen abgeschlossenen Staatsvertrage für Bau und Betrieb der Bahn einzusetzende Behörde wird durch den Eisenbahnkommissar des Senats und einen ihm beizuordnenden Techniker gebildet.

Der Preussische Handelsminister hat die Fertiglegung des zweiten Geleises auf der Bebra-Hanauer Bahn (Strecke Neuhof- Bebra und Salmünster Hanau) verfügt. Die Arbeiten sollen sofort nach Beendigung der Truppentransporte beginnen. Die Route Frankfurt-Berlin wird hierdurch (via Bebra) eine vollständig doppelgeleisige.

Die Rheinische Eisenbahngesellschaft beabsichtigt die unter dem 31. Juli 1861 privilegirten mit $4^1/_2$ Prozent garantirten Prioritäts-Obligationen im Gesammtbetrage von 3 500 000 Thlr. einzuziehen und kündigt dieselben nach dem ihr zustehenden Recht zum 1. Oktober c. Die Gesellschaft erbietet sich übrigens, den Inhabern der gekündigten Obligationen statt des zurückzuzahlenden Nominalwerths 5prozentige Prioritäts-Obligationen der Rheinischen Eisenbahn zu liefern, und kann ein derartiger Umtausch vom 1. April ab bei S. Bleichröder in Berlin oder bei der gesellschaftlichen Effekten-Verwaltung in Köln Zug um Zug erfolgen.

Wegen der Moselbahn soll auch eine Englische Gesellschaft in die Konkurrenz getreten sein. Es ist indess durchaus wahrscheinlich, dass der Staat diese Bahn für eigene Rechnung bauen lassen wird.

Wie aus Kassel berichtet wird, haben die Arbeiten zur Errichtung des Güterbahnhofs der Kassel-Nordhausen-Halle Bahn dort begonnen. Die Verhandlungen hierüber schweben bekanntlich seit mehreren Jahren. Die mancherlei Projekte, welche mit denselben in Verbinduug gestanden, dürften nunmehr als beseitigt zu betrachten sein, u. A. die projektirte Linie über Grossalmerode und die Zweigbahn Kassel-Helsa.

Auf der Crefeld-Kreis Kempener Industriebahn soll die Eröffnung der Bahn vom Nordbahnhof in Crefeld nach dem Südbahnhofe am 1. Mai stattfinden und dann die Strecke Hüls-Kempen fertiggelegt werden. Der Ausbau der Strecken von Hüls nach Mörs und weiter zum Rhein, sowie die Weiterführung von Kempen nach Oedt und Süchteln bleibt bis zur Einmündung in den Bahnhof Viersen, wozu die Genehmigung bereits ertheilt sein soll, ausgesetzt.

Bei der Ende März erfolgten Feststellung der Dividende der Oberschlesischen Eisenbahn auf $12^2/_3$ Proc. für 1870 hat sich ergeben, dass die Breslau-Posener Linie dem Dividendenfonds des Gesammtunternehmens im vorigen Jahre keinen Ueberschuss zugeführt hat. Das Plus der Einnahmen von 1 659 000 Thlr. gegen die Ausgaben von 848 000 Thlr. ist von der Verzinsung und Tilgung der Prioritäten und der statutenmässigen Rücklagen absorbirt worden.

In London werden durch das Haus Blyth & Co. 18 400 Stück mit 5 Proc. verzinsliche Prioritäts-Aktien (Preference shares) der Pommerschen Central-Eisenbahn zur Subscription aufgelegt. Die Aktien werden den Zeichnern mit 24 Pfd. Sterling offerirt, der Nominalwerth ist bekanntlich 200 Thlr. = 30 Pfd. Sterl. Das Prioritätenkapital repräsentirt die Hälfte des ganzen auf 7 360 000 Thlr. veranschlagten Anlagekapitals.

Durch eine Interpellation des Abgeordneten für Danzig, Herrn Rickert im Preussischen Abgeordnetenhause war dem Handelsminister Veranlassung gegeben worden, eine Untersuchung über die häufigen Zugverspätungen auf der Kgl. Ostbahn herbeizuführen. Wie der Staatsanzeiger in diesen Tagen officiös mittheilte, „liegt es in der Absicht, mit allem Nachdruck auf die Wiederkehr der vor Ausbruch des Krieges vorhanden gewesenen Regelmässigkeit in der Beförderung der wichtigen durchgehenden Züge hinzuwirken."

Die Frankfurter Handelskammer hat in ihrer letzten Sitzung beschlossen, „in Folge von Beschwerden dortiger Handlungshäuser über Störungen im Eisenbahnverkehr wegen vorgekommener Verweigerung der Annahme von Holländischen Gütern nach diesseits von Giessen belegenen Stationen, so wie auch wegen willkürlicher Ablenkung für Frankfurt bestimmter Gütersendungen von Giessen aus nach Gelnhausen, zunächst mit den Direktionen der betreffenden Eisenbahnen in Verhandlung zu treten, für den Fall der Erfolglosigkeit jener Verhandlungen aber jene Beschwerden bei dem Handelsminister zu befürworten."

In Folge eines bedeutenden Unfalls, der am 31. v. M. auf der Berlin-Stettiner Eisenbahn stattgefunden, hat der Verkehr auf dieser Bahn an der betreffenden Strecke eine Störung erlitten, die dem Vernehmen nach heute noch nicht völlig beseitigt war. Der St.-Anz. theilt über den fraglichen Unfall Folgendes mit: „Der am 31. März von Berlin nach Stettin abgelassene Abend-Personenzug ist zwischen Biesenthal und Neustadt-Eberswalde verunglückt und haben dabei leider zwei Passagiere das Leben verloren. Von den übrigen Passagieren hat dem Anscheine nach keiner eine erhebliche Verletzung erlitten. Die Bahn war bis gegen Mittag des folgenden Tages durch die umgestürzten Wagen gesperrt. Einige Personenwagen aus der Mitte des Zuges sind bei voller Fahrt ohne eine sofort wahrzunehmende Ursache entgleiset und durch Auflaufen der nachfolgenden Wagen zertrümmert. Die betreffenden Personenwagen haben eine derartige Zerstörung erlitten, dass sich aus der Beschaffenheit der Theile derselben noch nicht hat ermitteln lassen, ob die auf den Rädern fehlenden Reifen, resp. die auf den Achsen verschobenen Räder Ursache oder Wirkung des Unfalles gewesen sind. Ein Achsbruch scheint nicht stattgefunden zu haben. Das technische Mitglied der Direktion und der betreffende Oberbeamte der Bahn haben sich sofort an die Unglücksstelle begeben, um die erforderlichen Anordnungen zur betriebsfähigen Herstellung der Bahn zu treffen. Die Passagiere wurden durch einen anderweiten Zug nach Stettin weiter befördert. Die beiden Verunglückten sind angeblich das Kataster-Inspektor Tauer'sche Ehepaar aus Stettin."

* **Leipzig-Dresdner Eisenbahn.** (Das Bahnproject Nossen-Freiberg-Böhmische Grenze gegen Brüx nach Inhalt des 1870er Geschäftsberichts.*) Die Verbindung der Linie der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Gesellschaft mit dem Böhmischen Braunkohlenbecken von Nossen über Freiberg nach der Sächsisch-Böhmischen Grenze war bereits in der vorjährigen Generalversammlung von den Aktionären als ein für die Hebung des Verkehrs der Leipzig-Dresdner Linien, namentlich der Borsdorf-Coswiger Strecke, bedeutungsvolles Unternehmen erkannt, auch beschlossen worden, „die Gesellschaftsorgane zu ermächtigen, mit der Staatsregierung und den betheiligten Parteien in Unterhandlung zu treten über den Bau einer Zweigbahn von Nossen nach Freiberg und weiter zum Anschluss an das Böhmische Eisenbahnnetz, eventuell den Bau bis Freiberg für Rechnung der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie auszuführen, die hierzu erforderlichen Geldmittel aufzubringen, auch die deshalb nöthigen Statutenänderungen vorzunehmen" u. s. w. — Hiernach ist seitdem verfahren.

1) Die Vorarbeiten der Zweigbahn Nossen-Freiberg sind vollendet worden; sie haben ergeben, dass diese Linie vom Bahnhof Nossen ab bis nach Freiberg, woselbst der Leipzig-Dresdner Bahnhof zum unmittelbaren Anschluss neben dem der Staatsbahn projektirt ist, eine Länge von 23 553 Meter = $3,_{14}$ Meilen hat und inclusive der Betriebsmittel ein Kapital von $1^1/_2$ Millionen Thlr. erfordern wird. Die von der Staatsregierung erbetene Konzession ist unter der Bedingung zugesichert worden, dass der Bau den 1. Mai d. J. beginne und bis Schluss des Jahres 1872 erledigt sei. Die sonstigen Konzessionsbedingungen sind in der Hauptsache dieselben, wie die beim Bau der Borsdorf-Meissner Bahn und bei Konzessionirung anderer Privatbahnen in neuester Zeit gestellten.

2) Die vorläufige Tracirung der Linie von Freiberg bis zur Grenze ist im Allgemeinen vollendet und zeigt, dass ausser einer hohen Muldenbrücke keine bedeutenden Kunstbauten und Schwierigkeiten vorkommen, dass eine Längen-Entwickelung von 37 478 Meter gleich nahezu 5 Meilen und ein Baukapital inclusive der Betriebsmittel von $2^1/_2$—3 Millionen erforderlich sein dürfte. Die Konzession der Staatsregierung beschränkt sich zur Zeit auf die Erlaubniss zu den Vorarbeiten, die Konzession für den Bau und Betrieb wurde für jetzt mit Rücksicht auf die bereits früher dem Lobositz-Freiberger Konsortium ertheilte und noch nicht erloschene Konzessionszusicherung beanstandet.

3) Endlich wurden die Verhandlungen wegen Anschlusses an eine Böhmische Eisenbahn zunächst mit dem Lobositz-Freiberger Comité erneuert. Die Versuche dieses Konsortiums, sich zu einer Aktiengesellschaft zu konstituiren, waren indess gescheitert, das Konsortium theilte sich in eine Böhmische und eine Sächsische Abtheilung und beschränkte seine Thätigkeit auf das Bestreben, seine Rechte und technischen Vorarbeiten unter Vergütung der bisher gehabten Auslagen an Bauunternehmer abzutreten. — Inzwischen war in Oesterreich das Unternehmen der Prag-Duxer Eisenbahn konzessionirt worden. Man wandte sich deshalb an die Konzessionäre dieser Linie und schlug ihnen vor, einen Vertrag abzuschliessen: zur alsbaldigen gemeinsamen Vorbereitung und wenn möglich Ausführung des Projektes einer zwischen Böhmen und Sachsen zu erbauenden, über den Kamm des Erzgebirges hinweg zu führenden Eisenbahn, welche in Böhmen von der konzessionirten Linie der Prag-Duxer Eisenbahn und zwar in Folge neuester technischer Erörterungen nicht von Dux, sondern von dem durch dieses Projekt mit Dux verbundenen Orte Brüx abzweigen würde und die Richtung über Oberleitersdorf nach der Sächsischen Grenze einschlagen, von da aber sich auf Freiberg richten und an letzterem Orte sich an die Nossen-Freiberger Bahn anschliessen sollte.

Bei der Vorbereitung und Ausführung des gemeinsamen Sächsisch-Böhmischen Verbindungsbahn-Projektes sollte davon ausgegangen

* Ueber den Geschäftsbericht, soweit er die Betriebs-Ergebnisse betrifft, werden wir in nächster Nummer berichten. Die Red.

werden, dass die Sächsische Strecke von Freiberg bis zur Landesgrenze von der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Kompagnie, dagegen die Böhmische Strecke von der Landesgrense bis Brüx für Rechnung der Prag-Duxer Eisenbahngesellschaft bearbeitet und künftig gebaut und betrieben würde. Die Vorschläge der Leipzig-Dresdner Verwaltung fanden die beste Aufnahme, die Konzessionäre der Prag-Duxer Eisenbahn liessen die erforderlichen technischen Vorarbeiten ausführen, und es stellte sich dabei heraus, dass der Niklasberger Sattel bei Mulda, welcher bereits für die Seitens der Leipzig-Dresdner Eisenbahn bearbeitete Tracirung der Linie Freiberg-Frauenstein-Grenze als Anschlusspunkt ins Auge gefasst war, auch von den jenseitigen Technikern als solcher für richtig befunden wurde. Die von Leipzig-Dresden gemachten Vorschläge wurden nun in einem Abkommen zusammengefasst und dieses mit Vorbehalt der Genehmigung des Gesellschaftsausschusses und der Generalversammlung der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Kompagnie gegenseitig angenommen.

Die projektirte Linie hat insofern grosse Bedeutung als der Böhmische Braunkohlen-Verkehr auf die Linie Borsdorf-Meissen geleitet wird, sobald es gelingen sollte, eine Verbindung mit dem Böhmischen Braunkohlenbecken herzustellen. Dieses Motiv tritt heute um so mehr in den Vordergrund, als im Jahre 1870 der Braunkohlen-Verkehr zu einer ganz unerwarteten Höhe gestiegen ist, wie daraus zu ersehen ist, dass der Verkehr der Leipzig-Dresdner Bahn mit dem Böhmischen Braunkohlenbecken im Jahre 1868: 2 267 000, 1869: 2 791 600 und 1870: 4 033 400 Centner betragen hat. Allerdings steht zu erwarten, dass ein Theil jenes Verkehrs mit Rücksicht auf die Entfernungsverhältnisse, von der alten auf die neue Linie der Leipzig-Dresdner Eisenbahn übergeht, mithin nur die Route wechselt, ohne die Einnahme gerade zu erhöhen. Jedenfalls indess wird auf diese Weise der Verkehr Leipzig-Dresden wenigstens erhalten, während ausserdem man von anderer Seite sich jener Verbindung bemächtigen und den Verkehr von den L.-D. Linien ablenken könnte. Ausserdem aber wird ein unzweifelhafter Verkehrszuwachs entstehen durch den Kohlenbedarf, der von der neuen Linie betroffenen Gegenden, denen das Böhmische Kohlenbecken durch die neue Verbindungsbahn näher gerückt wird.

Nachdem die Verhandlungen mit der Prag-Duxer Gesellschaft bis zu diesem Resultate geführt hatten, zeigte sich (gegen Mitte März d. J.) eine andere neue Möglichkeit der Ausführung einer Böhmisch-Sächsischen Verbindungsbahn; es hat sich nämlich neuerdings die Pilsen-Priesener Eisenbahngesellschaft bereit erklärt, an der Ausführung der Verbindungsbahn mit der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Kompagnie Theil zu nehmen, wenn es den beiden vereinigten Böhmischen Gesellschaften gestattet würde, auch den Bau der Strecke von der Sächsisch-Böhmischen Grenze bis Freiberg, also von Dux-Brüx nach Freiberg, auszuführen, so dass in diesem Falle Freiberg der Anschlusspunkt für die Leipzig-Dresdner Linie werden würde und die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Kompagnie nur die Nossen-Freiberger Zweigbahn auszuführen hätte. Man hat dem Verwaltungsrathe der Prag-Duxer Eisenbahn gegenüber sich bereit erklärt, in Verhandlung über das neue Projekt einzutreten, ohne jedoch von dem früheren vom Leipzig-Dresdner Geschäftsausschusse genehmigten Abkommen zur Zeit abzugehen.

Nachdem der Generalversammlung noch mitgetheilt war, dass dieser Tage in Prag eine Konferenz von Vertretern der betreffenden Böhmischen Eisenbahn-Konsortien und der Leipzig-Dresdner Eisenbahn stattfinde, und dass Seitens des Kgl. Sächs. Finanzministeriums die Konzession für die auf Sächsischem Gebiete liegende Strecke in Aussicht gestellt sei, wurden die Anträge des Direktoriums und des Ausschusses, die Gesellschaft zu ermächtigen:

a) den Bau einer Eisenbahn von Nossen über Freiberg nach der Sächsisch-Böhmischen Grenze als integrirenden Bestandtheil der Leipzig-Dresdner Eisenbahn auszuführen, sobald nach der Ansicht beider Gesellschaftsorgane der Bau einer von dem Dux-Brüxer Kohlenbecken bis an die Sächsische Grenze führenden, für den Durchgangsverkehr geeigneten Eisenbahn gesichert ist;

b) für den Fall, dass auch die Strecke von der Sächsisch-Böhmischen Grenze bis Freiberg durch andere Unternehmer ausgeführt werden sollte, die Bauausführung für Rechnung der Leipzig-Dresdner Eisenbahnkompagnie — dem in vorjähriger Generalversammlung gefassten Beschlusse entsprechend — auf die Strecke von Nossen bis Freiberg zu beschränken;

c) die zur Ausführung des Baues erforderlichen Geldmittel in der ihnen vortheilhaftest erscheinenden Weise entweder durch Emission neuer Stammaktien oder einer Anleihe oder durch kombinirte Benutzung beider Modalitäten aufzubringen;

d) diejenigen Statutenveränderungen, welche infolge dessen nothwendig werden, mit der Staatsregierung zu vereinbaren;

e) überhaupt alle zur Durchführung der Beschlüsse sub a bis d erforderlichen Maassregeln endgültig festzustellen und auszuführen, einstimmig angenommen.

Der von Herrn Adv. J. G. Johnel aus Freiberg gestellte Antrag, „die Geschäftsorgane zu beauftragen, den Bau der Linie Nossen-Freiberg sofort, mindestens aber vor dem 1. Mai d. J. (wo die bisherige Konzession erlischt) in Angriff zu nehmen,“ wurde bei namentlicher Abstimmung mit 443 gegen 172 Stimmen angenommen.

* **Braunschweigische Eisenbahn.** Die Generalversammlung der Aktionäre der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft beschloss in ihrer am 21. v. M. stattgehabten Sitzung den Bau und Betrieb nachstehender Bahnen:

1) der Hildesheimer Bahn, von Vechelde oder einem noch zu ermittelnden und im Einverständnisse mit der Königlich Preussischen und Herzoglich Braunschweigischen Staatsregierung festzustellenden Punkte der Bahn zwischen Braunschweig und Vechelde nach Hildesheim, oder aber, bei Versagung der Konzession für die Preussische Strecke, bis zur Landesgrenze und im letzteren Falle unter Ermächtigung der Direktion und des Aufsichtsraths zur Herbeiführung eines einheitlichen Betriebes auf der ganzen Strecke bis Hildesheim,

2) der Neukruger Bahn, von dem noch festzustellenden Abgangspunkte der Clausthaler Bahn aus der Fortsetzung der Halberstadt-Vienenburger Bahn bis Neuekrug,

3) der Einbecker-Zweigbahn, von einem Punkte der Hannoverschen Südbahn nach Einbeck unter der Bedingung der Leistung eines angemessenen Beitrags Seitens der Stadt Einbeck,

und ermächtigte die Direktion und den Aufsichtsrath einstimmig, für die sämmtlichen vorgedachten Erweiterungen der Braunschweigischen Bahnlinien das erforderliche Anlage-Kapital nach bestem Ermessen durch Erhöhung des Stammaktien-Kapitals oder Ausgabe von Obligationen bis zur Höhe von 5 Millionen Thalern zu beschaffen.

* **Eutin-Lübecker Eisenbahn.** Die der Eutin-Lübecker Eisenbahn-Gesellschaft ertheilte Concession Oldenburg's datirt vom 10. Juli 1870, die Lübeck's vom 2. Juli 1870 und der zwischen der Grossh. Oldenburgischen Regierung und der freien Hansestadt Lübeck abgeschlossene Staatsvertrag vom 7/8. April 1870.

Die Baulänge der Bahn, welche eingeleisig ausgeführt und zu der das Terrain auch nur für 1 Geleise erworben wird, beträgt 33 Kilom., die Betriebslänge 34 Kilom., indem 1 Kilom. der Ostholsteinischen Bahn Eutin-Neustadt mitbenutzt wird. Das Baukapital beträgt 1 800 000 Thaler.

Der Bauangriff erfolgte im December 1870 und ist die Fertigstellung der Bahn voraussichtlich Mitte Sommer 1872 zu erwarten. Die Acquisition des Terrains ist im Verfahren begriffen.

Im durchgehenden Verkehre bildet die Bahn die kürzeste Verbindung des Mecklenburgischen und Rechts-Elbe'schen Bahnnetzes mit dem Holsteinischen und Cimbrischen.

Die Bedeutung des Lokalverkehrs ist keine sehr erhebliche; das Land liefert nur Ackerbau-Produkte, Korn, Vieh, Butter, Käse etc.

Die Stationen und deren Entfernungen ab Lübeck sind: Schwartau $1,_{00}$ M., Ponsdorf $1,_{95}$ M., Glaschendorf-Garkau $2,_{85}$ M. und Eutin $4,_{50}$ M.

Die Bahn führt durch sehr wechselndes, zum Theil mooriges Terrain mit nicht unerheblichen Höhen-Unterschieden.

Baudirector ist Oberbaurath Buresch zu Oldenburg, bauleitender Ingenieur Ihssen zu Lübeck. — Der Bahnbau wird in eigener Regie ausgeführt und ist die ganze Strecke in 3 Sektionen eingetheilt.

⊙ **Pfälzische Bahnen.** Zur Ausarbeitung der Detailpläne für die Strecke von Landau nach Wilgartswiesen (Zweibrücken) wird in Annweiler eine Eisenbahnbausektion etablirt. — Ebenso kommt eine solche nach Kirchheimbolanden für die Donnersberger Bahn. Die Pläne und Kostenanschläge für letztere sind nunmehr durch das Handelsministerium genehmigt und zur Einleitung des Expropriationsverfahrens ist die Ermächtigung ertheilt.

Aus den Ergebnissen der vorjährigen Betriebsperiode der Pfälzer Bahnen sollen die für die Neustadt-Dürkheimer und Landstuhl-Cuseler Bahn geleisteten Zinsvorschüsse von 296 000 fl. zurückvergütet, dem Erneuerungs-Reservefonds 497 000 fl. zugewiesen und als Superdividende, ausser dem Präcipuum der beiden älteren Bahnen noch 4 fl. 30 kr. = $0,_{9}$% pro Aktie vertheilt werden. Hiernach würde sich der Ertrag der Bexbacher Aktien auf $9,_{9}$%, der Maxbahn auf $6,_{4}$% und der Nordbahn auf $4,_{9}$% pro Aktie vom Nominalbetrage stellen.

Wiener Briefe.

♂ Wien, am 4. April. (Vom Eisenbahn-Aktienmarkte. Ministerialerlässe. Staatsbahn. Dux-Bodenbach. Ungarische Ostbahngesellschaft. Eilzüge Pest-Bazias. Theissbahn. Expropriations-Angelegenheiten.)

Die Börse zeigte diese Tage eine eigenthümliche unerklärliche Haltung. Bis zum 1. April waltete die Haussetendenz vor und mit diesem Tage schlug das Wetter um, indem am Eisenbahnaktienmarkte die Kourse wankten und schwankten wie ein Rohr im Wind. Alle Bahnpapiere erlitten Einbussen. Südbahn verloren $3^1/_4$ fl, Karl-Ludwig B. $2^3/_4$ fl., Theissbahn $2^1/_2$ fl., Lemberg-Czernowitz-Jassy $1^1/_2$ fl., Buschtěhrader 2 fl., Dux-Bodenbacher 5 fl., Ferdinands-Nordbahn 10 fl., Rudolfsbahn $1^1/_4$ fl., Prag-Dux 2 fl., Raab-Graz 2 fl., Staatsbahn $1^1/_2$ und Ungarische Ostbahn 2 fl.

Die jüngsten bemerkenswerthen Vorgänge auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens wollen wir im Nachstehenden zusammenfassen:

Die Thätigkeit des jetzigen Handelsministers macht sich besonders mit Beziehung auf die Eisenbahnanstalten geltend. *Nulla dies sine bulla.* Keine Woche vergeht, ohne handelsministeriellen Erlass an die cisleitanischen Bahnunternehmungen. Während der verflossenen Woche erblickten zwei Erlässe das Licht der Welt. In dem Einen werden die Verwaltungen aufgefordert, Getreide aller Art nur in Kastenwägen zu versenden, und falls die Versendung in offenen Wagen zum Behufe schneller Expedition vom

Versender verlangt wird, für die entsprechende Bedeckung der Ladung mittelst Decktücher Sorge zu tragen. Ferner giebt sich der Handelsminister der Erwartung hin, dass die Verwaltungen für die entsprechende Verwahrung der zur Versendung übernommenen und wegen Mangels an gedeckten Räumen aber noch im Freien lagernden Fruchtsendungen durch Verwendung trockener Unterlagen und ausreichender Bedeckung sorgen werden.

Dann wurden die Eisenbahnverwaltungen beauftragt, dafür zu sorgen, dass zur Unterbringung des Reisegepäcks die Personenwagen dritter Klasse — sowohl die neubestellten, als auch die vorhandenen — mit Gepäckskörben und Huthaltern versehen werden.

Endlich wurde auf Grund der in neuester Zeit gemachten Erfahrungen der Transport des Viehes in offenen Wagen in Folge der klimatischen Verhältnisse als unzulässig erklärt und zugleich angeordnet, bei Neuanschaffungen nur geschlossene Viehwaggons mit Luftklappen zu bestellen.

Ueber die bevorstehende Emission junger Staatsbahn-Aktien wird gemeldet, dass bei derselben auch auf die Ablösung der Gründerrechte Bedacht genommen werden soll, dass nämlich die Gründer entweder durch Aktien al pari abgefunden werden oder aus dem Erlöse einer gewissen Parthie an der Börse zu verkaufenden Aktien zu befriedigen wären. Im Ganzen sollen 120 000 Aktien emittirt und davon 80 000 Aktien durch das Bezugsrecht der Aktionäre (auf je 5 alte Aktien eine junge), 40 000 Aktien anderweitig begeben werden. Für die neuen Aktien sollen 80 Frcs. pro Aktie als Gewinnreserve verwendet werden. Eine neue Aktie wird in Folge dessen dem Aktionär auf 290 fl. kommen. Die bestehende Gewinn-Reserve, welche gegenwärtig 10 000 000 fl. beträgt, wird sich dann auf 15 000 000 fl. belaufen und die Superdividende pro 1870 ungeschmälert zur Auszahlung gelangen. Auch bezüglich des Januarkoupons wird in Zukunft eine Aenderung eintreten, indem derselbe nicht mehr 12½ Frcs. sondern 20 Frcs. betragen soll.

In der am 31. März stattgefundenen ausserordentlichen General-Versammlung der Dux-Bodenbacher Bahn wurde vom Verwaltungsrathe die Mittheilung gemacht, dass das Anlagekapital von 4 400 000 fl. um 488 000 fl. überschritten wurde. Die Eröffnung der Bahn wird im Juli stattfinden. Die Erwerbung der Linie Ossegg-Komotau wurde als eine Lebensbedingung für die Gesellschaft bezeichnet. Die Generalversammlung ermächtigte nach einer lebhaften Debatte über den Bericht den Verwaltungsrath auf dessen Antrag zur Annahme von Schleppbahnen in der Ausdehnung von drei Meilen zu den im Bereiche des Unternehmens gelegenen Kohlenbecken und zur Beschaffung der Geldmittel in der Maximalsumme von 600 000 fl. Silber für eine Meile; ferner zur Erlangung der Konzession zum Baue und Betriebe der Ossegg-Komotauer Linie, nöthigenfalls mit Verzichtleistung auf die Stempel- und Gebührenfreiheit.

Auf Grundlage der seinerzeit von einem Konsortium der Francobank übernommenen Prioritäten der Ungarischen Westbahn im Betrage von 18 Millionen hat das Uebernahms-Konsortium im Verein mit den Amsterdamer Firmen Lippmann und Rosenthal, Becker und Fuld, Wertheim und Gomperz und der Insinger Kompagnie, dann mit v. Erlangers Söhnen in Frankfurt und den Konsortialfirmen die Emission eines vierprocentigen Prämien-Anlehens beschlossen, welches mit zwei Gewinnziehungen jährlich dotirt werden wird.

Die Ungarische Ostbahngesellschaft hat sich mit den Bauunternehmern Gebr. Warring auseinandergesetzt. Diese lassen demnach die Bauführung ganz fallen. So endet denn diese sich hinschleppende Differenz, die viel von sich reden machte und ihren Anfang daher nahm, dass die Herren Warring für eine Reihe ihnen durch die Regierung auferlegten Mehrleistungen, zu denen sie nach der Konzession nicht verpflichtet waren, Ersatzansprüche erhoben, deren sofortige Anerkennung sie forderten, widrigenfalls sie den Bau nicht mit der erforderlichen Energie fortsetzen zu können erklärten. Die Gesellschaft war bereit, jene Ansprüche sorgfältig zu prüfen und begründete Forderungen bei der Regierung zu befürworten, allein sie wies entschieden den Standpunkt zurück, dass die Fortsetzung der Arbeiten im vollen Umfange von einer solchen, oder überhaupt von einer Bedingung abhängig gemacht werden dürfe. Als hierauf die Herren Warring die Arbeiten fast gänzlich einstellten, verweigerte die Gesellschaft die Zahlung auch für die noch nicht honorirten Arbeits- und Lieferungscertifikate, liess auf der ganzen Linie Alles, den Herren Warring eigenthümliche Material sowie den Fundusinstruktus mit Beschlag belegen und erklärte den Unternehmern, den Bau nicht mehr in ihren Händen belassen zu können. Nach langwierigen Verhandlungen, welche wesentlich erschwert wurden durch den Umstand, dass die Herren Warring in London etablirt sind, kam nun ein Ausgleich zu Stande, dessen wesentlichsten Punkte die folgenden sind: Die Herren Warring verzichten definitiv auf den Weiterbau der Ostbahn; für alle ihre noch unbeglichenen Forderungen an die Gesellschaft im Belaufe von beiläufig einer Million Gulden, werden die Herren Warring mit einer Bauscnalsumme von 500 000 fl. abgefertigt; Diese wird jedoch ihnen nicht sofort baar ausgefolgt, sondern 200 000 fl. werden durch ein Organ der Gesellschaft, im Verein mit einem Vertreter Warrings, zur Tilgung der Schulden dieser letzteren in Siebenbürgen verwendet; die restlichen 300 000 fl. bleiben deponirt, um die etwaigen anderweitigen Schulden der bisherigen Bauunternehmung für Lieferungen u. s. w. zu begleichen. Erst nach drei Monaten, wenn alles bezahlt ist, wird der allfällige Ueberschuss an die Herren Warring ausgefolgt. Die den Herren Warring gehörende fundus instructus dessen die Gesellschaft zur Fortführung des Baues benöthigt, sowie alle jene Materialien, welche bisher nicht Eigenthum der Gesellschaft waren. — Beides zusammen wurde von der Gesellschaft auf 7—800 000 fl. geschätzt — werden von der Gesellschaft um die Pauschalsumme von 300 000 fl. angekauft. Alle aus dem erwähnten Memorandum resultirenden Ersatzansprüche gehen ohne alle Vergütung an die Gesellschaft über und werden von dieser gegen die Regierung geltend gemacht werden. Die bei der Anglo-Oesterreich. Bank erliegende Kaution von 1 200 000 fl., sowie die Kaution bei der Regierung von 1 000 000 fl. ist zu Gunsten der Gesellschaft verfallen, welche nunmehr binnen der kürzesten Zeit den Bau wieder aufnehmen und mit dem Aufgebot aller Kräfte zu Ende führen wird.

Die Eilzüge der Staatsbahn unterhalb Pest im Anschlusse in Bazias an die von und nach Stationen der Untern Donau, Galatz, Konstantinopel und Odessa verkehrenden Eilschiffe sind nach Bekanntmachung der Generaldirektion am 3. d. M. wieder ins Leben getreten.

Am 1. April d. J. wurde auf der Theissbahn-Linie Czegléd-Kaschau zwischen den Stationen Szerencs und Tisza-Lúcz bei Wächterhaus No. 201 eine Haltestation Namens Harkány für den Personen- und Gepäcks-Verkehr eröffnet und es werden vom bezeichneten Tage an die auf dieser Strecke verkehrenden Personen- und gemischten Züge dort je eine Minute Aufenthalt nehmen.

Das Ministerium des Innern hat im Einvernehmen mit dem Handelsministerium entschieden, dass die Intervention der politischen Behörde bei der definitiven Begränzung der für Eisenbahnen abgetretenen Grundstücke nicht nothwendig ist, dass dagegen die Uebernahme der Leitung von Grundeinlösungs-Verhandlungen über Ansuchen der Eisenbahn-Unternehmungen von den politischen Behörden nicht abzulehnen ist, da die den Bahnbau sehr erschwerenden Expropriationen nur durch eine umsichtig geleitete Vergleichs-Verhandlung vermieden oder beschränkt werden können und ein solcher Erfolg in der Regel nur von der Intervention der Behörde zu erwarten ist.

Hs. **Die Eisenbahn-Enquête.** Wien, 2. April 1871. Die eben abgelaufene 4. Woche der Enquête nahm nur 2 Tage noch für die Expertise in Anspruch. Es war schon die allgemeine Ermüdung, welche zum Schlusse drängte; zweifelsohne würden sich noch viele Handelsleute jeder Branche u. Spediteure mit wirklichen u. eingebildeten Beschwerden gemeldet haben, deren Refrain immer derselbe gewesen wäre: billiger, rascher und bequemer Transport. Nach dem gegenwärtigen unwiederbringlichen Zeitverlust gelangt man erst ganz zur Einsicht der Verkehrtheit der Expertise in dieser Form; dieselbe wäre nämlich — wenn nach dem im vorigen Berichte Angedeuteten überhaupt nöthig — bei den einzelnen Handelskammern vorzunehmen gewesen, wodurch die Wünsche nicht blos des Wiener, sondern des gesammten Oesterr.-Ung. Handelsstandes zum Ausdruck gelangt wären.

Dieses Material hätte sofort den sich constituirenden Sektionen vorgelegt werden können, und man wäre heute schon da, wohin die Enquête erst nach einem Monat gelangen wird, nämlich zum Schlusse; ob mit oder ohne Resultat — ist noch sehr fraglich. Durch die beklagte Zeitverschwendung konnte die 1. und 2. (Rechts- u. Verkehrs-) Sektion erst gegen Ende der Woche berathen, während sich die 3. über die Osterzeit vertagte.

Als getreuer Chronist referiren wir noch über die letzten Experten: Der 27., Sekretair Bedynski der Lemberger Handelskammer will: die Anhörung der Handelskammern rücksichtlich jeder Eisenbahn-Konzession, dann nicht periodische, sondern jedesmalige Tarifrevision über Verlangen der Kammern und der Regierung, grössere Beaufsichtigung der Solidität des Bahnbaues, Allgemeine Herabsetzung der Kohlentarife ohne Rücksicht auf den Zwischenhandel — endlich Erwärmung der 3. und 4. Wagenklasse im Winter.

Der 28. Experte, von Altvater, Delegirter der Landwirthschaftsgesellschaft beschränkt sich auf die 3 bekannten Wünsche: Herabsetzung der Tarife, Vermehrung der Transportmittel und Einhaltung der Lieferzeit.

Der 29. Experte, Fabrikant Hein, wünscht: Einheitssatz für Kohle ohne Unterschied der Entfernung, Ermässigung des Frachtsatzes auf 1½ kr. pro Centner und Meile für Manufakturen — endlich die Ansetzung des genauen Fahrpreises auf jeder Fahrkarte.

Der 30. Experte, Kaufmann Ostersetzer aus Brody, verlangt: Feuersicherheit der Bahnmagazine, Deckmittel zur Verwahrung der im Freien eingelagerten Güter und Wegfall des Protektionswesens.

Der 31. Experte, Armmio Kohn aus Roveredo, beantragt: den Transport in vollen Ladungen auf der Brennerbahn, Aufhebung der 40% betragenden Tarif-Differenz rücksichtlich der Tyrolischen und Oberitalienischen Bahn, Competenz des Gerichtes der Aufgebestation bei Bahn-Streitigkeiten — endlich schleunige und direkte Avisirung des Einganges der Nachnahme an den Aufgeber.

Der 32. Experte, Spediteur Schanzer, plaidirt für Auszahlung der Nachnahmen auch bei Verlust der bezüglichen Coupons an bekannte Firmen, gänzliche Aufhebung des Calo bei Manufakturwaaren und Bestimmung einer unüberschreitbaren kurzen Fallfrist für die Er-

ledigung von Reklamationen bei sonstiger Berechtigung zur exekutiven Eintreibung des streitigen Betrages von den Bahnen.

Als 33. und letzter Experte erscheint der Delegirte der Wiener Handelskammer Rechtnik zur Besprechung der von den Experten noch nicht berührten Punkte und Desiderien und zur Errichtung eines besonderen Ministeriums für das Kommunikationswesen, Verbot der Kumulirung von Verwaltungsrathstellen bei den zu einander im Vertrags- und Konkurrenz-Verhältniss stehenden Bahnen, Gründung von Eisenbahnschulen, Etablirung eines statistischen Central-Büreaus für Eisenbahnen, Fortdauer der sich in dieser Enquête zeigenden Einmüthigkeit der Bahnvertreter auch in der Praxis, — endlich die Ermässigung aller Tarife auf die nur um einige Prozente für den berechtigten Gewinn zu erhöhenden Selbstkosten und die nur Einmalige Prolongirung der Lieferzeit für ein und dasselbe Gut.

Nach der herkömmlichen Bekomplimentirung des Präsidiums durch einen Eisenbahnvertreter und dessen Dank für die Unterstützung durch die Journalistik wurden die Plenarversammlungen bis dahin vertagt, als die Sektionen über die mit Benützung des reichlich vorhandenen Materials vollendeten Arbeiten Bericht erstattet haben werden.

Wie bereits erwähnt, haben gegen Ende der Woche nur die beiden ersten Sektionen und zwar die über Verkehr einmal allein und das andere Mal gemeinschaftlich mit der Rechtssektion berathen. Die 2. Sektion hat nämlich über Antrag ihres Sekretairs, des durch seine Vielseitigkeit und Tüchtigkeit hervorragenden General-Sekretairs der Böhmischen Westbahn, Dr. Sochor, die Einführung des Norddeutschen Betriebs-Reglements in Oesterreich mit einigen unwesentlichen, noch im gegenwärtigen Oesterreichischen Betriebs-Reglement vorkommenden Erleichterungen beschlossen. Als solche sind zu bezeichnen: der Wegfall eines Beweises über die Schadenshöhe bei Ueberschreitung der Lieferzeit, falls nämlich nicht das Interesse hiervon besonders versichert wurde; ferner die Zulassung aller nicht feuergefährlichen Güter zum Transporte, dieselben mögen noch so beschädigt sein, wenn der Aufgeber sich zur Ausstellung eines Reverses bequemt; weiter die Beschränkung der Letztern nur auf Eine, auch nicht mehr am Frachtbrief ersichtliche Urkunde etc.

Diese Adoptirung des Deutschen Betriebs-Reglements ist auch deshalb von unermesslicher Tragweite, weil auch Ungarn dadurch zur Annahme des demselben zur Basis dienenden Deutschen Handelsgesetzbuches veranlasst wird, ein Wunsch, den auch der erste Ungarische Juristenverein im Jahre 1870 emanirt hat. Der Vertreter der Ungarischen Regierung hat auch bei dieser Sektions-Berathung der Enquête die Bitte gestellt, man möge bei einer etwaigen Umredigirung einzelner Bestimmungen des Deutschen Betriebs-Reglements den betreffenden Wortlaut des Handelsgesetzes substituiren, wo dies etwa noch nicht der Fall wäre, um dadurch dessen Gesammt-Einführung anzubahnen. Welche Bedeutung die Ausdehnung Eines, überdies durch die periodischen Generalversammlungen des Vereins der steten Verbesserung empfänglichen Reglements über das weite Gebiet des geeinigten Deutschlands und Oesterreich-Ungarns gewinnt, bedarf keiner Erörterung. Es ist wohl kein Sanguinismus, darin den Keim eines Universal-Betriebs-Reglements für den gesammten Europäischen B hnverkehr zu sehen.

Die 2. Sektion hofft durch diese Proposition den vielfachen Beschwerden die Spitze abzubrechen und hat sich überdies dadurch die Sache leicht gemacht. Dasselbe ist auch rücksichtlich der 1. (Rechts-) Sektion der Fall, da die den Bahndienst berührenden Rechtsfragen fast ausschliesslich den Verkehr betreffen und die Tariffirung nur wenig tangiren. Diese sich damit befassende 3. Sektion wird auch voraussichtlich die meiste Arbeit haben und hat doch bisher so gut wie gar nichts gethan. Die Designirung mehrerer Referenten in dieser (und der 1.) Sektion wird kaum eine Arbeitstheilung, vielmehr ein schwer zu beschränkendes Uebergreifen und somit die Verzögerung herbeiführen.

Als Ergänzung zum vorliegenden Enquête-Wochenbericht mögen noch 2 Umstände erwähnt werden. Die Wiener Handelskammer hat in ihrer letzten Sitzung anlässlich der vom Vereine für Rübenzucker-Industrie in der Oesterreich-Ungarischen Monarchie angeregten Behandlung der Zuckersendungen auf den Eisenbahnen, die vom Handelsministerium auf Grund kommissioneller Berathungen mit den Bahnen angebotene Intervention dankend abgelehnt, „da sich nun „mit den bei der Enquête vertretenen Eisenbahnen über diesen Gegen„stand leichter die Verständigung wird erzielen lassen" — womit die Ausgleichung so vieler einander entgegenstehender Interessen im Wege der Besprechung anerkannt wird.

Der zweite Umstand ist der durch Mindereinnahmen verursachte Rückgang fast aller Oesterr.-Ungar. Eisenbahnwerthe im Laufe dieser Woche, welchen man mit Unrecht den verstimmenden Eindrücken der Enquête zuschreibt. Vielmehr wird zufolge der Börsenschau eines berufenen Organes „die billige und sachgemässe Ordnung unserer „mitunter wüsten Transport-Verhältnisse eine Reorganisation des „Verkehrs im wirthschaftlichen Sinne und eine Befestigung des all„seitigen Rechtsbedürfnisses herbeiführen, um auch in finanzieller „Beziehung unseren Eisenbahnwerthen erhöhten Kredit zu verschaffen." Welche Hoffnungen sich doch an die Enquête knüpfen!

Im nächsten Wochenberichte referiren wir über die einzige morgen stattfindende Sektionssitzung und über die nun zur Veröffentlichung gelangenden Gutachten der Handelskammern.

—*tz.* **Kronprinz Rudolf-Bahn.** (Geschäftsbericht pro 1869 und 1870.) Im Betriebe der Kronprinz Rudolf-Bahn standen die Strecken St. Valentin-Steyer-Weyer $8,_{0}$ Meilen, Rottenmann-St. Michael-Villach $30,_{5}$ Meilen, St. Michael-Leoben $1,_{5}$ M., St. Veit-Klagenfurt $2,_{5}$ M., Launsdorf-Mösel $3,_{0}$ M. und Laibach-Tarvis $13,_{466}$ Meilen, zusammen $58,_{966}$ Meilen; die letztere Strecke wurde am 14. Dezember 1870 dem Betriebe übergeben.

Die wirkliche Länge der im Jahre 1869 im Betriebe gewesenen Linien — auf welche sich die nachstehenden statistischen Mittheilungen beziehen — beträgt $45,_{826}$ Meilen, für welche sich wegen der in diesem Jahre eröffneten Strecken eine mittlere Betriebslänge von $33,_{091}$ Meilen ergiebt.

Von dem Gesellschafts-Kapitale waren ult. 1869 im Umlauf: 32 125 200 Fl. Aktien und 37 069 200 Fl. Prioritäten, 2000 Fl. Aktien und 57 900 Fl. Prioritäten waren amortisirt und 5 000 000 Fl. hat die Staatsverwaltung Bauvorschuss geleistet. Die Bau-Auslagen betrugen: für die Strecken St. Valentin-Steyer und St. Michael-Villach 29 993 672 Fl., für die Strecken Steyer-Weyer, Rottenmann-St. Michael-Leoben, St. Veit-Klagenfurt und Launsdorf-Mösel 27 843 092 Fl. und für die Strecke Tarvis-Laibach 6 054 515 Fl., zusammen 63 891 279 Fl.

An Betriebsmitteln waren ult. 1869 vorhanden: 35 Lokomotiven, 35 Tender, 84 Personenwagen mit 2733 Sitz- und 520 Stehplätzen, 25 Gepäck- und 689 Lastwagen mit einer Tragfähigkeit von 142 800 Ctrn., 7 Schneepflüge, 6 Draisinen und 57 Bahnwagen.

Im Jahre 1869 wurden befördert: 1764 Personen in der I., 33 976 in der II, 261 644 in der III. und 116 645 in der IV. Klasse, sowie 7306 zu ermässigten Fahrpreisen (incl. 3775 Militairs), zusammen 421 335 Personen, 17 645 Ctr. Gepäck, 15 175 Ctr. Eilgüter, 3 567 699 Ctr. Frachtgüter incl. 30 197 Ctr. Militairgüter. Der Personenverkehr bewegte sich mit circa 90 Procent innerhalb der eigenen Bahngrenzen, wogegen im Güterverkehre ca. 49 Procent auf den Binnen- und 51 Procent auf den direkten Verkehr entfallen. Hauptsächlich kamen zur Beförderung 1 469 714 Ctr. Eisen, Stahl, Eisen- und Stahlwaaren, 689 348 Ctr. Kolonial- etc. Waaren, 320 919 Ctr. Feld-, Garten- und Walderzeugnisse etc.

Die Einnahmen betrugen 731 598 Fl., von welchen 278 461 Fl. auf den Personenverkehr, 399 556 Fl. auf den Güterzerkehr und 53 581 Fl. auf sonstige Quellen entfallen.

Verausgabt wurden 49 003 Fl. für die allgemeine Verwaltung, 260 784 Fl. für die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung, 225 735 Fl. für den Verkehrs- und kommerziellen Dienst, 177 968 Fl. für Zugförderung und den Werkstättendienst und 6112 Fl. Stempelgebühren, zusammen 719 602 Fl. = 21 806 Fl. per Bahn- resp. $11,_{227}$ Fl. per Zugmeile.

Diese Ausgaben repräsentiren $98,_{37}$ Proc. der Einnahmen. Der Ueberschuss betrug 11 996 Fl. oder zum Course von $121,_{52}$ = 9872 Fl. Silber. Zur Verzinsung waren erforderlich: 5 Proc. Zinsen der Aktien 737 760 Fl., 5 Proc. Zinsen der Prioritäten 987 742 Fl., zur Amortisation von 10 Aktien und 193 Stück Prioritäten 59 900 Fl., zusammen 1 785 402 Fl. Werden hiervon die erst am 1. April 1870 zahlbare Theilquote der Prioritäten-Coupons und die an demselben Tage rückzahlbaren 193 Stück Prioritäten im Betrage von zusammen 415 254 Fl. in Abzug gebracht, so hat die Staatsverwaltung einen Vorschuss von 1 360 276 Fl. zu leisten.

Was die Betriebs-Ergebnisse bis Ende October 1870 betrifft, so wurde vereinnahmt: 373 005 Fl. aus dem Personen- und Gepäckverkehre und 514 391 Fl. aus dem Eilgut- und Frachtenverkehre, zusammen 887 396 Fl.; es ist mithin eine nicht unbedeutende Steigerung der Einnahmen eingetreten.

Auf der im Bau begriffenen Strecke Weyer-Rottenmann waren Ende 1870 hergestellt: 58 % der Erdarbeiten, 18 % der Brücken und Durchlässe, 19 % der Uferbefestigungen, 38 % der Tunnelarbeiten und 7 % des Oberbaues.

—*tz.* **Königl. Bayerische Verkehrs-Anstalten.** (Betriebs-Ergebnisse pro 1869.) Der soeben erschienenen XVIII. Nachweisung über den Betrieb der Königl. Bayerischen Verkehrs-Anstalten für das Etatsjahr 1869 entnehmen wir Folgendes:

I. In der Organisation der Verwaltung ist eine Veränderung nicht eingetreten, das Personal ist aber von 9857 Personen im Jahre 1868 auf 10 360 Personen im Jahre 1869 gestiegen.

II. Eisenbahnen. Im Jahre 1869 wurden dem Betriebe übergeben die Strecke Miesbach-Hausham am 8. Januar und zwar für Steinkohlen-Transporte, und die ganze Strecke Miesbach-Hausham-Schliersee am 1. August für den Gesammtverkehr, ferner am 2. Oktober die Linie von Pleinfeld nach Treuchtlingen und von Treuchtlingen nach Gunzenhausen.

Die Betriebslänge beträgt $237,_{25}$ Meilen ($192,_{86}$ Meilen Staatsbahnen und $42,_{28}$ Meilen Privatbahnen, $7,_{89}$ Meilen Staatsbahnen sind verpachtet, wogegen die Strecken München-Pasing und Oberkotzau-Hof $2,_{11}$ Meilen für den Betrieb doppelt zu rechnen sind), und der mittlere Jahresdurchschnitt der in Betrieb gestandenen Linien $232,_{10}$ Meilen.

Die Länge der Doppelbahn-Strecken betrug Ende 1869 zusammen $27,_{50}$ Meilen.

An Kapital sind verwendet: für die Staatsbahnen 172 958 239 fl. (d. i. 832 230 fl. pro Meile) und 58 943 fl. für den Ausbau der Bahnen

und Bahnhöfe, zus. 173 017 182 fl., für die Pachtbahnen 23 709 577 fl., überhaupt 196 726 759 fl. Der von fremden Verwaltungen zu verzinsende Bauaufwand für die von ihnen gepachteten Bahnstrecken beträgt dagegen 7 995 006 fl.

Das Transportmaterial bestand aus 421 Maschinen, 1053 Personenwagen enthaltend 37 853 Plätze, 105 Bahnpostwagen, 204 Gepäckwagen, 4952 Güterwagen, 535 Kohlenwagen, 305 Schemelwagen, 100 Pferde- und Kleinviehwagen; ferner 152 Torfwagen, 513 Bahndienstwagen und 92 Stationswagen; zusammen 7254 Wagen für den Transportdienst und 757 Wagen für den Betriebs- und Bahnunterhaltungsdienst; in Summa 8011 Wagen.

Bei 176 517 geleisteten Fahrten haben die Lokomotiven 1 416 537 Meilen und bei 699 722 Stunden Stations- und Rangirdienst 1 121 211 Meilen zurückgelegt.

Im Jahre 1869 wurden befördert: mit Schnell- und Courierzügen 43 324 Personen in der I. und 541 952 in der II. Klasse; mit gewöhnlichen Zügen: 27 645 Personen in der I., 735 658 in der II. und 6392 427 in der III. Klasse, überhaupt 7 741 006 Personen. Gegen das Vorjahr ergiebt sich eine Mehrbeförderung von 552 475 Personen = $7,_{68}$ Proc. Ferner kamen zur Beförderung 321 396 Ctr. Gepäck (22 169 Ctr. mehr wie im Jahre 1868), 776 Fahrzeuge, 15 699 Pferde, 150 549 Stück Grossvieh, 693 713 Stück Kleinvieh und 46 469 Hunde. An Thieren betrug die Mehrbeförderung 186 035 Stück.

Im Güterverkehr kamen zur Beförderung 775 270 Ctr. Eilgüter, 4 241 710 Ctr. Frachtgüter I. und 6 856 937 II Klasse, 33 383 706 Ctr. zu Special-Tarifen und in Wagenladungen und 7 219 906 Ctr. Kohlen, zusammen 52 477 529 Ctr. zahlbare Güter (717 129 Ctr. mehr als 1868) und 5 100 526 Ctr. Regie-Sendungen, überhaupt 57 578 055 Ctr. resp. gegen das Vorjahr mehr 1 006 865 Ctr. = $1,_{78}$ Procent.

Von den beförderten Personen entfallen $96,_{47}$ Proc., von den beförderten Gütern dagegen nur $42,_{28}$ Proc. auf den Binnenverkehr.

Durchschnittlich haben zurückgelegt, jede Person $5,_{4}$ Meilen und es trifft auf eine Bahnmeile 26 176 Personen, 1383 Ctr. Gepäck, 3900 Stück Thiere und 226 098 Ctr. Güter. Es beträgt der Ertrag für eine Person 1 fl. 1 kr., für 1 Centner Gepäck 1 fl., für 1 Ctr. Gut $15,_{85}$ kr.

Die Einnahmen betragen: für Personen 6 243 936 fl., für Gepäck 321203 fl., für Fahrzeuge 8262 fl., für Thiere 566301 fl., für Güter 13 867952 fl., zusammen für Transporte 21 007 655 fl. Für Personen sind 451693 fl., für Gepäck 27 053 fl., für Fahrzeuge 1053 fl., und für Thiere 111 612 fl. mehr, für Güter dagegen 1316285 fl. weniger vereinnahmt als im Vorjahre, es beträgt daher die Minder-Einnahme 724 963 fl. = $3,_{33}$ Proc. Von den Einnahmen kommen für Personen-Beförderung im Binnenverkehre 76 Proc. und für dergl. Güter $28,_{7}$ Proc. der betr. Gesammt-Einnahme. Die Einnahmen aus sonstigen Quellen betrugen 742412 fl. und die Gesammt-Einnahmen [nach der revidirten Geldrechnung] 21 750 068 fl.

Augegeben sind für die allgemeine Verwaltung und zwar a) die Centralleitung 224645 fl. und b) den Aufsichts-, Vollzugs- und Abfertigungsdienst 1519242 fl., zus. 1743887 fl., für den Bahndienst 3853614 fl., für den Transportdienst 6833788 fl., zus. 12431289 fl. Hierzu die dem Betriebe nicht zugehörigen 1303317 fl., ergiebt eine Gesammt-Ausgabe von 13734606 fl. Dagegen betragen die rechnungsmässigen Ausgaben 13723344 fl. und es verbleiben, wenn die nicht den Betriebs-Ausgaben des Jahres 1869 zugehörigen 1399414 fl. in Abzug gebracht werden an wirklichen Betriebs-Ausgaben 12323929 fl., welche $56,_{66}$ Proc. der Einnahmen repräsentiren.

Der verbliebene Reinertrag von 9426138 fl. ergiebt eine Verzinsung des Anlage-Kapitals zu $4,_{97}$ Proc.

III. Die Post-Frequenz umfasste 43 626178 Briefe (1140734 mehr als 1868) und 6910320 portofreie Dienstbriefe (114972 weniger als 1868) zusammen 50536498 Briefe, 20739 Eilwagen-Reisende (+ 1454), 620489 Postomnibus-Reisende, 5999928 zahlbare Frachtstücke im Gewichte von 22938807 Pfunden und 1020410 dienstliche Frachtstücke im Gewichte von 2890200 Pfunden, demnach 7020338 Frachtstücke im Gewichte von 25 829 007 Pfunden (332 064 Stück im Gewichte von 3 968 068 Pfund mehr als 1868) und 53944355 Zeitungs-Exemplare (492380 mehr).

Die Gesammt-Summe der eingezahlten Postanweisungen betrug 932027 Stück und diejenige der ausgezahlten 880175 Stück, überhaupt betrugen die Einzahlungen 24921425 fl. (3768449 fl. mehr) und der Geldverkehr 49842850 fl. (7536898 fl. mehr).

Auf durchschnittlich $1,_{29}$ □Meilen mit 4508 Seelen kam eine Postanstalt, auf einen Kopf treffen $10,_{48}$ Briefe, auf einen Einwohner $1,_{45}$ Frachtstücke im Gewichte von $5,_{35}$ Pfund, ferner 5 fl. $9,_{34}$ kr. Einzahlung und 5 fl. $9,_{34}$ kr. Auszahlung im Post-Anweisungs-Verkehre.

Die Einnahmen betrugen 7036227 fl., die Ausgaben 6 772 862 fl., daher Reinertrag 263 365 fl. Gegen das Vorjahr sind die Einnahmen um 668309 fl., die Ausgaben um 581 455 fl. und der Reinertrag um 86 854 fl. gestiegen.

IV. Telegraphen. Die Länge sämmtlicher Linien betrug $770,_{89}$ geogr. Meilen mit $2431,_{29}$ Meilen Drahtleitung, die Herstellungskosten 2 308 385 fl.

Abgefertigt wurden 262 649 Depeschen im internen und 596 056 im internationalen Verkehre, zusammen 858 705 Depeschen, d. i. 149421 Stück mehr als 1868.

Die Einnahmen der Telegraphen-Verwaltung betrugen 447 690 fl., die Ausgaben 302 590 fl und der Reinertrag 145100 fl.

V. Ludwig-Kanal. Den Kanal befuhren 2565 Schiffe und 1903 Flösse (225 Schiffe mehr und 167 Flösse weniger) mit einer durchschnittlichen Belastung von 450 Centner.

Die Einnahmen an Schifffahrts-Gebühren (70209 fl.) und aus sonstigen Quellen betrugen 89 537 fl., die Ausgaben aber 186 479 fl., so dass ein Passivrest von 96 942 fl. verblieben ist.

VI. Die Bodensee-Dampfschifffahrt, welche mit 6 Dampfbooten, 7 Schlepp- und 3 Trajekt-Kähnen ausgeführt wird, lieferte folgendes Ergebniss.

Es wurden verschifft: 144 437 Personen, 8589 Ctr. Gepäck, 3 291 431 Ctr. Güter, 14 Wagen, 2596 Pferde etc. und 849 Hunde.

Die Einnahmen betrugen 234 934 fl. (davon treffen 224 560 fl. auf den Verkehr) und die Ausgaben 220 902 fl., so dass eine Rein-Einnahme von 14 032 fl. verblieben ist.

VII. Die Pensionskasse schloss mit einem Bestande von 983 713 fl. ab. Ordentliche Pensionen wurden gezahlt an 160 Eisenbahnbedienstete, 56 Postbedienstete, 13 Bedienstete der Telegraphen-Anstalt, 5 der Bodensee-Dampfschifffahrt und 5 der Eisenbahnbau-Abtheilung im Betrage von 67 199 fl. 53½ kr. Ausserordentliche Sustentationen kamen 2895 fl. an 54 Bedienstete, ordentliche Pensionen und Alimentationen an 615 Relikten 51 301 fl., ausserordentliche an 61 Individuen 2878 fl. und momentane Unterstützungen an 1300 Individuen 17750 fl. zur Auszahlung.

Gegenüber den Budget-Ansätzen sind von den Verkehrs-Anstalten 1 291 063 fl. weniger abgeliefert.

—tz. Oldenburgische Staats-Eisenbahnen. (Betriebs-Ergebnisse pro 1869.) Den Strecken Oldenburg-Bremen ($5,_{89}$ Meilen) und Wilhelmshafen-Oldenburg ($6,_{95}$ Meilen) trat am 15. Juni 1869 die $7,_{28}$ Meilen lange Strecke Oldenburg-Leer hinzu, so dass am Schlusse des Jahres $20,_{12}$ Meilen im Betriebe waren, welche einen mittleren Jahresdurchschnitt von $16,_{83}$ Meilen ergeben.

Das relativ sehr mässige Anlage-Kapital beträgt 5 550 372 Thlr. überhaupt resp. 275 863 Thlr. per Meile Bahnlänge.

An Betriebsmitteln waren vorhanden: 20 Lokomotiven, 14 Tender, 64 Personenwagen, enthaltend 2599 Plätze, 8 Gepäck-, 198 Güter-, 60 Arbeits- und 3 Torfwagen mit einer Gesammtladungsfähigkeit von 50 300 Centnern.

Die Lokomotiven haben 48 279 Nutzmeilen zurückgelegt. Es wurden befördert: 2185 Personen in der I., 91 509 in der II., 439 695 in der III. Klasse und 11 904 zu ermässigten Fahrpreisen, zusammen 545 293 Personen (davon 528 235 im Binnenverkehre). Jede Person hat durchschnittlich $3,_{67}$ Meilen durchfahren, es beträgt daher die specifische Personen-Frequenz 119 030 Personenmeilen bei einer Einnahme pro Person und Meile von $2,_{44}$ Sgr. Ferner kamen zur Beförderung: 29 114 Ctr. Reisegepäck und 792 Hunde.

Der Güterverkehr umfasste: 35 087 Ctr. Eilgüter, 932 Ctr. Postgüter, 126 783 Ctr. Frachtgüter der Normalklasse etc., 1 948 106 Ctr. der ermässigten Klassen und 348 400 Ctr. Kohlen und Coaks, zusammen 2 459 308 Ctr. (davon 1 312 961 Ctr. im Binnenverkehre, 106 885 Ctr. Betriebsdienstgüter, 169 Equipagen, 25 Eisenbahn-Fahrzeuge, 3375 Pferde und 39 742 Stück Rindvieh etc. Da jeder Centner Gut $6,_{59}$ Meilen durchfahren hat, so beträgt die specifische Güter-Frequenz 963 368 Centnermeilen und es sind pro Centner und Meile $2,_{57}$ Pfg. vereinnahmt.

Die Einnahmen haben betragen: für Personen in der I. Klasse 2366 Thlr., in der II. Klasse 47 555 Thlr., in der III. Klasse 110 505 Thlr., zu ermässigten Taxen 3711 Thlr., zusammen 164 137 Thlr., für Gepäck 7899 Thlr., für Hunde 107 Thlr., zusammen im Personenverkehre 172 143 Thlr. (10 228 Thlr. pro Meile), für Eil-, Post- und Frachtgüter 129 291 Thlr., für Equipagen 667 Thlr., für Eisenbahn-Fahrzeuge 140 Thlr., für Pferde 3690 Thlr., für Rindvieh etc. 15 980 Thlr., für sonstige Transporte 94 Thlr., an Nebenerträgen 1430 Thlr., zusammen im Güterverkehre 151 292 Thlr. (8989 Thlr. pro Meile), aus sonstigen Quellen 17 500 Thlr., die Gesammt-Einnahmen mithin 340 935 Thlr. überhaupt, 20 258 Thlr. pro Meile Bahnlänge resp. $7,_{06}$ Thlr. pro Nutzmeile.

Ausgegeben wurden: für die Bahnverwaltung 52 588 Thlr. (3125 Thlr. pro Meile), für die Transport-Verwaltung 86 538 Thlr. ($1,_{79}$ Thlr. pro Nutzmeile) und für die allgemeine Verwaltung 19 633 Thlr. (1166 Thlr. pro Meile), zusammen 158 759 Thlr., pro Meile 9433 Thlr., pro Nutzmeile $3,_{29}$ Thlr. Die Ausgaben betrugen $46,_{57}$ Proc. der Einnahmen.

Als Ueberschuss verblieben 182 176 Thlr. (pro Meile 10 824 Thlr.) und es repräsentirt derselbe $3,_{28}$ Proc. des verwendeten Anlage-Kapitals. Von dem Ueberschusse verblieben nach Auszahlung der Antheile für die dem Oldenburgischen Staate nicht gehörenden Strecken zu Gunsten der Oldenburgischen Landeskasse ein Betrag von 102 170 Thlr. = $5,_{08}$ Proc. des vom Oldenburgischen Staate verwendeten Anlage-Kapitals.

Unter Berücksichtigung des Umstandes, dass sich die mittlere Betriebslänge um $31,_{11}$ Proc. vermehrte, ergiebt eine Vergleichung der Betriebs-Resultate mit dem Vorjahre Folgendes: Es wurden mehr befördert 110 001 Personen = $25,_{50}$ Proc. und 842 603 Ctr. Güter = $52,_{15}$ Proc. Ferner erhöhten sich die Einnahmen um 102 793 Thlr. = $43,_{16}$ Proc., die Ausgaben um 33 241 Thlr. = $26,_{48}$ Proc. und der Ueberschuss um 69 553 Thlr. = $61,_{76}$ Proc.

Hiernach haben die Betriebs-Ergebnisse des Jahres 1869 ein sehr zufriedenstellendes Resultat geliefert.

— *tz.* Friedrich-Franz-Eisenbahn. (Betriebs-Ergebnisse pro 1869). Die $15_{,44}$ Meilen lange, von Güstrow über Malchin und Neubrandenburg bis zur Grenze führende Grossherzogl. Friedrich-Franz-Eisenbahn kostete Ende 1869 . . 4973221 Thlr. (322100 Thlr. pro Meile) und war ausgerüstet mit 20 Lokomotiven, 49 Personenwagen enthaltend 1920 Plätze, 6 Gepäck-, 185 Güter- und 20 Arbeitswagen mit einer Ladungsfähigkeit von 39090 Ctrn.

Im Jahre 1869 haben die Lokomotiven 40913 Nutzmeilen zurückgelegt und es wurden befördert:

3107 Personen in der I. Klasse, 44825 in der II., 106610 in der III., 46575 in der IV. und 6919 zu ermässigten Fahrpreisen, zusammen 208036 Personen (davon 104373 im Binnenverkehre), 38683 Ctr. Gepäck und 953 Hunde. Jede Person hat durchschnittlich $5_{,20}$ Meilen durchfahren, es beträgt mithin die spezifische Personen-Frequenz 70075 Personenmeilen bei einer Einnahme von $3_{,29}$ Sgr. pro Person und Meile.

Ferner sind befördert: 21045 Ctr. Eilgüter, 380864 Ctr. Frachtgüter der Normalklasse etc., 892500 Ctr. der ermässigten Klassen und 49843 Ctr. Kohlen etc., zusammen 1344252 Ctr. (davon 272843 Ctr. im Binnenverkehre), 73027 Ctr. frachtfreie Betriebsdienstgüter, 58 Equipagen, 34 Eisenbahn-Fahrzeuge, 1747 Pferde und 90706 Stück Rindvieh etc. Jeder Centner Gut hat durchschnittlich $6_{,70}$ Meilen durchfahren, daher spezifische Güter-Frequenz 574912 Centnermeilen. Die Einnahme pro Centner und Meile betrug $3_{,71}$ Pf.

Eingenommen wurden: für Personenbeförderung 118807 Thlr., für Gepäck und Hunde 4358 Thlr., zusammen 123165 Thlr. (7977 Thlr. pro Meile), für Eilgüter 4659 Thlr., für Postgüter 305 Thlr., für Frachtgüter 86857 Thlr., für Equipagen 300 Thlr., für Thiere 20610 Thlr., an Neben-Erträgen 944 Thlr., zusammen 113675 Thlr. (7362 Thlr. pro Meile) an verschiedenen Einnahmen 22303 Thlr., mithin Gesammt-Einnahme 259143 Thlr., 16784 Thlr. pro Meile, $6_{,33}$ Thlr. pro Nutzmeile.

Die Ausgaben betragen: für die Bahnverwaltung 50427 Thlr. (3266 Thlr. pro Meile), für die Transportverwaltung 98695 Thlr. ($2_{,41}$ Thlr. pro Nutzmeile) und für die allgemeine Verwaltung 23240 Thlr. (1505 Thlr. pro Meile), zusammen 172362 Thlr., 11163 Thlr. pro Meile, $4_{,21}$ Thlr. pro Nutzmeile. Sie absorbirten $66_{,51}$ Proc. der Einnahmen.

Der Ueberschuss beträgt 86781 Thlr., 5621 Thlr. pro Meile und er verzinst das verwendete Anlage-Kapital mit $1_{,74}$ Proc.

Gegen das Vorjahr sind mehr befördert 24395 Personen = $13_{,28}$ Proc. und 71661 Ctr. Güter = $5_{,63}$ Proc. Die Einnahmen sind um 15807 Thlr. = $6_{,50}$ Proc., die Ausgaben um 871 Thlr. = $0_{,51}$ Proc. und der Ueberschuss um 14936 Thlr. = $20_{,79}$ Proc. gestiegen.

Elsass-Lothringen. Am 1. d. M. wurde die im Elsass belegene Bahn von Mühlhausen nach Belfort, welche bisher wegen Sprengung eines Viadukts nur bis Dannemarie fahrbar war, wieder in ihrer ganzen Ausdehnung betriebsfähig, nachdem es unter Oberleitung des Eisenbahnbau-Inspektors Quensell gelungen, innerhalb 45 Tagen die Lücke durch einen Holzbau von 400 Fuss Länge und 80 Fuss Höhe provisorisch auszufüllen.

Das Bundeskanzleramt hat zu den Friedensverhandlungen noch einen besonderen Sachverständigen in Eisenbahnangelegenheiten Geheimen Regierungs-Rath Mebes aus dem Handelsministerium, nach Brüssel abgeordnet.

○ Der Bayerische Spitalzug Nr. 3, der nunmehr während des Krieges die 11. Fahrt zurückgelegt hat, und der am 26. März mit 267 Patienten aus Feindesland zurückkam, hatte diesmal mit unglaublichen Schwierigkeiten zu kämpfen, die nur durch den Muth, die Kaltblütigkeit und Umsicht der Leiter desselben überwunden wurden. An der Spitze des Zuges stand Hauptmann Birkmann; die oberärztliche Leitung hatte Dr. Solger aus Reichenhall; als Materialverwalter fungirte der Privatier Blöderl aus München, unter dem Oberarzte standen mehrere Assistenzärzte und 6 arme Franziskanerinnen aus Mallersdorf. Der Zug fuhr in der Nacht vom 13. auf den 14. März von München ab und erreichte am 18. Paris, wo bereits die Revolution ausgebrochen war. Der wüthende Pöbel schlug die Fenster ein, riss die Matratzen und Bettstellen aus den Waggons und es war nahe daran, dass ein Eisenbahnbediensteter in die Lokomotive geworfen wurde. Man zählte 15 Schüsse, die auf den Zug abgefeuert wurden. Gegenwehr war unmöglich und nur die äusserste Ruhe, die allseitig beobachtet wurde, ermöglichte die Weiterfahrt. In Pantin wiederholte sich der Spektakel und das Gesammtpersonal des Zuges schwebte in Lebensgefahr; an der Seite des Materialverwalters schlug eine Chassepotkugel ein. Nachdem in Brunoy sämmtliche Wagen belegt waren und man mit Bangen an die Rückfahrt dachte, erklärte ein Attaché des Fürsten Bismarck dem Hauptmann Birkmann, eine Fahrt über Paris sei unmöglich, es sei Gefahr, dass alle Patienten todt geschlagen würden. Man schlug deshalb einen Umweg über Fontainebleau, Blesmes etc., Nancy ein. Nach so vielen Gefahren und Insulten bot der Empfang des Zuges in der Rheinpfalz und Baden wieder Entschädigung. Die Evakuation des Zuges erfolgte in der Weise, dass 3 Preussen in Winden, 36 Patienten in Ulm, 19 in Oettingen, 46 in Augsburg ausgesetzt wurden, während der Rest nach München kam.

⊙ Aus Frankreich. Nachdem seit einigen Tagen die Deutschen Eisenbahnbetriebsinspektionen zu Nancy, Reims, Sedan und Chaumont aufgehoben sind, wurden in der Nacht vom 23. auf den 24. v. M. um 12 Uhr der Französischen Ostbahngesellschaft die Bahnlinien jenseits der neuen Deutschen Grenze wieder zum eigenen Betrieb übergeben.

Mit dem 27. März ist der Verkehr aller Art für Reisende und Waaren auf der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn mit Ausnahme einiger Züge zwischen Dijon und Clerval, Auxonne und Gray, Dôle und Mouchard-Gray und Ougney und Mouchard und Besancon wieder aufgenommen.

In Paris herrscht in Folge der seit dem 18. März dort zur Herrschaft gelangten socialistisch-jacobinischen Commune ein vollständiges Chaos; alle Dienstzweige sind desorganisirt, die Postämter sind seit dem 30. März geschlossen und das ganze Beamtenpersonal ist verschwunden, die Briefausgabe hörte auf. Paris ist schlimmer daran, als während der Belagerung, wo es doch Stadtpost, Taubenpost und Ballonpost hatte. Auch der Eisenbahnverkehr ist gestört; so wurden am 31. März Morgens 7 Uhr die Züge auf der Ostbahn, ohne dass man weiss warum, eingestellt. Man behauptete, dass die Preussen die Einstellung der Züge nicht gern sehen würden, weil diese ihnen für ihre Transporte dienten. Die Nationalgarden liessen die Züge darauf leer abfahren. Von Pantin aus nahmen sie aber Reisende mit, was nun wieder die Leute der Kommune sehr aufgebracht hat.— Ebenso wurde der Güterdienst gestört. Die Nationalgarden öffnen alle per Eisenbahn eintreffenden Frachtgüter; wenn die Kisten mit Blei gefüllt sind, dann nehmen sie dies weg und machen hierdurch den weitern Transport unmöglich. Bei dieser Gelegenheit scheinen auch die übrigen Güter stark spoliirt zu werden, denn die Ostbahnkompagnie veröffentlicht eine Ablehnung der Verantwortlichkeit für durch die Nationalgarde an den expedirten Gütern durch Plünderung bei der Visitirung vorgekommene Schäden.

Es ging auch das Gerücht, dass der Eisenbahnverkehr überhaupt unterbrochen sei; dies gilt bis jetzt (1. März) jedoch nur für die Bahn nach Versailles auf dem rechten Seineufer, welche nicht mehr befahren wird. Wie verlautet, sollen freilich binnen Kurzem sämmtliche nach Paris führende Eisenbahnen unterbrochen werden.

Personalnachrichten.

Preussen. Das Mitglied der Königl. Eisenbahn-Direktion zu Wiesbaden, Regierungs-Asessor Otto Windmüller ist zum Regierungs-Rath und die bisherigen Königl Eisenbahnbaumeister Janssen, Schmitt und Schneider sind zu Königl. Eisenbahn-Bau-Inspektoren ernannt und den drei letzteren die Betriebs-Inspektor-Stellen bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Verwaltung resp. zu Dortmund, Altena und Aachen verliehen worden. Ebenso sind die bisherigen Königl. Eisenbahn-Baumeister der Ostbahn-Göring und Ostermeyer zu Königlichen Eisenbahn-Bau-Inspektoren ernannt und dem Ersteren die bisher von ihm verwaltete Betriebs-Inspektorstelle zu Schneidemühl verliehen, dem etc. Ostermeyer dagegen die Verwaltung der II. Abtheilung der Ober-Betriebs-Inspektion der Ostbahn zu Bromberg übertragen worden. — Dem Hauptkassen-Rendanten der Oberschlesischen Eisenbahn, Alexander Beyer zu Breslau, wurde der Charakter als Rechnungs-Rath verliehen.

Sächsische Staatsbahnen. Der Eisenbahn-Direktor Finanzrath Neteke zu Dresden ist gestorben.

Ausland.

—*r*— Belgien. Nach dem Moniteur des Intérêts Matériels vom 12. März c. fand in der vorhergehenden Woche die Eröffnung der Eisenbahnstrecke statt, welche die bedeutenderen Etablissements von La Vieille Montagne de Moresnet mit einem bereits in Betrieb befindlichen Theile der Bahn von Welkenrädt nach Bleyberg verbindet.

— *r* — Italien. (Südbahnen. Römische Bahnen. Calabresisch-Sizilianische Bahnen. Sardinische Bahnen.)

Dem Monitore delle strade ferr. wird aus Foggia geschrieben: Der Durchstich der Gallerie Cristina, welcher die Bahnlinie Neapel-Foggia vervollständigt, ist nunmehr vollendet. Er sollte es bereits seit den ersten Monaten des Jahres 1869 sein, aber verschiedene Hindernisse verzögerten die Ausführung.

Wenn nun auch Klagen über die stattgefundene Verzögerung nicht mehr am Platze sind, so dürfte es doch angezeigt sein, die hauptsächlichsten Ursachen dieser Verzögerungen zu erwähnen:

Seit Februar 1867 waren die Arbeiten des Durchstiches durch die Gesellschaft der Südbahnen der Unternehmung Gouire mit der Auflage verpachtet worden, dieselben in 2 Jahren zu vollenden. Die Gallerie hat eine Länge von 1432 Meter. Die Unternehmung ging mit Eifer an die Arbeit; aber im Monate Juni trat die Cholera so heftig in der Gegend auf, dass in Folge des Abziehens der Arbeiter die Fortsetzung der Arbeiten aufgegeben werden musste.

Diese Unterbrechung war ein grosser Schaden nicht nur in Bezug auf die Verzögerung der Herstellung des Durchstiches, sondern auch bezüglich der Arbeiten selbst, namentlich jener, welche bereits begonnen und wieder aufgegeben werden mussten. Im Laufe des Monats September desselben Jahres traten noch andere Umstände hinzu, welche die Südbahngesellschaft veranlassten, den Vertrag mit der Gesellschaft abzubrechen, und um weiteren Verzögerungen vorzubeugen, gesonderte Verträge mit verschiedenen Akkordanten abzuschliessen, welche auch die Arbeit mit Eifer in Angriff nahmen und vollendeten.

Die Arbeiten der Station Rom schreiten rasch vorwärts. Einer der Flügel des grossen Gebäudes ist vollendet und sind auch in dem-

selben bereits die Bureaux untergebracht. Der andere Flügel wird in Bälde vollendet sein. Alle Lokalitäten, welche die frühere provisorische Station bildeten, wurden zu Remisen für das Transportmaterial umgewandelt. Später werden sie abgebrochen werden und die Station wird den grossen Platz von Termini und die neuen Gärten vor sich haben.

Demnächst wird die Herstellung der Strecke der Calabresisch-Sizilianischen Bahn (Zweigbahn der Linie vom Jonischen Meere nach Cosenza), welche zwischen der Station Buffaloria di Cassano und la Macchia della Tavola liegt, mit einer Länge von 34 217,50 Meter um den Preis von 4 951 000 Lire in Akkord gegeben.

In Folge des Gesetzes vom 28. August 1870 wurden im Monate November vorigen Jahres die Arbeiten und Untersuchungen bezüglich der Herstellung der Sardinischen Bahnlinie von Cagliari nach Oristano (94 Kilom.), von Sassari nach Portotorres (20 Kilom.) und von Decimomannu nach Iglesias (37 Kilom.), welche Ende des laufenden oder in den ersten Monaten des künftigen Jahres dem Betriebe übergeben werden sollen, wieder aufgenommen. Vor der Einstellung der Arbeiten, nämlich Ende Juni 1865, war von der Gesellschaft ein grosser Theil der zur Herstellung dieser Eisenbahnstrecken nothwendigen Arbeiten ausgeführt worden, und namentlich war die Strecke von Cagliari nach Oristano grossentheils provisorisch in Stand gesetzt. Die Expropriationen und die ausgeführten Arbeiten repräsentirten zu dem bezeichneten Zeitpunkte die Summe von ungefähr 7 Millionen Lire. Während der 5jährigen Einstellung der Arbeiten war der Bahnkörper durch Erdrutschungen und Senkungen etc. erheblich beschädigt worden. Die erste Sorge der Gesellschaft war daher darauf gerichtet, diese Schäden zu beseitigen und deren Wiederkehr vorzubeugen; so wurde denn auch der Bahnkörper wieder gehoben, da wo er sich gesenkt, Wasserleitungen angelegt, kurz, namentlich auf der Strecke Cagliari-Oristano alles gethan, um für die Materialtransporte das wichtige Hilfsmittel der Lokomotive anwenden zu können.

So ist denn auch nun die Strecke Cagliari-Oristano provisorisch in Stand gesetzt und es steht zu erwarten, dass die drei Linien innerhalb der gesetzlich festgesetzten Frist vollendet sein werden.

—r— **Chinesische Bahnen.** Ein Korrespondent der New-York-Times berichtet, dass die erste in China hergestellte Eisenbahn durch Li-Hung-Chang feierlich eröffnet worden ist. Es ist dieses eine Bahn von 3 Meilen, die sich um das Arsenal von Tien-tsin zieht. Li, welcher dem Fremden sehr abgeneigt ist, zeigte sich so befriedigt von diesem verbesserten Beförderungsmittel, dass zu hoffen ist, dass durch ihn China bald das System der übrigen Völker annehmen werde.

Literatur.

st. **Kubik-Tabellen für Metermaass.** Tabellarisch geordnete Berechnung des kubischen Inhaltes parallelepipedischer und cylindrischer Körper, insbesondere vierkantiger und runder Hölzer, nebst Kreisumfangs-, Kreisflächen-, Holz-, Gewichts- und Reduktions-Tabellen der Längen- und Körpermaasse verschiedener Länder. Ein praktisches Handbuch für Techniker, Forstbeamte, Waldbesitzer, Holzhändler, Rheder, Schiffskapitäne etc. Nach den Bestimmungen und mit Genehmigung des Königl. Marine-Ministeriums bearbeitet und herausgegeben von J. Hildebrandt, Königl. Marine-Schiffbau-Ober-Ingenieur. Mit 4 Holzschnitten. Danzig 1871. Druck und Verlag von A. W. Kafemann.

Die mit dem 1. Januar 1872 für ganz Deutschland in Kraft tretende neue Maass- und Gewichtsordnung macht das Bedürfniss fühlbar zur Ermittelung des körperlichen Inhaltes von Hölzern Kubik-Tabellen für Metermaass zu besitzen. Dies hat den Verfasser veranlasst, die vorliegenden Tabellen nach den vom Königl. Preuss. Marine-Ministerium ergangenen Bestimmungen zu berechnen, welche auch mit den von dem Königl. Finanz-Ministerium für das Messen der runden Baumstämme im Königl. Forstfach getroffenen Anordnungen genau übereinstimmen.

Der Inhalt des Werkes besteht aus 7 Tabellen und zwar: Kubik-Tabelle I, dazu bestimmt, die kubische Berechnung parallel-epipedischer Körper — insbesondere geschnittener Planken, Dielen, Bretter etc. — zu erleichtern, enthält 22 berechnete Dicken von $0_{,01}$ bis $0_{,22}$ Meter für je 15—20 verschiedene Breiten.

Kubik-Tabelle II, dazu bestimmt, die kubische Berechnung parallelepipedischer Körper — insbesondere geschnittener und beschlagener Hölzer — rasch aufzufinden, enthält 39 berechnete Dicken von $0_{,24}$ bis $1_{,00}$ Meter für je 10 verschiedene Breiten.

Kubik-Tabelle III, dazu bestimmt, die kubische Berechnung cylindrischer Körper — insbesondere runder Hölzer — leicht nachzuweisen, enthält die Berechnung für 150 Durchmesser von $0_{,01}$ bis $1_{,5}$ Meter zu Längen von $0_{,2}$ bis 20 Meter.

Kreisumfangs-Tabelle IV, für $0_{,01}$ bis $1_{,50}$ Meter Durchmesser, dient dazu, den Durchmesser eines Körpers aus dessen Umfang zu finden, wenn ersterer sich nicht direkt ermitteln lässt; diese Tabelle bildet zunächst eine Ergänzung zu Tabelle III.

Kreisflächen-Tabelle V giebt die Kreisflächen für $0_{,01}$ bis $3_{,00}$ Meter Durchmesser auf 8 Decimalstellen. Diese Tabelle vereinfacht nicht nur die Berechnungen cylindrischer Körper, sondern lässt sich auch sonst mit grossem Nutzen verwenden.

Gewichts-Tabelle VI zur Vergleichung der spezifischen, respektive absoluten Gewichte verschiedener Hölzer wird überall, wo das Gewicht von Hölzern in Betracht gezogen werden soll, gute Dienste leisten.

Reduktions-Tabelle VII für die Längen- und Körpermaasse verschiedener Länder auf Metermaass, enthält die amtlichen Verhältnisszahlen für die sämmtlichen Deutschen Staaten, für Oesterreich und für England.

Abgesehen von diesem Inhalte, empfiehlt sich das vorliegende Werk auch durch bequemes Format und deutlichen Druck aufs beste.

Miscellen.

= **Hessische Ludwigsbahn.** (Lebensversicherungsverein der Beamten und Bediensteten.) Bereits in früheren Jahrgängen dieser Zeitung* war auf den unter den Beamten und Bediensteten der Hessischen Ludwigsbahn bestehenden Lebensversicherungsverein hingewiesen worden, so dass es wohl von Interesse sein dürfte, auch über das abgelaufene Vereinsjahr 1870 hier einige Notizen folgen zu lassen.

Der genannte Verein wurde vor nunmehr fünf Jahren ins Leben gerufen. Bei Gründung desselben kamen insbesondere zwei Momente in Betracht: es sollte nämlich den Beamten und Bediensteten vor Allem Gelegenheit gegeben werden, durch Zahlung monatlicher Beiträge (Prämien) ihr Leben gegen eine beliebige Summe zu versichern, um dadurch bei etwa eintretendem Todesfalle ihren Hinterbliebenen eine momentane und in den meisten Fällen wohlthuende Unterstützung zu verschaffen, dann aber auch um denjenigen Angestellten, welche durch ihre Dienstobliegenheiten ganz besonders der Gefahr ausgesetzt sind, die Mittel an die Hand zu geben, ebenfalls ihr Leben zu versichern und zwar — entgegen den bei fast allen Versicherungsanstalten bestehenden Besimmungen, wonach nämlich derartige Individuen höhere Prämien zu zahlen haben — gegen Entrichtung der gewöhnlichen Prämiensätze. Auf Grund der oben angedeuteten Momente wurde s. Z. mit der schon eine lange Reihe von Jahren bestehenden Renten- und Lebensversicherungs-Anstalt in Darmstadt eine Vereinbarung getroffen, wonach dieselbe die Versicherung der in den Verein eintretenden Mitglieder ohne Rücksicht auf deren Dienstverrichtungen gegen Zahlung der einfachen Prämiensätze zu übernehmen hat. Dieselbe bethätigt die Aufnahme, das Ausstellen der Policen und die Auszahlungen der Versicherungssummen an die Relicten, währenddem einem von den Mitgliedern des Vereins, die indess Beamten und Bediensteten der Ludwigsbahn sein müssen, gewählten Vorstand das Incasso der monatlichen Prämienzahlungen, sowie die eigentliche Leitung beziehungsweise die Wahrung der Interessen der Mitglieder gegenüber der genannten Anstalt obliegt.

Wie alles Gute nur nach und nach festen Boden zu gewinnen pflegt, so erging es auch bei Gründung dieses Vereins; auch hier ist es der Energie und Thatkraft der an der Spitze stehenden Männer zu danken, dass derselbe überhaupt ins Leben getreten, dann aber auch in der kurzen Zeit seines Bestehens bereits gute Früchte getragen und eine segensreiche Wirksamkeit entfaltet hat. Es hielt im Anfang schwer, die grosse Menge von dem überaus guten und wohlthätigen Zwecke des Vereins zu überzeugen. Hätte man doch sicherlich glauben dürfen, dass sich gerade bei Denjenigen, die jeden Augenblick dem Tode ins Antlitz zu schauen gefasst sein müssen, für diese Sache ein regeres Interesse bemerkbar machen würde. Erst allmählig drang die bessere Einsicht durch, was durch die ziemlich zahlreichen Beitrittserklärungen des letzten Jahres wiederum am Besten documentirt werden dürfte. Die Zahl der Mitglieder betrug am Schlusse des Vereinsjahres 1870 306, und ist dieselbe innerhalb der Zeit des Bestehens des Vereins — die inzwischen erfolgten Austritte beziehungsweise Sterbfälle abgerechnet — über 100 gestiegen. Das Gesammt-Versicherungs-Kapital, welches bei Gründung des Vereins 180 000 fl. betragen hat, ist nunmehr auf 311 900 fl. und die monatlichen Prämienzahlungen von 379 fl. 5 kr. auf 603 fl. 21 kr. angewachsen. Das aus dem Eintritt neuer Mitglieder emanirende Vereinsvermögen beträgt momentan bereits 190 fl. 58 kr.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen. (* = ausserordentl. Gl.-Vers.)

28. April Hessische Ludwigseisenbahn-Gesellschaft zu Mainz. Auf der Tagesordnung befinden sich ausser den regelmässigen Gegenständen: ein Antrag des Verwaltungsraths auf Bewilligung von 1 Million Thalern für Vervollständigung von Doppelgeleisen, Erweiterung und Ausbau von Bahnhöfen, Vermehrung des Betriebsmaterials und Herstellung eines Geleises in der Nähe von Darmstadt zur Abkürzung der direkten Güterbeförderung zwischen Mainz und Worms einerseits und Aschaffenburg andererseits; ferner ein Antrag des Verwaltungsraths auf Ermächtigung zur Verhandlung und beziehungsweise zum Abschluss mit der Darmstädtischen Regierung wegen Fortsetzung der Odenwaldbahn a) von Babenhausen bis Hanau und b) von Erbach bis zur Landesgrenze in der Richtung nach Eberbach, und eventuelle Bewilligung der zum Bau erforderlichen Mittel.

29. April Schleswigsche Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft zu Flensburg.

---

* Siehe Jahrg. 1866 No. 12 S. 162 und Jahrg. 1867 No. 52 S. 720.
Die Red.

Auf der Tagesordnung steht u. a.: Veräusserung der aufgehobenen Bahnstrecken der alten Südschleswigschen Eisenbahn und sonstiger beim Bau der Nordschleswigschen und der Abkürzungsbahn erworbenen Landstücken mit Bezug auf § 23 f. des Statuts.

2. Mai Oesterr. Südbahn-Ges. zu Paris. Siehe Bekm. S. 241.

15. Mai *Oesterreichische Nordwestbahn-Ges. zu Wien. S. S. 240.

Submissionen.

Termin	Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
— zu Neumarkt	Bayer. Ostb.	150 000 Kubikfuss Hau- und 2000 Schachtruthen Bruchsteine	—
10. April zu Köln	Rheinische E.	300 Schachtruthen Basaltsteine	—
12. „ zu Altena	Berg.-Märk. E.	Hochbauten Meggen	—
12. „ zu Nürnberg	Bayer. Staatsb.	Lagerplatzverpachtung	—
13. „ zu Landsberg	Bayer. Staatsb	13. Loos München-Buchloe	—
13. „ zu Heilbronn	Württemb. Staatsb.	Hochbauten Sektion Weil der Stadt	—
14. „ zu Landsberg	Bayer. Staatsb.	14. Loos München-Buchloe	—
15. April zu Wesel	Köln-Mindener E.	20 Eisenbahnbauwagen	—
15. „ zu Wesel	dieselbe	104 115 Hölzer und 380 000□' Bohlen	—
15. „ zu Erfurt	Thüringische E.	Achsen etc.	242
18. „ zu Fulda	Bebra-Hanauer E.	Petroleum etc.	242
19. „ zu Cassel	Main-Weserb.	Schienen u. Laschen	242
30. „ zu Köln	Rheinische E.	Verkauf gefundener Gegenstände	—

Briefkasten.

Herrn Inspektor H.: Eine kurze Besprechung der Sax'schen Broschüre ist erwünscht.

Herrn J. Strauss in Chemnitz: Eine Uebersicht sämmtlicher Direktionen des Vereins Deutscher Eisenb.-Verw. und deren Sitz findet sich in No. 1 des laufenden Jahrg. unserer Zeitung, die letzte Uebersicht der Direktions-Mitglieder in den Nummern 6, 8 u. 14 des vorigen Jahrgangs. Der Preis jeder Nummer beträgt 3 Sgr., gegen deren portofreie Einsendung die fraglichen Nummern zu Gebote stehen.

OFFICIELLER ANZEIGER.

Königl. Bayer. Pfälzische Eisenbahnen.

Die Herren Actionäre der 3 vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen werden in Gemässheit der §§ 40 und 45 der Gesellschafts-Satzungen und der im gemeinschaftlichen Nachtrage publicirten Zusätze zu diesen §§ zu der im Bahnhofgebäude zu Ludwigshafen am Rhein abzuhaltenden

ordentlichen Generalversammlung

auf Samstag den 29. April 1871 Morgens 9 Uhr

ergebenst eingeladen.

Tages-Ordnung:

1) Geschäftsbericht der Direktion.
2) Verbescheidung der Jahresrechnungen gemäss § 45 Ziffer 2 der Satzungen.
3) Verfügung über den vorhandenen Reinertrag, beziehungsweise Festsetzung der Dividende nach Maassgabe der Fusions-Grundlagen No. IV Lit. b, c, d und e.
4) Vorlage der Allerhöchsten Konzessions-Urkunde für die Aktien-Gesellschaft der Pfälzischen Nordbahnen zum Baue der von ihr bereits übernommenen neuen Bahnlinien ddo. 16. April 1870 nebst der Nachtragsbestimmung hierzu vom 15. Februar 1871 und der Höchsten Ministerial-Urkunde für diese Gesellschaft zur Emission eines Prioritäts-Anlehens im Betrage von fl. 9 452 000 vom gleichen Datum zur Zustimmung.
5) Erneuerungswahl für die 4 nach dem Dienstesalter austretenden Mitglieder des gemeinschaftlichen Verwaltungsrathes gemäss Ziffer I der Fusions-Grundlagen und § 52 beziehungsweise Zusatz zu § 47 der Satzungen.

Dabei wird bemerkt

ad Ziffer 2 der Tagesordnung, dass die Verbescheidung der Betriebs-Rechnung durch die allgemeine General-Versammlung der Actionäre sämmtlicher Gesellschaften, die Verbescheidung der Baurechnungen dagegen durch die besonderen General-Versammlungen der einzelnen Bahngesellschaften vollzogen wird;

ad Ziffer 4 der Tagesordnung, dass dieser Gegenstand zuerst den Actionären der Nordbahnen-Gesellschaft und sodann den Actionären der übrigen Gesellschaften zur Zustimmung vorgelegt wird.

Diejenigen Herren Actionäre der 3 vereinigten Bahngesellschaften, welche dieser Versammlung beiwohnen wollen, haben sich längstens bis zum 22. April l. J. auf dem Büreau der Direktion zu Ludwigshafen am Rhein über ihren Aktienbesitz entweder durch Vorzeigung der Original-Aktien oder ein nach Nummern geordnetes, amtlich beglaubigtes Verzeichniss auszuweisen, wogegen die erforderlichen Einlasskarten abgegeben werden. Nach den Fusions-Bestimmungen wird in der gemeinschaftlichen General-Versammlung jede Aktie der Ludwigsbahn für 2 Aktien gerechnet.

Ludwigshafen, den 25. März 1871.

Der Vorstand des Verwaltungsrathes der Pfälzischen Bahnen.
Mahla.

Oesterreichische Nordwestbahn.

Der unterzeichnete Verwaltungsrath beehrt sich, die Herren Aktionäre zur

ersten ausserordentlichen General-Versammlung

einzuladen, welche **Montag den 15. Mai l. J. um 10 Uhr Vormittags**, im Saale der Wiener Handels-Akademie (Akademiestrasse 12) stattfindet.

Gegenstände der Tagesordnung sind:

1) Bericht des Verwaltungsrathes und Antrag auf Uebernahme der a. h. Konzession vom 25. Juni 1870 (R. G. B. No. 109) für die Linien:
   a) von Nimburg an die Reichsgränze bei Tetschen mit einer Abzweigung nach Prag;
   b) von der Reichsgränze bei Niederlipka an einen geeigneten Punkt der Brünn-Prager Eisenbahn bei Wildenschwert;
   c) von einem Punkte der sub b genannten Linie an die Oesterr. Nordwestbahn bei Chlumetz, und
   d) von einem Punkte der sub b genannten Linie an einen geeigneten Punkt der Pardubitz-Deutschbroder Linie der Oesterr. Nordwestbahn.
2) Beschlussfassung über Emission des Baukapitals und Ausführung dieser Linien.
3) Beschlussfassung über die in Folge Uebernahme der Konzession vom 25. Juni 1870 erforderlichen Aenderungen der Statuten.

Nach § 37 der Statuten haben jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beiwohnen wollen, die Aktien **längstens bis incl. 15. April l. J.** bei der gesellschaftlichen Hauptkasse hier, Hoher Markt 3, zu deponiren und unter Einem die auf ihre Namen lautenden Legitimationskarten in Empfang zu nehmen.

Gleichzeitig mit den Aktien sind die von den Herren Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Konsignationen in doppelter Ausfertigung einzubringen, deren eine, mit der Erlagsbestätigung versehen, sogleich zurückgestellt wird.

Laut § 34 der Statuten geben je 10 Aktien das Recht auf Eine Stimme.

Abwesende können sich mittelst Vollmacht durch stimmberechtigte Aktionäre vertreten lassen, und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterzeichnen.

Die deponirten Aktien können nach abgehaltener Generalversammlung gegen Rückgabe der Erlagsbestätigungen wieder behoben werden.

Konsignations-Blanquette werden von der gesellschaftlichen Hauptkasse unentgeltlich verabfolgt.

Wien, am 25. März 1871.

Der Verwaltungsrath.

Vereinigte Südösterreichische, Lombardische und Central-Italienische Eisenbahn-Gesellschaft.

Generalversammlung.

Die Herren Aktionäre werden hiermit in Kenntniss gesetzt, dass die **vierzehnte ordentliche General-Versammlung** der Gesellschaft **am 2. Mai l. J., Nachmittags 3 Uhr**, in **Paris** (Sall Herz, rue de la Victoire 48) stattfinden wird.

Gegenstände der Tagesordnung sind:

1) Mittheilung des Jahresberichtes,
2) Genehmigung des Rechnungsabschlusses für 1870,
3) Festsetzung der Jahresdividende.
4) Ersatz der ausgetretenen Verwaltungsräthe,
5) Nachträgliche Ratificirung mehrerer Uebereinkommen bezüglich der pachtweisen Betriebsübernahme verschiedener Bahnlinien in Oesterreich und Italien und Betheiligung beim Ankaufe der Wiener Verbindungsbahn.

Der General-Versammlung können nur diejenigen Aktionäre beiwohnen, welche mindestens 40 Aktien besitzen und dieselben spätestens 14 Tage vor dem Zusammentritte der General-Versammlung bei einer der nachstehenden Kassen hinterlegt haben:

in **Paris** bei den Herren **Gebrüder v. Rothschild**,
„ **London** bei den Herren **N. M. Rothschild & Söhne**,
„ **Wien** bei der k. k. pr. Oesterr. **Creditanstalt** für Handel und Gewerbe,
„ **Turin** am Sitze der Gesellschaft,
„ **Mailand** bei Herrn **C. F. Brot**,
„ **Genf** bei den Herren **Lombard-Odier & Comp.**,
„ **Lyon** „ „ „ **P. Galline & Comp.** und bei **Veuve Morin Pons & Morin.**

Gegen die deponirten Aktien werden Depositenscheine ausgefolgt, welche den Zutritt zur General-Versammlung gewähren.

Die zur Theilnahme an der General-Versammlung berechtigten Actionäre können sich durch einen anderen, schriftlich bevollmächtigten Aktionär, welcher selbst das Recht der Theilnahme hat, vertreten lassen. Die Vollmacht muss in der unten * angegebenen Form auf der Rückseite des Depositenscheines ausgestellt und spätestens bis zum 18. April l. J. bei den Herren **Gebrüder von Rothschild** in **Paris** (rue Lafitte 21) vorgewiesen werden.

Da zur Beschlussfassung über die zur Verhandlung kommenden Gegenstände nach den Statuten die Anwesenheit von mindestens 60 Aktionären erforderlich ist, welche mindestens den fünften Theil des Aktiencapitals vertreten, so werden die Herren Aktionäre ersucht, an dieser General-Versammlung entweder persönlich oder durch bevollmächtigte Vertreter theilzunehmen.

Wien, 2. April 1871.

Der Verwaltungsrath.

* Ich bevollmächtige den stimmfähigen Aktionär, Herrn N. N., mich bei der am 2. Mai d. J. stattfindenden General-Versammlung der Vereinigten Südösterr., Lombard. und Central-Italienischen Eisenbahngesellschaft zu vertreten.

. . . . am . . . . . 1871. N. N.

Leipzig-Dresdner Eisenbahn.

Zinsen- und Dividenden-Zahlung.

Von heute ab können die von der General-Versammlung genehmigte Dividende von Zehn und einem halben Thaler pro Actie gegen den Dividendenschein No. 53, sowie die Aktienzinsen pro 1. April cr.

bei unserer Hauptkasse

in den Stunden Vormittags von 9 bis 12 Uhr und Nachmittags von 3 bis 6 Uhr, sowie

beim Leipziger Kassen-Verein hier

und in Dresden

bei den Herren George Meusel & Co.

erhoben werden.

Leipzig, den 31. März 1871.

Direktorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie.
W. Seyfferth. C. A. Gessler.

Homburger Eisenbahn-Gesellschaft.

Die in der heutigen Generalversammlung der Aktionäre für das Betriebsjahr 1870 bestimmte Dividende kann mit zehn Gulden für jede Aktie Lit. A

bei der Landgräflich Hessischen konz. Landesbank und
bei unserer Hauptkasse in Homburg

gegen Einlieferung der betreffenden Coupons erhoben werden.

Daselbst sind auch Coupons für eine weitere Reihe von Jahren gegen Aushändigung der Talons zu erhalten.

Homburg, den 21. März 1871.

Der Verwaltungsrath der Homburger Eisenbahngesellschaft.

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

Mit Bezug auf unsere Bekanntmachung vom 2. März. d. J. bringen wir hierdurch zur öffentlichen Kenntniss, dass bei der am 21. d. M. vorschriftsmässig erfolgten Ausloosung

a) der vom 1. Juli cr. ab zur Tilgung gelangenden 24 200 Thlr. in 242 Stück der von uns übernommenen und abgestempelten Magdeburg-Wittenbergeschen $4^1/_2$ procentigen Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen,

b) von $^1/_2$ Procent des Stamm-Kapitals der in ein dreiprocentiges Rentenpapier verwandelten Magdeburg-Wittenbergeschen Eisenbahn-Aktien folgende Nummern gezogen worden sind.

a) **$4^1/_2$ % Magd.-Wittenbergesche Prioritäts-Obligationen:**

No. 49. 63. 225. 362. 449. 472. 508. 515. 522. 688. 934. 1007. 1043. 1166. 1193. 1506. 1564. 1735. 1821. 1878. 2095. 2242. 2409. 2492. 2601. 2610. 2652. 2667. 2678. 2707. 2729. 2732. 2912. 2985. 3257. 3299. 3535. 3590. 3627. 3654. 3673. 3687. 3718. 3753. 3951. 3978. 4064. 4079. 4308. 4327. 4353. 4384. 4678. 4721. 4881. 4932. 5025. 5185. 5237. 5266. 5302. 5500. 5611. 5633. 5683. 5692. 5905. 5948. 5980. 6049. 6061. 6176. 6191. 6231. 6264. 6299. 6682. 6721. 6734. 6969. 7057. 7084. 7141. 7393. 7401. 7404. 7435. 7541. 7635. 7641. 7769. 8001. 8051. 8071. 8117. 8322. 8416. 8442. 8499. 8516. 8587. 8665. 8835. 8837. 8893. 9378. 9553. 9575. 9599. 9624. 9627. 9642. 10003. 10072. 10102. 10195. 10207. 10295. 10314. 10363. 10378. 10705. 10718. 10756. 10852. 10938. 10946. 10952. 11014. 11128. 11141. 11305. 11390. 11410. 11423. 11496. 11539. 11625. 11637. 11707. 11807. 11894. 11946. 12007. 12039. 12125. 12273. 12276. 12367. 12415. 12511. 12528. 12536. 12636. 12854. 12885. 12915. 12995. 13004. 13311. 13355. 13362. 13457. 13519. 13551. 13596. 13665. 13777. 13813. 13869. 13898. 13957. 13963. 14010. 14043. 14257. 14261. 14390. 14391. 14397. 14477. 14555. 14682. 14792. 14976. 15019. 15037. 15127. 15182. 15208. 15316. 15335. 15391. 15507. 15520. 15694. 15826. 15911. 15933. 16084. 16103. 16324. 16343. 16438. 16498. 16519. 16658. 16690. 16720. 16779. 16909. 16942. 16972. 17276. 17279. 17367. 17418. 17579. 17580. 17744. 17841. 17964. 18144. 18172. 18183. 18198. 18246. 18270. 18306. 18319. 18758. 18879. 18921. 18967. 18988. 18994. 19285. 19291. 19635. 19662. 19684. 19934.

b) **3 % Rentenpapiere** (früher Magdeburg-Wittenbergesche Stamm-Aktien):

No. 6. 344. 502. 603. 890. 1027. 1220. 1383. 1446. 1504. 1679. 2216. 2353. 2538. 2584. 2649. 2659. 2919. 3084. 3158. 3402. 3510. 3609. 3802. 3893. 4223. 4324. 4428. 4460. 4625. 4891. 4905. 4997. 5183. 5306. 5514. 5521. 5589. 5929. 6684. 6795. 6878. 7537. 8116. 8363. 8401. 8528. 8530. 8575. 9009. 9123. 9868. 10329. 10435. 10460. 10492. 10496. 11512. 11550. 11669. 11862. 11900. 12124. 12155. 12184. 12342. 12559. 12682. 12750. 12775. 12836. 12897. 13045. 13167. 13694. 14382. 14383. 14447. 14628. 14744. 15375. 15606. 15764. 15778. 16022. 16122. 16210. 16216. 16429. 16656. 17062. 17200. 17572. 17785. 18104. 18260. 18858. 19006. 19205. 19333. 19449. 19579. 20038. 20105. 20367. 20390. 21082. 21376. 21543. 21651. 22136. 22237.

Der Betrag dieser Obligationen resp. Rentenpapiere ist nach

dem Nennwerthe vom 1. Juli d. J. ab Vormittags 9—12 Uhr in unserer Hauptkasse hierselbst — Fürstenwallstrasse No. 16 — zu erheben, mit welchem Tage auch die Verzinsung jener Obligationen resp. Rentenpapiere aufhört.

Zugleich machen wir darauf aufmerksam, dass

a) von den Prioritäts-Obligationen

aus der Verloosung per 1. Juli 1863
No. 8174,

aus der Verloosung per 1. Juli 1868
No. 1398. 5403. 6735. 7930. 12408. 13044. 19685. 19712,

aus der Verloosung per 1. Juli 1869
No. 1218. 2690. 2955. 5220. 6075. 6277. 6691. 6786. 7201. 8743. 9180. 9515. 9887. 10419. 10826. 11372. 12488. 14455. 14495. 15062. 15485. 16734. 16918. 18600. 18647,

aus der Verloosung per 1. Juli 1870
No. 172. 365. 665. 821. 1378. 1986. 2420. 2421. 2585. 2722. 2804. 2975. 3068. 3681. 4528. 5087. 5522. 6320. 6415. 7179. 10206. 10542. 10745. 11909. 14114. 14385. 14489. 15079. 16657. 16756. 18131. 18293. 19597,

b) von den 3% Rentenpapieren

aus der Verloosung per 1. Juli 1869
No. 5516. 7280. 15068,

aus der Verloosung per 1. Juli 1870
No 779. 1403. 1579. 1710. 2212. 2925. 3380. 4342. 5232. 5376. 5753. 6104. 12474. 14043. 16233. 17713. 18839,

noch nicht zur Zahlung präsentirt sind.

Für fehlende Dividenden-Scheine wird die Rente mit 6 Thlr. pro Stück vom Kapitale in Abzug gebracht.

Schliesslich machen wir bekannt, dass die bis jetzt eingelösten Obligationen resp. Rentenpapiere in obigem Termine in Gegenwart eines Notars verbrannt sind und bringen gleichzeitig in Erinnerung, dass diejenigen Magdeburg-Wittenbergeschen $4^1/_2$ procentigen Prioritäts-Obligationen, welche bis jetzt in Folge Bekanntmachung vom 26. Oktober 1863 noch nicht zur Abstempelung eingereicht sind, zum 1. Juli 1864 gekündigt und seitdem zinslos sind.

Magdeburg, 27. März 1871.

Direktorium.

Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft.

Mit der am 10. ds. Mts. beginnenden **Sommerfahrordnung** gehen die ordnungsmässigen Züge

von Nürnberg nach Fürth

stündlich von Morgens 7 Uhr bis Abends 8 und um 10 Uhr,

von Fürth nach Nürnberg

stündlich von Morgens $7^1/_2$ Uhr bis Abends $8^1/_2$ und um $10^1/_2$ Uhr.

Die Benützung der Haltestelle Muggenhof ist frei gegeben:

für die Züge aus Nürnberg

um 9 Uhr Vormittags, dann von Mittags 12 Uhr bis zum letzten Abendzuge;

für die Züge aus Fürth

um 8 Uhr 30 Minuten Vormittags, dann von Mittags $12^1/_2$ Uhr bis zum letzten Abendzuge.

Nünberg, am 3. April 1871. **Das Direktorium.**

Thüringische Eisenbahn.

Die Lieferung von 200 Satz Achsen mit Rädern und 400 Stück Federn soll im Wege öffentlicher Submission vergeben werden.

Offerten sind bis zum

15. April d. J. $11^1/_2$ Uhr Vormittags

an uns einzureichen.

Dieselben müssen mit der äusseren Aufschrift:

„Offerte auf Achsen mit Rädern resp. Federn" versehen sein. Auch ist ihnen ein unterschriftlich anerkanntes Exemplar der von unserem Sekretariat unentgeltlich zu beziehenden desfallsigen Bedingungen und Zeichnungen beizufügen.

Erfurt, am 28. März 1871.

Die Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Bebra-Hanauer Eisenbahn.

Die Lieferung von

180 Ctr. Petroleum und
30 „ Sparöl (raff. Rüböl)

für die Bebra-Hanauer Bahn soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Bedingungen können dahier eingesehen werden, sind auch, nebst dem Submissionsformulare, gegen Erstattung der Kopialien (5 Sgr.) von hier zu beziehen.

Offerten sind franko, versiegelt und mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von Petroleum etc. für die Bebra-Hanauer Eisenbahn"

bis spätestens **zum 18. April d. J. Vormittags 10 Uhr** an die unterzeichnete Stelle einzusenden, woselbst Eröffnung in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten stattfindet.

Fulda, den 29. März 1871.

Der Betriebs-Inspektor.
Rintelen.

Main-Weser-Bahn.

Es soll die Lieferung von **7000 Ctr. Schienen nebst zugehörigen Laschen ca. 350 Ctr.** in Submission vergeben werden.

Offerten sind mit der Aufschrift „Submission auf Lieferung von Schienen und Laschen" versehen bis zu dem auf **Mittwoch den 19. April c. Vormittags 11 Uhr** festgesetzten Submissionstermine versiegelt und portofrei an die unterzeichnete Direktion einzusenden und werden dieselben in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten werden nicht berücksichtigt. Die Lieferungsbedingungen liegen bei unserer Centralmaterialien-Controle dahier zur Einsicht auf und können von dieser Stelle gegen portofreie Einsendung von 5 Sgr. bezogen werden.

Cassel, den 20. März 1871.

Königliche Direktion der Main-Weser Bahn.

Badischer Eisenbahnbau.

Diesseitige Verwaltung bedarf ungefähr

65 000 Zollcentner Eisenbahnschienen

von **Puddelstahl**, welche zu einem Drittel im Laufe des gegenwärtigen und zu zwei Dritteln im nächsten Jahre bis zum 1. September in schicklichen Abtheilungen geliefert werden sollen, und man beabsichtiget, diese Lieferung im Submissionswege in Akkord zu vergeben.

Diejenigen, welche zur Uebernahme dieser Lieferung geneigt sind, werden aufgefordert, ihre Anerbietungen in frankirten, verschlossenen und mit der Aufschrift „Schienenlieferung" versehenen Schreiben bis

Montag den 17. April d. Js. Vormittags 10 Uhr

bei diesseitiger Stelle einzureichen.

Die näheren Bedingungen und Zeichnungen werden auf Verlangen dahier abgegeben.

Die Submittenten können der Eröffnung der Anerbietungen anwohnen.

Karlsruhe, den 24. März 1871.

Grossh. Oberdirektion des Wasser- und Strassenbaues.
Baer.

Rheinische Eisenbahn.

Wir beabsichtigen, die Lieferung von 750 Satz Achsen von Puddelstahl nebst schmiedeeisernen Scheibenrädern mit Puddelstahl- oder Bessemerstahl-Bandagen zu verdingen.

Bedingungen und Zeichnung sind von unserm Central-Verwaltungs-Büreau — altes Ufer No. 2 hierselbst — zu beziehen und Offerten auf die ganze oder theilweise Lieferung unter Angabe des Preises für einen Satz Achse mit zwei Rädern sowie der Ablieferungs-Termine und mit der Aufschrift „Offerte auf die Lieferung von Achsen mit Rädern" bis zum **12. April c.** uns einzureichen.

Köln, den 21. März 1871. **Die Direktion.**

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen im Monat Februar 1871.

Namen der Bahnen	Betriebslänge in Meilen 1871	Betriebslänge in Meilen 1870	Befördert wurden: Personen 1871	Personen 1870	Centner Güter 1871	Centner Güter 1870	Einnahmen: aus dem Personen-Verkehr	aus dem Güter-Verkehr	in Summa incl. Extraordinaria	Differenz gegen denselben Monat im Vorjahre	Einnahmen bis ultimo Februar	Differenz gegen das Vorjahr
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben.												
Bebra-Hanauer Eisenbahn	19,5	19,5	43125	27652	438615	215419	26350	43460	71960	+25833	128180	+35936
a. Berg.-Märkische u. Hess. Nordb.	97,66	90,05	—	—	—	—	141530	532872	726452	+26863	1454533	+34048
b. Ruhr-Siegbahn	14,39	14,39	—	—	—	—	7400	102480	115980	—9019	231058	—24402
Berlin-Anhaltische E.	49,14	49,14	—	—	—	—	68300	158000	231300	+17288	515299	+51062
Berlin-Görlitzer E.	27,6	27,6	—	—	—	—	13680	43582	62887	+3435	131495	+4818
Berlin-Hamburger E.	39,7	39,7	—	—	—	—	58685	219378	284403	+22871	572944	—50193
Berlin-Potsdam-Magdburger E.	19,54	19,54	—	—	—	—	54557	153658	208215	+25769	451786	+74779
a. Berlin-Stettin-Stargard	29,7	29,7	—	—	—	—	41360	79649	121649	+5779	—	+29644
b. Stargard-Cöslin-Colberg	22,9	22,9	—	—	—	—	10591	17393	28101	+2304	-	+14062
c. Zweigbahn Cöslin-Danzig[1]	26,31	8,9	—	—	—	—	6726	8289	15052	—	—	—
d. Vorpommersche Zweigbahnen	31,4	31,4	—	—	—	—	18705	17804	36643	—1200	—	+9115
a. Breslau-Schweidnitz-Freiburger E.	22,89	22,89	97937	56849	—	1505509	20134	77460	104025	+10208	211497	+26099
b. Liegnitz-Glogau[2]	7,7	2,9	7700	6182	—	38660	2222	1852	4187	+2610	7992	+4522
Cottbus-Grossenhain[3]	10,60	—	6806	—	138503	—	1910	7339	9249	—	18555	—
Hannoversche Staatsbahn	111,1	109,4	—	—	—	—	144583	452553	648674	+64154	1327790	+80134
a. Holsteinische excl. Elmsh.-Glückst.	32,4	32,4	77304	80102	673158	636562	30893	57769	88662	+16481	190107	+27625
b. Glückstadt-Elmshorn	4,5	4,5	11236	10137	273880	92680	2841	17979	20820	+12506	41539	+27336
c. Schleswigsche E.	30,9	30,9	22341	23988	171693	166730	12438	22244	34682	+2166	75809	+7013
Homburger E.	2,41	2,41	35501	30920	39502	34984	7285	1109	8394	+1125	—	—
a. Köln-Mindener Hauptbahn	48,72	48,72	—	—	—	—	69911	406333	513600[4]	—46529	994460	—136042
b. Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn			—	—	—	—	9140	38481	49405	—123	99423	+3098
c. Köln-Giessen und Rheinbrücken	24,31	24,31	—	—	—	—	15145	115101	139048	—16834	277293	—34764
d. Zusammen	73,03	73,03	—	—	—	—	94196	559915	702053[4]	—63486	1371176	—167708
e. Venlo-Hamburger Bahn	8,94	8,94	—	—	—	—	4659	9308	14228	+2507	27629	+2722
Leipzig-Dresden	29,35	29,35	—	—	—	—	50227	133730	183957	+17507	378940	+21223
a. Lübeck-Büchen	6,3	6,3	7811	7568	60604	63128	2278	3546	30987	+5767	65086	+9285
b. Lübeck-Hamburg	8,45	8,3	18063	14773	198786	136341	7776	14387				
Märkisch-Posener E.[5]	36,2	—	—	—	—	—	10508	12912	27372	—	58891	—
a. Magdeburg-Leipzig	22,682	22,682	—	—	—	—	33059	142282	175341	+3270	355801	—6147
b. Halle-Casseler Zweigbahn	22,25	22,25	—	—	—	—	19709	69520	89230	+30933	206700	+85759
Magdeb.-Halberstädter E. a. Strecke Magdeburg-Thale, Cöthen-Vienenburg nebst Zweigbahnen u. Magdeburg-Wittenberge	44,0	44,0	124383	111804	3551546	3317901	41196	143816	185012	+10022	398050	+27883
Magdeb.-Halberstädter E. b. Spandau-Gardelegen u. Stendal-Salzwedel[6]	24,2	—	12021	—	46997	—	3809	4078	7887	—	11003	—
Mecklenburgische	19,27	19,27	—	—	—	—	13225	15633	28855	—5189	65688	—ca13500
Nassauische E.	27,67	26,17	77236	76753	1209384	1012434	16510	43714	66978	+9881	140368	+15749
Niederländische Rheinbahn	28	23	102653	91956	1273010	1500999	62786	139862	202648	+36236	2127208[7]	+188746
Niederschlesische Zweigb.	9,5	9,5	15966	10087	259357	273387	5459	14433	19892[8]	+1635	44049	+1696
Nordhausen-Erfurter E.	10,2	10,2					—	—	—	—		
a. Oberschlesische Hauptbahn[9]	64,63	64,63	—	—	—	—	45717	413397	531597	+1347	1101746	—24388
b. " Zweigbahn	12	12	—	—	—	—	—	11644	11926	+601	24051	+1174
c. Breslau-Posen-Glogau	27,84	27,84	—	—	—	—	21217	77317	113408	+17266	238826	+34711
d. Stargard-Posen	22,63	22,63	—	—	—	—	8870	42890	60662	+5283	132105	+13244
Ostpreussische Südbahn	30,22	30,22	19880	18796	324147	428732	8129	24637	33961	—1994	86899	—1040
Preussische Ostbahn	134,59	121,05	—	—	—	—	145567	316514	480314	—140469	1067084	—249390
Rechte Oderufer-E.[10]	39,4	29,0	—	—	—	—	13049	67591	87640	+26280	—	+58647
Rheinische E.	92,52	80,62	514850	365498	7963200	5356925	183100	408060	591160	+123886	1213795	+209762
a. Rhein-Nahe-Eisenbahn	16,15	16,15	—	—	—	—	40330	57970	102836	+39033	215995	+91046
b. Saarbrücker E.	21,93	19,55	—	—	—	—	30800	105136	149280	—13610	316269	—18627
Thüringische Eisenb. a. Stammb., Leipzig-Corbethaer u. Weissenfels-Geraer Zweigb.	37,256	37,256	—	—	—	—	73171	181447	254618	+68478	507443	+123933
Thüringische Eisenb. b. Dietendorf-Arnstädter Zwgb.	1,345	1,345	—	—	—	—	519	878	1397	—164	2941	—276
Thüringische Eisenb. c. Gotha-Leinefelder Zweigb.[11]	8,91	—	—	—	—	—	3206	9012	12218	—	24428	—
Tilsit-Insterburger E.	7,1	7,1	4799	4199	46931	50835	2047	2644	5341	—100	13925	+1422
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Rhein. W. angegeben.												
Bayerische Ostbahnen	81,4	81,4	147944	132605	2008568	1646995	97241	499431	596672	+108360	1227185	+215174
Bayerische Staatsbahnen	241,5	234,5	353692	329608	4203903	3943582	310911	1271859	1582770	+273419	3119875	+429775
Frankfurt-Hanauer E.	5,46	5,46	35579	33007	401218	395386	17802	33151	55507	+13150	116478	+28053
Hess. Ludwigsb. a. Alte Strecke (nicht garantirte Linien)	33,98	33,98	216747	159520	2421999	1785777	126122	213736	342376	+101509	703560	+206409
Hess. Ludwigsb. b. Neue Strecken (garantirte Linien)	11,44	2,87	42521	41649	175909	9311	6590	8699	15289	+11812	26930	+20373
Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth)	0,8	0,8	62836	59795	8200	14740	6997	205	7202	+120	15000	—456
Oberhessische Eisenb.	20,777	6,02	21152	—	213409	—	10318	17142	27907	—	48218	—
Pfälzische Eisenbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Taunusbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Werrabahn	22,8	22,8	—	—	—	—	18454	71368	89822	+10501	183280	+24336
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Francs angegeben.												
Schweizer Centralbahn	238 Kil.	238 Kil.	203000	116818	1100000	890495	310000	385000	695000	+249000	—	—
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Rubeln angegeben.												
Warschau-Wien	46¾	46¾	57576	50914	3191031 Pud	3761870 Pud	48252	151682	207770	+4641	420252	+16495
Warschau-Bromberg	19 6/7	19 6/7	15353	13999	1121989 Pud	1193218 Pud	10258	31112	46615	+1131	100497	+3609
Riga-Dünaburg	34,56	34,56	—	—	—	—	23117	113848	148261	+20879	317860	+64779

Anmerkungen zur vorhergehenden Tabelle.

[1] Stolp-Zoppot ($15_{,9}$ M.) am 1. September 1870 eröffnet.
[2] Lüben-Glogau ($4_{,10}$ M.) am 9. Januar 1871 eröffnet.
[3] Eröffnet am 21. April 1870.
[4] Incl. 22 017 Thlr. resp. 24 726 Thlr. für Militärtransporte.
[5] Eröffnet am 26. Juni 1870.
[6] Eröffnet am 15. März 1870.
[7] Vom 1. Mai 1870 bis ultimo Februar 1871.
[8] Excl. Extraordinaria.
[9] Einschliesslich der Wilhelms- und Neisse-Brieger Bahn.
[10] Am 20. Februar c. wurde zwischen Kronstadt und Kreuzburg eine Brücke durch Hochwasser zerstört, wodurch eine Unterbrechung des über diese Stelle gerichteten Güterverkehrs eingetreten ist, die erst in einigen Tagen behoben sein wird.
[11] Gotha-Mühlhausen ($5_{,30}$ M.) am 11. April, Mühlhausen-Leinefelde ($3_{,91}$ M.) am 3. October 1870 eröffnet.

Oberschlesische Eisenbahn.

Die Herstellung des eisernen Ueberbaues für Brücken der Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn bei Posen im Gesammtgewicht von

10 867 Ctr. Schmiedeeisen,
765 Ctr. Gusseisen und
36 Ctr. Gussstahl

soll in drei Loosen im Wege der Submission vergeben werden.

Termin zur Eröffnung der Offerten ist auf

Mittwoch den 12. April c. Vormittags 11 Uhr

im Central-Büreau unserer Abtheilung II (am Oberschlesischen Bahnhofe No. 7) hierselbst anberaumt.

Die Bedingungen und Zeichnungen können ebendaselbst eingesehen resp. von dort bezogen werden.

Breslau, den 20. März 1871.

Königliche Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn.

Braunschweigische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von

130 Stück offenen und
60 „ bedeckten

vierrädrigen Güterwagen im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift „Submission auf Lieferung von Eisenbahnwagen" zum Submissionstermine am **Mittwoch den 12. April c., Vormittags 10 Uhr,** an die Ober-Betriebs-Inspektion hierselbst einzureichen.

Die Lieferungs-Bedingungen liegen bei derselben zur Einsicht aus und werden von daher auch auf portofreie Briefe mitgetheilt.

Braunschweig, den 25. März 1871.

Direktion der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft.
Scheffler.

PRIVAT-ANZEIGEN.

Kundmachung.

Der Ungarische Ingenieur-Verein hat in seiner Sitzung vom 21. Jänner unter Punkt 4 beschlossen, und wird dies hiermit bekannt gegeben, dass es von nun an zum Vereinsorgane eine regelmässige Annoncenbeilage geben werde.

Es werden daher Private, Geschäftsfirmen und Aktienunternehmungen, welche ihre Annoncen auf diesem Wege zu verbreiten wünschen, aufgefordert, sich mit ihren leserlich geschriebenen Annoncen, sammt genauer Angabe der Form und Grösse, so wie auch unter Angabe der Anzahl der Einschaltungen, an Herrn Leopold Lang (Elisabethplatz Nr. 9, 1. Stock) als Bevollmächtigten des Vereines zu wenden, welcher auch die Insertionsbeträge entgegen nimmt. Preis für die einmalige Benutzung einer Octavseite 20fl. Oe.W.

Der Ausschuss des Ungar. Ingenieur-Vereins.

Börsen: Berlin, Basel, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, Paris, Wien = B., Ba., F., H., L., P. u. W.
*Papiere, deren Zinsen vom Staate garantirt sind.

Coursblatt vom 31. März 1871.

Redigirt von R. Grossschupf.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Düsseldorf	4	B.	—	% à 200 u. 100 Thlr.
do. II. Emiss.	4	B.	—	%
do. III. Emiss.	5	B.	89	%
Aachen-Mastricht	4½	B.	78½	% à 500, 200, 100 Thlr.
do. II. Emiss.	5	B.	87⅝	%
do. III. Emiss.	5	B.	86¾	%
Alföld-Fiumaner	5 i.S.	W.	89	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Altona-Kiel	5	L.	—	% à 500 u. 100 Thlr.
Annaberg-Weipert	5	L.	86¾	% à 100 Thlr.
Aussig-Teplitz	5i.S.	L.	89	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.	5i.S.	L.	85½	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1868	5i.S.	L.	82½	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Bergisch-Märkische	4½	B.	—	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. II. Ser.	4½	B.	90½	%
do. III. Serie * 3¼	3½	B.	75	%
do. III. Serie B.* 3¼	3½	B.	75	%
do. IV. Serie	4½	B.	—	%
do. V. Serie	4½	B.	89¼	%
do. VI. Serie	4½	B.	88	%
do. Nordbahn	5	B.	98⅞	%
do. Düsseldorf-Elberfeld	4	B.	—	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. do. II. Ser.	4½	B.	89	%
do. Dortmund-Soest	4	B.	83	%
do. do. II. Ser.	4½	B.	89	%

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Berlin-Anhalt	4	B.	—	% à 500 u. 100 Thlr.
do.	4½	B.	91	%
do. Lit. B.	4½	B.	91	% à do.
Berlin-Görlitz	5	B.	98	% à 100 Thlr.
Berlin-Hamburg I. Emiss.	4	B.	—	% à 500, 200, 100 und 50 Thlr.
do. II. Emiss.	4	B.	—	%
Berlin-Potsdam-Magdbg. A. u. B.	4	B.	—	% à 200, 100 u. 25 Thlr.
do. C.	4	B.	84	%
do. D.	5	B.	99½	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
Berlin-Stettin	4½	B.	91½	% à 200 Thlr.
do. II. Emiss. * 3½	4	B.	80½	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	80½	%
do. IV. Emiss. * 3½	4½	B.	91	%
do. VI. Emiss. * 3½	4	B.	80¼	%
Böhmische Nordbahn	5 i. S.	W.	96½	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Böhmische Westbahn *	5 i. S.	W.	94½	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1869 *	5 i.S.	W.	92¼	% à do. = do. i. S.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	4½	B.	89	% à 500 und 100 Thlr.
do. Emiss. 1868	4½	B.	89	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
Brünn-Rossitz	5i.S.	L.	80¼	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Buschtêhrader (Böhm. Nordwestb.)	5i.S.	L.	81⅜	% à 100 Thlr.
Chemnitz-Würschnitz	4	L.	—	% à 100 Thlr.
Cöln-Crefeld	4½	B.	—	% à 100 Thlr.

Eisenbahn-Priorit.-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Cöln-Minden	4 1/2	B.	—	%
do. II. Emiss.	5	B.	99 1/4	%
do. do.	4	B.	84	% } à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. III. Emiss. * 3 1/2	4	B.	82	%
do. do. Lit. B * 3 1/2 u. B^a	4 1/2	B.	90	%
do. IV. u. V. Emiss. * 3 1/2	4	B.	82 3/8	%
Cosel-Oderberg I. u. II. Ser.	4	B.	—	% } à 100 u. 50 Thlr.
do. III. u. IV. Emiss.	4 1/2	B.	—	%
Dux-Bodenbach	5 i.S.	L.	75 1/4	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Fünfkirchen-Barcser *	5 i.S.	W.	—	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Galizische Carl-Ludwigbahn *	5 i.S.	L.	84 1/2	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss. *	5 i.S.	L.	81 3/8	% à do. = do. i. S.
Gloggnitzer	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 100 fl. C.-M.
Graz-Köflach	4 1/2 i.S.	L.	75 1/4	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Hessische Ludwigsbahn	4 1/2	F.	94 1/4	% in fl. S. W. } à 175 und
do. do.	4	F.	84 1/2	% in Thlr. à 105 kr. } 350 fl.
do. do.	5	F.	99 3/8	% à 200 Thlr. à 105 kr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	C.M. 5	W.	90 3/4	fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M. } à 1000,
	ö.W. 5	W.	88	do. pr. 100 fl. ö. W. } 500, 100 fl.
ditto	5 i.S.	W.	104	do. pr. 100 fl. ö. W. i. S.
Kaiser Franz-Josephsbahn *	5 i.S.	W.	96	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn *	5	W.	—	do. pr. 100 fl. C. M.
ditto *	5 i. Silb.	W.	95	do. pr. 100 fl. ö. W. } à 300 fl.
ditto * Emiss. 1862	do.	W.	92 1/4	fl. ö. W. pr. 100 fl. ö. W.
ditto * Emiss. 1869	do.	W.	100 3/4	fl. ö. W. pr. do. à 200 fl. i. S.
Kaschau-Oderberg *	5 i.S.	W.	88 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Kronprinz Rudolfsbahn *	5 i.S.	W.	90 1/2	% à 300 fl. ö. W. i. S.
Leipzig-Dresden	3 1/2	L.	100 3/4	% à 100 und 50 Thlr.
do. von 1854	4	L.	90 3/4	% à 100 Thlr.
do. von 1860	4	L.	85 1/2	% à 100 Thlr.
do. von 1866	4	L.	82 1/2	% à 100 u. 500 Thlr.
do. von 1866	5	L.	100	% à do.
Lemberg-Czernowitz *	5 i.S.	L.	—	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss. *	5 i.S.	L.	73 1/2	% à do. = do. i. S.
do. -Jassy * III. Em.	5 i.S.	L.	67 1/4	% à do. = do. i. S.
Ludwigshafen-Bexbach	4 1/2	F.	95	%
do.	4	F.	87 3/8	% } à 1000, 500 u. 100 fl. S. W.
do.	5	F.	100 1/2	%
Magdeburg-Halberstadt	4 1/2	B.	91	% à 100 Thlr.
do. do. v. 1865	4 1/2	B.	90 1/4	% à 100 u. 500 Thlr.
do. do. v. 1870	5	B.	97 1/8	% à do. u. do.
do. Wittenberge, Stamm	3	B.	67	% à 200 Thlr.
do. do. Priorit.	4 1/2	B.	91	% à 100 Thlr.
Magdeburg-Leipzig I. Emiss.	4	L.	82 1/2	%
do. II. Emiss.	4	L.	79 3/4	% } à 100 Thlr.
do.	4 1/2	L.	90 1/4	%
Mähr.-Schles. Centralbahn	5 i.S.	W.	—	% à 300 fl. ö. W. i. S.
Niederschlesisch-Märkische I. Ser.		B.	85 1/2	%
do. II. Ser.	4	B.	83	%
do. conv. I. u. II. Ser.	4	B.	85 1/2	% } à 62½, 100 u. 500 Thlr.
do. III. Ser.	4	B.	81 1/2	%
do. IV. Ser.	4 1/2	B.	92 3/4	%
Niederschles. Zweigbahn Lit. C.	5	B.	96 3/4	% à 100 Thlr.
do. Litt. D.	5	B.	96 3/8	% do.
Oberschlesische A.	4	B.	—	%
do. B.	3 1/2	B.	—	%
do. C.	4	B.	—	%
do. D.	4	B.	—	% } à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. E.	3 1/2	B.	75 3/4	%
do. F. * 3 1/2	4 1/2	B.	90 1/4	%
do. G.	4 1/2	B.	90 1/4	%
do. H.	4 1/2	B.	89 1/2	%
do. von 1869	5	B.	97 3/4	% à 100 Thlr.
do. Brieg-Neisse	4 1/2	B.	89	% à 100 Thlr.
do. Cosel-Oderberg	5	B.	97 1/4	% à 100 Thlr.
Oesterr. Nordwestbahn *	5 i.S.	W.	94 3/4	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Oesterr. Staats-Eisenbahn *	3	W.	137	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do. Emiss. 1867 *	3	W.	—	fl. ö. W. pr. do. à do.
Oesterr. Südbahn * (Lombard.)	3	W.	112	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do. *	5 i.S.	W.	90	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. Bons 1875—76	6	W.	238 1/2	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
Ostpreuss. Südbahn	5	B.	94	% à 500 u. 100 Thlr.
Ostrau-Friedland	5 i.S.	L.	72	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Pardubitz-Reichenberg	5	W.	—	% fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M.
do. *	5 i.S.	W.	95 1/2	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Rheinische	4	B.	—	%
do. *	3 1/2	B.	—	% } à 250, 200 u. 100 Thlr.
do. III. Emiss. v. 1858—1865	4 1/2	B.	89 5/8	%
do. *	4 1/2	B.	—	%
Rhein-Nahe Bahn *	4 1/2	B.	91	% } à 1000, 500 und
do. II. Emiss. *	4 1/2	B.	91	% } 100 Thlr.
Russische * (Mosco-Rjäsan)	5	B.	87 3/4	% à 200 „
do. * (Rjäsan-Kozlow)	5	B.	84 5/8	% à 200 „
do. * (Kozlow-Woronesch)	5	B.	84 5/8	% à 200 Thlr.
do. * (Jelez-Woronesch)	5	B.	84 3/4	% à 136 Thlr.
do. * (Jelez-Orel	5	B.	84 1/2	% à
do. * (Kursk-Charkow)	5	B.	85	% à
do. * (Kursk-Kiew)	5	B.	85	% à 1000, 500 u. 200 Thlr.
do. * (Schuja-Ivanovo)	5	B.	84 3/4	% à
do. * (Poti-Tiflis)	5	B.	—	% à 680 u. 136 Thlr.
Ruhrort-Crefeld-Gladbach	4 1/2	B.	—	%
do. II. Emiss.	4	B.	—	% } à 200 und 100 Thlr.
do. III. Emiss.	4 1/2	B.	89	%
Schleswigsche v. Altona-Kiel abgest.	4 1/2	L.	87 3/4	% à 1000, 500, 200, u. 100 Thlr.
I. Siebenbürger *	5 i.S.	W.	90	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Stargard-Posen	4	B.	81 1/2	%
do. II. Emiss.	4 1/2	B.	89 3/4	% } à 100 und 50 Thlr.
do. III. Emiss.	4 1/2	B.	89 3/4	%
Theissbahn *	5 i.S.	W.	—	% à
Thüringische I. Emiss.	4	L.	83 1/2	%
do. II. Emiss.	4 1/2	L.	92	% } à 1000, 500, 200 und
do. III. Emiss.	4	L.	83 1/8	% } 100 Thlr.
do. IV. Emiss.	4 1/2	L.	91 3/4	%
Turnau-Kralup-Prag.	5 i.S.	L.	84	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1870	5 i.S.	L.	81 3/8	% à do. = do.
Ungarische Nordostbahn *	5 i.S.	W.	87	% à 300 fl. ö. W. i. S.
Ungarische Ostbahn *	5 i.S.	W.	85 1/4	% à 300 fl. ö. W. i. S.
Warschau-Terospol *	5	B.	84	% à 1000 u. 100 S.R. = 107 Thlr.
Warschau-Wien	5	B.	85 1/2	% à 500 u. 100 Thlr.
Werrabahn *	5	L.	87 3/4	% à 500, 200 u. 100 Thlr.

Eisenbahn-Stamm-Actien	Dividende und Zinsen in % 1864	1865	1866	1867	1868	1869	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	0	0	0	0	1	1/2	4	B.	36 7/8	% à 200 Thlr.
Alföld-Fiumauer *	—	—	—	—	5	5	5	W.	172	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Altenburg-Zeitz Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	—	5	L.	81	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	11 1/8	10	9	5	6	7	4	B.	116	% à 100 Spec. = 150 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	6 19/20	7 1/4	4 3/4	5 1/2	6	7 1/4	4	B.	101	% à 250 fl. holl. = 145 Thlr.
Aussig-Teplitz	9	9 1/8	8 1/4	10	10	10	5	L.	126 3/4	Thlr. pr. 150 fl. C. M. à 200 fl. C. M.
Bayerische Ostbahn *	5	5 3/4	6	7	7 3/4	7 3/4	4 1/2	F.	127	% à 200 fl. S. W.
Bergisch-Märkische	7 1/2	9	8	7 1/2	8	8 1/2	4	B.	116 1/4	% à 100 Thlr.
Berlin-Anhalt	11 5/6	13	13 1/8	13 7/12	13 7/12	13 7/8	4	B.	199 1/2	% à 200 „
Berlin-Görlitz	—	—	—	—	0	1	4	B.	64	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	5	5	5	5	5	5	B.	93	% à 200 „
Berlin-Hamburg	10	9 1/2	9	9 1/2	9 1/2	10 1/2	4	B.	153 1/2	% à 200 „
Berlin-Potsdam-Magdeburg	16	16	16	16	17	18	4	B.	234 3/4	% à 100 „
Berlin-Stettin	7 5/6	8	8 7/12	8	8 1/6	9 1/6	4	B.	112	% à 200 „
Böhmische Nordbahn	—	—	—	—	5	3 1/2	5	W.	134 3/4	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W.
Böhmische Westbahn * 5 2/10	5	5	5	5	6	7 1/4	5	W.	253	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Breslau-Schweidnitz-Freib.	8 2/3	9	9 1/6	8	8 1/3	8 1/3	4	B.	107 3/4	% à 200 Thlr.
do. neue	—	—	—	—	—	5	5	B.	101 1/8	% à 200 Thlr.
Brünn-Rossitz Stamm-Prior.	6	6	4	6	6	6	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Buschtêhrader	9 13/14	9 13/14	9 13/14	10 5/42	12 5/21	12 5/21	5	W.	750	do. pr. 500 fl. C. M.
Chemnitz-Würschnitz	9 1/8	11	8	6 1/2	7	7 1/2	4	L.	146 1/4	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden *	15 5/6	17 2/3	9 1/12	8 11/20	8 1/12	8 9/10	4	B.	132 7/8	% à 200 „
do. Lit. B.	—	—	—	—	—	5	5	B.	100 1/2	% à 200 „
Crefeld-Kreis Kempen	—	—	—	—	—	—	5	B.	—	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	—	6	B.	—	% à 100 „
Dux-Bodenbach	—	—	—	—	—	5	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Frankfurt-Hanau	5 1/2	5 1/2	5 4/5	6 1/10	6 3/10	6 1/2	3 1/2	F.	112 1/4	% à 250 fl. S. W.
Fünfkirchen-Barcser *	—	—	—	—	5	5	5	W.	166	fl. ö. W. pr. 200 ö. W. i. S.
Galizische Carl Ludwigb. * 5 2/10	9	5	6 1/20	9 1/2	7	7	5	W.	254	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Glückstadt-Elmshorn	0	0	0	0	0	0	4	H.	—	% à 150 Thlr.
Graz-Köflach	5	3	2 1/2	4 1/4	7	10	ob.7	W.	263 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Halle-Sorau-Guben	—	—	—	—	—	4	4	B.	42 1/4	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	5	5	B.	69 1/4	% à 200 Thlr.
Hamburg-Bergedorf	10 1/8	9 2/5	8 5/6	9 1/6	9 5/6	10 3/5	4	H.	—	% à 300 B. M. = 150 Thlr.
Hannover-Altenbeken	—	—	—	—	—	5	5	B.	43	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	5	5	B.	72 3/4	% à 200 Thlr.
Hessische Ludwigsbahn	7 1/2	8	7 3/4	8 1/2	9	9 1/2	4	F.	142 1/2	% à 250 fl. S. W. u. 200 Thlr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	14 3/8	13	13 3/4	15 10/21	19 3/4	20	5	W.	215	fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M. à fl. 1000, 500, 200 C. M.
Kaiser Franz-Josephsb. *	—	—	—	—	5	5	5	W.	194 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn *	5	5	5	5		8 1/5	5	W.	219 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
do. Linz-Budweis	—	—	—	—	—	5	5	W.	191 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Kaschau-Oderberg *	—	—	—	—	—	5	5	W.	93 1/2	fl. ö. W. p. eingez. 100 fl. ö. W.
Kronprinz Rudolfsbahn * 5 2/10	—	—	—	—	5 i.S.	5	5	W.	160 3/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz. i. S.
Leipzig-Dresden	20	23	20	25	28 1/2	14	4	L.	207 1/2	% à 100 Thlr.
Lemberg-Czernowitz-Jassy *	—	—	7	7	2	7	5	W.	179 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S
Löbau-Zittau Lit. A.	1/2	0	0	1/2	4	3	4	L.	73 1/4	% à 100 Thlr.
do. Lit. B.	4	0	0	4		4	4	L.	89	% à 25 „
Ludwigsh.-Bexbach (Pfälz. L.-B.) *	9 1/5	10	10 2/5	9 2/3	11 1/5	10 3/10	4	F.	169	% à 500 fl. S. W.
Lübeck-Büchen	4 1/2	3 5/8	4 13/24	4 3/4	5		4	H.	—	% à 200 „
Magdeburg-Halberstadt	25	15	14	13	15	10 1/2	4	B.	118	% à 100 Thlr.
do. Lit. B.	—	—	—	3 1/2	3 1/2	3 1/2	3 1/2	B.	71 3/8	% à 100 „
Magdeburg-Leipzig	18 3/4	20	20	18	19	14 1/2	4	L.	178	% à 100 „
do. Lit. B. *	4	4	4	4	4	4	4	L.	89 1/4	% à 100 Thlr.
Mähr.-Schles. Centralbahn	—	—	—	—	—	—	5	W.	142	fl. ö. W. pr. 200 fl. i. S.
Märkisch-Posener	—	—	—	—	—	4	4	B.	37 3/4	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	5	5	B.	66 5/8	% à 200 „
Münster-Hamm *	4	4	4	4	4	4	4	B.	—	% à 100 „
Neust.-Weissenburg * (Pfälz. Max.)	4 1/2	4 1/2	5 1/10	5	5 1/2	5 4/10	4 1/2	F.	112	% à 500 fl. S. W.
Niederschlesisch-Märkische *	4	4	4	4	4	4	4	B.	86 3/4	% à 100 Thlr.
Niederschles. Zweigbahn	4 1/12	3 2/3	5 1/2	3 3/4	4 1/3	5	5	B.	92 1/2	% à 100 „
Nordhausen-Erfurt *	—	—	—	—	—	4	4	B.	68	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	5	5	B.	—	% à 100 u. 500 Thlr.
Oberschlesische Lit. A. u. C.	10	11 2/3	12	13 2/3	15	13 1/2	3 1/2	B.	173	% à 100 „
do. * Lit. B.	10	11 2/3	12	13 2/3	15	13 1/2	3 1/2	B.	157 1/2	% à 100 „
Oberhessische *	—	—	—	—	—	3 1/2	3 1/2	F.	69 1/2	% à 350 fl. S. W.
Oesterr. Nordwestbahn *	—	—	—	—	—	5	5	W.	206 1/4	fl. ö. W. p. 200 fl. ö. W. i. S.
Oesterr. Staats * 5 2/10 (Oest. Franz.)	5	5	7	8 1/2	10 1/2	12	5	W.	401	fl. ö. W. pr. Stück von frs. 500.
Oesterr. Südbahn * (Lombard.)	8	7 1/2	7 1/2	6 3/5	6 3/5	5	5	W.	182	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Ostpreuss. Südbahn	—	—	—	—	—	0	4	B.	36 3/8	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	5	5	—	—	5	5	B.	62 1/2	% à 200 Thlr.
Ostrau-Friedland	—	—	—	—	—	—	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Pardub.-Reichenb. * (S.-Nrdd. V.-B.)	4 1/2	4 1/2	4 4/10	5	5	5	4 1/2	W.	176	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Pfälz. Alsenzb. * m. 60% Einz.	—	—	—	—	4	4	4	F.	93 1/4	% à 500 fl. S. W.
Pfälz. Nordb. *	—	—	4	4	4	4	4	F.	95 1/4	% à 500 fl. S. W.
Rechte Oderufer	—	—	—	—	—	5	5	B.	84	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	5	5	B.	95	% à 200 „
Rheinische	6	7	6 1/2	7 1/2	7 1/3	7 4/5	4	B.	119 3/4	% à 250 „
do. Stamm-Prior.	6 1/4	7	6 1/2	7 1/2	7 1/3	7 4/5	4	B.	—	% à 250 „
do. * Lit. B.	—	—	—	—	—	4	4	B.	83 1/2	% à 250 „
Rhein-Nahe-Bahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	31 1/2	% à 200 „
Russische Bahnen *	5	5	5	5	5	5	5	B.	89 3/4	% à 125 Rb. = 134 Thlr.
I. Siebenbürger *	—	—	—	—	5	5	5	W.	167	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Stargard-Posen *	3 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	3 1/2	B.	92 3/4	% à 100 Thlr.
Stuhlweissenburg-Raab-Graz *	—	—	—	—	—	—	5	W.	164 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Taunusbahn	7 1/5	8	3 1/5	7	7 1/5	8 1/5	ob.7	F.	345	fl. S. W. pr. 250 fl. S. W.
Thüringische	8	8 1/3	7 2/3	8 1/2	9	8 3/4	4	L.	133 1/2	% à 100 Thlr.
do. Em. v. 1868 (Gotha-Leinef.) *	—	—	—	—	4	4	4	L.	79 1/2	% à 100 „
do. Litt. C (Gera-Eichicht) *	—	—	—	—	—	4 1/2	4 1/2	L.	87 1/8	% à 100 „
Theissbahn * 5 2/10	5	5	5	5	10 3/4		5	W.	246	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Turnau-Kralup-Prag.	—	—	5	6	7	7	5	W.	230	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
K. Ung. priv. Nordostbahn *	—	—	—	—	5		5	W.	158	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
I. Ungar.-Galizische *	—	—	—	—	—	—	5	W.	158 1/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Ungar. Ostbahn *	—	—	—	—	—	5	5	W.	80 1/2	fl. ö. W. p. eingez. 80 fl. i. S.
Warschau-Terespol *	—	—	—	—	—	5	5	B.	90	% à 100 S.-R. = 107 Thlr.
Warschau-Wien	7 11/12	8 1/8	8 1/8	8 1/3	6 2/3	9 7/12	5	B.	62	Thlr. pr. 60 Rub.
Werrabahn (beschränkt gar.)	2 6/10	2 2/3	2 6/10	2 6/10	2 1/4	1 1/3	4	B.	—	% à 100 Thlr.
Schweizer Centralbahn	5 60	5 60	5 6/10	5 6/10	6 2/5		ob.7	Ba.	—	fs. pr. 500 fs. Einz.
do. Nordostbahn	7	8	8	7 1/2	8		„	Ba.	—	fs. pr. 500 „ „
Vereinigte Schweizerbahnen	—	—	0	0	0		„	Ba.	—	fs. pr. 500 „ „
Schweizer Westbahn	—	—	0	0	0		„	Ba.	—	fs. pr. 500 „ „
Französische Orléans	20	11 1/5	11 1/5	11 1/5	11 1/5	11 1/5	ob.7	P.	—	fs. pr. 500 fs. Einz.
do. Nordbahn	16 3/4	17 7/8	17 1/2	18	15 1/4	16 3/4	„	P.	—	fs. pr. 400 „ „
do. Ostbahn	6 3/5	6 3/5	6 3/5	6 3/5	6 3/5	6 3/5	„	P.	—	fs. pr. 500 „ „
do. Südbahn	8 1/2	8 1/2	8	8	8	8	„	P.	—	fs. pr. 500 „ „
do. Westbahn	7 4/5	7 1/2	7	7	7	7	„	P.	—	fs. pr. 500 „ „
Paris-Lyon-Mittelmeer	13	12	12	12	12	12	„	P.	—	fs. pr. 500 „ „

Beiblatt zu No. 14 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnen.

Leipzig, den 7. April 1871.

Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter.

a) Ueberzählige.

Bayerische Ostbahnen. Extra-Revision am 19. März 1871.

R H C 388. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 9 Pfd.) lagert in München.
B 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 60 Pfd.) lagert in München.
WS 8785. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 25 Pfd.) lagert in München. Leipzig-München bezettelt.
AL 2825. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 30 Pfd.) lagert in München. Berlin-München bezettelt.
AB 672. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 15 Pfd.) lagert in München.
S J 727, 737. 2 Ballen Baumwolle (8 Ctr. 50 Pfd.) lagern in München. Auf Rückseite G 508, 393 gezeichnet.
H S 18. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 2 Ctr. 35 Pfd.) lagert in München. Nürnberg-München bezettelt.
AD A V K 404. 1 Kiste Bilder (30 Pfd.) lagert in München.
AD A V K 407. 1 Kiste Bilder (50 Pfd.) lagert in München.
O 1623. 1 Fass Häringe (1 Ctr. 14 Pfd.) lagert in München.
S S. 1 Stab Flacheisen (29 Pfd.) lagert in Nürnberg.
No. 8, 40. 2 leere Glaskisten (84 Pfd.) lagern in Nürnberg.
6 Tafeln Zinkblech (67 Pfd.) lagern in Nürnberg.
H 4. 1 Kiste Kocheinrichtung (47 Pfd.) lagert in Nürnberg.
1 viereckiger Tisch (43 Pfd.) lagert in Nürnberg.
J B 7. 1 Pack leere Säcke (40 Pfd.) lagert in Nürnberg.
Dampfmühle Ofen. 1 Pack leere Säcke (57 Pfd.) lagert in Passau.
S G 3091. 1 Wagendecke lagert in Passau.
W 2330. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 1 Ctr. 23 Pfd.) lagert in Passau.
G & C 3918/9. 2 Körbe Eisenwaaren (3 Ctr. 17 Pfd.) lagern in Passau.
A S. 1 Pack Schleifsteine (1 Ctr. 41 Pfd.) lagert in Passau.
S 1 Ballen Kaffee (68 Pfd.) lagert in Ponholz.
23 leere Petroleumfässer lagern in Schwandorf.

Verzeichniss

der auf den Stationen der **Bergisch-Märkischen Eisenbahn** auf Grund einer am 18. Februar cr. extraordinären und vollständigen und einer monatlichen am 1. März cr. auf allen Stationen abgehaltenen Schuppen-Revision als überzählig ermittelten Güter.

A 2620. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert in Elberfeld St.
A 1. 1 Sack Bohnen (118 Pfd.) lagert in Elberfeld St.
A 612. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 21 Pfd.) lagert in Aachen T. seit 28. Februar 1871.
A B 960. 1 Kiste Eisenwaaren (46 Pfd.) lagert in Elberfeld St.
AB 1. 53 Colli Fussboden (2880 Pfd.) lagern in Elberfeld St.
A B 111. 1 leeres Fass lagert in Neuss.
A E 38. 1 leeres Fass (33 Pfd.) lagert in Elberfeld St.
A G 14. 1 leeres Fass (18 Pfd.) lagert in Steele.
A H 1/2. 2 Ballen (Inhalt unbekannt) lagern in Neuss.
A L. 2 Pack Strohpapier (30 Pfd.) lagern in Dortmund seit 14. Jan. 1871.
A L. 2 Kisten (Inhalt unbekannt) lagern in M. Gladbach.
A M. 1 Sack Bohnen lagert in Neuss.
A M 5429. 1 Kiste Butter (225 Pfd.) lagert in Dortmund seit 14. Jan. 1871.
A R 143. 1 Kiste Glaswaaren (115 Pfd.) lagert in Mülheim a. d. Ruhr.
A S 8. 1 Stab Eisen (42 Pfd.) lagert in Dortmund seit 14. Januar 1871.
A S 1. 1 Ballen Kaffee (140 Pfd.) lagert in Lindern seit 28. Februar 1871.
A N St 12195. 1 Nähmaschinengestell (52 Pfd.) lagert in Elberfeld St.
B 1. 1 Korb Eisenwaaren (37 Pfd.) lagert in Elberfeld St.
B 5/7. 3 Säcke Holzwaaren ab Neuss lagern in Elberfeld St. seit 29. Januar 1871.
B 442. 1 Kiste Eisenwaaren (163 Pfd.) lagert in Elberfeld St.
B 851. 1 Ballen Leinen (108 Pfd.) lagert in Elberfeld St.
B 287. 1 Korb Candis (38 Pfd.) lagert in Letmathe seit 27. Februar 1871.
B B 3457. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 106 Pfd.) lagert in Aachen T. seit 28. Februar 1871.
B & C 107. 1 Korb Messingwaaren (70 Pfd.) ab Schoeningen lagert in Elberfeld St.
B & C 107. 1 Pack Schrauben (18 Pfd.) lagert in Elberfeld St.
B D 2905. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) lagert in Elberfeld St.
B D 839. 1 Fass Oel (380 Pfd.) lagert in Elberfeld St.
B D 840. 1 Fass Oel (160 Pfd.) lagert in Elberfeld St.
B & H 439. 1 leere Kiste (25 Pfd.) lagert in Elberfeld St.
B K 3. 1 Korb Flaschen (60 Pfd.) lagert in Dortmund seit 14. Jan. 1871.
B & V 22040. 1 Kiste Parfümerien (23 Pfd.) lagert in Elberfeld St.
B K MF. 1 Sack Kartoffelmehl (200 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein seit 20. Februar 1871.
C 650. 1 Kiste Bandwaaren (40 Pfd.) lagert in Elberfeld St.
C B 2775. 1 Kiste Gummirohr (54 Pfd.) lagert in Dortmund seit 14. Januar 1871.
C B 649. 1 leeres Fass lagert in M. Gladbach.
C H 100. 1 Fass Candis (538 Pfd.) ab Letmathe lagert in Elberfeld St.
C H 73. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in M. Gladbach.
C K 1/3. 3 Pack Matten (168 Pfd.) lagern in M. Gladbach.
C M. 1 Kiste Gummirohr lagert in Dortmund seit 14. Januar 1871.
C P 2651. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 86 Pfd.) lagert in Altenhundem seit 1. Januar 1871.
C D P 59. 1 Pack Eisenwaaren (13 Pfd.) lagert in Elberfeld St.
C & E T 9902. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 10 Pfd.) lagert in Steele.
C M E. 5 tannene Bretter (100 Pfd.) lagern in Steele.
C R C 361. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in M. Gladbach.
E 5. 1 Fass Butter (22 Pfd.) lagert in Holzwickede seit 15. October 1870.
E. 1 Sack Roggen (160 Pfd.) lagert in Witten seit 20. Februar 1871.
E D 3450. 1 Pack Papier (31 Pfd.) lagert in Elberfeld St.
E F 7532. 1 Kiste Seife (111 Pfd.) lagert in Bochum.
E J 104. 2 Pack Kuchenpfannen (106 Pfd.) lagern in Aachen M. seit 25. Februar 1871.
E M 4. 1 leerer Korb (10 Pfd.) lagert in Elberfeld St.
E R 2151. 1 Colli (Inhalt unbekannt, 127 Pfd.) lagert in Elberfeld D.
E W 1511. 1 leere Seifentonne (24 Pfd.) lagert in Duisburg.
F 4. 1 leeres Fass (10 Pfd.) lagert in Elberfeld St.
F B 431. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in M. Gladbach.
F B 33. 3 Stück Kohlenschaufeln lagern in M. Gladbach.
F B 3153. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 313 Pfd.) lagert in Crefeld.
F H 451, 456, 459. 3 Körbe Hohlglas (1195 Pfd.) lagern in Elberfeld St.
F K 11530/31, 1014. 3 leere Fässer (25 Pfd.) lagern in Duisburg.
F P 1565. 1 leere Kiste lagert in M. Gladbach.
F S 671. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 35 Pfd.) lagert in Essen.
F W B 24. 1 Ballen baumwollene Waaren (25 Pfd.) lagert in Aachen M. seit 28. Februar 1871.
F W V 70. 1 Korb (85 Pfd.) lagert in Aachen T. seit 28. Februar 1871.
G. 2 Ofendeckel lagern in Lindern seit 3. November 1870.
G. 3 Stück Scheiben (18 Pfd.) lagern in Elberfeld St.
G A 128. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Hagen [Eilgut].
G H 378. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 165 Pfd.) lagert in Aachen T. seit 18. Februar 1871.
G L 7. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 319 Pfd.) lagert in Elberfeld D. seit 1. März 1871.
G L 7½. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 150 Pfd.) lagert in Elberfeld D. seit 1. März 1871.
G R 117. 1 Korb Eisenwaaren (80 Pfd.) lagert in Dortmund seit 11. Februar 1187.
G S. 6327. 1 Kiste Eisenwaaren (95 Pfd.) lagert in Hamm seit 11. Februar 1871.
G Z 270. 1 Fass Cichorien (378 Pfd.) lagert in Aachen M. seit 25. Februar 1871.
G M & C 659. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 190 Pfd.) ab Müllfort lagert in Elberfeld St.
H 6552. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 110 Pfd.) lagert in Siegen.
H 26/28. 3 Fässer Kraut lagern in M. Gladbach.
H 6587. 1 Fass Syrup (113 Pfd.) lagert in Elberfeld St.
H C 3203. 1 Kiste Glasscheiben (87 Pfd.) lagert in Elberfeld St.
H G 2282. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 98 Pfd.) lagert in Elberfeld St.
H K 1. 1 eiserner Kessel (72 Pfd.) lagert in Dortmund seit 14. Jan. 1871.
H K. 1 Kiste Eisenwaaren (46 Pfd.) lagert in Elberfeld St.
HD & C 4377. 1 Kiste Eisenwaaren (203 Pfd.) lagert in Elberfeld St.
HE & S 141. 1 ½ Ohm Branntwein (238 Pfd.) lagert in Creuzthal seit 26. Februar 1871.
HH S 348. 1 Ballen Leinen lagert in M. Gladbach.
HL E 2752. 1 Kiste Cigarren (25 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen seit 26. Januar 1871.
H B S W 3487. 1 Kiste Hausgeräthe (385 Pfd.) lagert in Elberfeld St.
J C 17. 1 Korb Eisenwaaren (78 Pfd.) lagert in Elberfeld St. s. 12. Jan. 71.
J D 1479. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 49 Pfd.) lagert in Oberhausen seit 28. Februar 1871.
JF 132. 1 Sack leere Säcke (60 Pfd.) lagert in Holzwickede seit 30. Januar 1871.
J H 106. 1 Waschmaschine (90 Pfd.) lagert in Elberfeld St.
J K 25. 1 leeres Fass (32 Pfd.) lagert in Erkelenz.
J L 232. 1 Ballen Tabak (26 Pfd.) lagert in Schwelm.
J R 1831. 1 Ballen Manufacturwaaren (30 Pfd.) lagert in Elberfeld St.
J V 308. 1 Korb (Inhalt unbekannt) lagert in M. Gladbach.
J P B 535. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 58 Pfd.) lagert in Crefeld seit 25. Februar 1871.
J W B 1103. 1 Kiste Seife (128 Pfd.) lagert in Aachen M. seit 25. Februar 1871.

K 269. 1 Ballen Wolle lagert in Aachen T.
K. 3 Colli Werkzeug (30 Pfd.) lagern in Mülheim a. Rhein seit 20. Februar 1871.
K 1. 1 Sack Bürstenhölzer (68 Pfd.) lagert in Gerresheim.
K & B 825. 1 Pack Papier (85 Pfd.) lagert in Elberfeld St.
L 152. 1 Korb Käse (205 Pfd.) lagert in Lennep.
L B 2456. 1 Ballen Wollgarn (102 Pfd.) lagert in Mülheim a. d. Ruhr
L M 9359. 1 Korb Tabak (55 Pfd.) lagert in Lennep.
L S 199. 1 Kiste Gummirohr (54 Pfd.) lagert in Dortmund seit 14. Januar 1871.
L S 250/2. 3 Ballen Hopfen (400 Pfd.) lagern in Dortmund seit 5. Februar 1871.
L V 2025. 1 Korb leere Säcke (36 Pfd.) lagert in Holzwickede seit 2. März 1871.
L W 4. 1 Pack Papier (26 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
L W 1695. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 38 Pfd.) lagert in Elberfeld St.
L S L 4712. 1 Korb Medicamente (35 Pfd.) lagert in Dortmund seit 14. Januar 1871.
M 8/10. 3 Säcke Holzwaaren lagern in Elberfeld St. seit 2. Februar 1871.
M C 79. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 179 Pfd.) lagert in Elberfeld St. seit 2. Februar 1871.
M E 12520, 11875. 2 Säcke Hafer lagern in Hamm.
MF 7. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 168 Pfd.) lagert in Elberfeld St. seit 2. Februar 1871.
M S 1710. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 142 Pfd.) lagert in Lindern seit 1. Januar 1871.
N O 992. 1 Pack Düten (53 Pfd.) lagert in Elberfeld St.
O N 250. 1 Kiste Spielwaaren (100 Pfd.) lagert in Dortmund seit 14. Januar 1871.
P 1. 1 Sack Pflaumen (100 Pfd.) lagert in Dortmund seit 5. Februar 1871.
P 61. 1 Ballen baumwoll. Abfälle (88 Pfd.) lagert in Elberfeld St.
P A 1. 1 leeres Fass (86 Pfd.) lagert in Dortmund seit 14. Januar 1871.
P & C 2233. 1 Kiste Blechwaaren (9 Pfd.) lagert in Elberfeld St.
P & C 8928. 1 Ballen Wollwaaren (30 Pfd.) lagert in Elberfeld St
P G 1. 1 Koffer baumwoll. Waaren (49 Pfd.) lagert in Aachen M seit 26. October 1870.
P H 2. 1 Korb Brod lagert in Elberfeld St.
P M I. 1 Pack Körbe (70 Pfd.) lagert in Aachen M. seit 25. Februar 1871
P O 11357. 1 leeres Fass (30 Pfd.) lagert Elberfeld St.
P O 132. 1 Kiste Flaschen (122 Pfd.) lagert in Altenhundem s. 1. März 71.
P W R 54. 1 leeres Fass (9 Pfd.) lagert in Elberfeld St.
R 10/21, 23/26. 19 Säcke Knochen lagern in M. Gladbach.
R‡14. 1 Stück Stahl lagert in Oberhausen seit 26. Februar 1871.
R B 115. 1 Ballot (Inhalt unbekannt) lagert in M. Gladbach.
R‡H 1704. 1 Fass (Inhalt unbekannt) ab Aachen T. lagert in Aachen M. seit 20. Februar 1871.
R N 389. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in M. Gladbach.
R T 5. 1 Korb Eisenwaaren lagert in M. Gladbach.
R T 2809. 1 Korb Liqueur (79 Pfd.) lagert in Langendreer s. 1. März 1871.
S 90. 1 Ballen Wolle lagert in Aachen T. seit 8. Februar 1871.
S 350. 1 Kiste Stärke (79 Pfd.) lagert in Dortmund seit 14. Januar 1871
S 4. 2 Pack Papier (44 Pfd.) lagert in Elberfeld St.
S 160. 1 Fass Kraut (215 Pfd.) lagert in Elberfeld St.
S 8. 1 leerer Korb (5 Pfd.) lagert in Elberfeld St.
S. 1 Ring Draht (37 Pfd.) lagert in Langendreer seit 1. März 1871.
S C 603. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 67 Pfd.) lagert in Aachen T. seit 28. Februar 1871.
S K 4776/7. 2 Colli Eisenwaaren (85 Pfd.) lagern in Dortmund seit 29. Januar 1871.
S S. 1 Plombirleine lagert in M. Gladbach.
T. 1 Colli Maschinentheile (58 Pfd.) lagert in Elberfeld St.
T M 2. 1 Pack Körbe (15 Pfd.) lagert in Elberfeld St.
T S 376. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 65 Pfd.) lagert in Ruhrort seit 1. März 1871.
U 2584. 1 Fass Branntwein (79 Pfd.) ab Emsdetten lagert in Aachen M seit 26. October 1870.
U C W 5738. 1 Kiste Feuerzeug ab Solingen lagert in Elberfeld St. seit 10. Januar 1871.
V. 1 Pack Papier (15 Pfd,) lagert in Elberfeld St.
W 1/4. 4 Säcke Holzwaaren ab Neuss lagern in Elberfeld St. seit 2. Februar 1871.
W 6796. 1 Sack Droguen (52 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein seit 20. Februar 1871.
W B 39. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 129 Pfd.) lagert in Elberfeld St. seit 2. Februar 1871.
W B 6. 1 Korb Flaschen (72 Pfd.) lagert in Elberfeld St.
W & C 2133. 1 Kiste Flaschen (15 Pfd.) lagert in Elberfeld St.
W C 10513. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) lagert in Mülheim am Rhein seit 20. Februar 1871.
W R 1374. 1 leere Kiste (95 Pfd.) lagert in Elberfeld St.
W R 3657. 1 Kiste Wichse (15 Pfd) lagert in Dortmund seit 29. Jan. 1871.
WE 4307. 1 leere Kiste (72 Pfd.) lagert in Elberfeld St.
ZM 9298. 1 Korb Tabak (132 Pfd.) lagert in Elberfeld St.
[Zeichen: M] 688. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in M Gladbach.
[Zeichen] 734/7. 4 Fässer Seife (555 Pfd.) lagern in Steele.
[Zeichen: H] 237. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 75 Pfd.) ab Gesecke lagert in Elberfeld St. 7eit 1. Februar 1871.
[Zeichen: RS] 3845. 1 Ballen Leinen lagert in Aachen M. seit 27 Februar 1871.
[Zeichen: O] 4577. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 47 Pfd.) lagert in Siegen.
[Zeichen: DX] 183. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 56 Pfd.) lagert in Hamm.
[Zeichen: 0] 458, 484, 486. 3 Fässer Zucker ab Magdeburg lagern in Aachen M. seit 18. Februar 1871.
[Zeichen: W] 2807. 1 Ballen Tabak (126 Pfd.) lagert in Schwelm.
[Zeichen: RD P] 27. 3 Ballen Baumwolle lagern in M. Gladbach.
[Zeichen: PM] 582. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 85 Pfd.) lagert in Letmathe seit seit 18. Februar 1871.
[Zeichen: R S K] 598. 1 Fass Oel (390 Pfd.) lagert in Duisburg.
II 1752. 1 Ballen Kaffee (112 Pfd.) lagert in Elberfeld St.
△ 21203. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 173 Pfd.) ab Düsseldorf lagert in Aachen M. seit 21. Februar 1871.
△ 8. 1 Colli Obst (21. Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein s. 20. Febr. 1870.
△ 5913. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 105 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein seit 20. Februar 1871.
[Zeichen] 1 Sack Kartoffelmehl (190 Pfd.) lagert in Elberfeld.
[Zeichen] 1174. 1 Sack (Inhalt unbekannt) lagert in M. Gladbach.
West. 4251. 1 Wagen Frucht ab Breslau lagert Aachen M. s. 22. Febr. 1871.
Ems 15/20. 6 Kisten Osterbrod lagern in Solingen.
Hannover Krone 1207. 1 leinene Decke ab Neuss lagert in Hochdahl seit 10. Februar 1871.
Adr. 265. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 86 Pfd.) ab Ohligswald lagert in Elberfeld St. seit 17. Januar 1871.
Niemann. 4 Säcke Roggen (800 Pfd.) lagern in Witten seit 20 Febr. 1871.
M Simons 21548. 1 Sack (Inhalt unbekannt, 200 Pfd.) ab Neuss lagert in Elberfeld St. seit 2. Februar 1871.
H Bömke 4573. 1 leeres Fass (33 Pfd.) lagert in Elberfeld St.
S Winter 1 Pack leere Säcke lagert in Neuss.
J Halbrecht 278. 1 Fass Wein (292 Pfd.) lagert in Altenhundem seit 1. Januar 1871.
H Stade. 1 leeres Fass (105 Pfd.) lagert in Langendreer seit 23. Februar 1871.
M A Barmen 34. 1 Korb Wollgarn (16 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein seit 20. Februar 1871.
7419. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Neuss.
2777. 1 leerer $^1/_8$ Ohm lagert in Neuss.
5000. 1 Fässchen (Inhalt unbekannt) lagert in Neuss.
517. 1 Ballen Saamen (52 Pfd.) lagert in Werdohl seit 1. März 1871.
29412. 1 Fass Branntwein lagert in Oberhausen seit 25. Februar 1871.
803. 1 Pack Papier (210 Pfd.) lagert in Elberfeld St.
72. 1 leeres Fass (30 Pfd.) lagert in Elberfeld St.
69. 1 leeres Fass (40 Pfd.) lagert in Elberfeld St.
1 Colli Wagenachse ab Gerstungen lagert in Aachen M.
1 $^1/_4$ Ohm (Inhalt unbekannt) lagert in Neuss.
1 leerer $^1/_2$ Ohm lagert in Neuss.
1 Pack Strohpapier lagert in Neuss.
1 leeres Oxhoft lagert in Neuss.
1 leeres Petroleumfass lagert in Neuss.
1 leere Kiste lagert in Neuss.
6 Stäbe Winkeleisen (70 Pfd.) lagern in Arnsberg seit 21. November 1870.
1 Ofenplatte (17 Pfd.) lagert in Elberfeld D.
1 Gebund Flaschen (38 Pfd.) lagert in Lindern.
1 Gebund □Eisen (96 Pfd.) lagert in Lindern.
1 Stab Eisen (81 Pfd.) lagert in Lindern.
1 Pack Hackenstiele (58 Pfd.) ab Viersen lagert in Crefeld s. 23. Febr. 1871.
102 Roststäbe lagern in Remscheid seit 3. März 1871.
1 Paar Holzschuhe lagert in Steele.
1 Bund, 13 Stangen Stahl (115 Pfd.) lagert in Hochdahl seit 25. April 1870.

1 Korb Eisenwaaren (41 Pfd.)
1 Tonne Cement (395 Pfd)
1 Kiste Glasscheiben (24 Pfd.)
10 Korbflaschen (440 Pfd.)
1 Kiste Eisenwaaren (172 Pfd.)
1 Pack Papier (12 Pfd.)
1 Webekasten (20 Pfd.)
1 Sack Lumpen (58 Pfd.)
1 Pack Verzierungen
} lagern in Elberfeld St.

Signatur undeutlich. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 32 Pfd.) ab Witten lagert in Elberfeld St. seit 14. Februar 1871.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.
Februar 1871.

E 1325. 1 Kiste (41 Pfd.) lagert in Magdeburg seit 6. Februar.
T E 912. 1 leeres Fass (11 Pfd.) lagert in Berlin seit 7. Februar.

1 Wagenpuffer lagert in Berlin seit 11. Februar.
71 Sack Erbsen (142 Ctr.) von Aachen lagern in Burg seit 11. Febr.
Ungarische Bank 9. 1 Pack Säcke (48 Pfd.) lagert in Berlin seit 17. Januar.
1 Pufferscheibe lagert in Berlin seit 18. Februar.
E P 1. 1 Kiste (2 Ctr. 30 Pfd.) lagert in Berlin seit 21. Februar.
M P 22. 1 Decke lagert in Berlin seit 23. Februar.

A G 3031. 1 Ballen (70 Pfd.)
G B 1775. 1 Ballen (50 Pfd.)
W S B 199. 1 Ballen (1 Ctr. 15 Pfd.)
C V B 127. 1 Ballen (5 Ctr. 48 Pfd.)
J H 121. 1 Fass (1 Ctr. 11 Pfd.)
G S W 652/5. 4 Ballen (18 Ctr. 75 Pfd.)
G F 371. 1 Ballen (2 Ctr. 24 Pfd.)
A B 6517. 1 Ballen (4 Ctr. 62 Pfd.)
M L E. 1 Kuppelung
H 172/3. 2 Ballen (1 Ctr. 9 Pfd.)
G C 208/9. 2 Ballen (3 Ctr. 10 Pfd.)
5 Rollen Blei (16 Ctr. 10 Pfd.)
} lagern in Berlin seit 22. Februar.

1120/1. 2 Fässer (3 Ctr. 15 Pfd.) lagern in Berlin s. 25. Februar.
W 8. 1 Bürde Stahl (1 Ctr. 12 Pfd.) lagert in Berlin seit 25. Februar.
N 106. 1 leeres Fass (26 Pfd.) lagert in Berlin seit 26. Februar.

L Z 449, 684. 2 Fässer (1 Ctr. 32 Pfd.)
S B 1. 1 Kiste (1 Ctr. 15 Pfd.)
J J 1. 1 Kiste (1 Ctr. 9 Pfd.)
} lagern in Berlin seit 28. Februar.

1 Sack Salz (2 Ctr.) [Eilgut] lagert in Berlin seit 26. Februar.

Nachweisung

der erledigten Differenzen aus den Meldungen früherer Monate über herrenlose und nicht abgeforderte Güter und Gepäckstücke der **Berlin-Potsdam-Magdeburger** Stationen pro Februar 1871.

H H 1. 1 leeres Fass (30 Pfd.) lagerte in Berlin seit Januar. Cfr. A. 3.

Verzeichniss

der auf den Stationen der **Magdeburg-Halberstädter** und **Magdeburg-Wittenberge'schen Eisenbahn** am 1. März cr. lagernden Güter.

J J 590. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 1 Ctr. 63 Pfd.) lagert in der Güterexpedition Magdeburg, Wittenberger Bahn. Beklebt Mettlach-Bingerbrück.
1 Stange □Eisen (30 Pfd.) lagert in Tangerhütte.
1 eiserne Ofenplatte lagert in Wittenberge.
1 eiserner Rost lagert in Wittenberge.
L H 6. 1 leeres Fass (38 Pfd.) lagert in Cöthen. Beklebt Vienenburg-Cöthen.
O O. 1 Stange Stahl (45 Pfd.) lagert in Stassfurt.
T N 1/4. 4 Bürden (6 Ctr. 88 Pfd.) lagern in der Güterexpedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
1 Plan lagert in der Güterexpedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
G O S 4340. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 70 Pfd.) lagert in der Güterexpedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
S K 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 90 Pfd.) lagert in der Güterexpedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
J N N 136/7. 2 Kisten (Inhalt unbekannt, 5 Ctr. 22 Pfd.) lagern in der Güterexpedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
B J V 9139. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 1 Ctr. 32 Pfd.) lagert in der Güterexpedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
H W 10. 1 Pack Säcke (54 Pfd.) lagert in der Güterexpedition Magdeburg, Halberstädter Bahn. Beklebt Goslar.
T E 1. 1 Sack Säcke (24 Pfd.) lagert in der Güterexpedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
H R 10. 1 emb. Fass (3 Ctr. 50 Pfd.) lagert in der Eilgutexpedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
A F 2430. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 1 Ctr. 43 Pfd.) lagert in der Eilgutexpedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
Monsieur Etal im 49. Regiment. 1 Pack (Inhalt unbekannt, 17 Pfd.) lagert in der Eilgutexpedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
Adresse Kollmann. 2 Pack Säcke (1 Ctr. 23 Pfd.) lagern in der Eilgutexpedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
1 Colli Ofenröhren (8 Pfd.) lagert in der Eilgutexpedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
S S 77. 1 Pack Felle (2 Ctr. 6 Pfd.) lagert in der Eilgutexpedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
Gebr. Behr. 1 leeres Fass lagert in Oschersleben.
Hoeppner. 1 Pack Säcke lagert in Oschersleben.
H K 180. 1 Kiste Eisenwaaren (1 Ctr. 49 Pfd.) lagert in Oschersleben.
B P M 379, 69. 2 Pläne lagern in der Eilgutexpedition Halberstadt.
1 neue 9lagige Tragfeder lagert in der Eilgutexpedition Halberstadt.
Geb. Moshacke. 1 Pack Säcke (81 Pfd.) lagert in der Güterexpedition Halberstadt.
3 alte Stränge lagern in der Güterexpedition Halberstadt.

Kgl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Pro Februar 1871.

1 Pack Lammfelle (122 Pfd.) lagert in Berlin seit unbekannter Zeit.
2 Stück neusilberne Leuchter (1 Pfd. 24 Loth) lagern in Fürstenwalde seit 5. Februar cr.
1 eiserne Ladebrücke lagert in Hainau seit 19. Januar cr.

G & H 20. 1 Kiste Schuhmacherleisten (68 Pfd.)
FW 2619. 1 Kiste Messingblech und Draht (140 Pfd.)
3 Stück Gasrohre, 16' lang (71 Pfd.)
} lagern in Breslau.

Verzeichniss

der auf den Stationen der **Pfälzischen Eisenbahnen** am 20. März 1871 lagernden Güter.

Kisten.

Ludwigshafen.

P D 8/9. 2 Kisten (Inhalt unbekannt, 160 Pfd.). Hamburg bezettelt.
B E Trier. 1 Kiste Patrontaschen (194 Pfd.). Coblenz-Mainz bezettelt.
D G 1656. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 179 Pfd.). Aachen-Baden bezettelt.
H u. B 3465. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 110 Pfd.). Berlin-Frankfurt bez.
HK 2367. 1 Kiste Wein (100 Pfd.). Esslingen-Ludwigshafen bezettelt.
J Ph W & Cie. 5. 1 leere Kiste (18 Pfd.). Ludwigshafen bezettelt.
B & S 92. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 148 Pfd.).
W B 9372. 1 Kiste Surrogat (50 Pfd.).
K B C 399. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 228 Pfd.). Lörrach-Heidelberg-Ludwigshafen bezettelt.
G W 3. 1 Kiste Wetzsteine (35 Pfd.).
T & S 5752. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 75 Pfd.).
N 7889. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 42 Pfd.).
J M 3. 1 leere Kiste (7 Pfd.). Worms bezettelt.
S 3470. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 57 Pfd.). Essen-Stuttgart bezettelt.
P & S 383. 1 Kiste Sägen (25 Pfd.).
M & G 5232. 1 Kiste Seife (245 Pfd.). Friedrichshafen-Bruchsal bezettelt.
R 3237. 1 Kiste Leimabfall (25 Pfd.). Ludwigshafen bezettelt.
S S 1. 1 leere Kiste (25 Pfd.).
C A 5322/23. 2 Kisten (Inhalt unbekannt, 46 und 62 Pfd.). Cassel-Saarbrücken bezettelt.
C D 13 501 und Adr. Jacob Kuhn, Korbwaarenhandlung Würzburg. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 62 Pfd.).
C B 2. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 50 Pfd.). Leipzig-Mainz bezettelt.
H K 113. 1 Kiste Spielwaaren (80 Pfd.). Heidelberg-Cassel bezettelt.
L M 390. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 201 Pfd.). Saarbrücken bezettelt.
L und I A & I F 7763. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 42 Pfd.). Köln-Augsburg bezettelt.
L N 3370. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 275 Pfd.). Müllheim-Köln bezettelt.

Frankenthal.

J N S 31. 1 leere Kiste.

Speyer.

L Z 1. 1 leere Kiste [Spiegelkiste] (45 Pfd.).

Neustadt.

Central-Depot der Deutschen Vereine zur Pflege verwundeter und kranker Krieger im Felde, Berlin. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 325 Pfd.). Mainz-Ludwigshafen bezettelt.
J F R 957. 1 Kiste Marmor.
G N 7564, 7765. 1 leere Kiste (64 Pfd.).
M B 4363. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 118 Pfd.).

Mussbach.

F D 373. 1 Kiste Fensterglas.

Landau.

2824. 1 Kiste Cigarren (170 Pfd.).

Kaiserslautern.

S St 651. 1 Kiste Leinwand.
F G 6048. 1 leere Kiste.
S C 5335. 1 Kiste Cigarren.

Winden.

H J B 11. 1 Kiste Militärstiefeln (315 Pfd.). Nancy bezettelt.

Fässer.

Ludwigshafen.

L W & S. 1 leeres Fass (25 Pfd.).
S M 141. 1 leeres Fass (16 Pfd.). Ludwigshafen bezettelt.
S M 714. 1 leeres Fass (27 Pfd.).
J W 80 Osthofen. 1 leeres Fass (27 Pfd.). Marburg-Mainz bezettelt.
Hilfsverein für das Grossherzogthum Hessen. 1 leeres Fass (35 Pfd.). Alzey bezettelt.
C 532. 1 leeres Fass (127 Pfd.).
H K 21. 1 leeres Fass (30 Pfd.). Bruchsal bezettelt.
S S &Cie. 41 3702 u. 92. 1 leeres Fass (20 Pfd.). Germersheim bezettelt.
R D 615 u. 4. 1 leeres Fass (80 Pfd.). Kusel-Ludwigshafen bezettelt.
K O 2412. 1 leeres Fass (45 Pfd.).
H R. 1 leeres Fass (16 Pfd.). Mussbach bezettelt.

Speyer.

H S 1282. 1 leeres Fass (18 Pfd.).

R 1. 1 leeres Fass (15 Pfd.).
B V F 718. 1 leeres Fass (138 Pfd.).
K 2069. 1 leeres Fass (19 Pfd.). Heidelberg-Speyer bezettelt.

Neustadt.

J L 3589, mit Kreide 6462 L. Koppel. 1 leeres Fass.
B A S F 4451/6821. 2 leere Fässer [Sodafässer] (94 Pfd.).
G S 169. 1 leeres Fass [Weinfass].

Lambrecht.

S 9774. 1 Fass Gelbholz.

Kaiserslautern.

F S 5. 1 leeres Fass [Oelfass].
No. 86. 1 leeres Fass [Bierfass].

Homburg.

S S 1193. 1 leeres Fass. Landau bezettelt.

Ludwigshafen.

L K 508. 1 leeres Fass.

Ballen, Bündel, Päcke und Säcke.

Ludwigshafen.

K 514. 1 Ballen Wollwaaren (53 Pfd.).
F 133. 1 Pack Pappdeckel (24 Pfd.).
1830/31. 2 Ballen Leinen (273 u. 185 Pfd.). Köln-Mainz bez.
1 Pack leere Säcke (11 Pfd.).
G S 516. 1 Pack, 5 Körbe (59 Pfd.).
B S 5197. 1 Ballen Leder (45 Pfd.).
L K 2125 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 86 Pfd.). St. Ingbert bezettelt.
M B & C 314. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 95 Pfd.). Friedrichsthal bez.
C A L 1800. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 77 Pfd.). Berlin-Conz bezettelt.
Adr. Laillier, colonel du 68 de ligne, prisonnier de guerre à Mayence. 1 Pack Effecten (25 Pfd.).
J K 1. 1 Ballen Pelze (115 Pfd.).
K L I/VI. 6 Ballen Charpie. Stettin-Düsseldorf bezettelt.
C V 2123. 1 Ballen Wolle (28 Pfd.). Heilbronn-Neuwied bezettelt
J W 12. 1 Ballen Papier (40 Pfd.). Stuttgart-Mainz bezettelt.
T O. 2 Bündel alte Säcke (24 Pfd.). Mannheim-Bahnhof bezettelt.
F Freitag. 2 Säcke Säcke (113 Pfd.).

Neustadt.

J S 121. 1 Ballen Werg (14 Pfd.).
1 Sack Salz (193 Pfd.).
Sackleihanstalt Rosenstiel. 1 Sack Gerste (195 Pfd.).
Wilh. Reiss Mussbach. 1 Bündel Säcke (65 Pfd.).

Edesheim.

A & G 554. 1 Ballen Hopfensäcke (40 Pfd.).

Weissenburg.

G P 595. 1 Ballen Halbwollwaaren (134 Pfd.).

Diverse.

Ludwigshafen.

S. 1 Gussplatte (95 Pfd.).
G S 4. 1 Rolle, emballirt 1 Treibriemen.
1 Riemenscheibe, 2 kleinere Scheiben } (40 Pfd.).
Mr. le capitaine Condren, prisonnier de guerre à Wiesbaden, Emserstrasse 21. 1 Koffer Effecten (60 Pfd.). Mit Tafel „Etappen-Commando Mainz No. 3".
B L 1. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 25 Pfd.) Oppenheim-Mainz bezettelt
1 Ständer mit einem + (Inhalt unbekannt, 30 Pfd.).
C & C 1672. 1 Ring Draht (115 Pfd.).

Speyer.

J P E 3. 1 Pack Schiefertafeln.

Neustadt.

K S St B 816. 1 Wagendecke.
1 Französische Zeltdecke.

Landau.

P L M 284. 1 Wagendecke.

Landstuhl.

6 Stangen Flacheisen, 1_{88} lang, 0_{13} breit.

Bexbach.

Est 1742. 1 Wagendecke.
Est 2. 1 Wagendecke.

Winden.

J Feith in Ingenheim. 1 Korb, 1 Flasche enthaltend.

Ludwigshafen.

1 Korb Effecten, enthaltend Briefe mit Adr. Anna Hess in Annweiler.

Wagenladungen.

Ludwigshafen.

R A E 918. 1 Wagen gebrannter Kaffee.

Pfälzische Eisenbahnen.

VII. Verzeichniss — das VI. ersetzend — der von sämmtlichen Stationen anher als herrenlos eingelieferten Gepäckstücke.

1 schwarzer Lederkoffer mit Leisten, in einem Leinwandüberzug, enthaltend Militäreffecten und Wäsche H gez., ferner ein Siegel mit R H und 1 Schärpe mit dem Namen v. Both; gehört wahrscheinlich dem Eigenthümer der unter Pos. 2 aufgeführten Hutschachtel.
1 Hutschachtel, enthält 1 schwarzen Cylinderhut, 1 Landwehr-Officierhelm und 1 Haarbürste; auf der Schachtel die Adresse Lieutenant Harder Saarbrücken.
1 Reisesack mit 2 Messingschlössern, enthaltend Blechgeschirr, Effecten und Briefe aus San Franzisco mit Adressen in Italienischer Sprache; soweit ersichtlich, ist der Eigenthümer Gerolomo Romaggi vom Hause Raspi in San Franzisco.
1 Holzkoffer mit braunem Fell überzogen, alte Beklebung 190 Cüstrin-Berlin, hat ein messingenes Vorhänge- und ein eingelassenes Schloss, enthält Effecten, ein geistliches Gewand und einen Abendmahlkelch mit der Widmung „Ihrem hochwürdigen Ephorus dem geliebten Br. Kümmel die Synodalen von Berlin-Land.
1 weisse Holzkiste D V 3139 gez. Auf der Seite die Etiquette der Fabrik von Dan. Volcker in Benfeld; enthält weiss und braun porzellanene Kaffeeschalen.
1 schwarze Wachstuchreisetasche, enthält Wäsche F. B. gez. und 1 Flacon mit Carbolsäure.
1 Sack 37 Weissenburg beklebt, enthält 5 Etuis mit chirurgischen Instrumenten.
1 schwarzer Lederkoffer, für den Eigenthümer Lieutenant v. Wulcknitz aufbewahrt.
1 Eisbehälter von Coutchouc, zusammengelegt und in einem grau und schwarzgestreiften Futteral, 275 Weissenburg beklebt.
1 grüner Holzkoffer mit einem Filzdeckel, alte Beklebung 2 Luneville, eiserne Handhaben, enth. 1 Serviette J D gez., 1 grauen Sommeranzug, 1 Paar glanzlederne Schuhe, 1 graue Blouse, 1 schwarzseidene Kappe, farbige Strümpfe, 1 neuen grossen hänfenen Strick.
258 Carlsruhe-Weissenburg beklebt, 1 grosser schwarzer Lederkoffer, enthaltend Effecten und Wäsche C S gez.
258 Carlsruhe-Weissenburg beklebt, 1 kleiner, grauleinener Handkoffer, mit rothledernen Handhaben und Bändern, unten 2 Leisten, Papier-Adresse C S 12 München, enthält Weinproben S K gesiegelt.
259 Carlsruhe-Weissenburg beklebt, 1 schwarzlederne Hutschachtel, enthaltend 1 schwarzen Cylinderhut.
285 Carlsruhe-Weissenburg beklebt, 1 rothlederne Hutschachtel mit grauem Leinwandüberzug, Adr. Mr. le Comte Guulthero Julinelli en douane à Pont-Lagoc.
285 Carlsruhe-Weissenburg beklebt, 1 rothlederner Koffer mit einem eingelassenen und einem messingenen Vorhängeschloss, enthaltend Effecten, stereosc. Ansichten von vielen Städten Deutschlands, Albums, Wäsche G gez. und Briefpapier mit der Chiffre G
1 schwarze Wachstuchreisetasche mit einem Lederriemen geschnürt, enth. nebst Effecten einen Brief an Schottländer von Heinsheimer und 1 Frachtbrief über 14 Fass Melis an Brombacher Fischer in Carlsruhe (zur Verf. von Heinsheimer in Eppingen), einem Armeelieferanten gehörig.
1 schwarze Wachstuchreisetasche, Effecten enthaltend, Eigenthümer Simon Fleischer, Armeelieferant, wahrscheinlich aus Stuttgart.
1 grosser schwarzer Holzkoffer Paris-Metz 16 beklebt, Eigenthümer Mr. Arnaud, Employé au bureau télégraphique de Metz.
1 Kistchen 575 gez., gehört dem Hautboisten Franz Deisther, Regiment und gegenwärtiger Aufenthaltsort z. Z. unbekannt.
2 zusammengebundene rothlederne Halftersäcke, Effecten enthaltend.
1 Franz. Holzkoffer 287 Frankfurt-Weissenburg beklebt, enthält Papiere auf den Namen Tiesler lautend und ein Buch mit der Aufschrift „Bahnmeisterei 37 der Niederschlesisch-Märk. Eisenbahn".

Herrenlose Effecten aus Frankreich Ausgewiesener.

1 Franz. Holzkoffer (schwarz) Porzellangeschirr enthaltend.
1 schwarzer sog. Franz. Holzkoffer Paris-Sorcy beklebt, enth. 1 Frauenkleid, 1 Salzfass von Glas und 7 eingerahmte Photographien.

Ludwigshafen, den 27. März 1871.

b) Fehlende.

Verzeichniss

der auf den Stationen der **Bergisch-Märkischen Eisenbahn** auf Grund einer am 18. Februar cr. auf allen Stationen abgehaltenen extraordinären und vollständigen und einer monatlichen am 1. März cr. abgehaltenen Schuppenrevision als fehlend ermittelteten Güter.

A 1/8. 8 Colli Budengestelle (292 Pfd.) ab Bochum fehlen in Dortmund seit 21. Februar 1871.
A 895, 955/6. 3 leere Fässer (103 Pfd.) ab Bochum fehlen in Crefeld seit 15. Februar 1871.
A A 5625. 1 leeres Fass (27 Pfd.) ab Crefeld fehlt in Erkelenz seit 23. November 1870.
A B 10. 1 Korb baumw. Waaren (211 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Aachen M. seit 21. Februar 1871.
A C. 1 Kohlenkasten (15 Pfd.) ab Empel f. in Elberfeld St. s. 7. Jan. 1871.
A F 3781. 1 leerer Korb (8 Pfd.) ab Iserlohn fehlt in Duisburg.
A H 45. 1 leeres Fass (90 Pfd.) ab Ohligswald fehlt in Elberfeld.
A H 24. 1 Rohr ab Elberfeld fehlt in Plettenberg.
A & K 717. 1 Kiste Eisenwaaren (140 Pfd.) ab Siegburg fehlt in Elberfeld St. seit 15. November 1870.

A & K 25/7. 3 Säcke Erbsen (600 Pfd.) ab Neuss fehlen in Erkelenz seit 11. Februar 1871.
A N 15. 1 Korb Packleinen (4 Pfd.) ab Liegnitz fehlt in Mülheim a. Rhein seit 19. Februar 1871.
A S 118. 1 Ballot Wollwaaren (32 Pfd.) ab Friedberge fehlt in Mülheim a. Rhein seit 24. Februar 1871.
A W 1. 1 Sack Aepfel (18 Pfd.) ab Crefeld fehlt in Lindern seit 23. November 1870.
A S B 1. 1 Ballot Kaffee (52 Pfd.) ab Amsterdam fehlt in Aachen M. seit 18. Februar 1871.
B 2. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) ab Neviges fehlt in Elberfeld St. seit 14. Januar 1871.
B. 1 Ballot Schinken fehlt in Homberg seit 1. März 1871.
B 1. 1 Ballot Kaffee (52 Pfd.) ab Goch fehlt in Lindern seit 6. Jan. 1871.
B 266. 1 Bettrahmen (14 Pfd.) fehlt in Bochum.
B C 270. 1 Kiste Bandwaaren (49 Pfd.) ab Giessen fehlt in Mülheim a Rhein seit 28. Februar 1871.
B D 1288. 1 Sack Saamen (202 Pfd.) ab Braunschweig fehlt in Elberfeld St. seit 7. October 1870.
B E 1316. 1 Korb Flaschen (65 Pfd.) ab Steele fehlt in Elberfeld St. seit 28. October 1870.
B M 2394. 1 Wagen Kohlen (100 Ctr.) ab Dahlhausen fehlt in Elberfeld St. seit 18. Januar 1871.
B M 1296. 1 leeres Fass (45 Pfd.) ab Oldenburg fehlt in Elberfeld St. seit 18. Januar 1871.
B M 5230. 1 Fass Kraut (59 Pfd.) ab Wahn fehlt in Elberfeld St. seit 18. Januar 1871.
B M 653. 1 Decke ab Berlin fehlt in Hagen seit 23. Februar 1871.
B M 674. 1 Decke fehlt in Welschenennest.
B M 117. 1 Decke ab Lennep fehlt in Lindern seit 1. Januar 1871.
B ° M 8. 1 Ballot Manufacturwaaren (26 Pfd.) ab Neuss fehlt in Aachen T. seit 21. Januar 1871.
C. 76 Pack Pappen (3761 Pfd.) ab Elberfeld fehlen in Crefeld seit 23. Februar 1871.
C C 22. 1 leeres Fass ab Elberfeld fehlt in Opladen seit 27. Decbr. 1870.
C H 758. 1 Ballot baumw. Waaren (47 Pfd.) ab Frankfurt a. M. fehlt in Elberfeld seit 31. Januar 1871.
C H 758. 1 Ballot Käse ab Frankfurt a. M. fehlt in Elberfeld.
C L 160. 1 Fass Eisenwaaren (98 Pfd.) ab Neuss fehlt in Aachen T. seit 17. Februar 1871.
C M 47/8. 2 Kisten Holzstifte (490 Pfd.) ab Berlin fehlen in Ruhrort seit 14. Februar 1871.
C P 14. 1 Korb Schuhe (108 Pfd.) ab Ruhrort fehlt in Dortmund seit 19. Februar 1871.
C P 44, 40. 2 Korb Eisenwaaren (268 Pfd.) ab Elberfeld fehlen in Aachen M. seit 16. Februar 1871.
C W 7609. 1 Kiste Salzkisten ab Hochdahl f. in Elberfeld St. seit 25. Februar 1871.
C F B 2212/17. 6 Bürden Stahl (838 Pfd.) ab Hagen fehlen in Elberfeld St. seit 27. November 1870.
C H C 122. 1 Pack halbwollne Waaren (88 Pfd.) ab Ruhrort fehlt in Dortmund seit 23. Februar 1871.
D 55/6. 2 Körbe Eisenwaaren (140 Pfd.) fehlen in Aprath.
D 581 } S 583 } 2 Kisten Lichte (120 Pfd.) fehlen in Homberg seit 21. Febr. 1871.
D. 3 Bratpfannen (18 Pfd.) ab Dülmen fehlen in Crefeld s. 25. Febr. 1871.
D P 120. 1 Ballot baumw. Waaren (213 Pfd.) ab Rheydt-Geneiken fehlt in Crefeld seit 22. Februar 1871.
D W 12/13. 2 leere Kisten (38 Pfd.) ab Hagen fehlen in Remscheid seit 28. Februar 1871.
E B 284. 1 Ballot Leinen (34 Pfd.) ab Deutz fehlt in Iserlohn seit 13. Februar 1871.
E K 461. 1 Ballot Twist (147 Pfd.) ab M. Gladbach fehlt in Lindern seit 27. Januar 1871.
E L 37. 1 Pack Pflaumen (90 Pfd.) ab Deutzerfeld fehlt in Mülheim a. Rh. seit 28. Februar 1871.
E M 7. 1 Kiste Obst (55 Pfd.) ab Barmen fehlt in Neuss s. 8. Decbr. 1870.
E M 19. 1 Colli Wollwaaren (17 Pfd.) ab Erfurt fehlt in Elberfeld St. seit 23. October 1870.
E B K 1175. 1 Kiste Bücher (50 Pfd.) fehlt in Oberhausen seit 26. Februar 1871.
F 16016/7. 2 Sack Erbsen (403 Pfd.) ab Erfurt fehlen in Elberfeld St. seit 23. October 1870.
F 348. 1 Kübel Butter ab Gütersloh fehlt in Dortmund s. 28. Febr. 1871.
F 4. 1 Ballen Bleischert (25 Pfd.) ab Neuss fehlt in Wetter s. 11. Jan. 1871.
F 1254. 1 Kiste Wurst (14 Pfd.) ab Rheda fehlt in Remscheid seit 23. Februar 1871.
F A 29. 1 Ballen Leder (143 Pfd.) ab Mülheim a. Ruhr fehlt in Crefeld seit 25. Februar 1871.
F B 4. 1 Korb Obst (106 Pfd.) ab Deutzerfeld fehlt in Elberfeld St. seit 1. December 1870.
F C 3018. 1 Fass Zucker (117 Pfd.) ab Deutz fehlt in Elberfeld D. seit 28. Februar 1871.
F G 329. 1 Pack Papier ab Schwerte fehlt in Arnsberg s. 24. Febr. 1871.
F G 727. 1 Ballen Hefe (50 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Aachen T. seit 2. Februar 1871.

ꟻH 5503. 1 Kiste Chokolade (31 Pfd.) ab Wesel fehlt in Elberfeld St. seit 6. October 1870.
ꟻH 6572. 1 Korb Tabak (72 Pfd.) ab Wesel fehlt in Elberfeld St. seit 23. December 1870.
F H 58. 1 Ballot Speck (95 Pfd.) fehlt in Haspe.
F K 1603. 1 leeres Fass ab Iserlohn fehlt in Dortmund seit 25. Febr. 1871.
F L. 1 Stück Blech (24 Pfd.) ab Wesel fehlt in Elberfeld St. seit 10. October 1870.
ꟻM 4482. 1 Kiste Steingut (254 Pfd.) ab Mülheim a. Rhein fehlt in Elberfeld St. seit 4. December 1870.
F M 9. 1 Ballot Bücher (100 Pfd.) ab Leipzig fehlt in Dortmund seit 26. Februar 1871.
F R 2154. 1 Ballot Zuckerwaaren (125 Pfd.) ab Deutz fehlt in Elberfeld D. seit 27. Februar 1871.
F T 57. 1 Ballot Ledertuch ab Berlin fehlt in Rheydt seit 11. Febr. 1871.
F M S 283 6. 4 Ballot Wollwaaren (3261 Pfd.) ab Bremen fehlt in Aachen M. seit 15. Februar 1871.
F W R 5609. 1 Kiste Glas (563 Pfd.) ab Deutzerfeld fehlt in Elberfeld.
F W 1960. 1 leeres Fass ab Neuss fehlt in Elberfeld St. seit 12. Jan. 1871.
F W 1083. 1 leeres Fass ab Steele fehlt in Elberfeld St. seit 12. Jan 1871.
F W 986. 1 leeres Fass ab Hennef fehlt in Elberfeld St. seit 12. Jan. 1871.
F W 120. 1 leeres Fass ab Essen fehlt in Elberfeld St. seit 12 Jan. 1871.
G 2910. 1 Ballot baumw. Waaren (160 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Elberfeld D. seit 21. Februar 1871.
G 55. 1 Ballot Leinen (74 Pfd.) ab Mülheim a. Rhein fehlt in Herdecke seit 30. Januar 1871.
G A 412. 1 Klavier (525 Pfd.) ab Iserlohn fehlt in Barmen s. 26. Febr. 71.
G B 6974. 1 Ballot Wollwaaren (28 Pfd.) ab Hersfeld fehlt in Elberfeld St. seit 26. October 1870.
G C 9852. 1 Kiste Messingwaaren (40 Pfd.) fehlt in Neheim-Hüsten.
G H 960. 1 Ballot Nessel (112 Pfd) ab Düsseldorf fehlt in Elberfeld St. seit 5. Januar 1871.
G H 181. 1 Kiste Zucker (31 Pfd.) ab Braunschweig fehlt in Elberfeld St. seit 25. Februar 1871.
G S 18. 1 Pack Säcke (43 Pfd.) ab Düren fehlt in Elberfeld St. seit 4. Januar 1871.
G T 2242. 1 Fass Eisenwaaren (504 Pfd.) fehlt in Odenkirchen.
G U 3827. 1 Kiste Papier (25 Pfd.) ab Köln fehlt in M. Gladbach.
G W 424. 2 Kisten Droguen (16 Pfd.) ab Cassel fehlen in Crefeld seit 23. Februar 1871.
G R C 1346/7. 2 Kisten Confection (181½ Pfd) ab Magdeburg fehlen in Wickradt seit 19. Februar 1871.
H 5. 1 Colli Bücher (60 Pfd.) ab Hersfeld fehlt in Elberfeld St. seit 28. October 1870.
H. 1 Stahlschaare ab Naumburg fehlt in Plettenberg.
H 2. 1 Koffer Kleider (60 Pfd.) ab Deutz fehlt in Herdecke s. 27. Jan. 1871.
H 4. 1 Ballen Speck (55½ Pfd.) ab Bielefeld fehlt in Mülheim a. Ruhr seit 2. Februar 1871.
H 10. 1 Fass Kaffeemühlen (145 Pfd.) ab Haspe fehlt in M. Gladbach seit 1. Januar 1871.
H B 577. 1 Stück Packleinen (32 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in M. Gladbach seit 3. Februar 1871.
H C 280. 1 Kiste Wollwaaren (50 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Aachen M. seit 16. Februar 1871.
H E 20. 1 Pack leere Körbe (27 Pfd.) ab Lennep fehlt in Wetter seit 2. Februar 1871.
H E 149. 1 Kiste Knöpfe ab Rotterdam fehlt in Elberfeld St. seit 27. Februar 1871.
H F 321. 1 Kiste Cigarren (22 Pfd.) fehlt in B. Gladbach seit 13. Dec. 1870.
H G. 2 Colli Brod (92 Pfd.) ab Cassel fehlen in Dortmund s. 19. Febr. 1871.
H K 1265. 1 Ballot Schinken (117½ Pfd.) ab Lingen fehlt in Rheydt seit 19. Februar 1871.
H K 1266. 1 Ballot Schinken (62 Pfd.) ab Steele fehlt in Langenberg seit 19. Februar 1871.
H R 38. 1 Fass ab Hagen fehlt in Aachen T. seit 27. Januar 1871.
H S. 1 Sack Brod (92 Pfd.) ab Cassel fehlt in Dortmund s. 19. Febr. 1871.
HB & C 1046. 1 Kiste Eisenwaaren (42 Pfd.) ab Hagen fehlt in Lindern seit 2. Februar 1871.
J B 1. 1 Ballot Holzschuhe fehlt in Obercassel seit 23. Januar 1871.
J D 503a. 1 Korb Messingwaaren (100 Pfd.) ab Hochdahl fehlt in Herdecke seit 28. November 1870.
J K 4. 1 Sack Obst (84 Pfd.) fehlt in Opladen seit 29. December 1870.
J K 163. 1 Korb gr. Eisenwaaren 62 Pfd.) fehlt in Bochum.
J K 50. 1 Fass Gurken (37½ Pfd.) ab Lippstadt fehlt in Remscheid seit 17. Februar 1871.
J K. 6 Bürden Holzschuhe ab Empel fehlen in Elberfeld St. seit 20. Januar 1871.
J L 394. 1 Kiste Manufacturwaaren ab Düsseldorf fehlt in Aachen T. seit 2. Februar 1871.
J A W 194. 1 Korb Eisenwaaren (42 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Duisburg.
J C S 2224. 1 leerer Korb ab Limburg fehlt in Elberfeld St. s. 29. Jan. 1871.
J D D 265. 1 Rolle Leder ab Köln fehlt in M. Gladbach seit 20. Febr. 1871.
JF W 32. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 3⅝ Pfd.) ab Empel fehlt in Elberfeld St. seit 4. Januar 1871.
J H D 3174. 1 Fass Branntwein (85 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Herdecke seit 18. Februar 1871.

J P B 535. 1 Kiste Couverts ab Düsseldorf fehlt in Viersen s. 25. Febr. 71.
J W B 6061. 1 Kiste Seife (126 Pfd.) ab Neuwied fehlt in Lindern seit 13. Februar 1871.
J F H R 2602. 1 Kiste Bandwaaren (329 Pfd.) fehlt in Oberhausen seit 28. Februar 1871.
K 3348. 1 Sack Waid (152 Pfd.) ab Soest fehlt in Mülheim a. Rhein seit 20. Februar 1871.
K 74. 1 leeres Fass (70 Pfd.) ab Steele fehlt in Dortmund s. 21. Febr. 1871.
K 125/130. 6 Körbe Hohlglas (1885 Pfd.) ab Münster fehlen in Oberhausen seit 18. Februar 1871.
K Q 33. 1 Korb Stahl ab Neuss fehlt in Aachen T. seit 9. Januar 1871.
K V. 5 Kisten Eisenblech ab Wetter fehlen in Hagen seit 17. Febr. 1871.
K F W 642. 1 Ballen Nessel (326 Pfd.) fehlt in Opladen s. 29. Jan. 1871.
L. 1 Fass marinirte Fische (9 Pfd.) fehlt in B. Rittershausen seit 7. Januar 1871.
L 1/9. 9 Pack Deckel (450 Pfd.) ab Iserlohn fehlen in Iserlohn seit 1. März 1871.
L 694. 1 Ballen Reis ($50^1/_2$ Pfd.) ab Welschenennest fehlt in Finnentrop seit 3. November 1870.
L 669. 1 Ballen Kaffee ($50^1/_2$ Pfd.) ab Welschenennest fehlt in Finnentrop seit 3. November 1870.
L B 62. 1 Korb Käse (50 Pfd.) ab Breyell fehlt in Lindern s. 28. Jan. 1871.
L C 129. 1 Kiste Eisenwaaren (281 Pfd.) ab Iserlohn fehlt in Hagen seit 11. Februar 1871.
L C 531. 1 Bürde Gussstahl (52 Pfd.) ab Hagen fehlt in Schwelm seit 22. Februar 1871.
L D 1479. 1 Kiste Wichse (48 Pfd.) ab Schwerte fehlt in Herdecke seit 27. Februar 1871.
L K 143. 1 Ballen Manufacturwaaren (19 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Mülheim a. Rhein seit 24. Februar 1871.
M. 1 Stab Flacheisen ab Oberhausen fehlt in Kupferdreh s. 27. Febr. 1871.
M 31828. 1 Korb Käse (73 Pfd.) ab Remscheid fehlt in Elberfeld St. seit 29. November 1870.
M C 4. 1 Pack Körbe (10 Pfd.) ab Hagen fehlt in Remscheid seit 28. Februar 1871.
M C 5. 1 Kiste Rosinen (63 Pfd.) ab Barmen fehlt in Barmen.
M H 2. 1 Pack Eisen (49 Pfd.) ab Remscheid fehlt in Herdecke seit 30. September 1870.
M L 5 / E. 1 Fass Petroleum (335 Pfd.) ab Dortmund fehlt in Finnentrop seit 25. Februar 1871.
[Marke] 11314. $^1/_2$ Ohm Branntwein ab Uerdingen fehlt in Lindern seit 29. November 1870.
N. 3 gusseiserne Ringtöpfe (36 Pfd.) ab Creuzthal fehlen in Finnentrop seit 23. December 1870.
O M. 1 Sack Gries (21 Pfd.) ab Solingen fehlt in Mülheim a. Rhein seit 21. Februar 1871.
P 8170. 1 Kiste Halbwollwaaren (42 Pfd.) ab Opladen fehlt in Elberfeld St. seit 28. Januar 1871.
P C 438. 1 Fass Zucker ab Halle fehlt in Mülheim a. Rh. s. 23. Febr. 1871.
P C 2233. 1 Kiste gr. Eisenwaaren (10 Pfd.) ab Deutzerfeld fehlt in Herdecke seit 15. December 1870.
P H. 1 leerer Korb ab Plettenberg fehlt in Mülheim a. Rhein seit 19. Februar 1871.
P R 31. 1 leere Kiste (110 Pfd.) ab Deutzerfeld fehlt in Mülheim a. Rhein seit 28. Februar 1871.
R C 482. 1 Pack Papier (150 Pfd.) ab Deutzerfeld fehlt in Mülheim a. Rh. seit 21. Februar 1871.
R C 4053. 1 Pack Papier (69 Pfd.) ab Iserlohn fehlt in Remscheid seit 20. Februar 1871.
R C 1229. 1 Pack Papier (22 Pfd.) ab Hagen fehlt in Rheydt s. 18. Febr. 1871.
R C 482. 1 Pack Papier ab Deutzerfeld fehlt in Hagen seit 25. Febr. 1871.
R G 8008. 1 Kiste Bandwaaren (93 Pfd.) ab Barmen fehlt in Aachen T. seit 23. Februar 1871.
R L 70. $^1/_2$ Anker Senf (54 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Opladen seit 27. October 1870.
R T 2909. 1 Korb Liqueur (79 Pfd.) ab Empel fehlt in Langendreer seit 25. Februar 1871.
R T 28. 1 Fass Pottasche ab Empel fehlt in Langendreer seit 25. Febr. 1871.
R W 297. 1 Kiste Wollwaaren ab Iserlohn fehlt in Düsseldorf seit 27. Februar 1871.
S 593. 1 Ballot Manufacturwaaren (101 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Werl seit 29. Februar 1871.
S. $^1/_8$ Tonne Seife (28 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Altena s. 27. Febr. 1871.
S 63. 1 Kübel Butter (37 Pfd.) ab Witten fehlt in Wetter s. 14. Nov. 1870.
S. 1 Ballot Schinken fehlt in Homberg seit 1. März 1871.
S. 1 gusseiserner Kessel ab Sterkrade fehlt in Lindern s. 1. October 1870.
S 7. 1 leerer Korb fehlt in Obercassel seit 15. December 1870.
S A 8. 1 Bund Hanf (49 Pfd.) fehlt in Werl seit 25. Februar 1871.
S B 370. 1 Ballot Wollwaaren (102 Pfd.) ab Emden fehlt in Elberfeld St. seit 24. Februar 1871.
S C 583. 1 Bürde Stahl (94 Pfd.) ab Neuss fehlt in Aachen T. seit 10. Februar 1871.
S C 603. 1 Korb Eisenwaaren (67 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Aachen M. seit 18. Februar 1871.
[Marke]
S K 598. 1 Fass Rüböl (389 Pfd.) ab Halberstadt fehlt in Hagen seit 24. Februar 1871.

S L 608, 690. 2 Colli Papier (326 Pfd.) ab Deutzerfeld fehlen in Elberfeld St. seit 9. Januar 1871.
S R 5793. 1 Kiste Cigarren (248 Pfd.) fehlt Opladen s. 29. Januar 1871.
T 230. 1 Kiste Tabak (57 Pfd.) ab Deutz fehlt in Mülheim a. Rhein seit 19. Februar 1871.
T 5155. 1 Sack Mandeln ($50^3/_4$ Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Herdecke seit 6. November 1870.
T 5. 1 Pack Eisenwaaren (11 Pfd.) ab Oberhausen fehlt in Elberfeld St. seit 29. December 1870.
T S 276. 1 Ballot Wollwaaren (83 Pfd.) ab Aachen M. fehlt in Ruhrort seit 27. Februar 1871.
T W 1155. 1 Fass Farbe (54 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Kaldenkirchen seit 21. Februar 1871.
Th & C 4405. $^1/_8$ Ohm Bier ab Dortmund fehlt in Altena s. 23. Febr. 1871.
V. 1 Pack Holzschuhe ab Empel fehlt in Elberfeld St. s. 28. Decbr. 1870.
V B 121. 1 leere Kiste (35 Pfd.) ab Lennep fehlt in Neviges seit 28. Februar 1871.
W 1/2. 25 Pack Pappen (1250 Pfd.) ab Elberfeld fehlen in Crefeld seit 23. Februar 1871.
W 811. 1 Ballot Leinen (114 Pfd.) fehlt in Opladen seit 29. Januar 1871.
W 8. 1 Bürde Stahl (100 Pfd.) ab Hagen fehlt in Hagen s. 26. Febr. 1871.
W C 4031. 1 Kiste Cacao (70 Pfd.) ab Braunschweig fehlt in Aachen T. seit 11. November 1870.
W C 378. 1 Kiste Cacao (118 Pfd.) ab Braunschweig fehlt in Aachen T. seit 25. Februar 1871.
W K 4. 2 Eisenbleche ab Wetter fehlen in Hagen seit 17. Februar 1871.
W K 4. 1 Sack Knoblauch (50 Pfd.) ab Essen fehlt in Dortmund seit 19. Februar 1871.
W N 1864. 1 Sack Brod ab Cassel fehlt in Elberfeld St. s. 27. Febr. 1871.
W P 40. 1 Korb Eisenwaaren (135 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Hagen seit 28. Februar 1871.
WK & C 12219. 1 Korb Rosinen (35 Pfd.) ab Crefeld fehlt in Elberfeld St. seit 30. December 1870.
W P C 5369. 1 Ballot Copirbücher (64 Pfd.) fehlt in Odenkirchen.
[Marke F/H] 71. 1 Korb Schellfische (170 Pfd.) fehlt in Kupferdreh s. 19. Dec. 1870.
[Marke] 151. 1 Korb Liqueur (31 Pfd.) ab Homberg fehlt in Solingen.
[Marke] 501. 1 Kiste Putzpulver (41 Pfd.) ab Mülheim a. Rh. f. in Solingen.
[L] 117, 122. 2 Ballot Kastanien (256 Pfd.) ab Deutz fehlen in Solingen.
[Marke] 1145. 1 Ballot Saamen (150 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Witten seit 15. Januar 1871.
[Marke] 4177. 1 Kiste Seife (47 Pfd.) ab Schwerte fehlt in Arnsberg seit 28. Februar 1871.
[Marke GB] 5936. 1 Kiste Feuerzeug (105 Pfd.) ab Werdohl fehlt in Altenhundem seit 2. März 1871.
[Marke M G] 5368. 1 Korb Candis (32 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Altena seit 2. Januar 1871.
[Marke] 131. 1 Fass Eisenwaaren (464 Pfd.) ab Neuss fehlt in Aachen T. seit 15. Januar 1871.
[Marke S] 2380. 1 Ballot Wolle (194 Pfd.) ab Crefeld fehlt in Aachen T. seit 24. Februar 1871.
[Marke O/O] $2084^1/_2$. 1 Pack Tuchwaaren ab Lennep fehlt in Aachen T. seit 3. Februar 1871.
[Marke B. S] 3845. 1 Kiste Manufacturwaaren (122 Pfd.) ab Braunschweig fehlt in Crefeld seit 23. Februar 1871.
[Marke S + C] 10610. 1 Sack Sago (188 Pfd.) ab Bremen fehlt in Elberfeld St. seit 11. Januar 1871.
[Marke B] 4513. 1 Kiste Tabak (29 Pfd.) ab Herford fehlt in Elberfeld St. seit 26. Januar 1871.
[Marke] 21619. 1 Ballot Saamen (138 Pfd.) fehlt in Bochum.
[Marke] 612. 1 Ballot Leinen (210 Pfd.) ab Höxter fehlt in Aachen M. seit 18. Februar 1871.
[Marke] 2349. 1 Ballot Leinen (30 Pfd.) ab Mülheim a. Rhein fehlt in Elberfeld St. seit 30. December 1870.
H 6671. 1 Kübel Pech (370 Pfd.) ab Kreiensen fehlt in Elberfeld St. seit 24. Januar 1871.
[Marke] 1. 1 Sack Graupen (200 Pfd.) ab Wolfenbüttel fehlt in Elberfeld St. seit 4. November 1870.
H 282. 1 Fass Essig (422 Pfd.) ab Crefeld fehlt in Elberfeld St. s. 27. November 1870.
Belgc 108, 11. 2 Plombirleinen ab Berlin fehlen in Ruhrort seit 18. Februar 1871.
Wenker 3548. 1 Fass Bier (200 Pfd.) ab Dortmund fehlt in Erkelenz seit 13. December 1870.
Erkelenz 1. 1 Plombirleine ab Homberg fehlt in Erkelenz s. 29. Oct. 1870.
Bielefeld 9. 1 Plombirleine [Eilgut] fehlt in Hagen.
Adr. 107, 115. 2 leere Fässer (60 Pfd.) ab Düsseldorf fehlen in Elberfeld St. seit 17. Januar 1871.
6. 1 Leine ab Steele fehlt in Duisburg seit 28. December 1870.
10. 1 Leine ab Mülheim fehlt in Duisburg seit 28. December 1870.
65. 1 Decke ab Mülheim fehlt in Witten seit 6. Januar 1871.

992. 1 Fass Pflaumen (95 Pfd.) ab Lichtenfels fehlt in Lindern seit 29. November 1870.
10. 2 Bündel Leinengarn ab Hannover fehlen in Lindern s. 25. Febr. 1871.
6532. 1 Wagen Platten ab Düsseldorf fehlt in Aachen M. s. 23. Febr. 1871.
1 Stab Flacheisen } ab Gladbach fehlen in Lindern seit 4. October 1870.
1 Gebund Nageleisen }
4 Säcke Kochsalz (800 Pfd.) ab Geilenkirchen fehlen in Lindern seit 23. December 1870.
16 Keile ab Breyell fehlen in Crefeld seit 25. Februar 1871.
1 Sack Hafer (142 Pfd.) ab Sande fehlt in Ruhrort seit 7. Februar 1871.
1 Pack Binsen (60 Pfd.) ab Wesel fehlt in Langenberg seit 15. Febr. 1871.
30 Dielen ab Düsseldorf fehlen in Witten seit 1. Februar 1871.
1 Pack Bücher (5 Pfd.) ab Soest fehlt in Witten seit 26. Februar 1871.
2 Säcke Weizen (404 Pfd.) ab Breslau fehlen in Elberfeld St. seit 22 Februar 1871.
2 Brod Käse ab Emmerich fehlen in Elberfeld St. seit 25. Februar 1871
1 Pack Stühle ab Neuss fehlt in Elberfeld St. seit 28. Januar 1871.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.
Februar 1871.

B N 1829. 1 Ballen Wolle (2 Ctr. 68 Pfd.) von Ruhrort, B. M. fehlt in Berlin seit 4. Februar.
1 leeres Petroleumfass von Magdeburg fehlt in Potsdam s. 14. Februar.
R. 1 Block Zinn (31 Pfd.) von Arnheim fehlt in Berlin s. 3. Februar.
D B & Co. 6513. 1 Kiste Kistenbretter (5 Ctr. 39 Pfd.) von Sebaldsbrück fehlt in Berlin seit 17. Februar.
M P 4. 1 Decke von Elberfeld fehlt in Berlin seit 9. Februar.
Belg. 253. 1 Decke zur Verladung nach Deutzerfeld fehlt in Berlin, Versand-Güterboden seit 10. Februar.
C F B 7656. 1 Decke zur Verladung nach Ruhrort, B. M. fehlt in Berlin, Versand-Güterboden seit 23. Februar.
HR. 5 Ballen Wolle von Deutzerfeld fehlen in Berlin s. 13. Februar
F V & C 243. 1 Kiste Gardinenhalter (42 Pfd.) [Eilgut] von Amsterdam fehlt in Berlin seit 4. Februar.
A H. 2 Achtelfässer Bier (90 Pfd.) von Potsdam fehlen in Berlin seit 24. Februar.
C M 607. 1 Plan } von Minden fehlen in Berlin s. 20. Februar.
B P M 299, 10. 2 Leinen }
M W. 2 Pack Säcke (1 Ctr. 97 Pfd.) von Barmen fehlen in Berlin seit 20. Februar.
2 Bund Stabeisen von Köln tr. fehlen in Berlin seit 21. Februar.
G B 1288. 1 Kiste mit 2 Orgeln (2 Ctr.) [Eilgut] von Heidelberg B. B. fehlt in Berlin seit 15. Februar.
B P M. 1 Leine von Herford fehlt in Berlin seit 21. Februar.
J J S 3053. 1 Ballen Wollengarn (2 Ctr. 45 Pfd.) von Aachen fehlt in Berlin seit 23. Februar.
HK 3. 1 Ballen Schinken ($36^1/_2$ Pfd.) von Bielefeld fehlt in Berlin seit 25. Februar.
E H 181. 1 Kiste Bandwaaren (66 Pfd.) vom Empfangs-Güterboden fehlt in Berlin seit 18. Februar.
Rh. 1101. 1 Decke } von Verviers fehlen in Berlin seit 9. Februar.
Düsseldorf 112. 1 Leine }
A T 314. 1 Ballen Papiertapeten (1 Ctr. 91 Pfd.) von Elberfeld fehlt in Berlin seit 25. Februar.
B P M 287. 1 Decke von Münster fehlt in Berlin seit 27. Februar.
Breslau 243. 1 Plan von Holzminden fehlt in Berlin seit 23. Februar
G H 69. 1 Kiste Couverts (87 Pfd.) von Deutzerfeld fehlt in Berlin seit 26. Februar.
W 137. 1 Ballen Manufacturwaaren (92 Pfd) von Elberfeld fehlt in Berlin seit 16. Februar.
C A 603. 1 Fass Eisenwaaren (1 Ctr. 92 Pfd.) von Hagen fehlt in Berlin seit 23. Februar.
No. 59. 1 Platte Kupferblech (1 Ctr. 23 Pfd.) von Seesen fehlt in Berlin seit 24. Februar.
M 44. 1 Pack Gewehre (11 Pfd.) } [Eilgut] von Saarbrücken
H F. 1 Kistchen Granatsplitter (5 Pfd.) } fehlen in Berlin seit 13. October 1870.
K 266/70. 5 Barrels Petroleum (16 Ctr. 45 Pfd.) von Bremen fehlen in Burg seit 19. Februar.
B P M 226. 1 Leine von Marburg fehlt in Berlin seit 21. Februar.
L & S 296. 1 Pack Eisenwaaren (42 Pfd.) vom Empfangsgüterboden fehlt in Berlin seit 25. Februar.
2 Sack Weizen von Brody fehlen in Magdeburg seit 18. Februar.
K & C 2439. 1 Fass Wein (97 Pfd.) von Remagen fehlt in Berlin seit 25. Februar.
P G 2753. 1 Kiste Eisenwaaren (1 Ctr.) von Mülheim/Heissen fehlt in Berlin seit 28. Februar.
J div. Nummern. 9 Ballen Wolle (26 Ctr. 46 Pfd.) von Deutzerfeld fehlen in Berlin seit 17. Februar.
H B 4. 1 Koffer Kleider (1 Ctr. 10 Pfd.) von Helmstedt fehlt in Berlin seit 27. Februar.
Gebr. M 6395b. 1 Kiste Wein (1 Ctr. 17 Pfd.) von Giessen fehlt in Berlin seit 25. Februar.
1 Colli Walzeisen von Marchiennes fehlt in Berlin seit 25. Februar.
N N 1. 1 Kiste Bücher (26 Pfd.) vom Empfangsboden fehlt in Berlin seit 25. Februar.

Verzeichniss
der erledigten Differenzen aus den Meldungen früherer Monate über fehlende Güter und Gepäckstücke der **Berlin-Potsdam-Magdeburger** Stationen pro Februar 1871.

F S 118/9. 2 Kisten Wein (3 Ctr. 60 Pfd.) von Essen, B. M. fehlten in Berlin seit December 1870. Nachträglich eingegangen.
1 Kugelkettenbügel zum Wagen 6326 von Oschersleben fehlte in Berlin seit December 1870. Nachträglich eingegangen.
H H 1. 1 Fass Wein (96 Pfd.) von Creuznach fehlte in Berlin seit December 1870. Identisch mit dem pro Januar cr. überzählig gemeldeten Fass H H No. 1.
C H 2999. 1 Kiste Papier (83 Pfd.) von Deutzerfeld fehlte in Berlin seit Januar 1871. Am Bestimmungsorte Breslau nachträglich ab Dresden eingetroffen.
T N 1/4. 4 Ballen Sohlleder (6 Ctr. 90 Pfd.) von Creuzthal fehlten in Berlin seit Januar 1871. Nachträglich ab Magdeburg eingegangen.
H S 730. 1 Kiste Papier (1 Ctr. 21 Pfd.) von Düren fehlte in Berlin seit Januar 1871. Am 28/2 mit Karte Deutzerfeld-Elbing No. 2 vom 17/2 eingegangen und der Ostbahn überwiesen.

Verzeichniss
der auf den Stationen der **Magdeburg-Halberstädter** und **Magdeburg-Wittenberge'schen Eisenbahn** am 1. März cr. fehlende Güter.

C V 9640. 1 Sack Pflaumen (60 Pfd.) von Tangerhütte fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberger Bahn, seit 10. December 1870.
1/2. 2 Säcke Aepfel (1 Ctr. 38 Pfd.) von Goldbeck fehlen in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberger Bahn.
E S 26. 1 Sack Kartoffeln (1 Ctr. 45 Pfd.) fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberger Bahn.
T L 9258. 1 Fass Rumcouleur von Wolmirstedt fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberger Bahn, seit 7. December 70.
H. 1 Sack Sommersaat (1 Ctr. 43 Pfd.) fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberger Bahn.
C M 190. 1 Ballen baumw. Waare (16 Pfd.) von Magdeburg-Bergedorf fehlt in der Güter-Expedition Wittenberge seit 16. December 1870. Versichert 80 Thlr.
S G 614a. 1 Fass Vitriolöl (88 Pfd.) fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberger Bahn.
A L. 1 Pack Leder (93 Pfd.) fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberger Bahn.
AE W 326. 1 Fass Zwetschenmus } (43 Pfd.) von Hamburg-Apolda
327. 1 Sack Obst } fehlen in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberger Bahn, seit 22. December 1870.
Z T 1104. 1 Fass Zucker von Thale fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberger Bahn.
F S 100. 1 Kiste Kleider (1 Ctr. 40 Pfd.) fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberger Bahn.
E Su.|Co. 71. 1 Brod Zucker zum Verladen nach Tangerhütte fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberger Bahn, seit 27. Nov. 70.
7 Säcke Roggen von Wittenberge fehlen in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberger Bahn, seit 26. Januar 1871.
H K 620. 1 Kiste Tabak (50 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Mahlwinkel seit 7. Februar 1871.
1 Brod Zucker ($21^1/_2$ Pfd.) fehlt in Tangerhütte.
1 Stange Flacheisen (50 Pfd.) fehlt in Tangerhütte.
1 Bund Felle von Magdeburg fehlt in Stendal seit 13. December 1870. Zur Sendung von 36 Bund.
C L 3470. 1 Kiste Kandis (46 Pfd.) von Magdeburg/Salzwedel fehlt in Stendal seit 19. Februar 1871.
III. 1 Korb Eisenwaaren (26 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Osterburg seit 25 November 1870.
F D 1/2. 2 Fässer Därme (9 Ctr. 80 Pfd.) von Magdeburg/Einbeck fehlen in Wittenberge seit 15. Februar 1871.
1 Kugellaterne vom Boden fehlt in Wittenberge seit September 1870.
2 Säcke Rapssaat (1 Ctr. 26 Pfd.) von Magdeburg fehlen in Wittenberge seit September 1870.
1 Mutterachse (34 Pfd.) von Lippstadt fehlt in Cöthen seit 20. Febr. 71.
B E # 804. 1 Kiste Kaffee von Berlin fehlt in Bernburg seit 31. Januar 1871.
1 Sack Roggen (2 Ctr. 25 Pfd.) von Berlin fehlt in Bernburg seit 15. Februar 1871. Fehlte schon bei Verladung in Berlin.
H 3842. 1 Fass Stärke (56 Pfd.) von Halberstadt fehlt in Bernburg seit 16. December 1870.
D W 5319/20. 2 Kolli Kästen (28 Pfd.) von L. B. Magdeburg fehlen in Bernburg seit 31. October 1870.
O H 1131. 1 Ballen Pläne (2 Ctr. 37 Pfd.) von Berlin fehlt in Bernburg seit 10. Februar 1871.
W C 4. 1 Pack Säcke (38 Pfd.) von Rittershausen fehlt in Stassfurt seit 7. December 1870.
F S & S 25089. 1 Kiste Zuckerwaaren (14. Pfd.) von Soest fehlt in Stassfurt seit 5. December 1870.

B S 109. 1 Fass Soda (1 Ctr. 22 Pfd.) von L. B. Magdeburg fehlt in Aschersleben seit 1. Februar 1871.

J B 12, 13. 2 Pläne / M 2. 1 Plan } von Barmen fehlen in Aschersleben pro Decbr.

W. 1 Privatplan von Cöthen fehlt in Aschersleben seit 27. Jan. 71.

G Ramdohr. 3 Pack Säcke fehlen in Aschersleben.

P T 5040. 1 leere Kiste (44 Pfd.) von Berlin fehlt in Aschersleben seit 23. September 1870.

S. 1 Kiste Eisenwaare (8 Ctr. 5 Pfd.) von Seesen fehlt in Aschersleben seit 18. Februar 1871.

Louis Krick 75. 1 Pack Säcke (69 Pfd.) von Halberstadt fehlt in Gatersleben seit 16. Februar 1871.

H 1. 1 Kette / 1 Strang } von Wabern fehlen in Heudeber seit 14. Juli pr.

2 Stränge von Wabern fehlen in Heudeber seit 23. August pr.

K 5239. 1 Fass mit Deckel von Ballenstedt fehlt in Vienenburg seit 6. December 1870.

K H 1, 5. 2 Pack Körbe von Cöthen fehlen in Vienenburg seit 8 Februar 1871.

W S B 155. 1 Ballen Stuhlwaare (42 Pfd.) von M. Gladbach fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn, seit 2. Februar 1871.

1 Rungenkette von Osnabrück fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn, seit 8. Februar 1871.

Clausthal. 1 Mulde Blei (1 Ctr. 48 Pfd.) von Goslar fehlt in der Güter Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn, seit 9. Februar 1871

No. 3. 1 Brod Melis (16 Pfd.) von Aschersleben fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn, seit 9. Februar 1871.

53. 1 Pack Tabak (1 Ctr. 54 Pfd.) von Arnheim fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn, seit 4. Februar 1871.

C W. 1 Kiste Lebensmittel (21 Pfd.) von Hildesheim fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn, seit 8. Febr. 71.

K T 440. 1 Bürde Stahl (1 Ctr.) von Wunstorf fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn, seit 10. Febr. 1871.

K V C 243. 1 Kiste Gardinenhalter (42 Pfd.) von Amsterdam fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn, seit 4. Februar 1871.

H. 1 Block Zinn fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.

2 Leinen von Lennep fehlen in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn, seit 13. Februar 1871.

AB 3912. 1 Kiste Cigarren (2 Ctr.) von Minden fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn, seit 17. Februar 1871.

4 / J K / C 149. 1 leeres Fass (1 Ctr. 77 Pfd.) von Deutzerfeld fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn, seit 15. Februar 1871.

A. 1 Theekessel von Tangerhütte fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn, seit 19. Februar 1871.

Machenuhl-Bernburg. 1 Planlaken von Neustadt fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn, seit 21. Febr. 1871.

1 eis. Bogenstück fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn, seit 16. Februar 1871.

S B 1. 1 Kiste Maschinentheile (88 Pfd.) von Remscheid fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn, seit 15 Februar 1871.

ML 12 634. 1 Kiste Papier (27 Pfd.) von Düsseldorf fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn, seit 22. Februar 71.

U D 66. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 16 Pfd.) von Oschersleben fehlt in der Eilgut-Expedition Magdeburg, Haberstädter Bahn, seit 16. December 1870.

B W 1567. 1 Ballen Hanfschlauch (36 Pfd.) zur Verladung fehlt in der Eilgut-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.

1 Kiste (Inhalt unbekannt, 27 Pfd.) von Kreiensen fehlt in der Eilgut-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.

No. 749. 1 Sack (Inhalt unbekannt) von Frankfurt fehlt in der Eilgut-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.

J. Krümling. 1 Sack Säcke (44 Pfd.) bei Ausgabe Braunschweig fehlt in der Eilgut-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn, seit 23. Januar 1871.

K C 132. 1 Kiste Eisenwaare (33 Pfd.) von Remscheid fehlt in der Eilgut-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn, seit 12. Februar 1871.

B 1, 2. 2 Pack Säck (2 Ctr.) von Mülheim a/Rh. fehlen in der Eilgut-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.

M. Stern Kreuznach. 1 Pack Säcke von Aachen fehlt in der Eilgut-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn, seit 14. Februar 71.

W H 227. 1 Korb Stiftkästchen (1 Ctr.) von Kreiensen fehlt in der Eilgut-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn, seit 26. Februar 1871.

HC 2273. 1 Fass Kirsch (41 Pfd.) von Oschersleben fehlt in Hadmersleben seit 31. December 1870.

E. 2 Colli Ofentheile von Marburg-Bernburg fehlen in Oschersleben seit 21. December 1870.

D G Z 2352. 1 leeres Fass von Essen-Halberstadt fehlt in Oschersleben seit 12. Januar 1871.

R C 764. 1 Korb Eisenwaare (1 Ctr. 55 Pfd.) von Lennep-Cöthen fehlt in Oschersleben seit 27. Januar 1871.

Etappen-Commando Halberstadt. 1 Koffer (20 Pfd.) von Kreiensen fehlt in der Eilgut-Expedition Halberstadt seit 23. December 70.

H W 90. 1 Pack Tabak (1 Ctr. 81 Pfd.) von Amsterdam fehlt in der Eilgut-Expedition Haberstadt seit 15. November 1870.

F R 31/2. 2 Pläne von Essen B. M. fehlen in der Eilgut-Expedition Halberstadt seit 9. Februar 1871.

E W S. 1 Sack Roggen (2 Ctr. 2 Pfd.) von Berlin fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 30. October 1870.

B A. 1 Plan / 5 Stränge } von Barmen fehlen in der Güter-Expedition Halberstadt seit 6. November 1870.

U & C 9505. 1 leere Kiste (24 Pfd.) von Stendal fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 11. November 1870.

H 187 / B XV / B XIXI / H VIII } 4 leere Kisten fehlen in der Güter-Expedition Halberstadt.

S. Gagelmann. 1 Sack Roggen (2 Ctr.) von Wittenberge fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 13. December 1870.

H G. 1 Sack Weizen (1 Ctr. 69 Pfd.) von Magdeburg fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 6. Januar 1871.

MH 186. 1 Decke von Dortmund fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 25. Februar 1871.

G. Manegold. 1 Pack Säcke (43 Pfd.) von Dortmund fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 2. Januar 1871.

H Grosse Cöthen. 1 Sack Roggen (1 Ctr. 70 Pfd.) von Magdeburg fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 13. Januar 1871.

S 3349. 1 leeres Fass (1 Ctr. 92 Pfd.) von Paderborn fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 27. Januar 1871.

G B 3510. 1 Kübel Käse (5 Ctr. 12 Pfd.) von Hof fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 2. Februar 1871.

Roth I. 1 Stange Rundeisen / 1 Stange Flacheisen } (28 Pfd.) von Magdeburg fehlen in der Güter-Expedition Halberstadt seit 16. Februar 1871.

G. Manegold. 1 Pack Säcke (1 Ctr. 18 Pfd.) von Düsseldorf fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 12. Februar 1871.

S 1897. 1 Fass Oel (2 Ctr. 38 Pfd.) vom Boden fehlt in der Güter-Expedition Quedlinburg.

D B 1648. 1 Pack Droguen von Braunschweig fehlt in der Güter-Expedition Quedlinburg seit 20. Februar 1871.

R & B. 1 Pack Säcke von Braunschweig fehlt in der Güter-Expedition Quedlinburg seit 19. Februar 1871.

B 2. 1 Kübel Butter (27 Pfd.) von Crossen fehlt in der Eilgut-Expedition Quedlinburg seit 11 Januar 1871.

1 Mulde Blei (1 Ctr. 50 Pfd.) fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.

Kgl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Pro Februar 1871.

O E H 4660. 1 Colli Leder (75 Pfd.) fehlt in Berlin seit 7. Februar cr.

M Tarlauer. 3 Pack leere Säcke (156 Pfd.) fehlen in Berlin seit 19. Februar cr.

A B 201. 1 Ballen baumwollene Waaren (115 Pfd.) von Leipzig fehlt in Frankfurt a/O. seit 16. Februar cr.

A J 1. 1 Ballen Manufacturwaaren (45 Pfd.) von Leipzig fehlt in Frankfurt a/O. seit 16. Februar cr.

C H R. 1 Ballen wollene Waaren (60 Pfd.) von Leipzig fehlt in Frankfurt a/O. seit 27. Februar cr.

H W 159. 1 Ballen Manufacturwaaren (56 Pfd.) von Berlin fehlt in Frankfurt a/O. seit 22. Februar cr.

H O 5790, 5799, 5804, 5854, 5994. 5 Ballen Wolle (1221 Pfd.) von Herbesthal fehlen in Guben seit 7. Januar cr.

P D 177. 1 Ballen Wolle (263 Pfd.) von Deutz fehlt in Guben seit 2. Februar cr.

B N 1829. 1 Ballen Wolle (300 Pfd.) von Berlin fehlt in Guben seit 10. Februar cr.

No. 2144. 2126, 2143. 3 Ballen Wolle (900 Pfd.) von Berlin fehlen in Guben seit 16. Februar cr.

2 Sack Knochen (258 Pfd.) von Striegau fehlen in Neumarkt seit 13. Februar cr.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

Nº 15.

Erscheint jeden Freitag.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
Adolph Refelshöfer
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins

1871.

Inserate
werden à 1½ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1800 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 8 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Elfter Jahrgang.

Leipzig, den 14. April 1871. (Schluss der Nummer: 13. April, Vormittags 11 Uhr.)

Reserve-Berechnungen für Pensions-Kassen.

Von Julius Kaan.

In meiner Schrift: Die mathematischen Rechnungen bei Pensions-Instituten der Eisenbahn-Beamten, Wien 1864, habe ich die Formen abgeleitet, nach welchen ich die Berechnung der Bilanzen von Pensions-Instituten vornehme und zugleich die Tabellen der nach diesen Formen auf Grund der Brune'schen Sterblichkeitstafel, der Heym'schen Invaliditätstafel und des Zinsfusses von 5 % berechneten Fundamentalzahlen für die Invaliden- und Wittwen-Pensionen beigefügt. Dabei wurden die Werthe der Invaliditätsrenten auf Grund derselben Sterblichkeitstafel berechnet, da bei dem Mangel vorhandener Erfahrungen über die Sterblichkeit der Invaliden nichts übrig blieb als die erfahrungsmässigen allgemeinen Sterblichkeitsgesetze auch auf die Invaliden anzuwenden, wie dies auch Dr. Wiegand in seiner im Jahre 1865 erschienenen Schrift: „Versicherung gegen Erwerbsunfähigkeit" gethan hat. Die bei den Eisenbahn-Pensions-Kassen Deutschlands in den Jahren 1868 und 1869 gesammelten Erfahrungen über die Sterblichkeit der pensionirten Eisenbahnbeamten, aus welchen Dr. Wiegand die in der Vereins-Zeitung veröffentlichte Sterblichkeitstafel für Invaliden abgeleitet hat, zeigten jedoch eine grössere Sterblichkeit unter den Invaliden in solchem Maasse, dass es nicht mehr statthaft erscheint, die gewöhnliche Sterblichkeitstafel den Berechnungen der Invaliditäts-Renten zu Grunde zu legen, wesshalb ich es für angezeigt hielt, meine Tabellen der Fundamentalzahlen auf Grund der Wiegand'schen Sterblichkeitstafel für Invalide neu zu berechnen. Nachstehend folgen nun die hiernach auf Grund des 5procentigen Zinsfusses berechneten Tabellen, welcher Zinsfuss in Oesterreich, als bei den sichersten Kapitals-Anlagen jetzt und voraussichtlich noch lange Jahre erreichbar, solchen Rechnungen zu Grunde gelegt zu werden pflegt.

Die nachfolgende Tabelle A giebt die Leibrentenwerthe für Invalide, dient also dazu, den Werth der bereits zahlbaren Pensionen zu ermitteln. Die Tabelle B dient zur Berechnung des Werthes der Ansprüche, welche die activen Pensionsinstituts-Mitglieder auf Invaliditäts-Pension haben, dann zur Berechnung des Werthes der Einzahlungen, welche diese Mitglieder für die Dauer ihrer Activität in die Kasse leisten (Activitäts-Renten).

Die Berechnungsarten der in diesen Tabellen verzeichneten Werthe der Leibrenten der Invaliden, der Invaliditäts-Pensionen und der Activitätsrenten sind in den angeführten Schriften angegeben, wesshalb ich mich hier auf die Erläuterung der Kolonnen 9 und 10 der Tabelle B beschränke, welche Kolonnen ich beigefügt habe, um die Berechnung des Werthes von mit jedem Dienstjahre in arithmetischer Reihe steigenden Ansprüchen auf Invaliditäts-Pension, zu erleichtern, welche bei vielen Eisenbahn-Pensions-Instituten üblich sind.

Soll der Werth der Invaliditäts-Pension eines mjährigen Beamten berechnet werden, dessen Anspruch auf Pension nach n Jahren mit dem Betrage p beginnt, dann jährlich um q bis zu dem Maximum p + α q wächst, dann gleich bleibt; so kann ich mir vorstellen, ich habe es mit zwei um n Jahre aufgeschobenen Ansprüchen zu thun:

mit dem gleichbleibenden Anspruch auf die Invaliditäts-Pension von p—q, und mit dem Anspruch auf eine Invaliditäts-Pension, welcher mit q beginnt, jährlich durch α Jahre, daher bis zu dem Maximum (α + 1)q, wächst, dann gleich bleibt.

Nun ist der Werth des gleich bleibenden Anspruches:

$$\frac{\Sigma D''(m+n+1)\,R^{i}(m+n+1)}{D'(m)} \times (p-q)$$

der Werth des steigenden Anspruches aber:

$$\frac{\Sigma\Big(\Sigma D''(m+n+1)\,R^{i}(m+n+1)\Big) - \Sigma\Big(\Sigma D''(m+n+\alpha+2)\,R^{i}(m+n+\alpha+2)\Big)}{D'(m)} \times q$$

und die Summe dieser beiden Brüche mit gemeinschaftlichem Nenner ist der gesuchte Werth des gesammten Anspruches auf Invaliditäts-Pension. Die im Zähler und Nenner dieser Brücke vorkommenden Ausdrücke sind nun bereits berechnet und aus den Kolonnen 2, 6 und 9 der Tabelle B unmittelbar abzulesen, so dass die Rechnung selbst für jeden gegebenen Fall eine höchst einfache ist. Es sei z. B. der Werth des Pensions-Anspruches eines 30jährigen Beamten der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft zu berechnen, welcher 1000 fl. Gehalt hat und bereits 3 Theilnahmsjahre am Pensions-Institute zählt. Bei diesem In-

Tabelle A. Leibrentenwerthe für Invaliden berechnet auf Grund der Wiegand'schen Sterblichkeits-Tafel für Invaliden und eines Zinsfusses von 5 Procent.

Alter	lebende a	b = log. a	log. ρ c	log. D d = b + c	D e = num d	ΣD	Werth der Rente 1 zahlbar am Ende jeden Jahres ${}^{I}R(x+1)$
25	41170	4.61458	9.47027	4.08485	12158	129832	10.679
26	40750	4.61013	9.44908	4.05921	11468	118364	10.321
27	40318	4.60550	9.42789	4.03339	10799	107565	9.962
28	39878	4.60073	9.40670	4.00743	10173	97392	9.573
29	39442	4.59596	9.38551	3.98147	9582	87810	9.164
30	39022	4.59131	9.36432	3.95563	9029	78781	8.725
31	38622	4.58683	9.34313	3.92996	8511	70270	8.256
32	38240	4.58252	9.32194	3.90446	8025	62245	7.756
33	35487	4.55007	9.30075	3.85082	7093	55152	7.776
34	32968	4.51809	9.27956	3.79765	6276	48876	7.782
35	30433	4.48334	9.25837	3.74171	5517	43359	7.859
36	27991	4.44703	9.23719	3.68422	4833	38526	7.971
37	25775	4.41120	9.21600	3.62720	4238	34288	8.091
38	23829	4.37711	9.19481	3.57192	3732	30556	8.187
39	22008	4.34259	9.17362	3.51621	3283	27273	8.308
40	20384	4.30929	9.15243	3.46172	2895	24378	8.421
41	18886	4.27614	9.13124	3.40738	2555	21823	8.541
42	17509	4.24327	9.11005	3.35332	2256	19567	8.673
43	16315	4.21259	9.08886	3.30145	2002	17565	8.774
44	15294	4.18451	9.06767	3.25218	1787	15778	8.829
45	14432	4.15934	9.04648	3.20582	1606	14172	8.824
46	13474	4.13820	9.02529	3.16349	1457	12715	8.727
47	13164	4.11938	9.00410	3.12348	1329	11386	8.568
48	12620	4.10106	8.98291	3.08397	1213	10173	8.387
49	12093	4.08252	8.96172	3.04424	1107	9066	8.199
50	11547	4.06248	8.94053	3.00301	1007	8059	8.003
51	10971	4.04025	8.91935	2.95960	911.2	7147.4	7.844
52	10379	4.01614	8.89816	2.91430	820.9	6326.5	7.707
53	9770	3.98987	8.87697	2.86684	735.9	5590.6	7.597
54	9168	3.96226	8.85578	2.81804	657.7	4932.9	7.500
55	8610	3.93502	8.83459	2.76961	580.0	4344.9	7.381
56	8070	3.90685	8.81340	2.72025	525.1	3819.8	7.274
57	7572	3.87923	8.79221	2.67144	469.3	3350.5	7.140
58	7110	3.85190	8.77102	2.62292	419.7	2930.8	6.983
59	6675	3.82443	8.74983	2.57426	375.2	2555.6	6.811
60	6251	3.79598	8.72864	2.52462	334.7	2220.9	6.636
61	5821	3.76502	8.70745	2.47247	296.8	1924.1	6.483
62	5405	3.73280	8.68626	2.41906	262.5	1661.6	6.330
63	5010	3.69983	8.66507	2.36490	231.7	1429.9	6.171
64	4617	3.66437	8.64388	2.30825	203.4	1226.5	6.030
65	4231	3.62646	8.62270	2.24916	177.5	1049.0	5.910
66	3875	3.58826	8.60151	2.18977	154.8	894.2	5.777
67	3541	3.54911	8.58032	2.12943	134.7	759.5	5.639
68	3232	3.50949	8.55913	2.06862	117.1	642.4	5.486
69	2960	3.47124	8.53794	2.00918	102.1	540.3	5.291
70	2721	3.43470	8.51675	1.95145	89.42	450.92	5.043
71	2486	3.39552	8.49556	1.89108	77.82	373.10	4.795
72	2256	3.35331	8.47437	1.82768	67.25	305.85	4.548
73	2030	3.30760	8.45318	1.76078	57.65	248.20	4.305
74	1811	3.25792	8.43199	1.68991	48.97	199.23	4.069
75	1599	3.20375	8.41080	1.61455	41.17	158.06	3.839
76	1395	3.14459	8.38961	1.53420	34.21	123.85	3.620
77	1202	3.08000	8.36842	1.44842	28.08	95.77	3.411
78	1022	3.00955	8.34723	1.35678	22.74	73.03	3.211
79	857	2.93280	8.32604	1.25884	18.15	54.88	3.024
80	707	2.84925	8.30486	1.15411	14.26	40.62	2.848
81	573	2.75850	8.28367	1.04217	11.02	29.60	2.686
82	457	2.66024	8.26248	0.92272	8.370	21.227	2.536
83	358	2.55434	8.24129	0.79563	6.246	14.981	2.399
84	276	2.44102	8.22010	0.66112	4.583	10.398	2.269
85	209	2.32005	8.19891	0.51896	3.303	7.095	2.148
86	155	2.19119	8.17772	0.36891	2.338	4.757	2.035
87	113	2.05374	8.15653	0.21027	1.623	3.134	1.931
88	81	1.90761	8.13534	0.04295	1.104	2.030	1.839
89	57	1.75271	8.11415	9.86686	0.7360	1.2936	1.758
90	39	1.59050	8.09296	9.68346	0.4825	0.8111	1.681
91	26	1.42252	8.07177	9.49429	0.3121	0.4990	1.599
92	18	1.25242	8.05058	9.30300	0.2009	0.2981	1.484
93	12	1.07930	8.02939	9.10869	0.1284	0.1697	1.323
94	8	0.89425	8.00820	8.90245	0.07988	0.08982	1.125
95	5	0.69013	7.98701	8.67714	0.04755	0.04227	0.889
96	3	0.46828	7.96582	8.43410	0.02717	0.01510	0.556
97	2	0.23420	7.94463	8.17883	0.01510		

Tabelle B.

1. Alter	2. $D'(x)$	3. $\Sigma D'(x)$	4. Werth der Activitäts-Rente von jährlich 1 zahlbar am Anfang des Jahres $R'(x) = \frac{\Sigma D'(x)}{D'(x)}$	5. $D''(x+1) \overset{i}{R}(x+1)$	6. $\Sigma D''(x+1) \overset{i}{R}(x+1)$	7. Werth der Invaliditäts-Rente von jährlich 1 $P(x) = \frac{\Sigma D''(x+1) \overset{i}{R}(x+1)}{D'(x)}$	8. Jährlich vorhinein zu zahlende Prämie für die Invaliditäts-Rente von jährlich 1 $p(x) = \frac{P(x)}{R'(x)}$	9. $\Sigma\left(\Sigma D''(x+1) \overset{i}{R}(x+1)\right)$	10. Werth der Invaliditäts-Rente von jährlich n, wenn die Invalidität im nten Jahre eintritt. $\frac{\Sigma\left(\Sigma D''(x+1) \overset{i}{R}(x+1)\right)}{D'(x)}$
25	29530	460510	15.595	330	17034	0.577	0.0370	508168	17.208
26	27920	430980	15.436	307	16704	0.597	0.0387	491134	17.591
27	26391	403060	15.273	282	16397	0.622	0.0407	474430	17.978
28	24939	376669	15.104	259	16115	0.647	0.0429	458033	18.367
29	23549	351730	14.930	238	15856	0.675	0.0452	44.918	18.766
30	22250	328181	14.750	219	15618	0.702	0.0476	426062	19.149
31	21006	305931	14.564	199	15399	0.733	0.0503	410444	19.540
32	19826	284925	14.371	181	15200	0.767	0.0534	395045	19.926
33	18705	265099	14.173	178	15019	0.803	0.0567	379845	20.308
34	17640	246394	13.967	174	14841	0.843	0.0604	364826	20.683
35	16630	228754	13.755	171	14667	0.883	0.0643	349985	21.046
36	15670	212124	13.534	171	14496	0.926	0.0685	335318	21.400
37	14759	196454	13.311	172	14325	0.971	0 0730	320822	21.708
38	13894	181695	13 077	176	14153	1.019	0.0779	306497	22 060
39	13072	167801	12.837	180	13977	1.070	0.0834	292344	22.365
40	12292	154729	12.588	185	13797	1.123	0.0893	278367	22.648
41	11551	142437	12.331	192	13612	1.178	0.0953	264570	22.905
42	10847	130886	12.066	200	13420	1.237	0.1025	250958	23.107
43	10179	120039	11.792	211	13220	1.299	0.1102	237538	23.337
44	9544	109860	11.511	222	13009	1.363	0.1185	224318	23.504
45	8941	100316	11.220	233	12787	1.430	0.1275	211309	23.634
46	8369	91375	10.919	245	12554	1.500	0.1375	198522	23.721
47	7824	83006	10.609	256	12309	1.573	0.1483	185968	23.769
48	7307	75182	10.289	267	12053	1.650	0.1604	173659	23.769
49	6814	67875	9.961	284	11786	1.700	0.1737	161606	23.717
50	6344	61061	9.625	299	11502	1.810	0.1884	149820	23.616
51	5896	54717	9.280	318	11203	1.900	0.2047	138318	23.460
52	5469	49821	8.926	341	10885	1.990	0.2230	127115	23.240
53	5059	43352	8.569	364	10544	2.084	0.2432	116230	22.975
54	4667	38293	8.205	391	10180	2.181	0.2658	105686	22.645
55	4302	33626	7.833	419	9789	2.276	0.2906	95506	22.200
56	3932	29324	7.458	449	9370	2.383	0.3195	85717	21.800
57	3587	25392	7.079	478	8921	2.487	0.3513	76347	21.285
58	3256	21805	6.697	505	8443	2.593	0.3872	67426	20.709
59	2938	18549	6.313	531	7938	2.702	0 4280	58983	20.076
60	2634	15611	5.927	553	7407	2.813	0.4746	51045	19.380
61	2343	12977	5.539	574	6854	2.925	0.5281	43638	18.625
62	2065	10634	5.149	592	6280	3.041	0.5906	36784	17 813
63	1799	8569	4.764	601	5688	3.162	0.6637	30504	16.956
64	1548	6770	4.384	603	5087	3.287	0.7499	24816	16.031
65	1311	5222	3.982	602	4484	3.421	0.8591	19729	15.049
66	1090	3911	3.588	587	3882	3.562	0.9928	15245	13.987
67	890	2821	3.169	560	3295	3.702	1.1682	11363	12.767
68	704	1931	2.743	519	2735	3.885	1.4164	8068	11.460
69	542	1227	2.263	462	2216	4.089	1.8070	5333	9.839
70	401	685	1.708	391	1754	4 377	2.5601	3117	7.773
71	284	284	1.000	1363	1363	4.799	4.7996	1363	4.499

stitute beginnt der Pensions-Anspruch nach 8 Jahren mit 31 % des Gehaltes, steigt dann jährlich durch 22 Jahre um 2 % bis zu dem Maximum von 75 %, worauf er gleich bleibt. In diesem Falle hat man also den Werth des gleich bleibenden Anspruches $p - q = 310 - 20 = 290$ fl. und des mit $q = 20$ fl. beginnenden, durch $\alpha = 22$ Jahre bis zu dem Maximum $(\alpha + 1)q = 460$ fl., wachsenden Anspruches zu berechnen, welche beiden Ansprüche wegen der 8 Gefahrjahre um $n = 8 - 3 = 5$ Jahre aufgeschoben sind. Der Gesammtwerth dieser Ansprüche ist nach obigen Formen:

$$\frac{\Sigma D''(35+1)\overset{i}{R}(35+1) \times 290 + \left[\Sigma\left(\Sigma D''(35+1)\overset{i}{R}(35+1)\right) - \right.}{D'(30)}$$

$$\frac{\left. - \Sigma\left(\Sigma D''(58+1)\overset{i}{R}(58+1)\right)\right] \times 20}{D'(30)}$$

daher nach den Kolonnen 2, 6 und 9 der Tabelle B gleich:

$$\frac{14667 \times 290 + (349985 - 67426) \times 20}{22250} = \text{fl. } 445._{15}$$

Noch kürzer wird die Rechnung, wenn es sich um einen Beamten handelt, welcher bereits die Gefahrjahre zurückgelegt hat und in so vorgerücktem Alter steht, dass er das Pensions-Maximum nicht mehr erreicht, d. h. der Anspruch als während der ganzen Activitätsdauer steigend anzusehen ist. Hätte man z. B. den Werth des Pensions-Anspruches eines 50jährigen Beamten der Oesterreichischen Staatsbahn, welcher 8 Theilnahmsjahre zählt und 1000 fl. Gehalt hat zu berechnen, so wird dieser Beamte das Pensions-Maximum nicht erreichen, weil dasselbe erst nach 22 Jahren eintritt, nach der von Dr. Wiegand modifizirten Heym'schen Invaliditätstafel aber im 72sten Altersjahr kein Activer mehr vorhanden ist. In diesem Falle ist der Werth des Pensionsanspruches einfach:

$$290 \times P(50) + \frac{\Sigma\left(\Sigma D''(50+1)\overset{i}{R}(50+1)\right)}{D'(50)} \times 20$$

also nach Kolonne 7 und 10 der Tabelle B:

$$\text{gleich } 290 \times 1.810 + 20 \times 23.616 = \begin{Bmatrix} 524._{90} \\ 472._{32} \end{Bmatrix} = \text{fl. } 997._{22}$$

Zum Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Verbindlichkeit zum Schadenersatz für die beim Betriebe von Eisenbahnen u. s. w. herbeigeführten Tödtungen und Körperverletzungen.

Dem Reichstage ist am 1. d. M. folgender Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Verbindlichkeit zum Schadenersatz für die bei dem Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerken u. s. w. herbeigeführten Tödtungen und Körperverletzungen, vorgelegt worden:

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preussen etc verordnen im Namen des Deutschen Reichs, nach erfolgter Zustimmung des Bundesrathes und des Reichtages, was folgt:

§ 1. Wenn bei dem Betriebe einer Eisenbahn ein Mensch getödtet oder körperlich verletzt wird, so haftet der Betriebsunternehmer für den dadurch entstandenen Schaden, sofern er nicht beweist, dass der Unfall durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden des Getödteten oder Verletzten verursacht ist.

§ 2. Wer ein Bergwerk, einen Steinbruch, eine Gräberei (Grube) oder eine Fabrik betreibt, haftet, wenn ein Bevollmächtigter oder ein Repräsentant oder eine zur Leitung oder Beaufsichtigung des Betriebes oder der Arbeiter angenommene Person durch ein Verschulden in Ausführung der Dienstverrichtungen den Tod oder die Körperverletzung eines Menschen herbeigeführt hat, für den dadurch entstandenen Schaden.

§ 3. Der Schadenersatz (§§ 1 und 2) ist zu leisten: 1) im Falle der Tödtung durch Erstattung der Kosten einer versuchten Heilung und der Beerdigung, durch Erstattung des gesammten Vermögensnachtheils, welchen der Getödtete während der Krankheit durch Erwerbsunfähigkeit oder Verminderung der Erwerbsfähigkeit erlitten hat, und, sofern der Getödtete zur Zeit seines Todes einem Andeien zur Gewährung des Unterhaltes vermöge Gesetzes verpflichtet war, durch Ersatz des gesammten Vermögensnachtheils, welchen der letztere in Folge des Todesfalls erleidet; 2) im Fall einer Körperverletzung durch Erstattung der Heilungskosten und durch Ersatz des gesammten Vermögensnachtheils, welchen der Verletzte durch eine in Folge der Verletzung eingetretene zeitweise oder dauernde Erwerbsunfähigkeit oder Verminderung der Erwerbsfähigkeit erleidet.

§ 4. Die in den §§ 1 und 2 bezeichneten Unternehmer sind nicht befugt, die Anwendung der in den §§ 1 bis 3 enthaltenen Bestimmungen zu ihrem Vortheil durch Verträge (mittelst Reglements oder durch besondere Uebereinkunft) im Voraus auszuschliessen oder zu beschränken.

Vertragsbestimmungen, welche dieser Vorschrift entgegenstehen, haben keine rechtliche Wirkung.

§ 5. Das Gericht hat, unter Berücksichtigung des gesammten Inhalts der Verhandlungen, sowie des Ergebnisses einer etwaigen Beweisaufnahme nach freier Ueberzeugung über die Wahrheit oder Unwahrheit der thatsächlichen Behauptungen zu entscheiden und insbesondere auch über die Höhe des Schadens unter Würdigung aller Umstände zu erkennen.

Die Vorschriften der Landesgesetze über den Beweis durch Eid, sowie über die Beweiskraft öffentlicher Urkunden und der gerichtlichen Geständnisse bleiben unberührt.

Ob einer oder der andern Partei über die Wahrheit oder Unwahrheit einer thatsächlichen Behauptung noch ein Eid aufzulegen, sowie ob und inwieweit über die Höhe des Schadens eine beantragte Beweisaufnahme anzuordnen oder Sachverständige mit ihrem Gutachten zu hören, bleibt dem Ermessen des Gerichts überlassen.

Auch unterliegt es dem richterlichen Ermessen, ob ein Schadensersatz in einer Rente oder in Kapital zuzubilligen ist.

§ 6. Die Forderungen auf Schadenersatz (§§ 1 bis 3) verjähren in einem Jahre. Die Verjährung beginnt mit der Entstehung der Forderung, und läuft von diesem Zeitpunkte an auch gegen Minderjährige und diesen gleichgestellte Personen.

§ 7. Die Bestimmungen der Landesgesetze, nach welchen ausser den in diesem Gesetz vorgesehenen Fällen der Unternehmer einer in den §§ 1 und 2 bezeichneten Anlage oder eine andere Person, insbesondere wegen eines eigenen Verschuldens für den bei dem Betriebe der Anlage durch Tödtung oder Körperletzung eines Menschen entstandenen Schaden haftet, bleiben unberührt.

Die Vorschriften der §§ 3 bis 6 finden auch in diesen Fällen Anwendung, jedoch unbeschadet derjenigen Bestimmungen der Landesgesetze, welche dem Beschädigten einen höheren Ersatzanspruch gewähren.

Der vorstehende Gesetzentwurf, durch welchen die Bestimmung des § 25 des Preuss. Gesetzes vom 3. November 1838 bezüglich der Tödtungen und Verletzungen von Personen verschärft und auf das Deutsche Reich ausgedehnt werden soll, war dem Ausschuss des Vereins der Privat-Eisenbahnen im früheren Norddeutschen Bund* Seitens des Bundeskanzleramts zur Aeusserung zugegangen, und zwar zu der Zeit, als der Gesetzentwurf dem Bundesrath vorgelegt worden war. Der Ausschuss, welcher in Dresden am 4. März hierüber konferirte, war der Ansicht, dass die abweichende Art der Behandlung der Eisenbahn-Unternehmungen im § 1 des Entwurfs von der anderer industrieller Unternehmungen im § 2 sich nicht rechtfertigen lasse, da, wie sich längst herausgestellt habe, die Eisenbahnen nicht gefährlicher als die anderen, im § 2 bezeichneten Unternehmungen, ja dass von diesen letzteren diejenigen für noch viel gefährlicher zu halten sind, wo Explosivstoffe fabricirt (Pulvermühlen, Laboratorien, Nitroglycerinfabriken) und gebraucht werden, (Steinbrüche etc.) oder sich bilden (schlagende Wetter in der Bergwerken). Diese Verschiedenheit der Behandlung zeigt sich darin, dass

1) die Eisenbahnen für jeden Schaden haften sollen, soweit er nicht durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden des Verletzten herbeigeführt wird, mithin ausnahmslos für die Folgen der Versehen aller ihrer Leute, während die Unternehmer von Bergwerken etc. nur für die Versehen gewisser, mit der Leitung oder Beaufsichtigung des Betriebes betrauten, den Unternehmer repräsentirenden Personen einstehen,
2) dass den Eisenbahnen gegenüber die Beweislast umgekehrt worden ist, indem gegen sie eine Präsumtion des Verschuldens, welche zu entkräften nur in beschränkter Weise nachgelassen ist, aufgestellt wurde.

Die Bestimmung des § 25 des Eisenbahngesetzes hat nach den Erfahrungen der Ausschuss-Mitglieder den Eisenbahn-Gesellschaften die Ernährung einer überwiegend grossen Anzahl von Simulanten aufgebürdet und wird deshalb die Befürchtung gehegt, dass mit der im § 5 beabsichtigten Einführung der freien Beweistheorie dieses Uebel sich noch steigern werde. Der Ausschuss beschloss daher auf die Unbilligkeit, welche in dem Gesetzentwurfe liege, aufmerksam zu machen, und von diesem Gesichtspunkte aus wenigstens eine Declarirung der Bestimmungen herbeizuführen. Im Einzelnen wurde unter der Voraussetzung, dass die Bestimmung des § 1, die Eisenbahnen betreffend, nicht beseitigt werde, beschlossen, zu beantragen:

1) hinter die Worte § 1 Zeile 1 „ein Mensch" einzuschalten „durch die Bewegung von Locomotiven oder von Eisenbahnwagen",
2) die Worte Zeile 3 „höhere Gewalt" in die Worte „einen unabwendbaren äussern Zufall" umzuwandeln.

Der Ausschuss ging hierbei von der Voraussetzung aus, dass Seitens der Staatsregierungen nicht beabsichtigt werde, die Haftpflicht noch weiter auszudehnen, als bisher nach dem Preuss. Eisenbahngesetze der Fall war und insbesondere auch da eine verschärfte Haftpflicht nicht einzuführen, wo die besondere Gefährlichkeit der Eisenbahn-Unternehmungen, welche nach dem Gesetze vom 3. November 1838 das Motiv der grösseren Haftpflicht sei, nicht in Frage komme. Nach der Fassung des Entwurfs würde z. B. ein Güterbodenarbeiter, der auf dem Boden bei der Verladung von Gütern eine Verletzung erleidet, die Gesetzentwurfsbestimmung des § 1 für sich in Anspruch nehmen dürfen, während er bei der Vornahme seiner Beschäftigung keiner andern und grössern Gefahr ausgesetzt sei, als jeder andere Bodenarbeiter in einem kaufmännischen Geschäfte, welcher im Falle einer Verletzung sich weder auf die Bestimmung des § 1 noch auf die des § 2 beziehen könne.

Was die Umwandlung der im § 25 des Preuss. Eisenbahngesetzes gebrauchten Worte „unabwendbaren äussern Zufall" in „höhere Gewalt" betrifft, so wurde geltend gemacht, dass wenn auch nicht die Absicht einer materiellen Aenderung vorzuliegen scheine, doch gefürchtet werden müsse, dass dem vagen Begriffe „höhere Gewalt" eine abweichende Bedeutung beigelegt und auf diese Weise die bisherige Haftpflicht noch verschärft werde.

Zu § 4 beschloss der Ausschuss, zu beantragen, am Schlusse hinzuzufügen:

> Jedoch unterliegen Verträge der in den §§ 1, 2 bezeichneten Unternehmer mit ihren Arbeitern und Angestellten dieser Beschränkung nicht, sofern dem Arbeiter oder Angestellten für den Fall seiner gänzlichen Dienstunfähigkeit mindestens das halbe Lohn resp. halbe Gehalt aus der Kasse des Unternehmers oder aus einer mit dem Unternehmen in Verbindung stehenden Pensions-Kasse zugesichert ist. Für die Zahlung der zugestandenen Pension aus einer Pensions-Kasse haftet der Unternehmer als selbstschuldnerischer Bürge kraft dieses Gesetzes.

Der Ausschuss ging hierbei von der Ansicht aus, dass die Entwurfsbestimmung wenigstens insoweit unbillig ist, als es sich um das Verhältniss der Unternehmer zu ihren Angestellten und Arbeitern handelt. Die Beamten und Arbeiter drängen sich zum Eintritt in den in jeder Beziehung für sie vortheilhaften Eisenbahndienst, wiewohl ihnen die Gefahren bekannt sind, welche derselbe mit sich bringt. Es sei daher nicht zu rechtfertigen, wenn die Gesetzgebung sich der Eisenbahnbeamten annehme, als ob diese zum Dienste gezwungen seien und gegen die Härte der Verwaltungen geschützt werden müssten. Die Gesetzgebung störe überdies das Verhältniss zwischen der Verwaltung und ihren Untergebenen, indem sie im angeblichen Interesse der letzteren deren Willensfreiheit einschränke und hierbei als Motiv ein feindseliges Verhältniss der Verwaltungen gegen die Beamten und Arbeiter zu erkennen gebe. Endlich aber heisse die Bestimmung im Zusammenhange mit der Präsumtion einer Schuld der Bahnverwaltung und der Verschiebung der Beweislast, den Leichtsinn prämiiren und den Betrieb gefährden. Nur dann könne der Betrieb gesichert sein, wenn jeder im Eisenbahndienst Beschäftigte seine Dienstgeschäfte mit dem steten Bewusstsein ausführe, dass aus

* Ueber die Organisation des genannten Vereins und dessen bisherige Thätigkeit vergl. vor. Jahrg. No. 39 S. 669 und 681 fg. — Der Verein hat dem Vernehmen nach die nachstehenden Ausführungen auch durch eine Denkschrift veröffentlicht, welche an die Mitglieder des Reichstags vertheilt wurde.

einer mangelhaften oder pflichtwidrigen Wahrnehmung des Dienstes zugleich ein Nachtheil für ihn entstehe, während nach dem Gesetzentwurfe der beschädigte Arbeiter oder Angestellte, dem ein eigenes Versehen bei der Lage der Gesetzgebung fast nie nachgewiesen werden könne, sich als Invalide besser stehe, als zuvor im Dienste, da er als Invalider unter allen Umständen noch nebenbei Erwerb machen könne. Der Ausschuss glaubt auf Grund der bisherigen Erfahrungen befürchten zu müssen, dass ein Gesetz nach dem Entwurfe eine Vermehrung der Zahl der Unglücksfälle zur Folge haben werde.

Dagegen hält es der Ausschuss allerdings für nothwendig, dass die Arbeiter und Beamten für den Fall der Verunglückung nicht bloss gestellt würden und hat daher den Zusatz zu § 4 an die Bedingung geknüpft, dass dem Arbeiter oder Angestellten in solchem Falle erhöhte Ansprüche auf Pension zustehen sollen und dass deren Zahlung vollständig gesichert sei.

Zu § 5 beschloss der Verein, in seiner Generalversammlung in Dresden am 6. März d. J., während er die vorstehend zu § 1—4 gestellten Bedenken des Ausschusses gegen den Gesetzentwurf vollständig billigte und annahm, zu beantragen, den Schlusspassus dahin zu ändern:

der Schadensersatz *für die Entziehung des Unterhalts (§ 3 ad 1 und für die zeitweise resp. dauernde Erwerbsunfähigkeit resp. für dauernde oder zeitweise verminderte Erwerbsunfähigkeit (§ 3 ad 2)*** ist vom Richter in der Form einer Rente und unter dem Vorbehalte festzusetzen, dass es dem Entschädigungsverpflichteten freisteht, jederzeit durch den Nachweis, dass die Erwerbsunfähigkeit beseitigt oder vermindert worden ist, im Wege richterlicher Entscheidung den zuerkannten Betrag des Schadensersatzes in Wegfall zu bringen oder auf einen geringern Betrag zu ermässigen.

Dieser Zusatz findet seine Rechtfertigung durch die Erwägung dass erfahrungsmässig viele durch ärztliches Gutachten für total invalide erklärten Personen nach ergangenem günstigen Erkenntnisse andere lohnende Beschäftigung finden und dass überhaupt die medicinische Wissenschaft bei inneren Krankheiten in Folge einer Verletzung nicht in der Lage ist, mit absoluter Gewissheit über die Frage, ob Jemand für seine ganze Lebenszeit arbeitsunfähig ist, ein sicheres Urtheil zu fällen.

Zu § 6 schloss sich der Verein in Uebereinstimmung mit seinem Ausschuss der Ansicht der Grossherzogl. Badischen Regierung an, wonach der zweite Absatz in Fortfall kommen muss. Die längere von der Kenntniss des Schadens ab laufende Verjährungsfrist diene nur dazu, ungerechtfertigte Ansprüche zu begründen, nachdem das Sachverhältniss verdunkelt und nicht mehr klar zu ermitteln sei.

** Der cursiv gesetzte Zusatz wurde zum Ausschuss-Antrag durch die Generalversammlung aufgenommen.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

* **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.** Die Direktion der Theiss-Eisenbahn macht bekannt, dass sie die Betriebsführung auf der am 6. April d. J. für den Personen- und Güterverkehr eröffneten Arad-Temesvarer Eisenbahn übernommen hat. Dieselbe hat die geschäftsführende Direktion des Vereins ersucht, hiervon die ausser-Oesterreichischen Vereins-Verwaltungen zu verständigen.

Die Fahrordnung und der gültige Gebühren-Tarif wird abgesondert kund gemacht, und sind beide sowohl bei der Direktion in Pest, Erzherzogin Maria Valeria-Gasse Nr. 1, als in den Stationen zu bekommen.

* **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.** (Zu § 14 des Vereins-Güter-Reglements.) Die von uns in Nr. 8 S. 96 fg. bereits erwähnte Controverse über die Auslegung des § 14 cit. hat dahin geführt, dass eine Anzahl von Verwaltungen (Berlin-Stettin, Berlin-Hamburg, Nassauische, Preussische Ostbahn, Saarbrücker, Bayer. Ostbahn, Oberschlesische) sich für die Ansicht der Oesterr. Staatsbahn (der Versender sei nach § 14 cit. nur berechtigt, die Ablieferung des Guts an einen anderen Empfänger derselben Bestimmungsstation zu verlangen) ausgesprochen haben, wogegen Lemberg-Czernowitz, Siebenbürger, Kaiser Franz-Josefbahn und die Kaiserin Elisabethbahn sich für die Ansicht der Galiz. Karl-Ludwigsbahn aussprachen. Die General-Direktion der Bayer. Staatsbahn ist der Ansicht, dass die in Rede stehende, das Publikum beschränkende Auslegung in dem Art. 402 des H.-G.-B. keine unzweifelhafte Begründung habe und hält eine von der Generalversammlung des Vereins ausgehende authentische Interpretation des § 14 cit. für nöthig. Die Württemb. Staatsbahn, welche die Ansicht der Oesterr. Staatsbahn theilt, beantragt

„da die entgegengesetzte, von der Galiz. Karl-Ludwigsbahn vertretene Ansicht in die Praxis der Güterexpeditionen vielfach übergegangen ist und die aus der Verschiedenheit der Auffassung der in Rede stehenden Vorschrift sich ergebenden Verwickelungen einer gleichförmigen Lösung bedürfen,"

sobald auf irgend eine Weise Uebereinstimmung der Ansichten erzielt sei, hierüber von Vereinswegen eine offizielle Bekanntmachung zu erlassen. Die geschäftsführende Direktion des Vereins hat in Folge dessen die Frage wegen Auslegung des § 14 cit. der für dieses Reglement bestehenden Kommission, in welcher Köln-Minden den Vorsitz führt, zur Vorbereitung für die nächste Generalversammlung, auf deren Tagesordnung die Angelegenheit gestellt werden wird, überwiesen.

* **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.** (Die zur Ermittelung und Feststellung der Kriegsentschädigung bestellten Kommissionen.) In der Angelegenheit, die zu beanspruchenden Vergütungen für die Benutzung der Wagen etc. während der Kriegsperiode betreffend, hat die geschäftsführende Direktion des Vereins in Ausführung der Dresdner Beschlüsse vom 7. und 8. März cr. die Kommission, welche mit den Oesterreichischen und fremdländischen Vereins-Mitgliedern behufs Annahme der Dresdner Vereinbarungen in Verhandlung zu treten hat, sowie die Liquidations-Kommission ernannt.

In erstere Kommission sind die Verwaltungen folgender Bahnen erwählt:

1) Köln-Mindener,
2) Rheinische,
3) Thüringische,
4) Sächsische Staats-E.,
5) Niederschlesisch-Märkische,
6) Saarbrücker,
7) Pfälzische,
8) Badische Staats-E.,
9) Württembergische Staats-E.

und die Direktion der Köln-Mindener Eisenbahn ersucht worden, den Vorsitz in dieser Kommission zu übernehmen und den Beginn der Verhandlungen veranlassen zu wollen.

Den Oesterreichischen und fremdländischen Vereins-Mitgliedern sind von dem Dresdner Beschluss, mit ihnen Verhandlungen einzuleiten, in Kenntniss gesetzt und denselben die Mitglieder der zu diesem Zweck eingesetzten Kommission bezeichnet und den genannten Verwaltungen Abdrücke des Dresdner Protokolls und des Kommissionsberichts zur Information übersandt worden.

Zu Mitgliedern der Liquidations-Kommission sind erwählt worden:

1) Berlin Hamburg,
2) Berlin-Potsdam-Magdeburg,
3) Berlin-Stettin,
4) Magdeburg-Leipzig,
5) Leipzig-Dresden,
6) Rheinische.

Den Vorsitz in dieser Kommission führt Berlin-Hamburg.

Da nach den Dresdner Beschlüssen die angenommenen Abänderungen des Wagen-Regulativs vorläufig bis zum 1. Mai d. J. bestehen bleiben sollen, wurde der Liquidations-Kommission anheimgegeben, falls sie meint, dass eine Erweiterung dieses Termins nöthig erscheine, mindestens 14 Tage vor Ablauf der Frist einen Antrag auf Erweiterung zu stellen.

Berliner Briefe.

(Vom Berliner Eisenbahn-Aktienmarkte. Berlin-Anhaltische E. Bergisch-Märkische E. Ruhrthalbahn. Hannover-Altenbekener E. Ihrhove-Neuschanz. Schneidemühl-Dirschau. Sekundäre Eisenbahn. Bromberg-Coniz. Saargemünd-Bitsch-Hagenau. Vorstellung der Kaufmannschaft zu Königsberg.)

** Berlin, 9. April. Der April-Zinstermin hat den Eisenbahnwerthen verstärktes Kapital zugeführt. Die Stimmung der Börse war überhaupt günstig, und abgesehen von den Einflüssen, welche zur Belebung des Spekulationsmarktes beitrugen und ihre Wirkung auch den solidern Papieren mittheilten, haben die bisher bekannt gewordenen Erträgnisse des vergangenen Jahres die Ueberzeugung gegeben, dass das gegenwärtige hoffentlich in ungestörtem Frieden verfliessende Jahr die Einnahmen der Bahnen nur steigern könne. Mit den Berlin-Potsdamer und Berlin-Anhaltischen Aktien, deren steigende Koursentwickelung sich in ungewöhnlichen Verhältnissen fortsetzte, brachte für Berlin-Görlitzer die ca. 26 000 Thlr. Mehreinnahme des März eine bedeutende Koursavance. Berlin-Potsd. gingen vom Sonnabend der Vorwoche bis zum letzten Sonnabend von 236 auf 243½, Anhalter von 200 auf 211¾, Görlitzer von 63¾ auf 66, Köln-Mindener von 132¼ auf 134½, Rheinische von 119½ auf 112½, Oberschlesische von 172¼ auf 175. Meist gut behauptet blieben Stettiner, Thüringer, Bergisch-Märkische und Berlin-Hamburger. Das lebhafteste Geschäft hatten unter den schweren Aktien übrigens die westlichen Bahnen, in den Aktien der östlichen Linien war der Umsatz meist sehr beschränkt. Am Schluss der Woche zeigte sich Vorliebe für Rechte-Oderufer-, und unter den leichten Aktien für Aachen-Mastricht und Nordhausen-Erfurt. Die 5proc. Priorität der letzgedachten Eisenbahn (Allerh. Privilegium vom 20. Febr. d. J.), auf Höhe von 400 000 Thlr. emittirt, wurde in der vergangenen Woche an die Börse gebracht und hat durchschnittlich mit 96 Nehmer gefunden. Auch sonst hatten Eisenbahnprioritäten ein recht gutes Geschäft, häufig zu steigenden Koursen. Am beliebtesten waren diejenigen Devisen, deren Semesterzinsen mit dem 1. April fällig werden.

Nach welchen Modalitäten die neue Aktien-Emission der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft erfolgen wird, scheint noch nicht festzustehen. Dem von mir in meinem vorigen Bericht angegebenen Modus gegenüber macht sich eine andere Version geltend. Dieser zufolge soll die Aktienemission nicht 3½, sondern nur 3 Millionen betragen, dagegen die vorbehaltene Emission neuer Prioritäts-Obligationen um ½ Mill. Thlr. erhöht werden. Auch sol-

len die neu zu emittirenden Aktien den Besitzern älterer Aktien nicht zum Parikourse, sondern mit einem Agio von 30 Proc. vorbehalten bleiben. Die ausserordentliche Koursbewegung der Aktien wird nun auf das Bestreben stärkerer Besitzer zurückgeführt, in der Generalversammlung die Zutheilung der neuen Aktien an die Besitzer der alten zum Parikourse durchzusetzen. Von derselben Seite her wünscht man, dass die neue Emission in zwei Serien getrennt werde. Auch soll die neue Emission sofort an der Dividende theilnehmen, während der Verwaltung die Absicht zugeschrieben wird, die neuen Aktien erst vom Jahre 1874 an der Dividende participiren zu lassen. Diese Modalität würde derjenigen annähernd entsprechen, welche die Berl.-Potsd.-Magdeb. Gesellschaft für ihre neue Aktienemission adoptirt hat.

Eine auf den 11. k. M. ausgeschriebene ausserordentliche Generalversammlung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn (siehe Bekanntmachung S. 264) wird über die Betheiligung der Gesellschaft mit einem Maximalbetrag von 1 Million Francs an der von mehreren Rheinisch-Westfälischen Eisenbahngesellschaften zu leistenden Subvention für die St. Gothard-Eisenbahn, ferner über den Bau und Betrieb einer Bahn durch das Emscherthal, über den Bau und Betrieb einer Verbindung zwischen Lennep-Wipperfürth und der Elberfeld-Kölner Linie bei Opladen, endlich über Bau und Betrieb einer Bahn von M. Gladbach nach Roermonde so wie über die Beschaffung der erforderlichen Geldmittel bis zum Betrage von 5 Millionen Thlrn. zu berathen haben.

Am 4. d. M. ist auf der Ruhrthalbahn der Durchschlag des grossen Tunnels bei Elleringhausen unweit Brilon erfolgt, wo die obere Ruhrthalbahn die Wasserscheide des Ruhrgebiets nach Warburg hin verlässt. Der Tunnel hat eine Länge von 370 Ruthen, die Arbeiten haben 2¾ Jahre in Anspruch genommen. Bereits im vorigen Frühjahr sind zwei Tunnels bei und unter Freienohl auf der Strecke zwischen Arnsberg und Meschede durchschlagen worden. Der weitere Ausbau derselben ist nahezu vollendet. Es ist die Absicht, die Bahn von Arnsberg aufwärts über Meschede bis Bestwig bei Ramsbeck im September d. J. dem öffentlichen Betriebe zu übergeben.

Wie aus Pyrmont geschrieben wird, ist der Bau der Eisenbahnbrücke über die Emmer auf der Hannover-Altenbeker Eisenbahn, welche ungefähr 180 Fuss lang und 28 Fuss hoch sein wird, schon so weit vorgeschritten, dass die Vollendung in höchstens drei Monaten erwartet werden darf.

Aus Oldenburg wird geschrieben: Die Schwierigkeiten und Hindernisse, welche dem Ausbau der Ihrhove-Neuschanzer Eisenbahnlücke schon seit längerer Zeit bekanntlich sich entgegenstellen, sollen noch immer nicht gehoben und es gänzlich ungewiss sein, ob und wann der darauf berechnete Theil der neuesten Eisenbahn-Anleihe zur Verwendung kommen werde.

Auf der Eisenbahnlinie Schneidemühl-Dirschau werden in diesen Tagen zwischen Firchau und Conitz Arbeitszüge eingestellt werden. Die Erdarbeiten zur Herstellung des Bahnhofs in Conitz beginnen jetzt gleichfalls, man erwartet, den Betrieb der Strecke Flatow-Conitz zum Oktober eröffnet zu sehen. Zur Herstellung einer sekundären Bahn von Bromberg nach Conitz über Polnisch-Crone und Tuchel ist die Genehmigung für Vornahme der Vorarbeiten nachgesucht.

Seit dem 1. d. M. ist der Betrieb auf der Strecke Saargemünd-Bitsch-Hagenau wieder eröffnet.

Das Vorsteheramt der Kaufmannschaft zu Königsberg hat an den Handelsminister eine Vorstellung des Inhalts gerichtet, es möge während der jetzigen Nachwirkung des Krieges der Handel durch schleunige Herbeiführung gemeinsamer Arrangements der verschiedenen Bahnen vor Verkehrsstörungen geschützt und die Dauer dieser Nachwirkungen durch ausreichende Ergänzung des Betriebsmaterials thunlichst abgekürzt werden.

—tz. **Leipzig-Dresdener Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1870.) Im Betriebe der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Kompagnie standen, wie im Vorjahre, $29{,}72$ Meilen. Ebenso beträgt das Anlage-Kapital unverändert 17 Millionen Thaler.

An Betriebsmitteln waren ult. 1870 vorhanden: 82 Lokomotiven mit Tendern, 210 Personenwagen enthaltend 9690 Plätze und 1891 Gepäck- und Güterwagen mit einer Ladungsfähigkeit von 323 050 Centnern.

Die Lokomotiven haben 257 628 Meilen zurückgelegt, von welchen 5853 M. auf die Pristewitz-Grossenhainer Zweigbahn und 17 595 Meilen auf die Cottbus-Grossenhainer Strecke entfallen. (Der Betrieb der letztern Bahn ist am 20. April 1870 von der Leipzig-Dresdner E.-K. eröffnet; die Einnahmen dieser Strecke betrugen bis zum Jahresschlusse, also während 8⅓ Monaten 74 461 Thlr.)

Verkehr. Im Jahre 1870 wurden befördert: 15 341 Personen in der I. Wagenklasse, 340 092 in der II. und 1 527 162 in der III., zusammen 1 882 595 Personen auf 9 186 077 Meilen, 324 418 Ctr. Gepäck, 270 Equipagen, 4328 Hunde, 429 Wagenladungen und 820 Stück Pferde, 7505½ Wagenladungen und 2139 Stück anderes Vieh, 26 250 733 Ctr. Eil- und Frachtgüter, 2595 Achsen mit Gütern, 11 Lokomotiven, 9 Tender und 267 Personen- und Güterwagen. Das Gepäck, die Güter, Thiere und Fahrzeuge haben zusammen 265 957 891 Meilen-Centner zurückgelegt. Im Personen-Verkehre ist der Binnenverkehr vorwiegend, welcher 89 Proc. des Gesammt-Verkehrs und eine korrespondirende Einnahme von $72{,}78$ Proc. umfasst, während im Güterverkehre 79 Proc. der geförderten Centnermeilen und $72{,}40$ Proc. der betreffenden Einnahmen auf den direkten Verkehr entfallen.

Gegen das Vorjahr sind zwar 144 776 Personen = $7{,}18$ Proc. weniger befördert, aber einschliesslich der 172 483 Thlr. betragenden Einnahmen für Militärtransporte haben die Einnahmen aus dem Personenverkehre 76 332 Thlr. mehr betragen als im Vorjahre. Der Güter- etc. Verkehr ist um 30 538 901 Meilen-Centner = $12{,}97$ Proc. und die Einnahmen um 77 939 Thlr. gestiegen.

Finanzielle Resultate. Einnahmen. Für Personenfahrt 995 652 Thlr., für Gütertransporte (nach Abzug der Kosten für An- und Abfuhr etc.) 1 928 065 Thlr., für die Magdeburger Bahnstrecke 94 418 Thlr., an Pächten 20 850 Thlr., an Zinsen 20 355 Thlr., die Einnahmen aus dem Cottbus-Grossenhainer Betriebe nach Abzug des 45% betragenden Antheils der Eigenthümerin mit 40 953 Thlrn., zusammen 3 100 293 Thlr. Wird die letztgenannte Summe von den Einnahmen in Abzug gebracht, so verbleiben 3 059 340 Thlr. d. i 137 845 Thlr. = $4{,}72$ Proc. mehr als im Vorjahre.

Die Ausgaben betrugen einschliesslich der Wagenmiethe, der Betriebs-Ausgaben für die Cottbus-Grossenhainer Bahn im Betrage von 65 431 Thlrn. und 109 713 Thlrn. Anschaffungskosten für 2 Lokomotiven und 100 offene Güterwagen 1 566 328 Thlr. Werden die letztgenannten Summen und die korrespondirende Summe von 2036 Thlrn. für einen im Vorjahre angeschafften Postwagen ausser Ansatz gelassen, dann sind die Betriebs-Ausgaben um 113 853 Thlr. = $7{,}56$ Proc. niedriger als im Jahre 1869.

Als Ueberschuss verblieben 1 533 966 Thlr. und nach Abzug von 718 015 Thlr. für Verzinsung und Amortisation des Aktien-Kapitals 815 951 Thlr. gegen 782 107 Thlr. im Vorjahre. Diese 815 951 Thlr. erhielten folgende Verwendung: zur Tantième des Bevollmächtigten 2039⅚ Thlr., zu 10½ Proc. Dividende der Stamm-Aktien 787 500 Thlr., Geschenk an die Unterstützungskasse 10 000 Thlr. und der mit 16 411 Thlr. 6 Ngr. 8 Pf. an den Baufonds. Einschliesslich der 4 Proc. Zinsen haben die Aktienbesitzer 14½ Proc. erhalten, gegen 14 Proc. im Vorjahre.

* **Badische Eisenbahn-Bauten.** 1) Im Anfange des Krieges wurde ausschliesslich für strategische Zwecke die Linie Bruchsal-Germersheim in provisorischer Weise hergestellt; ob und in wie weit diese Bahn für den allgemeinen Verkehr benutzbar gemacht wird, ist zur Zeit unentschieden.

2) Die Verbindung des Badischen Bahnhofes in Basel mit dem Schweizerischen Centralbahnhof daselbst und die Einmündung der Linie Romanshorn-Kreuzlingen in den Bahnhof Constanz ist gesichert und dürfte mit der Ausführung bald begonnen werden.

Ueber die im vorigen Jahrg. No. 22 S. 312 bereits besprochenen Bauten wird sodann mitgetheilt:

1) Mannheim-Karlsruhe ist seit 4. August 1870 eröffnet.

2) Hausach-Villingen. Die Arbeiten, welche in Folge des Krieges eingestellt waren, sind in ihrem ganzen Umfange wieder aufgenommen.

3) Freiburg-Breisach. Die Eröffnung der Bahn steht im Laufe des Sommers 1871 zu erwarten.

4) Schwackenreuthe-Pfullendorf. Diese nach Staatsvertrag vom 18. Februar 1865 vom Badischen Staat auszuführende Linie, $2{,}16$ Meilen = 16 Kilom. lang, soll im Frühjahr 1871 in Angriff genommen und im Herbst 1872 vollendet werden.

Der Unterbau wird zunächst nur für ein Geleise hergestellt, das Gelände aber für 2 Geleise erworben.

Das Baukapital ist veranschlagt im Ganzen auf 800 000 Thlr., pro Meile auf 370 000 Thlr.

Das Terrain ist noch nicht erworben, doch dürfte die Erwerbung keinerlei Anstände haben.

Vorerst Lokalbahn, erhält die Linie später Anschluss nach Aulendorf und Memmingen.

5) Messkirch-Mengen ist nach dem unter 4 aufgeführten Staatsvertrag ebenfalls vom Badischen Staate auszuführen. Länge $2{,}51$ Meilen = $18{,}6$ Kilom.

Baukapital im Ganzen 950 000 Thlr., pro Meile 378 000 Thlr.

Diese Bahn bildet die Verbindung der Württembergischen Donauthalbahn mit der Linie Constanz-Basel bezw. der Schweiz.

Unterbau, Zeit der Inangriffnahme und Vollendung wie bei 4.

Hs. **Die Eisenbahn-Enquête.** Wien, 8. April 1871. Die feiertägliche Stimmung machte sich auch diese Woche in der Enquête geltend. In der einzigen gemischten Sitzung der 1. und 2. Sektion wurden wieder mehrere Differenzen zwischen dem einzuführenden Norddeutschen und dem bestehenden Oesterreichischen Betriebs-Reglement besprochen und die Spezial-Referenten für die einzelnen Fragen gewählt. Deren hat die Vertretung des Handelsstandes 10 administrativer und 20 juridischer Natur aufgestellt.

Unter dem Vorwand, dass die Enquête-Sektionen sich den Bahn-Interessen günstiger zeigen, hat sich nämlich ein „Club der Interessen-Vertretung des Handels und der Industrie“ mit ebenfalls 3 Sektionen gebildet. Derselbe begann seine Thätigkeit mit Rekriminationen gegen die Wahl des (im letzten Bericht genannten) Dr. Sochor als des „thätigsten Mitgliedes der Gegenparthei“ zur Berichterstattung über das künftige Betriebs-Reglement der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie, welcher auch in Folge dessen hiervon zurückgetreten ist.

Solche Personalfragen sind wenig geeignet, die Arbeiten der Enquête zu fördern und die mühsam herbeigeführte Verständigung der Bahnen mit dem Handelsstande zu erhalten. Die beiderseitigen Sektionen werden auch einander kaum in die Hand arbeiten, so dass eine gedeihliche Bewältigung des riesigen Materials wieder in Frage steht. Es ist dies freilich eine bedauerliche Folge der Beschränkung der Enquête-Sektionen auf nur 7 Mitglieder und die Ausschliessung der Oeffentlichkeit von ihren Berathungen, welche die ausgleichfeindlichen Elemente zu dieser Demonstration bestimmt hat.

Von den schon bisher zwischen beiden Partheien streitigen Fragen, welche dem Plenum zur Entscheidung vorgelegt werden, ist die des Beginnes der Haftpflicht, und zwar ob mit dem Zeitpunkte der Auflieferung oder der Verladung wohl minder wichtig; ebenso die der Vergütung der Bahnkosten im Falle des Rücktritts vom Frachtvertrage bei Betriebshindernissen; dagegen von entscheidender Wichtigkeit: die verlangte Aenderung der Taxbasen, die Deklassifikation von 40 Hauptartikeln (aus einer theueren in die billigere Frachtklasse) und die vollständige Auflassung der 3. Waarenklasse (für voluminöse und sperrige Güter).

Inzwischen haben die Nordbahn, die Elisabeth-Westbahn und Franz-Josefbahn einzelne bei den Expertisen hervorgetretene Uebelstände bereits abgestellt; während die vielgeschmähte Oesterr. Staatsbahn einen entschiedenen Schritt zur Wiedererlangung der Sympathien des Handelsstandes und der tonangebenden Rolle unter den Oesterreichischen Bahnen gethan hat, worüber ihr nur zu gratuliren ist. Die Stationen wurden nämlich angewiesen: die Abwage in allen Fällen bei der Auflieferung vorzunehmen, wodurch die verpönte Klausel „wegen Unthunlichkeit der Abwage" entfällt; ferner die Frachtbriefe unmittelbar nach der Auflieferung abzustempeln, womit die Klausel des Einverständnisses zur Einlagerung bis zur thunlichen Verladung überflüssig wird; endlich von dem Begehren der Zustimmung zur Verladung in offenen Wagen abzustehen, womit der lautesten Beschwerde abgeholfen ist.

Dieses Eine Resultat würde schon die Berechtigung der Enquête legitimiren. Es drängt sich wohl der Zweifel auf, ob die Staatsbahn auch diesen Verpflichtungen entsprechen kann, nachdem die denselben bisher entgegengestandenen Hindernisse noch nicht beseitigt sind. Wird dies der Fall sein, was wir lebhaft wünschen, so hätte der den Bahnverwaltungen gemachte Vorwurf des Mangels eigener Initiative in den Reformen scheinbar Recht; denn war die Durchführung dieser hauptsächlichen Wünsche des Verkehrs möglich, so hätte nicht die Enquête abgewartet werden sollen. Eine so intelligente Verwaltung wie die der Staatsbahn wird aber gewiss die Aufklärung nicht verschweigen, welche uns immerhin zur Rechtfertigung ihres Vorganges wünschenswerth scheint.

Im Laufe der nächsten Woche finden zwei Sitzungen der 1. und 3. Enquête-Sektion statt. Inzwischen werden die Gutachten der Handelskammern und anderer Vereine über die beiden Questionaires veröffentlicht, von welchen Gutachten wir diejenigen Wünsche und Aeusserungen in der gebotenen Kürze mittheilen, welche in den früheren Besprechungen der Questionaires und der Expertise nicht berührt wurden, wobei einzelne Wiederholungen freilich kaum zu vermeiden sind.

1) Die Handels- u. Gewerbekammer in Brody wünscht: den Tarif von 1 Kreuzer für Erdäpfel zur Ermöglichung des Exportes bei einer Produktion von 30—36 Millionen Metzen, das Vermiethen von Bahnwagen gegen Entrichtung der Gebühr II. Klasse, Verpflichtung der Gemeinden (nicht der Bahnen) zur Herstellung und Erhaltung von Zufahrtstrassen, Anlegung des eigenen Verschlusses an vollbeladene Wagen, direkte Avisirung des Aufgebers vom Eingang der Nachnahme durch die Abgabstation, Verlustannahme der Güter bei längerem Ausbleiben als 5 Tage für je 50 Bahnmeilen — und Ingerenz des Staates in die geringste Tarif- und Transportänderung.

2) Die Handels- u. Gewerbekammer in Bozen verlangt: Reduzirung der Frachttarif-Klassen auf 3 gewöhnliche und 3 begünstigte, Einhebung der Assekuranz-Gebühr nach dem Werthe des Gutes, Ermässigung der Nachnahme-Provision von 2% auf 1%, Verbot der Handelsgeschäfte für die Transportanstalten, Erhöhung der Vergütung für die Nichteinhaltung der Lieferzeit auf die Hälfte des Frachtsatzes — und Verringerung des Maassstabes für die Berechnung des Frachtsatzes bei Eilgütern auf $^1/_5$ Ctr. (geschieht schon bei den meisten Bahnen).

3) Die Handels- u. Gewerbekammer in Leoben plaidirt für: Vereinfachung der Waaren-Klassifikation ohne Auflassung der gegenwärtigen billigeren Spezialsätze, Gleichstellung des Tarifes für Stahl mit Eisen, Herabsetzung der Kohlentarife der Graz-Köflacher Bahn (der theuersten der Welt, wo Kohle loco Grube 6—10 kr. kostet und die Fracht $3^1/_2$ kr. pro Ctr. und Meile beträgt), Aufhebung der Zonentarife zur Ermöglichung des Transports geringwerthiger oder Brennstoffe, Nichtbegünstigung der Transitgüter zum Schaden der inländischen Produktion, Aufhebung der Refaktien (da Spediteure auf die Vermehrung des Gesammttransports gar keinen Einfluss nehmen) klare Stylisirung der Tarifbücher und Anfügung deutlicher Berechnungstabellen, gleiche Form der Tarifbücher und Reglements bei allen Bahnen, Einlegung der 2. Wagenklasse bei Eilzügen zur Benutzung für gewöhnliche Geschäftsleute, Nichtbeschränkung des Assekuranzwerthes auf ein gewisses Maximum per Ctr. (geschieht ohnehin), Nichtausfolgung von Gütern durch 3—5 Tage bei Dispositions-Aenderungen durch den Aufgeber ohne legalen Ausweis bis zum Einlangen der Gegenordre durch die Aufgabsstation, bessere Behandlung des Reisegepäcks (wird besonders in Wien mit vandalischer Wuth behandelt) — und Verbot des billigeren Transports der eigenen Waaren der Bahn gegenüber den von Partheien aufgegebenen (da ihr Handelsgeschäfte füglich nicht untersagt werden können).

4) Die Handels- und Gewerbekammer in Roveredo will: Herabsetzung des Tarifs auf der Brennerbahn, Ausdehnung der Begünstigungen des Transitverkehrs auf den internen (da das National-Interesse dem der Privatgesellschaften und das Interesse der Staatsbürger jenem der Fremden nachgesetzt wird), Zulässigkeit ganzer Wagenladungen an mehrere Empfänger, Italienische Uebersetzung und Drucklegung aller Reglements der Süd- und Anschlussbahnen, absolute Ausschliessung des willkührlichen Vorgebens des Nichtvorhandenseins der gewöhnlichen Transportmittel, Möglichkeit der Herbeirufung des Bedienungspersonals in Nothfällen während der Fahrt, Aufrechthaltung der gewönlichen Frist zur Abfuhr auch in Bezug auf Petroleum, Rückerstattung des entrichteten Mehrporto ohne Reklamation und Beibringung umständlicher Beweise, Tragung der Transportkosten der Waaren durch die Bahn im Falle einer Unterbrechung — und die Kompetenz des Gerichtes der Aufgabstation bei Rechtsstreitigkeiten.

5) Die Handels- u. Gewerbekammer in Salzburg beansprucht: die Revision sämmtlicher Wagenkartelle, Nichtabänderung des bisherigen Vorgangs in Ausstellung der Reversen (da die unvermeidlichen Unzukömmlichkeiten eher vermehrt würden), Revision aller Bestimmungen über die Haftungsfrage, Beiziehung gerichtlich bestellter Sachverständiger bei Schadenerhebungen auf Kosten der Bahn oder der Parthei (je nachdem das Urtheil ausfällt), Verbot der Betreibung von Handelsgeschäften durch Bahnen (da sie als Besitzer von Kommunikationsmitteln die Konkurrenz unmöglich machen, so monopolisire z. B. die Elisabeth-Westbahn den Salzhandel nach Böhmen), Klassifikation der Güter nach Form und Weise des Oesterr.-Bayer. Verbandes — und Kartirung nach allen fremden Bahnen. (Fortsetzung folgt.)

* **Ungarische Nordostbahn.** In Erwiederung auf unsere Anfrage theilt uns die Direktion der Ungar. Nordostbahn unterm 4. d. M. mit, dass der Verwaltungsrath in seiner am 4. März l. J. abgehaltenen Sitzung den zwischen Dr. Strousberg und der Wiener Unionbank abgeschlossenen Vertrag, wonach Ersterer all seine Rechte und Verpflichtungen rücksichtlich des Ausbaues der mittelst Urkunde vom 24. Februar 1869 konzessionirten Nordostbahnlinien an die Union-Bank abgetreten, genehmigt hat.

Selbstverständlich ist durch diesen Vertrag das zum General-Bau-Unternehmer der Linie Nyiregyháza-Csap-Ungvár Ladislaus von Gyengö bestehende Verhältniss nicht alterirt worden.

Nach der mit den Vertretern der Union-Bank jüngst getroffenen Vereinbarung wurden als nächste Eröffnungstermine die folgenden festgesetzt:

a) Debreczin-Szathmár 31. Mai 1871.

b) Szathmár Királyháza-Bustyaháza 1. November 1871, und zwar derart, dass über Wunsch des Königl. Ungarischen Finanz-Ministeriums der Oberbau auf der Strecke Bustyaháza-Királyháza bis 1. Juli soweit hergestellt sein muss, um von diesem Zeitpunkte an für den Salztransport verwendet werden zu können.

c) Szerencs-Ujhely 1. Juli 1871.

d) Ujhely-Csap 1. September 1871.

e) Csap-Bátyu-Munkács 1. November 1871.

f) Nachdem die Erste Ungarisch-Galizische Verbindungsbahn mit Ende September l. J. die Strecke Mihályi-Hommona zu eröffnen beabsichtigt, hat die Union-Bank den Ausbau der Strecke Ujhely bis zur Anschlussstation Legenye-Mihályi, wozu eine verdoppelte Kraftaufwendung erforderlich ist, unter der Bedingung zugesagt, dass die hohe Königl. Ungarische Regierung die Eröffnung dieser Strecke zum genannten Zeitpunkte auch dann gestattet, wenn die Ungar.-Galizische Verbindungsbahn den Eröffnungstermin nicht einhält.

Die Strecke Csap-Ungvár wird am 1. September, spätestens am 1. November 1871 ebenfalls dem Verkehr übergeben werden.

Eine Abtretung einer Konzession an ein anderes Konsortium fand nicht statt, nur hat die Nordostbahn von ihrem konzessionsmässigem Vorrechte zur Erwerbung der Strecke Munkács-Landesgrenze zu Gunsten des Konsortiums Graf Borkowski und Dr. Chornitzer unter dem Vorbehalte keinen Gebrauch gemacht, dass sich genanntes Konsortium für den Fall der Konzessions-Erwerbung für diese Strecke verpflichtete, den Betrieb dieser Strecke der Nordost-Bahn zu überlassen.

* **Die Warschau-Wiener Eisenbahn-Gesellschaft** hat auf der Bahnstrecke von Warschau bis Skierniewice den Bau eines zweiten Schienengeleises angeordnet, welcher im künftigen Frühjahr zur Ausführung gebracht werden soll. Ausserdem sollen auf der ganzen Bahnstrecke von Warschau bis Granica sämmtliche hölzerne Wärterbuden, deren Zahl 201 beträgt, in massive, geräumigere und bequemere Häuschen umgebaut werden. — Auch die Zahl der Lokomotiven, der Personen- und Transportwagen soll bedeutend vermehrt werden und sind zu diesem Zwecke umfangreiche Bestellungen bei Maschinenbau-Anstalten im Inlande, in Breslau und Berlin ge-

macht, die schon im Laufe des künftigen Sommers abgeliefert werden sollen.

Tarifwesen.

Die General-Direktion der Oesterr. Staatsbahn macht bekannt, dass der direkte Güter-Verkehr nach den Stationen des Norddeutschen Eisenbahn-Verbandes via Magdeburg, dann nach Bremerhafen, Geestemünde, Bremen und Harburg, ferner nach Berlin und Hamburg (nach den letztgenannten zwei Stationen sowohl via Bodenbach als auch via Oderberg) vom 27. März 1871 an wieder eröffnet ist. Von diesem Tage werden auf allen gesellschaftlichen Stationen Güter mit direkten Frachtbriefen nach den obcitirten Bestimmungs-Stationen auf Grund der bestehenden Verband-Reglements, jedoch unter Aufhebung der Lieferfristen, aufgenommen und direkt abgefertigt.

Am 5. l. M. ist ein direkter Tarif für den Transport von Eilgut und Frachten zwischen Stationen der Oesterr. Staatsbahn-Linien einerseits und Stationen der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn andererseits in Giltigkeit getreten. Desgl. vom 1. d. M. der erste Nachtrag zu dem Getreide-Tarif von Stationen der Staats-Eisenb.-Ges. zwischen Simmering und Neu-Szöny sowie zwischen Stadlau-Bazias-Oravicza via Stadlau-Wien nach Stationen der Kais. Elisabethbahn.

Der Verwaltungsrath der Aussig-Teplitzer Bahn hat die Einführung von Schnellzügen mit direktem Anschluss einerseits an die Wien-Bodenbacher Züge, andererseits an die Dresden-Wiener Züge, ferner den direkten Anschluss der Lokalzüge an die Prag-Kommotauer Züge der Buschtêhrader-Bahn beschlossen. Der ununterbrochene Verkehr zwischen Wien-Teplitz ist somit hergestellt.

Personalnachrichten.

Preussen. Der Obermaschinenmeister Grund von der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn giebt in Folge der auf ihn gefallenen Wahl zum technischen Direktor der Breslauer Aktien-Gesellschaft für Eisenbahn-Wagenbau seine bisherige Stellung auf.

Für die unter Leitung der Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn-Ges. stehenden Schleswig-Holsteinischen Eisenbahnen wird ein Ober-Betriebs-Inspektor (mit einem Gehalt von 1800 Thlrn. nebst freier Wohnung) gesucht. Siehe Bekanntmachung S. 268.

Der Königliche Eisenbahn-Bau-Inspektor Bormann, früher in Bromberg, zur Zeit in Ratibor, ist als Vorsteher des technischen Central-Büreaus der Westfälischen Eisenbahn nach Münster versetzt worden.

Württemberg. Dem Sektionsingenieur Schöll in Schorndorf wurde unter Beförderung zum Bauinspektor das Eisenbahn-Betriebsbauamt Schorndorf übertragen und die tit. Bauinspektoren, Sektionsingenieure Maret in Giengen an der Brenz und Bügler in Scheer definitiv zu Bauinspektoren ernannt.

Ausland.

—*r*— **Belgien. Dendre-Waesbahn.** Die jährliche Generalversammlung dieser Eisenbahngesellschaft hat am 21. Februar d. J. stattgefunden. Bei Fortdauer des Friedens wäre eine Vermehrung der Einnahmen um 76 000 Frcs. zu erwarten gewesen, so aber ergab sich nur eine Mehrung von 9000 Frcs. Immerhin aber stellten sich die Einnahmen höher als in den früheren Betriebsjahren, mit Ausnahme von 1866. Das Verhältniss der verschiedenen Einnahmsquellen stellte sich in nachstehender Weise: Von der Gesammt-Netto-Einnahme kommen $40,_{77}$% auf den Personenverkehr, $57,_{54}$% auf den Güterverkehr, $1,_{69}$% auf verschiedene Einnahmen. Im Ganzen kommt auf die Aktie der Bahn von Dendre nach Waes ein Ertrag von 40—50 Frcs., sohin ungefähr von $8,_{10}$%. Der Geschäftsbericht bietet ein besonderes Interesse, insofern er den Vortheil nachweist, welcher der Gesellschaft in Folge des im Jahre 1852 mit dem Staate abgeschlossenen Betriebs-Vertrages erwächst. Dieser Vertrag stipulirt zu Gunsten der Dendre-Waes-Eisenbahngesellschaft einen Antheil an allen durch die Staatsbahn effektuirten Transporten insofern dieselben zum Aufgabs- oder Bestimmungsorte eine der an der Gesellschaft konzessionirten Stationen haben. Da nun der Staat (nach der Konvention vom 25. April) einen grossen Theil des konzessionirten Netzes gegen eine jährliche kilometrische Rente übernommen, kommt $^3/_4$ der Differenz zwischen der Brutto-Einnahme und diesem Antheile der Gesellschaft der Bahn von Dendre nach Waes zu.

—*i*— **Italien.** (Submarine Bahn zwischen Reggio und Messina. Linie Mantua-Modena. Bahnhof in Rom.) In der letzten Zeit spricht man von einem Projekt, das nichts geringeres bezweckt als eine unterseeische Verkehrsverbindung durch die Meerenge von Messina. Das Projekt stammt von einem Ingenieur A. Carlo Navone und scheint in der That technisch ausführbar, vorausgesetzt, dass die Tiefe des Meeres und die geologische Struktur so ist, wie die Broschüre des Ingenieurs und seine dazu gezeichneten Tafeln darstellen. Der Tunnel erhielte nur eine Länge von 8500 Metern und einen Durchmesser von 9 Met. Die Kosten der Ausführung einschliesslich der Verbindungsbahnen in Messina und Reggio sind auf 37 620 000 Frcs. veranschlagt, darunter 2 032 000 für bewegliches Material. Freilich darf man nicht übersehen, dass Voranschläge regelmässig hinter der Wirklichkeit zurückbleiben.

Was die Bahn von Mantua nach Modena betrifft, so sind die Expropriationsvorarbeiten in Cittadella vollendet, falls der Bahnhof dort hin zu stehen käme. Man hofft, die Arbeiten schon im Monat April in Angriff nehmen zu können und selbe in 12—14 Monaten zu vollenden.

Die Arbeiten an dem Römischen Bahnhofe gehen rasch voran. Der eine Flügel des weitläufigen Gebäudes ist schon fertig und bezogen und auch der andere naht sich seiner Vollendung. Die bisherigen Bahnhofslokalitäten werden zu Magazinen umgewandelt, in denen man das Material für die Hauptstadtverlegung unterbringen wird, um dann abgebrochen zu werden und der neue Bahnhof wird dann dem grossen Platze di Termini und dem neuen Garten gegenüber liegen.

i. **Italien.** (Rom-Adriabahn.) Florenz, 31. März. Ist Rom einmal definitiv die Hauptstadt des Königreichs geworden, so muss wohl von allen in Anregung gebrachten Eisenbahnen jene zunächst ins Auge gefasst werden, welche die Adriatische Linie mit Rom in Verbindung setzt. In Anbetracht dessen hat denn auch die Südbahn-Gesellschaft die nöthigen Vorarbeiten anfertigen lassen. Eigentlich giebt es drei Linien, welche zu diesem Ziele führen: alle drei gehen von Pescara aus; die erste führt über Aquila, Tagliacozzo und Tivoli, die zweite über Popoli und Tivoli, die dritte über Aquila und Rieti nach Rom. Die zweckmässigste aber scheint unbedingt die zweite der genannten Linien zu sein. Sie würde eine Länge von etwa 230 Kilometer erhalten, während die erste 275, die dritte 280 Kilom. lang wäre. Die grössten Schwierigkeiten wären zwischen Popoli und Tagliacozzo zu bewältigen. Wünschenswerth wäre Subiaco hereinzuziehen, doch wären die Kosten hierfür wohl ausser Verhältniss. Zwischen Tagliacozzo und Tivoli wäre ein Tunnel von etwa 3900 Meter und eine schiefe Ebene von etwa 400 Meter herzustellen. Die beiden anderen Linien würden weit höhere Kosten in Anspruch nehmen.

— *tz.* **Riga-Dünaburger Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1870.) Der Riga-Dünaburger Eisenbahn-Gesellschaft sind für ihre 204 Werst = $29^1/_7$ Meilen lange Linie 13 200 000 Rbl. S. concessionirt, davon 10 200 000 Rbl. S. Aktien und es waren ult. 1870 ausgeloost 208 750 Rbl. S. Aktien und 600 000 Rbl. S. Obligationen. Die verwendete Summe betrug 12 930 979 Rbl. S.

Es waren vorhanden 55 Lokomotiven nebst Tender, 70 Personenwagen, 2102 Plätze enthaltend, und 1173 Lastwagen mit einer Tragfähigkeit von 639 250 Ctrn.

Die Lokomotiven haben in den Zügen 720 292 Werste im Jahre 1870 zurückgelegt.

Der Betrieb hat im Jahre 1870 ein durchaus günstiges Resultat ergeben, da der Personenverkehr um $5,_{48}$ Proc. und der Güterverkehr um $59,_{24}$ Proc. gestiegen sind. Befördert wurden 7800 Personen in der I., 29 962 in der II., 197 354 in der III. Klasse und 17 737 zu ermässigten Fahrpreisen, zusammen 252 853 Personen, 95 360 Pud Gepäck, 59 Equipagen, 361 Pferde, 922 Hunde, 24 186 825 Pud tarifirtes Gut, 2568 Stück Schlachtvieh, 109 neue Lokomotiven, 66 Personen- und 2672 neue Güterwagen, 1 632 803 Pud tarifirtes Bahngut und 3 576 202 Pud zur Unterhaltung des Bahnkörpers. Am bedeutendsten sind nachstehende Transportgegenstände gestiegen: Hafer von 234 403 Pud im Jahre 1869 auf 4 852 726 Pud im Jahre 1870, Eisenbahnschienen von 1 483 422 Pud auf 4 292 049 Pud, Holz von 486 107 auf 979 070 Pud u. s. w.

Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehre 389 038 Rbl. S., aus dem Güterverkehre 1 429 378 Rbl. S., aus sonstigen Quellen 184 601 Rbl. S., zusammen 2 003 021 Rbl. S. (484 102 Rbl. S. = $31,_{87}$% mehr als im Vorjahre) oder pro Werst Bahnlänge 9818 Rbl. S. und die Ausgaben 1 199 713 Rbl. S. (203 650 Rbl. S. = $20,_{45}$ Proc. mehr als im Jahre 1869), sodass ein Reinertrag von 803 308 Rbl. S. resp. nach Abzug der Aktien-Zinsen mit 459 000 Rbl. S. von 344 308 Rbl. S. verblieben ist, welcher zur einen Hälfte als Extra-Dividende zur Vertheilung kommt und zur anderen Hälfte zur Deckung der Vorschüsse aus der Garantie-Summe verwendet werden soll. Werden von der Einnahme die vereinnahmten Rollgelder in Abzug gebracht, so verbleiben Rein-Einnahmen 1 919 845 Rbl. S., ebenso betragen die reinen Betriebs-Ausgaben 825 389 Rbl. S. = $42,_{99}$% der Betriebs-Einnahmen, indem 374 325 Rbl. S. anderweitig (zu Zinsen, Coursdifferenz etc.) verausgabt sind.

Die gemeinsame Pensionskasse der Beamten der Riga-Dünaburger und Dünaburg-Witebsker Bahnen hatte ult. 1870 einen Bestand von 133 480 Rbl. S. und die Kranken- etc. Kasse von 796 Rbl. S.

Technisches.

*Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. (Sitzung am 14. März 1871.) Vorsitzender Herr Koch, Schriftführer Herr Vogel.

Herr Wedding theilte mit, dass der Verein abermals durch den Krieg einen Verlust erlitten, da am 18. Februar der Gräflich-Stollberg'sche Bergwerks- und Hütten-Direktor Erbreich seinen vor Belfort erhaltenen Wunden hierselbst erlegen sei, und giebt die hauptsächlichsten Daten aus dem Leben des Verstorbenen an.

Herr Engel gedachte hierauf des in den letzten Tagen des Februar cr. zu Freiberg verstorbenen Dr. Julius Weisbach, indem er

die hervorragenden Eigenschaften desselben hervorhob und Mittheilungen aus seinem Lebenslaufe machte. Auf Ersuchen des Vorsitzenden gab die Versammlung ihrer Hochachtung und Verehrung für die Verstorbenen durch Erheben von den Sitzen Ausdruck.

Herr Streckert machte hierauf Mittheilung über die grosse Ausbreitung von Kohlenoxydgas, welches sich bei Inbrandgerathen eines Förderschachtes in einem von ihm ausgeführten Tunnel gebildet hatte. Das Gebirge gehörte zur Diluvialformation und bestand theils aus reinem scharfkörnigen Sand und zum Theil aus Lehm mit feinen Sandadern. Der Tunnel hatte eine Gesammtlänge von 4200 Fuss und wurde der Bau von den beiderseitigen Voreinschnitten sowie von 5 Schächten aus betrieben, von denen einer als Richtungsschacht in der Achse des Tunnels, die andern (120 bis 130 Fuss tief) seitwärts desselben hergestellt waren. Der Richtstollen lag, der für die Ausführung des Tunnels vorgeschriebenen Belgischen Methode entsprechend, in der Tunnelfirst. Nachdem derselbe bis auf eine zwischen dem Tunnelanfange und dem ersten Schachte noch aufzufahrende Strecke von 300′ durchschlägig, auch das Gewölbemauerwerk an mehren Stellen bereits hergestellt worden war, brach in dem Maschinenhause eines Schachtes Feuer aus, das sich, ehe ausreichende Hülfe zur Stelle war, auch schon der Schachtzimmerung mitgetheilt hatte. Dieselbe bestand aus 3 Abtheilungen, für die Förderung der Berge und Materialien, sowie für die Wasserwältigung, Ventilation und das Einfahren. Es zeigte sich hierbei die eigenthümliche Erscheinung, dass das Feuer in der einen Abtheilung hinunterlief und in den andern durch den Luftzug von unten in die Höhe getrieben wurde, so dass die Flammen hoch über die Oeffnung der letztern hinausschlugen. Die Löschversuche mussten auf Ersticken des Feuers beschränkt werden, und wurden zu diesem Zwecke in dem Querschlage zwischen Schacht und Richtstollen sowohl, wie oben auf der Hängebank durch Bohlenlagen, nasse Erde und Mist Verschlüsse hergestellt, die jedoch erst nach mehrmaligem Durchbrennen der Bohlen gelangen. Dass die Schachtzimmerung bis dahin nicht schon vollständig verbrannt war und ein Einsturz des Schachtes und des losen Gebirges in seiner Umgebung nicht eingetreten ist, war nur dem starken Wasserandrange zu danken, der ein rasches Verbrennen der Hölzer verhinderte. Ausser den erwähnten Verschlüssen wurde in der zwischen dem in Rede stehenden und dem nächstfolgenden Schachte aufgefahrenen Strecke des Richtstollens noch ein luftdichter Abschluss hergestellt und darauf die Arbeiten in den übrigen Tunnelstrecken, welche durch Verbindung des durchschlägigen Richtstollens eine beständige Luft-Zirkulation hatten, fortgesetzt, bis nach etwa 3 Tagen die hierbei beschäftigten Arbeiter an der dem Abschlusse zunächst gelegenen, jedoch rotd. 600′ davon entfernten Arbeitsstelle über Müdigkeit und Schläfrigkeit klagten und einer derselben sogar so betäubt wurde, dass er erst nach längerem Frottiren im Lazareth wieder zum Bewusstsein gebracht werden konnte. Der Verschluss wurde hierauf, obgleich keine Oeffnungen darin zu entdecken waren, noch besonders verstärkt. Trotzdem aber zeigten sich bald darauf die Symptome von Kohlenoxydgas-Vergiftungen auch an den noch 400 Fuss weiter entfernten Arbeitsorten und gaben nun Veranlassung zur sofortigen Einstellung der Arbeiten an sämmtlichen Punkten. Von der Betäubung waren besonders die bei Ausweitung der Bogenorte und Herstellung des Gewölbemauerwerks beschäftigten Arbeiter betroffen worden, und hatte sich das Kohlenoxydgas, trotz der starken Luftzirkulation durch die Schächte auf ca. 1300′ vom Heerde des Feuers ausgedehnt. Am fünften Tage nach dem Brande wurde der Schacht zuerst oben, dann unten geöffnet. Die Untersuchung ergab, dass das Feuer bald nach dem Abschliessen erstickt sein musste, dass alle Wasserzuflüsse im Schachte und der zunächst gelegenen Richtstollenstrecke versiegt waren, und dass die 10 bis 12 Zoll starken Auszimmerungshölzer bis auf einen Kern von 3 bis 5 Zoll Stärke verbrannt waren. Die Wasserzuflüsse kamen erst nach einigen Tagen allmählig wieder zum Vorschein.

Herr Maresch machte hierauf Mittheilung über die Vorschläge, welche die hierzu erwählte Kommission für die diesjährige Reise des Vereins demselben zu machen beschlossen hatte und welche zunächst darin bestanden, dass von einer grösseren Reise für dieses Jahr abgesehen und nur eine solche von 2tägiger Dauer unternommen werden möge. Der Verein erklärte sich bei der darüber erfolgten Abstimmung mit diesem Vorschlage einverstanden, setzte jedoch den Beschluss über das Ziel der Reise bis zur nächsten Versammlung in der Erwartung aus, dass die Kommission hierüber noch weitere Vorschläge machen würde.

Telegraphenwesen.

Die Telegraphen-Direktion in Lothringen und Elsass hat neuerdings in Strassburg ihren Sitz erhalten, die Obertelegraphenkasse in Metz. — Waffenlieferungsdepeschen von und nach Belgien sind von jetzt ab wieder zugelassen.

Miscellen.

VII. Kölner Sanitätszug. Der am 23. März unter Führung zweier Delegirten des Kölner Central-Komités von Köln abgegangene Sanitätszug, der 7. in der Reihe und voraussichtlich auch der letzte, traf am 26. v. M. in Blainville ein, von wo er auf Anordnung der Evakuations-Kommission zu Weissenburg nach Dijon dirigirt wurde. Dort, wie in Dôle, Arbois und Pontarlier wurden die Lazarethe geleert, welche noch 100 und etliche transportable Kranke und Verwundete enthielten. Das freundliche Entgegenkommen der Schweizer Eisenbahngesellschaften ermöglichte die Rückkehr durch die Schweiz, wo den Kranken überall, in Biel, Aarau etc. die grösste Theilnahme bewiesen wurde. Die Ankunft des Transportes in Köln erfolgte in der Nacht vom 2. auf 3. April. Sämmtliche Kranke wurden im Feldlazareth am Thürmchen untergebracht.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen. (* = ausserordentl. Gl.-Vers.)

28. April Hessische Ludwigseisenbahn-Gesellschaft zu Mainz. S. S. 239.
29. „ Nordhausen-Erfurter Eisenb.-Ges. zu Sondershausen.
29. „ Schleswigsche Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft zu Flensburg. S. S. 239.
2. Mai Vereinigte Südösterr.-Lombardische und Central-Italienische Eisenbahn-Gesellschaft zu Paris. Siehe Bekanntmachung S. 241.
9. „ Taunuseisenbahn-Gesellschaft zu Mainz.
11. „ *Bergisch-Märkische Eisenb.-Ges. zu Elberfeld. S. S. 264.
15. „ *Oesterreichische Nordwestbahn-Ges. zu Wien. S. S. 240.

Submissionen.

Termin	Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
18. April zu Elberfeld	Berg.-Märk. B.	Hochbauarbeiten Gräfenberg-Werden	—
20. „ zu Elberfeld	dieselbe	5436 Fuss gusseiserne Röhren	—
20. „ zu Hannover	Hannoversche E.	Eiserne Brücken-Ueberbau	267
23. „ zu Wesel	Venlo-Hambg. E.	1260 Sch.-R. Kleinschlag	—
23. „ zu Wesel	dieselbe	7200 Sch.-R. Steine und 14 717 Kbkfss. Werksteine	—
26. „ zu Erfurt	Thüringische E.	Güterwagen	267
1. Mai zu Elberfeld	Berg.-Märk. B.	Erdarbeiten Westheim-Wreseen	—
1. „ zu Fulda	Bebra-Hanauer E.	Weichen resp. Herzstücke	268
1. „ zu Köln 1. „ zu Köln	Köln-Mind. E.	Restaurationsverpachtung zu Kirchen und Düsseldorf	—

Briefkasten.

Herrn Dr. T. in Berlin: Die letzte Nummer ist ausnahmsweise bereits Donnerstag Nachmittags (6. April) für Sie zur Post gegeben und ist es uns daher unbegreiflich, dass Sie am 9. noch nicht in deren Besitz waren.

Herrn Insp. H. in Wien: Hinsichtlich der Abweichungen des Norddeutschen Betriebs-Reglements, welches dem Oesterr. Betr.-Regl. zu Grunde liegt, vgl. Jahrg. 1870 No. 28, 29 u. 30 unserer Zeitung.

Herrn Eisenbahn-Baumeister Vieregge: Wir ersuchen um gefällige nähere Angabe der Adresse des Herrn Fritsch, welcher die Kassengeschäfte der Berliner Unterstützungskasse für die vom Krieg betroffenen Architekten versehen soll.

OFFICIELLER ANZEIGER.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Die geehrten Aktionäre der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft laden wir hierdurch zu einer **ausserordentlichen General-Versammlung** auf

Freitag den 28. April c., Nachmittags $4^1/_2$ Uhr, im Wartesaal II. Klasse unseres hiesigen Bahnhofs

ein.

Der Zweck dieser General-Versammlung ist: Berathung und Beschlussnahme über die Anträge der Gesellschafts-Vorstände, betreffend:

1) den Erwerb der von Rosslau nach Zerbst führenden Leopolds-Eisenbahn;
2) den Bau einer Eisenbahn von Zerbst bis zur Anhaltischen Landesgrenze, zum Anschluss an die Bahn nach Magdeburg;
3) den Bau einer Eisenbahn von Wittenberg nach Falkenberg oder Herzberg, zum Anschluss an eine von Kohlfurt nach Falkenberg zu bauende Eisenbahn;

4) die Erhöhung des Stamm-Aktien-Kapitals um 3 500 000 Thlr. Stamm-Aktien;
5) die Aufnahme einer neuen Prioritäts-Anleihe bis zum Betrage von 7 000 000 Thlr.;

ad 4 und 5 zum Zweck der ad 1, 2 und 3 aufgeführten Unternehmungen, ferner zu Bahnhofs-Anlagen namentlich in Berlin, Neubauten, Umbauten, Erweiterungen, zur Anlage von zweiten Geleisen und Brückenbauten, sowie zur Vermehrung der Betriebsmittel.

Wir machen darauf aufmerksam, dass in dieser General-Versammlung nach § 33 unseres Statuts zur Beschlussnahme über die beregten Punkte eine Mehrheit von Zwei Dritteln der Stimmen der Anwesenden erforderlich, jedoch nur dann ausreichend ist, wenn bei der Abstimmung Drei Viertel der Stimmen sämmtlicher Aktien vertreten sind.

Im Uebrigen ersuchen wir die geehrten Aktionäre gemäss der Bestimmungen des § 28 des Statuts in den Tagen des 25., 26. und 27. April cr., Vormittags zwischen 9 und 12 Uhr und Nachmittags zwischen 3 und 6 Uhr ihre Stamm-Aktien nebst einem nach den verschiedenen Kategorien (Lit. A, B und C) geordneten, vom Inhaber unterschriebenen Verzeichnisse in der Gesellschafts-Haupt-Kasse (am Askanischen Platz 6) niederzulegen. Die Aktien mit dem Verzeichnisse werden daselbst zurückbehalten und es wird dagegen eine Bescheinigung über die Stimmenzahl des Inhabers ausgehändigt werden, welche als Einlasskarte zur General-Versammlung dient. Die Vertreter stimmberechtigter Aktionäre, welche statutenmässig Mitglieder der Gesellschaft sein müssen, haben ihre beglaubigten Vollmachten ebenfalls in den genannten Tagen in der Haupt-Kasse niederzulegen.

Die deponirten Aktien werden vom 29. April cr. ab in den oben angegebenen Geschäftsstunden Wochentags in der Gesellschafts-Haupt-Kasse gegen Aushändigung der darüber ausgestellten Bescheinigung zurückgegeben.

Berlin, den 24. März 1871.

Der Verwaltungs-Rath.
V. v. Magnus.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Die diesjährige **regelmässige General-Versammlung** unserer Gesellschaft wird **Freitag den 28. April c., Nachmittags 4 Uhr, im Wartesaal II. Klasse unseres hiesigen Bahnhofes** stattfinden.

Zu derselben laden wir die Aktionäre der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft mit dem Ersuchen ein, gemäss der Bestimmungen des § 28 des Statuts, in den Tagen des 25., 26. und 27. April cr. Vormittags zwischen 9 und 12 Uhr und Nachmittags zwischen 3 und 6 Uhr ihre Stamm-Aktien nebst einem nach den verschiedenen Kategorien (Lit. A, B und C) geordneten, vom Inhaber unterschriebenen Verzeichnisse in der Gesellschafts-Haupt-Kasse (am Askanischen Platz No. 6) niederzulegen. Die Aktien mit dem Verzeichnisse werden daselbst zurückbehalten und es wird dagegen eine Bescheinigung über die Stimmzahl des Inhabers und ein Exemplar des Geschäfts-Berichts pro 1870 ausgehändigt werden, wovon Erstere als Einlasskarte zur General-Versammlung dient. Die Vertreter stimmberechtigter Aktionäre, welche statutenmässig Mitglieder der Gesellschaft sein müssen, haben ihre beglaubigten Vollmachten ebenfalls in den genannten Tagen in der Haupt-Kasse niederzulegen.

Die deponirten Aktien werden am 29. April cr. resp. vom 1. Mai cr. ab in den oben angegebenen Geschäftsstunden in der Gesellschafts-Hauptkasse gegen Aushändigung der darüber ausgestellten Bescheinigung zurückgegeben.

Zweck der General-Versammlung ist:

1) Vortrag des Berichts über die Geschäfte des verflossenen Jahres unter Vorlegung des Direktorial-Berichts und des Rechnungs-Abschlusses;
2) Vornahme der erforderlichen Wahlen der Mitglieder des Verwaltungs-Raths;
3) Berathung und Beschlussfassung über Anträge von Aktionärs, welche in der nach § 32 des Statuts gestellten Frist vor der General-Versammlung dem Vorsitzenden des Verwaltungs-Raths schriftlich mitgetheilt werden.

Berlin, den 24. März 1871.

Der Verwaltungs-Rath.
V. v. Magnus.

Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft.

Ausserordentliche General-Versammlung der Aktionäre.

Die Herren Aktionäre der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft beehre ich mich hierdurch einzuladen, zu einer ausserordentlichen General-Versammlung

am 11. Mai d. J. Vormittags 10 Uhr

im hiesigen Stations-Gebäude sich einfinden zu wollen, um über folgende Gegenstände Beschluss zu fassen:

1) Betheiligung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft mit einem Maximalbetrage von einer Million Franken an der von mehreren Rheinisch-Westfälischen Eisenbahn-Gesellschaften zu gewährenden Subvention für die St. Gotthard-Eisenbahn.
2) Bau und Betrieb einer Eisenbahn in und durch das Emscherthal Behufs der direkten Verbindung mit den Zechen und Werken des Emscher Reviers und mit den dortigen Eisenbahnen.
3) Bau und Betrieb einer Eisenbahn-Verbindung zwischen der Lennep-Wipperfürther und der Elberfeld-Kölner Linie bei Opladen.
4) Bau und Betrieb einer Eisenbahn von München-Gladbach nach Roermonde zum Anschluss an eine projektirte Linie von Roermonde nach Antwerpen.
5) Die Ermächtigung der Gesellschafts-Deputation und Königlichen Eisenbahn-Direktion zur Beschaffung der ad 1 bis 4 einschliesslich erforderlichen Geldmittel bis zum Betrage von fünf Millionen Thalern.

Die Legitimation zur Betheiligung an der General-Versammlung hat in den drei letzten Tagen vor derselben nach Maassgabe des § 66 des Statuts und zwar am 8., 9. und 10. Mai zu erfolgen.

Elberfeld, den 6. April 1871.

Der Vorsitzende der Deputation der Aktionäre der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft
Geheime Kommerzien-Rath
Daniel von der Heydt.

Königl. Bayer. Pfälzische Eisenbahnen.

Die Herren Actionäre der 3 vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen werden in Gemässheit der §§ 40 und 45 der Gesellschafts-Satzungen und der im gemeinschaftlichen Nachtrage publicirten Zusätze zu diesen §§ zu der im Bahnhofgebäude zu Ludwigshafen am Rhein abzuhaltenden

ordentlichen Generalversammlung
auf Samstag den 29. April 1871 Morgens 9 Uhr

ergebenst eingeladen.

Tages-Ordnung:

1) Geschäftsbericht der Direktion.
2) Verbescheidung der Jahresrechnungen gemäss § 45 Ziffer 2 der Satzungen.
3) Verfügung über den vorhandenen Reinertrag, beziehungsweise Festsetzung der Dividende nach Maassgabe der Fusions-Grundlagen No. IV Lit. b, c, d und e.
4) Vorlage der Allerhöchsten Konzessions-Urkunde für die Aktien-Gesellschaft der Pfälzischen Nordbahnen zum Baue der von ihr bereits übernommenen neuen Bahnlinien ddo. 16. April 1870 nebst der Nachtragsbestimmung hierzu vom 15. Februar 1871 und der Höchsten Ministerial-Urkunde für diese Gesellschaft zur Emission eines Prioritäts-Anlehens im Betrage von fl. 9 452 000 vom gleichen Datum zur Zustimmung.
5) Erneuerungswahl für die 4 nach dem Dienstesalter austretenden Mitglieder des gemeinschaftlichen Verwaltungsrathes gemäss Ziffer I der Fusions-Grundlagen und § 52 beziehungsweise Zusatz zu § 47 der Satzungen.

Dabei wird bemerkt
ad Ziffer 2 der Tagesordnung, dass die Verbescheidung der Betriebs-Rechnung durch die allgemeine General-Versammlung der Actionäre sämmtlicher Gesellschaften, die Verbescheidung der Baurechnungen dagegen durch die besonderen General-Versammlungen der einzelnen Bahngesellschaften vollzogen wird;
ad Ziffer 4 der Tagesordnung, dass dieser Gegenstand zuerst den Actionären der Nordbahnen-Gesellschaft und sodann den Actionären der übrigen Gesellschaften zur Zustimmung vorgelegt wird.

Diejenigen Herren Actionäre der 3 vereinigten Bahngesellschaften, welche dieser Versammlung beiwohnen wollen, haben sich längstens bis zum 22. April l. J. auf dem Büreau der Direktion zu Ludwigshafen am Rhein über ihren Aktienbesitz entweder durch Vorzeigung der Original-Aktien oder ein nach Nummern geordnetes, amtlich beglaubigtes Verzeichniss auszuweisen, wogegen die erforderlichen Einlasskarten abgegeben werden. Nach den Fusions Bestimmungen wird in der gemeinschaftlichen General-Versammlung jede Aktie der Ludwigsbahn für 2 Aktien gerechnet.

Ludwigshafen, den 25. März 1871.
Der Vorstand des Verwaltungsrathes der Pfälzischen Bahnen.
Mahla.

Schweizerische Centralbahngesellschaft.

Die tit. Herren Aktionäre werden hiermit zur ordentlichen
Generalversammlung
auf **Freitag, den 28. April 1871, Vormittags 10 Uhr**, im grossen Saale des Stadt-Casino in Basel eingeladen.

Die Zutrittskarten können vom **7.** bis **27. April** gegen Deposition der Aktien im Verwaltungsgebäude (Spiesshof) in Basel, sowie vom **7.** bis **22. April**
bei den Herren **Marcuard, André & Cie. in Paris,**
bei den Herren **Marcuard & Cie. in Bern,**
„ „ „ **S. Crivelli & Cie. in Luzern,**
„ „ „ **Franz Brunner, Sohn in Solothurn,**
„ der tit. **Aargauischen Bank in Aarau**
bezogen werden, allwo auch vom **7. April** an die Tagesordnung aufgelegt sein wird.

Basel, den 27. März 1871.
Der Vice-Präsident des Verwaltungsrathes:
Feer-Herzog.

Thüringische Eisenbahn.

Bei der heute stattgehabten Ziehung der planmässig im Jahre 1871 zu amortisirenden Prioritäts-Obligationen unserer Gesellschaft sind die unten verzeichneten Nummern ausgeloost.

Wir fordern die Inhaber der gezogenen Obligationen auf, den Nominalbetrag der Letzteren vom **1. Juli cr.** ab
1) in **Erfurt** bei unserer **Hauptkasse,**
2) in **Dessau** bei Herrn **J. H. Cohn** und bezüglich der Serien I, III und IV für dessen Rechnung,
3) in **Berlin** bei den Herren **Breest & Gelpke,**
4) in **Frankfurt a/M.** bei den Herren **M. A. v. Rothschild & Söhne,**
5) in **Leipzig** bei der **Leipziger Bank**, und bezüglich der Serie V ausser bei den ad 1 und 4 genannten Stellen:
6) in **Berlin** bei der **Direktion der Diskonto Gesellschaft,**
7) in **Leipzig** bei der **Allgemeinen Deutschen Kredit-Anstalt,**
8) in **Weimar** bei der **Weimarischen Bank** und
9) in **Erfurt** bei Herrn **Adolph Stürcke**
gegen Rückgabe der Obligationen in den gewöhnlichen Geschäftsstunden zu erheben.

Den Obligationen vom 1. Januar 1848 (I. Emission), vom 31. März 1855 (III. Emission) und vom 1. März 1857 (IV. Emission) sind die Coupons No. 6 bis 12 und Talon, den Obligationen vom 1. November 1851 (II. Emission) die Coupons No. 4 bis 12 und Talon und den Obligationen vom 1. Juli 1870 (V. Emission) die Coupons No. 3 bis 12 und Talon beizufügen.

Die Verzinsung der ausgeloosten Obligationen hört mit dem 1. Juli cr. auf.

Die Inhaber der in dem nachstehenden Verzeichniss **als rückständig aus früheren Verloosungen** aufgeführten Obligationen fordern wir wiederholt zur Rückgabe der Obligationen und Abhebung der betreffenden Kapitalbeträge auf.

Erfurt, den 6. April 1871.
**Die Direktion
der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.**

Verzeichniss

der am **3. April 1871** ausgeloosten vom 1. Juli 1871 ab zur Einlösung kommenden Prioritäts-Obligationen der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

I. Emission.

Von der jetzt 4procentigen Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1848, für welche die Obligationen unterm 1. Januar 1848 ausgestellt sind.

I. Serie A. zu 1000 Thaler. 6 Stück.
No. 17. 81. 112. 217. 266. 456.

II. Serie B. zu 500 Thaler. 24 Stück.
No. 116. 159. 170. 263. 315. 332. 519. 618. 669. 935. 1218. 1222. 1223. 1249. 1285. 1442. 1474. 1489. 1572. 1586. 1703. 1732. 1762. 1764.

III. Serie C. zu 200 Thaler. 90 Stück.
No. 31. 36. 100. 354. 396. 426. 756. 1086. 1176. 1199. 1244. 1266. 1327. 1456. 1607. 1611. 1672. 1683. 1767. 1903. 2061. 2269. 2280. 2311. 2475. 2481. 2583. 2597. 2608. 2719. 2743. 2870. 2881. 3021. 3134. 3169. 3283. 3342. 3581. 3659. 3670. 3679. 3746. 3750. 3751. 3841. 3892. 3968. 3975. 4166. 4203. 4277. 4428. 4482. 4615. 4713. 4744. 4779. 4815. 4855. 4952. 4960. 4967. 5163. 5173. 5386. 5387. 5392. 5444. 5549. 5602. 5628. 5686. 5901. 5934. 5977. 6091. 6195. 6450. 6515. 6570. 6722. 6736. 6906. 7182. 7333. 7351. 7366. 7480. 7500.

IV. Serie D. zu 100 Thaler. 121 Stück.
No. 65. 79. 195. 207. 280. 288. 290. 336. 546. 612. 668. 689. 698. 700. 760. 781. 937. 1519. 1571. 1605. 1803. 1842. 1937. 2011. 2143. 2218. 2336. 2382. 2432. 2542. 2731. 2747. 2798. 2946. 2961. 2998. 3018. 3020. 3095. 3184. 3289. 3358. 3511. 3606. 3666. 3723. 3899. 4214. 4252. 4307. 4359. 4530. 4559. 4624. 4628. 4629. 4844. 4869. 5002. 5047. 5142. 5153. 5168. 5331. 5415. 5429. 5482. 5512. 5518. 5663. 5680. 5690. 5985. 6020. 6083. 6107. 6230. 6337. 6557. 6587. 6657. 6694. 6706. 6811. 6840. 6880. 6927. 6930. 6959. 6993. 7006. 7019. 7084. 7182. 7376. 7445. 7628. 7679. 7783. 7822. 7856. 7918. 8382. 8387. 8507. 8806. 8855. 8887. 8915. 8979. 8981. 9038. 9048. 9069. 9199. 9203. 9294. 9302. 9600. 9689. 9741.

Rückständig aus früheren Verloosungen und daher noch einzulösen sind:

1) aus der Verloosung vom 7. April 1869:
Serie A zu 1000 Thlr. Nr. 202.
Serie C zu 200 Thlr. No. 1373.
Serie D zu 100 Thlr. No. 465. 1214. 1463. 5717. 6365. 7374.

2) aus der Verloosung vom 6. April 1870:
Serie B zu 500 Thlr. No. 1815.
Serie C zu 200 Thlr. No. 289. 382. 463. 729. 1049. 1536. 2026. 2149. 4211. 5709.
Serie D zu 100 Thlr. No. 1973. 2257. 2619. 4500. 4577. 5523. 6480. 7096. 9833.

II. Emission.

Von der jetzt $4^1/_2$ procentigen Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1852 (Serie II.), für welche die Obligationen unterm 1. November 1851 ausgestellt sind.

Abtheilung A zu 500 Thaler. 5 Stück.
No. 10. 40. 226. 240. 301.

Abtheilung B zu 200 Thaler. 25 Stück.
No. 28. 186. 209. 631. 728. 772. 821. 842. 863. 908. 968. 969. 999. 1151. 1172. 1206. 1207. 1336. 1573. 1658. 1782. 1792. 1814. 1864. 1898.

Abtheilung C zu 100 Thaler. 51 Stück.
No. 44. 51. 119. 412. 443. 459. 466. 508. 663. 688. 800. 887. 1160. 1169. 1227. 1274. 1752. 1799. 1905. 1944. 1979. 1989. 2052. 2080. 2096. 2103. 2217. 2328. 2417. 2494. 2607. 2621. 2631. 2669. 2707. 2761. 2862. 2909. 2959. 3002. 3122. 3232. 3405. 3423. 3443. 3451. 3592. 3604. 3738. 3767. 3849.

Rückständig aus früheren Verloosungen und daher noch einzulösen sind:

1) aus der Verloosung vom 7. April 1869:
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 1835.

2) aus der Verloosung vom 6. April 1870:
Abtheilung A zu 500 Thlr. No. 42.
Abtheilung B zu 200 Thlr. No. 177. 309. 710. 1746.
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 968. 1156. 1205. 1932. 1957.

III. Emission.

Von der jetzt 4procentigen Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1855 (Serie III), für welche die Obligationen unterm 31. März 1855 ausgestellt sind.

Abtheilung A zu 500 Thaler. 4 Stück.
Nr. 9. 12. 233. 261.

Abtheilung B zu 200 Thaler. 34 Stück.
No. 82. 747. 1104. 1225. 1241. 1288. 1357. 1647. 1686. 1786. 1806. 1840. 1934. 2036. 2105. 2153. 2329. 2355. 2518. 2808. 2814. 2833. 2970. 3062. 3090. 3259. 3317. 3356. 3527. 3776. 3793. 3852. 3858. 4000.

Abtheilung C zu 100 Thaler. 172 Stück.
No. 283. 424. 458. 593. 606. 807. 888. 922. 1187. 1270. 1277. 1312. 1558. 1742. 1798. 1846. 1944. 1961. 2529. 2714. 2822. 2841. 2867. 2900. 2972. 3158. 3356. 3625. 3636. 3743. 3751. 3837. 4385. 4449. 4639. 4654. 4793. 5236. 5443. 5639. 6002. 6207. 6244. 6268. 6402. 6413. 6419. 6501. 6558. 6751. 7070. 7136. 7206. 7335. 7351. 7409. 7462. 8007. 8077. 8120. 8141. 8393. 8444. 8643. 8843. 8856. 8890. 9011. 9016. 9051. 9149. 9158. 9171. 9297. 9400. 9570. 9635. 9888. 9986. 10097. 10252. 10490. 10529. 10645. 10754. 10839. 10867. 11040. 11042. 11134. 11172. 11399. 11425. 11454. 11510. 11523. 11544. 11739. 11850. 12300. 12545. 12584. 12612. 12837. 12943. 12982. 13035. 13136. 13288. 13485. 13492. 13830. 13960. 14008. 14010. 14085. 14235. 14288. 14290. 14450. 14474. 14495. 14662. 15124. 15140. 15311. 15444. 15557. 15567. 15625. 15786. 15790. 15839. 15880. 16049. 16170. 16171. 16274. 16297. 16345. 16510. 16549. 16573. 16712. 16850. 16911. 16967. 17221. 17520. 17583. 17662. 17768. 17827. 17888. 18041. 18213. 18215. 18252. 18257. 18571. 18797. 18943. 18988. 18998. 19182. 19200. 19423. 19496. 19531. 19534. 19629. 19789.

Rückständig aus früheren Verloosungen und daher noch einzulösen sind:

1) aus der Verloosung vom 16. April 1866:
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 8982.

2) aus der Verloosung vom 6. April 1868:
Abtheilung B zu 200 Thlr. No. 2768.

3) aus der Verloosung vom 7. April 1869:
Abtheilung B zu 200 Thlr. No. 483. 2767.
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 264. 4316. 6182. 6939. 7525. 8712. 12724. 12998. 16947. 17498. 18111.

4) aus der Verloosung vom 6. April 1870:
Abtheilung A zu 500 Thlr. No. 157.
Abtheilung B zu 200 Thlr. No. 1140.
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 1786. 2026. 2122. 2160. 2623. 7123. 7171. 8128. 10323. 10700. 11910. 16998. 17016. 17405. 17530. 18110.

IV. Emission.

Von der jetzt $4^1/_2$ procentigen Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1856 (Serie IV), für welche die Obligationen unterm 1. März 1857 ausgestellt sind.

Abtheilung A zu 500 Thlr. 9 Stück.
No. 207. 255. 313. 383. 637. 885. 983. 1019. 1047.

Abtheilung B zu 200 Thaler. 46 Stück.
No. 396. 441. 479. 569. 619. 733. 873. 947. 1178. 1185. 1311. 1516. 1683. 1726. 1828. 2208. 2799. 2813. 2991. 3208. 3348. 3495. 3613. 3862. 3894. 3903. 4036. 4185. 4295. 4490. 4557. 4627. 4704. 4792. 4803. 4821. 5023. 5123. 5209. 5508. 5654. 5814. 5851. 5908. 5968. 5991.

Abtheilung C zu 100 Thaler. 165 Stück.
No. 53. 518. 548. 594. 651. 667. 723. 981. 1114. 1251. 1310. 1390. 1499. 1721. 1802. 2028. 2329. 2464. 2532. 2547. 2566. 2733. 2771. 2816. 2858. 3089. 3191. 3250. 3364. 3445. 3657. 3666. 3884. 3980. 4090. 4277. 4330. 4537. 4628. 4745. 4838. 4878. 4908. 5262. 5303. 5500. 5566. 5646. 5866. 5949. 6112. 6188. 6216. 6241. 6288. 6396. 6737. 6757. 6888. 6998. 7264. 7510. 7536. 7694. 7819. 7848. 8083. 8251. 8462. 8695. 8821. 9152. 9159. 9177. 9264. 9400. 9520. 9640. 9668. 9804. 9905. 9991. 10000. 10191. 10369. 10448. 10856. 10926. 11023. 11031. 11108. 11259. 11398. 11447. 11554. 11662. 11664. 11754. 11902. 12097. 12125. 12128. 12254. 12336. 12423. 12657. 12705. 12768. 12951. 13016. 13048. 13085. 13186. 13229. 13423. 13576. 13776. 14040. 14200. 14346. 14603. 14673. 14860. 15297. 15319. 15336. 15350. 15804. 15853. 16008. 16162. 16214. 16385. 16412. 16493. 16620. 16684. 16793. 16806. 17048. 17100. 17161. 17453. 17673. 17846. 17869. 17890. 18405. 18461. 18503. 18713. 18843. 18945. 19007. 19072. 19222. 19226. 19323. 19428. 19429. 19850. 20056. 20212. 20444. 20703.

Rückständig aus früheren Verloosungen und daher noch einzulösen sind:

1) aus der Verloosung vom 1. April 1864:
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 6775.

2) aus der Verloosung vom 10. April 1865:
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 6923.

3) aus der Verloosung vom 20. April 1867:
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 11848.

4) aus der Verloosung vom 7. April 1869:
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 3968. 7684. 8932. 19082.

5) aus der Verloosung vom 6. April 1870:
Abtheilung A zu 500 Thlr. No. 298. 528.
Abtheilung B zu 200 Thlr. No. 1077. 4877.
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 160. 3855. 5148. 5784. 6838. 8538. 8976. 9001. 9160. 9425. 11553. 11659. 12959. 13738. 16621. 17115. 20920.

V. Emission.

Von der $4^1/_2$ procentigen Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1870 (Serie V), für welche die Obligationen unter 1. Juli 1870 ausgestellt sind.

Abtheilung A zu 500 Thaler. 8 Stück.
No. 388. 638. 715. 897. 1033. 1295. 1401. 1570.

Abtheilung B zu 200 Thaler. 25 Stück.
No. 171. 332. 481. 653. 903. 1011. 1257. 1726. 1768. 1824. 2187. 2472. 2565. 2865. 2989. 3017. 3093. 3211. 3949. 4055. 4484. 4766. 4800. 4806. 4895.

Abtheilung C zu 100 Thaler. 50 Stück.
No. 306. 489. 631. 775. 818. 883. 889. 1350. 1539. 1711. 2147. 2216. 2309. 2601. 2772. 2858. 3367. 4232. 4436. 4743. 4757. 5203. 5251. 5426. 5795. 6533. 6840. 6994. 7123. 7235. 7552. 7857. 7875. 7993. 8176. 8199. 8210. 8231. 8502. 8560. 8564. 8567. 8686. 8718. 8991. 9064. 9125. 9222. 9278. 9582.

Erfurt, den 5. April 1871.

Die Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Nach dem mit hohem Ministerial-Erlasse vom 13. Juni 1861, Z. 2505 F. M., genehmigten Tilgungsplane sind am heutigen Tage in vorgeschriebener Weise 39 Nummern von Obligationen der hiergesellschaftlichen Prioritäts-Anleihe lit. A u. z.

No. 103	No. 764	No. 1560	No. 2549	No. 3189	No. 4049
„ 205	„ 989	„ 1588	„ 2623	„ 3343	„ 4323
„ 518	„ 1159	„ 2015	„ 2640	„ 3347	„ 4692
„ 626	„ 1186	„ 2101	„ 2946	„ 3774	„ 4834
„ 634	„ 1201	„ 2253	„ 2952	„ 3825	
„ 658	„ 1226	„ 2416	„ 3037	„ 3871	
„ 695	„ 1367	„ 2512	„ 3085	„ 4035	

ferner nach dem mit Erlass des hohen k. k. Handels-Ministeriums vom 28. Januar 1865 Z. $\frac{1217}{115}$ genehmigten Tilgungsplane 15 Nummern von Obligationen der hiergesellschaftlichen Prioritäts-Anleihe lit. B u. z.

No. 965	No. 1449	No. 1559	No. 2363	No. 2583
„ 1114	„ 1456	„ 2033	„ 2384	„ 2741
„ 1298	„ 1500	„ 2185	„ 2474	„ 2955

und nachdem mit Erlass des hohen k. k. Handelsministeriums vom 30. November 1868 Z. $\frac{20927}{2953}$ genehmigten Tilgungsplane 90 Nummern der hiergesellschaftlichen Prioritäts-Anleihe lit. C u. z.

No. 976	No. 3632	No. 6768	No. 9247	No. 13269	No. 15937
„ 1457	„ 3802	„ 7055	„ 9646	„ 13564	„ 16130
„ 1533	„ 3891	„ 7072	„ 9650	„ 13731	„ 16197
„ 1588	„ 4133	„ 7263	„ 9747	„ 14178	„ 16247
„ 1617	„ 4210	„ 7336	„ 10269	„ 14180	„ 16291
„ 1620	„ 4223	„ 7737	„ 10905	„ 14225	„ 16376
„ 1891	„ 4358	„ 8010	„ 11002	„ 14337	„ 16432
„ 1901	„ 4476	„ 8083	„ 11794	„ 14369	„ 16561
„ 2001	„ 4851	„ 8210	„ 12137	„ 14454	„ 16894
„ 2544	„ 4916	„ 8368	„ 12201	„ 14838	„ 17044
„ 2549	„ 5102	„ 8435	„ 12206	„ 14994	„ 17326
„ 2818	„ 5224	„ 8653	„ 12827	„ 15125	„ 17403
„ 3272	„ 5706	„ 8726	„ 12858	„ 15414	„ 17486
„ 3369	„ 5954	„ 9013	„ 12868	„ 15802	„ 17683
„ 3421	„ 6604	„ 9092	„ 13071	„ 15867	„ 17897

gezogen worden, welche mit à 150 fl. Ö. Whrg. in Silber, oder mit à 100 Thalern der Thalerwährung zur Rückzahlung resp. zur Tilgung zu gelangen haben.

Die Besitzer dieser gezogenen, am **1. Juli 1871** zahlbaren Prioritäts-Obligationen werden ersucht, gegen Beibringung der Obligationen sammt dazu gehörigen Koupons-Bögen deren Nominalbeträge an den bekannten Kassen erheben zu wollen, nachdem mit 30. Juni 1871 jede weitere Verzinsung vorgenannter, zur Tilgung gezogener Obligationen aufhört.

Von den in früheren Jahren zur Tilgung gezogenen Prioritäts-Obligationen, deren Verzinsung ebenfalls mit 30. Juni des bezüglichen Ziehungsjahres aufgehört hat, sind nachstehends verzeichnete Stücke noch nicht zur Einlösung vorgekommen, als:

Lit. A-Obligationen.

Aus dem Jahre 1865:
No. 685, 1219, 2965.

Aus dem Jahre 1866:
No. 613, 682, 4170.

Aus dem Jahre 1867:
No. 343, 688, 1209, 1759.

Aus dem Jahre 1868:
No. 1514, 1997, 4592.

Aus dem Jahre 1869:
No. 719, 761, 1516, 2114, 2205, 2355, 2618.

Aus dem Jahre 1870:
No. 435, 1678, 1679, 2340, 2762, 2984, 3017, 3972, 4759, 4761.

Lit. B-Obligationen.

Aus dem Jahre 1870:
No. 21, 1403, 1744, 2228, 2456, 2783.

Teplitz, den 30. März 1871. **Die Direktion.**

Thüringische Eisenbahn.

Die Lieferung von
50 Stück vierrädrigen bedeckten und
50 „ „ offenen Güterwagen
soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Offerten sind mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung von Güterwagen"

versehen, bis zum Submissionstermine

am Mittwoch den 26. April ds. Js. Vormittags 11 Uhr

versiegelt und portofrei an uns einzureichen, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungsbedingungen, von denen ein durch Unterschrift anerkanntes Exemplar der Offerte beigefügt sein muss, werden auf portofreie Requisition von unserem Sekretariate hier unentgeltlich abgegeben.

Erfurt, den 6. April 1871.

Die Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Die Ausführung und Lieferung des eisernen Ueberbaues von zwei Brücken an der Hannover-Mindener Eisenbahnstrecke soll im Wege der Submission vergeben werden, und zwar:

1) der Leine-Haupt-Brücke bei Letter in Meile: $0_{,82}$ mit **acht** Oeffnungen von je 40 Fuss Hann. Lichtweite, für **beide** Geleise, in einem Gesammtgewichte an:
   Schmiedeeisen von ca. 297 270 Pfd.,
   Gusseisen „ „ 12 800 Pfd.
2) Der Leine-Fluth-Brücke bei Letter in Meile: $0_{,92}$ mit **fünf** Oeffnungen von je 30 Fuss Hann. Lichtweite, für **beide** Geleise, in einem Gesammtgewichte an:
   Schmiedeeisen von ca. 117 870 Pfd.,
   Gusseisen „ „ 6 400 Pfd.

Die Offerten sind bis zum **20. April d. J. Vormittags 11 Uhr** portofrei und versiegelt mit entsprechender Aufschrift: „Submission auf Lieferung des eisernen Ueberbaues für die Leine-Brücken der Hannoverschen Staats-Eisenbahn" versehen, an die Königliche Eisenbahn-Betriebs-Inspektion Hannover I einzureichen, welche dieselben zur genannten Terminsstunde in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnen wird.

Die Lieferungs-Bedingungen und Zeichnungen liegen bei der bezeichneten Dienststelle zur Einsicht offen und können von derselben auch gegen Erstattung der Kosten bezogen werden.

Hannover, den 30. März 1871.*

Königliche Eisenbahn-Direktion.
Maybach.

* Eingegangen dahier am 9. d. M. Die Red.

Main-Weser-Bahn.

Es soll die Lieferung von **7000 Ctr. Schienen nebst zugehörigen Laschen ca. 350 Ctr.** in Submission vergeben werden.

Offerten sind mit der Aufschrift „Submission auf Lieferung von Schienen und Laschen" versehen bis zu dem auf **Mittwoch den 19. April c. Vormittags 11 Uhr** festgesetzten Submissionstermine versiegelt und portofrei an die unterzeichnete Direktion einzusenden und werden dieselben in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten werden nicht berücksichtigt. Die Lieferungsbedingungen liegen bei unserer Centralmaterialien-Controle dahier zur Einsicht auf und können von dieser Stelle gegen portofreie Einsendung von 5 Sgr. bezogen werden.

Cassel, den 20. März 1871.

Königliche Direktion der Main-Weser Bahn.

Bebra-Hanauer Eisenbahn.

Die Lieferung von
180 Ctr. Petroleum und
30 „ Sparöl (raff. Rüböl)
für die Bebra-Hanauer Bahn soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Bedingungen können dahier eingesehen werden, sind auch, nebst dem Submissionsformulare, gegen Erstattung der Kopialien (5 Sgr.) von hier zu beziehen.

Offerten sind franko, versiegelt und mit der Aufschrift:
„Submission auf Lieferung von Petroleum etc. für die Bebra-Hanauer Eisenbahn"
bis spätestens **zum 18. April d. J. Vormittags 10 Uhr** an die unterzeichnete Stelle einzusenden, woselbst Eröffnung in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten stattfindet.

Fulda, den 29. März 1871.

Der Betriebs-Inspektor.
Rintelen.

Bebra-Hanauer Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von:
50 Stück zweispurigen Weichen incl. Stellböcken und
33 Stück Hartguss-Herzstücken 1 : 8
im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf **Montag den 1. Mai d. J. Vormittags 11 Uhr** in dem Büreau des unterzeichneten Maschinenmeisters anberaumt, bis zu welchem Tage die Offerten portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:
„Submission auf die Lieferung von Weichen" oder
„Submission auf die Lieferung von Hartguss-Herzstücken"
einzureichen sind.

Die Eröffnung der eingegangenen Offerten findet in dem genannten Termine in Gegenwart der etwa persönlich erscheinenden Submittenten statt und bleiben später eingehende Offerten unberücksichtigt.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen in meinem Büreau zur Einsicht aus, woselbst auch dieselben auf Verlangen gegen Erstattung der Kopialien bezogen werden können.

Fulda, den 11. April 1871.

Der Königliche Eisenbahn-Maschinenmeister.
Wilh. Tasch.

Offene Stelle.

Für die unter Leitung der unterzeichneten Direktion stehenden Schleswig-Holsteinischen Bahnen wird ein **Ober-Betriebs-Inspektor** gesucht. Gehalt 1800 Thlr. nebst freier Wohnung. Geeignete Eisenbahn-Techniker wollen sich unter Einsendung ihrer Zeugnisse bis zum 31. Mai d. J. schriftlich bei der unterzeichneten Direktion melden.

Altona, den 8. April 1871.

Die Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

PRIVAT-ANZEIGEN.

Kundmachung.
Der Ungarische Ingenieur-Verein hat in seiner Sitzung vom 21. Jänner unter Punkt 4 beschlossen, und wird dies hiermit bekannt gegeben, dass es von nun an zum Vereinsorgane eine regelmässige Annoncenbeilage geben werde.
Es werden daher Private, Geschäftsfirmen und Aktienunternehmungen, welche ihre Annoncen auf diesem Wege zu verbreiten wünschen, aufgefordert, sich mit ihren leserlich geschriebenen Annoncen, sammt genauer Angabe der Form und Grösse, so wie auch unter Angabe der Anzahl der Einschaltungen, an Herrn Leopold Lang (Elisabethplatz Nr. 9, 1. Stock) als Bevollmächtigten des Vereines zu wenden, welcher auch die Insertionsbeträge entgegen nimmt. Preis für die einmalige Benutzung einer Octavseite 20fl. Oe.W.
Der Ausschuss des Ungar. Ingenieur-Vereins.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 16.

Erscheint
jeden Freitag.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
Adolph Refelshöfer
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins

1871.

Inserate
werden à 1½ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1800 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 8 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Elfter Jahrgang.

Leipzig, den 21. April 1871. (Schluss der Nummer: 20. April, Vormittags 11 Uhr.)

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der General-Direktion der Betriebs-Gesellschaft der Niederländischen Staatsbahnen verlegt diese Gesellschaft **am 1. Mai d. Js.** ihren Sitz vom Haag nach **Utrecht.**

Die geehrten Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen und veranlassen, dass **vom 1. k. Mts.** ab alle Zuschriften etc. an die genannte Verwaltung nach Utrecht adressirt werden. — Berlin, 11. April 1871.

Von der Bahnstrecke Linz-Budweis, zur K. K. priv. Kaiserin Elisabeth-Bahn gehörig, war wegen des Umbaues nur die Strecke Linz-Lest bis Ende Oktober v. Js. für den Personenverkehr im Betriebe, welcher dann eingestellt wurde.

Nach einer uns zugegangenen Mittheilung der Direktion genannter Bahn wird die $16_{,5}$ Meilen lange Strecke **Linz-Budweis** mit den Stationen

Linz (Urfahr), Oberndorf, Weitersdorf, Lest, Kerschbaum, Zartlesdorf, Umlowitz, Krumau, Steinkirchen und **Budweis**

am 20. April d. Js. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden. — Berlin, den 17. April 1871.

Die einem Consortium, bestehend aus der Darmstädter Handels- und Gewerbebank, den Gebrüdern Sulzbach in Frankfurt a. M., Georg Klapka und Cramer-Klett in Nürnberg, koncessionirte Eisenbahn von **Arad** nach **Temesvar** ist von den Koncessionären erbaut und am **6. April d. Js.** dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

Den Betrieb dieser Linie hat die Verwaltung der **Theiss-Eisenbahn** vertragsmässig übernommen.

Die Stationen der $7_{,54}$ Oesterr. Meilen langen Bahn sind:

Arad, Neu-Arad, Segenthau (Haltestelle), Vinga, Orczidorf, Merczidorf, Sz.-András und Temesvar.

Sämmtliche Stationen sind für Personen- und Güterverkehr eingerichtet.

Die Arad-Temesvarer Bahn hat in **Arad** Anschluss an die Theissbahn und die erste Siebenbürger Eisenbahn, in **Temesvar** dagegen an die südöstliche Linie der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft. — Berlin, den 17. April 1871.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

Die geschäftsführende Direktion
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Eisenbahn-Skizzen aus dem Kriege.

Von Maschinenmeister Nepilly.

I.

Nancy, den 12. April 1871.

Wem es vergönnt war, ihn mitzukämpfen, den Kampf der Deutschen Eisenbahnbeamten mit den Riesenaufgaben, welche die Französische Kampagne 1870—71 gestellt hat, der darf auf die überaus glänzende Lösung dieser Aufgaben mit Recht stolz sein. Ohne Zweifel wird uns die Statistik nach Verarbeitung des betreffenden Materials in Bezug auf die Transportleistungen Zahlen vorführen, aus welchen die bekannte ominöse Ziffer von 5 Milliarden, die so viel zu denken giebt, sich als ein den Verhältnissen vollständig angemessenes, natürliches und richtiges Facit ergiebt.

Heute, wo uns die ungeheuern Leistungen des gesammten Deutschen Eisenbahn-Apparats unter Leitung eines genialen Preussischen Organisators noch lebendig vor dem geistigen Auge stehen und dem Fachmanne mehr als dem Laien imponiren, da scheint es wohl der Mühe werth, sich Rechenschaft darüber zu geben, worin die Hauptmomente der gewaltigen Kräfte gelegen haben, die so grosse Resultate lieferten. — Mehrere Faktoren wirkten in der glücklichsten Weise zusammen: „Zunächst die vorzügliche

und geniale Organisation der ungeheuern Massenbewegung, die um so höher zu schätzen ist, als diese Massenbewegungen jeder Zeit sofort Dimensionen annahmen, die vorher auch nicht annähernd zu taxiren oder zu berechnen waren. — Ferner der unerschöpfliche Reichthum an tüchtigen Deutschen Beamten-Kräften! — Wenn wir erwägen, wie viele Hunderte von Meilen Französischer Bahnstrecken in regelmässigen Betrieb genommen wurden, während in Deutschland nur periodische und partielle Stockungen im Verkehre eintraten, so können wir freudige Erwartungen hegen für die künftige Entwickelung des Deutschen Eisenbahnnetzes. — Welche Riesenanstrengungen und in den meisten Fällen welcher persönliche Muth, welche selbstlose Aufopferung und Hingabe wurden von fast allen Bahnbeamten, vor Allem aber vom Lokomotiv-Personal gefordert und geleistet! Der Deutsche Soldat hatte schlechte und gute Zeiten, der Deutsche Lokomotivführer und Heizer nur schlechte, denn seine Maschine war Tag und Nacht im Feuer, er also Tag und Nacht im Dienst und das nicht etwa periodisch, sondern ununterbrochen, so lange die Maschine irgendwie betriebsfähig sich erwies. — Wahrlich nicht wenige und nicht die Schlechtesten sind den Anstrengungen oder besonderen Unfällen erlegen. Wohl ihnen! Auch sie sind auf dem Felde der Ehre für's Deutsche Vaterland gefallen.

Ein dritter wichtiger Faktor war die Tüchtigkeit und Solidität des gesammten Deutschen rollenden Eisenbahn-Materials, das Erzeugniss Deutschen Gewerbfleisses und Deutscher Industrie. — Man musste freilich Fachmann sein, um die Ueberraschung zu fühlen, welche von vornherein der Vergleich des Französischen Eisenbahnmaterials mit dem unsrigen hervorrief. Leicht, lose und klapperig wie die ganze Französische Wirthschaft, so waren auch die Französischen Lokomotiven und Wagen. Vergeblich lauschte das Ohr beim langsamen Fahren einer Lokomotive nach jenem prächtigen metallischen Klang, mit dem jede in gutem Zustande befindliche Borsig'sche Maschine unserem Ohre schmeichelt und die Illusion hervorruft, als sei das aus so vielen tausend Theilen bestehende „mixtum compositum" ein ganzes Stück aus einem Gusse. Von den vielen Vorzügen unserer Wagen und namentlich der Personenwagen vor den Französischen haben sich wohl auch sämmtliche Reisende überzeugt, welche okkupirte Französische Linien befahren haben. Die Solidität unseres rollenden Materials fiel denn auch schwer in die Waage, denn bei den schwachen und provisorischen Arbeitskräften, die in Feindes Land zu erreichen waren, würden bei schlechterem Materiale erhebliche Schwierigkeiten für den Betrieb erwachsen sein.

Eine andere interessante Frage, die sich in Bezug auf die Leistungen der Eisenbahnen in diesem Kriege dem Fachmanne aufwirft, ist die, worin die Hauptschwierigkeiten gelegen haben, mit denen die Regelmässigkeit des Betriebes in diesem Feldzuge zu kämpfen hatte. Abgesehen von den äusseren Störungen, als da sind Sprengung von Brücken, Aufreissen der Schienen durch den Feind etc., wurde zu wiederholten Malen von Einzelnen über Mangel an hinreichendem Personal und Material, namentlich über Mangel an Maschinen geklagt und zwar vollständig mit Unrecht. Mitten im Getriebe und in der leidenden Stelle sich befindend urtheilt man leicht falsch und sucht die Wurzel des Uebels unmittelbar in seiner Nähe, selbst wenn sie ganz wo anders steckt. — Das nöthige Personal und Material war stets rechtzeitig, ja fast gleichzeitig mit dem eintretenden Bedürfnisse da und wenn z. B. Maschinen fehlten, so war das die Folge von Stockungen, die ihren Ursprung auf den Entladestationen hatten. — Solche Stockungen traten erst ein, nachdem die lebendigen Massen, die Truppen etc. in einer unglaublich kurzen Frist und fast ohne Unfall an Ort und Stelle gebracht waren. Referent erlaubt sich hier einzuschalten, dass er weit von der Prätension entfernt ist, in dieser Skizze absolut Neues und für die Sache Wichtiges zur Sprache zu bringen. Er weiss sehr wohl, dass das, was er hier sagt, schon von Vielen und vielleicht gründlicher erkannt wurde, er geht jedoch von der Ansicht aus, dass einem Uebel um so schneller und gründlicher abgeholfen wird, je allgemeiner die Erkenntniss desselben ist und wünscht die öffentliche Diskussion über Betriebsfragen von so allgemeinem Interesse anzuregen.

Ein ganz ausserordentlich grosser Unterschied liegt nämlich in der ungleich grösseren Leichtigkeit des Bahntransportes der lebendigen Massen; also Truppen, Pferde und selbst des Schlachtviehes und andererseits im Transport von todten Massen, also von Kriegsmaterial und Armee-Präserven in der Worte weitester Bedeutung. Die lebendigen Massen sind für den Bahntransport fast durchgängig wunderbar bequem. Ihre Einschiffung und Ausschiffung ist die leichteste, die Pferde nicht ausgeschlossen, so dass sie das Bahnmaterial und das Bahnterrain sofort räumen, so wie sie auf der Endstation angekommen sind. Der Bahnbeamte ist sie los und hegt höchstens noch Privatsympathieen für dieselben, keine dienstlichen. — Die todten Güter fangen erst an dem Bahnbeamten Kummer zu machen, wenn sie auf der Entladestation glücklich angelangt sind. — Kanonen, Munition, Proviant, Lazarethgegenstände, Sanitätszüge, Liebesgaben; — welche Reihe von düstern Bildern steigen bei dieser Aufzählung im Gedächtnisse des betheiligten Eisenbahners auf. — Zahllose schlaflose Nächte, ungegessene Mahlzeiten, chronisch gewordene Befürchtungen vor verantwortlichen schweren Zusammenstössen etc. hängen mit den genannten unbeweglichen, seiner Fürsorge stets zu lange anvertraut gewesenen Objekten so eng zusammen, dass sie seinem gequälten Beamtengemüth für immer ein grausiges: „memento" eingeprägt haben.

Besagte todte Massen laden sich nämlich vermöge der ihnen leider nicht inne wohnenden lebenden Kraft nicht selbst aus, sondern sie müssen ausgeladen werden; ferner gehen sie aus demselben Grunde auch nicht von selbst fort, wenn sie glücklich ausgeladen sind, sondern bleiben liegen, wenn sie nicht fortgeschafft werden. Das „entladen werden" und das „fortgeschafft werden" hat aber bei den abenteuerlichen endlosen Massen, die die Bahn mit Aufbietung aller Kräfte auf eine unglückliche End- und Entladestation zu schleudern im Stande ist, seine unübersteiglichen Schwierigkeiten, wenn die hinreichenden Arbeitskräfte und Fuhrkolonnen nicht vorhanden sind und überdies die ungünstige Witterung, so wie Terrainschwierigkeiten die Weiterbeförderung fast unmöglich machen. — Jedem betheiligt gewesenen Bahnbeamten werden in dieser Beziehung die Endstationen Wendenheim, Pont-à-Mousson, Ars sur Moselle, vor Allem aber Nanteuil und Lagny unvergesslich bleiben. — Die mangelhafte Abführung des endlos herbeigeschleppten todten Armee-Materials von den Endstationen, das war der Stein, der den Leistungen der Betriebs-Kommissionen an's Bein gebunden war. Dem Uebelstande konnte immer nur allmälig abgeholfen werden, da Kräfte und Mittel für Befriedigung dieser extravaganten Forderungen der Sachlage nach unmöglich in hinreichender Anzahl beschafft werden konnten. In nothwendiger Folge blieben die Wagen lange, lange Tage beladen, leere Wagenzüge gingen nicht zurück, der für die Regelmässigkeit des Betriebes unerlässliche Turnus der Maschinen konnte nicht eingehalten werden und die Stockung war unausbleiblich. Die auf eine Bahnlinie gebrachten todten Massen haben vollständig die physikalischen Eigenschaften des unelastischen Wassers in einem Flusse. Wird an irgend einem Punkte der Abfluss gehemmt, so ist die Stauung da und die regelmässige Bewegung hört auf. In solchen Krisen ist es am gefährlichsten, und in diesem Punkte ist viel, wenn auch unbewusst, gesündigt worden, immer neue Transporte auf die kranke Linie zu werfen und mit Gewalt durchtreiben zu wollen. — Es ist das derselbe Fehler, wie wenn man einem aus dem Bette getretenen Flusse noch neues Wasser hinzuführen wollte, um die Stauung zu heben. In einem nächsten Kriege, dessen Beginn wir ohne Rücksicht auf das Interesse des Fortschritts in der Eisenbahn-Kriegskunde in die möglichste Ferne hinausgerückt wünschen, wird wahrscheinlich auf schnellste Herstellung von vielen und möglichst grossen Entladestationen stets rechtzeitig das Hauptaugenmerk gerichtet werden. Auch werden dann wohl die sich gut bewährt habenden Strassenlokomotiven beim Entlasten der Eisenbahnentladestationen eine bedeutendere Rolle spielen. — Alle diese Erfahrungen sind jedenfalls nicht die schlechtesten Errungenschaften des glücklich beendeten Krieges.

Zum Gesetz, betreffend die Verbindlichkeit zum Schadenersatz für die bei dem Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerken u. s. w. herbeigeführten Tödtungen und Körperverletzungen.

II. Die Motive des Gesetzes.

Dem erwähnten Gesetzentwurf, dessen Wortlaut wir in voriger Nummer mittheilten, und welcher in erster Berathung vom Reichstage unverändert angenommen worden ist*, war mit ausführlichen Motiven versehen dem Reichstage vorgelegt worden, welche wir, da die Begründung des Gesetzes, auch soweit solches Bergwerke und Fabriken anlangt, für unsere Leser von Interesse sein muss, nachstehend vollständig mittheilen.

Der Reichstag des Norddeutschen Bundes hat am 24. April 1868 eine Petition aus Leipzig, in welcher auf eine Revision der gesetzlichen Bestimmungen über die Schadens-Ansprüche von Privatpersonen bei nicht von ihnen verschuldeten Unglücksfällen auf Eisenbahnen, in Bergwerken, Fabriken u. s. w. angetragen wird, dem Bundeskanzler zur thunlichsten Berücksichtigung übergeben.

Die Mängel der bestehenden Gesetzgebung sind in prozessualer Beziehung vornehmlich in der zu grossen Beschränkung des richterlichen Ermessens bei Ermittelung des Thatbestandes und Abschätzung des Schadens, soweit es das materielle Recht betrifft, aber darin gefunden, dass die Klage auf Ersatz nur gegen den unmittelbaren, in der Regel unvermögenden Urheber gegeben wird, dass der Kreis der zur Entschädigungsklage berechtigten Personen zu sehr beschränkt, sowie dass das Maass der Entschädigung in der Regel unzulänglich sei und fast niemals einen ausreichenden Ersatz für die Einbusse gewähre, welche dem Beschädigten aus seiner temporären oder dauernden Arbeitsunfähigkeit, beziehungsweise den Hinterbliebenen durch den Verlust ihres Ernährers erwachse.

Eine eingehende Erwägung hat zu der Ueberzeugung führen müssen, dass die Fortschritte der Industrie allerdings Verhältnisse geschaffen haben, denen gegenüber die allgemeinen Grundsätze über die Verpflichtung zum Schadensersatze in den gedachten Fällen nicht mehr für ausreichend erachtet werden können.

Das gemeine Civilrecht und die von diesem beherrschten Deutschen Partikularrechte gehen im Allgemeinen von dem Princip aus, dass für den durch Vorsatz oder Nachlässigkeit verursachten Schaden nur der unmittelbare Urheber verantwortlich zu machen sei. Ist der Schadenstifter Vertreter einer dritten Person, so hat der Auftraggeber, sofern nicht seine Ersatzpflicht durch die Widerrechtlichkeit des Auftrages oder durch dessen kontraktswidrige Ausführung begründet wird, nur für erweisliche Versehen bei der Auswahl seines Beauftragten (*culpa in eligendo*) zu haften. Die letztere Verbindlichkeit hat das Preussische Landrecht (Th. I. Tit. 6. § 53) noch weiter dahin beschränkt, dass derselbe nur subsidär für den durch einen untauglichen Bevollmächtigten verursachten Schaden einzustehen habe.

Dass eine in so enge Grenzen eingeschlossene Verantwortlichkeit den bei industriellen Unternehmungen durch widerrechtliche Handlungen Beschädigten nur in sehr seltenen Fällen Aussicht auf Schadloshaltung gewährt, liegt auf der Hand. In der That haben Doktrin und Praxis den durch das Römische Recht überkommenen Normen eine weitere Ausbildung zu geben sich bemüht, ohne dass es ihnen jedoch gelungen wäre, zu übereinstimmenden Ansichten in diesem Punkte zu gelangen.

Anders verhält es sich in dem Gebiete des Rheinischen Rechts. Dem allgemeinen Princip, dass Jeder den durch seine Schuld einem Andern zugefügten Schaden zu ersetzen verbunden sei, ist im Artikel 1384 des Französischen Civilgesetzbuches die weitere Anwendung gegeben, dass die Verantwortlichkeit für den Schaden nicht nur dem obliegt, der den Schaden durch eigenes Handeln verursachte, sondern auch dem, der für den Schadenstifter einzustehen hatte. Verantwortlich in solchem Maasse sind sowohl diejenigen, welche ein Aufsichtsrechts zu üben haben, als auch jeder Prinzipal und Auftraggeber für seine Bediensteten und Angestellten bei den Verrichtungen, zu welchen sie gebraucht werden.

Man hat wohl behauptet, dass das Rheinische Recht in der hier fraglichen Beziehung von dem gemeinen Deutschen Rechte nicht so sehr abweiche, der Unterschied vielmehr lediglich in der Anwendung beruhe, in der dem Französischen Verfahren eigenthümlichen Leichtigkeit des Beweises und in der freieren Bewegung des Richters, der, weniger an die strenge Verhandlungsmaxime gebunden, dem Beschädigten einen wirksamen Schutz gewähren könne. Ohne zu verkennen, dass ein theoretischer Rechtssatz je nach der Art seiner Handhabung im Prozesse sehr verschieden wirken kann, wird man doch einen tiefgreifenden Unterschied darin finden müssen, dass das Französische Recht den Beauftragten während der Ausführung der ihm übertragenen Dienstleistung mit dem Auftraggeber vollständig identifizirt und für solidarisch verbunden erklärt, während das Deutsche Recht an dem Dualismus beider Rechtssubjekte festhält und die Einheit nur bei einzelnen Willensakten und innerhalb mehr oder weniger eng gezogener Grenzen gelten lässt.

Dieses Unterschiedes ist sich die Kommission, welche 1865/66 in Dresden mit der Ausarbeitung eines den Deutschen Bundesstaaten gemeinsamen Obligationenrechtes sich beschäftigte, auch vollständig bewusst gewesen. Sie hat den Versuch gemacht, sich dem Rheinischen Rechte zu nähern, ist aber in dem Artikel 216 ihres Entwurfes nicht über den Satz hinausgegangen, dass derjenige, welcher rechtlich verpflichtet ist, die Aufsicht über einen Anderen zu führen, für widerrechtliche Handlungen des Letzteren insoweit aufzukommen hat, als er jener Verpflichtung aus Verschuldung nicht nachkommt. Die für die Fälle der freien Stellvertretung vom Französischen Rechte angenommene Solidarität zwischen dem Prinzipal und Beauftragten hat jene Kommission sich bezüglich der Delikte nicht angeeignet. Augenscheinlich hat sie es für bedenklich erachtet, in diesem Punkte das Prinzip des bei uns eingebürgerten Rechtes zu verlassen.

Wenn es im Hinblick auf die in gleicher Proportion mit der Entwickelung industrieller Anlagen sich mehrenden Unglücksfälle die Aufgabe der Reichsgesetzgebung ist, der körperlichen Integrität einen erhöhten Rechtsschutz zu verleihen, so muss davon abgesehen werden, eine generelle Reform der Grundsätze über die Verpflichtung zum Schadensersatz herbeizuführen. Ein so weit gestecktes Ziel würde nur im Zusammenhange mit dem ganzen System des Obligationenrechtes sich erreichen lassen. Zur Zeit wird es sich allein darum handeln können, im Wege eines Spezialgesetzes Bestimmungen zu treffen, um denjenigen, welche bei, mit ungewöhnlicher Gefahr verbundenen Unternehmungen an Leib oder Leben beschädigt werden, beziehungsweise ihren Hinterbliebenen einen Ersatz des erlittenen Schadens zu sichern.

Hierbei werden vorzugsweise die Eisenbahnen, Bergwerke und Fabriken in Betracht zu ziehen sein.

Zwar hat die Eingangs erwähnte Petition auch die Transport-Anstalten zur See (Segel- und Dampfschiffe) als Unternehmungen bezeichnet, bezüglich deren eine strengere Haftungsverbindlichkeit einzuführen wäre. Es ist jedoch hierbei übersehen, dass das, nunmehr als Reichsgesetz geltende Handelsgesetzbuch in diesem Punkte vollkommen ausreichende Bestimmungen enthält. Nach Vorschrift des Art. 451 dieses Gesetzbuches ist der Rheder für den Schaden verantwortlich, welchen eine Person der Schiffsbesatzung einem Dritten durch ihr Verschulden in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen zufügt. Ebenso haftet der Schiffer nach Art. 478 für jeden durch sein Verschulden entstandenen Schaden, und ist durch Art. 479 noch besonders ausgesprochen, dass diese Haftung auch den Reisenden gegenüber bestehe. Wenn also, wie Petenten behaupten, in Folge der neuerlich auf Deutschen Auswandererschiffen vorgekommenen Unfälle keine Entschädigungsansprüche erhoben sind, so wird die Ursache dieser Erscheinung jedenfalls nicht darin zu finden sein, dass es an den rechtlichen Bestimmungen gemangelt hätte, um den Beschädigten den Ersatz ihres Schadens zu ermöglichen.

I. Was zunächst die Eisenbahnen anbelangt, so hat das Handelsgesetzbuch dieselben bezüglich der ihnen zur Beförderung übergebenen Güter für allen Schaden verantwortlich gemacht, sofern sie nicht die höhere Gewalt oder die natürliche Beschaffenheit des Gutes als die Ursache des Verlustes oder der Beschädigung nachzuweisen vermögen (cfr. Artikel 421, in Verbindung mit Art. 395, 400 und 401). Die naheliegende Anwendung dieser Grundsätze auf den Personenverkehr ist im Handelsgesetzbuche nicht gemacht, sie würde auch, da der Grund der Haftungspflicht im Frachtvertrage ruht, nur zu Gunsten der Reisenden sprechen, nicht aber den Angestellten der Bahn, und noch weniger dritten Personen, welche durch Schuld des Eisenbahnbetriebes beschädigt werden, den Ersatz gewähren. Unter den Partikulargesetzgebungen hat dagegen die Preussische diesem Gegenstande schon früher ihre Aufmerksamkeit zugewendet. In der richtigen Erkenntniss, dass der Grösse der mit dem Eisenbahnbetrieb

---

* Der Gesetzentwurf unterliegt jetzt einer sehr eingehenden Prüfung im Schoose einer sogenannten freien Kommission (aus allen verschiedenen Fraktionen zusammengesetzt). Dieselbe hat schon mehrere Sitzungen darüber gehalten und ist doch, soviel man hört, nur eben erst über § 1 (die Eisenbahnen betreffend) schlüssig geworden.

Die Hauptschwierigkeit dieser Gesetzgebungsarbeit besteht darin, weder auf der einen Seite den Unternehmern (Eisenbahnverwaltungen, Bergwerksbesitzern, Fabrikanten etc.) Unbilliges zuzumuthen, noch aber auch auf der andern an dem Schutze für die Arbeiter gegen Katastrophen, wie sie öfter bei den betreffenden Unternehmungen vorkommen, etwas fehlen zu lassen. In diesen beiden Richtungen bewegen sich die im Hause entgegenstehenden Ansichten, wie in den Berathungen der einzelnen Fraktionen, so auch in der freien Kommission. Welche von diesen beiden Richtungen den Sieg davontragen oder ob eine Vermittelung zwischen beiden gefunden wird, sei es in der Vorlage selbst, sei es in einer veränderten Fassung derselben, lässt sich schwer voraussagen.

Die Kommission hat sich (nach der C. S.) mit grosser und überwiegender Majorität schlüssig gemacht, den § 1 von der Haftung der Eisenbahnen auf die Grenzen des in Preussen bestehenden Eisenbahnrechts zurückzuführen, d. h. die exzeptionelle Haftung der Eisenbahnen auf die Tödtungen und Verletzungen zu beschränken, welche der § 25 des Gesetzes vom 3 November 1838 vorsieht. Alle sonstigen Beschädigungen in Folge des Eisenbahnbetriebs sollen unter die Fassung des § 2 fallen. Auch die „höhere Gewalt" des § 1 ist durch die „unabwendbaren äusseren Zufälle" des Preussischen Eisenbahngesetzes wieder ersetzt.

verbundenen Gefahr und dem Vertrauen, mit dem das Publikum auf die Einrichtungen und Anordnungen der Eisenbahnverwaltung sich zu verlassen genöthigt ist, das höchste Maass der Verantwortlichkeit auf Seiten des Unternehmers entsprechen müsse, hat das Preussische Gesetz über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 im § 25 bestimmt:

Die Gesellschaft ist zum Ersatz verpflichtet für allen Schaden, welcher bei der Beförderung auf der Bahn an den auf derselben beförderten Personen oder Gütern oder auch anderen Personen und deren Sachen entsteht, und sie kann sich von dieser Verpflichtung nur durch den Beweis befreien, dass der Schaden entweder durch die eigene Schuld des Beschädigten oder durch einen unabwendbaren äusseren Zufall bewirkt worden ist. Die gefährliche Natur der Unternehmung selbst ist als ein solcher, von dem Schadenersatz befreiender Zufall nicht zu betrachten.

Der Schwerpunkt dieser Bestimmung, welche auch in mehreren anderen Bundesstaaten gesetzliche Geltung erlangt hat, liegt darin, dass im Schadensfalle ein Verschulden des Betriebs präsumirt wird, die Eisenbahn mithin als ersatzpflichtig gilt, wenn sie nicht den Beweis der eigenen Verschuldung des Beschädigten, oder der höheren Gewalt zu führen vermag.

Diese Rechtsauffassung entspricht ebensowohl der Analogie des Artikels 395 des Handelsgesetzbuches, als dem Sachverhältnisse selbst. Sie ist dem am 5. März 1869 in Oesterreich erlassenen Gesetz über die Haftung der Eisenbahnunternehmungen wesentlich zum Grunde gelegt und kann auch als Anhalt für die Reichsgesetzgebung benutzt werden.

II. Die Unglücksfälle im Bergbau sind, soweit eine Verschuldung dabei in Betracht kommen kann, meistens durch Explosionen (schlagende Wetter), Bruch oder Zusammensturz des Grubengebäudes, Wasserdurchbrüche, Sprengarbeiten und Maschinen verursacht worden.

Im Hinblick hierauf muss sich zunächst die Frage aufdrängen, ob es zulässig ist, den für die Haftungspflicht der Unternehmer von Eisenbahnen aufgestellten Grundsatz in gleichem Maasse auf den Bergbau anzuwenden.

Diese Frage lässt sich nicht unbedingt bejahen, weil zugegeben werden muss, dass zwischen dem Betrieb der Eisenbahnen und dem des Bergbaues in der hier fraglichen Beziehung sehr wesentliche faktische Verschiedenheiten bestehen.

Man wird nicht zu weit gehen, wenn man annimmt, dass bei dem dermaligen Stande der Technik und der grossen Menge von Hülfsmitteln und Erfahrungen ernste Unfälle im Eisenbahnverkehr sich durch Sorgfallt im Betriebe in der Regel vermeiden lassen. Die Unfälle im Bergbau dagegen sind oftmals die Folge des Einwirkens von Elementen und Naturkräften, welche sich auch der sorgfältigen Kontrole entziehen. Ferner hat im Bergbau die selbstständige Thätigkeit des Arbeiters einen viel grösseren Antheil am Betriebe, als bei den Eisenbahnen, wo es vornehmlich darauf ankommen wird, dass die dienstlichen Reglements und Anweisungen von den Angestellten pünktlich befolgt werden. Beim Bergbau handelt es sich nicht um den Schutz des Publikums, sondern um den Schutz des Arbeiters gegen die Verschuldungen des Unternehmers sowie der Bergwerksgenossen, und namentlich gegen die der eigenen Mitarbeiter selbst. Die Verantwortlichkeit des Werkbesitzers kann nicht füglich weiter ausgedehnt werden, als die Möglichkeit seiner Kontrole bei der Auswahl des zu verwendenden Personals reicht, und diese wird bei der grossen Zahl der im Bergbau beschäftigten Arbeiter über letztere kaum zu führen sein. Der Hauptgesichtspunkt aber, welcher einer strengeren Haftungspflicht der Werkbesitzer entgegentritt und in den Abhandlungen des Dr. H. Achenbach über diesen Gegenstand mit Recht betont wird, ist der, dass jeder Bergmann in die Arbeit mit dem vollen Bewusstsein der Gefahren eintritt, welche aus der Mitarbeit zahlreicher Genossen ihm erwachsen können. Er weiss, dass ein einziger Mitarbeiter durch unzeitiges Oeffnen der Sicherheitslampe, durch Unvorsichtigkeit bei den Sprengarbeiten oder bei der Anwendung der Maschinen u. s. w. die Verstümmelung oder den Tod vieler Gefährten herbeiführen kann. Für die daraus entspringenden Schäden kann der Werkbesitzer nach Billigkeit nicht in Anspruch genommen werden, seine Haftung wird sich auf das eigene Verschulden und dasjenige seiner Techniker und Officianten beschränken müssen. Die Französische Praxis ist, trotz der weitgehenden Bestimmungen des Code, in diesem Punkte schwankend gewesen, in England dagegen haben Theorie und Praxis die Haftbarkeit des Werkbesitzers für die, einem Arbeiter durch die Schuld eines Mitarbeiters verursachten Schäden entschieden verneint. An diese Auffassung von der Verantwortlichkeit des Werkbesitzers wird sich die weitere Folgerung anknüpfen, dass im Schadensfalle nicht, wie bei den Eisenbahnen, eine Verschuldung des Unternehmens ohne Weiteres präsumirt werden kann, der Beweis der Verschuldung vielmehr von demjenigen zu erbringen ist, der sich auf dieselbe als den Grund seines Anspruches beruft.

III. Mehrfache Bedenken werden der Gesetzgebung entgegentreten, wenn es sich darum handelt, bezüglich der Haftung für Körperbeschädigungen im Fabrikbetriebe besondere, von dem allgemeinen Rechte abweichende Grundsätze aufzustellen. Schon die Frage, welche industrielle Anlagen als Fabriken zu bezeichnen sind und worin das Kriterium zu finden ist, das sie von anderen gewerblichen Unternehmungen, insbesondere von dem Handwerk unterscheidet, wird Zweifel hervorrufen. Es giebt zudem Fabriken, deren Betrieb mit keiner oder geringer Gefahr für die körperliche Integrität verbunden ist, während eine solche Gefahr bei anderen Unternehmungen unleugbar vorhanden ist, die nicht den Fabriken zugerechnet werden.

Dieser naheliegenden Bedenken ungeachtet wird man doch in der alljährlich wachsenden Zahl von Unglücksfällen im Fabrikbetriebe eine dringende Mahnung erkennen müssen, durch Einführung einer strengeren Haftbarkeit der Unternehmer dem Leben und der Gesundheit der Fabrikarbeiter einen grösseren Schutz zu verleihen. Der legislative Grund, welcher darauf hinführt, abweichend von dem gemeinen Rechte die Verantwortlichkeit der Eisenbahn- und Bergwerks-Unternehmer zu erhöhen, trifft jedenfalls bei denjenigen Fabriken zu, welche Naturkräfte in ihren Dienst nehmen, die nur zu leicht eine von dem Arbeiter nicht vorherzusehende oder abzuwendende zerstörende Wirkung ausüben. Angesichts der Ausdehnung, welche die Anwendung der Dampfkraft im industriellen Betriebe erlangt hat, wird man nicht einwenden können, dass es in der Hand des Arbeiters liege, in minder gefährlichen Unternehmungen Beschäftigung zu suchen, noch auch wird sich im Allgemeinen behaupten lassen, dass schon der Arbeitslohn eine Prämie für die Uebernahme der Gefahren enthalte. Da der Arbeiter in Fabriken bezüglich der Sicherheit seiner Person den Einrichtungen und Vorkehrungen des Unternehmers vertrauen und denselben oftmals willenlos sich überlassen muss, so wird die Forderung nicht abzuweisen sein, dass auch hier der Grösse der Gefahr die Verantwortlichkeit des Unternehmers entsprechen müsse. Eine Ersatzpflicht des letzteren wird jedenfalls dann anzunehmen sein, wenn die für den Fabrikbetrieb erlassenen polizeilichen Vorschriften nicht eingehalten wurden und die vorgekommene Körperverletzung damit in kausalem Zusammenhange stehen konnte. Dagegen wird die Verschärfung der Haftbarkeit des Unternehmers nur so weit reichen dürfen, dass er die Verschuldung seiner Angestellten zu vertreten hat, nicht aber wird er für die widerrechtlichen Handlungen seiner Lohnarbeiter verantwortlich zu machen sein. Die Gründe, welche diese Beschränkung beim Bergbau rechtfertigen, treffen mehrentheils beim Fabrikbetriebe zu. Dem entsprechend wird es hinsichtlich der Beweislast im Wesentlichen bei den Regeln des gemeinen Rechts zu bewenden haben.

Vorstehende Gesichtspunkte sind für die Aufstellung des Entwurfes maassgebend gewesen. Zur Erläuterung seiner einzelnen Bestimmungen ist Folgendes hinzuzufügen.

§ 1. Bei Redaktion dieses Paragraphen hätte es angemessen erscheinen können, die Fassung des § 25 des Preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 nach Möglichkeit in das neue Gesetz zu übernehmen, da einestheils die letztere gesetzliche Bestimmung bereits durch die Jurisprudenz eine feste Auslegung erhalten hat, andererseits auch mehrere andere Bundesstaaten jene Vorschrift bei sich eingeführt haben. Indess schon aus rein sprachlichen Gesichtspunkten war es geboten, eine Fassung aufzugeben, welche den Anforderungen nicht mehr genügt, die in neuerer Zeit an gesetzgeberische Arbeiten gestellt zu werden pflegen.

Bei der vorgeschlagenen Formulirung ist angenommen, dass sie keine irgend erhebliche Ausdehnung der Haftpflicht der Eisenbahnen über diejenigen Grenzen hinaus herbeiführt, welche bisher in dieser Beziehung die Preussische Rechtsprechung und namentlich das Königliche Obertribunal festgestellt hat, indem keineswegs zu besorgen ist, dass bei der Anwendung des Ausdrucks „Betrieb“ die Haftpflicht aus § 1 auf Unfälle bei Bauten, bei dem Betriebe von Maschinen-Werkstätten und ähnlichen Anlagen übertragen werden könne.

Der allgemeine Ausdruck Eisenbahnen soll auch die mit Pferden betriebenen Bahnen umfassen. Wenn letztere in Rücksicht auf die angewendete Triebkraft minder gefährlich erscheinen, als die mit Lokomotiven befahrenen Bahnen, so sind sie doch, wie die Erfahrung vielfach gelehrt hat, in dem Betracht mit grösseren Gefahren verbunden, dass sie die öffentlichen Strassen zu ihren Transporten benutzen. Dass die Pferdebahnen in der Regel von Aktiengesellschaften erbaut und betrieben werden, dürfte ein Grund mehr sein, sie in dem hier fraglichen Punkte den Locomotivbahnen gleich zu behandeln.

Die Worte „durch einen unabwendbaren äussern Zufall“ in § 25 des Preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 sind mit dem Ausdrucke „durch höhere Gewalt“ im Anschlusse an das Deutsche Handelsgesetzbuch (Art. 395) vertauscht, wogegen der Schlusssatz des § 35 „die gefährliche Natur der Unternehmung selbst ist als ein solcher von dem Schadenersatz befreiender Zufall nicht zu betrachten“ als nunmehr entbehrlich weggelassen ist.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Berliner Briefe.

(Vom Berliner Eisenbahn-Aktienmarkte. Berlin-Anhaltische E. Pommersche Centralbahn. Märkisch-Posener E. Eisenbahnunfall-Gesetz. Aufsichtskompetenz der Eisenbahnkommissariate. Petition der Königsberger Kaufmannschaft an den Reichstag, Personalnachrichten. Falkenberg-Kohlfurt. Oberschlesische E. Breslau-Schweidnitz-Freiburger E. Rheinische E.)

** Berlin, 16. April. Das Börsengeschäft in Eisenbahnwerthen litt in der abgelaufenen Woche, abgesehen von dem Einflusse, welchen die Fortdauer des Bürgerkrieges in Frankreich auf alle Geschäftszweige übt, unter einer täglich wachsenden Geldknappheit. Während in London der Bankdiskonto ermässigt werden konnte, steigerte sich hier am Geldmarkt die Frage nach Geld. Selbst Diskonten erster Firmen wurden zu 3⅝ Proc. offerirt. Ausserdem trug auch die grosse Anzahl neuer Emissionen, auf welche gegenwärtig die Einzahlungen fällig werden, dazu bei, dem Marktgebiet der Eisenbahnaktien und Eisenbahnobligationen Kapital zu entfremden. So schwach das Angebot im Allgemeinen auch war, so drückte doch der Mangel an Kauflust den grössten Theil der Aktien. Gestiegene Kourse sind aus der vergangenen Woche nur selten zu konstatiren. Nur Rheinische begegneten einer anhaltend guten Nachfrage und schliessen die Woche mit einer etwa 2 Proc. betragenden Kourssteigerung; auch Thüringer schliessen höher als die Vorwoche, und vor Allem Potsdamer. Von den sogen. leichten Aktien erfreuen sich Görlitzer und Rechte-Oder- dauernder Beachtung. Halle-Sorau, Märkisch-Posen, Mastrichter, Rhein-Nahe-, Ostpreussische Südbahn sind sämmtlich durch Verkäufe gedrückt. Eisenbahnprioritäten blieben verhältnissmässig im Koursstande behauptet, hatten aber nur sehr beschränkten Verkehr.

Man spricht von einer Denkschrift, welche die Gesellschafts-Vorstände der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft als Vorlage für die ausserordentliche Generalversammlung vorbereitet habe, und in welcher der Vorschlag begründet sein soll, die neuen Aktien den Besitzern der alten pro rata ihres Besitzes vorzubehalten.

Die Gesellschaft der Pommerschen Centralbahn hat jetzt durch Entscheidung des Obertribunals die Eintragung in das Handelsregister, die von den untern Instanzen bisher versagt wurde, erlangt. Ob sie einen gleich günstigen Erfolg bei der in London eingeleiteten Subscription erreicht hat, darüber verlautet bis jetzt nichts.

Zahlreiche Aktionäre der Märkisch-Posener Eisenbahngesellschaft hatten die Leistung der ausgeschriebenen Einzahlungen verweigert. In zwei Instanzen verurtheilt, erhoben einzelne Aktionäre die Nichtigkeitsbeschwerde, sind jedoch mit derselben zurückgewiesen.

Das in der vorigen Woche im Reichstage discutirte Unfallgesetz kommt zur zweiten Lesung.

Der Handelsminister hat in einem an die Eisenbahnkommissariate gerichteten Erlass die Grenzen der Aufsichtskompetenz gegenüber den Veränderungen festgestellt, welche durch das Bundesgesetz über die Kommandit- und Aktien-Gesellschaften vom 11. Juni v. J hinsichtlich der Staatsaufsicht eingetreten sind. Der Handelsminister spricht aus: Durch das Bundesgesetz sei nur diejenige staatliche Beaufsichtigung aufgehoben, welche bisher im Interesse der Aktionäre stattgefunden; dagegen habe der Staat sein eigenes und das Interesse des Publikums hinsichtlich eines sichern und ordnungsmässigen Eisenbahnbetriebes auch fernerhin zu vertreten. Mithin verbleibe ihm das Oberausichtsrecht bezüglich der Baupläne, der speziellen Bauprojekte, der Betriebsmittel, der Dotirung der Reserve- und Erneuerungs-Fonds, der statutarischen Bestimmungen über das Verhältniss der Eisenbahngesellschaften zum Staate und der Verfassung der Gesellschafts-Vorstände.

Die Königsberger Kaufmannschaft hat ihrem Gesuche an den Handelsminister wegen Beseitigung der Nachwirkungen des Krieges auf den Eisenbahnverkehr eine Petition an den Reichskanzler folgen lassen, in welcher der Antrag begründet wird, „Veranstaltungen zu treffen, um das Deutsche Eisenbahnwesen baldmöglichst aus der Verwaltung des Preussischen Handelsministeriums und der übrigen Landesbehörden unter die Oberleitung und Verwaltung einer besondern Abtheilung der Reichsbehörden zu nehmen." Auf anderm Wege hat das Vorsteheramt der Königsberger Kaufmannschaft dem Vernehmen nach Schritte gethan, die Verlegung des Sitzes der Direktion der Ostbahn und des damit verbundenen Eisenbahn-Kommissariats für die Provinz Preussen von Bromberg nach Königsberg zu erwirken.

Direktor Hass scheidet mit dem 1. Oktober aus seiner Stellung bei der Berlin-Görlitzer Eisenbahn. In seine Stelle tritt der gleichzeitig zum Direktor der Halle-Sorau-Gubener Bahn gewählte Oberbürgermeister Richtstein in Görlitz. Der gegenwärtig vom Oberbürgermeister Richtstein versehene Vorsitz im Verwaltungsrathe der Berlin-Görlitzer Eisenbahn geht an Dr. Strousberg über.

Den Betrieb der Eisenbahn Falkenberg-Kohlfurt, für welche bereits Konzessionirung zugesichert ist, wird die Berlin-Anhaltische Eisenbahnverwaltung übernehmen. Die Beschaffung des Baukapitals hat die Plessner'sche Eisenbahn-Baugesellschaft übernommen.

Die Verpachtung der zum Netz der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft gehörenden Zweigbahnen im Oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenrevier soll mit Ablauf der gegenwärtig noch bis zum 1. Oktober laufenden Pachtvertrages erneuert werden, jedoch unter Bedingungen, die sowohl für die Oberschlesische Gesellschaft als auch für das Publikum vortheilhafter normirt werden sollen.

Wie aus Schlesien berichtet wird, hat die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahngesellschaft Aussicht, die Konzession zum Bau der Bahn Breslau-Steinau-Raudten zu erhalten.

Der Essener Zeitung zufolge beabsichtigt die Rheinische Eisenbahngesellschaft, von ihrer in Ausführung begriffenen Zweigbahn Heissen-Langenbrahm-Neuessen aus eine Bahn nach Hochdahl und weiter nach Köln zu führen.

⊙ Reclamationsbureau in Bayern. Zur Instruktion aller aus dem Transport bei den Kgl. Bayer. Verkehrsanstalten, Eisenbahnen, Kanal-Dampfschifffahrt, anfallenden Reklamationen und Beschwerden, mit Ausnahme der Beschwerden aus dem Personenverkehr und den Reklamationen wegen Tarifirung wird bei der Generaldirektion der Kgl. Bayer. Verkehrsanstalten — Abtheilung für Betrieb — ein Reklamationsbüreau eingerichtet, dessen Leitung einem Referenten der genannten Stelle übertragen wird. Alle bezeichneten, bei der Generaldirektion der Kgl. Verkehrsanstalten angebrachten Reklamationen und Beschwerden aus dem Transportdienst werden dem genannten Büreau überwiesen, welches die Instruktion derselben zu bewerkstelligen hat. Taxreklamationsfälle werden dem kommerziellen Büreau zur Bearbeitung übergeben. Reklamationen aus dem Personenverkehr werden von der Betriebsabtheilung instruirt und verbeschieden.

⊙ Pfälzische Bahnen. Von dem Aktivreste des Betriebes der Pfälzer Bahnen im Jahre 1870 zu 2 498 914 fl. sind bereits bezahlt:

a) Zinsen der Aktien der Ludwigs-, Max- und Nordbahnen zusammen 883 348 fl., b) Zinsen der Prioritäten 447 358 fl., c) Amortisation der Prioritätsobligationen 69 000 fl., Summa der Zinsen und Amortisation 1 405 706 fl., Ueberschuss 1 093 207 fl. Von diesem Ueberschuss sind nach den Fusionsgrundlagen zu decken: die garantirten Präzipuen a) der Ludwigsbahn mit 5% von 11 659 000 fl. = 582 950 fl.; b) der Maxbahn mit 1 Proc. von 6 775 000 fl. = 67 750 fl., Summa der Präcipuen 650 700 fl. Verfügbarer Ueberschuss 442 507 fl. Hiervon ist mit Zustimmung der Generalversammlung 1% der Gesammteinnahme ad 4 977 627 fl. zur Dotirung des Betriebsreservefonds als Betriebsausgabe vorweg abzusetzen: 49 776 fl., bleibt Ueberschuss 392 731 fl. Von diesem Ueberschusse ist die Hälfte mit 196 365 fl. zur Erstattung der bestehenden Zinszuschüsse zu verwenden. Die andere Hälfte des Ueberschusses ist als Superdividende nach dem Nominalwerthe sämmtlicher Aktien zu vertheilen und repräsentirt von dem gegenwärtig bezugsberechtigten Aktienkapitale ad 21 624 000 fl. oder 43 248 Stück Aktien à 500 fl. eine Superdividende von $0{,}_{908}$ Proc oder 4 fl. 32 kr. pro Aktie.

Wiener Briefe.

♂ Wien, am 17. April. (Vom Eisenbahn-Aktienmarkte. Die Abnahme der Eisenbahn-Einnahmen. Eisenbahn Sternberg-Mittelwalde. Ungarisch-Galizische E. Ungarisch-Rumänische Eisenbahnverbindungen.)

Trotz allen Tregiversationen gewisser Coulissions nimmt die Börse im Ganzen eine haussirende Tendenz. Sie zeigt sich nach jeder Richtung fest und namentlich wird die Haute-Finançe als diejenige bezeichnet, welche die Kourssteigerung begünstigt. Der von der Anglobank gemachte Versuch, neue Eisenbahnwerthe zu emittiren, findet bereits Nachahmung. Die Oesterreichische Kreditanstalt hat soeben die Zeichnung auf 40 000 Stück Prioritäts-Obligationen der ersten Ungarisch-Galizischen Bahn (Przemysl-Lupkow) ausgeschrieben und man zweifelt nicht, dass ihr Appell an dem Geldmarkt den erwünschten Erfolg haben wird. Denn der Emissionspreis von 174 für 200 fl. Silber nominal ist sehr günstig. Dabei sind noch 7½% an Zinsen zu erwarten.

Mit Ungeduld wartet man auch auf die neue Emission der Staatsbahn. Man glaubt allgemein, dass die 100 000 jungen Staatsbahn-Aktien nicht auf einmal, sondern nach und nach zur Ausgabe gelangen werden. Unter den Bahnpapieren stehen Staatsbahn obenan. Sie schlossen 414. Gut gefragt werden fast sämmtliche Bahnwerthe. Südbahn erreichten 181, Kaiser Ferdinands-Nordbahn 2195, Franz-Josefbahn 197, Theissbahn 250, Lemberg-Czernowitz 183, stiegen um 6 fl., weil angeblich beruhigende Erklärungen Seitens der Rumänischen Regierung betreffs der Zinsengarantie gegeben worden sein sollen, Karl-Ludwigsbahn stiegen auf 252. Die Beschaffung der zur Bauführung im laufenden Jahre erforderlichen Geldmittel wird im Wege eines Prioritätenanlehens von beiläufig 4½ Millionen Gulden geschehen. Das Bezugsrecht auf die Obligationen und zwar zum Kourse von 85 wird den Aktionären überlassen. Der momentane Kours dieser Prioritäten stellt sich auf 99, somit schliesst das Bezugsrecht eine Bonification von etwa vier Gulden per Aktie in sich.

Bezüglich der Graz-Raaber Loose ergeht sich das hiesige Amtsblatt in folgende interessante Auslassung: In auswärtigen Blättern begegnet man Ankündigungen einer Holländischen 4 procentigen Prämien-Anleihe, die auf Basis von 18 Millionen Gulden Prioritäts-Obligationen der Stuhlweissenburg-Raab-Grazer Eisenbahn-Gesellschaft ausgegeben wird. Auf diese Anleihe soll eine öffentliche Subscription auf mehreren ausländischen Plätzen stattgefunden haben; jedenfalls wird bereits von den auswärtigen Börsen der Kours dieser Prämien-Antheilscheine unter der Benennung „Graz-Raaber Loose“ telegraphisch gemeldet. Es dürfte nicht überflüssig sein, die Aufmerksamkeit des Publikums darauf zu lenken, dass wohl die 18 Millionen Stuhlweissenburg-Graz-Raaber Prioritäts-Obligationen, welche dem Vernehmen nach bei der Associationskasse in Amsterdam deponirt worden sind, nicht aber auch die auf Grund derselben emittirten Prämienscheine die Garantie der Oesterreichischen und Ungarischen Staatsverwaltung geniessen. Die Ausgabe des fraglichen Prämien-Anlehens muss in jeder Hinsicht als ein privates kaufmännisches Unternehmen angesehen werden; daher gehören auch die Antheilscheine dieses Anlehens, die sogenannten Graz-Raaber Loose, nicht zu denjenigen ausländischen Lotterie-Effekten, deren Vertrieb in Oesterreich nach der Verordnung vom 4. Februar 1860 gestattet ist. Diese amtliche Enunciation wird den Inhabern der fraglichen Loose nicht besonders angenehm sein.

Die Ereignisse in Paris üben auf alle geschäftlichen Verhältnisse einen mächtigen Druck und bringen eine so bedeutende Verkehrsstockung hervor, dass nachgerade auch in den seither so gestiegenen Eisenbahn-Einnahmen ein Rückschlag eingetreten ist. Diesen Rückschlag auf unsere Transportverhältnisse macht sich auch theilweise in dem Steigen der Devisencourse wahrnehmbar, und sieht man daher auch mit berechtigter Ungeduld der Entwickelung der Pariser Ereignisse entgegen. Wenn Paris bald den Verkehr eröffnen wird, hebt sich dann auch der Bahnverkehr rasch wieder.

Die weiteren Vorgänge auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens wollen wir im Nachstehenden skizziren:

Das Mährisch-Schönberger Eisenbahn-Comité ist um Verleihung der definitiven Konzession zum Baue und Betriebe der Lokomotivbahn von Sternberg über Mährisch-Neustadt, Mährisch-Schönberg, Hannsdorf und Grulich bis an die Reichsgrenze bei Mittelwalde beim Ministerium eingeschritten und ersuchte zugleich um die Gewährung der Staatsgarantie. Es handelt sich hier um die Herstellung jenes Theiles des ursprünglich vom Grafen Carl Althann und Konsorten vorgelegten Projektes, welcher von demselben nach Konzessionirung der Linie Wildenschwert-Niederlipka und Hohenstadt-Zöptau noch übrig geblieben ist. Das jetzige Projekt weicht von diesem hauptsächlich darin ab, dass die Konzessionswerber Mährisch-Neustadt in der Unternehmung unmittelbar einbeziehen.

Die Linie Sternberg-Niederlipka soll die Kaiser Ferdinands-nordbahn mit dem Bahnnetz der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft verbinden und wird sich von Sternberg bis Klein-Mohrau im Flussgebiete der March und nach Ueberschreitung der Wasserscheide bei Klein-Mohrau in dem Quellengebiete der Adler längs dem südwestlichen Abhang der Sudeten hinziehen. Vom Sternberger Nordbahnhofe geht die Trace nach den Niederungen von Mährisch-Neustadt. Hinter Neustadt wird der Liebauer Bergrücken überschritten. Oestlich von Böhmisch- und Deutsch-Liebau, in der Nähe von Liebesdorf, liegt der Stationsplatz letzteren Namens. Von hier wendet sich die Bahn nach Norden, wo das Wiesener Querthal überschritten wird und wo sich die Trace an die Hohenstadt-Zöptauer Eisenbahn anschliesst und mit dieser bis zur Station Mährisch-Schönberg geht. Von Schönberg wendet sich die Bahn rechts von der Hohenstadt-Zöptauer Bahn bis an den Brusnaverkopf bei der Haltestelle Blauda. Hier trennen sich beide Bahnen und die Sternberg-Niederlipkaer Bahn wird in das Marchthal geführt, überschreitet den Marchfluss und gewinnt über Klösterle die Station Eisenberg, dann über Hosterlitz, Märzdorf-Kometh, die Station Nieder-Klesdorf. Hinter Hannsdorf wird am Plateau von Klein-Mohrau die Station gleichen Namens und die Wasserscheide erstiegen. Von Klein-Mohrau, wohin die Stadt Grumberg gravitirt, unweit der Böhmisch-Mährischen Grenze, wird die March zum sechsten und siebenten Male übersetzt und die Europäische Wasserscheide 306 Klafter über dem Meere erreicht. Von hier fällt die Trace gegen Grulich und gelangt an der Lehne des Adlerthales zur Endstation Niederlipka. Die Baukosten sind mit 9 186 740 fl. veranschlagt. Die Gesammtlänge beträgt $12_{,275}$ Meilen.

Die Baufortschritte auf der Galizischen Strecke der 1. Ungarisch-Galizischen Eisenbahn mit Ende März 1871 sind: $31_{,8}$% Unterbau vollendet, 5434 Arbeiter in Verwendung und ist die Grundeinlösung nahezu ganz durchgeführt. Am Verbindungstunnel sind die Schächte beendet und die Stollenarbeiten in Angriff genommen. Auf der Ungarischen Strecke sind 1954 Arbeiter thätig und 5300 Curr. Meter Rollbahnen angebracht. Die Verhandlungen wegen der am Karpathen-Uebergange einzuführende Steigung nähern sich einem günstigen Abschlusse.

Wie aus Bukarest gemeldet wird, ist die Vereinbarung wegen Verbindung der Ungarischen und Rumänischen Eisenbahnen am 11. d. in der genannten Stadt unterschrieben. Demnach sind die Hindernisse, welche der Weiterführung der Ostbahn von Kronstadt, sowie der Konzessionirung der Temesvar-Orsowaer Linie im Wege standen, als beseitigt zu betrachten und dürften die diesbezüglichen Verhandlungen binnen Kurzem zum Abschlusse gebracht werden.

Fahrplan-Aenderungen.

Neue Fahrpläne resp. Aenderungen in den bisherigen sind, soviel uns bekannt, eingetreten, resp. treten demnächst ein, und zwar:

am 17. d. M. auf der Thüringischen E.,
am 22. d. M. auf der Taunusbahn (siehe Fahrplan S. 279),
am 1. Mai auf den Schleswig-Holsteinischen E. (siehe Bekm. S. 278.)

Personalnachrichten.

Elsass-Lothringen. Der Regierungs-Assessor Fleck, bisher Vorsitzender der Betriebs-Kommission Chaumont-Corbeil, jetzt Mitglied der Betriebs-Kommission in Strassburg, ist als Eisenbahn-Kommissarius zur Unterstützung des Geh. Regierungs-Rath Mebes bei den Friedensfestsetzungen nach Brüssel committirt. — Bei Dr. Stoltze und Co. in Berlin wird gegenwärtig ein grosses photographisches Gruppenbild von etwa 60 Beamten der Eisenbahn-Betriebs-Kommission Nancy angefertigt. Den Mittelpunkt des Bildes nimmt das Bildniss des Ministerial-Direktors Weishaupt, des Organisators der Eisenbahn in Feindesland während des Feldzugs 1870/71 ein. — Die Deutschen Eisenbahnbeamten in Frankreich haben (wie uns aus Nancy mitgetheilt wird) seit mehreren Monaten wieder Portofreiheit per Feldpost.

Glückstadt-Elmshorner Eisenbahn. Der frühere Maschinen-Ingenieur der Rheinischen Eisenbahn, Memmert, ist seit 1. März d. J. als Maschinenmeister der Glückstadt-Elmshorner Bahn nach Glückstadt versetzt worden.

Literatur.

Hs. Die Oekonomik der Eisenbahnen. Begründung einer systematischen Lehre vom Eisenbahnwesen in wirthschaftlicher Hinsicht von Dr. Emil Sax.

So betitelt sich eine soeben erschienene Brochüre vom Schriftführer der Wiener Eisenbahn-Enquête. Derselbe hält am Wiener polytechnischen Institute Vorträge über „die Oekonomik der Eisenbahnen“ als nationalökonomisches Spezial-Collegium und stellt sich hierin die Aufgabe, die innere Gebahrung des Eisenbahnbaues und Betriebes auf volkswirthschaftliche Grundsätze zurückzuführen und daraus für Beides die wirthschaftlichen Gesetze abzuleiten. Der Verfasser wollte in seltener Bescheidenheit, bevor er diese Vorlesungen veröffentlicht, das Urtheil des fachmännischen Publikums vernehmen und hat der Brochüre eine detaillirte Inhaltsangabe des behandelten Stoffes beigefügt, um einen „kleinen Ueberblick der inneren Architektonik des Systems wie der wissenschaftlichen Resultate zu gewähren“.

Es ist nicht zu verkennen, dass eine solche wissenschaftliche Bearbeitung des Eisenbahnwesens eine Erlösung von der blinden Routine, dem unmotivirten Herkommen und der blossen Willkühr wäre, an welchen Uebeln dasselbe gegenwärtig krankt. Das Werk von Knies bewegt sich nur in Allgemeinheiten und ist bei den immensen Fortschritten seit nahezu zwei Dezennien fast antiquirt. Auch die Monographie des gegenwärtigen Oesterreichischen Handelsministers Schäffle berührt nur Einzelnes. In Frankreich haben Proudhon und Audiganne noch heute schätzenswerthe Beiträge zur Exploitirung der Eisenbahnen gegeben; aber ein systematisches, alle Zweige dieses Dienstes umfassendes Lehrbuch der Oekonomik besitzen wir noch nicht.

Wohlthuend berührt nun den Eisenbahn-Fachmann die Wärme, mit welcher die Flugschrift für die gleichwerthige Berechtigung der wirthschaftlichen mit der technischen Ausbildung einsteht, da „auch die vollendetste Technik unökonomisch sein kann“. Wir gehen jedoch über die verunglückte Definition der Eisenbahn als „die maschinenmässige Gestaltung des Landtransportes“ hinaus; glauben auch nicht, dass in dieser Lehre der Eisenbahnen deren „ökonomisches Wesen und ökonomische Folgen, weil eben selbstverständlich, je einen Hauptabschnitt bilden müsse; treten ferner nicht der Ansicht und den daraus abgeleiteten Consequenzen bei, dass die Eisenbahnen immer Gemeinwirthschaft sein müssen; sind endlich auch mit der Eintheilung des Betriebes zum Behufe der wissenschaftlichen Betrachtung in technischer, finanzieller und kommerzieller Richtung einverstanden, weil in einem solchen Werke nur der wirthschaftliche Betrieb behandelt werden sollte und die besondere Rücksichtnahme auf das finanzielle Interesse gerade die „Oekonomik“ in ihrer Wurzel angreifen würde.

Der Verfasser stellt nun das Lehrgebäude in seinem zu veröffentlichenden Werke nach folgendem Gerüste auf:

1. Theil: Oekonomik des Eisenbahn-Baues und Betriebes I. Der Bau und zwar für Eisenbahnen 1) mit intensivem, 2) extensivem und 3) lokalem Verkehr. II. Der Betrieb A) im Allgemeinen und B) im Besonderen und zwar 1) nach finanzieller und 2) nach kommerzieller Seite (Tarifirung). 2. Theil: Eisenbahnen als Objekte der Gemeinwirthschaft. 3. Theil: Oekonomische Folgen und Wirkungen der Eisenbahnen.

Jeder dieser Abschnitte ist mit einer reichen Inhaltsangabe versehen und wenn dieselbe auch vielseitig mangelhaft und theilweise ungehörig angeführt ist, so giebt dieselbe doch zu einer solchen Fülle

von Betrachtungen die Anregung, dass wir das Erscheinen des in Aussicht gestellten Werkes aufs Lebhafteste wünschen. Wir würden dem Verfasser, dem tüchtige Studien der Nationalökonomie, nicht aber praktische Erfahrungen im Eisenbahndienst zur Seite zu stehen scheinen, den Rath ertheilen, sich zu dessen Ausführung mit Bahnfachmännern der verschiedenen Zweige verbinden zu wollen; es ist das auch eine Aufgabe, welche die Kraft des Einzelnen weit übersteigt. Jedenfalls verdient der Verfasser durch die in der Brochüre gegebene Anregung zur wissenschaftlichen Begründung des Bahnwesens alle Anerkennung.

Eisenbahn-Anzeiger No. 4. April, bearbeitet im Koursbureau des Bundes-General-Postamts, ist so eben wieder im Verlage der Kgl. Geh. Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker) erschienen. Preis $7^1/_2$ Sgr. Derselbe enthält I. ein vollständiges Verzeichniss der Eisenbahn-Stationen und Eisenbahn-Routen in alphabet. Ordnung. Zur leichten Orientirung sind die neben den Stationen angegebenen Seiten-Zahlen, auf welchen die den betreffenden Ort berührenden Eisenbahnen aufgeführt sind, das natürlichste und zweckentsprechendste Mittel. II. Fahrpläne der Eisenbahnen in Deutschland und der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie. Da innerhalb des Deutschen Bundesgebietes Aenderungen in den Eisenbahn-Fahrplänen nur mit dem 1. jeden Monats vorgenommen und rechtzeitig veröffentlicht werden sollen, so wird dem Publikum hierdurch die Sicherheit gewährt, dass die darin enthaltenen Fahrpläne, so weit dieselben Eisenbahnen in Deutschland etc. betreffen — auch für den ganzen Monat gültig bleiben. Der Eisenbahn-Anzeiger bietet das handlichste, vollständigste, billigste und zuverlässigste Eisenbahn-Coursbuch. — Das vollständige Coursbuch No. 2 erscheint zu Anfang Mai.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen. (* = ausserordentl. Gl.-Vers.)

13. Mai Oesterr. Staatsbahn-Ges. zu Wien. Bekm. s. S. 277.
17. „ Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn zu Cottbus.
20. „ Aachen-Mastrichter Eisenb.-Ges. zu Aachen. S. S. 277.
20. „ Turnau-Kralup-Prager Eisenb.-Ges. zu Prag. S. S. 278.
22. „ Böhmische Nordbahn-Ges. zu Prag. Siehe Bekm. S. 277.
25. „ Buschtêhrader Eisenb.-Ges. zu Prag. Siehe Bekm. S. 278.

Submissionen.

Termin	Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
24. April zu Schwaben	Bayer. Staatsb.	1 Loos Vicinalb. Schwaben-Erding	—
30. „ zu Prag	Buschtêhrader E.	Wagen-Deckplachen	280
1. Mai zu Berlin	Berlin-Hamburger E.	Erdarbeiten	280
2. „ zu Münster	Westfälische E.	Lokomotiven	278
4. „ zu Breslau	Oberschlesische E.	Bahnschwellen	280
6. „ zu Breslau	dieselbe	Wagen etc.	280

OFFICIELLER ANZEIGER.

Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Herren Aktionäre unserer Gesellschaft beehren wir uns zu der am

Samstag den 20. Mai d. J. Vormittags $^1/_2$11 Uhr

im Direktionsgebäude, Station Templerbend, zu Aachen stattfindenden gewöhnlichen Generalversammlung ergebenst einzuladen.

In derselben werden die Resultate der Rechnungsablagen und ein Bericht über den Zustand der Geschäfte der Gesellschaft mitgetheilt, sowie die statutenmässigen Wahlen vorgenommen werden.

Wegen der Berechtigung zur Theilnahme an der Versammlung und wegen Ausübung des Stimmrechtes machen wir auf die Art. 24 und folgende des Statuts aufmerksam.

Die Eintrittskarten werden entweder auf Vorzeigung der Aktien oder eines Zeugnisses der Direktion der Diskonto-Gesellschaft, der Herren Gebr. Veit & Co. oder der Herren A. H. Heymann & Co. in Berlin über den Besitz derselben kurz vor der Generalversammlung, am 18. und 19. Mai ds. Js. in unserm Büreau hierselbst ertheilt.

Aachen, den 14. April 1871.

Die Direktion.

K. K. priv. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Einladung

zur sechszehnten ordentlichen General-Versammlung der stimmfähigen Aktionäre der k. k. priv. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Die P. T. Herren Aktionäre werden hiermit zu der auf Grund des § 36 der Statuten anberaumten 16. ordentlichen Generalversammlung eingeladen, welche am 13. Mai 1871 um 9 Uhr Vormittags in Wien, im Lokale der Gesellschaft, Schwarzenberg-Strasse Nr. 17 stattfinden wird.

Den Gegenstand der Verhandlung bildet die Beschlussfassung:

1) über die Genehmigung der Jahresrechnungen für das Betriebsjahr 1870 und Bestimmung über die Verwendung des Reinertrages,
2) über die Vertheilungsart der Aktien-Zinsen zwischen den Jänner- und Juli-Coupon's,
3) über Vermehrung des Gesellschaftsfondes durch Ausgabe neuer Aktien und eventuell neuer Obligationen,
4) über weitere Anträge des Verwaltungsrathes, insbesondere bezüglich der Errichtung neuer Linien, Vermehrung der Fahrbetriebsmittel, Legung von Doppelgeleisen, Erweiterung der Stationsplätze und weiteren Ablösung der Gründerrechte in Gemässheit des, in der Generalversammlung vom 3. Juni 1869, gefassten Beschlusses.

In Ansehung des Stimmrechtes und der Ausübung desselben wird auf die Bestimmungen der §§ 32, 38 und 41 der Gesellschafts-Statuten hingewiesen.

Der Besitz von wenigstens 20 Stück Aktien giebt das Recht auf Eine Stimme mit der Beschränkung jedoch, dass Ein Aktionär in keinem Falle mehr als zwanzig eigenberechtigte Stimmen in sich vereinigen darf.

Das Stimmrecht kann auch durch einen Bevollmächtigten ausgeübt werden.

Letzterer muss jedoch ebenfalls stimmfähiger Aktionär sein, und kann ausser seinen zwanzig eigenen nicht mehr als höchstens vierzig fremde Stimmen noch übernehmen.

Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten von dem Vollmachtgeber eigenhändig ausgefüllt und unterfertigt werden.

Die Herren Aktionäre, welche an der Generalversammlung theilzunehmen wünschen, werden daher eingeladen, spätestens bis inclusive 29. April 1871 ihre Aktien, oder falls sie dieselben bereits bei der gesellschaftlichen Depositen-Cassa erlegt haben, ihre Depositen-Scheine entweder bei der Liquidatur in Wien, oder bei der Cassa des Kredit mobilier in Paris gegen Empfangsbestätigung zu hinterlegen, und dafür gleichzeitig die auf ihren Namen lautenden Legitimationskarten zur General-Versammlung in Empfang zu nehmen.

Die Herren Aktionäre werden ersucht, ihre Vollmachten mindestens drei Tage vor dem Zusammentritte der General-Versammlung bei der Liquidatur der Gesellschaft in Wien vorzuweisen.

Die Zurückstellung der Aktien und Depositenscheine wird nach abgehaltener General-Versammlung erfolgen.

Wien, am 12. April 1871.

Von der General-Direktion.

K. K. priv. Böhmische Nordbahn.

Einladung

der P. T. Herren Aktionäre zu der am **Montage den 22. Mai 1871 Vormitags 11 Uhr in Prag** im Lokale der Gesellschaft (Quai Palais Lazansky Nr. C 1012/I) abzuhaltenden

IV. ordentlichen General-Versammlung.

Tagesordnung.

1) Vortrag des Geschäftsberichtes unter Vorlage des Rechnungs-Abschlusses für das Verwaltungsjahr 1870.
2) Bericht des Revisionsausschusses, betreffend die Jahresrechnung pro 1870.
3) Bestimmung der Höhe der Abschreibung vom Werthe des

Fundus instructus und des Oberbaues, der in den Reservefond zu hinterlegenden Quote und der zu vertheilenden Dividende, für das Jahr 1870.

4) Beschlussfassung über die Fortsetzung der Böhmischen Nordbahn von Rumburg über Schluckenau nach Bautzen, eventuell nach Cottbus.
5) Neuwahl für drei statutenmässig austretende Mitglieder des Verwaltungsrathes.
6) Ersatzwahl eines Verwaltungsrathes-Mitgliedes für die durch Ableben Sr. Excellenz des Herrn Grafen Albert Nostitz in Erledigung gekommene Stelle für den Rest der Amtsdauer des Verstorbenen (§ 37 der Statuten).
7) Wahl des Revisions-Ausschusses zur Prüfung und Adjustirung der Gesellschaftsrechnungen pro 1871.

An der Generalversammlung können nach § 20 und 23 der Statuten nur diejenigen Aktionäre theilnehmen, welche mindestens 20 Aktien besitzen und dieselben spätestens 8 Tage vor dem Zusammentritte der Generalversammlung, d. i. bis 14. Mai bei einer der nachbenannten Kassen hinterlegt haben und zwar in Prag bei der Direktion der k. k. pr. Böhm. Nordbahn, in Wien bei der k. k. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe, in Warnsdorf bei der Eskompte-Gesellschaft.

Für die hinterlegten Aktien werden Depositenscheine und Legitimationskarten ausgefolgt, welche Letztere den Zutritt zur Generalversammlung gewähren. Die Herren Aktionäre können sich bei der Generalversammlung auch durch Bevollmächtigte vertreten lassen, die aber selbst stimmfähige Mitglieder der Generalversammlung sein müssen.

Die Vollmacht muss auf der Rückseite der Legitimationskarte ausgestellt und in der dort angegebenen Form ausgefüllt werden.

Kein Aktionär kann nach § 24 der Statuten im eigenen und im Vollmachtsnamen mehr als 30 Stimmen zusammen in sich vereinigen.

Der Jahresrechnungs-Abschluss wird nach Vorschrift des § 25 der Statuten jedem als stimmberechtigt ausgewiesenen Hrn. Aktionär 8 Tage vor der Generalversammlung zugemittelt werden.

Prag, am 16. April 1871.

Der Verwaltungs-Rath.

Siebente General-Versammlung
der k. k. priv.
Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn-Gesellschaft.

Der Verwaltungsrath beehrt sich die P. T. Herren Aktionäre zu der **siebenten ordentlichen General-Versammlung** der Gesellschaft **am 20. Mai d. Js. Vormittags 11 Uhr in Prag** (Lazansky'sches Palais Nr. 1012 am Quai) höflichst einzuladen.

Gegenstände der Tagesordnung sind:

1) Vortrag des Geschäftsberichtes unter Vorlage des Rechnungs-Abschlusses für das Jahr 1870.
2) Bericht des Revisions-Ausschusses, betreffend die gesellschaftlichen Rechnungen pro 1870.
3) Bestimmung der Quote für den Reservefond und der zu vertheilenden Dividende.
4) Neuwahl von drei statutenmässig austretenden Verwaltungsrathsmitgliedern.
5) Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Gesellschaftsrechnungen für das Jahr 1871.

An der General-Versammlung können nach § 19 und 23 der Statuten nur diejenigen Aktionäre theilnehmen, welche mindestens 20 Aktien besitzen und dieselben spätestens 14 Tage vor dem Zusammentritte der General-Versammlung bei einer der nachfolgenden Kassen hinterlegt haben und zwar

in Prag bei der Direktion der k. k. priv. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahngesellschaft und dem Grosshandlungshause Moritz Zdekauer,
in Wien bei der Niederösterr. Eskompte-Gesellschaft,
in Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kredit-Anstalt.

Gegen diese Aktien werden Dipositenscheine und Legitimationskarten ausgefolgt, welche letztere den Zutritt zur Generalversammlung gewähren.

Die Aktionäre können hierbei persönlich erscheinen oder sich durch solche Bevollmächtige vertreten lassen, welche selbst stimmfähige Mitglieder der General-Versammlung sind. (§ 19 der Statuten).

Die Vollmacht muss auf der Rückseite der Legitimationskarte ausgestellt und in der dort angegebenen Form ausgefüllt werden.

Kein Aktionär kann jedoch nach § 20 der Statuten im eigenen und im Vollmachtsnamen mehr als 20 Stimmen zusammen in sich vereinigen.

Der Rechnungsabschluss wird im Sinne des § 24 der Statuten, 8 Tage vor der Generalversammlung jedem stimmberechtigten Aktionär eingehändigt werden.

Prag, am 13. April 1871.

Der Verwaltungs-Rath.

Einladung

zur 24. als ordentlichen 18. Generalversammlung der stimmberechtigten Aktionäre der ausschls. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, welche am **25. Mai 1871 um 10 Uhr Vormittags** im Locale des Casino in Prag, Ferdinandsstrasse, Schlick'sches Palais (No. 24 neu) abgehalten wird.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1) Vortrag des Geschäfts-, dann Bauberichtes für das Verwaltungsjahr 1870.
2) Vorlage des Rechnungsabschlusses für das abgelaufene Jahr.
3. Antrag auf Verwendung des Reingewinnes.
4) Neuwahl an Stelle der statutenmässig austretenden 2 Mitglieder des Verwaltungsrathes.
5) Wahl des Revisions-Ausschusses.

Die p. t. Herren stimmberechtigten Aktionäre werden unter Bezug auf Abschnitt III der Gesellschafts-Statuten eingeladen, ihre Aktien (mindestens fünf volleingezahlte Stück, I. Serie litt. A à 525 fl. Oesterr. W.) oder die betreffenden Depositenscheine bei der Hauptkasse der Gesellschaft in Prag No. C 995/I, der k. k. priv. allgemeinen Oesterreichischen Bodencredit-Anstalt in Wien, der allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt in Leipzig oder den Herren M. A. von Rothschild & Söhnen in Frankfurt a/M. längstens bis 17. Mai 1871 zu erlegen.

Prag, am 11. April 1871.

Der Verwaltungsrath der a. pr. Buschtêhrader Eisenbahn.

NB. Nachdruck wird nicht honorirt.

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

Auf den unter unserer und der Direktion der Glückstadt-Elmshorner Bahn stehenden Schleswig-Holsteinischen Eisenbahnen **wird am 1. Mai d. J. ein veränderter Fahrplan eingeführt.** Die desfälligen Druckexemplare desselben sind vom 20. ds. Mts. an auf allen Stationen und im hiesigen Druckdepôt à 1 Sgr. käuflich zu haben.

Altona, den 11. April 1871. **Die Direktion.**

Westfälische Eisenbahn.

Die Lieferung von 5 Güterzug-Locomotiven nebst Tendern, Ausrüstungs- und Reservestücken soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungs-Bedingungen sind in unserem Central-Büreau hier einzusehen, auch von dem Büreau-Vorsteher, Rechnungs-Rath Meyer, gegen Erstattung der Copialien, zu beziehen.

Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift:
„Submission auf Lieferung von Lokomotiven“
bis zu dem am **2. Mai cur. Vormittags 11 Uhr** in unserem Central-Büreau anstehenden Termine, in welchem dieselben in Gegenwart der erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen, portofrei an uns einzusenden.

Münster, den 15. April 1871.

Königliche Direktion der Westfälischen Eisenbahn.
Dittmer.

Taunus-Eisenbahn.

Fahrordnung der Höchst-Sodener Zweigbahn mit Angabe der Anschlüsse an die Taunus-Eisenbahnzüge.
Dienst vom 22. April 1871 an.

Fahrten in der Richtung von Höchst nach Soden.

	Morgens.						Mittags und Abends.			
	I. II. III.	I. II. III.	I. II. III.	I. II.	I. II. III.		I. II.	I. II. III.	I. II. III.	I. II. III.
Abfahrt zu Frankfurt	†6 10	6 25	*9 —	10 25	11 30	—	2 —	*3 45	6 30	—
					I. II.		I. II. III.		I. II.	
„ „ Wiesbaden	—	6 10	8 30	—	11 —	—	12 5	2 20	4 5	6 35
„ „ Mainz	—	6 40	8 40	—	10 55	—	12 15	2 20	4 13	6 45
„ „ Castel	—	6 35	8 55	—	11 20	—	12 30	2 45	4 27	7 —
„ „ Höchst	**6 30**	**7 30**	**9 43**	**10 40**	**11 55**	—	**2 15**	**4 10**	**6 50**	**7 50**
Ankunft in Soden	**6 43**	**7 43**	**9 56**	**10 53**	**12 8**	—	**2 28**	**4 23**	**7 3**	**8 3**

Fahrten in der Richtung von Soden nach Höchst.

	Morgens.					Mittags und Abends.				
	I. II. III.	I. II. III.	I. II.	I. II. III.		I. II.	I. II. III.	I. II. III.	I. II. III.	I. II. III.
Abfahrt zu Soden	**7 4**	**8 57**	**10*17**	**11 27**	—	**1*52**	**3 12**	**6*27**	**7 25**	**†8 30**
Ankunft in Höchst	**7 17**	**9 10**	**10 30**	**11 40**	—	**2 5**	**3 25**	**6 40**	**7 38**	**8 43**
				I. II.						
„ „ Frankfurt	7 40	9 55	—	12 5	—	—	3 48	8 5	8 5	9 3
				I. II. III.	—					
„ „ Castel	—	10 —	11 6	12 35	—	2 45	4 45	7 35	—	10 15
„ „ Mainz	—	10 10	11 25	12 45	—	2 55	4 55	7 45	—	10 25
„ „ Wiesbaden	—	10 25	11 27	1 —	—	3 15	5 12	7 55	—	10 40

Bei den mit † bezeichneten Zügen findet kein Wagenwechsel zwischen Frankfurt und Soden statt; bei allen übrigen Zügen werden die Wagen zu Höchst gewechselt.

Die mit * bezeichneten Züge haben Anschluss an die Züge der Nassauischen Eisenbahn.

Die zu Soden gelösten III. Klasse Billete können nur bei den Zügen der Taunus-Eisenbahn benutzt werden, welche Wagen der III. Klasse enthalten.

Frankfurt a. M., im April 1871.

Im Auftrag des Verwaltungsrathes:
Der Direktor: Wernher.

König Christian VIII. Ostsee-Bahn.

In Gemässheit der §§ 25, 26 und 64 f. des Statuts bringt der Ausschuss der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft es hierdurch zur öffentlichen Kunde, dass die am 1. Mai d. J. fällige Dividende aus dem Reinertrage des Betriebsjahres 1870 (§ 24) auf 7 pro Cent oder Thlr. 10. 15 Sgr. pro Aktie festgesetzt worden ist.

Altona, den 12. April 1871.

Der Ausschuss.
Theod. Reincke, Vorsitzender.

Mit Beziehung auf vorstehende Bekanntmachung des Ausschusses wird hiermit angezeigt, dass am **Montag den 1. Mai d. J.** die Auszahlung der Dividende für das Rechnungsjahr 1870 beginnen und bis weiter Dienstags, Donnerstags, Freitags und Montags von 9 Uhr Vormittags bis 1 Uhr Nachmittags

in dem Bahnhofsgebäude zu **Altona**,
„ „ „ „ **Kiel**,
„ **Berlin** bei Herrn **S. Bleichröder**

stattfinden wird.

Die Dividendenscheine müssen mit einem unterschriebenen Verzeichnisse der Nummern nach der Reihenfolge eingeliefert werden.

Altona, den 12. April 1871.

Die Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

König Christian VIII. Ostseebahn.

Nachdem der Ausschuss gemäss § 64, o. p. des Statuts den Rechnungsabschluss des Jahres 1870 revidirt und richtig befunden hat, werden die Bücher und Belege gemäss § 64 q. vom **14. April bis 26. Mai dieses Jahres** incl., jeden Wochentag, des Morgens von 9 bis 1 Uhr im Büreau der Gesellschaft im Bahnhofsgebäude in Altona zur Einsicht der Herren Aktionäre ausgelegt sein. Zur Legitimation genügt die Vorzeigung einer Aktie mit Hinterlassung der schriftlichen Versicherung des Vorzeigenden, dass dieselbe ihm eigenthümlich gehöre.

Altona, den 12. April 1871.

Der Ausschuss.
Theod. Reincke, Vorsitzender.

K. k. priv. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn.

Auf Grund des mit hohem k. k. Ministerial-Erlasse vom 28. December 1864 Z. 25903 F. M. genehmigten Tilgungsplanes wurden bei der in Gegenwart des k. k. Landesfürstlichen Commissärs und eines k. k. Notars am 11. April 1871 stattgefundenen Verloosung nachstehende 128 Schuldverschreibungen gezogen:

77	1981	5775	7749	9875	12371	14478	16704
144	1991	5785	7789	9952	12401	14746	17010
306	2630	5804	7794	10007	12424	14960	17610
325	3342	6119	7868	10276	12544	15029	17635
327	3785	6479	7879	10706	12725	15153	17985
403	3801	6706	8059	11080	12781	15241	18092
511	4081	6748	8806	11239	12798	15254	18139
731	4158	6787	8990	11270	12906	15379	18604
956	4268	6868	9009	11568	13379	15394	18776
999	4282	6951	9213	11656	13431	15521	18893
1120	4707	7048	9241	11744	13687	15573	18921
1299	5043	7078	9395	11839	13694	15763	19133
1354	5058	7210	9548	11902	13774	15786	19447
1400	5128	7492	9734	12126	13910	15961	19676
1424	5150	7526	9739	12174	14073	15975	19803
1556	5216	7601	9867	12243	14453	16375	19853

Die Auszahlung der für diese Schuldverschreibungen entfallenden Beträge, von 100 Thaler oder 150 fl. Ö. W. in Silber pr. Stück, erfolgt gegen Abgabe derselben vom **1. Juli 1871** ab, bei folgenden Kassen:

1) in **Hamburg** bei der **Norddeutschen Bank,**
2) „ **Berlin** „ „ **Berliner Handelsgesellschaft,**
3) „ **Dresden** „ **Michael Kaskel,**
4) „ **Leipzig** „ der **Allgemeinen Deutschen Credit-anstalt,**
5) „ **Wien** „ „ **Niederösterr. Escompte - Gesellschaft,**
6) „ **Wien** „ „ **Anglo-Oesterr. Bank,**
7) „ **Prag** „ **Moritz Zdekauer,**
8) „ **Prag** „ der **Directions-Hauptcassa** No. 1012—I, Quai.

Gleichzeitig wird zur Kenntniss gebracht, dass folgende gezogene Prioritäts-Obligationen, deren Verzinsung mit 30. Juni des bezüglichen Verloosungsjahres erloschen ist, bisher nicht zur Einlösung gelangt sind, u. z.

pro 1866: No. 360, 1738, 4166.
„ **1867:** „ 9608.
„ **1868:** „ 181, 422, 1458, 1464, 2701, 8146, 12790, 14843, 14899, 16205, 16264, 17041, 17429, 18134.
„ **1869:** „ 6400, 6896, 7925, 8298, 9661, 9680, 11104, 13582, 14602, 15392, 16542, 17310, 17668, 18606, 18617, 19190.
„ **1870:** „ 53, 86, 177, 263, 1073, 1477, 1571, 1777, 1931, 2436, 2920, 3004, 7175, 7386, 8125, 8202, 8941, 10957, 11961, 13177, 13319, 14069, 14876, 15039, 15065, 15124, 15138, 15140, 15311, 15371, 16295, 16360, 16789, 17327, 19134, 19475, 19719.

Prag, am 11. April 1871. **Der Verwaltungsrath.**

Bebra-Hanauer Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von:
50 Stück zweispurigen Weichen incl. Stellböcken und
33 Stück Hartguss-Herzstücken 1 : 8
im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf **Montag den 1. Mai d. J. Vormittags 11 Uhr** in dem Büreau des unterzeichneten Maschinenmeisters anberaumt, bis zu welchem Tage die Offerten portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf die Lieferung von Weichen“ oder „Submission auf die Lieferung von Hartguss-Herzstücken“

einzureichen sind.

Die Eröffnung der eingegangenen Offerten findet in dem genannten Termine in Gegenwart der etwa persönlich erscheinenden Submittenten statt und bleiben später eingehende Offerten unberücksichtigt.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen in meinem Büreau zur Einsicht aus, woselbst auch dieselben auf Verlangen gegen Erstattung der Kopialien bezogen werden können.

Fulda, den 11. April 1871.

Der Königliche Eisenbahn-Maschinenmeister.
Wilh. Tasch.

Oberschlesische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von
143 000 eichenen Bahnschwellen, 7 573 laufenden Metern in eichenen Weichenschwellen } für Locomotivbahnen,
13 000 eichenen Bahnschwellen, 860 laufenden Metern in eichenen Weichenschwellen } für Pferdebahnen
im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf
Donnerstag den 4. Mai 1871 Vormittags 11 Uhr
in unserem Central-Büreau auf hiesigem Bahnhofe anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission zur Lieferung von Bahnschwellen für die Oberschlesische Eisenbahn“

eingereicht sein müssen, und in welchem auch die eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Submissions-Bedingungen liegen im oben bezeichneten Büreau, sowie bei den Stations-Vorstehern zu Posen, Trachenberg, Oppeln, Gleiwitz und Kattowitz zur Einsicht aus und können daselbst auch Kopien derselben in Empfang genommen werden.

Breslau, den 12. April 1871.

Königliche Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn.

Oberschlesische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von
150 Stück 4rädr. bedeckten Güterwagen,
30 „ 4rädr. Etagen-Viehwagen,
50 „ durch Kuppelung von je 2 Stück 4rädr. Wagen hergestellten Langholzwagen,
350 „ 4rädr. Kohlenwagen mit eisernem Untergestell und hölzernem Oberkasten,
50 „ 4rädr. eisernen Kalkwagen,
1148 Satz Gussstahlachsen mit Gussstahlscheibenrädern,
212 „ Gussstahlachsen mit Rädern aus schmiedeeisernen Gerippen und Puddelstahlbandagen,
2720 Stück gussstählernen Tragfedern für Wagen,
3400 „ gussstählernen Evolutenfedern für Wagen
im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf
Sonnabend den 6. Mai c. Vormittags 11 Uhr
in unserm Central-Büreau auf hiesigem Bahnhofe anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission zur Lieferung von Wagen resp. Wagentheilen“

eingereicht sein müssen, und in welchem auch die eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Submissions-Bedingungen und Zeichnungen liegen in oben bezeichneten Büreau zur Einsicht aus und können daselbst auch Kopien derselben in Empfang genommen werden.

Breslau, den 12. April 1871.

Königliche Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn.

Berlin-Hamburger Eisenbahn.
Zweigbahn Wittenberge-Lüneburg.

Die Erdarbeiten zur Herstellung des Bahnkörpers der vorgenannten Zweigbahn auf der $3^3/_4$ Meilen langen Strecke von Wittenberge bis zur Preussisch-Mecklenburgischen Grenze, bestehend in der Bewegung von etwa 88 000 Schachtruthen Erde, sollen im Wege der öffentlichen Submission entweder im Ganzen oder in 4 Loosen, von denen auch mehrere zusammengefasst werden können, verdungen werden.

Offerten sind versiegelt und portofrei bis zum **1. Mai d. Js.** an das Büreau des Unterzeichneten auf dem hiesigen Hamburger Bahnhofe, woselbst auch die Bedingungen und Offerten-Formulare verabfolgt werden und die Zeichnungen zur Einsicht ausliegen, einzureichen.

Berlin, den 14. April 1871.

Der Ober-Ingenieur.
Neuhaus.

K. k. a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.
Submission auf Wagen-Deckplachen.

Die gefertigte Bahnanstalt nimmt Offerten auf Lieferung von 70 Stück Waggon-Theetplachen à 10 Wiener Ellen lang und 6 Wiener Ellen breit, bis zum **letzten April l. J.** entgegen.

Lieferungsbedingnisse können auf Verlangen vom General-Direktions-Expedite bezogen werden.

Prag, am 11. April 1871.

Die General-Direktion der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

PRIVAT-ANZEIGEN.

Kundmachung.

Der Ungarische Ingenieur-Verein hat in seiner Sitzung vom 21. Jänner unter Punkt 4 beschlossen, und wird dies hiermit bekannt gegeben, dass es von nun an zum Vereinsorgane eine regelmässige Annoncenbeilage geben werde.

Es werden daher Private, Geschäftsfirmen und Aktienunternehmungen, welche ihre Annoncen auf diesem Wege zu verbreiten wünschen, aufgefordert, sich mit ihren leserlich geschriebenen Annoncen, sammt genauer Angabe der Form und Grösse, so wie auch unter Angabe der Anzahl der Einschaltungen, an Herrn Leopold Lang (Elisabethplatz Nr. 9, 1. Stock) als Bevollmächtigten des Vereines zu wenden, welcher auch die Insertionsbeträge entgegen nimmt. Preis für die einmalige Benutzung einer Octavseite 20fl. Oe.W.

Der Ausschuss des Ungar. Ingenieur-Vereins.

Beiblatt zu No. 16 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnen.

Leipzig, den 21 April 1871.

Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter.

a) Ueberzählige.

Verzeichniss

der im Monate März 1871 auf den **Braunschweigischen Eisenbahnstationen** überzählig vorgefundenen Güter.

G S. 1 Sack Betten (28 Pfd.) lagert auf der Eilgutexpedition Braunschweig.

J K 921, 993, 972, 992, 991, 996 und 990. 7 leere Fässer (1400 Pfd.)
F 3283. 1 Kiste Glas. Beklebt Brandenburg
3 Säcke Senfsaat (495 Pfd.)
P G B 168 u. 169. 2 Säcke Kaffee (103 resp. 114 Pfd.)
F. 1 Pack Papier Papier (92 Pfd.)
40. 1 Colli Papier (90 Pfd.)
Kiel. 1 Pack leere Säcke (34 Pfd.)
} lagern auf der Güterexpedition Braunschweig.

1 Sack Gerste (90 Pfd.), auf der Strecke gefunden, lagert in Wolfenbüttel.

B 82 und 83. 2 leere Ballons in Körben
Gerlach. 2 Säcke Gerste (327 Pfd.)
K 6. 1 Pack Säcke (62 Pfd.)
} lagern in Oschersleben.

E A 1. 1 Ballen (37 Pfd.) lagert in Boerssum.

4 4857. 1 Kiste Beutel (8 Pfd.) lagert in Goslar.

Schönau & Co. in Halle a/S. 1 Sack Hafer (115 Pfd.) lagert in Ringelheim.

L Z 449 und 684. 2 leere Fässer (132 Pfd.)
S B 1. 1 Kiste (115 Pfd.)
J J 1. 1 Kiste (107 Pfd.)
} lagern in Seesen.

A 1. 1 Sack Charpie, Bindezeug etc.
1 Sack Gerste (65 Pfd.)
682. 1 Kiste Flaschen (102 Pfd.)
M B & Co. 6651, 6250 und 4889. 3 leere Fässer (31 Pfd.). Beklebt Goldbeck und Magdeburg
} lagern in Kreiensen.

3 Ringe Telegraphendraht lagern in Holzminden.

Verzeichniss

der auf Stationen der **Hannoverschen Staatsbahn** herrenlos lagernden Güter pro Monat März 1871.

1 eisernes Rohr, 10 Fuss lang, 9 Zoll Durchmesser (3 Ctr. 18 Pfd.) lagert in Hildesheim.
No. 35/36. 1 eiserne Platte, 4' 4" lang, 2' breit (61 Pfd.) lagert in Wissingen.
S 708. 1 Colli Kinderwagen-Gestell (16 Pfd.) lagert in Celle.
1 Colli Flacheisen, 4' 23" lang, 8" breit, 1/2" dick (60 Pfd.) lagert in Kirchhorsten.
Oepäck No. 603. 1 schwarzlederne Hutschachtel (4 Pfd.) lagert in Osnabrück.

W B 107. 1 Kiste Pflaumen (107 Pfd.)
1 Privatdecke
} lagern in Bremen.

S K 1/4 Katzenstein-Bielefeld. 4 Pack Säcke (2 Ctr. 2 Pfd.) lagern in Lüneburg.
C D 22. 1 Sack Flachs (51 Pfd.) lagert in Harburg.
F S 112. 1 Kiste alte Kleidungsstücke (88 Pfd.) lagert in Cassel.
F B 1180. 1 Fass (1 Ctr. 86 Pfd.) lagert in Bremen.
B S & Co. 3267. 1 leere Kiste (10 Pfd.) lagert in Hannover.
H Helmers Jever. Bremen. 1 Kiste lagert in Geestemünde.
B M 8176. 1 Wagen Schienen lagert in Harburg.
5 Säcke Hafer lagern in Bienenbüttel.
1 braunlederner Hand-Koffer (19 Pfd.) lagert in Hannover.
6 Theile eines alten Ofens (30 Pfd.) lagern in Bremen.
No. 212 oder 387. 1 Petroleumfass, ansch. Schmieröl (3 Ctr. 52 Pfd.) lagert in Nordhausen.
D H. 1 Sack Hafer (1 Ctr.) lagert in Salzderhelden.

1 Sack Gerste (1 Ctr. 42 Pfd.)
B 90. 1 Kiste, ansch. Pflaumen (56 Pfd.)
} lagern in Osnabrück.

P A Berlin 1869. 1 zerrissener Sack mit Hafer (18 Pfd.) lagert in Cassel.
M 82. 1 Ballen Leder (19 Pfd.) lagert in Cassel.

Verzeichniss

der auf den Stationen der **Hessischen Ludwigs-Bahn** am 1. März 1871 überzähligen Güter.

(E) 434. 1 Kistchen Nudeln (26 Pfd.). lagert in Alzey.

C O 7429. 1 Kiste (146 Pfd.)
H 4. 1 Kiste Kleider (76 Pfd.)
J A 14. 1 Zollkorb
Amberg in Michebach. 1 Pack Kleider
J R 2. 1 Maschinentheil
X 724 1 Kiste
A S 4816. 1 Ballot
G Klein St. Goarshausen. 1 Sack Säcke
Kassel in Schafheim. 1 Sack Säcke
W S 1850. 1 Kiste
K C 3354 1 Kiste Bilder
F M 3907. 1 Kiste
P N P 5. 1 Sack Merrettig
T 50. 1 Ballot
C H 206/7. 2 Kisten
416/27. 12 Fass Senf
F S 4. 1 Bürde Stahl (60 Pfd.)
1 Rolle Leinen (22 Pfd.)
H L 1810. 1 Kiste
C S & S 2331 1 Rolle
G W 115. 1 Kiste
E N Z 2962. 1 Kiste
C F 695. 1 Ballot
Grot Utrecht. 1 Kiste
Veith Darmstadt. 1 Korb Tabak
M C 6407. 1 Fass
C K C 955. 1 Ballot
L 310. 1 Ballot
R C 4401. 1 Kiste
F D 577. 1 Kiste Papier
M & S 2559. 1 Ballot
B 2716. 1 Ballot
W 5006. 1 Ballen
J D 5937. 1 Ballot
P A 200. 1 Rolle
H K 38. 1 Kiste
DX 4638. 1 Ballot
B. 133. 1 Ballot
B 1189. 1 Kiste
J F K 6549. 1 Kiste
F HL 6. 1 Kiste
O B 1914. 1 Ballot
M 8417. 1 Korb
F Z 483/484. 2 Kisten Käse
A S 1444. 1 Kiste
B C 596. 1 Kiste
F R 1698. 1 Kiste
F R 2045. 1 Kiste
J S 209. 1 Ballen Hopfen
A H 1351/2. { 1 Ballen, 1 Kübel }
F A 141. 1 Kiste
V H C 2150. 1 Ballot
H C 1973. 1 Kiste
B S 9555. 1 Ballot
Hohnert Regensburg. 1 Bündel Säcke
B 1780. 1 Kiste
K 5072. 1 Sack Zwetschen
F B 106. 1 Korb
H W 105. 1 Kiste
} lagern in Aschaffenburg.

ЯB 1. 1 Kiste
G S 202/3. 2 Kisten
E 50. 1 Ballen
L S H 1. 1 Kiste
E 189. 2 Ofenröhren
K B 22 360 No. 1/2. 2 Ballen
H A 2297. 1 Ballen
H 61. 1 Kiste
E G 7782. 1 Kiste
L C 10 910/11. 2 Säcke Apothekerwaaren
H K 2315. 1 Ballen Stopfen
1983. 1 Ballen Tuch
RS 2132. 1 Kiste Eisenwaaren
C W 50. 1 Ballen Tuch
S 722. 1 Kiste Eisenwaaren
} lagern in Bingen.

W 27. 1 Ballen Zunder
E & Cie. 2412. 1 Ballen Tuch } lagern in Bingen.
H 61. 1 Kiste

Darmstadt.

[Zeichen] 2083. 1 Kiste Wollenwaaren.
A W 12. 1 Kiste Kleider.
A R 7991. 1 Kiste Kerzen.
H 58121. 1 Kiste.
F W 1872. 1 Kiste.
F W & S 10655. 1 Kiste.
G S S 2163. 1 Kiste.
C R 9265. 1 Kiste Kerzen.
[Zeichen JMK] 1077. 1 Kiste.
V P 741. 1 Fass Petroleum.
P 303. 1 Fass Kreide.
D S. 1 Fass Zucker.
L & C 1296. 1 Ballen Wollenwaaren.
F K 363/4. 2 Ballen Leder.
H K Leipzig 7. 1 Ballen Bücher.
P & B 1095. 1 Ballen Wollenwaaren.
MF 59. 1 Ballen Hanf.
L 2151. 1 Ballen Wollenwaaren.
U & G 270. 1 Ballen Wollenwaaren.
No. 3. 1 Bündel Säcke.
No. 3. 1 Bündel Säcke.
E J M 991. 1 Bündel Säcke.
A 3649. 1 Korb Firniss.
Steiner. 1 Säckchen Gerste.
Andersen. 1 Koffer Kleider.
P S. 1 Bündel Säcke.
G 8. 1 Pack Betttücher.
J P 3405. 1 Pack Papier.
B & C 465. 1 Pack Körbe.
S 543. 1 Pack Säcke.
1 Klappstuhl.

Dieburg.

S 1. 1 Kiste.
M M 51. 1 Ballen Manufacturwaaren.

Frankfurt a/M.

C A E 5914. 1 Kiste Liebesgaben (150 Pfd.).
E M S W 476. 1 Rolle Maschinenriemen (60 Pfd.).
Gepäckzettel Berlin-Frankfurt No. 622. 1 Bällchen (18 Pfd.).
Für den Fuhrpark des Gardecorps. 1 Kiste (50 Pfd.).
0 — 0 — 0
F R 2504. 1 Kistchen Chocolade (34 Pfd.).
G L 8480. 1 Ballen Leinen (235 Pfd.).
H R 5877. 1 Korb Eisenwaaren (105 Pfd.).
H R 5897. 1 Kiste Eisenwaaren (130 Pfd.).
A H 1619. 1 Kiste Kurzwaaren (27 Pfd.).
E E 1682. 1 Kiste Branntwein (50 Pfd.).
S G 794. 1 Kiste Glaswaaren (206 Pfd.).
H R. 9 Pack eiserne Schippen (200 Pfd.).
H & C 19. 1 Ballen Tabak (195 Pfd.).
R. 42 Stück Ofentheile (345 Pfd.).
R 5. 1 Kiste Eisenwaaren (47 Pfd.).
M S J 1608. 1 Ballen (77 Pfd.).
O M 2010. 1 Ballen (81 Pfd.).
G 3. 1 Kiste.
No. 11/12. 2 Ballen (55 Pfd.).
A F 11. 1 Sack (54 Pfd.).
C S S 2407, 66, 25, 35, 33/36, 37, 34, 64/5, 24, 32. 14 Fässer.
P S M 2. 1 Fass Wein (263 Pfd.).
F 28. 1 Ballen.
A K 514/15. 2 Ballen Seide.
O 1. 1 Sack Kaffee.
HL 13 oder 50. 1 Kiste.

Gau-Algesheim.

Chr. Reger. Herrnsheim A G 1. 1 Sack altes Zuggeschirr (142 Pfd.).

Gustavsburg.

L O 10. 1 Kistchen Maschinentheile.
14 Colli Maschinentheile.
F S. 21 Bund T Eisen.
Est H 1496. } 2 Wagen Coaks.
R E G 8533. }

Mainz, Güterexpedition.

R H 66 1 Pack Papier.
R H 66. 2 Pack Papier.
G W 467. 1 Pack.
M 6744. 1 Kiste Nudeln.
Z S 1984. 1 Ballen Leder.
W B 10. 1 Bündel Säcke.
R & G. 1 Bündel Säcke.
S 305. 1 Kiste Messingschellen
MH 194. 1 Korb Stearinlichter.
P div. Nummern. 15 Stück Militärpackkörbe.
W F 20. 1 Koffer mit grauem Leinenüberzug.
H W S & Cie. 187. 1 Kiste Blechwaaren.
F R 752/3. 2 Körbe.
1 Pack Sensen.

Mainz.

M 295. 2 Päcke Werg.
S S 4068. 1 Kiste.
[Zeichen AR] 15910. 1 Fass Branntwein.
Adr. Priou-Bonn. 1 Koffer Effecten.
B K 5373. 1 Kiste.
W 467. 1 Fass Sprit.
Adr. Weisheimer. 1 Sack Mehl.
L 2, 66. 1 Pack Papier.

Mainz (Eilgut-Expedition) Speicher.

R L 242. 1 Koffer. Auf dem Boden gez. G H 4.
S P 11. 1 Koffer.
S 8. 1 Koffer. Nürnberg-Leipzig beklebt.
Adr. Leiningen. 1 Koffer. Weimar-Mainz beklebt.
J St. 1 Koffer. Darmstadt beklebt.
R 1. 1 Koffer. Mainz beklebt.
J A 20. 1 Koffer. Bacharach-Mainz beklebt.
W Schöffer & Cie. 1 Koffer. Rotterdam beklebt.
G B 1998. 1 Kiste.
W T 2425. 1 Kiste.
T & T 5853. 1 Kiste.
F L S 1124. 1 Kiste.
[Zeichen S] 2092. 1 Kiste.
C P 3. 1 Kiste.
G K 508. 1 Kiste.
C M [Nummer undeulich]. 1 Koffer.
S 1. 1 Kiste.
H & R 91. 1 Kiste.
G E S 1566. 1 Kiste.
L C 1298. 1 Ballen. Mainz bezettelt.
J Baer. 1 Bündel Säcke.
J K 2, Adr. Keller-Trier. 1 Kiste. Bonn und Trier und Würzburg-Bingen bezettelt.
P K 224. 1 Kiste. Bacharach bezettelt.
A C 10. 1 Koffer. Zollblei Köln, Wiesbaden, Paris bezettelt.
AF 2477. 1 Kiste. Nürnberg-Bonn bezettelt.
C S 3644. 1 Körbchen. Saarbrücken bezettelt.
E 107. 1 Ballen.
D E 877/8. 2 Körbe.
C K 178. 1 Kiste. Hülfscomité in Basel.
[Zeichen] 10/11. 2 Ballen, anscheinend Fässchen enthaltend.
B V 39. 1 Kiste. Bezettelt Central-Dep. für verwundete und erkrankte Krieger, Köln.
S B 736. 1 Kiste. Plombirt von Köln.
O & B 529. 1 Ballen. Görlitz-Mainz bezettelt.
F O 386. 1 Kiste.
B/G 193. 1 Ballen. Zollblei von Cleve.
B 311. 1 Koffer. Mainz beklebt.
S & T 1937. 1 Ballen.
F 102. 1 Ballen.
F K 7. 1 Koffer.
A G 12. 1 Koffer. Zollblei Köln.
Ph W 3214. 1 Kiste.
A R & S 8022. 1 Ballot Draht.
R H & C 675. 1 Kiste. Emballirt.
Unleserlich. 1 Ballen Militäreffecten. Brandenburger Drag.-Reg. No. 2, 4. Escadr.
G & W C 4281. 1 Fass.
J G 79. 1 Fass.
1 Leiermaschine.
1 Pack, enthaltend 7 eiserne Scheiben.
A V 690. 1 Korb Nägel.
[Zeichen △ B & C] 3251. 1 leeres Fass.
Distc.-Einnehmer Specht in Guntersblum 1 leeres Fass. Mainz-Guntersblum bezettelt.
1 Korb getragene Frauenkleider.
S M & C 11074. 1 Korb. Worms bezettelt
G Goebel. 1 Maschinentheil.
M W 2501. 1 zerbrochenes Kammrad.
1 neues Kammrad.
M W 2501. 1 Füllofen.
1 Cocosmatte.
1 eiserner Kasten.
R. 1 Stück Gussrohr. Köln bezettelt.
Momtier C F B 5. 1 eisernes Kettchen.
F S 124, B 6. 1 Koffer. Pforzheim-Mainz bezettelt.
MNB. 1 Stück Kuppelung.
1 Röllchen Zinkblech.

G 215. 1 Sack.
G S 60. 1 Kiste.
A W C 291. 1 Ballot.
J T 119. 1 Ballot.
R S 874. 1 Kiste.
B 2278. 1 Ballen.
K 6. 1 Körbchen. Bonn bezettelt.
No. 33. 1 Fässchen Koch's Malz-Extract.
NR 764. 1 Sack.
R & W 441. 1 Kiste.
K 2582. } 1 Kiste Käse.
G H 2032. }
S M 4625. 1 Kiste.
B & C 54. 1 Korb.
A W 656. 1 Fass Sattelzeug. Berlin-Mainz bezettelt.
G S 902. 1 Kiste.
W 3. 1 Sack Säcke.
R & C 755. 1 Kistchen. Frankfurt bezettelt.
J S F 1. 1 Fässchen.
K 170. 1 Kiste.
D & C 5452. 1 Ballen. Göppingen-Coblenz bezettelt.
AB 718. 1 Kiste. Mainz-Schweinfurt bezettelt.
J K 1, Adr. Keller-Trier. 1 Kiste. Würzburg-Bingen bezettelt.
1 schwarzer Lederkoffer. Mainz beklebt.
C F E 682. 1 Kiste. Düsseldorf beklebt.
M O 44. 1 Kiste. Nürnberg-Mainz T. bezettelt.
M 4 Mainz. 1 Säckchen. Nymwegen-Mainz bezettelt.
3636. 1 Ballen. Zollblei Cleve.
Mr. Bonn & frère, E. Guigon & Coe. à Boulogne s/M. en gare. 1 Kiste. Zollblei Köln.
WK 940. 1 Korb.
O 1. 1 Kistchen. Zollblei Asch.
L Wommer in Wolkersweiler. 1 Bündel Säcke.
Mr. Demangny briss. de guerre, 17 Bat. 4 Comp. No. 2, Coblenz. 1 Koffer.
1 Fässchen Wein, 20 Maas.
Rosenthal in Mainz. 1 leeres Fässchen.
S K 1. 1 Säckchen. Carlsruhe-Münster bezettelt.
B & S 755. 1 Kiste.
L & S 567. 1 Kiste. Mainz-Stuttgart beklebt.
L E S 3354. 1 Kiste.
H S 799. 1 Kiste.
A 1. 1 Kiste. Adr. Frl. Bertha Schmitt, Mainz.
HL B 12. 1 Kiste Eisenwaaren.
G L 447. 1 Kiste. Kehl beklebt.
J D 9564. 1 Kiste
1 leeres Zollkistchen.
G R. 1 Kiste. Emb. und plombirt von München.
1620. 1 Ballot. Mühlhausen-Mainz bezettelt.
K A 1611. 1 Ballot.
G & E 654. 1 Ballot. Düsseldorf-Mainz bezettelt.
G & C 2302. 1 Ballot [Eilgut]. Mainz bezettelt.
J V 130. 1 Ballot.
J P 117. 1 Ballot.
G K 196. 1 Ballot.
L M & Co. 934. 1 Ballot.
B & F 5297. 1 Ballot.
B F 5296. 1 Ballot.
S Weissenburger. 2 Bündel Säcke. Mannheim.
Pernet Chenes & Co. 2 Bündel Säcke. Paris.
A. Müller 1869. 1 Bündel Säcke.
HJ 366. 1 Sack Dürrobst.

Mainz (Fruchtschuppen), Eilgut-Expedition.

D & P 2698. 1 Sack.
G M & C 11018. 1 Ballot.
C A L 1658. 1 Ballen
Prov. Hpt.-Depot Magdeburg 10. } 1 Ballen.
C 209. }
J S & C 23640. 1 Ballen.
G H & C 9391. 1 Ballen.
P E 1054. 1 Ballen.
P & C 601. 1 Ballen.
S 58. 1 Ballot.
J H 979. 1 Ballot.
K & A 1636. 1 Ballot.
E S. 1 Ballen Bettzeug.
A F & C 806. 1 Ballot.
S 57, 4013, W c G 209. 1 Ballen.
1870/7, 20. 1 Ballen Hopfen
E R 632. 1 Ballen.
Prov. Hpt.-Depot Magdeburg. C 205. 1 Ballen.

H S 18. 1 Ballen Stuhlrohr.
H R 4. 1 Sack Feilen.
J S 5. 1 alte Reisetasche.
Joh. Höhl, Mainz. 1 Bündel Säcke.
J & A 693. 1 Packet Duten.
M 1. 1 Bündel alte Säcke.
A L 3. 1 Sack Diverses.
Liebmann Schlierstein. 1 Bündel Säcke.
No. 45. 1 Bündel Kohlensäcke.
Wm. Adrey 1865. 1 lederner Koffer.
B 1466. 1 Bündel Flaschenhalter.
J B Trunk, Mainz 1862. 1 Bündel Säcke.
J H S. 1 Bündel Säcke.
K 1/2. 2 Bündel Säcke.
2 Dutzend Strohstühle.
A. 1 Korb leere Krüge.
F P & C Strassburg 1. 1 Korb.
F P & C Strassburg 3. 1 Korb.
F P & C Strassburg 5. 1 Korb.
F P & C Strassburg 2. 1 Korb.
F P & C Strassburg 4. 1 Korb.
J Verheyk. 1 Bündel Säcke.
Versailles an die Mannschaften der I. Escadron des 4. Drag.-Reg. Zimmervorstand Kranker und Verwundete Mess. } 1 Kiste.
Boutewy & Cie. Rotterdam, Gibson Leith } 2 Kisten.
B 4089. 1 Kiste.
A J S 174. 1 Kiste.
D 8. 1 Kiste.
GB H 5069. 1 Kiste.
2459. 1 Kiste.
Friedrich Metzler, Wörrstadt. 1 Kiste Effecten.
B G 1159. 1 Kiste.
E & S 6423. 1 Kiste.
W 14. 1 Kistchen.
KE 39. 1 Kiste.
P 3536. 1 Kiste.
A V Frauenverein, Sachsen. 1 Kiste Hutzeln.
MU Pr. Münster 806. 1 Kiste.
J N B 571. 1 Kiste.
N F 4. 1 Kiste.
M V 892. 1 Kiste.
Lazarethdirector in Bethel. 1 Packet.
M J F 104, 109. 2 Körbe.
D Mainz 892. 1 Kiste.
E B 605. 1 Korb.
J B 20. 1 Kiste.
Rh. Bierbr. 9863. 1 Kiste Gläser.
A O 504. 1 Kiste.
L S S 150. 1 Kiste Flaschen.
F P C Strassburg 6/7. 2 Kisten.
E C W J 1073. 1 Fass.
HK 487. 1 Korb.
S M 471. 1 Kiste.
Batt. M U B K. 3 Kisten Feldapothekerwaaren.
L 8 O 511/13. 3 Körbe.
Z F 93. 1 Kiste.
H G 7684. 1 Kiste.
G W W 60. 2 Fässer Leim.
W P & C 393. 1 Kiste Kaffeesurrogat.
B 1084. 1 Fass Därme.
G M. 1 Gebund □Eisen.
Schmiermann Schreiner bei Moskau. 1 Korb.
H R S 3429. 1 Kiste.
No. 1677. 1 Fass.
W L 3, 13, 4, 5. 5 Kisten Marmor.
K C 82. 1 Fass.
M W. 1 Koffer.
E C 1336. 1 Koffer.
G H 9. 1 Pack.
M L 1/2. 2 Kisten
W C 4. 1 Kiste.
D 1. 1 grauer Koffer.
T. 1 Kiste.

Monsheim.

R 1. 1 Koffer Kleidungsstücke (24 Pfd.).

Nierstein.

L M Niederbronn, P K 40. 2 Gusstöpfe.

Rosengarten.

Gössnitz-Geraer Eisenb. 7, Ronneburg. 1 Wagendecke.

Worms (Güter-Expedition).

J N 76. 1 Wagendecke.

Worms (Eilgut-Expedition).

M 1. 1 Kistchen.
F J B 4775. 1 Kiste.

F J B 4653. 1 Kiste.
F R 3184. 1 Fässchen.
F v M 3680. 1 Kiste.
A R & C 180. 1 Ballen.
M K. 1 Koffer.
P C 2872. 1 Kiste.
L V & L G P 1. 1 Sack Hülsenfrüchte.
M 6. 1 Kistchen.

A. p. Kaiser Ferdinands- und Mähr.-Schles. Nordbahn.
Monat März 1871.

T B 2495. 1 Fass Nafta (740 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Krakau seit 2. Februar.
1 Stück Pfosten, 18' lang, 4" stark, 12" breit, auf der Strecke gefunden lagert in Eiwanowitz seit 27. Februar.
No. 495. 1 Stück Gussplatte (8 Pfd.) auf der Strecke gefunden lagert in Lundenburg seit 11. März.
J S 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) von Brünner N. lagert in Brünn seit 24.—26. Februar.
1 Ballen Lammfelle (44 Pfd.) von Brünner N. lagert in Brünn.
Freund Benesch. 2 Säcke Hafer (110 Pfd.) lagern in Lundenburg seit 2. Februar.
No. 1981. 1 Fass Petroleum (335 Pfd.) lagert in Prerau.
M M 137. 1 Fass Steinöl (128 Pfd.) lagert in Bielitz seit 1. März.
16 Stück alte Scheibtruhe lagern in Ostrau seit 31. Januar.
1 Parthie Waldlatten lagert in Ostrau.
No. 7058. 1 Kiste Kandis (50 Pfd.) lagert in Lundenburg.
9 Pack Säcke (360 Pfd.) lagern in Lundenburg.
2 Ringe Draht (112 Pfd.) lagern in Brünn seit 3. März.
2 Buschen Bandeisen (112 Pfd.) lagern in Brünn.
S 322. 1 leeres Fass (85 Pfd.) lagert in Saitz seit 24. Februar.
Witkowitz 1871. 1 Stück Eisenbahnschiene (400 Pfd.) lagert in Angern seit 21. Januar. 21' lang.
E 3. 1 Ballen Manufakte (37 Pfd.) lagert in Wien seit 26. Januar.

Verzeichniss
der Ende Februar cr. bei der allgemeinen Bühnen-Revision auf der **Köln-Mindener Eisenbahn** überzählig vorgefundenen Güter.

Löhne, Güter-Expedition.
1 Stange Roheisen (96 Pfd). 4' lang.
2 ineinandergesetzte Körbe von Weidengeflecht (8 Pfd.). Beklebt Hamm.

Herford, Güter-Expedition.
1 Pack tannene Brettchen (11 Pfd.).
Hamburg. 2 Pack Holzschuhe (45 Pfd.).
E V M. 1 Pack leere Säcke (46 Pfd.).
Hamburg. 1 Sack Roggen (145 Pfd.).
T Krepper 1778 1 leeres Bierfass (22 Pfd.).
S 1, 2, 3. 3 leere Tonnen (37 Pfd.).
3 Körbe leere Flaschen (214 Pfd.).
5 gusseiserne Ofentheile (63 Pfd.).
Weisser Strich. 1 Stange Schmiedeeisen (17 Pfd.).
3 gusseiserne Ofentheile (25 Pfd.).
1 Colli Gussstahl (102 Pfd.).
1 Tafel Eisenblech (10 Pfd.).
4 Gartenstühle (40 Pfd.).

Bielefeld, Güter-Expedition.
2 Beutel Mehl (52 Pfd.).

Gütersloh, Güter-Expedition.
1 eiserne Rinne (46 Pfd.).
1 Bund Stuhlrohr (5 Pfd.).

Rheda, Güter-Expedition.
F M 494. 1 Pack Butterkübeldeckel (14 Pfd.).

Oelde, Güter-Expedition.
O A M 1584, 592. 2 leere Tonnen (33 Pfd.).
HF 19 1 Sack Holzwaaren (77 Pfd.).
1 Tafel Eisenblech (660 Pfd.). 14' lang, 3' breit, 3/8" stark.

Beckum, Güter-Expedition.
Cheaux Moreau Chermain Andennes Seilles 6. 1 alte leinene Decke.

Hamm, Güter-Expedition.
3 Ballen Lumpen (197 Pfd.).
1 Pack Latten (10 Pfd.).
B. 56 Säcke Trass (10080 Pfd.).
1 Sack Hafer (95 Pfd.).
S 1. 1 leeres Fass ohne Deckel (25 Pfd). Eingebrannt: F. Kottmann, Burgsteinfurt.
F H 496. 1 leeres Fass ohne Deckel (9 Pfd.).
F H 8. 1 Fass weisser Wein (89 Pfd.). Beklebt von Rolandseck-Köln.
O 1 Stück Kohlenkasten (28½ Pfd.).
1 Parthie altes Eisengeröll (57 Pfd.).

Camen, Güter-Expedition.
D. 1 eiserner Roster (12 Pfd.).

Dortmund, Güter-Expedition.
S. 2 Aschkasten, 2 Pack Füsse (37 Pfd.).
1 leerer Korb (11 Pfd.).
1 Korb, 1 Glasballon enthaltend (20 Pfd.).
1 Sack Obst und 1 Beil (39 Pfd.).
W 501. 1 leeres Spritfass (196 Pfd.).
5 Colli Budengestelle (37 Pfd.).
1 Pflugschaar (9 Pfd.).
1 Parthie altes Eisen (375 Pfd.).
A. 2 Roster (35 Pfd.).

Castrop, Güter-Expedition.
1 Stück eichene Bohle (178 Pfd.). 12' lang, 2½" dick.
D L 23. 3 Bund Holzschuhe (50 Pfd.).

Herne, Güter-Expedition.
L 957. 1 Ballen, anscheinend Manufacturwaaren (37 Pfd.).
Falk [unleserlich] 499. 1 Fass, anscheinend Spirituosen (170 Pfd.).

Dülmen, Güter-Expedition.
D 16093. 1 Pack Farbholz (26 Pfd.).
" 16090. 1 Kiste Pfeffer (32 Pfd.).
" 16091. 1 Kiste Kreide (34 Pfd.).
" 16080. 1 Fass Farberde (200 Pfd.).
" 16092. 1 Korb, enthaltend 1 Toute Weihrauch, 1 Toute Wasserbläue, 1 Toute Salpeter, 2 Touten Ultramarin (72 Pfd.).

Gelsenkirchen, Güter-Expedition.
W S 5236. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 58 Pfd.). Beklebt Essen.
D Q 24. 1 Ballen Putzwolle (91 Pfd.).
M 1. 1 Sack trockenes Holz (30 Pfd.).
G Z 4. 1 Ballen, anscheinend Bettzeug (53 Pfd)
1 Korb Schreinerhobeln (76 Pfd.).
19 Stück Hackenstiele (24 Pfd.).
7 Stück Schaufelstiele (11 Pfd.).
4 Theile Aufsatzbretter.
/// Striche. 1 Parthie vierkantiges Eisen (1230 Pfd.).
K 323. 1 Kiste Ofentheile (65 Pfd.).
L S 2765. 1 Kiste Lichte (26 Pfd.).
C M E. 1 Fass Tuchstreifen (58 Pfd.).
R 4. 1 Fass, anscheinend Oel (352 Pfd.).
No. 338. 1 Fass, anscheinend Petroleum (356 Pfd.).
H 302. 1 leeres ½ Ohmfass (32 Pfd.).
W 433. 1 leeres ¼ Ohmfass (18 Pfd.).
1 leeres Oelfass [½ Ohm] (33 Pfd.).
2/2 leere Ohmfässer (71 Pfd.).
1 leerer Butterkübel (10 Pfd.).
O 63. 1 Matratzenrahme (12 Pfd.).
2 kleine Fensterrahmen (2 Pfd.).
1 Wagen, 75 Blöcke Blei enthaltend (10000 Pfd.). Gez. Eschweiler-Raffine

Alten-Essen, Güter-Expedition.
F J C 9465. 1 Kiste Stroh (117 Pfd.).
H H 4749. 1 Kiste Stroh (35 Pfd.).
A S C 4280. 1 Kiste Stroh (27 Pfd.).
A E 2. 1 Kiste alte Küchengeräthe (52 Pfd.). Beklebt Ahlen-Altenessen.
H G 631. 1 Kiste Papier (235 Pfd.).
W B 17. 1 Kiste leere Flaschen (135 Pfd.).
1 leerer Koffer (15 Pfd.).
W 12. 1 leerer Koffer (12 Pfd.).
G Z 3105. 1 Korb Cichorien (47 Pfd.).
M S 1. 1 Korb leere Flaschen (39 Pfd.).
G H H 883. 1 Korb Muschelschaalen (50 Pfd.).
S 21. 1 Ballen Leinen (35 Pfd.).
1 Sack Reis (140 Pfd.).
G H 84. 1 Sack Kaffee (40 Pfd.).
2 Tragefedern (144 Pfd.).
W S 3301. 1 leeres Ohmfass (55 Pfd.).
Sebald. 1 leinene Decke (20 Pfd.). Total zerrissen.
L J S. 3 Stäbe □ Eisen (46 Pfd.).
1 Stab Flacheisen (22 Pfd.).
H G 1. 3 Colli Ofentheile (32 Pfd.).
E. 4 Platten, 1 Stück Rohzink (105 Pfd.).
1 Pack, 2 Butterkübel enthaltend (12 Pfd.).
V. 3 Stück Packfässer (150 Pfd.).

Berge-Borbeck, Güter-Expedition.
1 Stück Messingkrahnen (1 Pfd.)
1 Stück eiserne Roste (17 Pfd.). Alt.
1 Stück Ofenrohr (4 Pfd.).
1 Stück hölzerne Rolle.
1 Stück Bastmatte.
B. 1 Stück Privat-Decke.
Otto Hiller, Berlin. 1 Stück Privat-Decke. (Leinen.)
1 Stück Privat-Decke.
B M 5 1 Stange □ Stahl (45 Pfd.).
HK 7841. 1 Korb Hufnägel (93 Pfd.).
M 1952. 1 Kiste Wurst (69 Pfd.).
C W 5. 2 Pack Bretter (29 Pfd.).

Emmerich, Güter-Expedition.
E C 252. 1 Bällchen (82 Pfd.).
H W 1259 60. 2 Ballen (184 Pfd.).
S S 654. 1 Ballen (35 Pfd.).
M O 4695/97. 3 Ballen Leder (366 Pfd.
S&B 4699. 1 Ballen (390 Pfd.).

J A H 6948. 1 Ballen (62 Pfd.).
J W 5664. 1 Ballen (137 Pfd.).
F A 7345. 1 Ballen (26 Pfd.).
[Zeichen] 2572. 1 Ballen (36 Pfd.).
ME. 2 Säcke (304 Pfd.).
B H 4. 1 Pack Schiefertafeln (23 Pfd.).
G. Stebe. 1 Pack leere Körbe (38 Pfd.).
L W 196. 6 Packen Pappdeckel (300 Pfd.).
B T 2935. 1 Kiste (228 Pfd.).
[Zeichen] 2261. 1 Kiste (78 Pfd.).
G K 7314. 1 Kiste (39 Pfd.).
A S 3705. 1 Kiste (38 Pfd.).
W S 2347. 1 Kiste (178 Pfd.).
A R S 8963/4. 2 Kisten (214 Pfd.).
F D 3448. 1 Kiste (365 Pfd.).
HF 2497. 1 Kiste (135 Pfd.).
S S 13473. 1 Kiste (234 Pfd.).
M B 12. 1 Kiste (114 Pfd.).
C K 407. 1 Kiste (303 Pfd.).
F C 1795. 1 Kiste (360 Pfd.).
S C 11. 1 Kiste (75 Pfd.).
[Zeichen] 2058. 1 Kiste (265 Pfd.).
J S 6545. 1 Kiste (285 Pfd.).
M Z 2 1 Kiste (303 Pfd.).
W J W 509. 1 Kiste (30 Pfd.).
P 60, 62. 3 Kisten (490 Pfd.).
G S 355. 1 Kiste (80 Pfd.).
[Zeichen] 3119. 1 Kiste (49 Pfd.).
L G S 2/8. 7 Kisten (3052 Pfd.).
H G 1823/36. 14 Kisten (1536 Pfd.).
B 1249/60. 12 Kisten (4931 Pfd.).
K. 1 Schrankaufsatz (83 Pfd.).
E. 1 Platte Eisen (5 Pfd.).
1 Schraubstock (53 Pfd.).
M T 415. 1 Korb (166 Pfd.).
K 125/30. 6 Körbe Glas (1918 Pfd.).
C F B 389. 1 Korb (283 Pfd.).
[Zeichen] 6367. 1 Korb (79 Pfd.).
F S 9. 1 leeres Fass (16 Pfd.).
S 681. 1 Fass (141 Pfd.).
B D 717. 1 Fass Wein (1514 Pfd.).
Z C 1007. 7 leere Fässer (258 Pfd.).
S W 20/25. 6 leere Fässer (340 Pfd.).
L. Schuster. 1 Fass (55 Pfd.).
F 1/23. 23 eiserne Platten (345 Pfd.).
F 24/32. 9 eiserne Räder (252 Pfd.).
No. 1200. 1 Blechflasche (127 Pfd.).
×. 2 eiserne Laschen (18 Pfd.).
B M 147. 1 Kuppelstange (113 Pfd.).
B M 43. 1 Kette (68 Pfd.).
No. 4647. 1 Ofentheil (20 Pfd.).
No. 6. 1 eisernes Rohr (50 Pfd.).
B C 13. 1 eiserne Platte (9 Pfd.).
V. 5 Oefen (239 Pfd.).
J R. 1 Stange Stahl (46 Pfd.).
S T B. 1 Wagenfeder (81 Pfd.).
[Zeichen G] 6420, 6423. 2 Ballen (Inhalt unbekannt, 96 Pfd.).
Z C 239, 254, 255, 492, 517, 984. (?)

Empel, Güter-Expedition.

C S. 2 Pack Eisengussverzierungen in Papier (10 Pfd.).
W St 11. 1 Pack leere Säcke (50 Pfd.).

Wesel, Güter-Expedition.

[Zeichen] 148. 1 Ballen Tuch (66 Pfd.).
H S 951. 1 Sack Hopfen (89 Pfd.).
J A 1204. 1 Sack Kaffee (142 Pfd.).
K 1/5. 5 Körbe altes Leder }
6/13. 8 Pack altes Leder } (2574 Pfd.).
W S 3926. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 235 Pfd.).
S W 6716. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 588 Pfd.).
B C 1. 1 Kiste Stahl (112 Pfd.).
1 Kiste altes Leinen (182 Pfd.).
1 Kiste Kleider (27 Pfd.).
W A N 5667. 1 Kiste Stärke
W T 36. 1 Kiste (348 Pfd.).
L W K Braunschweig. 1 Sack Holzwaaren (82 Pfd.).
K 2. 1 Korb Blechflaschen (49 Pfd.).
Boecker 113. 1 leeres Fass (33 Pfd.).
Boecker 780. 1 leeres Fass (32 Pfd.).
Wilfing. 1 leeres Fass (25 Pfd.).
152 Stück Ofenröhre (1702 Pfd.).

Ruhrort (Rheinhafenstation), Güter-Expedition.

F 28. 1 Korb mit Decke (6 Pfd.).
J. 1 Heerdfutter mit Roster (25 Pfd.).
1 innerer Ofentheil (5 Pfd.) Zu einem Mantelofen.
1 Colli Möbel. Anscheinend ein Lehnstück von einem Kinderstuhle.
G D 1883 oder 1833. 1 leeres Fass (73 Pfd.). Undeutlich.
1 alter beschädigter Wagenbuffer mit zerbrochener Hülse, Gummiringen und Scheiben (73 Pfd.).

Oberhausen, Gepäck-Expedition.

A. Eliger, Manchester. 1 Koffer (52 Pfd.).

Oberhausen, Güter-Expedition.

P 10. 1 Ballen Speck (192 Pfd.).
A H 192. 1 Ballen baumwollene Waare (62 Pfd.).
H 1. 1 Pack Säcke (67 Pfd.).
V K 1. 1 Pack Feigen (28 Pfd.).
G E 4. 1 Korb Fleisch (13 Pfd.).
[Zeichen FD] 32561. 1 Korb Cognac (78 Pfd.)
△ 1748. 1 Kiste Pfeffer (31 Pfd.).
A R 82. 1 Kiste, zwei Theile einer Nähmaschine enthaltend (37 Pfd.).
W 900. 1 Kiste Säure (30 Pfd.).
IV X 5 1 Kiste Obst (31 Pfd.).
H B 4652. 1 Kiste Möbel-Verzierungen (117 Pfd.).
G 270. 1 Kiste Indigo (33 Pfd.).
W S 139. 1 Kiste Glas (68 Pfd.).
F 200, 204. 2 Ballen Papier (362 Pfd.).
V R 19346. 1 Fass Branntwein (92 Pfd.).
H B 117. 1 leeres Fass (81 Pfd.).
A 61. 1 leeres Fass (61 Pfd.).
W S 172. 1 Fass Wein (280 Pfd.).
H N. 1 leere Tonne (12 Pfd.).
C T 814. 1 Fass Oel (340 Pfd.).
L & Co. 61. 1 leeres Fass (15 Pfd.).
△ 163. 1 leeres Fass (8 Pfd.).
V H 3384, 3306, 3305, 2448. 4 leere Fässer (50 Pfd.).
C R 9810, 9812. 2 leere Fässer (25 Pfd.).
H B 1502, 933, 658. 3 leere Fässer (40 Pfd.).
K 13223. 1 leeres Fass (10 Pfd.).
[Zeichen H] 10451/52. 2 leere Fässer (20 Pfd.).
△ 89. 1 leeres Oelfass (60 Pfd.).
H B 3991. 1 leeres Fass (40 Pfd.).
[Zeichen B] 335. 1 leere Kiste (20 Pfd.).
C B Meyer 462. 1 leeres Fass (10 Pfd.).
E. leeres Fass (13 Pfd.).
G B. 3 Absatz Töpfe (61 Pfd.).
G 921. 1 Cylinder (29 Pfd.).
W G 2746. 1 leere Kiste (33 Pfd.).
A M J Crefeld. 1 leerer Kübel (20 Pfd.).

Düsseldorf, Güter-Expedition.

1 Ballot, 1 Stück grau Leinen und 1 Stück blau Leinen enthaltend (24 Pfd.).
H A 11. 1 Pack Peitschenstöcke (47 Pfd.). Beklebt mit Alfeld.
S M B mit 5651, 836. 1 Ballen Wollwaaren (28 Pfd.).
[Zeichen] 2797. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 78 Pfd.).
[Zeichen] 6495. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 114 Pfd.). Bekl. mit Alfeld.
HK 3021. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 51 Pfd.).
F S. 1 Kiste Werkzeug (189 Pfd.).
E B & B 1206. }
E M 4224. } $^2/_2$ leere Ohm (102 Pfd.).
B 3. 1 Fass Sardinen (18 Pfd.).
T H 955. 1 Fass Sauerkraut (364 Pfd.). Beklebt mit Berge-Borbeck.
[Zeichen] 1273. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 33 Pfd.).
1 Säckchen Mehl (17 Pfd.).
I Z. 13 Ofengusstheile (48 Pfd.).
34 Paar Mannsholzschuhe, 16 Paar Frauenholzschuhe, 14 Paar Kinderholzschuhe (120 Pfd.). Einzelne Paare sind mit G S, HH, H F markirt.

Düsseldorf, Gepäck-Expedition.

Harburg-Düsseldorf 989. 1 Koffer von gelbem Leder (22 Pfd.)

Mülheim, Güter-Expedition.

A & S 5748. 1 Ballen Leinen (61 Pfd.).
H C 1630. 1 Ballen Leinen (75 Pfd.).
4 Ballen bunte Putzwolle (1850 Pfd.). Die Ballen sind so beschmutzt, dass ein Zeichen nicht ersichtlich ist.
K 1140. 1 Ballen Ameiseneier (30 Pfd.).
J O 34. 1 Kiste Knöpfe (43 Pfd.).

Deutz, Güter-Expedition.

S 2. 1 leeres Fass (45 Pfd.) In einer Kiste.
v. B B 68. 1 leeres Fass (30 Pfd.).
A F 25. $^1/_4$ Ohm Wein (85 Pfd.).
△ 1388. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 164 Pfd.). Beklebt Schwelm-Frankfurt a/M.
H Ruhrort 36. 1 Fass Branntwein (168 Pfd.).
H 422/6. 4 Fässchen, 1 Kistchen Seife (630 Pfd.).
H W. $^2/_8$ leere Ohmen (15 Pfd.).

30877. 1 leeres Fass (12 Pfd.).
A & F Dethus. 3 Fässer Milspel (44 Pfd.).
G T 27. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 160 Pfd.).
A B 9429. 1 leeres Fass (30 Pfd.).
C B 9561. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 21 Pfd.).
A D Köln. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 40 Pfd.).
F C 561. 1 leeres Fass (28 Pfd.).
V B B 69. 1 leeres Fass (30 Pfd.).
W A B 182. 1 leeres Fass (25 Pfd.).
C W K 3641/42. 2 Fässer Branntwein (300 Pfd.).
HR 7. 1 leere Kiste (60 Pfd.).
HR & N Köln 470. 1 Kiste Schlosser-Werkzeug (30 Pfd.).
H 663. 1 Kiste, 10 Dutzend wollene Jacken und 1 Parthie Hosenträger enthaltend (152 Pfd.).
D M C 69. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 172 Pfd.).
B J B 1096. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 67 Pfd.).
J B C 6834. 1 Liste Manometer (117 Pfd.).
B S C 11983, 14984. 2 Kisten (Inhalt unbekannt, 90 Pfd.). Beklebt Hannover-Deutz.
W S 1631. 1 leere Kiste (5 Pfd.).
W S 1588. 1 Kiste, 1 Lampe enthaltend (12 Pfd.).
M C 854. 1 Kiste Wein (181 Pfd.).
A D 2479. 1 Kiste Messingwaaren (38 Pfd.).
L M 1418. 1 Kiste leere Kisten (57 Pfd.).
R L T 8. 1 Kiste, 1 blechernen Behälter enthaltend (160 Pfd.).
F L 5357. 1 leere Kiste (115 Pfd.).
D G oder D C 7594. 1 Kiste Feuerwerkskörper (32 Pfd.).
A S 3917. 1 leere Kiste (64 Pfd.). Beschrieben Eilgut, Düsseldorf.
L ⚓ E 856. 1 Kiste Kurzwaaren. Beklebt Heidelberg.
S 79. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 56 Pfd.).
554. 1 Kiste Riemen (102 Pfd.). Beklebt Remscheid-Deutz.
Rolleckem Soyer Cournay. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 70 Pfd.).
Batt. Mu. B K. 1 Kasten (Inhalt unbekannt, 86 Pfd.). Beklebt Berlin-Deutz.
A D 709. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 215 Pfd.).
M C 3032. 1 Kiste Eisenwaaren (58 Pfd.).
H W 16. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 67 Pfd.).
K London Etapp.-Comm. 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 21 Pfd.).
Köln I. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 300 Pfd.).
B S 263. 1 Kasten (Inhalt unbekannt, 155 Pfd.).
F K 1. 1 Koffer anscheinend Effecten (150 Pfd.).
F K 2. 1 Koffer, anscheinend Effecten (96 Pfd.).
B S C 14954. 1 Kistchen (Inhalt unbekannt, 23 Pfd.).
J T 193. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 41 Pfd.).
G B oder T L 25, 5. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 92 Pfd.).
J B L M 142. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 96 Pfd.).
H v G 866 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 30 Pfd.).
P 4180. 1 leere Kiste (15 Pfd.).
M S 235. 1 Kiste Kleiderstoffe (50 Pfd.). Beklebt Mülheim a/Rhein.
3285. 1 Kiste leere Flaschen (9 Pfd.).
E E. 1 Kiste (Inhalt unbekannt', 45 Pfd.). Bekl. Insterburg-Berlin und Berlin-Deutz.
N P 52. 1 Pack leere Säcke (92 Pfd.).
P F oder C F. 1 Ballen baumw. Waaren (54 Pfd.). Undeutlich.
(S) 2949, 1877. 2 Pack Körbe (110 Pfd.).
1 Pack Eisendraht (102 Pfd.).
D B 551 oder 20477. 1 Sack Bohnen (200 Pfd.).
M S 5. 1 Ballen baumw. Abfall (56 Pfd.).
1 Pack eiserne Ringe (36 Pfd.).
G F 521. 1 Ballen Packleinen (76 Pfd.).
W R 5813. 1 Sack Korken (15 Pfd.).
1 Sack Erz (60 Pfd.).
F V 21. 1 Pack Papier (80 Pfd.).
1 Ballen Emballage (25 Pfd.).
><. 1 Ballen baumw. Abfall (218 Pfd.).
R 45 oder F 235. 1 Ballen Säcke (138 Pfd.). Beklebt Berlin-Deutz.
△. 1 Sack Lumpen (48 Pfd.).
F 16016, 16017. 2 Sack gesch. Erbsen (391 Pfd.).
1 Pack Holzdeckel.
F W 5566. 1 Sack neue Säcke (70 Pfd.).
R 24. 1 Ballen Papierabfall (204 Pfd.). Beklebt Lippstadt-Camen.
J H 44. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 127 Pfd.).
HD 1 Ballen Baumwolle (380 Pfd.).
G 1533. 1 Pack Papier (122 Pfd.).
A B 60. 1 Pack, ansch. Tuch (27 Pfd.). In grauem Papier. Beklebt Berlin-Deutz.
B & E 171. 1 Pack Bücher und Lieder (92 Pfd.). Beklebt Frankfurt a/M.
A G 1258. 1 Ballen Leinen (87 Pfd.).
M 1/3. 3 Ballen Aalhäute (120 Pfd.). Beklebt Deutz.
G H 2751. 1 Pack Papier (75 Pfd.)
S Aborn 1549. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 64 Pfd.). In grauer Pappe.
J B. 1 Sack Knochen (100 Pfd.).
1 Pack leere Säcke (42 Pfd.).
S c H 419. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 51 Pfd.).
C F 2. 1 Pack Strohpapier (15 Pfd.).
△ 206. 1 Ballen Reis (220 Pfd.).
G D 5. $1/2$ Sack Roggen (95 Pfd.).
C P 705. 1 Korb Blechwaaren (20 Pfd.).
K 8893. 1 Korb Hohlglas (47 Pfd.).
A B 15. 1 Korb Eisenwaaren (60 Pfd.).
B. 2 leere Körbe (47 Pfd.).
ꟻH 6572. 1 Korb Tabak (38 Pfd.).
P C S 2209. 1 Korb leere Flaschen (43 Pfd.).
M T 710. 1 Korb, Säbelkoppel und Kochgeschirrriemen (83 Pfd.).
B & K 6. 1 Korb eiserne Ketten (142 Pfd.).
R 654. 1 Korb Flüssigkeit (75 Pfd.).
PH R. 6 leere Körbe (30 Pfd.).
F G 5434. 1 Korb leere Faschen (87 Pfd.).
C K 2752. 1 Korb leere Flaschen (73 Pfd.).
1 Eisentheil (13 Pfd.).
D M. 2 Gebund Bandeisen (160 Pfd.).
L 1. 1 Colli Ofentheil (12 Pfd.).
4 Stab Flacheisen.
3 Gasröhren.
1 Eisen.
1 Bürde Rundeisen.
W. 1 Colli Ofendeckel (35 Pfd.).
1 Locomotivlampe.
1 eiserner Ofen und 15 Eisenplättchen (91 Pfd.).
F. 5 Colli Ofentheile.
T. 1 Tönnchen (72 Pfd.).
3 Zündnadelgewehre.
1 Achsenlager vom Wagen M. W. 1143.
1 gusseiserner Rahmen mit Thür (148 Pfd.).
2 runde Stäbe Eisen (200 Pfd.).
2 Ringe Draht (137 Pfd.).
△ R. 1 trockene Haut (19 Pfd.).
1
1 alter defecter Schiebkarren.
1 alter defecter Küchenspind.

Deutz, Gepäck-Expedition.

16 R E. 1 Zündnadelgewehr. Kolben No. 284, Bajonett No. 194.
Hamm-Deutz 139. 1 Koffer (100 Pfd.).
Hennef-Deutz 134. Gepäckstück.

Deutzerfeld, Güter-Expedition.

A M 2641. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 143 Pfd.).
A ꟻF 79. 1 Pack Papier (477 Pfd.).
B 1. 1 Pack Säcke (25 Pfd.).
F D 3551. 1 Ballen Papier (67 Pfd.).
G H 794. 1 Pack Papier (125 Pfd.).
G S 1352. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 30 Pfd.).
H 1309. 1 Ballen Wolle (300 Pfd.).
H S 782. 1 Pack Papier (78 Pfd.).
L Z Lennep 12. 1 Ballen Papier (117 Pfd.).
P P 591. 1 Ballen Wolle (244 Pfd.).
R C 3270. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 465 Pfd.).
R V 329. 1 Pack Papier (32 Pfd.).
R 36. 1 Pack Säcke (25 Pfd.).
S. 3 Ballen Kaffee (370 Pfd.).
S C. 1 Pack Säcke (32 Pfd.).
S H. 1 Ballen Gummi (395 Pfd.).
W C 9697. 1 Sack Graupen (201 Pfd.).
W F 1. 1 Ballen Putzwolle (75 Pfd.).
No. 6203, 3586. 1 Ballen Wolle (227 Pfd.).
1 Sack Hafer (100 Pfd.).
1 Ballen Tuch (155 Pfd.).
1 Pack Säcke (60 Pfd.).
✡ 46. 1 Pack Säcke (19 Pfd.).
3 Pack Säcke (98 Pfd.).
Cortmann Emden. 1 Pack Säcke (50 Pfd.).
1865. 1 Sack Militäreffecten (85 Pfd.).
Meyer-Cahn, Mülheim. 2 Pack Säcke (94 Pfd.).
J B R 5450, D 17, J R R P D 96. 1 Ballen Wolle (298 Pfd.).
1 Pack Säcke (50 Pfd.).
G H 1. 1 Ballen Kaffee (125 Pfd.).
G R 690. 1 Pack Papier (77 Pfd.).
T T 70. 1 Ballot Tuch (27 Pfd.).
D 54. 1 Ballot Tuch (156 Pfd.).
D 19. 1 Ballot Tuch (160 Pfd.).
D Co. 1 Ballot Haare (124 Pfd.).
C D 101. 1 Ballen Leinen (59 Pfd.).
K 165. 1 Ballen Leinen (1020 Pfd.).
K 166. 1 Ballen Leinen (820 Pfd.).
G O 9383. 1 Ballen Leinen (236 Pfd.).
A M 311. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 50 Pfd.).
T 55. 1 Ballen Manufacturwaaren (45 Pfd.).

A M 310. 1 Sack Erbsen (197 Pfd.).
W T 697. 1 Pack Eisenwaaren (57 Pfd.).
C W 467. 1 Pack Sicheln (44 Pfd.).
1 Ballen Tuch (79 Pfd.).
S 281. 1 Ballen Tuch (50 Pfd.).
A 3. ½ leeres Ohmfass (24 Pfd.).
A T 784. ¼ leeres Ohmfass (10 Pfd.).
A D 98. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 275 Pfd.)
B C 1. 1 leeres Fass (70 Pfd.).
B C 1602. 1 leeres Fass (38 Pfd.).
B 1. 1 Fass Wein (48 Pfd.).
B B 1. 1 Fass Wein (92 Pfd.).
B B 1. 1 Fass Wein (47 Pfd.).
B 595. 1 Fass Wein (85 Pfd.).
B 5126. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 385 Pfd.).
C C 83. 1 leeres Fass (15 Pfd.).
C H 10. 1 Fass Eisenwaaren (67 Pfd.).
F S 101. 1 Fass Heringe (240 Pfd.).
F H 3204. 1 Fass Wein (90 Pfd.).
G S 10. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 48 Pfd.).
H C 1749. 1 leeres Fass (30 Pfd.).
HB 117. 1 leeres Fass (18 Pfd.).
HR 241. 1 leeres Fass (6 Pfd.).
H F 1. 1 leeres Fass (20 Pfd.).
HB H 2. 1 leeres Fass (15 Pfd.).
H J D 116. 1 leeres Fass (10 Pfd.).
J L. 1 Fass Inhalt unbekannt, 85 Pfd.).
J F 4. 1 Fass Wein (90 Pfd.).
F
M 94. 1 leeres Fass (55 Pfd.).
M K 421. 1 leeres Fass (32 Pfd.).
P 12. 1 leeres Fass (15 Pfd.).
P L 853. 1 leeres Fass (10 Pfd.).
P 935. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 94 Pfd.).
R H 1655 1 leeres Fass (15 Pfd).
T M 12. 1 leeres Fass (140 Pfd.).
Adresse 2002. 1 leeres Fass (58 Pfd.).
1 leerer Sack (10 Pfd.).

/WU/ 2114. 1 leeres Fass (25 Pfd.).
„ 760. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 84 Pfd.).
4 leere Fässer (35 Pfd.).
G 253, 186. 2 leere Fässer (39 Pfd.).
W G C S 8. 1 leeres Fass (9 Pfd.).
1 leeres Fass (70 Pfd.)
G C 1619. 1 Fass Sprit (1397 Pfd.).
G C 1614. 1 Fass Sprit (1429 Pfd.).
T D 7529. 1 leeres Fass (54 Pfd.).
P F 188. 1 leeres Fass (20 Pfd.).
S 806. 1 Fass Farbe (325 Pfd.).
B. 1 Kistchen Senf (35 Pfd.). Beklebt Opladen
B R 550. 1 leerer Korb (3 Pfd.).
C T 1088. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 34 Pfd.).
E F 1544. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 95 Pfd.).
E P 412. 2 leere Körbe (19 Pfd.).
M 1. 3 leere Körbe (32 Pfd.).
M 8466. 1 Korb Zwiebeln (26 Pfd).
2 leere Körbe (12 Pfd.).
1 Korb Flaschen (48 Pfd.).
Hagen Hauhlen Co. Köln. 1 leerer Korb (5 Pfd.).
C B S 76511. 1 leerer Korb (10 Pfd.).
G 322. 3 leere Körbe (10 Pfd.).
W 437/8. 2 leere Körbe (25 Pfd).
G H 93. 1 leerer Korb (6 Pfd.).
L T 283. 1 Korb Eisenwaaren (129 Pfd.).
L T 284. 1 Korb Eisenwaaren 73 Pfd.).
C P 9. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 86 Pfd.).
D C 10134. 1 Kiste Porzellan (97 Pfd.).
E H 81. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 320 Pfd.)
E F 684. 1 Kiste Seife (38 Pfd.).
F S Dresden 44. 1 Kiste Kleider (142 Pfd.).
F C 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 80 Pfd.).
F W R 5609. 1 Kiste Spiegelglas (558 Pfd).
G C 339. 1 Kiste Papier (475 Pfd.).
G C 340. 1 Kiste Papier (520 Pfd.).
G C 338. 1 Kiste Papier (470 Pfd.).
G H 69. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 87 Pfd.).
G K 10. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 212 Pfd.).
H K 4310. 1 Kiste Bonbons (82 Pfd.).
H C 2. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 132 Pfd.).
H 4277. 1 Kiste Drahtgewebe (56 Pfd.).
HB 553. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 50 Pfd.).
J Q 1372. 1 leere Kiste (20 Pfd.).
L W 2689. 1 leere Kiste (44 Pfd.).
P 3822. 3 Kisten Eisen.
R Z 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 77 Pfd.).
R E 850. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 92 Pfd.).
R C 3523. 1 Kiste Steingut (358 Pfd.).
S G 9. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 15 Pfd.).
S S. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 470 Pfd.)
W W 1118. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 15 Pfd.).
W 2321. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 178 Pfd.).
W 2. 1 Kiste Eisenwaaren } (35 Pfd.).
W 2. 1 Bund Hacken }
1 leere Kiste (42 Pfd.).
L S H 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 33 Pfd.).
L S W 3489. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 260 Pfd.).
1 leere Kiste (50 Pfd.).
MK 464. 1 leere Kiste (16 Pfd.)
S 189. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 57 Pfd.).
C M 15. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 47 Pfd.).
W S P L 22. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 390 Pfd.).
C D 134. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 170 Pfd.).
C M C 412. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 210 Pfd.).
O R 3158. 1 Kiste Nudeln (30 Pfd.).
A M 312. 1 Kiste Nudeln (32 Pfd.).
B 2. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 22 Pfd.).
G H 20/2. 3 leere Kisten (124 Pfd.).
B 1. 2 Colli Eisenrohr (78 Pfd.)
F S. 1 Ring Drath (50 Pfd.)
4 leere Farasse (112 Pfd.)
1 Strohmatratze (40 Pfd.)
H N 10643. 1 Achse.
R Z 2. 1 Gebund Stahl.
4 Gebund Stahl.
MP 552. 1 Stab Stahl.
No. 553. 1 Stab Stahl.
No. 417. 1 Stab Stahl.
3 Stäbe Stahl.

Betzdorf, Güter-Expedition.

E M S 1340. 1 Kiste irdene Krahnen (36 Pfd.).
B 1906. 1 Kiste Stearinlichte (109 Pfd.).
O 5912. 1 Ballen Gewürze (43 Pfd.).

Niederschelden, Güter-Expedition.

A B 865. 1 Korb Tabak (116 Pfd.).

Siegen, Güter-Expedition.

V Wahn. 1 Ballen Manufacturwaaren (25 Pfd.).
H v. C 4050. 1 Fass Branntwein (165 Pfd.).
B. 1 Stück Pflugschaar (11 Pfd.).
1 Stück eiserne Platte (56 Pfd.).

Haiger, Güter-Expedition.

1 eiserne Kuppelstange (135 Pfd.). 16' lang.

Giessen, Güter-Expedition.

C H 148. 1 Ballen Manufacturwaaren (38 Pfd.).
B 3996. 1 Ballen Manufacturwaaren (65 Pfd.).
PH 1310. 1 Ballen Wolle (317 Pfd.).
C W 1498. 1 Kiste Broncewaaren (18 Pfd.).
G H 2747. 1 Kiste Papier (74 Pfd.).
M 701. 1 Kiste Stahlwaaren (94 Pfd.).
J P 40. 1 Kiste Stahlwaaren (106 Pfd.).
W S 658. 1 Kiste Bandwaaren (112 Pfd.).
W 2257. 1 Kiste Messer und Gabeln (95 Pfd.).
J M 1. 1 Kiste Marmor (67 Pfd.).
G C 27. 1 emball. Kiste Seidenwaaren (77 Pfd.).
C K 5707. 1 Kiste Manufacturwaaren (202 Pfd.).
J H. 1 leere Kiste (35 Pfd.).
W 643. 1 Korb leere Flaschen (67 Pfd.).
K S 9. 1 leerer Kübel (13 Pfd.).
1 Stück Stahl (4 Pfd.).
F. 12 gusseiserne Füsse }
2 gusseiserne Thüren } (33 Pfd.).
1 gusseiserner Rahmen }
6 Stäbe Rundeisen } (1500 Pfd.).
5 Stäbe Flacheisen }

Wetzlar, Güter-Expedition.

A Z 14. 1 Ballen Hasenfelle (215 Pfd). Brand: Perrie-Jonêt & Co. Epernay, v. W. # 46.
E A 4. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 155 Pfd.).
V & C 9320. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 21 Pfd.).
1 Ring Drath (19 Pfd.). Auf der Strecke gefunden.

Ehringshausen, Güter-Expedition.

J R. 1 Stück Eisen (3 Pfd.). Mit Fabrikzeichen HD & O H Stahl.

Münster, Gepäck-Expedition.

1 alter Koffer.

Rehme, Güter-Expedition.

1 buchene Bohle.
1 Decke. Wiersdorff & Hecker No. 3.

Main-Neckar-Bahn.

Verzeichniss der überzähligen Güter bei Revision am 20. März 1871.

I. Güterboden. Station Darmstadt.

P L 752. 1 Tischfuss (7 Pfd.).
B M. 2 Gebund Rundeisen (207 Pfd.).

C S 2027. 1 Kiste Gusstheile (140 Pfd.).
F 52. 1 Korb Feilen (80 Pfd.).
1 Maschinentheil (33 Pfd.).
B 10. 1 Sack Lumpen (34 Pfd.).
K 1. 1 Sack Knochen (144 Pfd.).
M O 13. 1 leeres Fass } (25 Pfd.).
H. Gaule. 2 leere Fässchen }
J K 23. 1 Ballen Bücher (42 Pfd.).
2341. 1 leere Kiste (40 Pfd.).
S 463. 1 leere Kiste (16 Pfd.).
J. G. Wieland. 2 Ballen leere Säcke (193 Pfd.).
G M 2. 1 Ballen leere Säcke (155 Pfd.).
A 1. 1 Ballen leere Säcke (85 Pfd.).
K V. 1 Ballen Emballage (15 Pfd.).
1 leere Packkiste (44 Pfd.).
H A H 147. 1 leere Kiste (72 Pfd.).
V R F 4334. 1 leere Kiste (32 Pfd.).
H S 2313. 1 leere Kiste (25 Pfd.).
N 6. 1 Bündel leere Säcke (19 Pfd.).
N H 1. 1 Bündel leere Säcke (20 Pfd.).
S P G H M 4. 1 Bündel leere Säcke (32 Pfd.).
S Z 2. 1 Bündel leere Säcke (65 Pfd.).
1554. 1 Fass Farbe (235 Pfd.).
W R 2342. 1 Fass Emballage (21 Pfd.).
A R G 71. 1 leere Kiste (12 Pfd.).
PL 902. 1 Tischfuss (5 Pfd.).
1555. 1 Kiste Farbe (110 Pfd.).
ϴ 19668. Ein Sack Graupen (100 Pfd.).
B 5930. 1 Kistchen Nudeln (22 Pfd.).
980. 1 Kiste Käse und Zwetschen (45 Pfd.).
A & P 1021. 1 Kiste Damenmäntel (49 Pfd.).
H P S. 1 Ballen Packleinen (116 Pfd.).
D S 2930. 1 Kistchen Seife und Lichter (60 Pfd.).
M 2. 1 Dachfenster (55 Pfd.).
10 Strohsäcke.
1 Matratze.
7 Teppiche.
2 Bauernwagen. Wahrscheinlich zu Militärzwecken verwendet gewesen.

Station Eberstadt.

Unkenntlich 29. 1 Fässchen Wein, 19 Maas (90 Pfd.).

II. Gepäckbüreau. Station Darmstadt.

No. 610. 1 leere Kiste von Bensheim nach Darmstadt. Bis jetzt nicht abgeholt.
No. 176. 1 leere Kiste von Mainz-Darmstadt. Bis jetzt nicht abgeholt.

Station Frankfurt.

A. Eilgut.

R N 670. 1 Kiste Bandwaaren (95 Pfd.). Bezettelt Elberfeld-Bingerbrück.
W 130. 1 Kiste Bandwaaren (28 Pfd.). Bezettelt Mainz.
K L 31. 1 Kiste Bandwaaren (100 Pfd.).
F W S 10653. 1 Kiste Bandwaaren (40 Pfd.). Bezettelt Carlsruhe.
M S 2581. 1 Ballen Wollenwaaren (223 Pfd.).
244. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 148 Pfd.).
F E 7. 1 Sack Weichselrohr (76 Pfd.).
C S 326. 1 Kiste Bandwaaren (53 Pfd.). Bezettelt Rittershausen, Bad. Bahn.
A W 82. 1 Ballen Wollengarn (37 Pfd.).
No. 2365. 1 leeres Fass (38 Pfd.).
E A 1754. 1 Fass Wein (170 Pfd.).
Adresse Kraus. 1 Koffer Kleider (57 Pfd.).

B. Ordinär-Gut.

C A E 5914. 1 Kiste Liebesgaben (150 Pfd.). Victoria-Bazar Berlin.
E M S W 476. 1 Rolle Maschinenriemen (80 Pfd.).
1 Bällchen Reiseutensilien (18 Pfd.). Gepäckzettel 622 Berlin-Frankfurt.
1 Kiste (60 Pfd.). Fuhrpark des Gardecorps.
G L 8480. 1 Ballen Leinen (235 Pfd.). Frankfurt-Mannheim.
A H 1619. 1 Kiste Porzellanwaaren (27 Pfd.). Ulm-Bruchsal.
H & C 19. 1 Ballen Tabak (195 Pfd.).
R. 42 Stück Ofentheile (345 Pfd.).
R 5. 1 Kiste Eisenwaaren (47 Pfd.).
K B 50. 1 Kiste Holzwaaren (91 Pfd.).
A B 1572. 1 Ballen Wachstuch (75 Pfd.).
R. & L. Seligmann. 1 Sack leere Säcke (44 Pfd.).
N 11. 1 Ballen Wollwaaren (53 Pfd.).
N 12. 1 Ballen Wollwaaren (56 Pfd.).
A K 2675. 1 leere Kiste (8 Pfd.).
G N 8686. 1 leere Kiste (22 Pfd.).
M & M 9536. 1 Ballen Wollwaaren (20 Pfd.).
J Y 4528. 1 Fass Wein (90 Pfd.).
A H 12. 1 Pack Safian-Leder (10 Pfd.).
M J D. 1 Fässchen Wein (46 Pfd.).
B 30085. 1 Kiste Wagenschmiere (80 Pfd.).

H L 13 } 1 Kiste Stärke (90 Pfd.).
oder 43 }

Oberschlesische Eisenbahn. März 1871.

F G W 2484. 1 Pack Gummiwaaren (8 Pfd.).
N B G 4083. 1 Kiste Küchengeräthe (78 Pfd.).
K & W 1568. 1 Ballen Chemikalien (1 Ctr. 24 Pfd.).
Aug. Sperlich. 1 alter Kinderstuhl von Korbgeflecht (4 Pfd.).
H R 168. 1 Kiste Handsägeblätter, div. feine, grobe Eisenwaare, Schiefertafeln (47 Pfd.).
S Sch W S. 1 Sack Salz (1 Ctr. 26 Pfd.).
Bleche. E P 460, 464, 373, 463, 320, 322. 6 leere Oelfässer } (7 Ctr. 16 Pfd.)
No. 189. 1 leeres Oelfass }
B 415. 1 Korb, 1 Glasballon enthaltend (26 Pfd.).
K/W 423. 1 Kiste Tabak (38 Pfd.).
J. Wolff & Comp. 1 Pack gebr. Säcke (78 Pfd.).
C K 5626. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 55 Pfd.).
v. L. Katzow Wolgast. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 63 Pfd.).
T S 2. 1 Ballen woll. Waaren (65 Pfd.).
L. K. & Comp. 133, 6447. 1 Fass Zinkweiss (1 Ctr. 8 Pfd.).
Signatur unleserlich. 1 Tonne Heringe (3 Ctr. 9 Pfd.).
742. 1 Fass anscheinend Tabak (1 Ctr. 41 Pfd.).
551. 1 Ballen Leinen (36 Pfd.).
S T 4. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 1 Ctr. 80 Pfd.).
128. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 1 Ctr. 54 Pfd.).
F K. 3 Stück Pflugschaare (23 Pfd.).
J E 730. 1 Ballen Wolle (3 Ctr. 14 Pfd.).
MJ 7938. 1 Ballen Manufacturw. (38 Pfd.).
J. Kratochwill. 1 Sack Mehl oder Kleie (52 Pfd.).
Schultz 219. 1 leeres Fass (32 Pfd.).
J 39. 1 Pack leere Säcke (53 Pfd.).
F S 440. 1 Ballen anscheinend Manufacturwaare (51 Pfd.).
B 26. 1 Kiste Wirthschaftssachen (53 Pfd.).
K & C 8233. 1 Ballen rothes Wollengarn (1 Ctr. 8 Pfd.).
B R. 1 Fass grüne Seife (56 Pfd.).
7758. 1 leeres Fass (27 Pfd.).
1348. 1 Fass Stärke (1 Ctr. 14 Pfd.).
1349. 1 Fass Stärke (1 Ctr. 13 Pfd.).
D. Hepner Schmiegel. 1 Pack alte leere Säcke (53 Pfd.).
C. Scholtz. 1 leeres Bierfass (27 Pfd.).
1 eiserne Bohrstange (35 Pfd.).
R. 1 Pack, 6 Blechthüren enthaltend (43 Pfd.).
1 Fass Dachtheer
1 Asphaltkessel
2 Eimer
1 Füllkelle
2 Rührstöcke
4 Rollen Dachpappe } (5 Ctr. 25 Pfd.).
H O 2460. 1 Colli Gummiwaaren (23 Pfd.).
Robert Könner, Aufseher in Bielefeld. 1 Koffer [wahrscheinlich Kleider, Wäsche enthaltend] (1 Ctr. 21 Pfd.).
1 Helmschachtel mit 1 Helm (4 Pfd.).
A D 2. 1 leere Kiste (23 Pfd.).
NJ 563. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 1 Ctr. 70 Pfd.).
B B G 353. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 1 Ctr. 43 Pfd.).

Kgl. Preuss. Ostbahn. Pro März 1871.

Glückmann, Bromberg. 1 Pack Säcke (118 Pfd.) lagert seit 22. Februar cr.
Minaux 1/2. 2 Colli Kleider (34 Pfd.) lagern seit 5. März cr.
1 leeres Oelfass (108 Pfd.) lagert seit 8. März cr.
HK 10745. 1 Fass Salpeter (76 Pfd.) lagert seit 8. März cr.
1 Sack Weizen (250 Pfd.) lagert seit 24. März cr.
J C H 104. 1 Kiste Pech (113 Pfd.) lagert seit 1. April cr.

Verzeichniss
der am 1. März 1871 auf Stationen der **Rheinischen Eisenbahn** überzählig lagernden Güter- und Gepäckstücke.

Kisten und Koffer.

HR 2905. 1 Kiste Porzellan lagert in Köln, G.
H 1666. 1 Gewehrkiste (5 Pfd.) lagert in Coblenz.
E H 2. 1 Kiste lagert in Oberwesel.
1 leere Kiste lagert in Köln, G.
S 8872. 1 Kiste (125 Pfd.) lagert in Bingerbrück.
M K 1555. 1 Kiste lagert in Köln, E., bekl. Heidelberg-Mainz.
H C 3940. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Cleve.
R G 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Harff.

J W B 6983. 1 Kiste
Mager Montijoux. 1 Kiste.
A 1509. 1 Kiste
Frauen-Verein Wiesbaden. 1 Kiste
} lagern in Coblenz, E.

M 719. 1 Kiste
C H 88. 1 Kiste
L H 1708. 1 Kiste
M 720/1. 2 Kisten
C H 12 602. 1 Kiste
} lagern in Köln, E.

△K 4537. 1 gefüllte Kiste lagert in Bingerbrück.
1 rothe Kleiderkiste lagert in Köln, E.
H K 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, $24^1/_2$ Pfd.) lagert in Langerwehe.
L R 12. 1 Kiste lagert in Köln, E.
D 3561. 1 Kiste lagert in Köln, E.
E VH S 199/200. 3 gefüllte Kisten lagern in Köln, G.
N 1. 1 leere Kiste lagert in Köln, G.
MB. 1 gefüllter Koffer lagert in Köln, G.
C S 3913. 1 Kiste Metall lagert in Köln, E.
1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Köln E.
R 1905. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Köln E.
P 8105. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Coblenz E.
B 90/1. 2 Kisten (Inhalt unbekannt, 67 Pfd.) lagern in Remagen.
△DAR 11 077. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 135 Pfd.) lagert in Remagen.
F K 2051. 1 leere Kiste lagert in Köln, G.
E 4586. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Köln, E.
K 116. 1 Kiste Pflaumen (59 Pfd.) lagert in Bonn.
L W2075/6. 2 Kisten Porzellan lagern in Bonn.
40. 1 Kiste lagert in Köln E., bekl. Eger-Mastricht.
1 Koffer lagert in Köln E.
C L C 7829. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Köln, E.
H P 2462/3. 1 Kiste Glas lagert in Coblenz, E.
G R. 1 Kiste Emballage lagert in Köln, E.
J G B D 3. 1 Kiste lagert in Aachen.
F E A 4/9. 6 Kisten (Inhalt unbekannt) lagern in Köln, G.
B C L 503. 1 Kiste Maschinentheile lagert in Kempen.
N C 6866/71. 6 Kisten Nudeln (229 Pfd.) lagern in Duisburg.
H C 1818. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 73 Pfd.) lagert in Heissen.
W S 40. / M R 18485. } 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Neuss.
S 1791. 1 Kiste lagert in Köln, E.
J F 1188. 1 Kiste Lichter (67 Pfd.) lagert in Coblenz, E.
F D 3. 1 Kiste lagert in Köln, E., bekl. Kehl-Aachen.
J D 7/8. 2 Kisten lagern in Köln, E.
F S 124. 1 Koffer lagert in Köln, E.
△H 1483. 1 leere Kiste lagert in Köln, G.
A 412. 1 Kiste Feuerzeug (75 Pfd.) lagert in Eschweiler.
F H 388. 1 Kiste lagert in Cleve.
F S 15 923. 1 gefüllte Kiste lagert in Köln G.

H K 5309. 1 gefüllte Kiste
B M 396/97. 2 gefüllte Kisten
I. 1 gefüllte Kiste
R 5609. 1 leere Kiste
C S 52. 1 gefüllte Kiste
J H 2. 1 gefüllte Kiste
H F 1565. 1 gefüllte Kiste
P B 159. 1 gefüllte Kiste
ℜ 2122. 1 gefüllte Kiste
H C 513. 1 gefüllte Kiste
△C C 4372. 1 gefüllte Kiste
M S 4. 1 gefüllte Kiste
D 9876. 1 gefüllte Kiste
J S 1597. 1 gefüllte Kiste
W S 5680. 1 leere Kiste
H 4. 1 gefüllte Kiste
P H 3644. 1 gefüllte Kiste
o S o 4268. 1 gefüllte Kiste
A E 143 1 leere Kiste
A B. 1 gefüllte Kiste
B M 301. 1 leere Kiste
Schenk in Duisburg 2. 1 leere Kiste
P M 300. 1 leere Kiste
B M 386. 1 leere Kiste
} lagern in Düren.

B S 192. 1 gefüllte Kiste
H S 1793. 1 leere Kiste
S 583. 1 Kiste Zucker
G U 2827. 1 gefüllte Kiste
W H 954. 1 gefüllte Kiste
W S 2630. 1 gefüllte Kiste
W C 1831. 1 gefüllte Kiste
C S 764. 1 gefüllte Kiste
H 26. 1 Kiste Holzwaaren
K. 1 gefüllte Kiste
} lagern in Köln, E.

O F E 1471. 1 gefüllte Kiste
O F 7082. 1 gefüllte Kiste
A 29. 1 gefüllte Kiste
J R 42. 1 Kiste Kleider
C P 1937. 1 gefüllte Kiste
M M 235. 1 gefüllte Kiste
S C 1150. 1 gefüllte Kiste
C B 809. 1 Kiste Papier
B 222. 1 gefüllte Kiste
F U 630. 1 Kiste Eisenwaaren
S $1223^1/_2$. 1 gefüllte Kiste
A 4. 1 gefüllte Kiste
C M 47. 1 gefüllte Kiste
48. 1 gefüllte Kiste
HT 4356. 1 gefüllte Kiste
J K 645. 1 Kiste Glas
H 7. 1 Kiste Glas
C N 4458. 1 gefüllte Kiste
4459. 1 gefüllte Kiste
4460. 1 gefüllte Kiste
J D 7786. 1 gefüllte Kiste
7993. 1 gefüllte Kiste
7825. 1 gefüllte Kiste
7923. 1 gefüllte Kiste
△W 9779. 1 gefüllte Kiste
M W 6470. 1 gefüllte Kiste
S 833. 1 gefüllte Kiste
} lagern in Köln, G.

B G 812. 1 Kiste Papier
M 9219. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
A R 92. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
V A F 71. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
1 schwarzer Koffer (Inhalt unbekannt)
1 schwarzer Koffer, bekl. Bingen
A K 37. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
Stanislaus. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
C R 2, 5. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
B 5. 1 Koffer (Inhalt unbekannt)
F K 3276. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
M L 1205. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
H B 4134. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
C F C 614. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
R C 100. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
1 Kiste (Inhalt unbekannt)
M Z C J P S 22. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
F D C 21. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
G V 2660. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
M 808. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
W 131. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
C B 1848. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
M C 6930. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
H S 537. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
K 2263. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
G G W 22 271. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
J B O Z 425. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
K. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
V H 2. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
4626. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
K B 1649. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
H T 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
JH 3694. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
L G 4. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
R L 10. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
Adresse. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
F M 112. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
A S 409. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
H F 61. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
E B 2. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
J. v. H. 175. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
S 9048. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
C W C 4369. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
H C 2106. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
H J 881. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
G C 2503/4. 2 Kisten (Inhalt unbekannt)
M T 147. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
R W 179. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
F D W 144/5. 2 Kisten Butter
R P 92. 1 Kiste Butter
D C 125. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
C W 86. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
K 70. 1 Kiste Butter
} lagern in Köln, E.

S M. 1 leere Kiste lagert in Herbesthal.
P D 17. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Düren.
P C 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Düren.
2 leere Kisten von Neuss lagern in Norf.
W R 1216. 1 Kiste Porzellan von Neuss lagert in Norf.

F R 3765. 1 Kiste Seife von Neuss lagert in Norf.
J A 903. 1 Kiste leeres Geschirr von Neuss lagert in Norf.
A W 7863. 1 gefüllte Kiste lagert in Neuss.
S S 5467 / K 5 } 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Neuss.
ℛ 2141. 1 Kiste Stearin-Kerzen (51 Pfd.) lagert in Nymwegen.
F M ½. 2 leere Kisten (65 Pfd.) lagern in Hochfeld.

M H 5477. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
M S 1207. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
W C 339. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
J S 14. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
F N C 7347. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
} lagern in Bonn.

F Z 139. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Neuwied l/U.
A ML 2431. 1 Kiste Messer u. Gabeln lagert in Coblenz E.
B 3071. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Coblenz, E.
O L 4. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Bingerbrück.
J N 2. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Bingerbrück.
J N 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Bingerbrück.

L C 680. 1 gefüllte Kiste
T 50. 1 gefüllte Kiste
Trier 65. 1 gefüllte Kiste
G R 457. 1 gefüllte Kiste
H B 1420. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
M B 2. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
C F B 1706. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
F D 2273. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
Schaefer. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
Z 5090. 1 Kiste Citronen
A R 49798. 1 Kiste
1 gelber Koffer
1 Koffer Wäsche und Briefe
} lagern in Bingerbrück, E.

M W 8442. 1 Kiste Feuerzeug lagert in Neuwied r/U.
W V 33. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Neuwied r/U.
C S 3014. 1 gefüllte Kiste lagert in Neuwied r/U.
E T 596. 1 Kiste Nudeln (17 Pfd.) lagert in Coblenz.
K. 1 Kiste Laschen (350 Pfd.) lagert in Essen.

Ballen und Paquete.

W S 391. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 38 Pfd.)
N 22. 1 Ballen Spähne
HL 100. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
E L 312. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
A D 958. 1 Ballen, bekl. Frankfurt
C S 256. 1 Ballen, bekl. Mainz
A L 2249. 1 Ballen, bekl. Bingerbrück
C 810. 1 Ballen, bekl. Coblenz
Utrecht. 1 Paquet
B S div. Nummern. 3 Ballen, bekl. Bingen
C V 1752. 1 Ballen
G H 2019. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
A H 2025. 1 Ballen, bekl. Heidelberg-Mainz
} lagern in Köln, E.

A B 1333. 1 Ballen lagert in Köln, G.

S A 1. 1 Ballen Hopfen
12. 12 Ballen Kalinturholz
J W 2451. 1 Ballen
W 224. 1 Ballen Hopfen
D 2412. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
} lagert in Köln, E.

R 1. 1 Ballen Sohlleder lagert in Kevelaer.
G S 704. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Köln, E.
S A 669. 1 Ballen Hopfen lagert in Köln, G.
S C 135. 1 Ballen Flachs lagert in Remagen.
M B 460. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Köln, E.
W 1. 1 Ballen Lumpen lagert in Köln, E.
R 1/3. 3 Ballen Hanf (1125 Pfd.) lagern in Aachen.
△ 5702/5. 4 Ballen Tuch (1760 Pfd.) lagern in Aachen.
△ 9369/9371. 3 Ballen (Inhalt unbekannt) lagern in Köln, G.
A C u. M G 515. 1 Ballen Wolle (257 Pfd.) lagert in Aachen.
E H 888. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Köln, G.
G E 639. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Bingerbrück.
D B 6. 1 Ballen lagert in Köln, E, bekl. Coblenz-Köln.
M C 130. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 250 Pfd.) lagert in Bingerbrück.
Diverse Nummern. 12 Ballen Werg lagern in Aachen.
K L 8. 1 Ballen Säcke lagert in Euskirchen.
C J 751. 1 Ballen Leinen lagert in Aachen.

B 1. 1 Ballen Haare (35 Pfd.)
F 990A. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
1 Ballen Emballage
H 1384. 1 Ballen Emballage
H 5. 1 Ballen Emballage
B L 70. 1 Ballen Reis
A 94. 1 Ballen Wolle
J S C 405. 1 Ballen Tabakstengel
L L 20. 1 Ballen Emballage
L 19. 1 Ballen Emballage
L E 6. 1 Ballen Emballage
R W 2. 1 Ballen Emballage
} lagern in Köln, G.

G 72. 1 Ballen Wolle
G K 1288. 1 gefüllter Ballen
H J 179. 1 Ballen baumwollene Waaren
G V 19. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
M H 871. 1 Ballen Hopfen
A L 2. 1 gefüllter Ballen
J P 7. 1 gefüllter Ballen
A B 1313. 1 gefüllter Ballen
G V C 335. 1 gefüllter Ballen
A 1330. 1 gefüllter Ballen
M M 8977. 1 gefüllter Ballen
J G 2560. 1 Ballen Ziegenfelle
J G 2561. 1 Ballen Ziegenfelle
J G 2562. 1 Ballen Ziegenfelle
J G 2563. 1 Ballen Ziegenfelle
G P 83, 84, 86, 90, 91, 92. 6 Ballen Hanf
} lagern in Köln, G.

W B 45. 1 Ballen Lumpen
P 12. 1 Ballen Flocken
P 18. 1 Ballen Flocken
C B C 2. 1 Ballen Emballage
Kusten. 1 Ballen leere Säcke
H M 1789. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
V 69. 1 Ballen Wolle
} lagern in Düren.

R 3. 1 Ballen Leder lagert in Stolberg.
ƎB F 5771/72. 2 Ballen Packleinen lagern in Eupen.

P 3793. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
J L 982. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
B 678. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
△ 714. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
R P 572. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
G H 530. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
} lagern in Düren, E.

G 96. 1 Ballen Kaffee (205 Pfd.) lagert in Gerolstein.
D 1. 1 Ballen leere Säcke lagert in Gerolstein.
E V 3282. 1 Ballen Leinen lagert in Norf nach Neuss gehörend.
J F R 187/8. 2 Ballen Flachs lagert in Norf nach Neuss gehörend.
D 5. 1 Ballen Kaffee lagert in Neuss.
D H 430. 1 gefüllter Ballen lagert in Neuss.
G W R 3504. 1 gefüllter Ballen lagert in Neuss.
J 602. 1 gefüllter Ballen lagert in Neuss.
M D. 1 Ballen alte Säcke lagert in Bonn.

B 4396. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
B 5. 1 Ballen Erdsäcke
A P 59. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
HH S 244. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
H St. M 1049. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
} lagern in Coblenz, E.

HB 231. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
A I. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
B F 5674. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
V B Luxemburg 248. 1 Ballen (Inh. unbek.)
R B 230. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
△ 13512. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
M 403. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
L W 109. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
M W 3979. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
H C 3388. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
} lagern in Bingerbrück, E.

M S J 140. 1 Ballen Kattun lagert in Ehrenbreitstein.
L 601. 1 Ballen lagert in Neuwied r/U., bekl. Coblenz.
F 20. 1 Ballen Bettdecken lagert in Neuwied r/U.
G S 812. 1 Ballen (Inh. unbek.) lagert in Neuwied r/U., bekl. Neuss.
F 4493. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Neuwied r/U., bekl. Elberfeld.
L D 2083. 1 Ballen leere Säcke (25 Pfd.) lagert in Wevelinghofen.

Steinert. 1 Paquet leere Säcke
Th. L 509. 1 Paquet leere Säcke
Kant, Berlin. 1 Paquet leere Säcke
Th. L 1105, 1174. 2 Paquet leere Säcke
A 2. 2 Paquet leere Säcke
Ullmann, Düren. 2 Paquet leere Säcke
N R S. 1 Paquet leere Säcke
J W 102. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
C M 6140. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
1 Ballen (Inhalt unbekannt)
K 102. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
3 Paquet leere Säcke
C H. 1 Paquet Cigarrenbrettchen
1 Paquet Werkzeug
1 Paquet Oelpolster
F M N 21. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
S S 1164. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
J L 953. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
G S 263. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
S S 1151. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
S S 1162. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
S S 1163. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
S S 1153. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
} lagern in Köln, E.

J P 5221. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
S S 1152. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
C J A 12. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
H 707. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
C J 1504. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
L G. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
D W 961. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
W. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
G 948. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
G L 8519. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
S 3827. 1 Ballen Matten
A 626. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
R 1. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
A 18. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
W 224. 1 Ballen Hopfen
L N 62. 1 Ballen Hopfen
D 15. 1 Ballen Felle
Rheinhold 1. 1 Paquet leere Säcke
J A 2173. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
} lagern in Köln, E.

Fässer, Tonnen und Kübel.

2 leere Fässer lagern in Neuss.
K C 3461. 1 leeres Fass (31 Pfd.) lagert in Cleve.
M 139. ¼ leere Ohm lagert in Köln, G.
H 132. 1 Fass Wein lagert in Köln, E.
B 17. 1 Fass Wein lagert in Köln. E.
K 111. 1 Fass Wein lagert in Köln, E.
A M 1126. 1 Fass Wein lagert in Köln, E.
S H 6339, 9636. 2 Fässer Wein (280 Pfd.) lagern in Bingerbrück, E.
A W 2. 1 leeres Fass (18 Pfd.) lagert in Köln, E.
A W 4. 1 Fässchen (Inhalt unbekannt) lagert in Neuss, E.
J Volk 59. 1 leeres Fass lagert in Köln, G.
J W 1. 1 leeres Fass (76 Pfd.) lagert in Cleve.
S C 1003. 1 Fass (Inhalt unbekannt) lagert in Köln, E.
L H 9141. 1 leeres Fass lagert in Köln, E.
H G 1105. 1 Fass (Inhalt unbekannt) lagert in Gerolstein.
HB 70. 1 leeres Fass lagert in Bingerbrück.
L J 82. 1 leeres Fass lagert in Düren.
A B 2386. 1 leeres Fass lagert in Köln, G.
1258. 1 leeres Fass lagert in Köln, G.
(△ E) 433½. 1 leeres Fass lagert in Düren.
A S 712. 1 leeres Fass (95 Pfd.) lagert in Neuwied l/U.
(M ⚓) G 3586. 1 leeres Fass lagert in Köln, G.
L 213. 1 leeres Fass lagert in Bingerbrück.
HL 770. 1 leeres Fass lagert in Andernach.
P W R 610. 1 leeres Fass lagert in Andernach.
B B HV G 671. 1 gefülltes Fass lagert in Crefeld.
K 3778/9. 2 leere Fässer lagern in Coblenz.
J. 1 Fass Wein lagert in Aachen.
R A B diverse Nummern. 7 leere Fässer lagern in Neuwied l/U.

T C 6023. 1 leeres Fass
S R 218. 1 Fass Essig
S R 211. 1 Fass Essig
S H 488. 1 Fass Oel
H C 2832. 1 Fass Wein
} lagern in Essen.

H 21/35. 15 Fässer Petroleum lagern in Vallendar.
13. 1 leeres Fass lagert in Coblenz, E.
B II. 1 Fass Wein lagert in Köln, E-
F B 215. ½ Ohm Bierfass lagert in Neuwied.
W W 316 / W B 1 } ¼ Ohm Weinfass lagert in Neuwied.
W C 1627. ½ leeres Ohm lagert in Köln, G.
R H 5701. 1 gefülltes Fass lagert in Köln, G.

B 1. ¼ Ohm Wein
205. 1 Fass (Inhalt unbekonnt)
1 Fass Gyps
L 27. 1 Fass (Inhalt unbekannt)
661. 1 Fass (Inhalt unbekannt)
J S 110. 1 Fass (Inhalt unbekannt)
1 Fass (Inhalt unbekannt)
A 6. 1 Fass (Inhalt unbekannt)
102. 1 Fass (Inhalt unbekannt)
124. 1 Fass (Inhalt unbekannt)
D 1. 1 Fass (Inhalt unbekannt)
1 Fass (Inhalt unbekannt)
(△ D) 30607. 1 Fass (Inhalt unbekannt)
D C 36. 1 Fass (Inhalt unbekannt)
1 Fass (Inhalt unbekannt)
D L 4640. 1 Kübel (Inhalt unbekannt)
W 50. ½ Ohm Wein
F W 1. ⅛ Ohm Wein
W 75. ⅛ Ohm Wein
} lagern in Köln, E.

S S. 8 Tönnchen Seife
A B 100. 1 leeres Fass
P D 3. 1 leeres Fass
} lagern in Düren.

C 1068. 1 leeres Fass
T B 5223. 1 Fass Thran
Rührmeister. 1 leeres Fass
S H 1964. 1 leeres Fass
B D 470. 1 leeres Fass
M J B 823. 1 leeres Fass
C P 192. 1 leeres Bierfass
P B. 1 leeres Fass
N K. 1 leeres Fass
A M 6546. 1 leeres Fass
(LK) 914. 1 leeres Fass
O H 80586. 1 leeres Fass
F J 512. 1 leeres Fass
F A W C E. 1 leeres Fass
} lagern in Düren.

H S C 2140. ½ Ohm Wein
K 515. 1 Ohm Oel
S 995. 1 Tonne Thran
L V 309. 1 Ohm Oel
A B 1462. ½ Ohm Branntwein
¼ Ohm Thran
Mainz. ½ Ohm Wein
O C 9118. ¼ leeres Ohmfass
K 3. ¼ Ohm Wein
(Zeichen) 6398. 1 gefülltes Fass
T 201. 1 leeres Fass
M B 14. 1 gefülltes Fass
J L C 10. 1 Fass Terpentinöl
} lagern in Köln, G.

B C. 16 leere ¼ Ohmfässer lagern in Buir.
H 1/2. 2 Fässer (Inhalt unbekannt, 255 Pfd.) lagern in Aachen.
S 8854, 7925. 2 leere Fässer (25 u. 27 Pfd.) lagern in Euskirchen.
L B 4249. 1 Fass Petroleum (305 Pfd.) lagert in Gerolstein.

HB D 1775. 1 leeres Fass
F 3. 1 leeres Fass
K W 1287. 1 leeres Fass
C R 164. 1 leeres Fass
C B C 2770. 1 leeres Fass
D M S 5. 1 leeres Fass
F F 7565. 1 Fass Seife
} lagern in Norf, gehören nach Neuss.

J C S 260. 1 Fass Pflaumen (755 Pfd.) lagert in Kevelaer.
AB diverse Nummern. 6 leere Fässer lagern in Hochfeld.
R P 417. 1 gefülltes Fass (67 Pfd.) lagert in Hochfeld.
M L / M } 25 Fässer Petroleum lagern in Bonn.
F A 877. ¼ leeres Ohmfass lagert in Bonn.
C 628. 1 leeres Fuderfass lagert in Remagen.

AB 2131. 1 leeres Packfass
Schumacher 500. 1 leeres ½ Ohmbierfass
Gebr. Münk 1346. 1 leeres ½ Ohmbierfass
M P 3. 1 leeres ½ Ohmbierfass
Schüttler 343. 1 leeres ⅛ Ohmbierfass
B G N W 1251, 1309. 2 leere ½ Ohmbierfässer
} lagern in Neuwied l/U.

G R 1431/2. 2 gefüllte Fässer lagern in Bingerbrück.
K B 58. 1 Fass Heringe lagert in Bingerbrück, E.
Z 5091. 1 Fass Feigen lagert in Bingerbrück, E.
351. 1 Fass Petroleum lagert in Leutesdorf.
Melzger, Köln. 1 leeres Fass lagert in Neuwied r/U.
W 15. 1 Fass Baumöl lagert in Neuwied r/U.
G A 1. 1 leeres Fass lagert in Neuwied r/U.
A S 6357. 1 gefülltes Fass lagert in Neuwied r/U.
Rottmann. 1 leeres Fass lagert in Wevelinghofen.

Diverse.

T 50. 1 eiserne Platte lagert in Longerich.

W H 1. 1 Schliesskorb
B C 10. 1 Colli
O J 1051. 1 Pack
J R W C 1718. 1 Pack
J M C 55. 1 Colli
J R 270. 1 Colli
C L 1059. 1 Colli
} lagern in Köln, E.

A N S 2864. 1 Marmorplatte lagert in Köln, G.
Pack Bremsklötze lagert in Coblenz, E.
F. 5 Colli Ofentheile lagern in Köln, E.
1 Zollpaquet lagert in Köln, E.
3 Ringe grober Draht lagern in Köln, E.
3 Pack Spatenstiele lagern in Gerolstein.
1 Ring Eisendraht lagert in Brühl.
2 Ringe Eisendraht lagern in Sechtem.
1 Messingrohr lagert in Köln, E.
A E. 2 Colli Eisenröhren lagern in Köln, E.
R 4. 1 Pack Strohpapier lagert in Herbesthal.
1 Haut lagert in Speldorf.
H S 257. 1 eiserner Kessel lagert in Köln, E.
No. 2. 5 Pack Laubsägen lagern in St. Goar.
V W 16420. 3 Pack Pappdeckel lagern in Essen.
8 Gebund Bretter lagern in Ehrenfeld.

Θ—Θ. 1 Colli Eisen lagert in Aachen.
10 Stück Manschetten lagern in Köln, E.
F H 338/9. 2 Pack Papier lagern in Essen
1 eiserne Welle lagert in Coblenz, E.
2 Platten Eisenblech (28 Pfd.) lagern in Crefeld.
1 Achse lagert in Köln, G.
1 Rohrbank lagert in Kempen.
1 Messingstange lagert in Köln, E.
L. 1 Pack Feilen (3 Stücke) lagern in Düren.
1 zinkblecherne Bütte lagert in Aachen.
L W 230. 1 Pack Papier lagert in Düren.
1 kupfernes Drahtgewebe lagert in Köln, E.
2 Tornister für Französische Offiziere lagern in Köln, E.
1 Gewehr lagert in Köln, E.

Θ 5422. 1 Pack Papier
R. 1 Ofendeckel
2 Rosterstücke
A S 4206. 1 Pack Sägen
S. 1 Colli Guss
W S 137. 1 Pack Strohmesser
T 53. 1 Pack Düten
1 Gebund Schippenstiele
1 Stab Eisen
} lagern in Düren.

G S 306. 1 Pack Parquetböden
G K 255. 7 Stück Pflugschaar
F B 530. 6 Stück Schaufeln
W 1. 1 Pack alte Seile
F E 337. 1 gefüllter Verschlag
M J 168/169. 2 gefüllte Verschläge
G B 453. 1 gefüllter Verschlag
HN 1037. 1 gefüllter Verschlag
H Utrecht. 1 gefüllter Verschlag
E S 2. 1 gefüllter Verschlag
S Z 267. 1 gefüllter Verschlag
1 Gebund Besen
2 Brechstangen
1 Stange Stahl
} lagern in Köln, G.

P C 82. 2 Colli Eisen
Villeroy-Bock. 1 Privat-Decke lagert in Ehrenfeld.
O. 6 Pack Strohpapier lagern in Ehrenfeld.
H R 10. 1 Colli (Inhalt unbekannt) lagert in Ehrenfeld.

1 Tafel Zink
3 Pack Sichten
S W 4. 1 Ritzel
1 Colli
1 Colli Feuertopf
1 alter Schraubstock
1 Stab Eisen
1 Pack 3 leere Körbe
8 Stäbe Eisen
} lagern in Norf, nach Neuss gehörend.

B. 1 Stück Ofentheil lagert in Neuss.
W S 2863/4. 2 Colli Ofentheile lagern in Cleve.
L 1. 1 Kupferboden lagert in Neuwied l/U.
S 6. 1 Pack Seide lagert in Neuwied l/U.
27. Tafeln Zink lagern in Bingerbrück.
G W 996. 1 Harras Hohlglaswaaren lagert in Bingerbrück.
W 20 2 Pack Schippen à 20 Stück lagern in Bingerbrück.
W R. 28 Stück gusseiserne Pfannen lagern in Bingerbrück.
12 Blöcke Blei lagern in Bingerbrück, E.
J S 20. 1 Stück Pumpentheil lagert in Bingerbrück, E.
H. 1 Pack Holzschube lagert in Coblenz.
H 5. 1 Colli leeres Geschirr ($18^1/_2$ Pfd.) lagert in Wevelinghofen.

Körbe.

1 Korb Krüge (7 Pfd.) lagert in Coblenz, E.
M B 1140. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 72 Pfd.) lagert in Köln, E.
B 22. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 77 Pfd.) lagert in Call.
M 1. 1 Korb lagert in Köln, E., bekl. Buir.
1 Korb leere Eimer lagert in Köln, Rheinstation.
C F 72. 1 Korb Effecten lagert in Köln, Rheinstation.
H M S 2294. 1 gefüllter Korb lagert in Neuss.
C 1. 1 Korb (Inhalt unbekannt) lagert in Köln, E.
J C 22. 1 Korb (Inhalt unbekannt) lagert in Köln, E.
M 1057. 1 Korb (Inhalt unbekannt) lagert in Köln, E.
K 1305. 1 Korb (Inhalt unbekannt) lagert in Cleve.
S 2/6. 2 gefüllte Körbe lagern in Köln, G.
756, 762 2 leere Körbe lagern in Ehrenfeld.
S C 1608/9. 2 Körbe Zucker lagern in Düren.
△ 1 Korb (Inhalt unbekannt) lagert in Köln, E.
△ Elberfeld. 1 leerer Korb lagert in Cleve.
R 977. 1 Korb Eisenwaaren (166 Pfd.) lagert in Essen.
J M 11. 1 Korb (Inhalt unbekannt) lagert in Köln, E.
D S 1102. 1 Korb Droguen (93 Pfd.) lagert in Bonn.
K 2566. 1 Korb Spielwaaren lagert in Aachen.
H K 1367. 2 Körbe Schrauben lagern in Essen.

H 14. 1 Korb (Inhalt unbekannt)
H 47. 1 Korb (Inhalt unbekannt)
M C 446. 1 Korb (Inhalt unbekannt)
G G 3. 1 Korb (Inhalt unbekannt)
1 Korb (Inhalt unbekannt)
G S 380. 1 Korb (Inhalt unbekannt)
H. 1 Korb Pferdchen
W S 1547. 1 Korb (Inhalt unbekannt)
} lagern in Köln, E

G W 26. 1 gefüllter Korb
C T 1070. 1 Korb Eisenwaaren
A P 1. 1 Korb leere Flaschen
A S 4193. 1 Korb Eisenwaaren
G L 1. 1 Korb Eisenwaaren
Joh. Ad. Roder. 1 leerer Korb
Z 724. 1 Kiste Eisenwaaren
M S 4. 1 gefüllter Korb
} lagern in Düren.

NK 267. 1 gefüllter Korb
[Zeichen] 4894. 1 Korb leeres Geschirr
K P 656. 1 Korb Eisenwaaren
G K 3143. 1 Korb leere Flaschen
G 3642. 1 Korb leere Flaschen
V 46261. 1 Korb leere Flaschen
◇ 5700. 1 leerer Korb
G Z 3057. 1 Korb Cichorien
C K 306. 1 Korb Militäreffecten
D B 336. 1 gefüllter Korb
B 6649. 1 gefüllte Korbflasche
H S 4835. 1 Korbflasche
} lagern in Köln, G.

F v H 2/3. 2 leere Körbe
H M C 672. 1 Korb Nägel
P H 9718. 1 Korb Blechwaaren
B 2/3. 2 leere Körbe
L 1. 1 leerer Korb
R, undeutlich. 1 Korb Steingut
} lagern in Norf, zu Neuss gehörend.

E 1. 2 leere Körbe lagern in Cleve.
P D 1121. 1 Korb (Inhalt unbekannt) lagert in Nymwegen.
o S o 7765. 1 Korb Tabak lagert in Neuwied l/U.
C F. 1 Pack 5 leere Körbe lagert in Neuwied l/U.
H 1007. 1 gefüllter Korb (107 Pfd.) lagert in Bingerbrück.

A E C 1280. 1 Korb (Inhalt unbekannt)
F R E. 1 Korb Eisenwaaren
Assmann. 1 Korb (Inhalt unbekannt)
S D. 1 Korb Eisenwaaren
D V C 12617. 1 gefüllter Korb
} lagern in Neuwied r/U.

Säcke.

W. 2 Pack leere Säcke lagern in Aachen.
C B. 1 Sack (Inhalt unbekannt) lagert in Köln, E.
1 Sack Gemüse lagert in Eschweiler.
B 86/9. 4 Säcke (Inhalt unbekannt) lagern in Remagen.
S H 1. 1 Sack (Inhalt unbekannt) lagert in Köln, E.
K 5. 1 Sack (Inhalt unbekannt) lagert in Köln, E.
B 5. 1 Sack (Inhalt unbekannt) lagert in Coblenz, E.
K E. 1 Sack Kartoffeln (100 Pfd.) lagert in Köln.
A 6. 1 Sack leere Säcke (52 Pfd.) lagert in Goch.
2 Säcke Korn lagern in Köln, R.
2 Pack leere Säcke (80 Pfd.) lagern in Eupen.
Rothschild. 1 Pack leere Säcke (40 Pfd.) lagern in Neuss.
1 Sack (Inhalt unbekannt, 35 Pfd.) lagert in Eupen.
P M A 32. 1 Pack leere Säcke lagert in Düren.
H H 2. 1 Pack Säcke (97 Pfd.) lagert in Euskirchen.
J O H 18. 1 Sack Graupen (50 Pfd.) lagert in Gerolstein.
A S. 1 Pack leere Säcke lagert in Norf, zu Neuss gehörend.
4 Pack leere Säcke lagern in Norf, zu Neuss gehörend.
S M F. 2 leere Säcke lagern in Norf, zu Neuss gehörend.
1 Pack leere Säcke lagert in Norf, zu Neuss gehörend.
O S. 1 Sack Hafer lagert in Neuss.
H B 25. 1 Pack leere Säcke (50 Pfd.) lagert in Neuss.
S A 8/9. 2 Pack leere Säcke (120 Pfd.) lagern in Crefeld.
Adresse 6. 1 Sack leere Säcke lagert in Goch.
1. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) lagert in Neuwied l/U.
C v V 106. 1 Sack Graupen (200 Pfd.) lagert in Ehrenbreitstein.

Stern. 2 Pack leere Säcke
H D. 1 Säckchen Erz
MR 269. 1 gefülltes Säckchen
Schlemer. 1 Pack leere Säcke
A K 1 Sack Malzschuss
1 Säckchen Mehl
C K 305. 1 Sack Militäreffecten
Welter. 1 Pack leere Säcke
} lagern in Köln, G.

Schutz. 1 Pack leere Säcke
U. Düren. 1 Pack leere Säcke
Magazin Lozen. 1 Sack leere Säcke
J M. 1 Sack leere Säcke
Steinert. 1 Pack leere Säcke
6 Pack leere Säcke
} lagern in Düren.

1 Sack Salz } lagern in Düren.
HD 26. 1 Sack (Inhalt unbekannt) } lagern in Düren.
1 Sack Kleider lagert in Köln, E.
C HB & E III. 1 Sack Kleien lagert in Köln, E.

Wagen.

H 5172. 50 Säcke Gerste lagern in Köln, E.
Rb 5394. 1 Wagen (Inhalt unbekannt) lagert in Köln, G.
4801. Achsen mit Rädern lagern in Düren.
Belg 5803. Wagen Petroleum lagern in Bingerbrück.

Gepäckstücke.

2 Schliesskörbe lagern in Crefeld.
1 alter Holzkoffer (45 Pfd.) lagert in Coblenz.
Bochum. 1 gelber Koffer mit schwarzen Rändern (45 Pfd.) lagert in Coblenz.
R P 22429. 1 Korb Kleider (66 Pfd.) lagert in Coblenz.
Köln-Neuwied No. 76. 1 hölzerner Koffer (35 Pfd.) lagert in Neuwied.
1 gelber Reisekoffer, 2 Decken, 1 Stock } lagern in Coblenz.

Westfälische Eisenbahn. Monat März 1871.

N [weiss]. 1 Stab Stahl; E D 1671 [weiss]. 2 Bürden Stahl; E D 1672 [weiss]. 6 Bürden Stahl } lagern in Warburg seit 17. Febr. 1871.
S. 4 eiserne Töpfe (47 Pfd.) lagern in Warburg seit 26. Februar 1871.
1 Pack Schrauben lagert in Holzminden seit 23. Februar 1871.
HW 5069. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 252 Pfd.) lagert in Holzminden seit 10. März 1871.
[symbol] 21619. 1 Sack Hülsenfrüchte (139 Pfd.) lagert in Altenbeken seit 25. Februar 1871.
[symbol] 21585. 1 Sack Hülsenfrüchte (181 Pfd.) lagert in Altenbeken seit 25. Februar 1871.
D E 11. 1 Fass Petroleum (335 Pfd.) lagert in Paderborn seit 12. Februar 1871.
No. 4. 1/4 Ohm Bier lagert in Lippstadt seit 2. März 1871.
[symbol] 30. 1 Kiste Nudeln (31 Pfd.) lagert in Soest seit 19. Novbr. 1870.
K 209. 1 Kiste Glaswaaren (12 Pfd.) lagert in Soest seit 19. Novbr. 1870.
1 leinene Decke lagert in Hamm seit 20. October 1870.
1 Stück Winkeleisen (164 Pfd.) lagert in Hamm seit 30. December 1870.
W N 3. 1 Ballen Säcke (21 Pfd.); M B C 405. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 93 Pfd.); [symbol] 1131. 1 Ballen Holzspunde (51 Pfd.); 1 Ballen Säcke (60 Pfd.) } lagern in Hamm seit 21. März 1871.
W A 4. 1 Sack Zwiebeln (48 Pfd.) lagert in Hamm seit 26. März 1871.
A R B 2624. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 495 Pfd.); M H S 3458. 1 Fass Oel (362 Pfd.); H 3221. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 45 Pfd.); C F 272. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 55 Pfd.) } lagern in Münster seit 25. Januar 1871.
P. 2 leere Kessel (160 Pfd.); M K W 8815. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 75 Pfd.) } lagern in Münster seit 23. Februar 1871.
C F 5367. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 30 Pfd.); [symbol] F P 6034. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 34 Pfd.); 1 Pack Langfisch (35 Pfd.) } lagern in Münster seit 23. Jan. 1871.
O B 1853. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 45 Pfd.) lagert in Rheine seit 19. November 1870.
H Engel. 1 Fass Wein (93 Pfd.) lagert in Rheine seit 14. December 1870.
W C 3793. 1 Kiste Glas (53 Pfd.); 1 eiserner Trommel (11 Pfd.) } lagern in Rheine seit 5. Januar 1871.
O 68. 1 Tonne Cement (290 Pfd.); Dickhoff 5267/8. 2 leere Fässer (60 Pfd.) } lagern in Rheine seit 21. Februar 1871.
S 6035. 1 Fass Zinkweiss (105 Pfd.) lagert in Rheine seit 29. März 1871.
D O 489. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 40 Pfd.) lagert in Rheine seit 31. März 1871.
1 Sack Hafer (150 Pfd.) lagert in Meppen seit 7. März 1871.
H Jansen. 1 Sack Hafer (56 Pfd.) lagert in Meppen seit 16. März 1871.
2 Säcke Hafer lagern in Leer seit 6. December 1870.
R H 1014. 1 Fass Bürstenwaaren (312 Pfd.) lagert in Leer seit 23. December 1870.
W B 64. 1 Ballen Lumpen (150 Pfd.) lagert in Leer seit 21. Januar 1871.
G S 1776. 1 Ballen Lumpen (70 Pfd.) lagert in Leer seit 30. Januar 1871.
HBölsen. 2 Pack leere Säcke (146 Pfd.) lagern in Leer seit 30. Januar 1871.
S B 370. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 103 Pfd.) lagert in Leer seit 22. Februar 1871.
D B 3. 2 Stock (?) Holzschuhe (35 Pfd.) lagern in Leer seit 2. März 1871.
G S 14894. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 21 Pfd.) lagert in Leer seit 19. März 1871.
V 1783. 1 leeres Fass (49 Pfd.) lagert in Leer seit 18. März 1871.
W H 218, 225. 2 Bund Kupferdrath (148 Pfd.) lagern in Emden seit 1. Januar 1871.
KW 823. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 61 Pfd.) lagert in Leer s. 10. Jan. 71.
J H 6938. 1 Bündel Säcke (48 Pfd.); 1 Patentkette ohne Kugel } lagern in Leer seit 16. März 1871.

b) Fehlende.

Verzeichniss
der auf den Stationen der **Hessischen Ludwigs-Bahn** am 1. März 1871 fehlenden Güter.

Alzey.

3 Gebund Seegras (150 Pfd.).
H. 1 Stab Eisen (68 Pfd.).
Z. 2 eiserne Kochtöpfe.
L F. 1 Kistchen Nudeln (20 Pfd.).

Aschaffenburg.

B 18. 1 Fass Wein (100 Pfd.).
D A M M 14. 1 Kiste Steingut (207 Pfd.).
G G 1312. 1 Kiste Hüte (95 Pfd.).
C N 3380. 1 Kiste Album (37 Pfd.).
S C 221. 1 Kiste Bandwaaren (109 Pfd.).
J V S 1052. 1 Sack Säcke (13 Pfd.).
No. 1201. 1 Zolltasche.
M 6. 1 Pack Eisenwaaren.
v. Karatsenge. 1 Kiste Kleider (56 Pfd.).
E P. 4 Bündel Tafeln.
E M. 2 Bündel Tafeln.
E M 4. 1 Kiste.
SR 12. 1 Kiste Filzschuhe (198 Pfd.).
W 130. 1 Kiste Pelzwaaren (28 Pfd.).
L B 2. 1 Fass Därme.
P D 1095. 1 Ballen (206 Pfd.).
F B 243, 245. 2 Fässer Eisen.
K S & S 1166. 1 Ballen Wolle (29 Pfd.).
A C 5280. 1 Kiste Kurzwaaren.
G. Schönert Leipzig. 2 Bündel Säcke (155 Pfd.).
X P 2577. 1 Fass Leinöl (370 Pfd.).
J & D 8264. 1 Ballen Futterzeug.
C S 1859. 1 Sack Grassaamen (100 Pfd.).
C H 52. 1 Kiste Baumwolle (41 Pfd.).
H C 1029/30. 2 Päcke Papier (92 Pfd.).
H C 1017. 1 Pack Papier (206 Pfd.).

Babenhausen.

H H 2. 1 Korb Seilerwaaren (36 Pfd.).
H 185. 1 Kiste Baumwollwaaren (75 Pfd.).

Bingen.

L S 747. 1 Kiste Kurzwaaren (25 Pfd.).
G U 3018. 1 Pack Papier.
H Z 4. 1 Ballen Kaffee (159 Pfd.).
L N 2/3. 2 Kisten Kleider.
E N 100, 97. 2 Fässer Wein (126 Pfd.).
B & K 560. 1 Korb Eisenwaaren (59 Pfd.).
G L 7566. 1 Ballen Nessel (63 Pfd.).
H M 5092. 1 Ballen Baumwollenwaaren (50 Pfd.).
A S 5708. 1 Ballen Leinen.
C G 5354. 1 Pack Papier.
L W 2157. 1 Kiste Brittaniawaaren (21 Pfd.).
[symbol] 1192. 1 Kiste Fenchel (75 Pfd.).
[symbol] 1686. 1 Ballen Leinen (103 Pfd.).
H 1/2. 2 Kisten Guss (520 Pfd.).
K 3699. 1 Kiste Wichse.
B 2528. 1 Kiste Eisendraht (55 Pfd.).
G D 1. 1 Fass Wein (182 Pfd.).
C S 4. 1 Ballen Leder (20 Pfd.).
E H 8. 1 Koffer.
J H 8. 1 Kiste Wein.
A W C 291. 1 Ballen Wollenwaaren (50 Pfd.).
[symbol] 5704. 1 Fass Schnupftabak (33 Pfd.).
WA 2401. 1 Kiste Wollenwaaren (46 Pfd.).
Göbel Söhne. 1 Pack Säcke (65 Pfd.).
B 57044/5. 2 Kisten Glaswaaren (102 Pfd.).
S S 5403. 1 Kiste Kurzwaaren (19 Pfd.).
C St C 6726. 1 Ballen Leder (33 Pfd.).
P S. 1 Kiste Käse (46 Pfd.).
[symbol] 391. 1 Ballen Wollenwaaren (38 Pfd.).
S 1189/90. 2 Colli Matten (73 Pfd.).
C W 449. 1 Ballen Wollenwaaren (44 Pfd.).
D & B 8177. 1 Fass.

Bürstadt.

H 1. 1 Bündel Säcke.

Darmstadt.

A P 356. 1 Fass Wein.
C S. 1 Kiste Kleider (72½ Pfd.).
E F 14. 1 Ballen Materialwaaren (51 Pfd.).
Blumenthal. 1 Kiste Kleider (5 Pfd.).
C P 1529. 1 Ballen Wollenwaaren (161 Pfd.).
G A. 1 Kiste Nudeln.
M J 5023. 1 Kiste Kurzwaaren.

M L 1205. 1 Kiste Bänder (54 Pfd.).
A G 1341a. 1 Kiste Holzwaaren.
M & G 506. 1 Kiste Wollenwaaren (58 Pfd.).
AE 5036. 1 Kiste Kurzwaaren.
F K 1408. 1 Stück Puppenwagen.
C G 37. 1 Kiste Spielwaaren (37 Pfd.).
B 130. 1 Büffettisch.
J H 3. 1 Kiste Spielwaaren (96 Pfd.).
H C 7260. 1 Kiste Materialwaaren.
C F 9278. 1 Kiste Kerzen.
A D 3. 1 Kiste Gewehre.
Alàdar Gyorgy. 1 Kiste Effecten (46 Pfd.).
P V 3699. 1 Ballen Baumwollenwaaren (77 Pfd.).
J H 134. 1 Pack Eisenwaaren (41 Pfd.).
[Zeichen] 3690. 1 Ballen Baumwollenwaaren (74 Pfd.).
E F 9. 1 Kiste Schnupftabak (18 Pfd.).
F R 2292. 1 Fass Wein (360 Pfd.).
P C 2792. 1 Kiste Eisenwaaren (54 Pfd.).
[Zeichen M S] 2330. 1 Kiste Chemicalien (124 Pfd.).

Dieburg.

G D 1250. 1 Ballen Manufacturwaaren.
S 543. 1 Sack Gerste (51 Pfd.).
S 1344. 1 Pack Cigarren.
A G. 1 Kiste Blech.
A W. 1 Pack Stahl.
G R. 3 Gusstheile.

Frankfurt a/M.

W H 5597. 1 Kistchen Gewürz (3 Pfd.).
H D. 1 Sack Schlagstiften (31 Pfd.).
E S 8888/9. 2 Fässer Wein (210 Pfd.).
K K C 615. 1 Kiste Glas.
K S 1400. 1 Fass Borsten (410 Pfd.).
F B C 3480. 1 Kiste Verbandzeug (272 Pfd.).
A P Holthof 216 {1 Koffer, 1 Kiste} Kleider (130 Pfd.).
J C 12. 1 Ballen Hutstoff (57 Pfd.).
G T 2911. 1 Fass Tabak (115 Pfd.).
A H 2. 1 Kiste Kurzwaaren.
G C 1607. 1 Kiste Kurzwaaren (150 Pfd.).
[Zeichen C] 5232. 1 Korb Kurzwaaren (66 Pfd.).
M 4349. 1 Kiste Wollenwaaren (114 Pfd.).
K B 1445. 1 Kiste Wein (60 Pfd.).
F L 9514. 1 Ballen Tuch (61 Pfd.).
J W 6885. 1 Ballen Tuch (118 Pfd.).
S G. 1 Korb Seefische.
S G 1986. 1 Ballen Tuch.
G L 3617. 1 Fass Wein (47 Pfd.).
G A 715. 1 Kiste Metallwaaren (38 Pfd.).
F R 87. 1 Kiste Spielwaaren (45 Pfd.).
L. Kraul 1/2. 2 Kisten Spielwaaren (37 Pfd.).
Adresse Scheller. 1 Ballen Säcke (47 Pfd.).
A L 494. 1 Kiste Mützen (68 Pfd.).
R H B 2622. 1 Fass Bier (115 Pfd.).
G R 508. 1 Ballen Wollenwaaren (80 Pfd.).
M S 2581. 1 Ballen Tuch.
P 1204. 1 Korb.
L S 4094. 1 Kiste Damenconfection (152 Pfd.).
H H 416. 1 Kiste.
G 7. 1 Kiste Wein (24 Pfd.).
C 1077. 1 Kiste Wein (183 Pfd.).
K 514. 1 Ballen Tuch (46 Pfd.).
N T 9425. 1 Kiste Bandwaaren (49 Pfd.).
A P 383. 1 Fass Wein (58 Pfd.).
B F B 47. 1 Kiste Montur (20 Pfd.).
F K 3376. 1 Kiste Montur (11 Pfd.).
C J A 12. 1 Ballen Schuhwaaren (37 Pfd.).
F M 11. 1 Ballen Garn (138 Pfd.).
S M 1934. 1 Ballen Tuch.
J N 1. 1 Ballen Tuch.
C A 5322/3. 2 Kisten Militäreffecten (111 Pfd.).
M 9075. 1 Kiste Nadeln (35 Pfd.).
A S 3020. 1 Sack Abfall (75½ Pfd.).
T H 2180. 1 Fass Sauerkraut (34 Pfd.).
P A 4666. 1 Kiste Effecten (28 Pfd.).
D L 701. 1 Ballen Wollenwaaren (50 Pfd.).
J S 2417. 1 Ballen Wollgarn (157 Pfd.)
A C C 5869. 1 Kiste Handschuhe (52 Pfd.).
R S 8912. 1 Ballen Tuch (219 Pfd.).
J R M 1. 1 Kiste Bückinge (54 Pfd.).
C S 51. 1 Kiste.
F E 7. 1 Ballen Weichselholz (78 Pfd.).
R 504. 1 Kiste Couverts.
S E 347. 1 Ballen Manufacturwaaren (119 Pfd.).
H C 352. 1 Kiste Halbwollenwaaren (88 Pfd.).
AP C 2829. 1 Kiste Wollenwaaren (97 Pfd.).
H C 1420. 1 Kiste Kurzwaaren (51 Pfd.).
W H 23. 1 Korb Spielsachen (23 Pfd.).
H K 1. 1 Paudel Liqueur (26 Pfd.).
C J 26/27. 2 Ballen Leder (163 Pfd.).
W Z 2. 1 Ballen Leder (145 Pfd.).

Gau-Algesheim.

W 9627/30. 4 Packete Cigarren (66 Pfd.).
M. Marse oder F. Geutil. 1 Sack Weizen.
D 4645. 1 Ballen Manufacturwaaren (79 Pfd.).

Gau-Bickelheim.

No. 12. 1 Sack Kleie.
1 Sack Kleie.
No. 12. 1 Sack Kleie.

Gross-Umstadt.

Gross-Umstadt 1. 1 Stationsdecke.
Stationsverwaltung Gross-Umstadt. 1 Bündel Säcke.

Guntersblum.

W 8929. 1 Pack Cigarren.
B & S 107 855. 1 Kiste Seife.

Ingelheim.

Gaab. 1 Sack Kleie (79 Pfd.).
L 15. 1 Bündel Säcke (15 Pfd.).
J V 920. 1 Pack Cigarren (9 Pfd.).
W 9617. 1 Pack Cigarren (17 Pfd.).
[Zeichen B J] 10/11. 2 Fässchen Sauerkraut (133 Pfd.).

Lorsch.

P M 9. 1 Kistchen Haushaltungsgegenstände (30 Pfd.).

Mainz (Güter-Expedition).

G W B 1591. 1 Kiste Salz.
HR 5956. 1 Kiste Porzellan (163 Pfd.).
C F 2654. 1 Kiste Kerzen (40½ Pfd.).
J A 911. 1 Kiste leere Flaschen (60 Pfd.).
[Zeichen $] 465. 1 Ballen Wollenwaaren (42 Pfd.).
Mainz für das Brand. Art.-Reg. 3, 3059/66. 8 Ballen Tuch (2393 Pfd.).
F D S 50. 1 Sack.
K S 53. 1 Fass Kraut (31 Pfd.).
B 965. 1 Kiste Bücher (46 Pfd.).
J. Höhl. 3 Bündel leere Säcke.
M 875/7. {2 Säcke Werg. 1 Ballen Hanf.}
[Zeichen G] 37. 1 Ballen Zeuge (214 Pfd.).
[Zeichen FM] 1494. 1 Kiste Seide (38 Pfd.).
J K 645. 1 Kiste Fensterglas.
T E 1390. 1 Kiste Cigarren (53 Pfd.).
P 5443. 1 Fässchen Borax (171 Pfd.).
J P 3409. 1 Pack Papier (60 Pfd.).
W 1303. 1 Pack Cigarren.
M M 445. 1 Ballen Baumwollengarn.
[Zeichen] 5495. 1 Fass Senf.
F B 243. 1 Fass Eisenwaaren.
A G 18. 1 Ballen Baumwollenwaaren.

Mainz.

M 2636. 1 Kiste Flaschen (39 Pfd.).
F J K. 2 Säcke Mehl.
H H 144. 1 Kiste Pflaumen.
F B 2871. 1 Fass Eisenwaaren.
M J 194. 1 Ballen Baumwollenwaaren.
C F & C 925. 1 Korb Eisenwaaren.
G M 10/12. 3 Ballen gedruckte Leinwand (49 Pfd.).

Mainz (Eilgut-Expedition).

J H 9. 1 Bündel Säcke.
P D 8/9. 2 Kisten Käse.
B M 139. 1 Koffer Bücher.
V d B 3392. 1 Korb Käse.
V d B 3392/4. 2 Fässer Heringe.
J A S 3277. 1 Kiste Kurzwaaren.
v F V 65. 1 Kiste Kurzwaaren.
Saargemünd 738. 1 Packet Bücher.
J S 1571. 1 Kiste Lack
S H 9428. 1 Fass Wein.
R J 805. 1 Korbflasche Bleichsäure.
Wolfgang Freiligrath 1. 1 Kiste Fleischconserven.
P S 1/3 oder H F S S oder [Zeichen] } 3 Bündel leere Säcke.
Adr. 1 Bat. Sprottau-Niederschl. Landwehr-Regiment I/II. 2 Fässer Stiefeln.
R & H 434/5. 2 Kisten Käse.

Mainz (Eilgut-Expedition).
B & C 3752. 1 Kiste Schuhe.
[Zeichen] 133/4 2 Kisten Schellack.
Assistenzarzt H. Pitochke in Réthel, Frankreich. 1 Kiste Lazarethgegenstände.
Die leichte Batterie Brandenburger Feld-Artillerie, Reg. No. 3. 1 Kiste Militärausrüstungs-Gegenstände.
C # 1619. 1 Ballen Wollenwaaren.
P H 1. 3 leere Fässer.
G L 1. 1 leeres Fass.
A R & S 9022. 1 Ballot Eisengewebe.
E 6. 1 Ballot Wollenwaaren.
B L 1. 1 Korb eingemachte Früchte.
Adr. Franz Kouschina, Nürnberg. 1 Koffer Kleider.
J B 315. 1 Korb Käse etc.
R 1/2. 2 Kisten Zuckerbrot und Liqueur.
G D 4797. 1 Kiste Kurzwaaren.
AR 28855. 1 Ballen Wollenwaaren.
Adr. Graf Scheiffen-Schaffenberg [Zeichen] 169. 1 Kiste Lazarethgegenst. / 170. 1 Ballen do.
A B 7. 1 Ballen Wäsche.
[Zeichen] 2159. 1 Fass Wein.
A N 402. 1 Kiste Feuerzeug.
W H 652. 1 Ballot Leinengarn.
L S H. 1 Kiste Butter.
III A C 6. Inf.-Div. 1. Dragonerregiment No. 2. I. 1 Fass, II. 1 Fass, III. 1 Fass, IV. 1 Fass, V. 1 Fass, VI. 1 Kiste, VII. 1 Kiste, VIII. 1 Kiste, IX. 1 Fass, X. 1 Kiste, XI. 1 Kiste, XII. 1 Kiste, XIII. 1 Fass — enthaltend Militär-Effecten für das I. Brandenburg-Bergische Dragoner-Regiment No. 2.
J B K 8543. 1 Ballen Wollgarn.
P G 472. 1 Ballot Weichsel.
F v. P. 1 Kiste Wäsche (92 Pfd.).
W 1. 1 Ballen Säcke (80 Pfd.).
M. & Co. 429. 1 Korb Flaschenlack (58 Pfd.).
L R. 1 Koffer Kleider.
R J 75. 1 Kiste Gewehrtheile (50 Pfd.).
H B 4. 1 Kiste Spielwaaren (118 Pfd.).
B 2. 1 Bündel Säcke (50 Pfd.).
J R 1308. 1 Korb Blechflasche (16 Pfd.).
M 8047. 1 Korb Blechflasche (12 Pfd.).
W H 8205. 1 Colli Wollenwaaren (166 Pfd.).
[Zeichen] 1452. 1 Kiste Schiefertafeln (165 Pfd.).
S 38. 1 Fass Tabak (51 Pfd.).
M S 483. 1 Fass Senf (518 Pfd.).
B G 2. 1 Ballen Zeuge (97 Pfd.).
L B 3. 1 Ballen Strohgeflechte (32 Pfd.).
J K 4. 1 Handtasche Kleider.
F I G 9673. 1 Kiste Wachs (246 Pfd.).
/FH/ 1 Colli Heringe (40 Pfd.).
B & S 5958. 1 Ballot Baumwollwaaren (108 Pfd.).
Jos. Metzel. 1 Koffer Kleider (33 Pfd.).
No. 1077. 1 Kiste Cigarren.
C P D. 1 Sack Kartoffeln (170 Pfd.).
H F 3. 1 Fass Wein (102 Pfd.).
G R 900. 1 Kiste Werkzeuge (125 Pfd.).
P K 20. 2 Säcke Kartoffeln (320 Pfd.).
A & C K 532/4. 3 Kisten Papierwaaren (535 Pfd.).
K & C 2511. 1 Colli Manufacturwaaren (24 Pfd.).
C W 3. 1 Kiste Wollenwaaren (113 Pfd.).
L B 2174/5. 2 Kisten Oelfarbenbilder (284 Pfd.).
S v. H 1236. 1 Ballot Halbwollenwaaren (104 Pfd.).
J W 12. 1 Ballen Bücher (41 Pfd.).
C K 926. 2 Ballen Bücher (107 Pfd.).
K A 1871. 1 Ballen Wollenwaaren (68 Pfd.).
G N 67. 1 Ballen Reis (200 Pfd.).
R S 4805. 1 Ballen Baumwollwaaren (60 Pfd.).
H 707. 1 Ballen Garn (20 Pfd.).
G D 5051. 1 Kiste Kurzwaaren (70 Pfd.).
J S 169/70. 2 Kisten Käse (100 Pfd.)
[Zeichen] 133. 1 Ballen Wollenwaaren (59 Pfd.).
A H 1351. 1 Colli Fleisch (25 Pfd.).
A H 1352. 1 Tonne Butter (47 Pfd.).
O S E. 3 Bänke.
O S E. 28 Banktheile.
M Pravaz. 1 Koffer Effecten (42 Pfd.).
F 18. 1 Ballot Baumwollwaaren (32 Pfd.).
Z 5718. 1 Ballot Wollwaaren (92 Pfd.).
1 Pack Rollschlösser.
HA 2297. 1 Ballen Packtuch (80 Pfd.).
B K E Stolpe 1. 1 Sack Kleider (25 Pfd.).
K 50. 1 Kiste Bronze (107 Pfd.).
[Zeichen] 293. 1 Ballen Garn (390 Pfd.).
J J 104. 1 Kiste Sammetband (105 Pfd.).
WH Z4159. 1 Kiste Traubenhonig (49 Pfd.).
E G 805. 1 Korb Waschtischchen (62 Pfd.).
[Zeichen] 140. 1 Colli Filz (45 Pfd.)
Laz. Neuburger Leusfeld. 1 Bündel Säcke (11 Pfd.).
G 17. 20. 22., H 95100., IX 210., P D 222/3., No. 231., No. 234., No. 250., No. 294/5., No. 308/9., No. 313/14, No. 325/26. — 23 Kisten Lazarethgegenstände (2760 Pfd.).
[Zeichen] 269. 1 Kiste Fleischwaaren (50 Pfd.).
E & C 1., [Zeichen] 335., S 526., D 555., [Zeichen] 2001., St 8., IX P D 212., IX P D 317., IX P D 337/54., H 68/91. — 50 Kisten Lazarethgegenstände (5319 Pfd.).
H 92/94. 3 Säcke Lazarethgegenstände (253 Pfd.).
No. 3, 17, 6, 11. 4 Taschen, Zollschlösser und Schlüssel für das Hauptsteueramt Saarbrücken.
S 2. 1 Packet Zollschlösser und Schlüssel.
HA 1613. 1 Ballen Leinen (71 Pfd.).
J J 155. 1 Kiste grobe Eisenwaaren, J J 156. 1 Sack grobe Eisenwaaren, J J 157. 1 leerer Korb — (160 Pfd.).
G P W 2535. 1 Colli Tuch (72 Pfd.).
[Zeichen] 7547/51. 5 Kisten Cigarren (467 Pfd.).
[Zeichen] 4/5. 2 Säcke Cacao (370 Pfd.).
M S 7431. 1 Ballot Wollenwaaren (96 Pfd.).
S 22/23. 1 Paquet Cedern, 1 Paquet Palmen (35 Pfd.).

Monsheim.
E K S 7311. 1 Sack Erbsen (200 Pfd.).
R 1. 1 Koffer Kleider (30 Pfd.).
K V 273. 1 Ballen Bücher (35 Pfd.).

Oppenheim.
Hess. Ludwigsbahn 1867. 1 Bündel Säcke.
[Zeichen] 5494. 1 Fass Leinöl.

Stockstadt a/M.
1 Sack Gerste (140 Pfd.).

Worms (Eilgut-Expedition).
[Zeichen] 69. 1 Kiste.
M B 2. 1 Kiste Kleider (78 Pfd.).
J V 12 672. 1 Ballen Wollenwaaren (206 Pfd.).
V T 1. 1 Kiste (38 Pfd.).
T B 460. 1 Colli.

A. p. Kaiser Ferdinands- und Mähr.-Schles. Nordbahn.

Monat März 1871.
A P v G & S 2. 1 Kiste Manufakte (300 Pfd.) von Tarnow fehlt in Brünn seit Februar. Vom Februarmarkt.
B K 147. 1 Kiste Leinwand (150 Pfd.) von Kaschau fehlt in Wien seit 25. Februar. Zur Verladung.
S K 3007. 1 Ballen Manufakte (18 Pfd.) von Zombor fehlt in Wien seit 18. December. Zur Verladung.
Brauerei Napagedl. 2 leere Fässer (50 Pfd.) von Bisenz fehlen in Napagedl seit 29. Januar.
1 Buschen Radreife (112 Pfd.) von Wien fehlt in Brünn seit 3. Februar.
1 Stück gusseis. Leuchter von Trzinitz fehlt in Wien seit 8. März. Zur Ausfolgung.
S. 1 Ballen Wollabfälle (88 Pfd.) von Bielitz fehlt in Standing seit 18. Febr.

J W S 5232. 1 Fass Spirituosen (40 Pfd.) von Olmütz fehlt in Pohl seit 9. December. Zur Ausfolgung.
F K 1857. 1 Fass Liqueur (213 Pfd.) von Pest fehlt in Brünn seit 5. December. Zur Ausfolgung.
Adresse. 1 Kiste Würste (2 Pfd.) von Bielitz fehlt in Wien seit 17. Febr.
Adresse 7. 1 Sack Esswaaren (17 Pfd.) von Hradisch fehlt in Olmütz seit 20. December. Gepäck.
S W 14. 1 Ballen Manufakte (32 Pfd.) von Wien fehlt in Bielitz seit 16. Januar Zur Ausfolgung.
Redlich. 1 Ballen Säcke (26 Pfd.) von Wien fehlt in Saitz seit 26 Febr.
A L 170. 1 Ballen Manufakte (27 Pfd.) von Krakau fehlt in Wien seit 21. Januar.
4 Colli Dachbleche (263 Pfd.) von Brünn fehlen in Wien seit 24. Februar.

Oberschlesische Eisenbahn. März 1871.

5837. 1 Colli Saamen (35 Pfd.).
K. 1 Ballen neue Säcke.
Z W P. 3 Colli Schienen (14 Ctr. 55 Pfd.).
E B 1548. 1 Fass Petroleum (3 Ctr. 19 Pfd.).
1872. 1 Ballen Korke (64 Pfd.).
U U 7140. 1 Rolle Tabak (16 Pfd.).
3844. 1 Fässchen marinirte Fische (7 Pfd.).
N. 1 Pack Messingwaaren (44 Pfd.).
Gebr. R 1330. 1 Rolle Tabak.
S R 4. 1 Ballen Felle (1 Ctr. 7 Pfd.).
K K 2. 1 Kiste Rosinen (32 Pfd.).
T W 1148. 1 Kiste Spielkarten (31 Pfd.).
1 Colli Messer (1 Ctr. 31 Pfd.).
G E 3898. 1 Ballen Nessel (51 Pfd.).
C H 6. 1 Pack Leinen (20 Pfd.).
A S. 1 Sack Dotter (3 Ctr. 24 Pfd.).
K 4. 1 Ballen Kleider (48 Pfd.).
A R 10. 1 Kübel Butter (45 Pfd.).
H Z. 1 Koffer Kleider (56 Pfd.).
F C A 558. 1 Fass Heringe (35 Pfd.).
D Hepner Schmiegel. 1 Pack Säcke (98 Pfd.).
G Richard Glogau No. 2. 1 Ballen Kleider (25 Pfd.).
C 1116, 1119 und 65. 3 Kisten leere Flaschen (1 Ctr. 92 Pfd.).
4175. 1 Kiste Champagner (3 Ctr. 12 Pfd.).
NK
254. 1 Sack trockene Droguen (25 Pfd.).
H
P R 407. 1 Fass Petroleum (3 Ctr. 12 Pfd.).
P R 771. 1 Fass Petroleum (3 Ctr. 25 Pfd.).
A R 3099. 1 Sack Kaffee.
G H 202. 1 Colli Manufacturwaare (2 Ctr. 17 Pfd.).
S D 250. 1 Ballen Manufacturwaare (1 Ctr. 24 Pfd.).
C S 237. 1 Kiste Seife (65 Pfd.).
A R. 1 Kiste Rosinen (72 Pfd.).
F H 2982. 1 Kiste Tabak (66 Pfd.).
A A B 7393 1 Sack Pfeffer (13 Pfd.).
St C 6398. 1 Sack Pfeffer (20 Pfd.).
E M 2. 1 Kübel Butter (21 Pfd.).
F M 10 1 Kiste Butter und alte Sachen.
R G 42. 1 Kübel Butter (58 Pfd.).
K K 56. 1 Kübel Butter (57 Pfd.).
B S 332. 1 Haut.
B S 82. 1 Haut.
J H. 1 Kübel Butter.
D A. 1 Korb Fische (1 Ctr. 6 Pfd.).
W 2519. 1 Fass mar. Fische (12 Pfd.).
S M 554. 1 Fass Seife (1 Ctr. 10 Pfd.).
R. 1 Fass Bricken (9 Pfd.)
S 1385. 1 Pack Apfelsinen (1 Ctr. 58 Pfd.).
M H C 7035. 1 Fass Mostrich (44 Pfd.).
Moritz Jessel. 1 Pack leere Säcke (65 Pfd.).
S M 139. 1 Ballen Nessel (2 Ctr. 47 Pfd.).
M W. 2 Pack leere Säcke (2 Ctr. 2 Pfd.).
Z 458. 1 Ballen Leinen (35 Pfd.).
9210. 1/8 Ohm Wein (48 Pfd.).
J B L. 1 Ballen Bücher (25 Pfd.).
H & C 7191. 1 Kiste Farbe (96 Pfd.).
H H 1. 1 Schachtel Muffe (2 Pfd.).
R M 1767. 1 Colli Manufacturwaaren (25 Pfd.).
D A. 1 Korb frische Fische (1 Ctr. 6 Pfd.).
81. 1 Kiste Rosinen (48 Pfd.).
△ 1689. 1 Kiste Alcal-Oxyd (54 Pfd.).
v. Soga. 1 Kiste Kleider (60 Pfd.).
S 1. 1 Fass Messing (5 Ctr. 40 Pfd.).
A C 23. 1 Ballen Manufacturwaare (32 Pfd.).
J Z C 383. 1 Fass Zucker.
S L 166. 1 Ballen Kaffee (49 Pfd.).
A R 87. 2 Ballen Tabak.
J C A 558. 1 Tonne Heringe.
K R 54/59. 1 Kübel Butter.
Wolff. 1 Pack leere Säcke.
Moritz Jessel. 1 Colli leere Säcke (65 Pfd.).
S M 139. 1 Ballen Nessel (2 Ctr. 47 Pfd.).
C S R 6811. 1 Kiste Bonbons (97 Pfd.).
M W. 2 Pack leere Säcke (22 Pfd.).
No. 2 Ers.-Esc. Hus.-Regt. 4. 1 Tonne Montirungsstücke.
J B 1097, 1099. 2 Ballen wollene Waare (1 Ctr. 2 Pfd. und 50 Pfd.).
Gumprecht 15. 1 leere Tonne.
S C 1. 1 Ballen Rauchwaare (38 Pfd.).
AB 263. 1 Colli Papier (30 Pfd.).
O B 6. 1 Colli Drillichsack.
F S 374. 1 Kiste Confituren (36½ Pfd.).
J B L. 1 Colli Bücher (25 Pfd.).
H C 7191. 1 Kiste Farbe (96 Pfd.).
M H C 7135. 1 Fass Mostrich (44 Pfd.).

Kgl. Preussische Ostbahn. Pro März 1871.

A B 131. 1 Ballen Bücher (35 Pfd.) fehlt seit 20. Februar cr.
H K 24. 1 Kiste Maschinentheile (25 Pfd.) fehlt seit 26. Februar cr.
MH 259/60. 2 Fässchen Liqueur (40 Pfd.) fehlen seit 28. Februar cr.
H H 1. 1 Fässchen Neunaugen (10 Pfd.) fehlt seit 28. Februar cr.
G S K 6811. 1 Kiste Bonbons (37 Pfd.) fehlt seit 3. März cr.
T R 513. 1 Kiste Eisenwaaren (80 Pfd.) fehlt seit 4. März cr.
Sinibaldy 182. 1 Colli Kleider (4 Pfd.) fehlt seit 7. März cr.
H J B 8. 6 Colli Papier (55 Pfd.) fehlen seit 8. März cr.
IK 11045. 1 Fass Salpeter (108 Pfd.) fehlt seit 8. März cr.
H W 39. 1 Ballen Kaffee, Zucker etc. (87 Pfd.) fehlt seit 14. März cr.
F L D 58. 1 Sack Pflaumen (59 Pfd.) fehlt seit 14. März cr.
O W 23309. 1 Tonne Heringe (156 Pfd.) fehlt seit 16. März cr.
L D K 679. 1 Kiste Steingut fehlt seit 16. März cr.
P C 7611. 1 Kiste Papier fehlt seit 16. März cr.
J P S. 1/8 Tonne Bier (60 Pfd.) fehlt seit 16. März cr.
1 Meissel (18 Pfd.) fehlt seit 17. März cr.
G R 614. 1 Kiste Confectionen (29 Pfd.) fehlt seit 18. März cr.
J G. 1 Kübel Butter (45 Pfd.) fehlt seit 19. März cr.
E B & C 1193. 1 Sack Saamen (102 Pfd.) fehlt seit 23. März cr.
ϴ 8496. 1 Ballen Manufacturwaaren (18 Pfd.) fehlt seit 24. März cr.
R & A 3991. 1 Ballen wollene Waaren (70 Pfd.) fehlt seit 24. März cr.
B 1 Fass Seife (72 Pfd.) fehlt seit 24. März cr.
L 9294/5. 2 Pack Papier (470 Pfd.) fehlt seit 25. März cr.
C G 414. 1 Kiste Kurzwaaren (38 Pfd.) fehlt seit 25. März cr.
G L B 446. 1 Ballen Kaffee (162 Pfd.) fehlt seit 24. März cr.
Kinderhoff 622. 1 Fass Bier (48 Pfd.) fehlt seit 25. März cr.
1 Sack Roggen (209 Pfd.) fehlt seit 30. März cr.
AH 9. 1 Ballen Tuch (98 Pfd.) fehlt seit 30. März cr.
B D K F. 1 Sack Saamen (228 Pfd.) fehlt seit 30. März cr.
N H 783. 1 Ballen wollene Waaren (56 Pfd.) fehlt seit 30. März cr.
H W 1621. 1 Kiste Manufacturwaaren (117 Pfd.) fehlt seit 31. März cr.
E M 86. 1 Kists wollene Waaren (33 Pfd.) fehlt seit 31. März cr.
Hinterleutner. 1 Pack Säcke (93 Pfd.) fehlt seit 31. März cr.

Verzeichniss
der am 1. März 1871 auf Stationen der **Rheinischen Eisenbahn** fehlenden Güter und Gepäckstücke.

I. Güter.

Kisten und Koffer.

G S 12. 1 Koffer Kleider (16 Pfd.) von Neuwied fehlt in Coblenz, Eilg.
A W 466. 1 Kiste Baumwollenwaaren von Grevenbroich fehlt in Neuss.
S S 12. 1 Kiste Zucker (163 Pfd.) von Coblenz fehlt in Bingerbrück.
H S 4. 1 Kiste Reiseeffecten (30 Pfd.) von Aachen fehlt in Heissen.
T D 7989. 1 Kiste Parfümerie (18 Pfd.) von Köln fehlt in Aachen.
O H 2. 1 leerer Koffer (4 Pfd.) von Braubach fehlt in Coblenz.
S 6230. 1 Kiste Malzextract (25 Pfd.) von Köln fehlt in Mehlem.
M K 4. 1 Kiste Kleider (38 Pfd.) von Steele fehlt in Coblenz, E.
H D 1. 1 Kiste Lazareth-Gegenstände von Mainz fehlt in Oberwesel.
G S 122/3. 2 Kisten Butter von Mainz fehlen in Köln, E.
FK 48/9, 511, 1503. 4 Kisten Nudeln (138 Pfd.) von Mainz fehlen in Bingerbrück.
H 663. 1 Kiste Wollenwaaren (145 Pfd.) von Bonn fehlt in Köln, E.
F L 917 1 Kiste grobe Eisenwaaren (48 Pfd.) von Andernach fehlt in Köln, G.

S S 2410. 1 Kiste Spitzen (125 Pfd.) von Elberfeld fehlt in Köln, E.
D B 1. 1 Kiste Erfrischung (101 Pfd.) von Minden fehlt in Bingerbrück, E.
J P 1521. 1 Kiste Käse (70 Pfd.) von Mainz fehlt in Köln, E.
C L 1 Kiste Cigarren (16 Pfd.) von Köln fehlt in Trier.
Adresse. 1 Koffer Kleider (40 Pfd.) von Coblenz fehlt in Bingerbrück.
H 1177. 1 Kiste Wollenwaaren (108 Pfd.) fehlt in Köln, E.
J H 11082/4. 3 Kisten Butter (220, 232, 227 Pfd.) von Mainz fehlen in Köln, E.
S 1/3. 3 Kisten Butter (439 Pfd.) von Mainz fehlen in Köln, E.
F B. 2 Koffer Kleider von Bochum fehlen in Coblenz, E.
Adresse. 1 Kiste Seidenwaaren (46 Pfd.) von Aschaffenburg fehlt in Köln, E.
M 703/8. 6 Kisten Butter (1077 Pfd.) von Mainz fehlen in Köln, E.
L G 3905. 1 Kiste Cigarren (115 Pfd.) von Neuwied fehlt in Bingerbrück.
△ 1509. 1 Kiste Pfeffer 32½ Pfd.) von Aachen fehlt in Bingerbrück.
Lieutenant Kieseck VIII. 1 Koffer Militair-Effecten (52 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Köln, E.
S R 60. 1 Kiste Wein (40 Pfd.) von Köln fehlt in Neuss, E.
A R 201/3. 3 Kisten Stoffe (620 Pfd.) von Frankfurt fehlen in Köln, E.
Etiquette 8599. 1 Koffer Kleider von Ludwigshafen fehlt in Köln, E.
C L 1064. 1 Kiste Bücher (23 Pfd.) von Mainz fehlt in Köln, E.
J K 263. 1 Kiste Wein (120 Pfd.) von Mainz fehlt in Köln, E.
S 575/95. 21 Kisten Butter (4500 Pfd.) }
D 37/47. 11 Kisten Butter (2367 Pfd.) } von Mainz fehlen in Köln, E.
G V 5. 1 Koffer Kleider (35 Pfd.) von Aachen fehlt in Köln, E.
4 G A M C. 1 Kiste Zugtaue (208 Pfd.) von Köln fehlt in Köln, E.
G V 560. 1 Koffer (Inhalt unbekannt) von Barmen fehlt in Köln, E.
J U 571 }
L R 572 } 2 Kisten Kurzwaaren (63 Pfd.) von Frankfurt fehlen in Brüssel.
R 4384 1 Kiste Wollenwaaren (404 Pfd.) von Eupen fehlt in Ludwigshafen.
P 2. 1 Kiste Wollenwaaren (172 Pfd.) von Gladbach fehlt in Köln, E.
B A 10. 1 Kiste Nadeln (150 Pfd.) von Kufstein fehlt in Köln, E.
K 889. 1 Kiste Haasenhaare von Aachen fehlt in Köln, G.
D G 1713/4. 2 Kisten Butter (479 Pfd.) von Mainz fehlen in Köln, E.
C S 3. 1 Kiste Butter }
A C 1711/2. 2 Kisten Butter } (1275 Pfd.) von Mainz fehlen in Köln, E.
[Zeichen W] 2285. 1 Kiste Feuerzeug von Bingen fehlt in Neuss.
G C 475. 1 Kiste Seidenwaaren (33 Pfd.) von Frankfurt fehlt in Köln, E.
C F E 4398. 1 Kiste Eisenwaaren von Nürnberg fehlt in Brüssel.
J N B 571. 1 Kiste Porzellan von Mainz fehlt in Bacharach.
G F 10. 1 Kiste Kurzwaaren (50 Pfd.) von Bingen fehlt in Köln, E.
G Z 12. 1 Koffer Kleider (100 Pfd.) von Mainz fehlt in Köln, E.
Maassen 2. 1 Koffer Kleider (50 Pfd.) von Worms fehlt in Köln, E.
J S 454. 1 Kiste Butter (235 Pfd.) von Mainz fehlt in Aachen.
H E 1. 1 Koffer Kleider von Coblenz fehlt in Köln, E.
R C 120. 1 Kiste Tuch (120 Pfd.) von Neuss fehlt in Harff.
S S 147. 1 Kiste Baumwollenwaaren (669 Pfd.) von Kempten fehlt in Köln, E.
[Zeichen JH] 12766/74, 12780. 10 Kisten Käse (857 Pfd.) von Günzach fehlt in Köln, E.
„ 12783. 1 Kiste Butter (236 Pfd.) von Günzach fehlt in Köln, E.
[Zeichen B.S] 4401. 1 Kiste Pantoffeln (51½ Pfd.) von Köln fehlt in Brüssel.
W 10. 1 Kiste Wäsche von Würzburg fehlt in Coblenz, E.
S W S 4796. 1 Kiste Wollenwaaren (252 Pfd.) von München fehlt in Coblenz, E.
K R 8. 1 Kiste Halbwollenwaaren (120 Pfd) von Köln fehlt in Coblenz, E.
A D. 1 Kiste Futtersäcke (105 Pfd.) von Köln fehlt in Coblenz.
1 Kiste Hausrath von Essen fehlt in Coblenz.
3875 C II 169. 1 Paquet (Inhalt unbekannt) von Wien fehlt in Köln, E.
Schumann. 1 Koffer Kleider (40 Pfd.) von Bingen fehlt in Köln, E.
F S 875. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) von Lindau fehlt in Köln, G.
J C J 4285. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) von Lindau fehlt in Köln, G.
[Zeichen] 6121. 1 Kiste Kurzwaaren (96 Pfd.) von Köln fehlt in Bonn, E.
Bodewald. 1 Koffer Kleider (27 Pfd.) von Bingen fehlt in Köln, E.
B P R 41. 1 Kiste Butter von München fehlt in Köln, E.
M K 1590. 1 Kiste Drahtwaaren (54 Pfd.) von Köln fehlt in Gladbach.
G B 340. 1 Kiste Butter von Mainz fehlt in Essen.
Charlier. 1 Kiste Käse (130 Pfd.) von Basel fehlt in Köln, E.
R D 1. 1 Kiste Gummiwaaren (86 Pfd.) von Barmen fehlt in Bonn, E.
F T 2032. 1 Kiste Mützen (70 Pfd.) von Köln fehlt in Darmstadt.
I 1. 1 Kiste Kunstschlösser von Köln fehlt in Kempen.
H B 15. 1 Kiste Kleider (90 Pfd.) von Coblenz fehlt in Coblenz.
J S 1597. 1 Kiste Schreibmaterialien (120 Pfd.) von Mainz fehlt in Düren.
P 3334. 1 Kiste Mäntel (51 Pfd.) von Viersen fehlt in Köln, E.
Maassen 171. 1 Koffer Effecten (130 Pfd.) von Worms fehlt in Köln, E.
V J 1. 1 Kiste Tabak (7½ Pfd.) von München fehlt in Köln, E.
TK 878. 1 Kiste Glas (100 Pfd.) von Deggendorf fehlt in Köln, G.
F R 1. 1 Kiste Wein (51 Pfd.) von Bingerbrück fehlt in Aachen.
1 Kiste Kunstschlösser von Köln fehlt in Kaldenkirchen.
No. 2459. 1 Kiste Schreibmaterialien (54 Pfd.) von Geldern fehlt in Bonn.
D 1. 1 Kiste Eisenwaaren (104 Pfd.) von Neuss fehlt in Neuss, E.
E P 12. 1 Kiste Kurzwaaren (2½ Pfd.) von Crefeld fehlt in Neuss, E.
F B 45. 1 Koffer Kleider (80 Pfd.) von Werl fehlt in Neuss, E.
C F 7552. 1 Kiste Kerzen (62 Pfd.) von Neuss fehlt in Köln, G.

NB 2. 1 Kiste Kleider von Call fehlt in Düren.
K B 2209. 1 Kiste Wollewaaren (53 Pfd.) von Mainz fehlt in Coblenz.
1 Kiste Wein (38 Pfd.) von Bendorf fehlt in Buir.
A H 6174. 1 Kiste Effecten (26 Kos.) von Aachen fehlt in Brüssel.
E F 79. 1 Kiste Seife (12 Pfd.) von Heidelberg fehlt in Andernach.
M 4. 1 Koffer Bettzeug (84 Pfd.) von Cleve fehlt in Kempen.
J W 8039. 1 Kiste Tafelrosinen (27½ Pfd.) von Köln fehlt in Hochfeld.
C V 2660. 1 Kiste Stearin von Frankfurt fehlt in Neuss.
H K 1. 1 Kiste Wäsche (15 Pfd.) von Bingerbrück fehlt in Langerwehe.
F K 183. 1 Kiste Eisenwaaren (34 Pfd.) von Köln fehlt in Saarbrücken.
F B 2. 1 Koffer Bücher (35 Pfd.) von Saarbrücken fehlt in Bonn, E.
W S 6235. 1 Kiste Eisenwaaren (110 Pfd.) von Hagen fehlt in Bingerbrück.
H S 1/4. }
R G 420. } 8 Kisten Kurzwaaren (1220 Pfd.) von Düren fehlen in Köln.
G 20/22. 1 Kiste Lederwaaren (270 Pfd.) von Crefeld fehlt in Roisdorf.
No. 100. 1 Kiste Lederwaaren (123 Pfd.) von Crefeld fehlt in Roisdorf.
P G 2235. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 83 Pfd.) von Köln fehlt in Neuss, E
C S 142. 1 Kiste Kurzwaaren von Mannheim fehlt in Köln, G.
L K 562. 1 Kiste Lederwaaren (44 Pfd.) von Frankfurt fehlt in Köln, E.
R K 19/20. 2 Kisten Käse (297 Pfd.) fehlen in Köln, E.
C S 1813. 1 Kiste Hohlglas (80 Pfd.) von Neuss fehlt in Wevelinghofen.
G 65. 1 Kiste Chocolade fehlt in Bonn, E.
C W 2399. 1 Kiste Kleider (25 Pfd.) von Würzburg fehlt in Köln, E.
K B C 399. 1 Kiste Wollenwaaren (225 Pfd.) von Heidelberg fehlt in Köln, E.
T R 15. 1 Kiste Mündungsdeckel (60 Pfd.) von Köln fehlt in Saarbrücken.
4. G.-G.-R. II. Bat. 2 Kisten Montirungsstücke (385 Pfd.) von Coblenz fehlen in Coblenz, E.
J H 2. 1 Kiste Lichter (20½ Pfd.) von Bonn fehlt in Coblenz, E.
F R 3170. 1 Kiste Seife (30 Pfd.) von Köln fehlt in Köln, G.
C R L 492. 1 Kiste Eisenwaaren (218 Pfd.) von Mülheim fehlt in Köln, G.
A O 371. 1 Kiste Papier (128 Pfd.) von Heissen fehlt in Elberfeld.
H S 328. 1 Kiste Papier fehlt in Düren.
C C 338/40. 3 Kisten Papier (1454 Pfd.) fehlen in Düren.
I H 803. 1 Kiste Papier (183 Pfd.) fehlt in Düren.
[Zeichen] 1992. 1 Kiste Wichse (54 Pfd.) von Deutzerfeld fehlt in Düren.
H K 1. 1 Kiste Waffen von Mainz fehlt in Osterath.
F C B 87. 1 Kiste Essenzen von Kehl fehlt in Aachen.
No. 10. 1 Kiste Porzellan (9 Pfd.) von Mainz fehlt in Köln, E.
C F 7554. 1 Kiste Kerzen (40 Pfd.) von Oberlahnstein fehlt in Köln, E.
D M 89. 1 Kiste Pflaumen (30 Pfd.) von Aachen fehlt in Vielsalm.
N 2/5. 4 leere Kisten (35 Pfd.) von Weeze fehlen in Crefeld.
D B 10. 1 Kiste Wein (170 Pfd.) von München fehlt in Köln, E.
[Kreuz] 294. 1 Kiste Lazareth-Gegenstände (35 Pfd.) von Köln fehlt in Coblenz.
L L diverse Nrn. 5 Kisten (Inhalt unbekannt) von Aachen fehlen in Verviers.
F M 7251. 1 Kiste Wollenwaaren (49 Pfd.) von Köln fehlt in Remagen.
[Zeichen] 4389. 1 Kiste Militair-Effecten (69 Pfd.) von Altena fehlt in Köln, E.
R W 654. 1 Kiste Papier von Düren fehlt in Erfurt.
B C 3910. 1 Kiste Bücher (220 Pfd.) fehlt in Köln, G.
L M 224/5. 2 Kisten Käse (78 Pfd.) von Creuznach fehlen in Coblenz, E.
K D 3. 1 Kiste Kleider (42 Pfd.) von Forbach fehlt in Essen.
S 9148. 1 Kiste Cigarren von Aachen fehlt in Mainz.
W J 2418. 1 Kiste Militair-Effecten (130 Pfd.) von Elberfeld fehlt in Coblenz, E.
W C 1384. 1 Kiste Eisenwaaren (127 Pfd.) von Neuss fehlt in Coblenz, E.
S 12. 1 Kiste Wein (25 Pfd.) von Boppard fehlt in Coblenz, E.
B C 873. 2 Kisten Butter von Mainz fehlen in Köln, E.
P A 2. 1 Kiste Wäsche von Heissen fehlt in Köln, E.
H 10. 1 Kiste Kurzwaaren (35 Pfd.) von Köln fehlt in Mainz.
F K 813. 1 Kiste Papier von Düren fehlt in Wiesbaden.
J A S 3277. 1 Kiste Kurzwaaren (48 Pfd.) von Aachen fehlt in Mainz.
M B 139. 1 Kiste Butter (409 Pfd.) von Mainz fehlt in Köln, E.
Adresse. 1 Kiste Kleider (18 Pfd.) von Aschaffenburg fehlt in Köln, G.
W 1. 1 Kiste Effecten (43 Pfd.) fehlt in Mainz.
C F 7119. 1 Kiste Kerzen von Köln fehlt in Bonn.
M 2348. 1 Kiste Hohlglas (400 Pfd.) von Stolberg fehlt in Köln, E.
J W B 5386. 1 Kiste Lichter (34 Pfd.) von Neuwied fehlt in Köln, E.
J K 54. 1 Kiste Tuch fehlt in Wiesbaden.
G 1/2. 2 Koffer Effecten (214 Pfd.) von Wien fehlen in Bonn.
H S 1583/4. 2 Kisten (Inhalt unbekannt) von Frankfurt fehlen in Bonn.
B 1/9. 9 Kisten Butter von Mainz fehlen in Coblenz, E.
W C 1. 1 Kiste Effecten (115 Pfd.) von Köln fehlt in Mainz.
C H 2499. 1 Kiste Leder (54 Pfd.) von Bingen fehlt in Elberfeld.
H W 4. 2 Koffer Kleider (250 Pfd.) von Heissen fehlen in Elberfeld.
H A G 124. 1 leere Kiste (57 Pfd.) von Viersen fehlt in Köln, G.
M P H [Zeichen G] C 1736/7. 2 Kisten Schreibmaterialien (233 Pfd.) von Geldern fehlen in Aachen.
R R 10. 1 Kiste Helme von Köln fehlt in Köln.
C F E 682. 1 Kiste Eisenwaaren (102 Pfd.) von Neuss fehlt in Bingerbrück.
W W 75. 1 Kiste Confecten (14½ Pfd.) von Neuss fehlt in Köln, G.
C M 4320. 1 leere Kiste (215 Pfd.) von Aachen fehlt in Köln, G.
V B F 3603. 1 leere Kiste von Duisburg fehlt in Köln, G.
2 leere Kisten von Mechernich fehlen in Duisburg.
No 9564. 1 Kiste Seife von Andernach fehlt in Saarbrücken.

E G Z 10061. 1 Kiste Kurzwaaren (80 Kos.) von Köln fehlt in Brüssel.
D J G 92. 1 Kiste Nähnadeln (92 Pfd.) von Aachen fehlt in Antwerpen.
E R 1. 1 Kiste Wein (40 Kos.) von Bingerbrück fehlt in Brüssel.
Adresse. 9 Kisten Papier (939 Pfd.) von Lindau fehlen in Brüssel.
Wanner. 1 Kiste Butter (65 Pfd.) von Mainz fehlt in Coblenz, E.
H L 855. 1 Kiste Printen (55 Pfd.) von Aachen fehlt in Köln, E.
C M 5. 1 Kiste Effecten (68 Pfd.) von Wien fehlt in Köln, E.
L C M 35. 1 Kiste Chemicalien (24 Kos.) von Bonn fehlt in Brüssel.
W R 703. 1 Koffer Kleider (29 Pfd.) fehlt in Coblenz, E.
A E 5. 1 Kiste Holzwaaren (115 Pfd.) von Mannheim fehlt in Köln, E.
J 118/9. 2 Kisten (Inhalt unbekannt, 211½ Pfd.) } von Bingerbrück
F B 223. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 352 Pfd.) } fehlen in Verviers.
G H 2983. 1 Kiste Papier (153 Pfd.) von Düren fehlt in Köln, G.
R 146. 1 Kiste Pflaumen (56 Pfd.) von Neuss fehlt in Bonn.
1 Koffer Effecten (25 Pfd.) von Köln fehlt in Anvers.
F M 4. 1 Kiste Tafeln von Mainz fehlt in Köln, G.
J M C 1515. 1 Kiste Musikalien (112 Pfd.) von Basel fehlt in Köln, E.
H 91/92. 2 Kisten Lichter von Coblenz fehlen in Saarbrücken.
I 2573/4. 2 Kisten Käse von Kaufbeuren fehlen in Köln, G.
G R 580. 1 Kiste Wein (114 Pfd.) von Bacharach fehlt in Köln, E.
C N 49/53. 5 Kisten Butter von Kempten fehlen in Köln, E.
C A 8277. 1 Kiste Kleider (43 Pfd.) von Saarbrücken fehlt in Saarbrücken.
H N 7408. 1 Kiste Maschinentheile von Ludwigshafen fehlt in Köln, G.
G L 973. 1 Kiste Leder (68 Pfd.) von Bingen fehlt in Köln, G.
I H 5701. 1 Kiste Goldleisten (42 Pfd.) } von Bonn fehlen in Köln, G.
S A 1234/37. 4 Kisten Goldleisten (3202 Pfd.) }
S H 1170/1. 2 Kisten Zuckerwaaren (18 Pfd.) von Köln fehlen in Coblenz, E.

AS 1870. 1 Kiste Kleider von Köln fehlt in Coblenz, E.
F W S 10641. 1 Kiste Parfümerie (29 Pfd.) von Ludwigshafen fehlt in Coblenz, E.
A R 53. 1 Koffer Kleider (60 Pfd.) von Coblenz fehlt in Coblenz, E.
L T 957. 1 Kiste Metallwaaren (40 Pfd.) von München fehlt in Köln, G.
R C 4351. 1 Kiste Hohlglas (510 Pfd.) fehlt in Köln, G.
W A 13 056. 1 Kiste Tuchwaaren (34 Pfd.) von Deutzerfeld fehlt in Köln, G.
G 2455. 1 Kiste Feuerzeug (40 Pfd.) von Köln fehlt in Gerolstein.
S H 130. 1 Kiste Baumwollenwaaren (47 Pfd.) von Kaiserslautern fehlt in Mainz.
S B 11. 1 Koffer Kleider (47 Pfd.) von Frankfurt fehlt in Köln, E.
H 4. 1 Kiste Wollenwaaren (263 Pfd.) von Mainz fehlt in Köln, E.
E L 2038. 1 Kiste Hohlglas (80 Pfd.) von Köln fehlt in Köln, G.
S 2. 1 Koffer Effecten (33 Kos.) von Brüssel fehlt in Brüssel.
D K 20/22. 2 Kisten Geflechte (337½ Kos.) von Aachen fehlen in Gent.
L H 2. 1 Kiste Zeuge (22 Kos.) von Köln fehlt in Antwerpen.
KE 25. 1 Kiste Bücher (34 Pfd.) von Köln fehlt in Düren.
H F 61. 1 Kiste Baumwollenwaaren (63 Pfd.) von Mainz fehlt in Köln, E.
J A P 7258. 1 Kiste Papier (48 Pfd.) von Köln fehlt in Coblenz.
M 3141. 1 Kiste Apothekerwaaren (34 Pfd.) von Darmstadt fehlt in Köln, E.
MH 427. 1 Kiste Glas (230 Pfd.) von Lahnstein fehlt in Vallendar.
S C 13. 1 Kiste Manufacturwaaren (16 Pfd.) von Wien fehlt in Köln, E.
A 7345. 1 Kiste Feuerzeug von Darmstadt fehlt in Köln, G.
W V Dortmund. 1 Kiste Messingwaaren von Köln C. W. fehlt in Köln, E.
K 470. 1 Kiste Butter (252 Pfd.) von Mainz fehlt in Bonn, E.
W H Z 4026. 1 Kiste Traubensyrup von Neuwied l. U. fehlt in Bonn, E.
M T 168/9. 2 Kisten Uhren (211½ Kos.) } von Bingerbrück fehlen in
F D 223. 1 Kiste Uhren (352½ Kos.) } Brüssel.
W C 30. 1 Kiste Wollenwaaren (28½ Kos.) von Wien fehlt in Brüssel.
MH 187. 1 Kiste Glas (201 Pfd.) von Lahnstein fehlt in Vallendar.
H G 631. 1 Kiste Papier von Köln fehlt in Essen.
B G H 0. 1 Kiste Aepfel und Gemüse (22 Pfd.) von Andernach fehlt in Duisburg.
A H 14. 1 Kiste Uniform und Tücher von Saarlouis fehlt in Saarbrücken.
B 965. 1 Kiste Bücher (46 Pfd.) von Bonn fehlt in Mainz.
J P B 8396. 1 Kiste Holzwaaren (800 Pfd.) }
No. 8370. 1 Kiste Holzwaaren (200 Pfd.) } von Bingen fehlen in Mainz.
D L 19. 1 Kiste Glasperlen (204 Pfd.) }
B K 887. 1 Kiste Papier von Düren fehlt in Ludwigshafen.
AD 4356. 1 Kiste Papier von Köln fehlt in Antwerpen.
G F 585. 1 Kiste Wollenwaaren von Bingerbrück fehlt in Mainz.
JT M 3167. 1 Kiste Maschinentheile von Mainz fehlt in Mainz.
E M G 638. 1 Kiste Manufacturwaaren fehlt in Mainz.
A 3252. 1 Kiste Eisenwaaren (108 Pfd.) von Neuss fehlt in Coblenz, E.
M T 147. 1 Kiste Holzwaaren (153 Pfd.) von Basel fehlt in Coblenz, E.
W S 8743. 1 Kiste Spielwaaren (152 Pfd.) von Mainz fehlt in Coblenz, E.
J F 13. 1 Kiste Mantelofen (180 Pfd.) von Neuss fehlt in Aachen.
H W. 2 Kisten Fett (720 Pfd.) von Brüssel fehlen in Bingerbrück.
T B 3797. 1 Kiste Leinen von Bielefeld fehlt in Bingerbrück.
M 856. 1 Kiste Butter von Mainz fehlt in Essen.
D C 125. 1 Kiste Cigarren (110 Pfd.) von Crefeld fehlt in Coblenz, E.
Adresse. 1 Kiste Kleider (11 Pfd.) von Brüssel fehlt in Wiesbaden.
K M C 2360. 1 Kiste Thonwaaren von Bingerbrück fehlt in Mainz.
O H 1755. 1 Kiste leere Etuis (80 Pfd.) von Stuttgart fehlt in Aachen.
K K 105. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 102 Pfd.) von Crefeld fehlt in Crefeld.

O R 8623. 1 Kiste Manufacturwaaren (103 Pfd.) von Vallendar fehlt in Köln, E.
GM 1610. 1 Kiste Lederwaaren (66 Pfd.) von Frankfurt fehlt in Köln, E.
M 1659/60. 2 Kisten Butter (236 Pfd.) von Immenstadt fehlen in Köln, E.
F W H 1096. 1 Kiste Metallpapier (65 Pfd.) von Nürnberg fehlt in Köln, E.
M H 1357. 1 Kiste Nähmaschine (80 Pfd.) fehlt in Köln, E.
A W 5023. 1 Kiste Nudeln (31½ Pfd.) fehlt in Köln, E.
C B C 1001. 1 Kiste Kurzwaaren (55 Pfd.) von Mosbach fehlt in Köln, E.
N C 6866/71. 6 Kisten Nudeln fehlen in Duisburg.
C H 427. 1 Kiste Käse von Immenstadt fehlt in Köln, G.
L W 29. 1 leere Kiste fehlt in Köln, G.
B S 1669. 1 Kiste Nähfaden (43 Pfd.) fehlt in Köln, G.
A B 38. 1 Kiste Weissblech (260 Pfd.) von Köln fehlt in Bonn.
F. v. L. 7135. 1 Kiste Maschinentheile von Schweinfurt fehlt in Köln, G.
D 72. 1 Kiste Käse (44 Pfd.) von Andernach fehlt in Köln, E.
M L 793. 1 Kiste Papier (84 Pfd.) von Düren fehlt in Köln, E.
HL 13. 1 Kiste Reisstärke (110 Pfd.) fehlt in Köln, E.
F. v. L. 8020. 1 Kiste Farbe (40 Pfd.) von Schweinfurt fehlt in Köln, E.
S 722. 1 Kiste Schnupftabak (59 Pfd.) von Darmstadt fehlt in Köln, E.
Adresse. 2 Kisten Wein (388 Pfd.) von Cleve fehlen in Cleve.
A S. 1 Kiste Effecten (40 Pfd.) von Gerolstein fehlt in Köln.
F W 4. 1 Kiste Butter von Bingerbrück fehlt in Köln, E.
P H 452. 1 Kiste Holzwaaren (165 Pfd.) fehlt in Köln, E.
B C 1271. 1 Kiste Tülle (100 Pfd.) von Lindau fehlt in Köln, E.
P R 56. 1 Kiste Laternen (30 Pfd.) von Ehrenfeld fehlt in Bingerbrück.
G K 5707. 1 Kiste Manufacturwaaren (250 Pfd.) von Köln fehlt in Coblenz.
J B F 765. 1 Kiste baumwollener Zwirn von Köln fehlt in Köln, E.
C S 48. 1 Kiste Kurzwaaren (51 Pfd.) von Essen fehlt in Aachen.
H C 4391. 1 Kiste Bücher (58 Pfd.) von Mainz fehlt in Coblenz.
S H 53, 29. 2 Kisten Käse von Köln fehlen in Aachen.
V B F 198/202. 6 leere Kisten (436 Pfd.) von Düren fehlen in Ehrenfeld.
E F 670. 1 Kiste Seife (126 Pfd.) von Andernach fehlt in Köln, G.
R G 110. 1 Kiste Wein (27 Pfd.) von Passau fehlt in Boppard.
F H 741. 1 Kiste Tabak (61 Pfd.) von Bingerbrück fehlt in Neuss.
S 2604. 1 Kiste Butter von Kempten fehlt in Köln, G.
R G S 511. 1 Kiste Kriegsbedarf (135 Pfd.) von Hagen fehlt in Bingerbrück.
F H 5476. 1 leere Kiste (56 Pfd.) fehlt in Neuss.
C H 1011. 1 Kiste Papier von Düren fehlt in Köln, G.

Ballen und Paquete.

J A 1880. 1 Ballen baumwollene Waaren (30 Pfd.) von Köln fehlt in Düren.
K R 91. 1 Ballen Verbandzeug (37 Pfd.) von Köln fehlt in Bingerbrück, E.
C R 1264/5. 2 Ballen Leinen (70 Pfd.) von Eschweiler fehlen in Aachen.
D 10. 1 Ballen Leder (198 Pfd.) von Worms fehlt in Coblenz, E.
W H 146. 1 Ballen Leinen von Neuss fehlt in Düren.
G F 265. 1 Ballen halbwollene Waaren (135 Pfd.) von Gladbach fehlt in Köln, G.
T F 1286. 1 Kiste baumwollene Waaren (28 Pfd.) von Wesel fehlt in Düren.
C H C 9391. 1 Ballen baumwollene Waaren (30 Pfd.) von Grevenbroich fehlt in Bingerbrück, E.
K A 160. 1 Ballen baumwollene Waaren (58 Pfd.) von Aachen fehlt in Bringerbrück, E.
V B 248. 1 Ballen Bücher (50 Pfd.) fehlt in Köln, E.
P 76. 1 Ballen baumwollene Waaren (46 Pfd.) von Coblenz fehlt in Köln, E.
C W L 817. 1 Ballen Leinen (130 Pfd.) fehlt in Aachen.
F L 202. 1 Ballen Wollenwaaren (30 Pfd.) von Mainz fehlt in Köln, E.
K P 20. 1 Ballen rohe Seide (122½ Pfd.) von Lindau fehlt in Köln, E.
Adresse 1 Paquet Zollschlösser von Ludwigshafen fehlt in Cleve.
FS 1450. 1 Ballen Leinen (78 Pfd.) von Frankfurt fehlt in Köln, E.
S F L 2795. 1 Paquet Cigarren von Neuss fehlt in Köln, G.
L 2. 1 Ballen Emballage (41 Pfd.) von Gladbach fehlt in Köln, G.
K 20/1. 2 Ballen Wollenwaaren (706 Pfd.) von Hof fehlen in Köln, E.
R 690. 1 Ballen Rohseide (192 Pfd.) von Würzburg fehlt in Köln, E.
S R 1969. 1 Ballen Manufacturwaaren (27 Pfd.) von Erkelenz fehlt in Köln, E.
E P. 1 Paquet Kleider (40 Pfd.) von Bingerbrück fehlt in Köln, E.
Z S 1948. 1 Ballen Leder (82 Pfd.) von Wickrath fehlt in Köln, E.
A B 1572. 1 Ballen Militair-Effecten (73 Pfd.) von Köln fehlt in Mainz.
P K 506. 1 Ballen Leinen (23 Pfd.) von Bielefeld fehlt in Coblenz, E.
B R G 2520. 1 Ballen Wollenwaaren (140 Pfd.) von Aachen fehlt in Bonn, E.
△ 2924/6. 3 Ballen Rohtabak (504 Pfd.) von Amsterdam fehlen in Ludwigshafen.
J M 4271. 1 Ballen Wollenwaaren fehlt in Bingerbrück.
S 666/7. 2 Ballen Leinengarn von Köln fehlen in Mannheim.
H H 845. 1 Ballen Leinen (80 Pfd.) von Köln fehlt in Neuss E.
E P 26. 1 Ballen Schwefelblüthe (253 Pfd.) von Köln fehlt in Mainz.
H 406. 1 Ballen Leder (53 Pfd.) von Goch fehlt in Köln, E.
J H K. 1 Paquet Leinen (9 Pfd.) von Dürkheim fehlt in Köln, E.
Steinbach. 1 Paquet Tapeten (30 Pfd.) von Bingen fehlt in Köln, E.
T 20. 1 Ballen Saiten (18 Pfd.) von München fehlt in Köln, E.
S W K 889. 1 Ballen Nessel (60 Pfd.) von Kempten fehlt in Köln, E.

G B 810. 1 Ballen baumwollene Waaren (34 Pfd.) von Ludwigshafen fehlt in Köln, E.
AF 106. 1 Ballen baumwollen Garn (270 Pfd.) von Günzach fehlt in Köln, E.
G K 1322. 1 Ballen halbwollene Waaren (82 Pfd.) von Elberfeld fehlt in Coblenz, E.
S T 1937. 1 Ballen Wollenwaaren (93 Pfd.) von Crefeld fehlt in Bonn, E.
G 362. 1 Ballen Schuhwaaren (52 Pfd.) von Köln fehlt in Weeze.
P D 25. 1 Ballen Tuchmuster (25 Pfd.) von Mülheim fehlt in Aachen.
A O 1694/5. 2 Kisten Wollengarn (130 Pfd.) von Düren fehlen in Köln, E.
J M 4903. 1 Ballen Wollenwaaren (25 Pfd.) von Köln fehlt in Bonn.
S W S 4874. 1 Ballen Wollenwaaren (37 Pfd.) von München fehlt in Coblenz.
G C 75. 1 Ballen Seide (53 Pfd.) von Basel fehlt in Crefeld.
T S 1714. 1 Ballen halbwollene Waaren (104 Pfd.) von Köln fehlt in Saarbrücken.
H S 1134. 1 Ballen Leinen (67 Pfd.) von Köln fehlt in Saarbrücken.
[S] 2853. 1 Ballen baumwollene Waaren von Köln fehlt in Trier.
G L 8310. 1 Ballen Tuchwaaren (43 Pfd.) von Aachen fehlt in Köln, E.
S 1325. 1 Ballen Matten (86 Pfd.) von Bingen fehlt in Köln, E.
D 1/5. 5 Ballen Lumpen (787 Pfd.) von Call fehlen in Düren.
R W 1816. 1 Ballen baumwollene Waaren (22 Pfd.) von Mainz fehlt in Coblenz.
W K 883. 1 Ballot Tuch von Aachen fehlt in Aachen.
[S] 1978. 1 Ballot Säcke (100 Pfd.) von Lindern fehlt in Köln, E.
E R 632. 1 Ballen Tuch (190 Pfd.) von Aachen fehlt in Köln, E.
G C 9525. 1 Ballen Tuch (60 Pfd.) von Aachen fehlt in Neuss.
[A] 1715. 1 Ballen Tuch (43 Pfd.) von Antwerpen fehlt in Ludwigshafen.
W D 2108. 1 Ballen Leinen (36 Pfd.) von Linz fehlt in Köln, G.
C R 4697. 1 Ballen Leinen (84 Pfd.) von Köln fehlt in Coblenz.
[S] 1305. 1 Ballen Wollengarn (205 Pfd.) von Köln fehlt in Köln, G.
C C C 338. 1 Ballen Seide von Heidelberg fehlt in Köln, E.
R C 75. 1 Ballen Kaffee (1412 Pfd.) von Call fehlt in Schmidtheim.
R 776. 1 Ballen baumwollene Waaren (122 Pfd.) von Bingerbrück fehlt in Ludwigshafen.
D L 2. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 53 Pfd.) von Leipzig fehlt in Brüssel.
T B 90. 1 Ballen Strohgeflechte von Cleve fehlt in Köln, E.
No 21. 1 Ballen Zeugwaaren (139 Kos.) von Anvers fehlt in Neuwied l. U.
J W 5057. 1 Ballen baumwollene Waaren (22 Pfd.) von Köln fehlt in Hochfeld.
G L 7566. 1 Ballen Nessel (65 Pfd.) von Köln fehlt in Mainz.
A S 55. 1 Ballen grobe Eisenwaaren (16 Pfd.) fehlt in Köln, E.
Adresse. 1 Ballen Peitschen von Köln fehlt in Bingerbrück.
G 5948. 1 Ballen Feuerschwamm (104 Pfd.) von Köln fehlt in Köln, G.
D C C 6/7. 2 Ballen Pelzwaaren (116 Pfd.) von Basel fehlen in Köln, E.
H S 1456. 1 Ballen Leinen (36 Pfd.) von Köln fehlt in Essen.
14 Ballen Flaschenzüge von Darmstadt fehlen in Coblenz.
N 35/36. 2 Ballen Druckpapier (396 Pfd.) von Neuss fehlen in Ludwigshafen.
[M] 704. 1 Ballen Wollenwaaren (57 Pfd.) von Ludwigshafen fehlt in Köln, E.
AR 29098. 1 Ballen Wollenwaaren (35 Pfd.) von Mainz fehlt in Köln, E.
[DF] 8843. 1 Ballen Wollenwaaren (97 Pfd.) von Düren fehlt in Ludwigshafen.
J J 498½. 1 Ballen halbwollene Waaren von Köln fehlt in Elberfeld.
F 4492. 1 Ballen halbwollene Waaren (51 Pfd.) von Elberfeld fehlt in Bonn.
S C 15. 1 Ballen Futterstoff (44 Pfd.) fehlt in Düren.
J H 290. 2 Ballen baumwollene Waaren (134 Pfd.) fehlen in Düren.
M 403. 1 Ballen halbwollene Waaren (59 Pfd.) von Köln fehlt in Ludwigshafen.
S S III. 1 Ballen Leder (40 Pfd.) von Mainz fehlt in Köln, E.
G A H 6146. 1 Ballen Leder (35 Pfd.) von Frankfurt fehlt in Köln, E.
[Zeichen] 648. 1 Ballen Saamen (23 Pfd.) von Bayreuth fehlt in Köln, E.
R F 8321. 1 Ballen Wollenwaaren (64 Pfd.) von Berlin fehlt in Elberfeld.
G 127. 1 Ballen Flachs (185 Pfd.) von Wickrath fehlt in Remagen.
M M 423. 1 Ballen Leder (178 Pfd.) von Hattenheim fehlt in Köln, E.
Z T 655. 1 Ballen Manufacturwaaren (185 Pfd.) von Crefeld fehlt in Köln, G.
U. 1 Ballen Strohstühle von Mainz fehlt in Köln, G.
H 2208. 1 Ballen Sacktuch (110 Pfd.) von Cassel fehlt in Köln, G.
M G 4. 1 Ballen Lumpen (62 Pfd.) von Düren fehlt in Köln, G.
A 5701. 2 Ballen Wollengarn von Aachen fehlen in Aachen.
R S 2459. 1 Ballen Leinen (85 Pfd.) von Köln fehlt in Crefeld.
G R 8. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 387 Pfd.) von Obercassel fehlt in Coblenz, E.
HR 7649/50. 2 Ballen Leder (65 Pfd.) von Aachen fehlen in Mainz.
W S 5331. 1 Ballen Stuhlwaaren (60 Pfd.) von Gladbach fehlt in Bingerbrück.

[Z] 1669. 1 Ballen Tabaksblätter (112 Pfd.) von Köln fehlt in Grevenbroich.
B F 5674. 1 Ballen Leinen (110 Pfd.) von Köln fehlt in Ehrenbreistein.
M C B 445. 1 Ballen baumwollene Waaren (95 Pfd.) fehlt in Elberfeld.
Gerdom. 1 Ballen Säcke von Ehrenbreistein fehlt in Coblenz.
L M M 710. 1 Ballen Wollenwaaren von Aachen fehlt in Ludwigshafen.
C L 695. 1 Ballen Seide (143 Pfd.) von Kufstein fehlt in Köln, E.
T C 797. 1 Ballen baumwollene Stuhlwaaren (59 Pfd.) von Köln fehlt in Mainz.
Diverse Nummern. 5 Ballen Nesseln von Neuss fehlen in Mainz.
S. 10 Ballen Lumpen von Köln fehlen in Eupen.
G. 2 Ballen leere Säcke (100 Pfd.) von Andernach fehlen in Köln, E.
B 678. 1 Ballen Twist (58 Pfd.) von Köln fehlt in Blankenheim.
J F L 8903. 1 Ballen Wollengarn (85 Pfd.) von Stolberg fehlt in Köln, E.
F 106/7. 2 Ballen halbwollene Waaren (140 u. 69 Pfd.) von Neuss fehlen in Bonn.
M C. 1 Ballen Koffer von Cleve fehlt in Köln, G.
H R 2351. 1 Ballen halbwollene Waaren (275 Pfd.) von Gladbach fehlt in Bingerbrück, E.
Adresse 10 273. 1 Paquet Papier von Mainz fehlt in Köln, E.
G M 23. 1 Ballen Arzneiwaaren (18 Pfd.) von Frankfurt fehlt in Coblenz, E.
Cranenburg. 1 Paquet Schlösser von Salzburg fehlt in Köln, E.
17 Ballen Hopfen von Aachen fehlen in Antwerpen.
Adresse. 1 Paquet Schlösser von Mannheim fehlt in Köln, E.
B 939. 1 Ballen Wolle (36 Pfd.) von Crefeld fehlt in Köln, E.
R G 550. 1 Ballen Tuch (22½ Kos.) von Aachen fehlt in Brüssel.
S 9882 83. 2 Ballen Bettfedern (79 Pfd.) von Canstatt fehlen in Coblenz.
A Z 1. 1 Ballen Fleisch von Unkel fehlt in Köln, E.
4 Ballen Putzwolle von Neuss fehlen in Köln, G.
C 1/5. 5 Ballen Säcke (510 Pfd.) von Zell fehlen in Köln, G.
H F R 974. 1 Ballen Papier (88 Pfd.) von Crefeld fehlt in Elberfeld.
[MS] 2079. 1 Ballen roher Nessel (13 Pfd.) von Kautbeuren fehlt in Köln, G.
S B 17. 1 Ballen Papier von Düren fehlt in Köln, G.
W S 5353. 1 Ballen Stuhlwaaren (172 Pfd.) von Gladbach fehlt in Köln, E.
P 3792. 1 Ballen Wollenwaaren (80 Pfd.) von Aachen fehlt in Köln, E.
T K 151. 1 Ballen Seide (87½ Pfd.) von München fehlt in Aachen.
P D 48. 1 Ballen Wolle (123 Kos.) von Verviers fehlt in Brüssel.
S 313. 1 Ballen Wollenwaaren (28 Pfd.) von Herford fehlt in Andernach.
W P 616. 1 Ballen baumwollene Waareen (83 Pfd.) von Neuss fehlt in Euskirchen.
M 694. 1 Ballen Kaffee (126 Pfd.) fehlt in Köln, G.
J L 29. 2 Ballen Säcke (97 Pfd.) fehlen in Köln, G.
[MC] 3459. 1 Ballen Caffee von Düsseldorf fehlt in Köln, G.
J J H 1720. 1 Ballen Leinenwaaren (111 Pfd.) von Bingerbrück fehlt in Mainz.
J S 9. 1 Ballen Tuch von Euskirchen fehlt in Neuss.
G E 639. 1 Ballen halbwollene Waaren (55 Pfd.) von Gladbach fehlt in Köln, E.
G B M diverse Nummern. 4 Ballen Wollenwaaren (472 Pfd.) von Aschaffenburg fehlen in Köln, E.
M D C 424. 1 Ballen Wolle (672 Pfd.) von Verviers fehlt in Köln, G.
J S 8555. 1 Ballen Wollenwaaren (106 Pfd.) von Neuwied l. U. fehlt in Aachen.
C B. 1 Paquet Eisenwaaren (16 Pfd.) von Saarbrücken fehlt in Coblenz.
G F diverse Nummern. 3 Ballen Wolle von Aachen fehlen in Euskirchen.
H B diverse Nummern. 3 Ballen Manufacturwaaren (255 Pfd.) von Mülheim fehlen in Coblenz.
H K P diverse Nummern. 3 Ballen baumwollene Waaren (280 Pfd.) von Neuss fehlen in Neuss.
G H 2751. 1 Ballen Papier (73 Pfd.) von Köln fehlt in Köln, E.
J L 962. 1 Ballen Manufacturwaaren (218 Pfd.) von Köln fehlt in Köln, E.
S L 3242. 1 Ballen Manufacturwaaren (60 Pfd.) von Elberfeld fehlt in Coblenz, E.
F H 470. 1 Ballen Wollenwaaren (19 Pfd.) von Köln fehlt in Wiesbaden.
D P 2698. 1 Ballen Garn von Aachen fehlt in Aachen.
D 723. 1 Ballen Tuch von Aachen fehlt in Aachen.
J W 371. 1 Ballen baumwollene Waaren (19½ Pfd.) von Köln fehlt in Crefeld.
J&V 130. 1 Ballen Leinengarn (181 Pfd.) von Neuss fehlt in Remagen.
Adresse 6. 1 Ballot Säcke (70 Pfd.) von Neuss fehlt in Goch.
G W 1076, 77, 1114. 3 Ballen Leinen von Deutzerfeld fehlen auf der Köln-Mindener Bahn.
JH F 2. 1 Ballen Tuch (250 Pfd.) von Neuss fehlt in Elberfeld.
A B 316. 1 Ballen, Diverses enth. (20 Pfd.) von Bingerbrück fehlt in Essen.
B F 5296/7. 2 Ballen Theerleinen (220 Pfd.) von Köln fehlen in Bingen.
S 7. 1 Ballen Butter (91 Pfd.) von Cleve fehlt in Cleve.
1 Paquet Schlösser von Frankfurt fehlt in Aachen.
L S 1420. 1 Ballot Leinen von Köln fehlt in Köln, E.
M S J 1475/8. 4 Ballot Leinen in Köln fehlen in Köln, E.
I G 61. 1 Ballen Leinen (187 Pfd.) von Wesel fehlt in Bonn.
G K 1140. 1 Ballen Rohseide von Crefeld fehlt in Remagen.
E 124. 1 Ballen Leinen (93 Pfd.) von Crefeld fehlt in Remagen.

BS 5197. 1 Ballen Leder (45 Pfd.) von Frankfurt fehlt in Köln, E.
JL 714. 1 Ballen Tuch (160 Pfd.) von Stolberg fehlt in Köln, E.
G S 812. 1 Ballen Stuhlwaaren (66 Pfd.) von Neuss fehlt in Köln, E.
L G 154. 1 Ballen baumwollene Waaren (120 Pfd.) von Gladbach fehlt in Köln, E.
F 102. 1 Ballen halbwollene Waaren (53 Pfd.) von Neuss fehlt in Köln, E.
C K 196. 1 Ballen Manufacturwaaren (30 Pfd.) von Aachen fehlt in Köln, E.
C H 14, 15. 2 Ballen Wollengarn (277 Pfd.) fehlen in Köln, E.
R 2. 1 Paquet, 50 Oelpolster von der Köln-Mindener Bahn fehlt in Köln, E.
Schmidt. 1 Ballen Wollenwaaren (10 Pfd.) fehlt in Köln, E.
W H 61. 1 Ballen Wollenwaaren (46 Pfd.) fehlt in Köln, E.
R E G 10. 1 Papuet Bücher von der Köln-Mindener Bahn fehlt in Köln, E.
N S 193. 1 Ballen Wollenwaaren (32 Pfd.) von Eupen fehlt in Köln, E.
P E 1044. 1 Ballen baumwollene Waaren (58 Pfd.) von Neuss fehlt in Köln, E.
H M 2462. 1 Ballen Wollengarn (65 Pfd) von Brühl fehlt in Köln, E.
C K 8. 1 Ballen Kuhhaare (37 Pfd.) von Geilenkirchen fehlt in Köln, G.
L H 13. 1 Ballen Wollenwaaren (52 Pfd) von Aachen fehlt in Köln, E.
B 1. 1 Ballen Garnabfälle (157 Pfd.) von Düren fehlt in Köln, G.
L D 2076. 1 Ballen Wolle (310 Pfd.) von Herbesthal fehlt in Aachen.
R E 12. 1 Paquet Kleider (3 Pfd.) von Sinzig fehlt in Köln, E.
AK 5853. 1 Ballen Tuch (33 Pfd.) von Aachen fehlt in Köln, E.
J F F 9655. 1 Ballen Tuch (49 Pfd.) von Aachen fehlt in Köln, E.
H 1. 1 Ballen Kaffee (142 Pfd.) von Neuss fehlt in Grevenbroich.
W B 7302. 1 Ballen halbwollene Waaren (59 Pfd.) von Gladbach fehlt in Bingerbrück.
H S 179. 1 Ballen Kork (20 Pfd.) von Köln fehlt in Kempen.
D D 12. 1 Ballen Säcke (35 Pfd.) von Unkel fehlt in Unkel.
E L 9729. 1 Ballen Tuch (27 Pfd.) von Aachen fehlt in Köln, E.
T C 133/4. 2 Ballen Kleesaamen (400 Pfd.) von Düren fehlen in Neuss.
F 257. 1 Ballen Papier (109 Pfd.) von Düren fehlt in Köln, G.
C H 781. 1 Ballen Papier (1671 Pfd.) von Düren fehlt in Köln, G.
G L 8708. 1 Ballen Tuchwaaren (49 Pfd.) von Aachen fehlt in Köln, E.
H B 199. 1 Ballen Manufacturwaaren (72 Pfd.) von Elberfeld fehlt in Coblenz.
M W 187. 1 Ballen Leinen (38 Pfd.) von Köln fehlt in Stolberg.
K 1536. 1 Ballen Buxkin (31 Pfd.) von Coblenz fehlt in Köln, G.
C A 1. 1 Ballen halbwollenes Garn (45 Pfd.) von Elberfeld fehlt in Köln, E.
W C 1. 1 Ballen Musikalien (17 Pfd.) von Mainz fehlt in Cleve.
HP 3. 1 Paquet Cigarren (22 Pfd.) von Köln fehlt in Langerwehe.
C H C 9635. 1 Ballen baumwollene Waaren (105 Pfd.) von Grevenbroich fehlt in Heisen.

Fässer, Tonnen und Kübel.

O S 4918. 1 Fass Branntwein von Köln fehlt in Stolberg.
J C 4. ½ leerer Ohm von Köln fehlt in Köln, G.
J W 57. ⅛ leerer Ohm von Köln fehlt in Köln, G.
N R diverse Nummern. 3 leere Fässer von Köln fehlen in Düren.
J F M 6335 ¼ leerer Ohm von Arnsberg fehlt in Düren.
J G R 380. 1 Fass Apfelwein (90 Pfd.) von Frankfurt fehlt in Köln, E.
JA 42/3. 2 leere Fässer (45 Pfd.) von Unna fehlen in Köln, G.
R T 220. 1 Fass Wein von Remagen fehlt in Köln, G.
H B 368. 1 Fass Wein (48 Pfd) von Mainz fehlt in Köln, G.
W F R 7. 1 Fass Futterbeutel (236 Pfd.) von Minden fehlt in Bingerbrück.
F H M. 1 Fass Butter von Köln fehlt in Bingerbrück.
F F F 8149. 1 Fass Gyps von Köln fehlt in Düren.
J P S 432. 1 Fass Branntwein (158 Pfd.) von Zülpich fehlt in Köln, G.
R A B 1968. 1 Fass Bier von Andernach fehlt in Düren.
oSo 3144. 1 Fass Tabak von Köln fehlt in Wevelinghofen.
K D 20. 1 Fass Wein (100 Pfd.) von Bingerbrück fehlt in Köln, E.
A G 424. 428. 2 Fässer Wein (90 Pfd.) von Remagen fehlen in Duisburg.
H 5216. 1 Fass Berliner Blau (258 Pfd.) von Sulzbach fehlt in Köln, E.
9465/9. 5 Kübel Butter von Würzburg fehlen in Köln, E.
A M 4125/6. 2/4 Ohm Wein (182 Pfd.) von Mainz fehlen in Köln, E.
S 5. 1 Fass Seife von Aachen fehlt in Köln, E.
HM 26. ⅛ Ohm Wein (45 Pfd.) von Remagen fehlt in Köln, E.
P Z 561. 1 leeres Fass von Mülheim fehlt in Coblenz.
B C 608. ¼ leerer Ohm von Düren fehlt in Andernach.
W L B 9043, 8106. 2 leere Fässer (104 Pfd.) von Düsseldorf fehlen in Bingerbrück.
A B 124 1 Fass Gurken von Köln fehlt in Ehrenfeld.
L K 1008. 1 Fass Wein (92 Pfd.) von Bingerbrück fehlt in Köln, G.
H U 724. ¼ Ohm Wein (92 Pfd.) von Köln fehlt in Neuss, E.
W S 1304 ⅛ Ohm Baumöl (45 Pfd.) fehlt in Köln, E.
X 1088/9. 2 Fässer Extract (722 Pfd.) von Wien fehlen in Köln, E.
A L 1899. 1 leeres Fass (14 Pfd.) von Neuss fehlt in Koblenz, E.
M 1. 1 leeres Fass (40 Pfd.) von Köln fehlt in Unkel.
K C 1/9. 9 Fässer Effecten (1880 Pfd.) von Coblenz fehlen in Coblenz, E.
S B 2489/92. 4 Fässer Desinfectionspulver (222 Pfd.) von Coblenz fehlen in Coblenz, E.
S B 2483/8. 6 Fässer Desinfectionspulver (333 Pfd.) von Coblenz fehlen in Coblenz, E.
WH 2122 1 Fass Leinen (294 Pfd.) von Hausach fehlt in Köln, E.
V B B 62/3. 2 leere Fässer (53 Pfd.) von Köln fehlen in Bonn, E.
P S 130/1. 2 Fässer Wein (je 45 Pfd.) von Köln fehlen in Crefeld.
J H 82773. ⅛ Ohm Kümmel von Köln fehlt in Bonn, E.
A W 2. 1 Fass Wein (75 Pfd.) von Coblenz fehlt in Köln, E.
P B. 9 Tonnen Häringe von Venlo fehlen in Essen.
H 393. 1 leeres Fass von Düren fehlt in Neuss.
F D C 1610. 1 Fass Petroleum (336 Pfd.) von Euskirchen fehlt in Zülpich.
R C 998. 1 leeres Fass (58 Pfd.) von Goch fehlt in Neuss.
E 11. 1 leeres Fass (16 Pfd.) von Oberwesel fehlt in Köln, G.
N 741. 1 Kübel Butter (32 Pfd.) von Bamberg fehlt in Brohl.
V W 288. 1 Fass Kraut (65 Pfd.) von Crefeld fehlt in Hochfeld.
J J J 6385. 1 leerer Anker (18 Pfd.) von Euskirchen fehlt in Düren.
A F 799. 1 leeres Fass (38 Pfd.) von Coblenz fehlt in Linz.
B B 701. ¼ Ohm Branntwein (82 Pfd.) von Euskirchen fehlt in Junkerath.
G S 459. ⅛ Ohm Wein (53 Pfd.) von Köln fehlt in Call.
SD 31494. ⅛ Ohm Branntwein von Köln fehlt in Saarbrücken.
T A O 26495. 1 leeres Fass (204 Pfd.) von Mülheim fehlt in Neuss.
S 602. 1 leeres Fass von Essen fehlt in Köln, G.
S E 3. 1 Anker Bohnen (76 Pfd.) von Erkelenz fehlt in Köln, G.
G L C diverse Nummern. 3 leere Fässer (525 Pfd) von Zülpich fehlen in Köln, G.
F 3447. 1 Kübel Käse (135 Pfd.) von Ulm fehlt in Köln, G.
X § X 67. / S 2. } 2 leere Fässer (30 Pfd.) von Aachen fehlen in Oberwesel.
A B 1. 1 Fass Butter (26 Pfd.) von München fehlt in Saarbrücken.
T D 5. 1 Fass Oel (328 Pfd) von Nymwegen fehlt in Pfalzdorf.
K 12168. 1 Fass Branntwein von Crefeld fehlt in Düren.
M H. 1 Tonne fehlt in Köln, G.
E D 2978. 1 Fass Talg (720 Pfd.) von Crefeld fehlt in Köln, G.
J K 3. 1 leeres Fass von Köln fehlt in Köln, G.
A B 4. ¼ Ohm Wein (90 Pfd.) von Cobleuz fehlt in Heisseu.
H J J 584. 1 leeres Fass (10 Pfd.) von Neuss fehlt in Köln, G.
S 99. 1 leere Kiste (52 Pfd.) fehlt in Köln, G.
M 4665. ½ Ohm Essigsprit von Crefeld fehlt in Düren.
G D. 3 leere Fässer (450 Pfd.) von Eschweiler fehlen in Hochfeld.
MK 610. 1 leeres Fass von Neuss fehlt in Köln, G.
W K 3435. 1 Fass Kraut von Engers fehlt in Coblenz.
MK 393, 441. 2 leere Fässer (35 Pfd.) von Köln fehlen in Bingerbrück.
A B 967. 1 leeres Fass (135 Pfd.) von Schwelm fehlt in Bingerbrück.
M F 1. 1 Fass Wein (55 Pfd.) ven Mainz fehlt in Köln, E.
E P 89. 1 Fass Sardellen (96 Pfd.) von Wesel fehlt in Ludwigshafen.
R 1. 1 Fass Wein (59 Pfd.) von Oberlahnstein fehlt in Köln, E.
K 137. 1 Kübel Kunstbutter (62½ Pfd.) von München fehlt in Köln, E.
H K 1. 1 leeres Fass (19 Pfd.) von Stolberg fehlt in Linz.
M 1. 1 leeres Fass von Paderborn fehlt in Elberfeld.
S B 800. 1 Fass Wein (93 Pfd.) von Coblenz fehlt in Mainz.
L 1. 1 Kübel Butter (45 Pfd.) von Goch fehlt in in Neuss E.
M. 1 leeres Fass von Blankenheim fehlt in Köln, G.
M L L 1. 1 Fass Petroleum von Antwerpen fehlt in Köln.
S 7900. 1 Fass Petroleum fehlt in Köln, G.
S H 9353. 1 Fass Wein (90 Pfd.) von Remagen fehlt in Saarbrücken.
AR 10. 1 leeres Fass von Barmen fehlt in Köln, G.
B 236. 1 leeres Fass von Schwelm fehlt in Köln. G.
G L 3623. ¼ Ohm Wein (93 Pfd.) von Bingerbrück fehlt in Köln, E.
S 6, 67. 2 leere Fässer (30 Pfd.) von Aachen fehlen in Köln, G.
P G 184. 1 leeres Fass fehlt in Köln, G.
A H 579. ⅛ Ohm Wein (42 Pfd.) von Sinzig fehlt in Sinzig.
WH 257/8. 2 Fässer Beinschwärze von Köln fehlen in Brüssel.
M 284. 1 Kübel (Inhalt unbekannt) von Straubing fehlt in Köln, E.
M 312. 1 Kübel Butter von Mainz fehlt in Köln, E.
F G 561. 1 leeres Fass (35 Pfd.) von Mülheim fehlt auf der Köln-Mindener Bahn.
D W 70. 1 Kübel Käse (65 Pfd.) von Köln fehlt in Neuwied.
W C 6763. ⅛ Ohm Liqueur von Neuss fehlt in Elberfeld.
M C 1108. 1 Fass Bier von Andernach fehlt in Blankenheim.
M A, diverse Nummern. 3 Fässer Aepfelkraut (93 Pfd.) fehlen auf der Köln-Mindener Bahn.
Adresse 1. ⅛ Ohm Wein (45 Pfd.) fehlt in Köln, G.
A M 4. 1 leeres Fass (19 Pfd.) von Linz fehlt in Coblenz, E
N 1703 1 leeres Fass (33 Pfd.) fehlt in Köln, G.
A M 539 1 leeres Fass (26 Pfd.) fehlt in Köln, G.
B G. / N W. 7 leere Fässer von Herbesthal fehlen in Neuwied l. U.
P C 1645 1 Fass Eisenwaaren fehlt in Mainz.
J B S 3036/7. 2/4 Ohm Wein (88 u. 98 Pfd.) von Rüdesheim fehlen in Köln, G.
2 Fässchen Silber von Passau fehlen in Mainz.
C H 706/9. 4 Fässchen Wein fehlen in Bingerbrück.
R C 6350, 2817. 2 Fässer Bier (200 Pfd.) von Andernach fehlen in Köln, G.
J R 7. 1 Fass Wein (1575 Pfd.) von Ingelheim fehlt in Köln, E.
B S. 2 Kübel Butter von Köln fehlen in Hochfeld.
M 837. 1 Kübel Butter (4016 Pfd.) von Mainz fehlt in Köln, E
W K 869. 1 Kübel Sauerkraut (35 Pfd.) von Köln fehlt in Coblenz, E.
K J. 1 leerer Anker (20 Pfd.) von Gladbach fehlt in Coblenz.

B S 2822. 1 Fass Branntwein von Paderborn fehlt in Düren.
D W. 1 Fässchen Sardinen von Köln fehlt in Aachen.
G D 3483. 1 Fässchen Wein von Hönningen fehlt in Hönningen
1 Tonne Theer fehlt in Köln-Nippes.
HB 41. 1 Fässchen Kernseife (129 Pfd.) fehlt in Düren.
S S 1635. 1 Fass Farbwaaren (136 Pfd.) von Vallendar fehlt in Köln, E.
P F 14. 1 Fass Wein (101 Pfd.) von Oberlahnstein fehlt in Köln, E.
K 185 $^1/_4$ Ohm Wein (86 Pfd.) von Köln fehlt in Neuss.
E 241. 1 Fass Wein (88 Pfd.) von Köln fehlt in Köln, E.
J M 27. 1 Fass Wein (43 Pfd.) von Köln fehlt in Köln, E.
△ 5816. 1 Fass Wein (95 Pfd.) von Coblenz fehlt in Eschweiler.
°J° diverse Nummern. 5 Fässer Weberdisteln von Bingen fehlen in Köln, G.
J C 182. 1 leeres Fass fehlt in Köln, G.
A F 5. $^1/_4$ leere Ohm fehlt in Köln, G.
F H 182. 1 leere Ohm fehlt in Köln, G.
S T 1177. 1 Fass Wein von Coblenz fehlt in Stolberg.
T V 415. 1 Kübel Schmalz (56$^1/_4$ Pfd.) von Gütersloh fehlt in Eschweiler.
C W 31. 1 Fass Wein (45 Pfd.) von Remagen fehlt in Stolberg.
M 2. 1 Fass Hefe (180 Pfd.) von Aschaffenburg fehlt in Andernach.
No 7377. 1 Ohmfass Branntwein von Crefeld fehlt in Crefeld.
B C. $^1/_4$ leere Ohm von Düren fehlt in Köln, G.
J G S 260. 1 Fass Pflaumen von Dresden fehlt in Kevelaer.
D C 8119. 1 Fass Branntwein (58 Pfd.) von Bingerbrück fehlt in Coblenz.
T 881. 1 Fass Wein (88 Pfd.) von Bingerbrück fehlt in Köln E.
F L 1318. 1 Fass Eisenwaaren von Neuss fehlt in Köln G.
W W. 1 leeres Fass (256 Pfd.) von Düren fehlt in Ehrenfeld
H C 1859. 1 leeres Fass von Essen fehlt in Geldern.
C K 594. $^1/_4$ Ohm Wein (87 Pfd.) von Bacharach fehlt in Köln E.
P 3. 1 Fass Wein (350 Pfd.) von Ehrenbreitstein fehlt in Köln G.
C H 6. 1 Fass Branntwein (69 Pfd.) von Uerdingen fehlt in Köln G.
C D 1913/4. 2 leere Fässer (280 Pfd.) von Eschweiler fehlen in Hochfeld.
R A / V B 2811. 1 Fass Bier (100 Pfd.) von Andernach fehlt in Eschweiler.

Diverse.

HA 20. 1 leinene Decke (18 Pfd.) von Erkelenz fehlt in Brohl.
F B 11. 3 Colli Effecten (99 Pfd.) von Bochum fehlen in Coblenz.
1 Drehbank von Bonn fehlt in Ehrenfeld.
1 rothangestrichene Bank von Köln fehlt in Mechernich.
HR. 1 Hemmschraube (2$^1/_4$ Pfd.) von Schwelm fehlt in Boppart.
L E 2678. 1 Colli Wollenwaaren (77 Pfd.) von Mainz fehlt in Köln E.
Ohne Adresse. Leder (72 Pfd.) von Minden fehlt in Bingerbrück E.
R K. 3 Colli Ofentheile von Crefeld fehlen in Neuss.
2 Grubenschienen von Köln fehlen in Coblenz.
AH 12. 1 Pack Leder (10 Pfd.) von Köln fehlt in Bingerbrück.
L M. 2 Stück guss. Kessel (78 Pfd.) von Ludwigshafen fehlen in Köln E.
H K 2162. 1 Colli halbwollen Waaren (10 Pfd.) von Neuss fehlt in Düren.
Adr. 80/3. 4 Colli Kleider (661 Pfd.) von Ludwigshafen fehlen in Köln E.
2 Pack Frachtkarten (40 Pfd.) von Wiesbaden fehlen in Köln E.
1 Gebund Eisen von Deutz fehlt in Köln G.
V C 4. 1 Gebund Schiefertafeln von Mainz fehlt in Köln G.
HB. 2 Holzrahmen (5 Pfd.) von Neuss fehlen in Neuss.
2 eiserne Roster (22 Pfd.) fehlen in Neuss.
B F 2004/5. 2 Colli Lazareth-Gegenstände (350 Pfd.) von Saarbrücken fehlen in Köln.
Herbesthal 3. 3 Taschen von Basel fehlen in Köln E.
B F 2005 1 Colli Lazareth-Gegenstände von Düsseldorf fehlt in Köln E.
Rottmann. 6 Colli Lazareth-Gegenstände (440 Pfd.) von Köln fehlen in Coblenz E.
H A 3. 2 Helmschachteln von Deutzerfeld fehlen in Köln G.
B. 4 Ofentheile (61 Pfd.) von Neuss fehlen in Köln E.
F D R 3448, 3456. 2 Colli von Lindau fehlen in Köln G.
G. 1533. 1 Pack Papier (120 Pfd.) von Köln fehlt in Crefeld.
J B 1, 8. 2 Colli Ofentheile von Köln fehlen in Eschweiler.
48 lose Gewehre, 9 blanke Waffen, 2 Spiesse, 2 Kisten verschiedene Waffen } (200 Pfd.) von Coblenz fehlen in Coblenz.
H. Diverse Holzschuhe von Crefeld fehlen in Hochfeld.
A 996/8. 3 Bund Eisentheile (210 Pfd.) von Neuss fehlen in Düren.
H 1188. 1 Pack Cigarren von Köln fehlen in Herbesthal.
K C. 2 Colli Ofentheile von Crefeld fehlen in Cleve.
Kaldenkirchen. 1 Pack Kunstschlösser von Köln fehlt in Kaldenkirchen.
J W 4361. 1 Matte Feigen (11 Pfd.) von Köln fehlt in Köln G.
1 Gebund Seegras (50 Pfd.) von Ludwigshafen fehlt in Andernach.
K 18. 1 Nachtspindel von Berlin fehlt in Köln G.
C R 3757. 1 Pack Papier (138 Pfd.) von Iserlohn fehlt in Köln G.
H S 9. 1 Ofenrohr von Neuss fehlt in Köln G.
H M 115. 1 Colli Kraut von Honnef fehlt in Köln G.
B. 2 Colli Häute fehlen in Düren.
J W 4556. 1 Matte Feigen von Köln fehlt in Elberfeld.
P K 1. 1 Colli Wäsche von Neuss fehlt in Essen.
S 2. 1 Bund Holzschuhe von Neuss fehlt in Grevenbroich.
A M 1, 2. 2 Häute (140 Pfd.) von Düren fehlen in Köln E.
2 Platten (76 Pfd) von Neuss fehlen in Köln E.
3 Colli Eisen von Köln fehlen in Wien.
D S. 1 kupferne Stange von Mannheim fehlt in Coblenz E.

L C M 5663/4. 2 Colli Eisenfabrikate (110 Pfd) von Bonn fehlen in Verviers.
C P 1. 1 Pack grobe Holzwaaren (46 Pfd.) von Aachen fehlt in Köln E.
P S 103. 2 Pack Kohlenlöffel (50 Pfd.) von Hagen fehlen in Köln E.
B 1. Tasche Zollschlösser von München fehlt in Köln E.
1 Bund, 9 Kunstschlösser, 1 Schloss, 1 Schlüssel } von Neuwied fehlen in Coblenz.
B. 1 Feuertopf von Neuss fehlt in Essen.
C. 1 Stück Ofendeckel von Neuss fehlt in Grevenbroich.
W S 2864. 1 Verschlag Ofentheile (28 Pfd.) von Goch fehlt in Elberfeld.
H W 806. 1 Pack Papier fehlt in Düren.
F. 3 Paar Holzschuhe von Köln fehlen in Rolandseck.
10, 12. 2 Kolli Möbel von Köln fehlen in Ludwigshafen.
1 Stück Lokomotivfeder (480 Pfd.) fehlt in Hochfeld.
1 Colli Steingut von Köln fehlt in Remagen.
2 Oelkannen fehlen in Köln G.
G R. 6 Stück Röster von Melspe fehlen in Düren.
M C 769, 965. 3 leere Harasse von Essen fehlen in Köln G.
B C 92. 3 Colli Ofentheile von Essen fehlen in Köln G.
17 D. 16 diverse Colli Verbandmittel von Coblenz fehlen in Köln E.
1 Colli Hausrath von Neuss fehlt in Elsdorf.
H 2. 1 Verschlag Spiegel (153 Pfd.) von Köln fehlt in Andernach.
1 Privatdecke (50 Pfd.) von Cleve fehlt in Neuss.
R 6. 1 Aschkasten von Neuss fehlt in Neuss.
F D S 1359/60. 2 Colli Stahl (886 Pfd.) von Köln fehlen in Bingerbrück.
G S diverse Nummern. 7 Pack leere Körbe (150 Pfd.) von Aachen fehlen in Mainz.
5. 4 Pack frische Häute (287 Pfd.) von Nymwegen fehlen in Kevelaer.
L C diverse Nummern. 10 Colli Erztafeln (1886 Pfd.) von Aachen fehlen in Stolberg.
D K K / A B 279. 3 Colli Eisenwaaren von Bingerbrück fehlen in Köln G.
G K 151. 1 Bürde Stahl (103 Pfd.) von Köln fehlt in Bacharach.
1 Brod Melis von Uerdingen fehlt in Köln G.
H T 1. 2 Pack leere Säcke von Baal fehlen in Köln G.
M J. F 722/3. 25 Paar Holzschuhe von Eupen fehlen in Remagen.
D 24. 2 Stück Streckenbohrer, D 221. 2 Stück Kaltmeissel } fehlen in Köln G.
P R 23. 1 Colli Eisenwaaren (57 Pfd.) fehlt in Köln G.
S G 16. 1 eiserner Kessel (62 Pfd.) von Stolberg fehlt in Köln G.
3 Pack Asphalttafeln von Mülheim fehlen in Köln G.
S F 1/10. 10 Block Blei (308 Kos.) von Köln fehlen in Brüssel.
E P 0/4. 5 Pack Tafeln von Mainz fehlen in Köln G.
F L 1447. 1 Colli grobe Eisenwaaren von Düsseldorf fehlt in Köln G.
G L 664. 1 Rolle Papierwaaren von Goch fehlt in Saarbrücken.
G O. 20. 1 Colli Maschinentheile von Hanau fehlt in Köln E.
20 Colli Verbandzeug (3130 Pfd.) von Köln fehlen in Saarbrücken.
F H 470. 1 Colli halbwollene Waaren (19 Pfd.) fehlt in Köln E.
1 leerer Coakskorb von Eisen von Köln C. W. fehlt in Euskirchen.
E B. 19 Colli Ofentheile von Oberhausen fehlen in Köln G.
S V. 1 gusseiserner Gerisskasten, 1 gusseiserner Milchtopf } von Bingerbrück fehlen in Mechernich.
1 Colli, 3 Körbe, 1 Korb diverses Material } von Köln C. W. fehlen in Mülheim a. d. Ruhr.
F H 470. 1 Colli halbwollene Waaren (19 Pfd.) von Köln fehlt in Coblenz E.
Diverse Nummern. 4 Kannen Brennöl, 2 Kannen Mineralöl } von Köln fehlen in Köln Nippes.
B v G 269. 1 Colli Nägel (1148 Pfd.) von Bochum fehlt in Coblenz.
1 Holzmodel fehlt in Coblenz.
O B 1910/11. 1 Colli Strohgeflechte von München fehlt in Brüssel.
K V. 1 Rolle Tittlinge von Venlo fehlt in Essen.
Adresse. 1 Oelpolstergestell von Köln fehlt in Aachen E.
Diefenbach 9. 1 Pack Regenschirme (2 Pfd.) von Basel fehlt in Coblenz E.
F. 1 Roster von Cleve fehlt in Hochfeld.
S. 3 Stäbe Eisen (78 Pfd) von Neuss fehlen in Longerich.
S U. 3 Stück Plätteisen von Mechernich fehlen in Aachen.
3853. 1 kleiner Kessel (2188 Pfd.) von Aachen fehlt in Aachen.
P 4188. 8 Auflaufkreuze (597 Pfd.) von Aachen fehlen in Elberfeld.
H B. 1 Stück Roster fehlt in Bonn.
1 Füllofen von Neuss fehlt in Elberfeld.
R E B. 1 Laterne von Heissen fehlt in Köln C. W.
4 Stück Laternenstützen von Euskirchen fehlen in Euskirchen.
H L. 1 Kessel von Bingerbrück fehlt in Stolberg.
E R 1/4. 4 Colli Kleider von Mainz fehlen in Mainz.
14 Ringe Telegraphendraht von Bonn fehlen in Köln G.
2 Käse zu 226 geh. (2920 Pfd.) von Cleve fehlen in Köln G.
3 Stück Kohlenkörbe fehlen in Köln Nippes.
S 3836/7. 2 Pack Matten (115 Pfd.) von Bingen fehlen in Köln E.
J H. 1 Mittelstück von Mechernich fehlt in Köln G.
B C 66. 3 Stück Ofentheile fehlen in Köln G.
B H 4. 1 Pack Brod (18 Pfd.) von Coblenz fehlt in Bingerbrück.
1 Gebund Stabeisen (1400 Pfd.) von Düren fehlt in Crefeld.
1 Colli Gusstheil von Call fehlt in Köln G.
1 Wagenkoppel fehlt in Coblenz.
1 Schlusssignalscheibe fehlt in Coblenz.
1 gusseiserne Schraubenmutter fehlt in Coblenz.
1 Nothkettenhalter fehlt in Coblenz.
I. 3 Heerdtheile von Limburg fehlen in Euskirchen.

E K 15. 1 Pack Sägen (40 Pfd.) von Köln E. fehlt in Vallendar.
1 Seitenlaterne von Köln C. W. fehlt in Köln E.
1 Colli Zughaken von Hönningen fehlt in Köln E.
2 Lagerkasten von Kempen fehlen in Köln E.
1 Dienstmütze von Stolberg fehlt in Aachen.
1 Bindetau, 1 Bindestrick, 1 Signalzugscheibe } fehlen in Köln Nippes.
1 Laternenarm von Sechtem fehlt in Köln C. W.
D. 1 Rolle Zink von Neuss fehlt in Crefeld.
5 Block Kupfer von Herbesthal fehlen in Stolberg.
A K I/III. 3 Colli Kleider (200 Pfd.) von Cleve fehlen in Köln.
2 Schaffnerlaternen, 6 Bremserlaternen, 1 Signalmundpfeife } von Köln fehlen in Köln.
Mannheim, Elten. 1 Ledertasche Zollschlösser, 1 Paquet } von Köln fehlen in Essen.
2 Vorhängeschlösser von Troisdorf fehlen in Essen.
C L 4405. 1 Rolle Bleirohr fehlt in Neuss.
L W 4. 1 Pack Papier von Neuss fehlt in Wevelinghoven.

Körbe.

1 leerer Korb von Grevenbroich fehlt in Neuss.
F T. 1 Pack, 12 leere Körbe, von Dortmund fehlt in Boppard.
W K 3410. 1 Korb Droguen (30 Pfd.) von Elberfeld fehlt in Köln G.
Schoerer, Bonn. 1 Korb diversen Inhalts (35 Pfd.) von Amsterdam fehlt in Bonn.
H D 683. 1 Korb Nägel (87 Pfd.) von Neuss fehlt in Düren.
W 103. 1 Korb Liqueur von Crefeld fehlt in Call.
Rh 18. 1 Korb Kleider von Crefeld fehlt in Bonn.
F C 805. 1 Korb Weberschiffchen (62 Pfd.) von Köln fehlt in Mainz.
S Z 853. 1 Korb Korbwaaren von Aschaffenburg fehlt in Köln E.
J W B 6963. 1 Korb Butter (15 Pfd.) von Köln fehlt in Mainz.
S 4. 1 Korb Obst und Kleider (88 Pfd.) von Godesberg fehlt in Köln.
Z 724. 1 Korb Nägel (154 Pfd.) von Eschweiler fehlt in Crefeld.
Wakert. 1 Korb Dachziegeln (20 Pfd.) von Kaldenkirchen fehlt in Köln E.
D B 44. 1 Korb mit Butterfass (52 Pfd.) von Bonn fehlt in Köln E.
Adresse. 1 Korb Aepfel (90 Pfd.) von Köln fehlt in Neuss E.
⊕ 1640. 1 Korb leere Säcke (15 Pfd.) von Crefeld fehlt in Köln G.
F H 3226/7. 2 leere Körbe (70 Pfd.) von Cleve fehlen in Neuss.
R 8092. 1 Korb Hohlglas (281 Pfd.) von Köln fehlt in Horrem.
N C 5. 1 Korb diversen Inhalts (32 Pfd.) von Köln fehlt in Köln E.
P S 50. 1 Korb Obst (9 Pfd.) von Königswinter fehlt in Köln E.
W K C. 1 Korb Stöcke von Crefeld fehlt in Mechernich.
P M 5. 1 Pack leere Körbe (80 Pfd.) von Aachen fehlt in Bingerbrück.
W H. 1 Korb Obst (270 Pfd.) von Call fehlt in Aachen.
G F 636. 1 Korb grobe Eisenwaaren (150 Pfd.) von Neuss fehlt in Cleve.
G 1. 1 Korb Waaren (133 Pfd.) von Aachen fehlt in Düren.
H L 815. 1 Korb mit Fettgänsen (32 Pfd.) von Köln fehlt in Coblenz E.
K C 6398. 1 Korb Tabak (135 Pfd.) von Neuss fehlt in Neuss E.
E H 200. 1 Korb Schellfische (100 Pfd.) von Köln fehlt in Mainz E.
(S) 4107. 1 Korb Tabak von Köln fehlt in Stolberg.
63, 64, 65. 3 Körbe Fische von Amsterdam fehlen in Mainz.
1 Korb Feigen von Antwerpen fehlt in Köln G.
AB 278. 1 Korb Tabak von Duisburg fehlt in Düren.
L 40. 1 Korb Därme (125 Pfd.) von Bonn fehlt in Bonn E.
B 2. 1 Korb Obst von Erkelenz fehlt in Coblenz E.
N 4643. 1 Korb Materialwaaren von Crefeld fehlt in Düren.
K K. 1 Korb Kleider (24 Pfd.) von Schmidtheim fehlt in Köln E.
C F C 925. 1 Korb Eisenwaaren (62 Pfd.) von Neuss fehlt in Köln G.
J 35. 1 Korb Haasen (50 Pfd.) von Köln fehlt in Neuss.
JT 2896, 6982. 1 Korb Brod (74 Pfd.) von Neuss fehlt in Elberfeld.
B 2/3. 2 leere Körbe (39 Pfd.) von Essen fehlen in Goch.
JT 1/2. 2 Körbe Wein von Remagen fehlen in Köln G.
F B 7476. 1 Korb Tabak (41 Pfd.) von Neuwied fehlt in Ehrenfeld.
H C 7162. 1 Korb Wäsche (87 Pfd.) von Coblenz fehlt in Köln E.
Adresse. 1 Korb leere Töpfe von Eltville fehlt in Köln E.
W F XX. 1 Korb Fleischwaaren von Düren fehlt in Köln G.
J H. 1 Korb Obst (60 Pfd.) von Köln fehlt in Köln.
S D 211. 1 Korb Eisenwaaren (50 Pfd.) von Neuss fehlt in Neuwied l/U.
A W 4271. 1 Korb Cichorien (120 Pfd.) von Neuwied fehlt in Elberfeld.
H H 3292. 1 Korb Branntwein (49 Pfd.) von Dortmund fehlt in Köln G.
H H 3224. 1 Korb Branntwein (41 Pfd.) von Dortmund fehlt in Köln G.
I 1927. 1 Korb Käse von Deutzerfeld fehlt in Köln G.
A V 679. 1 Korb Nägel (65 Pfd.) von Elberfeld fehlt in Köln G.
2 leere Körbe (27 Kos.) fehlen in Brüssel.
G R 844. 1 Korb Eisenwaaren von Neuss fehlt in Köln G.
V 228. 1 Korb Drahtstifte von Neuss fehlt in Köln G.
MK W 396. 1 Korb Wollenwaaren (50 Pfd.) von Köln fehlt in Köln.
E R 752/3. 2 Körbe Eisenwaaren (129 Pfd.) von Aschaffenburg fehlen in Köln G.
R S 183. 1 Korb Knöpfe (138 Pfd.) von Köln fehlt in Mainz.
E B 5. 1 Korb Butter (465 Pfd.) von Mainz fehlt in Coblenz E.
H S 4817. 1 Korb Essenzen (125 Pfd.) von Köln Rh. fehlt auf Bahnhof Köln E.
W C 8207. 1 Korb Liqueur (37 Pfd.) von Köln fehlt in Coblenz E.
F U 305. 1 Korb Zucker (38 Pfd.) von Uerdingen fehlt in Linz.
Schmiermann. 1 Korb Obst (42 Pfd.) von Worms fehlt in Köln E.
C G 3. 1 Korb Butter (17 Pfd.) von Cleve fehlt in Köln E.
P S. 3 Körbe Käse (280 Pfd.) von Mainz fehlen in Köln E.
G. 1 Korb Bücklinge (31 Pfd.) von Venlo fehlt in Essen.
H K 6. 1 Korb Butter von Bingerbrück fehlt in Köln E.
G 3672. 1 Korb Butter (56 Pfd.) fehlt in Köln E.
A B. 1 Korb Porzellan (31 Pfd.) fehlt in Köln E.
W A 1073. 1 Korb grobe Eisenwaaren von Hagen fehlt in Köln E.
F U 302. 1 Korb Candis (42 Pfd.) von Uerdingen fehlt in Uerdingen.
B C 54. 1 Korb Stahlwaaren (81 Pfd.) von Vohwinkel fehlt in Bingerbrück.

Säcke.

P. 1 Sack Esswaaren (235 Pfd.) von Neuss fehlt in Hochfeld.
H 1/5. 5 Säcke Aepfel u. Kartoffeln (700 Pfd.) von Remagen fehlen in Essen.
1/48. 48 Pack Säcke (1580 Pfd.) von Köln G. fehlen in Köln C. W.
1 Sack Kartoffeln fehlt in Coblenz E.
A K 29a, A K 29, 8 } Bücher und Militaireffecten von Coblenz fehlen in Coblenz E.
Hertz II/III. 2 Pack leere Säcke von Düren fehlen in Neuss.
L. 1 Pack (34 Pfd.) von Düren fehlt in Stolberg.
6 Säcke Hafer von Neuss fehlen in Dormagen.
16 Säcke Gerste von Neuss fehlen in Köln Rheinstation.
G S 18. 1 Sack leere Säcke (43 Pfd.) von Düren fehlt in Neuss.
Graroth. 1 Sack Bohnen (90 Pfd.) von Düren fehlt in Neuss.
A M 10. 1 Sack Lumpen von Dortmund fehlt in Düren.
S. 1 Pack leere Säcke von Ehrenfeld fehlt in Crefeld.
1 Sack Weizen von Ofen fehlt in Köln Rheinstation.
S30. 1 Sack Obst (30 Pfd.) von Linz fehlt in Köln G.
N P B C 535. 1 Sack Kurzwaaren (46 Pfd.) von Crefeld fehlt in Neuss E.
1 Sack Bohnen von Wien fehlt in Köln Rheinstation.
Staup 509. 1 Sack Buchweizenmehl von Dormagen fehlt in Köln G.
J W 5038. 1 Säckchen Chemicalien (25½ Pfd.) von Köln fehlt in Hochfeld.
F H. 1 Säckchen Kartoffeln (210 Pfd.) von Köln C. W. fehlt in Köln C. W.
Breuer. 1 Pack leere Säcke (68 Pfd.) von Mülheim fehlt in Neuss.
L I, B I } 2 Säcke Kartoffeln (185 Pfd.) fehlen in Düren.
J H L 25. 1 Pack Säcke (8 Pfd.) von Remagen fehlt in Neuss E.
P W K 68. 1 Sack Gerstenmehl von Neuss fehlt in Köln G.
S 5054/5. 2 Säcke Griesmehl (200 Pfd.) von Neuwied fehlen in Düren.
A F 4. 1 Sack Wollenwaaren von Bingerbrück fehlt in Coblenz E.
P H 2. 1 Pack leere Säcke (45 Pfd.) von Obercassel fehlt in Goch.
2 Säcke Erbsen von Köln G. fehlen in Köln Rheinstation.
W K C 13580. 1 Sack Kaffee (30 Pfd.) von Crefeld fehlt in Düren.
R I. 1 Sack Bürstenholz von Neuss fehlt in Köln G.
6 Säcke Hornabfälle von Deutzerfeld fehlen in Köln G.
Schmidt. 1 Sack Roggen von Köln fehlt in Düren.
1 Sack Roggen von Neuss fehlt in Köln Rheinstation.
2 Säcke Hafer von Andernach fehlen in Coblenz.
1 Sack Weizen von Köln (Pantaleon) fehlt in Godesberg.
F R 11. 1 Sack Erbsen (50 Pfd.) von Köln fehlt in Ehrenfeld.
2 Säcke Weizen von Köln fehlen in Bendorf.
◇ 2 Säcke Graupenmehl (152 Pfd.) von Lahnstein fehlen in Coblenz.
J S. 1 Pack leere Säcke (45 Pfd.) von Junckerath fehlt in Eupen.
W T 48. 1 Sack Hefe (50 Pfd.) von Neuwied fehlt in Köln.
W K 451. 1 Sack alte Bücher (15 Pfd.) fehlt in Köln.
A 5031. 1 Pack Säcke (100 Pfd.) von Köln fehlt in Euskirchen.
H 944. 1 Pack Säcke (90 Pfd.) fehlt in Köln E.
B 4. 1 Sack Emballage von Düren fehlt in Köln G.
O 6270. 1 Sack Kartoffelmehl (100 Pfd.) fehlt in Köln G.
75 Säcke Waizen von Neuss fehlen in Köln Rheinstation.
1 Pack leere Säcke (74 Pfd.) fehlt in Köln E.
S 28. 1 Sack Moos (22 Pfd.) von Brohl fehlt in Köln E.
Adresse. 2 Pack leere Säcke (180 Pfd.) von Herbesthal fehlen in Aachen.
A S C 2609. 1 Sack Holzstifte (57 Pfd.) von Elberfeld fehlt in Bingerbrück.
W T 8320. 1 Sack Leim (100 Pfd.) fehlt in Bingerbrück.
13 Säcke Roggen von Wien fehlen in Köln Rheinstation.
25 Säcke Roggenmehl von Köln fehlen in Bendorf.
R No. 51. 1 Pack Säcke von Coblenz fehlt in Düren.
R 1/3. 3 Säcke Kleesamen von Creuznach fehlen in Köln E.

Wagen.

HL 2376. 1 Wagen Weizen von Saarbrücken fehlt in Coblenz.
8511. 1 Wagen Kohlen fehlt in Hochfeld.
20850. 1 Doppel-Wagen Kohlen (400 Ctr.) von Herbesthal fehlt auf der Köln-Mindener Bahn.

II. Gepäckstücke.

Mechernich-Bonn No. 435. 1 grauleinener Koffer mit Herrengarderobe, 1 Lehrbuch der Hüttenchemie, Visitenkarte de Jossa, Russische Schriften und Geld (45 Pfd.) fehlt in Mechernich.
No. 72. 2 Stück Gepäck (60 Pfd.) von Köln fehlen in Bingerbrück.
Giessen-Coblenz A V 71. 1 Koffer von gelbem Leinenüberzug, sign. A V mit Dinte, mit Damenkleidern, Wäsche, Stiefeln und 3 Büchern (41 Pfd.) von Giessen fehlt in Coblenz.
1 Holzkoffer, dunkelbraun, länglich 4eckig, mit gewölbtem Deckel und 2 Handgriffen. Inhalt: Cigarren, Tabaksproben. Eigenth.: Gebr. Philipps in Aachen (20 Pfd.) von Aachen fehlt in Coblenz.

A V 4. Essen restante. 1 Sack in grau Leinen, enthaltend Kleider (20 Pfd.) von Köln fehlt in Essen.
1 Koffer mit rothem Leder überzogen (55 Pfd.) von Köln fehlt in Innsbruck.
1 Colli Gepäck zu 3 gehörend von Aachen fehlt in Köln.
J N Berlin. 1 Sack zu Gepäckschein 234 vom 9/11. gehörend, enthaltend unter andern 2 Schinken, von Saarbrücken fehlt in Berlin.
Saarbrücken-Coblenz 151. 1 Sack mit Ledertasche, Cigarren, Helm, Cavalleriesäbel, Eigenthümer Feldintendanturrath Busch (19 Pfd.) von Saarbrücken fehlt in Köln.
Lahnstein-Köln sign. W E & L E. 1 dunkelgrüner Koffer mit Eisenbeschlag, 2 eisernen Bändern mit kupfernen Knöpfen, schwarzledernen Griffen an den Seiten. Inhalt: Herrenkleider, Wäsche, Eigenthümer Pfarrer J. Weber, von Bochum fehlt in Ratingen.
E B. 1 Koffer in gelbgrauer Leinwand mit Damenkleidern, Wäsche, Schuhe, Visitenkarten des Pastors Büggerhoff zu Lütgendortmund, von Bochum fehlt in Coblenz.
Cleve-Saarbrücken. 1 schwarzer Koffer, enthaltend Kleider, Eigenthümer Dr. v. Bossum, 10. Artillerie-Regiment, von Cleve fehlt in Saarbrücken.
London-Basel. 1 Koffer (120 Pfd.) von London fehlt in Basel.
Köln-Bingerbrück. 1 Koffer von röthlichbraunem Leder, Inhalt: Blechwaaren, Mädchenkleider, 1 Flöte, 1 Bibel, Wappen der Familie Gonzenbach, von Köln fehlt in Bingerbrück.
Coblenz-Mainz. 1 alter Handkoffer, theilweise mit Schweinsborsten besetzt, gewölbter Deckel mit 3 Leisten, Inhalt: Herrenkleider, Wäsche, Stiefeln, Bücher etc., Eigenthümer Dr. Hirschbraun in Mannheim, (70 Pfd.) von Coblenz fehlt in Mainz.
Creuznach-Coblenz. 1 schwarzer Koffer mit Metallknöpfen und 2 Griffen, Inhalt: Herrenkleider, 6 Erbswürste, 2 rothe Taschentücher, sign. A. J., Eigenthümer Gebr. Jäger in Barmen, von Creuznach fehlt in Coblenz.
Bingerbrück-Köln. 1 kleiner Koffer von gelbem Leder mit 2 Riemen und Griff über dem Schloss (30 Pfd.) von Bingerbrück fehlt in Köln.
S. Wendel-Bonn. 1 Hutschachtel von braunem Pappdeckel mit Hut, zu 2 gehörend, von St. Wendel fehlt in Bonn.

(Fortsetzung folgt in nächster Nummer.)

OFFICIELLE ANZEIGEN.

Thüringische Eisenbahn.

Bei der heute stattgehabten Ziehung der planmässig im Jahre 1871 zu amortisirenden Prioritäts-Obligationen unserer Gesellschaft sind die unten verzeichneten Nummern ausgeloost.

Wir fordern die Inhaber der gezogenen Obligationen auf, den Nominalbetrag der Letzteren vom **1. Juli** cr. ab

1) in **Erfurt** bei unserer **Hauptkasse**,
2) in **Dessau** bei Herrn **J. H. Cohn** und bezüglich der Serien I, III und IV für dessen Rechnung,
3) in **Berlin** bei den Herren **Breest & Gelpke**,
4) in **Frankfurt a/M.** bei den Herren **M. A. v. Rothschild & Söhne**,
5) in **Leipzig** bei der **Leipziger Bank**, und bezüglich der Serie V ausser bei den ad 1 und 4 genannten Stellen:
6) in **Berlin** bei der **Direktion der Diskonto Gesellschaft**,
7) in **Leipzig** bei der **Allgemeinen Deutschen Kredit-Anstalt**,
8) in **Weimar** bei der **Weimarischen Bank** und
9) in **Erfurt** bei Herrn **Adolph Stürcke**

gegen Rückgabe der Obligationen in den gewöhnlichen Geschäftsstunden zu erheben.

Den Obligationen vom 1. Januar 1848 (I. Emission), vom 31. März 1855 (III. Emission) und vom 1. März 1857 (IV. Emission) sind die Coupons No. 6 bis 12 und Talon, den Obligationen vom 1. November 1851 (II. Emission) die Coupons No. 4 bis 12 und Talon und den Obligationen vom 1. Juli 1870 (V. Emission) die Coupons No. 3 bis 12 und Talon beizufügen.

Die Verzinsung der ausgeloosten Obligationen hört mit dem 1. Juli cr. auf.

Die Inhaber der in dem nachstehenden Verzeichniss **als rückständig aus früheren Verloosungen** aufgeführten Obligationen fordern wir wiederholt zur Rückgabe der Obligationen und Abhebung der betreffenden Kapitalbeträge auf.

Erfurt, den 6. April 1871.

Die Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Verzeichniss

der **am 3. April 1871** ausgeloosten vom 1. Juli 1871 ab zur Einlösung kommenden Prioritäts-Obligationen der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

I. Emission.

Von der jetzt 4procentigen Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1848, für welche die Obligationen unterm 1. Januar 1848 ausgestellt sind.

I. Serie A. zu 1000 Thaler. 6 Stück.

No. 17. 81. 112. 217. 266. 456.

II. Serie B. zu 500 Thaler. 24 Stück.

No. 116. 159. 170. 263. 315. 332. 519. 618. 669. 935. 1218. 1222. 1223. 1249. 1285. 1442. 1474. 1489. 1572. 1586. 1703. 1732. 1762. 1764.

III. Serie C. zu 200 Thaler. 90 Stück.

No. 31. 36. 100. 354. 396. 426. 756. 1086. 1176. 1199. 1244. 1266. 1327. 1456. 1607. 1611. 1672. 1683. 1767. 1903. 2061. 2269. 2280. 2311. 2475. 2481. 2583. 2597. 2608. 2719. 2743. 2870. 2881. 3021. 3134. 3169. 3283. 3342. 3581. 3659. 3670. 3679. 3746. 3750. 3751. 3841. 3892. 3968. 3975. 4166. 4203. 4277. 4428. 4482. 4615. 4713. 4744. 4779. 4815. 4855. 4952. 4960. 4967. 5163. 5173. 5386. 5387. 5392. 5444. 5549. 5602. 5628. 5686. 5901. 5934. 5977. 6091. 6195. 6450. 6515. 6570. 6722. 6736. 6906. 7182. 7333. 7351. 7366. 7480. 7500.

IV. Serie D. zu 100 Thaler. 121 Stück.

No. 65. 79. 195. 207. 280. 288. 290. 336. 546. 612. 668. 689. 698. 700. 760. 781. 937. 1519. 1571. 1605. 1803. 1842. 1937. 2011. 2143. 2218. 2336. 2382. 2432. 2542. 2731. 2747. 2798. 2946. 2961. 2998. 3018. 3020. 3095. 3184. 3289. 3358. 3511. 3606. 3666. 3723. 3899. 4214. 4252. 4307. 4359. 4530. 4559. 4624. 4628. 4629. 4844. 4869. 5002. 5047. 5142. 5153. 5168. 5331. 5415. 5429. 5482. 5512. 5518. 5663. 5680. 5690. 5985. 6020. 6083. 6107. 6230. 6337. 6557. 6587. 6657. 6694. 6706. 6811. 6840. 6880. 6927. 6930. 6959. 6993. 7006. 7019. 7084. 7182. 7376. 7445. 7628. 7679. 7783. 7822. 7856. 7918. 8382. 8387. 8507. 8806. 8855. 8887. 8915. 8979. 8981. 9038. 9048. 9069. 9199. 9203. 9294. 9302. 9600. 9689. 9741.

Rückständig aus früheren Verloosungen und daher noch einzulösen sind:

1) aus der Verloosung vom 7. April 1869:

Serie A zu 1000 Thlr. Nr. 202.
Serie C zu 200 Thlr. No. 1373.
Serie D zu 100 Thlr. No. 465. 1214. 1463. 5717. 6365. 7374.

2) aus der Verloosung vom 6. April 1870:

Serie B zu 500 Thlr. No. 1815.
Serie C zu 200 Thlr. No. 289. 382. 463. 729. 1049. 1536. 2026. 2149. 4211. 5709.
Serie D zu 100 Thlr. No. 1973. 2257. 2619. 4500. 4577. 5523. 6480. 7096. 9833.

II. Emission.

Von der jetzt 4½ procentigen Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1852 (Serie II.), für welche die Obligationen unterm 1. November 1851 ausgestellt sind.

Abtheilung A zu 500 Thaler. 5 Stück.

No. 10. 40. 226. 240. 301.

Abtheilung B zu 200 Thaler. 25 Stück.
No. 28. 186. 209. 631. 728. 772. 821. 842. 863. 908. 968. 969. 999. 1151. 1172. 1206. 1207. 1336. 1573. 1658. 1782. 1792. 1814. 1864. 1898.

Abtheilung C zu 100 Thaler. 51 Stück.
No. 44. 51. 119. 412. 443. 459. 466. 508. 663. 688. 800. 887. 1160. 1169. 1227. 1274. 1752. 1799. 1905. 1944. 1979. 1989. 2052. 2080. 2096. 2103. 2217. 2328. 2417. 2494. 2607. 2621. 2631. 2669. 2707. 2761. 2862. 2909. 2959. 3002. 3122. 3232. 3405. 3423. 3443. 3451. 3592. 3604. 3738. 3767. 3849.

Rückständig aus früheren Verloosungen und daher noch einzulösen sind:

1) aus der Verloosung vom 7. April 1869:
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 1835.

2) aus der Verloosung vom 6. April 1870:
Abtheilung A zu 500 Thlr. No. 42.
Abtheilung B zu 200 Thlr. No. 177. 309. 710. 1746.
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 968. 1156. 1205. 1932. 1957.

III. Emission.

Von der jetzt 4 procentigen Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1855 (Serie III), für welche die Obligationen unterm 31. März 1855 ausgestellt sind.

Abtheilung A zu 500 Thaler. 4 Stück.
Nr. 9. 12. 233. 261.

Abtheilung B zu 200 Thaler. 34 Stück.
No. 82. 747. 1104. 1225. 1241. 1288. 1357. 1647. 1686. 1786. 1806. 1840. 1934. 2036. 2105. 2153. 2329. 2355. 2518. 2808. 2814. 2833. 2970. 3062. 3090. 3259. 3317. 3356. 3527. 3776. 3793. 3852. 3858. 4000.

Abtheilung C zu 100 Thaler. 172 Stück.
No. 283. 424. 458. 593. 606. 807. 888. 922. 1187. 1270. 1277. 1312. 1558. 1742. 1798. 1846. 1944. 1961. 2529. 2714. 2822. 2841. 2867. 2900. 2972. 3158. 3356. 3625. 3636. 3743. 3751. 3837. 4385. 4449. 4639. 4654. 4793. 5236. 5443. 5639. 6002. 6207. 6244. 6268. 6402. 6413. 6419. 6501. 6558. 6751. 7070. 7136. 7206. 7335. 7351. 7409. 7462. 8007. 8077. 8120. 8141. 8393. 8444. 8643. 8843. 8856. 8890. 9011. 9016. 9051. 9149. 9158. 9171. 9297. 9400. 9570. 9635. 9888. 9986. 10097. 10252. 10490. 10529. 10645. 10754. 10839. 10867. 11040. 11042. 11134. 11172. 11399. 11425. 11454. 11510. 11523. 11544. 11739. 11850. 12300. 12545. 12584. 12612. 12837. 12943. 12982. 13035. 13136. 13288. 13485. 13492. 13830. 13960. 14008. 14010. 14085. 14235. 14288. 14290. 14450. 14474. 14495. 14662. 15124. 15140. 15311. 15444. 15557. 15567. 15625. 15786. 15790. 15839. 15880. 16049. 16170. 16171. 16274. 16297. 16345. 16510. 16549. 16573. 16712. 16850. 16911. 16967. 17221. 17520. 17583. 17662. 17768. 17827. 17888. 18041. 18213. 18215. 18252. 18257. 18571. 18797. 18943. 18988. 18998. 19182. 19200. 19423. 19496. 19531. 19534. 19629. 19789.

Rückständig aus früheren Verloosungen und daher noch einzulösen sind:

1) aus der Verloosung vom 16. April 1866:
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 8982.

2) aus der Verloosung vom 6. April 1868:
Abtheilung B zu 200 Thlr. No. 2768.

3) aus der Verloosung vom 7. April 1869:
Abtheilung B zu 200 Thlr. No. 483. 2767.
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 264. 4316. 6182. 6939. 7525. 8712. 12724. 12998. 16947. 17498. 18111.

4) aus der Verloosung vom 6. April 1870:
Abtheilung A zu 500 Thlr. No. 157.
Abtheilung B zu 200 Thlr. No. 1140.
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 1786. 2026. 2122. 2160. 2623. 7123. 7171. 8128. 10323. 10700. 11910. 16998. 17016. 17405. 17530. 18110.

IV. Emission.

Von der jetzt $4^1/_2$ procentigen Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1856 (Serie IV), für welche die Obligationen unterm 1. März 1857 ausgestellt sind.

Abtheilung A zu 500 Thlr. 9 Stück.
No. 207. 255. 313. 383. 637. 885. 983. 1019. 1047.

Abtheilung B zu 200 Thaler. 46 Stück.
No. 396. 441. 479. 569. 619. 733. 873. 947. 1178. 1185. 1311. 1516. 1683. 1726. 1828. 2208. 2799. 2813. 2991. 3208. 3348. 3495. 3613. 3862. 3894. 3903. 4036. 4185. 4295. 4490. 4557. 4627. 4704. 4792. 4803. 4821. 5023. 5123. 5209. 5508. 5654. 5814. 5851. 5908. 5968. 5991.

Abtheilung C zu 100 Thaler. 165 Stück.
No. 53. 518. 548. 594. 651. 667. 723. 981. 1114. 1251. 1310. 1390. 1499. 1721. 1802. 2028. 2329. 2464. 2532. 2547. 2566. 2733. 2771. 2816. 2858. 3089. 3191. 3250. 3364. 3445. 3657. 3666. 3884. 3980. 4090. 4277. 4330. 4537. 4628. 4745. 4838. 4878. 4908. 5262. 5303. 5500. 5566. 5646. 5866. 5949. 6112. 6188. 6216. 6241. 6288. 6396. 6737. 6757. 6888. 6998. 7264. 7510. 7536. 7694. 7819. 7848. 8083. 8251. 8462. 8695. 8821. 9152. 9159. 9177. 9264. 9400. 9520. 9640. 9668. 9804. 9905. 9991. 10000. 10191. 10369. 10448. 10856. 10926. 11023. 11031. 11108. 11259. 11398. 11447. 11554. 11662. 11664. 11754. 11902. 12097. 12125. 12128. 12254. 12336. 12423. 12657. 12705. 12768. 12951. 13016. 13048. 13085. 13186. 13229. 13423. 13576. 13776. 14040. 14200. 14346. 14603. 14673. 14860. 15297. 15319. 15336. 15350. 15804. 15853. 16008. 16162. 16214. 16385. 16412. 16493. 16620. 16684. 16793. 16806. 17048. 17100. 17161. 17453. 17673. 17846. 17869. 17890. 18405. 18461. 18503. 18713. 18843. 18945. 19007. 19072. 19222. 19226. 19323. 19428. 19429. 19850. 20056. 20212. 20444. 20703.

Rückständig aus früheren Verloosungen und daher noch einzulösen sind:

1) aus der Verloosung vom 1. April 1864:
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 6775.

2) aus der Verloosung vom 10. April 1866:
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 6923.

3) aus der Verloosung vom 20. April 1867:
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 11848.

4) aus der Verloosung vom 7. April 1869:
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 3968. 7684. 8932. 19082.

5) aus der Verloosung vom 6. April 1870:
Abtheilung A zu 500 Thlr. No. 298. 528.
Abtheilung B zu 200 Thlr. No. 1077. 4877.
Abtheilung C zu 100 Thlr. No. 160. 3855. 5148. 5784. 6838. 8538. 8976. 9001. 9160. 9425. 11553. 11659. 12959. 13738. 16621. 17115. 20920.

V. Emission.

Von der $4^1/_2$ procentigen Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1870 (Serie V), für welche die Obligationen unter 1. Juli 1870 ausgestellt sind.

Abtheilung A zu 500 Thaler. 8 Stück.
No. 388. 638. 715. 897. 1033. 1295. 1401. 1570.

Abtheilung B zu 200 Thaler. 25 Stück.
No. 171. 332. 481. 653. 903. 1011. 1257. 1726. 1768. 1824. 2187. 2472. 2565. 2865. 2989. 3017. 3093. 3211. 3949. 4055. 4484. 4766. 4800. 4806. 4895.

Abtheilung C zu 100 Thaler. 50 Stück.
No. 306. 489. 631. 775. 818. 883. 889. 1350. 1539. 1711. 2147. 2216. 2309. 2601. 2772. 2858. 3367. 4232. 4436. 4743. 4757. 5203. 5251. 5426. 5795. 6533. 6840. 6994. 7123. 7235. 7552. 7857. 7875. 7993. 8176. 8199. 8210. 8231. 8502. 8560. 8564. 8567. 8686. 8718. 8991. 9064. 9125. 9222. 9278. 9582.

Erfurt, den 5. April 1871.

Die Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 17.

Erscheint jeden Freitag.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
Adolph Refelshöfer in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins

1871.

Inserate werden à 1½ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1800 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 9 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Elfter Jahrgang.

Leipzig, den 28. April 1871. (Schluss der Nummer: 27. April, Vormittags 11 Uhr.)

☞ Die Extra-Beilagen zu unserer Zeitung, welche die Verzeichnisse überzähliger und fehlender Güter enthalten, können, wie bereits in No. 12 am Kopf der Zeitung angekündigt, selbstständig für sich bezogen werden, und werden dieselben den Bahnverwaltungen mit 1 Sgr. pro Bogen berechnet. — Bei Bezug einzelner Exemplare der betreffenden Zeitungs-Nummer, in welcher jene Verzeichnisse sich publicirt finden, wird für die Extra-Beilage, wenn der Umfang der Zeitung auf mehr als 2 Bogen sich stellt, ebenfalls für jeden weiteren Bogen 1 Sgr berechnet. — Ausserdem wollen wir noch darauf aufmerksam machen, dass abgesehen von der separaten Verkäuflichkeit der einzelnen Verzeichnisse bereits seit Jahren auch ein besonderes Abonnement auf diese Verzeichnisse eröffnet worden ist, durch welches die Bahnverwaltungen in den Stand gesetzt werden, zu einem sehr billigen Preis diese Verzeichnisse ihren Güter-Expeditionen zur Disposition zu stellen, und dermalen gegen 2500 Exemplare derselben an die Bahnverwaltungen geliefert werden.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der Betriebs-Direktion der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn wird die $12_{,988}$ Oesterr. Meilen lange Strecke **Iglau-Znaim** mit den Stationen

Iglau, Wiese, Branzaus, Okrisko, Trebitsch, Kojetitz, Jarmeritz, Mähr. Budwitz, Gröschelmauth, Schönwald, Wolframitzkirchen und Znaim

am 23. d. Mts. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden. (Letzte Bekanntmachung in No. 6 S. 71 dieser Zeitung.)

Von der Oesterreichischen Nordwestbahn sind nunmehr im Betriebe:

von der Hauptbahn die Linie Jungbunzlau-Kolin-Iglau-Znaim ($33_{,340}$ Meilen), von der von Gr. Wosek (nördl. Kolin) ausgehenden Flügelbahn die Strecken Gr. Wosek-Ostromer ($6_{,454}$ Ml.) und Pelsdorf-Trautenau-Parschnitz ($4_{,204}$ Ml.).

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

Berlin, den 21. April 1871.

Die geschäftsführende Direktion
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Rechtsfall,

betreffend Schadensersatz aus einem Belgischen Frachtvertrage.

* Das Handels-Gericht des Kanton Zürich entschied unterm 14. November v. J. folgenden interessanten Rechtsfall in Sachen des Spinnereibesitzers Boller in Uster als Cessionar des Hauses von Speyr & Comp. in Basel, Klägers, gegen die Direktion der Vereinigten Schweizerbahnen, Verklagte, ferner gegen die Direktionen folgende Litisdenuntiaten: der Schweizer. Nordostbahn und der Schweizer. Centralbahn, der Kgl. Bayer. und Pfälzischen Bahnen und der Kgl. Preuss. Eisenbahn-Direktion in Saarbrücken, betreffend Schadensersatz auf einen Frachtvertrag.

Aus den Akten und Verhandlungen (welche uns von der Königlichen Eisenbahn-Direktion zu Saarbrücken gütigst mitgetheilt wurden) ergiebt sich Folgendes:

A. Kläger hatte im December 1869 in Liverpool 45 Ballen Ostindische Baumwolle gekauft und deren Spedition von Liverpool nach Uster dem Hause von Speyr & Cie. in Basel übertragen.

Laut Frachtbrief vom 8. Januar l. Js. übergaben die Herren Hüger und Lizolle in Antwerpen im Auftrage der Herren von Speyr und Comp. diese Waare, nämlich 45 Ballen, 6685 Kilogr. wiegend, der dortigen Belgischen Eisenbahnverwaltung zur weitern Spedition nach Neustadt an der Hardt.

Auf dem Frachtbriefe ist mit Bleistift die Nummer des Waggons, in welcher die Waare versandt wurde, bezeichnet.

B. Die Herren von Speyr und Comp. in Basel hatten mit Schreiben vom 23. December 1869 die Güterexpedition der Pfälzischen Bahnen in Neustadt an der Hardt beauftragt, die in Frage stehende von der Sendung der Herren Hüger und Lizolle in Antwerpen kommende Partie Baumwolle an ihre eigene Adresse „franco Fracht Station Uster" prompt zu befördern.

C. Die Waare wurde auf den Belgischen Eisenbahnen bis in's Luxemburgische, von dort durch die Wilhelm-Luxemburger Eisenbahn, sodann durch die Französischen Bahnen über Thionville, Metz bis Forbach, von dort durch die Königl. Preussische Eisenbahn und durch die Königl. Bayer. Pfälzischen Bahnen über Saarbrücken nach Neustadt befördert, von welchem letzterem Orte sie durch die dortige

Bahnhofverwaltung in dem nämlichen Belgischen Wagen No. 14367, jedoch mit einem neuen vom 13. Januar l. Js. datirten und „pr. v. Speyr und Comp." unterzeichneten Frachtbriefe an die Adresse „von Speyr und Comp. in Uster" weiter versandt wurde. Auf diesem Frachtbriefe finden sich wieder dieselben Nummern der Wagendecken. Die Waare ging von Neustadt via Weissenburg mittelst der Französischen Ostbahn nach Basel, wo am 20. Januar l. J. von der dortigen Güterexpedition der Französischen Ostbahn konstatirt wurde, dass die mit dem Belgischen Wagen 14 367 und gedeckt (vagon baché) angelangte Partie Baumwolle stark vernässt sei. Die Güterexpedition der Ostbahn in Basel erliess deshalb Reklamationen an die rückwärts gelegenen Bahnen, welche Reklamation von der Güterexpedition in Neustadt dem Stationsvorstand in Antwerpen, welcher die fragliche Sendung mit seiner vom 9. Januar datirten Frachtkarte von Antwerpen nach Neustadt überwiesen habe, zur Kenntnissnahme mitgetheilt wurde.

Der Chef der Station in Antwerpen (Anvers Bassinns) erklärte hierauf unterm 28. Januar l. Js., die Sendung sei mit „bulletin de garantie" gemacht worden, es möchte daher im Fall von Reklamationen der Empfänger sich an die Versender Hüger und Lizolle halten.

D. Dieses „bulletin de garantie", welches in einer vom Bureau-Chef des Departements der öffentlichen Arbeiten in Brüssel beglaubigten Kopie vorliegt, lautet dahin:

Antwerpen, den 4. November 1869.

„An den Chef der Station der Staatseisenbahn in Antwerpen (Bassinns).

Da die Emballirung der Baumwoll-Ballen immer mehr oder weniger beschädigt anlangt in Folge des Herumzerrens mit dem Baumwollhacken, was sich nicht vermeiden lässt, so entlasten wir Sie mit Gegenwärtigem von allen Reklamationen, die auf diese Veranlassung hin an Sie erhoben werden könnten. Wir bitten Sie daher, Ihren Angestellten die erforderlichen Aufträge zu geben, damit die Erklärungen der Nichtverantwortlichkeit von uns nicht weiter verlangt werden, abgesehen von Beschädigungen, die schon vor der Uebergabe konstatirt worden sein sollten. Die Durchnässung und die Beschmutzung sind in der Entlastung inbegriffen, die wir Ihnen oben ertheilt haben.

sig. Hüger und Lizolle."

E. Die Waare langte am 19/20. Januar in Uster an. Mit Attest vom 20. Januar bezeugt der Gemeindammann in Uster, dass er auf das Ansuchen des Klägers eine am nämlichen Tage für denselben angekommene Partie Baumwolle bezeichnet $\frac{N\ K}{|DG|}$ / R S besichtigt habe und dass die Waare in ganz durchnässtem Zustande und mit Kohlenstaub behaftet, der durch die Emballage hindurch die Baumwolle beschmutzt habe, angelangt sei, womit auch die Aussage der zugezogenen Sachverständigen und des Chefs der Güter-Expedition in Uster übereinstimmt.*

Vor Gericht reduzirte der Anwalt des Klägers dessen ursprüngliche Schadensersatz-Forderung von 16 205 Frcs. 70 rp. auf 1829 Frcs. 70 rp. als 12% des bei Zugrundelegung des Frachtbriefsgewichts von 6685 Kilos 15 247 Frcs. 72 betragenden Werthes der Waare. Dafür, dass der Ansatz betreffend den Werth der Baumwolle den Preisen in der damaligen Zeit entspreche, wurde Beweis anerboten und für den Betrag des Schadens nöthigenfalls auf weitere Expertise sich berufen. Die Waare sei in Uster in einem Wagen der Vereinigten Schweizerbahnen angelangt.

Von dem Anwalte der Beklagten, welcher sich damit einverstanden erklärt hatte, dass der Process durch das Handelsgericht entschieden werde, wurde auf Abweisung der Klage angetragen, da die Waare schon in Basel haverirt übergegeben und zudem von den Aufgebern der Waare in Antwerpen die Eisenbahnverwaltung jeder Verantwortlichkeit für eintretenden Schaden entbunden worden sei. Eventuell werde das behauptete Maass des Schadens bestritten. Dafür, dass die Waare in einem verschlossenen Wagen von Antwerpen bis Uster gelangt sei, wurde der Beweis anerboten.

Die Anwälte der Litisdenuntiaten schlossen sich diesem Antrage an und sandte der Anwalt der Königl. Bayer. Pfälzischen Eisenbahnen den Fact D erwähnten Revers mit dem Bemerken ein, dass laut Mittheilung der Eisenbahn-Direktion in Brüssel vom 13. gl. Mts. ein speciell auf die streitige Sendung Baumwolle bezüglicher Revers der Eisenbahn nicht eingehändigt worden sei.

Der Anwalt des Klägers, welchem diese Eingabe nebst einer Kopie des Reverses für sich und zu Handen seiner Litisdenuntiaten mitgetheilt wurde, erklärte, er anerkenne nicht, dass Hüger und Lizolle befugt gewesen seien, für von Speyr und Co. vorstehend unter D mitgetheilte Erklärung (das bulletin de garantie) abzugeben. Eventuell sei dieser Revers ohne Bedeutung, weil

a) nicht feststehe, dass derselbe auch auf die Sendung der fraglichen 45 Ballen Baumwolle sich beziehe;
b) jedenfalls aber der Revers sich nur beziehe auf den Transport von Antwerpen nach Neustadt;
c) derselbe nicht von solchen Schädigungen spreche, wie die fraglichen 45 Ballen Baumwolle auf dem Eisenbahntransporte erlitten haben;
d) derselbe endlich nur solche Beschädigungen beschlage, welche vor der Empfangnahme des Frachtgutes durch die Bahnverwaltung konstatirt worden seien, während im vorliegenden Falle nicht hergestellt sei, dass die Schädigung der Baumwolle schon vor Antwerpen beziehungsweise vor Neustadt eingetreten sei.

Von der beklagten Partei resp. der Litisdenuntiaten wurde der Schweiz. Nordostbahn, der Schweiz. Centralbahn, der in Basel vertretenen Französischen Ostbahn, der Königl. Bayer. Pfälzischen Bahn in Ludwigshafen, der Königl. Saarbrücker und der betreffenden Belgischen Bahn Streit verkündet.

Das Handelsgericht zu Zürich wies aus folgenden Gründen, unter Verurtheilung des Klägers in die Kosten, die Klage als unbegründet zurück:

1) Nach feststehender Praxis (cfr. Zeitschr. Bd. XI, S. 229 ff.) hat die Beklagte als abliefernde Eisenbahnverwaltung für allen Schaden einzustehen, den die Waare von der Versandstation aus genommen hat, soweit überhaupt dieser Schaden einem Frachtführer zugerechnet werden kann, vorbehältlich ihres Rückgriffsrechts auf andere bei dem Transport betheiligte Bahnen.

2) Die Beklagte bestreitet auch die Richtigkeit dieses Satzes an sich nicht, sie beruft sich aber darauf, dass das Speditionshaus in Antwerpen, welches im Auftrag der Herren von Speyr und Comp. die fragliche Waarensendung der dortigen Eisenbahnverwaltung zum Transporte übergeben hat, die letztere zum Voraus von der Haft für Schädigungen, wie sie hier in Frage kommen, entbunden habe, und von Seite des Klägers ist nicht behauptet worden, dass es nach dem Rechte von Belgien, in welchem Staate der Vertrag zwischen den Herren Hüger und Lizolle und der Eisenbahnverwaltung abgeschlossen worden ist, unstatthaft sei, die Haft der Eisenbahnen auf solche Weise durch Vertrag zu beschränken.

3) Es kommt daher die Tragweite des unter D erwähnten Reverses der Herren Hüger und Lizolle in Antwerpen vom 4. November 1869 in Frage, namentlich ob, wie der Kläger behauptet, derselbe nur auf solche Schädigungen sich beziehe, welche schon vor der Empfangnahme des Frachtgutes durch die Bahnverwaltung in Antwerpen, also nicht während des Transportes durch die in Betracht kommenden Bahnen eingetreten seien.

4) Wenn nun auch der Eingang dieses Reverses, wo von den Beschädigungen die Rede ist, welche durch die beim Auf- und Abladen der Baumwollballen gebräuchliche Anwendung der Hacken verursacht werde, diese Auslegung zu unterstützen scheint, so spricht dagegen die ganz allgemeine Fassung des Satzes: *„la manille et les taches de bone sont comprises dans la décharge"* entschieden dafür, dass wenigstens mit Bezug auf die eben genannten Schädigungen der Frachtführer von jeder Verantwortlichkeit auch bei der Ablieferung der Waare sich habe befreien und dass derselbe diessfalls eine Haftbarkeit während des Transportes nicht habe übernehmen wollen.

Vollends liesse sich der Passus *„à moins d'avaries constatées avant la remise"* sonst kaum erklären. Während nämlich in dem Reverse als Regel aufgestellt wird, es solle von den Erklärungen, welche die Aufgeber von Waaren gegenüber der Eisenbahn jeweilen darüber auszustellen pflegen, dass sie die Letztere ihrer Verantwortlichkeit entlasten, künftig in den Fällen, wo Hüger und Lizolle der Eisenbahn Baumwolle zum Weitertransport übergeben, ein für alle Male Umgang genommen werden und hierfür die in diesem Scheine allgemein ausgesprochene Entlastung genügen, wird dagegen eine Ausnahme gemacht für die Fälle, wo die Schädigungen schon vor der Uebergabe der Waare an die Eisenbahn konstatirt worden seien. Sofern nun die Eisenbahnverwaltung der Verantwortlichkeit nur für den Schaden hätte entlastet werden wollen, der schon vor der Uebergabe der Waare an dieselbe eingetreten wäre, hätte es keinen guten Sinn, von der Nichtausstellung eines Entlastungsscheines da eine Aus-

---

* Diese Sachverständigen, die Herren J. Weber und Bünzli in Uster, welche von dem Kläger zur Untersuchung der fraglichen Baumwolle zugezogen wurden, gaben nämlich unterm 24. Januar l. Js. folgenden Befund ab:

1) „Die Oberfläche der Ballen ist an vielen Stellen nicht nur mehrere Zoll tief durchnässt (jetzt hart zusammen gefroren), sondern schmutzig und mit schwarzen Substanzen gemischt, was darauf schliessen lässt, es sei diese Waare in offenen Kohlenwagen transportirt und das beim Regnen am Boden sich sammelnde Wasser, gemischt mit Kohlenabgängen, in die Baumwolle hineingedrungen.

Dieser Umstand hat zur Folge, dass ein Theil dieser Waare gänzlich unbrauchbar wird."

2) „Sämmtliche Baumwolle ist durchweg mehr oder weniger nass, auf welchen Umstand übrigens schon das Gewicht hinweist, das sich laut Wagschein während des Transportes um 1013 Pfd. vermehrt hat. Es bedarf wahrscheinlich mehrere Monate Zeit, namentlich bei dieser Saison bis die Baumwolle das Wasser verloren hat und zum Gebrauche tauglich ist.

Durch die in Vorstehendem angeführten Schädigungen hat diese Waare nach unserer Berechnung heute einen Minderwerth von wenigstens 12% gegenüber gleicher Waare, die in gutem und brauchbarem Zustande sich befindet und glauben wir daher eine Entschädigung an den Empfänger in diesem Maasse als vollständig gerechtfertigt beantragen zu dürfen."

Der Chef der Güterexpedition in Uster bezeugt unterm 30. September l. Js., dass die von den obigen Experten vorgenommene Untersuchung der in Frage stehenden Waare unter seiner Mitwirkung stattgefunden und dass er damals das von beiden Experten konstatirte Ergebniss als richtig und den Verhältnissen entsprechend gefunden habe.

nahme zu machen, somit die Ausstellung eines solchen Scheines dazu verlangen, wo der Uebergabe der Waare eine Konstatirung der vorhandenen Havarie vorausgegangen wäre. — Bei dieser Auslegung des die Haft der Bahnverwaltung beschränkenden Reverses müsste nämlich fast in jedem Falle, wo erst nach der Uebergabe an die Eisenbahn eine Schädigung der Waare entdeckt würde, Streit darüber entstehen, ob diese Schädigung vor oder nach der Uebergabe entstanden sei und ob somit die Eisenbahn dafür einzustehen habe, und aus diesem Grunde verlöre die der Bahnverwaltung von den Herren Hüger und Lizolle gegebene Zusicherung, dieselbe von der Ersatzpflicht für eingetretenen Schaden in den Fällen, wo eine Konstatirung desselben nicht schon vor der Uebergabe an die Eisenbahn erfolgt sei, auch ohne einen auf die einzelne Sendung bezüglichen Revers als befreit zu betrachten, fast allen praktischen Werth. Es darf wohl angenommen werden, dass die Belgische Eisenbahnverwaltung sich von den Versendern von Baumwolle solche Reverse weniger zu dem Zwecke ausstellen lasse, um den Ersatz von Schaden, welcher den Waaren durch Verschuldung ihrer eigenen Angestellten zugefügt werden könnte, abzulehnen, als vielmehr um der Nothwendigkeit enthoben zu sein, vor Uebernahme jeder Parthie Baumwolle dieselbe einer genauen Untersuchung unterwerfen zu lassen, um sich gegen Entschädigungsansprüche für schon früher entstandenen Schaden sicher zu stellen. Diesen Zweck kann sie aber eben nur dadurch erreichen, dass sie die Versender veranlasst, auf Ersatz für Schädigungen gewisser Art unbedingt zu verzichten, ohne Unterscheidung ob der Schaden vor oder nach der Uebergabe der Waare an die Eisenbahn entstanden sei. Dass dann gleichwohl mit Hüger und Lizolle verabredet wurde, es sollten da, wo Havarien schon vor der Uebergabe konstatirt worden seien, noch besondere Reverse ausgestellt werden, erklärt sich aus dem Interesse aller Betheiligten, daran, dass in solchen Fällen mit Bezug auf die zu gewärtigenden Ersatzansprüche von vorn herein alle Rechte gewahrt werden.

5) Die vom Kläger gegen die Wirksamkeit des Reverses weiter vorgebrachte Einwendung, dass die Herren Hüger und Lizolle nicht ermächtigt gewesen seien, für von Speyr und Comp. einen solchen Revers zu unterzeichnen, hält nicht Stich. Der Kläger, welcher als Rechtsnachfolger von v. Speyr und Comp. aus dem von Hüger und Lizolle für ihn mit der Belgischen Eisenbahn abgeschlossenen Frachtvertrage klagt, kann diesen Vertrag gegen die Beklagten natürlich nur so geltend machen, wie er wirklich abgeschlossen worden ist, also mit der durch den Revers beschränkten Haftpflicht. Sollten Hüger und Lizolle dabei ihre Vollmachten überschritten haben, so würden dadurch lediglich Ersatzansprüche gegen sie selbst begründet.

6) Von mehr Gewicht sind die weiter gegen den Revers vorgebrachten Einwendungen, dass derselbe:

a) nur auf den Transport der Waare von Antwerpen nach Neustadt sich erstrecke und

b) sich auf die vorliegenden Schädigungen nicht beziehe.

Es ist aber hierauf zu erwidern:

Zu a) wenn auch allerdings nicht feststeht, dass die Entlastung von der Verantwortlichkeit nicht blos gegenüber den Belgischen Bahnen, sondern auch gegenüber den übrigen Eisenbahnverwaltungen für die ganze Strecke, welche die Waare bis zu ihrem Bestimmungsorte zu durchlaufen hatte, habe ausgesprochen werden wollen und jedenfalls zweifelhaft wäre, ob dem Reverse über die Strecke hinaus, bis wohin der Frachtbrief in Antwerpen ausgestellt wurde, somit weiter als bis Neustadt Wirkung beigemessen werden könnte, so kommt doch hier in Betracht, dass von Speyr und Comp., deren Bevollmächtigte in Antwerpen den fraglichen Revers ausgestellt haben, es selbst waren, welche die Bahnhofverwaltung in Neustadt beauftragten, die an sie addressirte Waarensendung, sofort weiter und zwar an sie, von Speyr und Comp. selbst, in den Bahnhof Uster zu versenden. Offenbar musste die Bahnhofverwaltung Neustadt annehmen, von Speyr und Comp. seien damit einverstanden, dass die in einem geschlossenen Belgischen Wagen an sie gelangte Sendung uneröffnet sofort weiter spedirt werde. Dieselbe hatte also keine Veranlassung, den Zustand der Waare im Innern des Wagens zu untersuchen, und da nun wegen des ausgestellten Reverses es der Bahnverwaltung in Neustadt unmöglich ist, für Schaden der vor der Uebergabe an sie entstanden sein sollte, auf ihre Vorgänger zurückzugreifen, wäre es unbillig, sie für Schaden haften zu lassen, von dem es ohne ihre Schuld ungewiss ist, ob er vor oder nach Ankunft der Waare in Neustadt entstanden sei, und aus den nämlichen Gründen sind auch die nachgehenden Bahnverwaltungen nicht zum Ersatze solchen Schadens verpflichtet. Unter diesen Umständen wäre es Sache des Klägers gewesen, nachzuweisen, dass die Schädigungen, um welche es sich handelt, erst seit der Absendung von Neustadt eingetreten seien; ein solcher Beweis ist aber nicht geleistet, insbesondere kann daraus, dass die Durchnässung der Waare erst in Basel bemerkt wurde, nicht geschlossen werden, dass dieselbe auf der Französischen Ostbahn oder in Neustadt entstanden sei, vielmehr liegt, da die Baumwolle in einem gedeckten und plombirten Wagen von Antwerpen bis Basel ging und daselbst mit unverletzter Plombirung ankam, ziemliche Wahrscheinlichkeit vor dafür, dass die in Basel so sehr durchnässt angelangte Waare schon in Antwerpen nass aufgeladen worden sei. Dass dieses nicht schon in Antwerpen konstatirt wurde, beweist nichts, da die Versender Hüger und Lizolle selbst die Verladung besorgt haben und die Eisenbahnverwaltung wegen des in ihren Händen befindlichen Reverses nicht veranlasst war, eine genaue Untersuchung zu veranstalten.

Zu b) Nach dem Wortlaut des Reverses hat die Eisenbahn für „Durchnässung" und „Beschmutzung" der Waare nicht einzustehen, laut dem Expertenberichte ist der Schade Folge des Umstandes, dass die fraglichen Ballen mehrere Zoll tief durchnässt, und zudem schmutzig und mit schwarzen Substanzen (Kohlenstaub) gemischt in Uster angelangt sind.

Mit Unrecht ist bestritten worden, dass dieser Thatbestand nicht gehörig konstatirt worden sei, denn wenn auch die Untersuchung der geschädigten Waare nicht durch gerichtlich bestellte Experten erfolgt ist, so muss doch das vom Gemeindammannamt Uster schon am 20. Januar ausgestellte Zeugniss, dass die am gleichen Tage angekommene Baumwolle ganz durchnässt und mit Kohlenstaub behaftet sei, welcher durch die Emballage hindurch die Baumwolle beschmutzt habe, in Verbindung mit dem ausführlicheren, aber obiges Zeugniss durchaus bestätigenden Berichte der Experten* über die am 24. Januar vorgenommene Untersuchung um so eher gegen die Beklagte Beweis bilden, als ein Angestellter der Letztern, der Güterexpedient Ritter in Uster, bezeugt hat, dass die Untersuchung der Waare durch die Experten unter seiner Mitwirkung erfolgt sei und dass er das von den Experten konstatirte Ergebniss richtig gefunden habe.

Aber gerade aus dem Zustande der Waare, wie er sich aus den angeführten Urkunden ergiebt, folgt, dass die Schädigung der fraglichen Waare eine solche ist, für welche durch den Revers vom 4. November 1869 die Haft der Eisenbahn wegbedungen wurde. Durch den in Basel erhobenen, äusserst kurzen und jeder genauern Beschreibung des Zustandes der Waare ermangelnden Verbalprozess, in welchem allerdings nur von starker Durchnässung, nicht auch von Beschmutzung die Rede ist, wird die Annahme, dass auch die Verunreinigung der Baumwolle mit Kohlenstaub schon damals vorhanden gewesen sei, keineswegs ausgeschlossen. Dass aber in der That auch diese Verunreinigung schon früher eingetreten und nicht etwa erst während des Transportes von Basel nach Uster entstanden sei, muss mit Nothwendigkeit daraus geschlossen werden, dass der Kohlenstaub mehrere Zoll tief in das Innere der Ballen eingedrungen war, was sich nur durch die Annahme erklären lässt, dass die Waare längere Zeit in nassem Zustande sich mit Kohlenstaub in Berührung befunden habe, während dieselbe in Uster hart gefroren ankam. Gesetzt, man wollte den Revers, in welchem die Ersatzpflicht für Beschmutzung mit Koth (*taches de bone*) wegbedungen ist, an sich als nicht anwendbar auf Verunreinigung durch Kohlenstaub betrachten, so käme doch hierauf im vorliegenden Falle nichts an, weil das Eindringen des Kohlenstaubes durch die Emballage in die Baumwolle selbst offenbar einzig durch Vermittlung der eindringenden Feuchtigkeit geschah, diese Beschmutzung also sich als unmittelbare Folge der Durchnässung darstellt.

7) Nach dem Gesagten ist die Klage abzuweisen. Darauf ob und welche Rechte dem Kläger gegenüber seinem Cedenten zustehen, braucht gegenwärtig überall nicht eingetreten zu werden.

Zum Gesetz, betreffend die Verbindlichkeit zum Schadenersatz für die bei dem Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerken u. s. w. herbeigeführten Tödtungen und Körperverletzungen.

(Schluss aus No. 16.)

§ 2. 1. Die Haftbarkeit der Bergwerksbetreiber kann nicht auf solche Bergwerke beschränkt werden, welche kraft des Bergregales oder des Berghoheitsrechts beliehen sind. Dieselbe Haftbarkeit muss vielmehr bei denjenigen Bergwerken eintreten, bei welchen das Recht zum Betriebe sich aus dem Grundeigenthum ableitet. Dies ist z. B. rücksichtlich der Stein- und Braunkohlenbergwerke im Königreiche Sachsen nach dem Königlich Sächsischen Allgemeinen Berggesetze vom 16. Juni 1868 § 4 und in den vormals Kursächsischen Landestheilen der Preussischen Provinzen Sachsen, Brandenburg und Schlesien nach dem Preussischen Gesetze vom 22. Februar 1869 der Fall. Das Wort „Bergwerk" bezeichnet hiernach die Anwendbarkeit der Grundsätze des Gesetzes auf alle Bergwerke ohne Ausnahme.

2. Neben den Bergwerken sind die Steinbrüche noch besonders aufgeführt, da die durchschnittliche Gefährlichkeit derselben die Anwendung des Gesetzes auf dieselben erheischt und andererseit es

---

* Siehe die Anmerk. S. 308.

zweifelhaft sein konnte, ob ein Steinbruch unter die Bezeichnung „Bergwerk" zu subsumiren sein würde. Dasselbe trifft rücksichtlich der Mergel-, Kies-, Sand-, Thon-, Lehm- und ähnlicher Gruben zu, welche in Uebereinstimmung mit der Terminologie neuerer Berggesetze unter dem Ausdruck „Gräberei" zusammengefasst sind. Die Anwendbarkeit des Gesetzes nach Analogie des § 154 der Gewerbe-Ordnung für den Norddeutschen Bund auf unterirdisch betriebene Brüche oder Gruben zu beschränken, dürfte sich nicht rechtfertigen lassen.

3. Die Frage, welche industrielle Anlagen als Fabriken zu bezeichnen sind, und worin das Kriterium zu finden ist, das sie von anderen gewerblichen Unternehmungen, insbesondere von dem Handwerk unterscheidet, kann, wie schon oben bemerkt worden, mannigfache Zweifel hervorrufen. Die sonst üblichen Unterscheidungen, wonach im Handwerk die Handarbeit, in der Fabrik das mechanische Element vorherrsche, wonach beim Handwerk regelmässig eine vollständige Herstellung der Erzeugnisse durch ein und dieselbe Hand, bei der Fabrik Theilung der Arbeit unter verschiedenen Arbeiterklassen stattfinde, wonach ferner der Handwerker auf Bestellung im Kleinen, die Fabrik auf Vorrath im Grossen arbeite, oder wonach endlich als Ausdruck des socialen Unterschiedes beim Handwerk der Meister mitarbeite, während in der Fabrik der Fabrikherr dirigire, sind heut zu Tage nicht mehr als maassgebend und zutreffend anzusehen. Gleichwohl hat selbst die neueste Gesetzgebung an der Scheidung des Fabrikbetriebes von anderen gewerblichen Unternehmungen festgehalten, ohne dazu überzugehen, zur näheren Feststellung des Begriffs der Fabrik eine Definition derselben zu geben oder einzelne Unternehmungen speciell aufzuzählen, welche als Fabrikbetrieb angesehen werden sollen. So enthält die Gewerbe-Ordnung für den Norddeutschen Bund in den §§ 127 ff. insbesondere Bestimmungen über die Beschäftigung jugendlicher Arbeiter in Fabriken. Man wird daher auch bei dem vorliegenden Gesetze es in Zweifelfällen dem Richter überlassen müssen, eine Entscheidung darüber zu treffen, ob es sich um ein Fabrikunternehmen handelt oder nicht, und von dem vergeblichen Versuche abzustehen haben, im Gesetze eine Feststellung des Begriffs einer Fabrik vorzunehmen. Eben so wenig kann es sich empfehlen, nach dem Vorgange Englischer Gesetze diejenigen Etablissements speciell aufzuzählen, auf welche das vorliegende Gesetz Anwendung finden soll. Denn, abgesehen von der hierdurch eintretenden Kasuistik, kann eine solche Aufzählung niemals vollzählig sein und wird bei der rapiden Entwickelung der modernen Industrie, welche in rascher Folge alljährig neue Arten von Fabriken hervorruft, mit den wirklichen Bedürfnisse nicht im Einklange stehen.

Aus diesem Grunde verbietet es sich auch, den Umfang des Begriffs der Fabrik durch eine Hinweisung auf § 16 der Gewerbe-Ordnung für den Norddeutschen Bund zu begrenzen, zumal die daselbst aufgezählten konzessionspflichtigen Anlagen nicht unter dem Gesichtspunkte der Gefährlichkeit in die Gewerbe-Ordnung aufgenommen sind, da der Norddeutschen Gewerbe-Gesetzgebung die Scheidung der gewerblichen Anlagen in établissements dangereux, incommodes et insalubres fremd ist.

Es kann sich daher nur noch fragen, ob eine Unterscheidung der Fabriken mit Rücksicht auf ihre Gefährlichkeit unter dem Gesichtspunkte, wonach die Anwendung der Dampfkraft in den Fabriken eine besondere Gefährlichkeit bedingt, durchführbar erscheint. Auch dies war zu verneinen. Abgesehen von Wind und Wasser, bewegen gegenwärtig in Fabriken auch Wärme und Gas die vorhandenen Triebwerke, und es ist kein Grund ersichtlich, weshalb bei den durch Gas, Wärme, Wasser oder Wind bewegten Triebwerken oder denjenigen Fabriken, in welchen sich solche Triebwerke befinden, andere Prinzipien maassgebend sein sollen, als bei den durch Dampf betriebenen Werken. Hierzu kommt, dass in einer Anzahl der gefährlichsten Fabriken, wie z. B. in denjenigen, in welchen Zündwaaren oder explodirende Stoffe zubereitet werden, in vielen chemischen Fabriken sich überhaupt keine durch Naturkräfte bewegte Triebwerke befinden.

Hiernach musste es sich empfehlen, das Gesetz auf alle Fabriken ohne Ausnahme für anwendbar zu erklären. Wenn auf diesem Wege ersteres sich auch auf eine Anzahl von weniger gefährlichen Unternehmungen beziehen wird, so ist dies beim Mangel der bei letzteren eintretenden Unglücksfällen ohne praktische Bedeutung, wogegen andererseits das erstrebte Ziel, alle gefährlichen Anlagen der Wirksamkeit des Gesetzes zu unterwerfen, mit Sicherheit erreicht ist.

Eine Unterscheidung der Fabriken nach der Zahl der in denselben beschäftigten Arbeiter, wie dies z. B. in der Englischen Akte 30 und 31. Vict. c. 103 (15. August 1867. An Act for the extension of the Factory Acts) 3 Nr. 7 geschehen ist, erscheint für den hier angestrebten Zweck nicht ausführbar.

4. Im Uebrigen findet sich zu diesem Paragraph noch zu bemerken, dass die Worte „eine zur Leitung oder Beaufsichtigung des Betriebes angenommene Person" dem § 74 des Preussischen Allgemeinen Berggesetzes entnommen sind. Diese Worte werden im weitesten Sinne aufzufassen sein, und namentlich auch diejenigen Bergleute umfassen, welche mit Dienstleistungen betraut werden, die für die Sicherheit des ganzen Betriebs von Wichtigkeit sind, wie z. B. die Prüfung, welche dem Einfahren in den Schacht vorauszugehen pflegt, die Herrichtung und Austheilung der Sicherheitslampen u. dgl. m.

§ 3. Bei der Formulirung dieses Paragraphen ist abweichend von dem Dresdener Entwurf eines Obligationenrechts Art. 1007 ff. und dem bürgerlichen Gesetzbuche für das Königreich Sachsen §§ 1489 ff. jede Kasuistik um so mehr vermieden, als die im § 5 des Entwurfs dem Richter zugewiesene freiere Stellung in Beurtheilung der Thatsachen und Feststellung der Höhe des Schadens mit einer solchen Spezialisirung im Widerspruch stehen würde.

Als berechtigt zur Erhebung eines Anspruchs auf Ersatz des gesammten Vermögensverlustes sind nur diejenigen Personen bezeichnet, welchen von dem durch einen Unfall Getödteten Kraft des Gesetzes Unterhalt zu gewähren war. In Uebereinstimmung mit dem Dresdener Entwurfe kann eine Veranlassung, über diese Grenzen hinauszugehen, nicht anerkannt werden.

§ 4. Wenn das Gesetz seinen Zweck erreichen soll, so darf den Inhabern der fraglichen Anlagen nicht gestattet sein, die Anwendung der in den §§ 1—3 enthaltenen Vorschriften durch Vertrag, namentlich auch nicht in den Dienstverträgen mit ihren Beamten, Arbeitern u. s. w. auszuschliessen oder zu beschränken. Im Gebiet des Rheinischen Rechts versagt die Rechtsprechung vertragsmässigen Einschränkungen einer derartigen gesetzlichen Haftpflicht, als gegen das öffentliche Interesse und die gute Sitte verstossend, auf Grund des Art. 6 des Rheinischen bürgerlichen Gesetzbuchs die Geltung. Eine dem entsprechende ausdrückliche Vorschrift ist, abgesehen von dem den Transport von Gütern auf Eisenbahnen betreffenden Art. 423 Handelsgesetzbuchs, hinsichtlich der Haftung der Eisenbahnen für Beschädigungen von Personen bereits in dem Preussischen Gesetze vom 3. Mai 1869 und in dem Oesterreichischen Gesetze vom 5. März desselben Jahres enthalten. Diesen Vorgängen schliesst sich die Bestimmung des § 4 des Entwurfs an. Es sagt sich von selbst, dass durch diese Bestimmung dem Unternehmer nicht die Befugniss entzogen werden soll, sich seine Regress-Ansprüche gegen jeden seiner Angestellten im Vertragswege, für den Fall zu sichern, dass der Unternehmer aus dem Verschulden des Angestellten in Anspruch genommen werden sollte.

§ 5. In dem überwiegend grösseren Theile des Bundesgebiets bestehen für den bürgerlichen Prozess noch positive Regeln über die Wirkung der Beweise. Die Anwendung dieser Regeln auf die hier in Rede stehenden Rechtsstreitigkeiten würde bei der Schwierigkeit eines formell ausreichenden Beweises, insbesondere hinsichtlich der Verschuldung (§ 2 des Entwurfs) und für die Höhe des Schadens, die Wirksamkeit des Gesetzes beeinträchtigen und vielfach gänzlich lähmen. Die Ueberzeugung, dass auch in Civilprozessen dem Richter eine freie Würdigung der Thatsache zustehen müsse, ist gegenwärtig fast ausnahmslos zur Herrschaft gelangt, und in den bedeutenden, in den letzten Jahren in Deutschland zur Umgestaltung des bürgerlichen Verfahrens unternommenen gesetzgeberischen Arbeiten überall zum Ausdruck gebracht (vergl. § 421 Preuss. Entw. v. 1864, §§ 306, 307 Hannov. Entw., §§ 455, 457 Norddeutschen Entw., Art. 345, 330 der Civil-Proz.-Ordn. für Bayern u. a. m.). Ungeachtet der hinsichtlich des Vortrags des thatsächlichen Materials und des Beweisverfahrens, fast ausschliesslich schriftlichen Natur des Preussischen Civilprozesses, hat die in einzelnen Preussischen Spezialgesetzen dem Richter anheimgegebene freie Würdigung der Thatsachen in der Anwendung sich ebenfalls überall bewährt (vergl. §§ 111, 375 ff. der Konkurs-Ordnung vom 8. Mai 1855, § 17 des Gesetzes vom 9. Mai 1855). Aus der überwiegend schriftlichen Natur des in den meisten Bundesstaaten wenigstens zur Zeit noch geltenden Civilprozesses wird daher kein maassgebender Einwand gegen den Inhalt des Entwurfes hergeleitet werden können. Die einzelnen, in den ersten beiden Absätzen des § 5 des Entwurfes enthaltenen Bestimmungen fassen im Wesentlichen den Inhalt der §§ 455, 457 und 633 des Norddeutschen Civil-Prozess-Entwurfs zusammen. Hinsichtlich des Beweises durch Eid, sowie der Beweiskraft öffentlicher Urkunden und gerichtlicher Geständnisse war es bei den Vorschriften der Landesgesetze zu belassen. Der letzte Absatz des § 5 soll nur zur Vermeidung von Zweifeln dienen (vergl. Seuffert, Anh. Bd. 14 No. 235). Von der Zulassung eines besonderen Gerichtsstandes etwa in der Weise, wie der § 64 des Norddeutschen Entwurfs und der § 708 des bürgerlichen Gesetzbuchs für das Königreich Sachsen denselben für Forderungen aus unerlaubten Handlungen bestimmt, ist Abstand genommen. Als selbstverständlich darf vorausgesetzt werden, dass der Richter bei Abschätzung des Schadens auch darauf werde Rücksicht zu nehmen haben, ob etwa dem Verletzten oder den Hinterbliebenen des Getödteten, insbesondere auf Grund von Leistungen des Ersatzpflichtigen, Pensions- oder sonstige Entschädigungs-Ansprüche zur Seite stehen. Nur die Schadloshaltung, nicht die Bereicherung des Beschädigten kann das Gesetz im Auge haben.

§ 6. Bei Unfällen der in Rede stehenden Art entzieht der thatsächliche Vorgang sich in der Regel nach Verlauf einiger Zeit jeder sicheren Prüfung und Feststellung. Hieraus ergiebt sich das Bedürfniss zur Festsetzung einer kurzen Verjährungsfrist. Als Anfang dieser Frist ist in Uebereinstimmung mit den Grundsätzen des gemeinen Rechtes die Entstehung der Forderung angenommen.

§ 7 des Entwurfs berücksichtigt die Fälle, in welchen, sei es der Inhaber der Anlage, ein bei derselben beschäftigter Offiziant, Arbeiter u. s. w. oder ein Dritter aus eigenem Verschulden wegen einer bei dem Betriebe der Anlage herbeigeführten Tödtung oder Körperverletzung in Anspruch genommen wird. Mit der Anwendung der §§ 3

bis 6 auf die Ersatz-Ansprüche, welche in den Landesgesetzen ihr Fundament haben, bezweckt der Entwurf die Vermeidung sonst sich ergebender Ungleichheiten. Es kann nicht wohl zulässig erscheinen, den Urheber einer Körperbeschädigung, der als solcher nach dem Landesrecht zu haften hat, in materieller und formeller Beziehung günstiger zu behandeln, als den, der auf Grund des gegenwärtigen Gesetzes aus der Schuld eines Dritten in Anspruch genommen wird. Das Maass der Entschädigung, welches der Urheber zu leisten hat, darf nicht geringer sein, als dasjenige, welches dem auferlegt wird, der fremde Schuld zu vertreten hat. Der Erstere darf auch nicht in der vortheilhaften Lage bleiben, dass ihm gegenüber der Schade im Wege der strikten Regeln der partikularrechtlichen Beweistheorie erwiesen werden muss, während derjenige, der nach diesem Reichsgesetze für fremde Schuld verantwortlich gemacht wird, dem freien richterlichen Ermessen sowohl hinsichtlich der Ermittelung des Thatbestandes als der Höhe der Entschädigung sich zu unterwerfen hat. Für die Fälle seiner Anwendung stellt sich sonach der nach § 3 des Entwurfs zuzubilligende Schadenersatz als das Minimum dessen dar, was dem Entschädigten zu leisten ist. Daneben trifft der Schlusssatz Fürsorge, dass dem Berechtigten, sofern derselbe nach dem Landesgesetz einen höheren Schadenersatz in Anspruch nehmen kann, als der § 3 des Entwurfs gewährt, dieser Anspruch nicht entzogen wird.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

* **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.** In der Kommission, welche mit den Oesterreichischen und fremdländischen Vereins-Mitgliedern behufs Annahme der Dresdener Vereinbarungen in Verhandlung zu treten hat, ist an Stelle der Königl. Württembergischen Eisenbahn-Direktion, welche Bedenken getragen hat in dieselbe einzutreten (unter anderem deshalb, weil sie den Dresdener Vereinbarungen nicht in allen Punkten hat beitreten können) die Direktion der Rechten-Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft als Mitglied beigetreten.

* **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.** Die Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft, welche in der Liquidations-Kommission den Vorsitz führt, hat in einem Schreiben vom 12. d. Mts. den Mitgliedern dieser Kommission den Vorschlag gemacht, die von der Dresdener Versammlung angenommenen Abänderungen des Vereins-Wagen-Regulativs, für welche nach S. 4 ad 18 des Dresdener Protokolls die Frist am 1. Mai cr. abläuft, noch bis zum 1. Juli d. Js. bestehen zu lassen.

Im Einverständnisse der Kommissions-Mitglieder hat demnächst die Berlin-Hamburger Direktion Namens der Liquidations-Kommission bei der geschäftsführenden Direktion des Vereins den Antrag gestellt, das Nöthige zu veranlassen, um die Zustimmung der betheiligten Verwaltungen zur Ausdehnung der bezeichneten Frist bis zum 1. Juli cr. herbeizuführen, da der Transport der Truppen einstweilen bekanntlich sistirt ist und bis zum 1. Mai keinenfalls beendet sein wird.

Die geschäftsführende Direktion ersucht in Folge dessen die Vereins-Verwaltungen um schleunigste Erklärung hierüber.

Dieselbe hat zugleich die Direktion der Berlin-Hamburger Eisenb.-Gesellschaft auf deren Wunsch (wegen geringer Betheiligung bei dieser Frage) von der Theilnahme an der Liquidations-Kommission entbunden und die Direktion der Rheinischen Eisenb.-Ges., welche Mitglied der Liquidations-Kommission ist, ersucht, den Vorsitz in derselben zu übernehmen.

* **Verein der Privat-Eisenbahnen im Deutschen Reich.** In der jährlichen Plenar-Versammlung, welche der Verein der Norddeutschen Privat-Eisenbahnen am 6. v. M. in Dresden abhielt [1], wurde Folgendes verhandelt:

I. Der Ausschuss des Vereins beantragte die Ausdehnung des Vereins auf das gesammte Deutsche Reich. Zur Begründung des Antrags wurde ausgeführt, dass durch die Einigung Deutschlands der Norddeutsche Bund aufgehört habe zu bestehen, dass daher der Verein sich nicht ferner als Verein der Privatbahnen im Norddeutschen Bunde bezeichnen könne, und dass es in hohem Grade wünschenswerth sei, alle Privatbahnen des Deutschen Reiches zu vereinigen.

Vertrauliche Anfragen seien nach dieser Seite bereits an die Süddeutschen Verwaltungen gestellt und zum Theil auch bereits zustimmend beantwortet worden.

Der Ausschuss sei deshalb der Ansicht, dass der Verein auf das ganze Deutsche Reich auszudehnen und dass die bisherige Firma desselben in die des „Vereins der Privatbahnen im Deutschen Reiche" abzuändern sei.

Der Antrag des Ausschusses wird angenommen.

II. Bundes-Betriebs-Reglement. Der Referent, Herr Geh. Ober-Regierungs-Rath Heise führt aus, dass die aus den Konferenzen des Tarifverbandes hervorgegangenen Zusatzbestimmungen zum Bundes-Betriebs-Reglement, welche sowohl in Lokal- wie in den Verbandsverkehren zur Annahme zu kommen hätten, sowohl für die Staatsbahnen als für die Privatbahnen maassgebend sein sollten. Die Königl. Eisenbahn-Direktion in Münster habe es deshalb übernommen, die erforderliche Genehmigung des Herrn Handels-Ministers für die Königl. Staatsbahnen zu extrahiren. Diese sei vor kürzester Zeit eingegangen und stelle sich gegen einige, wenn auch nur unwesentliche Punkte der obigen Zusatzbestimmungen in Widerspruch.

Der Ausschuss empfehle dringend in Rücksicht auf die Zweckdienlichkeit einheitlicher Bestimmungen, die möglichst unveränderte Annahme der aus den Beschlüssen des Tarifverbandes hervorgegangenen zusätzlichen Bestimmungen. Es handele sich indessen für den Verein nicht um die Annahme der Tarifsätze und Klassifikation, sondern nur um die Annahme der reglementarischen Bestimmungen und da die bisher erhobenen Bedenken wesentlich gegen die ersteren gerichtet seien, so würden sie der Annahme des Ausschuss-Antrages nicht entgegen stehen. Die Versammlung erklärt sich mit dem Ausschusse einverstanden.

III. Bahn-Polizei-Reglement. Der Herr Vorsitzende als Referent machte insbesondere darauf aufmerksam, in welchen Punkten das Bundeskanzler-Amt den Anträgen des Vereins entgegen gekommen sei. Namentlich habe das Bundeskanzler-Amt auf Antrag des Ausschusses: „bei Prüfung und Feststellung der Bauprojekte, sowie bei Feststellung der Bahnpolizei-Reglements für sekundäre Bahnen die von der Wiener Generalversammlung genehmigten Grundzüge für die Gestaltung sekundärer Bahnen zum Anhalt zu nehmen" erklärt, dass das Bahn-Polizei-Reglement auf sekundäre Bahnen keine Anwendung finden solle. Mit Rücksicht hierauf wurde der Antrag der Altona-Kieler Eisenbahn, dass der Herr Handels-Minister von dem Bundeskanzler veranlasst werden möge, diejenigen Bahnstrecken, welche von den Verwaltungen als sekundäre bezeichnet würden, von Einführung des Bahn-Polizei-Reglements so lange zu dispensiren, bis allgemein gültige Reglements für sekundäre Bahnen erlassen sein würden, abgelehnt.[2]

IV. Besteuerung der Eisenbahnen. Die Versammlung erklärt sich mit der Ansicht des Ausschusses einverstanden, dass die Besteuerung des Einkommens einer Aktien-Gesellschaft und die der einzelnen Aktionäre in Betreff ihrer Aktien-Antheile eine den Steuergrundsätzen zuwiderlaufende Doppelbesteuerung enthalte, daher unbillig und von Seiten der Privatbahnen zu bekämpfen sei, dass aber für den Fall, dass eine Befreiung der Gesellschaften von der Steuer nicht durchzusetzen sei, jedenfalls die gesetzliche Regulirung des Verfahrens und der ganzen Materie angestrebt werden müsse.

Sodann wurden die von dem Ausschusse für die gesetzliche Regelung aufgestellten Sätze in folgender Fassung angenommen:

1) „Als steuerpflichtiger Reinertrag eines Unternehmens ist der Durchschnitt der in den letztverflossenen 3 Jahren vor dem Veranlagungsjahre an die Aktionäre vertheilten Dividende zu betrachten. Insbesondere sind Rücklagen in den Reserve- und Erneuerungs-Fonds als ein steuerpflichtiges Objekt nicht anzusehen.

2) Steuerpflichtig ist der gesammte Reinertrag (1) abzüglich des Betrages von 5 Procent des Aktienkapitals.

3) Die Berechtigung der Kommunen etc. zur Feststellung eines progressiven Steuerprocentsatzes, welche bisher augenscheinlich zur höheren Heranziehung der Eisenbahnen zur Kommunalsteuer etc. gewählt worden ist, ist dahin einzuschränken, dass

a) entweder die Kommunen nur einen einzigen festen Procentsatz festsetzen dürfen, wobei ihnen nachgelassen werden kann, ein gewisses Minimaleinkommen (etwa von 300 bis 500 Thlr.) überhaupt steuerfrei zu lassen,

b) oder dass sie die Eisenbahnen mit keinem höhern Procentsatz heranziehen dürfen, als der beträgt, mit welchem der höchst besteuerte Ortseinwohner veranlagt ist.

---

[1] In derselben waren sämmtliche Norddeutsche Privat-Eisenbahn-Verwaltungen, mit Ausnahme der Märkisch-Posener, Ostpreuss. Südbahn, Tilsit-Insterburger und Frankfurt-Hanauer, vertreten. Den Vorsitz führte an Stelle des erkrankten Herrn Geh. Ober-Finanzrath Scheele, welcher als Vertreter der geschäftsführenden Direktion den Vorsitz in der Versammlung zu führen gehabt hätte, Herr Direktor Schmidt von der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn. — Derselbe stellte der Versammlung den als Korrespondenten des Vereins engagirten Herrn Assessor Schrader vor.

[2] Der Vertreter der Berlin-Stettiner Bahn, Herr Geh. Regierungsrath Zencke, brachte hierbei zur Sprache, dass nach § 24 des Preussischen Eisenbahn-Gesetzes vom 3. November 1838 die Eisenbahn-Gesellschaften nur verpflichtet seien, die Bahnen nebst den Transport-Anstalten in solchem Zustande zu erhalten, dass die Beförderung mit Sicherheit erfolgen könne. Es sei zweifelhaft, ob auf Grund dieser ganz allgemein gehaltenen Bestimmung die Eisenbahn-Gesellschaften zu neuen, über die Erhaltung des früheren Zustandes hinausgehenden Anlagen, zum Beispiel zur Einführung des in § 24 des Bahn-Polizei-Reglements vorgeschriebenen Blocksystems auf ihre Kosten verpflichtet seien oder ob sie nicht deren Erstattung von der Staats-Regierung verlangen können. Er beantrage, dass der Ausschuss diese Frage in Erwägung nehmen möge. Der Herr Vorsitzende dankt für die gegebene Anregung und versprach weitere Veranlassung.

Ein die Ermittelung des Antheils der einzelnen Stationen an dem steuerpflichtlichen Reinertrag betreffender weiterer Vorschlag[3] des Ausschusses wurde den Verwaltungen zur weiteren Erwägung empfohlen.

4) Es wurde allerdings für wünschenswerth gehalten, dass die von einer Eisenbahn zu entrichtende Kommunalsteuer in Einer Summe zusammen für alle zur Erhebung einer Steuer berechtigte Gemeinden berechnet und dass die Eisenbahnverwaltung mit der Vertheilung dieser Summe unter die einzelnen Gemeinden nicht befasst werde. Für den wahrscheinlichen Fall aber, dass dies nicht zu erreichen sein sollte, wurde mindestens für nothwendig gehalten, dass gegen die durch die Eisenbahn-Kommissariate einmal geschehene Festsetzung des Steuerkapitales eine Reklamation der Kommunen etc. nicht zulässig sei.

V. Aktiengesetz. Folgende von der geschäftsführenden Direktion in Betreff des „Aktien-Gesetzes" aufgestellten Thesen wurden — mit Ausnahme der unter 6 aufgeführten, welche in weitere Erwägung genommen und der unter 7 c, d, e, welche bei der Tariffrage weiter verfolgt werden soll, — auf Antrag des Ausschusses angenommen.

I. Im Allgemeinen: 1a) Alle eine Staatsgenehmigung und Staatsaufsicht begründenden Bestimmungen der bisherigen Gesetzgebung, welche gleichmässig für alle Aktiengesellschaften ertheilt worden sind, ohne sich speciell auf den Eisenbahnbau- und Betrieb zu beziehen, sind in Wegfall gekommen.

b) Dasselbe gilt für gleichartige, in den Konzessions-Urkunden und Statuten enthaltene Bestimmungen.

c) Insoweit der Staat als Miteigenthümer, als Gerant für Zinsen oder aus sonstigen Verträgen Rechte hat, bleibt die Beurtheilung, ob und inwieweit sein Aufsichts-Recht bestehen geblieben, für jeden einzelnen Fall vorbehalten.

II. Insbesondere: 1) Die Beschaffung der erforderlichen Geldmittel zum Bau und zur Erweiterung der Eisenbahnen bedarf fortan, vorbehaltlich der etwa, wie im Preussischen Gesetz vom 17. Juni 1833 für Schuldverschreibungen über eine bestimmte Geldsumme (Prioritäts-Obligationen) au porteur, bestehenden Anordnungen keiner Staatsgenehmigung.

2) Der gesammte finanzielle Verkehr, speciell die Feststellung und Vertheilung der Dividende, die Ausstattung des Reserve- und Erneuerungs-Fonds ist der alleinigen Entschliessung der Gesellschaft überlassen — vorbehaltlich der den Verwaltungs-Vorständen in dieser Beziehung durch das Handels-Gesetzbuch auferlegten Verpflichtungen, sowie vorbehaltlich der Pflicht, den Anordnungen der Oberaufsichtsbehörde bezüglich Erhaltung der Bahn im gehörigen Zustande (Artikel 43 der Verfassung des Deutschen Reichs) Folge zu leisten.

3) Es bedarf fortan nicht mehr einer Genehmigung der Eisenbahn-Statuten und der Abänderung derselben und ist die Staatsaufsicht namentlich weggefallen für Bildung des Vorstandes, des Aufsichtsraths, sowie für deren Geschäftsführung, beziehungsweise die Vertheilung der Geschäfte unter beiden.

4) Der Staats-Kommissar kann fortan nur den Sitzungen des Vorstands (Direktion cfr. art. 227 des H.-G.-B.), nicht denen des Aufsichtsraths und der General-Versammlung beiwohnen, und steht ihm diese Befugniss nur für die Berathung solcher Angelegenheiten zu, für welche die Staatsaufsicht noch bestehen geblieben ist.

5a) Von besonderen einzelnen Eisenbahnen etwa gewährten Privilegien abgesehen, (cfr. I. 1, c.) existiren nach Aufhebung des Widerspruch-Rechts gegen Parallel-Bahnen keine für die Eisenbahnen ertheilten besonderen Privilegien.

b) Privilegien zur Emanation von Prioritäts-Obligationen sind als solche besondere Privilegien — vorbehaltlich der Beachtung des Rechts der Gläubiger auf Verzinsung und Amortisation, — nicht zu erachten, da solche jeder anderen Aktiengesellschaft, ja jeder Privatperson verliehen werden können.

6) Die staatliche Genehmigung zur Anlage und zum Betriebe von Eisenbahnen ist zwar der Natur der Sache nach von der Person des Unternehmers, beziehungsweise der unternehmenden Gesellschaft nicht zu trennen — ist aber die Genehmigung ertheilt, so kann der konzessionirte Unternehmer vor und nach vollendetem Bau das Unternehmen ohne Staats-Genehmigung an Jedermann, namentlich auch an andere Eisenbahn-Gesellschaften (Fusion) abtreten.

7a) Der gesetzliche oder durch Konzessions-Urkunde begründete Einfluss des Staats auf das Tarifwesen bleibt bestehen.

b) Der Bundesrath hat sich bei Ausübung seines Aufsichtsrechts in den Grenzen der betreffenden Landesgesetze zu halten. Das Aufsichtsrecht der Einzelregierungen ist durch die Bundesverfassung vorbehältlich der Anordnungen Art. 46 und 47 der Verfassungs-Urkunde nicht erweitert.

c) Die Regelung der Tarife, sowie überhaupt des Frachtvertrages ist nur im Wege der Gesetzgebung (unter Beachtung wohl erworbener Rechte) statthaft.

d) In Bezug auf das Tarifwesen wird das öffentliche Interesse am sichersten gefördert, wenn jede Staats-Genehmigung in dieser Beziehung beseitigt wird.

e) Für alle direkten und Verbands-Verkehre ist eine überall gleichmässige Klassifikation anzustreben.

8) Es empfiehlt sich, ohne Anfrage beim Bundeskanzleramt oder bei sonstigen Behörden, nach den unter 1 bis 6 aufgestellten Sätzen ohne Weiteres zu verfahren und Widerspruch abzuwarten, wovon dem Ausschusse — unter gleichzeitiger Einlegung der Reklamation bei der obersten Behörde des betreffenden Staates — unverweilt Kenntniss zu geben.

Zu VI. Haftpflicht der Eisenbahnen für Schäden an Personen etc. haben wir bereits in No. 15 referirt.

Die Versammlung beschloss endlich den Ausschuss in seiner Zusammensetzung bis zur nächsten Plenar-Versammlung zu belassen, welche voraussichtlich bald nach dem Eintritt der Süddeutschen Verwaltungen erforderlich werden wird.

Berliner Briefe.

(Vom Berliner Eisenbahn-Aktienmarkte. Aachen-Mastrichter E. Handelsministerial-Bescheid, Wagenmangel betr. Frankfurt-Hanauer E. Magdeburg-Leipziger E. Unfallgesetz. Langwedel-Uelzen. Eifelbahn. Rheinische E. Trier-Diedenhofen. Frankfurt a/O.-Leipzig. Pommersche Centralbahn. Tilsit-Memel.)

** Berlin, 24. April. Im Börsenverkehr traten Eisenbahnaktien in der vergangenen Woche mehr hervor als seit längerer Zeit. Für Rheinische hatte sich schon am Schlusse der vorhergegangenen Woche grosse Vorliebe gezeigt, die durch die inzwischen bekannt gewordene März-Einnahme gerechtfertigt wurde. Bergisch-Märkische hatten zwar weniger günstige Einnahmen, auch that die Meinung über deren Spekulationswürdigkeit das der Verwirklichung nahe Moselbahnprojekt vorübergehend Eintrag. Allein in der letzten Hälfte der Woche zogen auch diese Aktien wieder an. In Potsdamer und Anhalter ging die Haussebewegung in den grössten Dimensionen, selten durch Realisationen ein wenig unterbrochen, fort; Anhalter notirten Montag 211, letzten Sonnabend 224½, Potsdamer stiegen von 253 auf 258, Thüringer von 137½ auf 139¾, Köln-Mindener wurden durch die ungünstige März-Einnahme im weitern Koursfortschritt aufgehalten. Im Ganzen aber hatten die schweren Aktien an der steigenden Koursentwickelung fast ohne Ausnahme ihren Antheil, und auch die leichten Devisen blieben besser als in den Vorwochen behauptet. In Eisenbahnprioritäten war der Umsatz nicht belebt, doch zeigte sich immerhin für 4proc. und 5proc. Emissionen hinreichende Frage, um den Koursstand günstig zu erhalten.

Die Gerüchte, die von Zeit zu Zeit auftauchen, um der Börsenspekulation neues Interesse für die Aachen-Mastrichter Aktien zu erwecken, sind dieser Tage um ein neues vermehrt worden. Von Aachen wurde gemeldet, die Belgische Regierung wolle mit der Grand-Central-Bahn auch die Aachen-Mastrichter übernehmen; der Kours ist in Folge dieses Gerüchtes von 38 auf 39½ gestiegen.

Auf die in der letzten Korrespondenz erwähnte Beschwerde der Königsberger Kaufmannschaft über Mangel an Betriebsmitteln auf den Staatsbahnen ist eine vom Staatsanzeiger veröffentlichte Antwort des Handelsministers ergangen, in welcher mitgetheilt wird, dass für die Kgl. Ostbahn zu Anfange d. J. 210 bedeckte und 220 offene Güterwagen in Bestellung gegeben seien. Die Befürchtung, dass der Güterverkehr auf den Eisenbahnen durch den Rücktransport der Deutschen Armeen noch empfindlicher leiden werde, als bei dem Aufmarsch derselben, könne nicht als begründet erachtet werden. Die Eisenbahn-Exekutivkommission werde in ihren Dispositionen für den Rücktransport der Truppen und des Armeematerials auf die Interessen des Handels und der Industrie thunlichst Rücksicht nehmen. Das von der Kaufmannschaft vorgeschlagene Arrangement der verschiedenen Bahnverwaltungen Behufs der Disposition über ihre Wagen glaubt der Handelsminister seines Theils nicht herbeiführen zu sollen, da dies in der Praxis nicht durchführbar sei und Privatrechte verletzen würde.

Die Gesetzsammlung veröffentlicht das der Frankfurt-Hanauer Eisenb.-Gesellschaft ertheilte Privilegium zur Ausgabe an

---

[3] Dieser Vorschlag lautet: Die Betheiligung der einzelnen Station an dem steuerpflichtigen Netto-Ertrage ist nach dem Verhältnisse der Brutto-Einnahme der einzelnen Station zu der Gesammt-Brutto-Einnahme der Bahn festzustellen. Der Begriff der Brutto-Einnahme einer Station ist gesetzlich zu definiren und zwar wird nicht der zufällige Umstand der Gelderhebung, sondern der Verkehrsumfang der Station einen gerechten Maassstab bilden können. Insbesondere wurde der Vorschlag gemacht, als Einkommen für die Aufgabe- und die Empfangstation je die Hälfte des Frachtbetrages resp. Frachtantheiles der Bahn in Ansatz zu bringen, so dass

a) der transitirende Verkehr ausser Betracht bleibt,

b) beim direkten Verkehre für die Versand- oder Empfangstation die Hälfte des Frachtantheiles der eigenen Bahnstrecken,

c) im Lokal-Verkehre für die Versand- und Empfangstation je die Hälfte der Lokalfracht

als Einkommen der Station gerechnet wird.

Die Verwaltungen waren zweifelhaft darüber, ob dieser als gerechter anzuerkennende Maassstab für die Verwaltungen vortheilhaft sein würde und ob die Aufstellung und Ausrechnung des Steuerobjekts der einzelnen Stationen nicht mit Rechnungsschwierigkeiten verbunden ist.

Diese Frage wird in weitere Erwägung gezogen werden.

5proc. Prioritäts-Obligationen zum Betrage von 1 750 000 fl. oder 1 000 000 Thlr. Die Obligationen sollen mit der Bezeichnung litt. H in Stücken von 350 fl. oder 200 Thlr. ausgefertigt werden. Die Amortisation beginnt mit dem Jahre 1875 durch Auslosung zum Nennwerth. Dem auf Grund des Beschlusses der Generalversammlung vom 28. December 1853 aufgenommenen Anlehen von 600 000 fl. so wie dem auf Grund des Beschlusses der Generalversammlung vom 17. Mai 1858 aufgenommenen Prioritäts-Anlehen von 900 000 fl. wird ein Vorzugsrecht für Kapital und Zinsen vor den neu auszufertigenden 5000 Stück Obligationen im Privilegium derletztern ausdrücklich reservirt.

Der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenb.-Gesellschaft ist durch Erlass vom 8. April für die Anlage einer Verbindungsbahn von dem Bahnhofe zu Buckau nach dem neuen Centralbahnhofe bei Magdeburg das Expropriationsrecht verliehen worden.

Zu § 2 des Unfallsgesetzes hat vorgestern die freie Kommission des Reichstages folgenden Zusatz beantragt: „Die Verschuldung des Unternehmers ist zu präsumiren, wenn derselbe nicht beweist, dass er bei der Einrichtung und dem Betrieb die gesetzlichen und erforderlichen Vorkehrungen für die Sicherheit und das Leben der Arbeiter getroffen habe."

Bezüglich der Langwedel-Uelzener Bahn hat man sich von Verden aus noch in letzter Stunde, obgleich der Staatsvertrag zwischen Preussen und Bremen bereits am 17. Juli v. J. die Königliche Genehmigung erhalten, bemüht, die Abzweigung der Bahn von Langwedel nach Verden zu verlegen. Natürlich können diese Bemühungen jetzt keinen Erfolg mehr haben. Uebrigens nehmen die Grunderwerbungen raschen Fortgang und haben sich für die Uebernahme des Baues bereits verschiedene Bewerber gemeldet.

Nach einer Mittheilung der Köln. Ztg. wird die Eifelbahn (Linie Call-Trier), welche zur Zeit nur für Militärzüge eröffnet ist, am 1. Juni d. J. dem allgemeinen Verkehr übergeben werden.

Die Rheinische Eisenbahn lässt bereits die Vorarbeiten für die von ihr beabsichtigte direkte Verbindung Köln's mit Metz durch eine Zweigbahn ins Sauerthal vornehmen.

Der Bau der Bahn von Trier nach Diedenhofen soll Berichten Rheinischer Blätter zufolge vom Handelsminister angeordnet sein; die Vorarbeiten sollen bereits in Conz und Diedenhofen in Angriff genommen werden. Die Bahnlinie soll ganz durch Preussisches Gebiet gehen, so dass das Luxemburgische gänzlich umgangen würde.

In Frankfurt a/O. hat sich ein Gründungs-Comité für den Bau einer Eisenbahn von Frankfurt a/O. über Müllrose, Luckau, Herzberg nach Leipzig konstituirt und die Konzession nachgesucht.

Die „Pommersche Centralbahn-Gesellschaft" hat allerdings die Eintragung in das Handelsregister des hiesigen Stadtgerichts endlich durchgesetzt, — nicht jedoch, wie ich irrthümlich in meinem letzten Briefe meldete, auf Grund einer Obertribunals-Entscheidung.

In Memel will man Privatnachrichten haben, wonach der Handelsminister den sofortigen Bau der Tilsit-Memeler Bahn jetzt beschlossen habe.

Zum neuen Tarif der Nassauischen Eisenbahn. Zur Vervollständigung resp. Berichtigung der Mittheilungen über den neuen Tarif der Nassauischen Bahn in dem Artikel „das Frachtgeschäft der Eisenbahnen" in No. 14 dieser Zeitung ist zu bemerken, dass ein Nachtrag zu diesem Tarif (eingeführt am 24. Mai 1868) folgende Bestimmungen enthält:

„Die Fracht der Güter der Klasse A wird nach dem in dem betreffenden Tarife angegebenen Centnersatze nur bei Aufgabe von mindestens 100 Ctr. berechnet.

Der Tarifsatz der Wagenladungsklasse A kommt auch dann zur Anwendung, wenn bei Verwendung eines Wagens Quantitäten unter 100 Ctr., als volle Wagenladungen zu 100 Ctr. berechnet, einen niedrigeren Frachtsatz ergeben, als denjenigen der Normal-Klasse.

Die Fracht für Güter der Klasse B wird nach den in dem betreffenden Tarife angegebenen Centner- und Waggonsätzen nur für volle Wagenladungen à 200 Ctr. berechnet.

Werden Güter der Klasse B in Quantitäten unter 200 Ctr., aber mindestens 100 Ctr. aufgegeben, so wird die Fracht nach den in dem Tarif angegebenen Centnersätzen der Klasse A so lange berechnet, als sich nach diesen Sätzen gegenüber der Waggonfracht der Klasse B eine billigere Fracht ergiebt.

Werden Güter, welche zu der Wagenladungs-Klasse B gehören, in Quantitäten unter 100 Ctr. aufgegeben, so sind dieselben gleich den Gütern der Klasse A, welche in Quantitäten unter 100 Ctr. aufgegeben werden, zu tarifiren." H. T.

⊙ **Pfälzische Bahnen.** Der Aktien-Gesellschaft der Pfälzischen Maximiliansbahn ist unterm 17. d. Mts. die Konzession zum Baue und Betriebe einer Eisenbahn von Landau über Dreihöfe, Zeiskam und Lingenfeld nach Germersheim sowie eventuell zum Anschlusse an das Badische Bahnnetz ertheilt. Die Bahn von Landau nach Germersheim wird eine Länge von $2{,}_{70}$ Meilen haben und 1 350 000 fl. Baukosten excl. Geldbeschaffung und Zwischenzinsen erfordern. Hierzu kommt noch die eventuelle Fortsetzung vom Germersheimer Bahnhofe mittelst einer Schiffbrücke über den Rhein an die Badische Grenze in einer Länge von $0{,}_{37}$ Meile mit einem Kostenvoranschlage von ca. 500 000 fl. und der Anschluss an das Badische Bahnnetz, so dass der Gesammtaufwand einschliesslich der Kosten für Geldbeschaffung und Zwischenzinsen auf die Maximalsumme von 2 500 000 fl. anzunehmen ist. Die Bahn Landau-Germersheim ist nicht nur im militärischen Interesse nöthig, sondern auch in kommerzieller Hinsicht als Fortsetzung der Zweibrücken-Pirmasens-Landauer Bahn von Bedeutung. Die Verbindungsbahn von Germersheim an das Badische Bahnnetz kann erst in Angriff genommen werden, wenn der Anschluss an das Badische Bahnnetz gesichert sein wird, während die Bahnstrecke Landau-Germersheim sofort in Bau genommen wird.

* **Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.** Bezüglich der im Baue begriffenen Strecke Bensen-B. Leipa theilt uns die Direktion der genannten Bahn mit, dass an derselben vom Unterbau bereits 47% vom Hochbau 8½% vollendet sind. Am Oberbau wird jedoch noch nicht gearbeitet, es sind aber die sämmtlichen Schwellen und Schienen und sonstigen Oberbau-Materialien bereits abgeliefert.

Der Tunnel durch den sogenannten Scharfenstein wird in Folge, dass die Einschnitte an beiden Enden verlängert worden sind, nicht wie im Vorjahre angegeben, 206 Wiener Klafter lang, sondern blos 187 Wiener Klafter. Hiervon sind auf der Bensener Seite bereits 28 Klafter gänzlich im Fels ausgearbeitet, an der Leipaer Seite 60 Klafter im Kopfstollen und 25 Klafter im ganzen Tunnelprofil im Felsen (Basalt) ausgesprengt. Der Tunnel erhielt blos auf eine Gesammtlänge von 27 Klafter eine Quadereinwölbung, da der Fels fest steht.

Die Transport-Enquête. Wien, 22. April. Die abgelaufenen Wochen gehörten den Sektions-Arbeiten an. Die 1. (Rechts-) hatte mit der 2. (Betriebs-) eine gemeinsame Berathung, als deren Resultat folgende Resolutionen zu verzeichnen sind: Anerkennung des Rechtes der Partheien auf die äussere Besichtigung des Gutes vor der Auslösung des Frachtbriefes; Nothwendigkeit der behördlichen Feststellung des Nichtverschuldens der Bahn beim Eintritt nicht zu behebender Verkehrshindernisse; Zugänglichkeit der Beschwerdebücher auf allen Stationen; Transport der Leichen in besonderen verschlossenen Wagen und kollectives Einschreiten der Bahnen zur Erwirkung der auch den Bezirksbehörden zu ertheilenden Ermächtigung zur Ausstellung von Leichenpässen; Wegfall der bisher erforderlichen Verzeichnung der Assekuranzbeträge auf Frachtbriefen in Buchstaben (auf Grund des vom Rechtskonsulenten der Nordbahn, Dr. Kuh, in einem ausgezeichneten Vortrage besprochenen jüngsten Präjudikats des obersten Gerichtshofes); Nothwendigkeit der Abstempelung des Frachtbriefes „ohne Verzug" nach der Auflieferung des Gutes; Verpflichtung der Bahnen zur Vermehrung ihrer Betriebsmittel im Verhältnisse zu den Bedürfnissen des Handels; ferner sind auffallende Gewichtsabgänge und Fehlen einzelner Collien nicht als eine mit dem (nur auf besondere Vereinbarung zulässigen) Transport in offenen Wagen verbundene Gefahr anzusehen; — endlich Anstrebung der Bestimmung im Strafgesetze wegen Behandlung der Entwendungen von im Gewahrsam der Bahn befindlichen Güter als „qualificirten Diebstahl."

Die I. (Rechts-) Sektion beschloss in der vorwöchentlichen Sitzung: die Einführung eines gemeinschaftlichen Reklamationsbüreaus für den direkten (Verband-) Verkehr und die Empfehlung rascherer Erledigungen einlaufender Reklamationen im internen Verkehr; Hinweglassung der reglementarischen Bestimmung rücksichtlich der bisher nur „auf eigene Kosten" der ansuchenden Parthei erfolgten Erhebung von Schäden durch gerichtliche Schätzungs-Kommissionen; — endlich nach langer und nicht beendigter Debatte: die Zulässigkeit einer Mässigung der im Betriebs-Reglement normirten Konventional-Strafen und Entschädigungen, sowie der Reugelder und deren genauere Begrenzung auf Grund der allein maassgebenden „Billigkeitsrücksichten." — In der dieswöchentlichen Sitzung wurde der Erlass des Handelsministeriums verlesen, wornach Abgänge ganzer Collien nicht als eine mit der Transportart in offenen Wagen verbundene Gefahr interpretirt werden. Dann wurde über die Frage, ob dem Adressaten vor Uebernahme des Frachtbriefes das Recht der Besichtigung und Probeziehung zustehe, einem darauf abzielenden Antrag zugestimmt, wornach die äussere Besichtigung unbedingt, die innere aber nur dann zulässig sei, wenn dieselbe vom Absender nicht ausdrücklich im Frachtbriefe ausgeschlossen wurde; ferner dass ausser diesem Falle das Recht von Massengütern Proben zu ziehen, zur allgemeinen Usance im Eisenbahnverkehre erhoben werde; die Beschlussfassung hierüber ist jedoch der gemeinsamen Berathung vorbehalten worden.

In der II. (Betriebs-) Sektion hatte sich nach dem unliebsamen Zwischenfalle der Vorwoche auch ein angenehmeres Verhältniss zwischen den Vertretern des Bahnwesens und Handelstands herausgebildet und fand Dr. Socbor die verdiente Genugthuung, der allseitigen Bitte um Beibehaltung des Referats, nicht widerstehen zu können. Endgiltig wurden folgende Modifikationen zu den Bestimmungen des Güterverkehrs des auch in der Oesterr.-Ungar. Monarchie einzuführenden Norddeutschen Betriebs-Reglements beschlossen: ad § 2 ist das richterliche Ermessen über die Verpackungsart vorbehalten, dann sind in der Erklärung über den Zustand der Verpackung die beanstandeten Collien zu specificiren und zu beschreiben; ad § 3 wur-

den die vom Transport ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände ganz abweichend verzeichnet und bestimmt; ad § 5: die Bahn muss den im Frachtbriefe angegebenen Transportweg genau einhalten; dann die Bahnverwaltungen können (statt des Frachtbrief-Duplikats) die Ausstellung von Aufnahmsscheinen einführen resp. beibehalten; ad § 7: für Ueberlieferung, Umexpedition und Umladung entfällt jede Gebühr; ad § 8: über die Gebühr bezahlte Beträge werden veröffentlicht und den Partheien behufs der Rückerstattung avisirt; ad § 9: in der Oesterr.-Ungar. Monarchie eingehende Nachnahmen sind ohne Verzug zu avisiren und auszuzahlen; ad § 10: im Falle des Eintrittes gesetzlich anerkannter Transporthindernisse sind Güter entweder zurückzuweisen oder einverständlich bis zur Verladungsthunlichkeit zu deponiren. ad § 11: wurden die zwei letzten Alineas des Art. 422 des Handelsgesetzbuches wörtlich aufgenommen; ad § 15 werden die Eisenbahnen zur Leistung einer gleich hohen Konventionalstrafe für den Fall der nicht rechtzeitigen Effektuirung der angenommenen Wagenbestellung verpflichtet — dann ist die Bahn bei grossen Güteranhäufungen zur Beschränkung der lagerzinsfreien Zeit oder zur Erhöhung der Lagergelder vorbehaltlich der Genehmigung der Staatsverwaltung berechtigt; ad § 16: die dem schnellen Verderben ausgesetzten Güter können ohne Verzug, andere aber nach Verlauf von mindestens 3 Wochen veräussert werden; ad § 19 werden umständliche Zusätze über die Erhebung und Vergütung von Schäden gemacht; ad § 22 wurde, wie bereits erwähnt, die mit der Verladung in unbedeckten Wagen verbundene Gefahr präcisirt; ad § 24: im Oesterr.-Ungar. Verkehr können Ansprüche wegen überschrittener Lieferzeit noch 8 Tage nach dem Bezuge des Gutes erhoben werden; — endlich wurde ad § 24 der Geldwerth der Lieferzeithaftung auf den Ersatz des $^1/_4$, $^1/_3$ u. $^1/_2$ Theiles des Porto bei Ueberschreitung der Lieferzeit von 1—3 Tagen für Eilgüter und von 3—8 Tagen für Frachten, ohne allen Schadenbeweis, dagegen der ganze Ersatz bei erweislichem Schaden, normirt.

Die vorstehenden Zusätze beziehungsweise Modifikationen des Norddeutschen Betriebs-Reglements, welche auch in dem noch giltigen Oesterreichischen Betriebs-Reglement fehlen, wurden in einer Ende der vorigen Woche abgehaltenen Konferenz der Oesterreichischen Bahnverwaltungen adoptirt und werden nun dem Plenum der Enquête zur Annahme empfohlen.

Die III. (Tarif-) Sektion hat im Prinzip die Beibehaltung des Tarifs der Oesterr. Staatsbahn mit den 3 Stückgüter- und Wagenladungsklassen 1—3 u. A—C ausgesprochen und den Mitgliedern ein Verzeichniss der aus höheren in billigere Tarifklassen einzureihenden Gegenstände zum Studium übersendet. Der Antrag auf Einführung eines gegenüber dem Stückguttarife in bestimmtem Verhältnisse ermässigten Wagenladungstarifes für jedes Gut ohne Ausnahme wurde lebhaft diskutirt, ohne zur Abstimmung zu gelangen. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn legte dann ihren Vertrag mit ihrer, der Firma Gebr. Gutmann übertragenen Kohlenagentie zur Widerlegung der vielseitigen Verdächtigungen vor, indem die ganze Kohlenförderung der Nordbahn 5 Millionen beträgt, wovon diese Firma nur $1^1/_2$ Mill. verschleisst; die Nordbahn müsste ohne Agentie ihre Kohlen im Sommer auf die Halde legen und könnte im Winter der Kundschaft nicht genügen; auch lasse sich der Staat auf der 1250 Klafter langen Schleppbahn von Pechnik bis Csakova 4 kr. pro Ctr. geben, was 13 kr. pro Meile betrage. Dem vom Gen.-Sekretair der Nordbahn, dem um's Eisenbahnwesen hochverdienten Ritter v. Jacobi, über die Kohlenfrage gearbeiteten und der Sektion überreichten Exposé entnehmen wir folgende Daten: Im Jahre 1869 betrug die Kohlenproduktion in Oesterreich $139^1/_4$ Millionen Centner, der Import $13^3/_4$ Mill., der Export 16 Mill., daher dem Consum 137 Mill. Ctr. verblieben. Der Kohlenmangel entstand aus der Sistirung vieler Reviere und hauptsächlich wegen Arbeitermangels. Der Staat sollte die auf dem Bergbau lastende Steuer ermässigen und die jedenfalls herabzusetzende Verzehrungssteuer nach den verschiedenen Sorten der Kohlen bemessen. Ein grosser Theil der wichtigsten Kohlenreviere Oesterreichs entbehrt noch der Eisenbahnverbindung. Andererseits sind die Tarife für Coaks und Kohlen gleichzustellen, dagegegen für Braunkohle und Lignite herabzusetzen, wodurch der Steinkohle eine heilsame Konkurrenz geschaffen würde. Der Kohlenhandel ist dem Publikum nicht von Nachtheil, nur dürften die Händler und die sogenannten Kohlenvereine (zum Verschleisse) nicht Kredite von den Gruben und Bahnen beanspruchen; dagegen sind die Vereine der Grubenbesitzer zur Erzielung übermässiger Preise eine Calamität, da sei der Staat einzuschreiten berufen. — Die Sektion III hat auch die entsprechenden Anträge gestellt und zwar auf: Vermehrung der Kohlenschleppbahnen und Kohlenwagen, Herabsetzung der Kohlentarife überhaupt, Gleichstellung von Coaks und Kohle, Bildung einer ermässigten Tarifklasse für Braunkohle und Lignit, Herabsetzung aller Steuern, insbesondere für Braunkohle und Einführung des Zollgewichtes beim Kohlenverkaufe. — In einer zweiten Sitzung referirte der durch mehrere vorzügliche Brochüren über das Tarifwesen bekannte Direktor Schüler (Südbahn) über die Zulässigkeit des Refaktien-Systems in den 2 Fällen: wenn Artikel in den Verkehr oder in fremde Gegenden neu einzuführen sind, welche Refaktie in zutreffender Weise einer Erfindungsprämie gleichzuhalten wäre; dann bei konkurirenden Linien verschiedener Unternehmungen, welche Begünstigung jedoch, zur Verhütung der Coalitionen betheiligter Bahnen nicht zu veröffentlichen wäre. Die Beschlussfassung hierüber wurde bis zur nächsten Sitzung vertagt.

In Fortsetzung der Mittheilung der eingelangten Gutachten folgt:

6) die Handels- und Gewerbekammer in Graz mit den Verlangen nach: Tarifirung auf Grundlage der Ladungsfähigkeit der Güter und der Ausnützungsfähigkeit der Wagen, Beibehaltung der Saison- und Richtungstarife unter bestimmten Voraussetzungen, Anhängung von Personenwagen bei den Lastenzügen, Unzulässigkeit einer Mitkontrolle des Publikums über die Fahrbetriebsmittel, Aktivirung des Landtagsbeschlusses bezüglich des Zusammenwirkens aller betreffenden Faktoren für die bessere Gestaltung der Zufahrtstrassen, Bekanntgabe aller Partheibeschwerden innerhalb 24 Stunden an die vorgesetzte General-Inspektion, Einheitlichkeit und Uniformität in den zu veröffentlichenden Verpackungs Methoden, Spezifirung des Tarifes und der Spesen in den Aufnahmsscheinen, Erlag eingegangener Nachnahmen innerhalb 4 Tagen bei sonstiger 6% Vergütung, Anwendung des Normalwerthes nur bei Elementarschäden und volle Vergütung aller sonstigen (nur durch Diebstahl möglichen) Abgänge, Beibehaltung der bisherigen Competenz der Aufgabstation bei nachträglichen Anweisungen hinsichtlich der Güterausfolgung (da sonst Betrügereien vorkommen) — endlich Erweiterung des Termins auf 8 Tage, damit ein Gepäck als fehlend erkannt werde.

7) Der Verein der Kaufleute und Industriellen in Graz wünscht: Begünstigung des Verkehrs auf kurzen Strecken (der durch die unheimlich hohen Nebengebühren gegenüber den Weitfrachten ohnehin im Nachtheil ist), Wegfall der Richtungs- und Saisontarife (schädigen die Zwischenstationen und erschweren die Aufstellung eines Conto finto in der Waarenkalkulation), Aufhebung des Agiozuschlages, Berufung an die Behörde gegen Konventionalstrafen, Einführung der von den Frachtbriefen abzutrennenden Coupons statt des Duplikats oder der Aufnahmsscheine, Gestattung einer Abweichung von der Reihenfolge des Gütertransportes nur im öffentlichen Interesse, Nichteinrechnung der Feiertage in die lagerzinsfreie Zeit; Beseitigung des Widersinns im Betriebs-Reglement, „erlischt durch Bezahlung der Fracht jeder Anspruch an die Eisenbahn" (da zur Erlangung des Frachtbriefes erst bezahlt und dann auf denselben hin erst das Gut bezogen wird), Nichtbeschränkung der Haftpflicht in Bezug auf den Geldwerth, Uebergang havarirter Güter in das Eigenthum der die Beschädigung verschuldenden Bahn, kurze Frist zur Reklamations-Erledigung bei sonstiger Annahme der Zustimmung in die bezügliche Forderung — endlich Nichtausdehnung der Bahnprivilegien auf die Privatwaarengeschäfte der Bahnen.

8) Die Handels- und Gewerbekammer in Pressburg will: Anwendung des Staatsnothrechtes auf die sich den nothwendigen Tarifreformen verschliessenden Bahnen, Gleichstellung der Tarife mit denen Deutschlands (nur England hat höhere Tarife, dafür ist dort auch der Werth der Produkte höher), Beseitigung der auch die grösseren Zwischenplätze schädigenden Differentialtarife sowie der die Entfernung künstlich erweiternden Distanztarife, Nichtberechtigung der Bahnen zu Taxirung des kaufmännischen Werthes der Waaren (behufs der Tarifirung), Nichtüberlassung ganzer Wagen an Partheien für Stückgüter (da sonst der kleine Geschäftsmann benachtheiligt würde), Auflassung der 3. Tarifklasse (beträgt bei der Theissbahn nur jährlich $^{53}/_{100}$ % der Gesammtfracht), Unzulässigkeit des Transporthindernisses unzureichender Fahrbetriebsmittel (sollen immer vorhanden sein), behördliche Einflussnahme auf Wagen-Cartells zur Heranziehung fremder Wagen ohne deren Beschränkung auf den Ausgleich, absolute Verweigerung der Uebernahme ungenügend verpackter oder beschädigter Güter (um den Handel an Ordnung zu gewöhnen), strengere Einhaltung der Bestimmungen über den Transport feuergefährlicher Güter, unentgeltliche Rückbeförderung der Emballagen (da so viele Wagen leer zurückrollen), Verladung der Güter nach den auf den Frachtbriefen ersichtlich zu machenden Nummern, volle Haftpflicht für körperliche Beschädigungen (dem grössten Gut), Wegfall des (nur bei den wenigsten Gütern in sehr geringem Maasse stattfindenden) Calo, bessere Verladung und Pflege der Thiere — endlich zwangsweise Legung des zweiten Geleises.

9) Die Handels- und Gewerbekammer in Oedenburg verlangt: Aufhebung der Spezialtarife und des Agiozuschlages (da Regie nicht in Silber gezahlt wird), Bezeichnung der Lieferfristen auf den Frachtbriefen, Errichtung von Lagerhäusern durch die Bahnen, fortlaufende Meilenberechnung auch beim Uebergange der Güter von einer Bahn auf die andere, — endlich Revision aller Eisenbahn-Bestimmungen durch eine aus den Delegirten der Betheiligten gebildeten Kommission.

10) Der Central-Ausschuss der Steiermärkischen Landwirthschaftsgesellschaft beruft sich auf die beiden vorgenannten Grazer Körperschaften mit dem Wunsche um billige Beförderung überhaupt (Dünger, Erden und Vieh sind gegen die ausländischen Bahnen mit doppeltem Frachtsatze beschwert), um rücksichtsvollere Behandlung der Güter, um den vollen Ersatz aller Schäden, und schliesst endlich mit dem frommen Wunsche, dass die Beseitigung der wesentlichsten Uebelstände auf den Oesterr. Eisenbahnen der Enquête gelingen möge.

(Fortsetzung folgt.)

Personalnachrichten.

Preussen. Dem technischen Mitgliede der Direktion der Berlin-Görlitzer Eisenbahngesellschaft, Baurath Dulon, ist der Charakter als Regierungs-

und Baurath mit dem Range eines Rathes vierter Klasse verliehen und der Königl. Eisenbahn-Baumeister Bechtel zu Schlüchtern in gleicher Eigenschaft zur Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Verwaltung nach Dortmund versetzt worden. — Der Königl. Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspektor Jordan zu Stargard in Pommern ist in gleicher Eigenschaft nach Ratibor versetzt, sowie der bisherige Königl. Eisenbahn-Baumeister Stock zu Breslau zum Königl. Eisenbahn-Bau-Inspektor ernannt und demselben die Betriebs-Inspektor-Stelle bei der Stargard-Posener Eisenbahn zu Stargard in Pommern verliehen worden. — Für die unter Verwaltung der Kgl. Eisenbahn-Direktion zu Saarbrücken stehenden Bahnen werden tüchtige Lokomotivführer gesucht. Siehe Bekanntmachung S. 320.

Ausland.

* Belgien. Die Belgische Regierung hat eine zwischen der Französischen Nordbahn-Gesellschaft und der Chimaybahn abgeschlossene Konvention, wonach die Chimaybahn in das Eigenthum der Nord Français übergehen sollte, die Genehmigung versagt, um die genannte Bahn nicht in die Hände einer ausländischen Eisenbahn-Gesellschaft gelangen zu lassen. Die finanzielle Lage der Chimaybahn, welche nach Herstellung der anschliessenden Linie Paris-Liège über Soissons, Laon und Dinant ein Stück dieser internationalen Linie bildet, erleidet hierdurch insofern Einbusse, als anzunehmen steht, dass die Französische Nordbahn, nun den internationalen Deutsch-Französischen Verkehr, welchen sie mittelst der Linie Lüttich-Namur in der Hand hat, wie bisher weiter über Charleroi-Erquelines-St. Quentin leiten wird. Der Moniteur des interêts Materiels macht deshalb den Vorschlag, dass der Belgische Staat, um die Chimaybahn-Gesellschaft zu entschädigen (ähnlich wie sie es vor 10 Jahren mit der Linie Mons Manage machte, welche damals dieselbe Franz. Nordbahn kaufen wollte), die letztere Bahn, gleichzeitig mit der von der Franz. Nordbahn-Gesellschaft jetzt nicht schwer zu erkaufenden Linie Liège-Namur-Givet acquirire, und so den Deutsch-Französischen Eisenbahn-Transit über Givet leite.

—r.— Zum Eisenbahnwesen Siciliens. Die Schwierigkeiten, welche der Vollendung des Sicilianischen Eisenbahnnetzes entgegenstehen und die in der Nichteinhaltung der von der Gesellschaft Vitali, Charles, Picard und Comp. übernommenen Verbindlichkeiten und in dem andauernden Mangel an Unternehmungsgeist ihren Ursprung haben, sind noch immer nicht geringer geworden. Es ist allerdings in der Zwischenzeit ein weiteres Stück der Bahn von Catania nach dem Innern bis Leonforte und im Monate Januar l. J. die Sektion Catania-Lentini-Syracus ausgebaut und dem Betriebe übergeben worden, allein so lange nicht die Bahnverbindung zwischen Girgenti und der Station Lercara einerseits, dann zwischen dieser über Caltanisetta und Castrogiovanni mit der Station Leonforte andererseits hergestellt ist, kann weder der Handel aus den einzelnen kurzen Bahnsektionen Vortheil ziehen, noch diese selbst ein nennenswerthes Erträgniss geben. Es ist daraus erklärlich, dass wie in einem Ausweise dargethan ist, den das Ministerium für öffentliche Arbeiten jüngst über das Erträgniss der Italienischen Bahnen für 1870 publicirt hat, die Calabro-Siculo-Bahnen nur 4731 Lire per Kilometer erzielten, während das Jahreserträgniss auf der Italienischen Südbahn 10 455 Lire, auf den Römischen Bahnen 11 810 Lire und auf den Oberitalienischen Bahnen 23 307 Lire per Kilometer erreichten.

Bezüglich der Bahn, welche von Palermo nach Marsala mit einer Abzweigung nach Trapani im Gesammtlängenaussmasse von 180 Kilometer erbaut werden soll und für welche durch Parlamentsbeschluss eine Staatssubvention von 14 000 Lire per Kilometer, jedoch nur für die ursprünglich beantragte Länge von 127 Kilom. zugesichert wurde, sind die Conseils der Provinzen Palermo und Trapani kürzlich zu einem definitiven Beschlusse gelangt. Die beiden Provinzen übernehmen die Konzession dieser Bahn und werden dieselbe durch ein interprovinzielles Konsortium ausüben, wobei die Provinz Palermo für ihren Antheil mit einer jährlichen Subvention bis zum Betrage von 250 000 Lire engagirt ist. Indessen ist für die vorbereitenden Arbeiten ein Komité aus drei gewählten Mitgliedern jeder Provinz zusammengetreten und werden die technische Aufnahme der gewählten Linie und die auf den Kostenvoranschlag bezüglichen Studien mit dem Monate April beginnen. Auf Grund der Ergebnisse dieser Vorstudien soll sohin die Ausführung des Baues einer Unternehmung überlassen werden, für die man bei dem Misstrauen in die Fähigkeiten und die Verlässigkeit der eigenen Nationalen auf auswärtige Unternehmer zu reflektiren scheint. — Das dem Ingenieur Rieumes konzessionirte Bahnprojekt zur Verbindung der Schwefelminen der Provinz Girgenti mit dem Verladungshafen Porto Empedocle gelangt nunmehr zur Ausführung, nachdem die Arbeiten mehrere Monate unterbrochen waren und das Kgl. Ministerium der öffentlichen Arbeiten mit Erlass vom 12. Januar die reformirten Baupläne definitiv genehmigt hat. Von den Schwefelminen von Cimicia ausgehend, wird diese durch die Konvention mit den Minenbesitzern für ihr Erträgniss gesicherte Privatbahn die Territorien von Ragalmuto, Grotte und Comitini mit dem grössten in Betrieb stehenden Minen durchziehen und bei dem sogenannten Quadrivio delle Caldare zwischen Comitini und Aragona den Anschluss an die von Girgenti nach Palermo zu führende Bahn erhalten. Von letzterer Bahn ist die Sektion Palermo-Lercara in Betrieb und von Girgenti, resp. Porto Empedocle, nur das Stück nach dem Quadrivio bei Comitini im Baue. Die obenerwähnte Privatbahn wird den Minenbesitzern einen nicht unwesentlichen Nutzen bringen; es werden nicht nur die bedeutenden Verluste an Schwefel, die gegenwärtig bei dem Transporte auf Karren nicht zu vermeiden sind, ganz aufhören, sondern auch die Transportspesen bei der kontraktlich festgestellten Bahnfracht von 55 Centes bis $1,_{10}$ Lire per Sicilianischen Cantar auf ein Drittel und für die näher gelegenen Minen auf den vierten Theil der gegenwärtigen Frachtauslage reducirt werden.

Literatur.

Statistik des Böhmischen Braunkohlenverkehrs. Mit drei Uebersichtskarten. Im Selbstverlage der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Direktion in Teplitz. 1871.

Das allgemeine Interesse, welches sich gegenwärtig auf die Böhmischen Braunkohlenreviere richtet, hat die Direktion der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft veranlasst, die vorliegenden statistischen Details zu veröffentlichen. Dieselben gewähren durch ihre mit den früheren Jahren vergleichenden Tabellen eine übersichtliche Darstellung der successiven Entwickelung des dortigen Kohlenverkehrs, was bisher nur theilweise nach Einsicht der einzelnen Geschäftsberichte und Vereinsstatistiken möglich war.

Tabelle I. Kohlen-Produktion im Aussig-Duxer Braunkohlenbecken seit Eröffnung der Aussig-Teplitzer Eisenbahn. Diese Produktion stieg seit 1858 von 4 Millionen Ctr. bis 1870 auf 29 Millionen Ctr. Mit dem Schluss des Jahres 1870 waren 32 Maschinenschächte längs der Linie Aussig-Dux im Betrieb, welche, meist durch Lokomotiv-Zweigbahnen mit der Hauptlinie verbunden, ihre geförderten Quantitäten Kohle zum grössten Theil der Aussig-Teplitzer Eisenbahn zur Versendung übergeben. Ausserdem existiren zahlreiche Handschächte, die ihr Quantum per Achse zu den betreffenden Laderampen bringen. Der Lokalbedarf, welcher nicht per Bahn verfrachtet wird, betrug in den letzten Jahren circa 5 Millionen Centner.

Tabelle II. Uebersicht der seit den letzten zehn Jahren stattgehabten successiven Vermehrung der Lokomotiven und Kohlenwagen auf der Aussig-Teplitzer Bahn. Genannte Bahn hatte im Jahre 1861 5 Lokomotiven und 130 Wagen, im Jahre 1870 dagegen 20 Lokomotiven und 876 Wagen. Mit Schluss des Jahres 1870 waren noch in Bestellung: 3 Lokomotiven und 324 Wagen, so dass schon im Herbst 1871 der Total-Bestand derselben 23 Lokomotiven und 1200 Wagen betragen wird.

Tabelle III. Uebersicht der seit den letzten zehn Jahren auf der Aussig-Teplitzer Bahn verfrachteten Kohlenquantitäten. Im Jahre 1861 wurden verfrachtet 5 443 400 Ctr., welche Fracht sich stetig steigerte und im Jahre 1870 23 819 400 Ctr. betrug.

Tabelle IV. Ausweis der von den einzelnen Kohlenwerken den Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn zwischen Aussig und Dux zur Verfrachtung übergebenen Kohlen-Quantitäten. Von den aufgeführten Werken lieferte im Jahre 1870 am meisten die Milada-Julien und Neu-Hoffnungs-Schachte, nämlich zusammen 3 194 600 Ctr.

Tabelle V. Braunkohlen-Verfrachtungen der einzelnen Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn in den Jahren 1860—1870. Die grösste Quantität nämlich 9 736 600 Ctr. verfrachtete die Station Karbitz im Jahre 1870.

Tabelle VI. Braunkohlenverkehr von der Aussig-Teplitzer Eisenbahn nach den Nachbarbahnen in den Jahren 1866—1870. Diese Tabelle weist bedeutende Verkehrssteigerungen nach allen Richtungen aus und sind solche wesentlich den Tarif-Herabminderungen der Bahnfrachten und den vermehrten Wagenbeistellungen, welche insbesondere im direkten Verkehr mit den Nachbarbahnen erzielt wurden, zuzuschreiben.

Tabelle VII, Direkter Tarif ab Station Karbitz, giebt ein übersichtliches Bild der erwähnten Tarif-Herabminderungen.

Tabelle VIII. Braunkohlen-Verkehr der Aussig-Teplitzer Eisenbahn nach Aussig an die Elbe in den Jahren 1866 bis 1870. Derselbe betrug im Jahre 1866 ungefähr 20 000 Wagen, im Jahre 1870 34 000 Wagen.

Tabelle IX. Lokal-Braunkohlen-Verkehr etc. Derselbe ist seit 1867 von 892 200 Ctr. bis 1870 auf 1 817 000 Ctr. gestiegen.

Tabelle X. Braunkohlen-Verkehr nach den hauptsächlichsten Stationen des Inlandes vom Jahre 1866 bis 1869. Der grösste Verkehr trifft auf die Station Lobositz, nämlich 4892 Wagenladungen.

Tabelle XI. Uebersicht des Sommer- und Winter-Verkehrs nach den Stationen der k. k. priv. Oesterr. Staatsbahn. Wir ersehen daraus, dass der Sommer-Verkehr zwischen 27 und 36% des Jahres-Verkehrs schwankt.

Die Tabellen XII, XIII und XIV weisen den direkten Braunkohlen-Verkehr des Jahres 1870 nach den einzelnen Stationen des Inlandes nach und trifft auch hier wieder am meisten auf die Station Lobositz, nämlich 5064 Wagenladungen.

Tabelle XV. Uebersicht der durchschnittlichen täglichen Kohlen-Verfrachtungen auf der Aussig-Teplitzer Eisenbahn im Jahre 1870 in monatlichen Zeitabschnitten. Daraus geht hervor, dass im jährlichen Durchschnitt per Tag 396 Wagen verladen worden sind.

Die Tabellen XVI bis XXXII behandeln den Braunkohlen-Verkehr nach Deutschland im Jahre 1870. Wir ersehen daraus u. A., dass von den 163 Stationen Deutscher Bahnen, nach welchen im direkten Verkehr Braunkohlen verfrachtet wurden, Dresden in Bezug auf Quantität obenan steht, nämlich mit 1260200 Ctr., während Salz-

wedel die grösste Entfernung von Aussig hat, und zwar 60 Tarif-Meilen. Der Braunkohlenexport betrug im Jahre 1866 1816200 Ctr., im Jahre 1870 7847600 Ctr.

Tabelle XXXIII. Braunkohlen-Verfrachtungen nach Deutschab Aussig zu Wasser. Am meisten bezogen hat Magdeburg, nämlich 2679000 Ctr., während das entfernte Hamburg noch 40 200 Ctr. erhielt. St.

Kurventafeln zum Traçiren von Eisenbahnen, Chausseen etc, mit erläuterndem Texte und Figuren. Für Ingenieure, Geometer Baumeister, Bauunternehmer und Techniker überhaupt von Heinrich Hecht, Civil-Ingenieur. Braunschweig, Druck und Verlag von Fr. Vieweg und Sohn 1871.

Wenngleich mehrere treffliche Abhandlungen über Absteckung von Kurven geschrieben und Tabellen zu diesem Zwecke zusammengestellt sind, so dürfte doch vorliegendes Werkchen geeignet sein, ein wirkliche Lücke in diesem Zweige der technischen Literatur auszufüllen. Es genügt nämlich für sich allein, nebst dem einfachen Notizbuche, den Ingenieur für Traçirungsarbeiten im Freien auszurüsten. Da es für verschiedene Methoden der Kurvenabsteckung eingerichtet ist, so wird es für alle vorkommenden Fälle ausreichen; überdies gewährt es den grossen Vortheil, ohne Winkelinstrument und Logarithmentafeln Kurvenabsteckungen von genügender Genauigkeit für provisorische Traçirungen vorzunehmen. Zu diesem Zwecke enthält Tabelle I die Bestimmung aller Winkel von 0 bis 110 Grad durch Kettenmessung.

Aus Tabelle II sind dann, unter Berücksichtigung des betreffenden Radius, die Tangentenlängen und Abstände der Bogenmitten von den Winkelpunkten zu entnehmen. Die Tabellen III, IV und V endlich liefern das Material zur Absteckung der Kurven selbst und zwar III. Absteckung von den Tangenten aus durch rechtwinklige Coordinaten, IV. Absteckung ohne vorhergehende Winkelmessung und V. Absteckung der Kurven mittelst Winkelinstrument. Durch den jeder Tabelle vorgefügten erläuternden Text und beigefügte Figuren ist die Benutzung auch für jeden nicht mit den nöthigen trigonometrischen Kenntnissen versehenen Messgehülfen und Bauaufseher ermöglicht.

Ein Anhang enthält dann noch das Nöthige über Absteckung von Kurven in Tunnels und andern unterirdischen Bauten, womit der Verfasser einem längst gefühlten Bedürfnisse abgeholfen zu haben glaubt.

Das Werk wird dem traçirenden Techniker gewiss vortreffliche Dienste leisten. St.

Schifffahrt.

st. Der Suez-Kanal. Die Einnahmen für Durchfahrten von Schiffen sind entschieden im Steigen begriffen. Man kann sie monatlich auf 350—400 000 Frcs. rechnen. Diejenige des Monats December war die günstigste von allen; es befanden sich sogar an manchen Tagen 14 Schiffe gleichzeitig auf dem Kanale unterwegs und die Kompagnie erzielte eine Einnahme von ca. 800 000 Frcs.

Dieses Steigen der Einnahmen erklärt sich, abgesehen von andern Gründen, aus der Thatsache, dass die Türkische Regierung aus Anlass eines Aufstandes im Hedschas (Arabien) mehrere mit Truppen beladene Schiffe auf dem Kanale befördern liess, um die aufrührerischen Wechabiten zur Unterwerfung zu zwingen. — Lässt auch die Verwaltung der Gesellschaft in vielen Beziehungen zu wünschen übrig, so muss man doch zugeben, dass sie eine grosse Thätigkeit in Ausführung der Kanalarbeiten an den Tag legte. An dem Tage, an dem die Einweihung des Kanals stattfand, der kurz darauf dem allgemeinen Verkehr übergeben wurde, war in Bezug auf die Tiefe und Breite des Kanalbettes noch Vieles zu thun. Daher rührten auch die starken Versandungen der ersten Zeit. Heutigen Tages aber giebt es in dieser Beziehung kein Hinderniss mehr; Schiffe von ansehnlichem Tonnengehalt passiren wie durch Zauber durch denselben hindurch; trotzdem, dass der Kanal seitdem weit mehr befahren wird, hört man von Unfällen, Zusammenstössen und Scheitern der Schiffe nichts mehr. Man hat viel daran gearbeitet, viel ausgebaggert. Haben auch die Einnahmen die Verwaltungskosten nicht zu decken vermocht, so lag doch der Grund darin, weil die Millionen, die sich noch in der Kasse befanden, dazu dienen mussten, die Vollendungskosten des Kanales zu bestreiten.

Jetzt hat der Kanal überall 8 Meter Tiefe auf 20 Meter Breite, wie es von Anfang an bestimmt war. Es lässt sich daher als sicher annehmen, dass künftig die Einnahmen reichlich die Unterhaltungs- und Betriebskosten decken werden, damit aber soll nicht gesagt sein, dass die Aktionäre vor vielen Jahren auf Dividende werden rechnen können.

Die Hauptsache bleibt immer die: der Kanal ist vollendet und Schiffen von jedem Tonnengehalt zugänglich. Bis jetzt wird er meist von Engländern benutzt, theils wegen des Uebergewichtes ihrer Marine, theils wegen der grossen Bedeutung ihrer Colonien und ihres Handels, sowie aus andern Ursachen. Von zwanzig Schiffen, welche den Kanal befahren, sind neunzehn Englische. Dies gab vielleicht Veranlassung zu dem Gerüchte, dass ein Verkauf des Kanales an eine Englische Gesellschaft bevorstehe; man hat niemals etwas Bestimmtes hierüber erfahren können; die ersten Beamten der Kompagnie stellten jeder Zeit die Thatsächlichkeit des Gerüchtes in Abrede. (Uhland's prakt. Maschinen-Constructeur.)

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen. (* = ausserordentl. Gl.-Vers.)

29. April Bockwaer Kohleneisenbahn-Ges. zu Bockwa.
29. „ Schweizerische Nordostbahn-Ges. zu Zürich.
13. Mai *Oberschlesische Eisenbahn-Ges. zu Breslau. Gegenstand der Verhandlung ist:

I. Folgender Antrag der Gesellschafts-Vorstände: „Die Generalversammlung wolle beschliessen:

1) die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft dehnt ihr Unternehmen aus a) auf den Bau und Betrieb einer 2 Meilen langen Eisenbahn von Leobschütz nach der Landesgrenze in der Richtung auf Jägerndorf zum Anschluss an die Mährisch-Schlesische Centralbahn; b) auf Uebernahme des Betriebes für Rechnung der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft auf der von der Mährisch-Schlesischen Centralbahn zu erbauenden ca. $^1/_2$ Meile langen Anschlussstrecke von der Landesgrenze bis Jägerndorf auf Oesterreichischem Gebiete.

2) Die Gesellschaftsvorstände werden ermächtigt: a) die zum Bau und zur Ausrüstung der unter 1a bezeichneten Strecke erforderlichen, überschläglich auf ca. 900 000 Thaler präliminirten Geldmittel vorläufig zu beschaffen, und die Beschlussnahme über die definitive Aufbringung derselben einer nach Beendigung des Baues stattfindenden Generalversammlung vorzubehalten; b) die erforderliche landesherrliche Konzession für die Gesellschaft zu erwirken und den entsprechenden Statuten-Nachtrag mit Genehmigung der Staatsregierung festzustellen."

II. Folgender Antrag des Aktionärs Herrn Otto Paul: „Der Verwaltungsrath der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft wolle dahin wirken, dass die auf die Stamm-Aktien Litt. C. entfallende Superdividende vom laufenden Jahr ab nicht dem Fiskus überwiesen, sondern auf die Stamm-Aktien A., B. und C. gleichmässig vertheilt, den Aktionären gezahlt werde."

15. Mai Theisseisenbahn-Ges. zu Pest.
16. „ Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn-Ges. zu Pest.
17. „ Kaiserin Elisabethbahn zu Wien.
17. „ Erste Siebenhürger Eisenbahn zu Pest.
22. „ Krefeld-Kreis Kempener Industrie-Eisenbahn-Ges. zu Krefeld.
22. „ Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohleneisenbahn-Ges. zu Zwickau.
22. „ Aktiengesellschaft der Bayerischen Ostbahnen zu München
25. „ Berlin-Hamburger Eisenbahn-Ges. zu Ludwigslust.
25. „ Berlin-Stettiner Eisenbahn-Ges. zu Stettin.
25. „ Böhmische Westbahn-Ges. zu Wien. Siehe Bekm. S. 317.
25. „ Vereinigte Südösterr.-Lomb. und Central-Italienische Eisenbahn-Gesellschaft zu Paris. Siehe Bekm. S. 317.
26. „ Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft zu Köln.

Einzahlungen.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. (Preussische Abtheilung.)

Die vierte Einzahlung mit 20% der Stamm- und Stamm-Prioritäts-Aktien ist bis 31. Mai d. J. bei einem der Gesellschafts-Banquiers: a) Herrn Julius Alexander zu Berlin, Dorotheenstrasse 54, b) Herrn Meyer Cohn zu Berlin, Unter den Linden 11, c) Herren Gebr. Guttentag zu Breslau unter Vorlegung der Quittungsbogen über die früheren Einzahlungen zu leisten.

Submissionen.

Termin	Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
4. Mai zu Hannover	Hannoversche E.	Wasserkrähne etc.	318
5. Mai zu Berlin	Berlin-Hamburger E.	Schienen	—
10. „ zu Hannover	Hannoversche E.	Halte-Telegraphen	318
13. „ zu Bromberg	Preuss. Ostbahn	Gussstahlachsen etc.	320
15. „ zu Köln	Rheinische E.	Isolatorstützen etc.	320

Briefkasten.

An die Abonnenten unserer Zeitung: Leider ist die Versendung unserer an jedem Freitag ausgegebenen Zeitung sowohl auf dem Buchhändlerwege, als auch durch die Post, wie uns Klagen von verschiedenen Seiten belehren, in den letzten Wochen eine sehr unregelmässige gewesen. Der Grund dieser Unregelmässigkeit liegt hauptsächlich in den vielen Sächsischen Festtagen, welche gerade in diesem Jahre bis jetzt sehr ungünstig mit dem Erscheinen unserer Zeitung zusammenfielen, so dass die erschienenen Nummern — da wir wegen der Bekanntmachungen der Bahnverwaltungen nicht früher als Freitag früh die Zeitung fertig stellen können — öfters nur an die Bahnverwaltungen, an welche wir direkt versenden, sofort expedirt worden und im übrigen einige Tage in Leipzig liegen geblieben zu sein scheinen. Dieser Missstand wird von jetzt ab aufhören und unser Herr Kommissionär dafür Sorge tragen, dass die Zeitung den geehrten Abonnenten stets rechtzeitig von hier aus zugeschickt wird. Etwaige Reklamationen bitten wir an die Stelle zu richten, bei welcher Sie abonnirt haben.

Herrn H. L. in Kattowitz: Die No. 15 ist rechtzeitig an Sie abgesandt worden und wahrscheinlich verloren gegangen. Wir haben daher dieselbe am 24. d. M. nochmals an Sie expedirt.

Herrn H. S. in Manchester: Der mitgetheilte Amerikanische Rechtsfall bietet kein juristisches Interesse und eignet sich deshalb nicht für unsere Zeitung. Erwünscht wäre dagegen ein Aufsatz über den Bau und Betrieb der Englischen Eisenbahnen pro 1870.

Herrn Inspektor H. in Wien: Ja.

Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij zu Amsterdam: Durch Vermittelung eines Buchhändlers kann von hier aus ohne Auftrag eines solchen die gewünschte Karte Ihnen nicht übersandt resp. der Betrag dafür eingezogen werden. Wir ersuchen daher um Franco-Einsendung von 4 Sgr., indem wir Ihnen die Karte hiermit franco zusenden.

Berichtigungen.

Seite 164 Sp. 1 der Beilage zu No. 11 muss es Z. 17 u. 18 v. o. heissen: 2 × 67, 2 × 58 und 2 × 48' statt 2 + 67 etc. Daselbst Sp. 2 ist in Anm. 3 zu lesen: Bei Besichtigung der zum zweiten (statt 22.) Male.

OFFICIELLE ANZEIGEN.

Vereinigte Südösterreichische, Lombardische und Central-Italienische Eisenbahn-Gesellschaft.

General-Versammlung.

Da die zur Giltigkeit der für den 2. Mai l. J. nach **Paris** einberufenen

vierzehnten (ordentlichen) General-Versammlung

der Gesellschaft statutenmässig erforderliche Anzahl Aktien innerhalb des kundgemachten Termines nicht hinterlegt wurde, so werden die Herren Aktionäre hiermit in Kenntniss gesetzt, dass diese General-Versammlung nunmehr am **25. Mai l. J.**, **Nachmittags 3 Uhr**, in **Paris** (Salle Herz, rue de la Victoire 48) stattfinden wird.

Gegenstände der Tagesordnung sind:

1) Mittheilung des Jahresberichtes,
2) Genehmigung des Rechnungsabschlusses für 1870,
3) Festsetzung der Jahres-Dividende,
4) Ersatz der ausgetretenen Verwaltungsräthe,
5) Nachträgliche Ratificirung mehrerer Uebereinkommen bezüglich der pachtweisen Betriebsübernahme verschiedener Bahnlinien in Oesterreich und Italien und Betheiligung beim Ankaufe der Wiener Verbindungsbahn.

Der General-Versammlung können nur diejenigen Aktionäre beiwohnen, welche mindestens 40 Aktien besitzen und dieselben spätestens 14 Tage vor dem Zusammentritte der General-Versammlung bei einer der nachstehenden Kassen hinterlegt haben:

in **Paris** bei den Herren **Gebrüder v. Rothschild**,
„ **London** bei den Herren **N. M. Rothschild & Söhne**,
„ **Wien** bei der k. k. pr. Oesterr. **Creditanstalt** für Handel und Gewerbe,
„ **Turin** am Sitze der Gesellschaft,
„ **Mailand** bei Herrn **C. F. Brot**,
„ **Genf** bei den Herren **Lombard-Odier & Comp.**,
„ **Lyon** „ „ „ **P. Galline & Comp.** und bei **Veuve Morin Pons & Morin.**

Gegen die deponirten Aktien werden Depositenscheine ausgefolgt, welche den Zutritt zur General-Versammlung gewähren.

Die zur Theilnahme an der General-Versammlung berechtigten Aktionäre können sich durch einen anderen, schriftlich bevollmächtigten Aktionär, welcher selbst das Recht der Theilnahme hat, vertreten lassen. Die Vollmacht muss in der unten * angegebenen Form auf der Rückseite des Depositenscheines ausgestellt und spätestens bis zum **11. Mai** l. J. bei den Herren **Gebrüder von Rothschild** in **Paris** (rue Lafitte 21) vorgewiesen werden.

Die Herren Aktionäre werden aufmerksam gemacht, dass nach Art. 28 der Statuten diese neue General-Versammlung über die Punkte 1, 2, 3 und 4 der Tagesordnung ohne Rücksicht auf die Zahl der anwesenden Aktionäre und der durch sie vertretenen Aktien Beschluss fassen werde, während nach Art. 29 der Statuten die General-Versammlung über Punkt 5 der Tagesordnung nur beschliessen kann, insoferne mindestens 50 Aktionäre daran theilnehmen, welche wenigstens ein Zehntel des Aktien-Kapitals repräsentiren.

Wien, 24. April 1871.

Der Verwaltungsrath.

* Ich bevollmächtige den stimmfähigen Aktionär, Herrn N. N., mich bei der am 25. Mai l. J. stattfindenden General-Versammlung der Vereinigten Südösterr., Lombard. und Central-Italienischen Eisenbahngesellschaft zu vertreten.

. . . . am . . . . . 1871. N. N.

K. K. priv. Böhmische Westbahn.

Der Verwaltungsrath giebt sich die Ehre, die Herren Aktionäre zu der am **25. Mai d. J. 10 Uhr Vormittags in Wien, Stadt, Herrengasse No. 14 im Lokale der n. ö. Handels- und Gewerbekammer** abzuhaltenden

X. (ordentlichen) Generalversammlung

einzuladen, bei welcher nachbezeichnete Gegenstände zur Verhandlung und Beschlussfassung kommen:

1) Vortrag des Geschäftsberichtes pro 1870;
2) Bericht des Revisionsausschusses;
3) Beschlussfassung über den Reingewinn in Gemässheit der Bestimmungen der §§ 28 lit. d und 41 der Statuten;
4) Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Rechnungen pro 1871;
5) Theilweise Erneuerung des Verwaltungsrathes, in Folge des nach § 34 der Statuten stattfindenden Austrittes von drei Mitgliedern;
6) Neuwahl in Folge Ablebens eines Mitgliedes.

Nach § 19 der Statuten geben je 25 Aktien das Recht auf Eine Stimme und kann kein Aktionär im eigenen und im Vollmachtsnamen mehr als 10 Stimmen in sich vereinigen.

Die Aktien sind zu hinterlegen:

in **Wien** bei der **Central-Kasse der Böhmischen Westbahn**, Stadt, Johannesgasse No. 12,
in **Prag** bei der **Betriebshauptkasse**,
in **Frankfurt a/M.** bei dem **Bankhause M. A. von Rothschild und Söhne**,
in **Berlin** bei der **Diskonto-Gesellschaft**, und zwar: in Wien bis zum 11. Mai d. J. mittelst zweifach, an den auswärtigen Plätzen bis zum 10. Mai d. J. mittelst dreifach auszufertigender Konsignationen.

Konsignationsblanquette werden an den bezeichneten Erlagsorten unentgeltlich verabfolgt.

Wien, am 20. April 1871.

Thüringische Eisenbahn.

Nach den Bestimmungen der Paragraphen 10, 19 und 55 des Statuts ist die **Dividende** von dem Stammaktien-Kapital der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft für das Betriebsjahr 1870 auf

9 Procent oder Neun Thaler

für die Aktie festgestellt worden.

Die Auszahlung derselben erfolgt gegen Einreichung des Dividendenscheines No. 23 vom **1. Mai d. J.** ab:

I. in **Erfurt** bei unserer Hauptkasse in den gewöhnlichen Geschäftsstunden Vormittags von 9 bis 12 Uhr.

II. **vom 1. bis 31. Mai cr.**

a) **in den an der Bahn liegenden Städten** durch die Einnehmer auf den Bahnhöfen, nach 3 Tage vorher geschehener Anmeldung;

b) durch Herrn J. H. Cohn in **Dessau** und für dessen Rechnung:
1) in **Berlin** durch die Herren Breest & Gelpcke,
2) in **Frankfurt a/M.** durch die Herren M. A. von Rothschild & Söhne und
3) in **Leipzig** durch die Leipziger Bank

in den Vormittagsstunden von 9 bis 12 Uhr.

Erfurt, den 22. April 1871.

Die Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

König Christian VIII. Ostsee-Bahn.

In Gemässheit der §§ 25, 26 und 64 f. des Statuts bringt der Ausschuss der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft es hierdurch zur öffentlichen Kunde, dass die am 1. Mai d. J. fällige Dividende aus dem Reinertrage des Betriebsjahres 1870 (§ 24)

auf 7 pro Cent oder Thlr. 10. 15 Sgr. pro Aktie festgesetzt worden ist.

Altona, den 12. April 1871.

Der Ausschuss.
Theod. Reincke, Vorsitzender.

Mit Beziehung auf vorstehende Bekanntmachung des Ausschusses wird hiermit angezeigt, dass am **Montag den 1. Mai d. J.** die Auszahlung der Dividende für das Rechnungsjahr 1870 beginnen und bis weiter Dienstags, Donnerstags, Freitags und Montags von 9 Uhr Vormittags bis 1 Uhr Nachmittags

in dem Bahnhofsgebäude zu **Altona**,
„ „ „ „ **Kiel**,
„ **Berlin** bei Herrn **S. Bleichröder**

stattfinden wird.

Die Dividendenscheine müssen mit einem unterschriebenen Verzeichnisse der Nummern nach der Reihenfolge eingeliefert werden.

Altona, den 12. April 1871.

Die Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

König Christian VIII. Ostseebahn.

Nachdem der Ausschuss gemäss § 64, o. p. des Statuts den Rechnungsabschluss des Jahres 1870 revidirt und richtig befunden hat, werden die Bücher und Belege gemäss § 64 q. vom 14. **April bis 26. Mai** dieses Jahres incl., jeden Wochentag, des Morgens von 9 bis 1 Uhr im Büreau der Gesellschaft im Bahnhofsgebäude in Altona zur Einsicht der Herren Aktionäre ausgelegt sein. Zur Legitimation genügt die Vorzeigung einer Aktie mit Hinterlassung der schriftlichen Versicherung des Vorzeigenden, dass dieselbe ihm eigenthümlich gehöre.

Altona, den 12. April 1871.

Der Ausschuss.
Theod. Reincke, Vorsitzender.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von

16 Stück Halte-Telegraphen mit hölzernem Maste und eisernem Schienenfusse

im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Hierzu ist Termin auf

Mittwoch den 10. Mai d. J. Vormittags 10 Uhr

im Büreau des Unterzeichneten anberaumt, bis zu welchem Tage die Offerten portofrei und versiegelt einzureichen sind.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen in meinem Büreau zur Einsicht aus und können auch auf portofreie an mich zu richtende Schreiben gegen Erstattung von 5 Sgr. bezogen werden.

Hannover, den 25. April 1871.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
K. Schäffer.

Fahrplan für die Schleswig-Holsteinischen Eisenbahnen
vom 1. Mai 1871.

Strecke												
Von Altona nach Kiel . . .	Vorm.	6. 45	8. 30	Nachm.	1. 25	5. 55	*9. 45.					
„ „ in „ . . .	„	9. 26	11. 40	„	4. 30	9. —	*12. 5					
„ „ nach Rendsburg .	„	6. 45		„	1. 25	5. 55						
„ „ in „ .	„	9. 27		„	4. 34	9. 5						
„ „ nach Neustadt .	„		8. 30	„		5. 55						
„ „ in „ .	„			„	1. 5	10. 20						
„ „ nach Itzehoe . .	„		8. 30	„	1. 25	5. 55						
„ „ in „ . .	„		10. 42	„	3. 40	8. 4						
					vom Decbr. bis März	vom April bis Novbr.						
„ „ nach Blankenese .	„	6. 50	11. 40	„	3. 25	4. 50	6. 40	8. 40				
„ „ in „ .	„	7. 15	Nachm. 12. 5		3. 50	5. 10	7. 5	9. 5				
„ „ nach Hamburg .	„	6. 45	8. 28	10. 30	11. 50	Nachm.	12. 35	2. 10	3. 30	4. 35	5. 30	6. 20
							7. —	7. 40	9. 35	11. —		
„ „ in „ .	„	7. 15	8. 55	11. —	Nachm.	12. 20	1. 5	2. 40	4. —	5. 5	6. —	6. 50
						7. 30	8. 10	10. 5	11. 25.			
„ „ nach Flensburg .	„	6. 45	Nachm.	1. 25	5. 55							
„ „ in „ .	„	11. 10	„	6. 40	10. 50							
„ „ nach Wamdrup .	„	6. 45	„	1. 25								
„ „ in „ .			Nachm.	12. 55	8. 50							
„ Hamburg nach Altona .	Vorm.	6. —	7. 50	9. 25	11. 5	Nachm.	12. 45	2. 20	2. 55	4. 20	5. 15	6. 5
							7. 5	8. 10	9. —	10. 30		
„ „ in „ .	„	6. 25	8. 20	9. 55	11. 35	Nachm.	1. 15	2. 50	3. 20	4. 45	5. 45	6. 35
							7. 35	8. 40	9. 30	11. —		
„ Kiel nach Altona . . .	„	*6. —	7. 15	11. 44	Nachm.	4. 35	6. 45					
„ „ in „ . . .	„	*8. 20	10. 25	Nachm.	3. 25	7. 35	9. 30					
„ Rendsburg nach Altona .	„	7. 18	11. 48	„	6. 51							
„ „ in „ .	„	10. 25		„	3. 25	9. 30						
„ Itzehoe nach Altona . .	„	8. 5		„	12. 55	5. 23						
„ „ in „ . .	„	10. 25		„	3. 25	7. 35						
„ Neustadt nach Altona .	„	5. 45		„		3. 10						
„ „ in „ .	„	10. 25		„		7. 35						
„ Blankenese nach Altona	„	8. 10		„	12. 5	5. 25	7. 5	9. 5				
„ „ in „ .	„	8. 25		„	12. 30	5. 50	7. 30	9. 30				
„ Kiel nach Ascheberg . .	„	5. 53	10. 40	„	3. 18	7. 55						
„ „ in „ . .	„	6. 48	11. 35	„	4. 13	8. 50						
„ Ascheberg nach Kiel . .	„	7. 3	11. 50	„	4. 28	9. 5						
„ „ in „ . .	„	7. 58		„	12. 45	5. 23	10. —					

* Der im Fahrplan aufgeführte
Abends 9⁰ 45′ von **Altona** abgehende und 12⁰ 5′ in **Kiel** ankommende und
Morgens 6⁰ — „ **Kiel** „ „ 8⁰ 20′ in **Altona** „
Sommer-Schnellzug wird bis auf weitere Bekanntmachung noch nicht eingelegt werden.

Altona, im April 1871.

Die Direktion der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft.

Königl. Preussische Ostbahn.

Am 1. Mai d. J. tritt auf den Eisenbahnstrecken Schneidemühl-Flatow, Dirschau-Pr. Stargardt und Insterburg-Gerdauen an Stelle des gegenwärtigen Fahrplans, folgender Fahrplan in Kraft.

A. Schneidemühl-Flatow.

Richtung Schneidemühl-Flatow.

Stationen		Gemischter Zug 5 U.	M.	Gemischter Zug 3 U.	M.
		Morgens		Nachm.	
Schneidemühl	Abfahrt	6	45	5	7
Flatow	Ankunft	7	57	6	19

Richtung Flatow-Schneidemühl.

Stationen		Gemischter Zug 4 U.	M.	Gemischter Zug 6 U.	M.
		Vormittag		Abends	
Flatow	Abfahrt	10	8	8	33
Schneidemühl	Ankunft	11	15	9	40

B. Dirschau-Pr. Stargardt.

Richtung Dirschau-Pr. Stargardt.

Stationen		Gemischter Zug 18 U.	M.	Gemischter Zug 6 U.	M.	Gemischter Zug 2 U.	M.
		Morgens		Nachm.		Abends	
Dirschau	Abfahrt	8	36	2	33	9	10
Pr. Stargardt	Ankunft	9	35	3	32	10	9

Richtung Pr. Stargardt-Dirschau.

Stationen		Gemischter Zug 1 U.	M.	Gemischter Zug 5 U.	M.	Gemischter Zug 3 U.	M.
		Morgens		Nachmitt.		Abends	
Pr. Stargardt	Abfahrt	7	3	12	29	7	13
Dirschau	Ankunft	7	55	1	21	8	5

C. Insterburg-Gerdauen.

Richtung Insterburg-Gerdauen.

Stationen		Gemischter Zug 10 U.	M.	Gemischter Zug 2 U.	M.
		Vorm.		Nachmitt.	
Insterburg	Abfahrt	9	24	3	25
Gerdauen	Ankunft	10	57	4	48

Richtung Gerdauen-Insterburg.

Stationen		Gemischter Zug 1 U.	M.	Gemischter Zug 5 U.	M.
		Mittags		Abends	
Gerdauen	Abfahrt	12	8	6	53
Insterburg	Ankunft	1	45	8	30

Sämmtliche Züge befördern Personen in allen vier Wagenclassen. Auf den Stationen sind besondere Fahrpläne ausgehängt.

Bromberg, den 22. April 1871.

Königliche Direktion der Ostbahn.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Nach nunmehr erfolgtem vollständigen Abschlusse der **Betriebsrechnung für das Jahr 1870** haben wir, nach Anhörung der Vorschläge der Direktion, die **Dividende** der Acht Million Fünfmal Hundert Tausend Thaler Stamm-Aktien für das Jahr 1870 auf

Sechszehn Procent

festgesetzt, so dass also, nach Abrechnung der bereits im Juli v. J. abschläglich gezahlten Zwei Procent, noch **vierzehn Procent** oder

Acht und zwanzig Thaler

auf jede Aktie nachgezahlt werden sollen.

Den speciellen Nachweis über die Verwendung der Betriebs-Einnahmen des Jahres 1870 behalten wir dem Geschäftsberichte vor und fordern die Besitzer von Dividendenscheinen pro 1870 hierdurch auf, in der Zeit **vom 29. März bis 31. Mai d. J.** in den Wochentagen von 9—12 Uhr Vormittags ihre Dividendenscheine No. 58, nach den einzelnen Kategorien (Litt. A, B und C) geordnet und nach der Stückzahl berechnet (ohne Nummern-Verzeichniss) mit Namens-Unterschrift versehen, unserer Haupt-Kasse am Askanischen Platz No. 6 einzureichen und die Zahlung dafür in Empfang zu nehmen.

In **Leipzig geschieht die Zahlung in den Tagen vom 1. bis 15. April c. einschliesslich durch** die Güterkasse auf unserem dortigen Bahnhofe.

Berlin, den 25. März 1871. **Der Verwaltungsrath.**
V. v. Magnus.

Westfälische Eisenbahn.

Die Lieferung von 5 Güterzug-Locomotiven nebst Tendern, Ausrüstungs- und Reservestücken soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungs-Bedingungen sind in unserem Central-Büreau hier einzusehen, auch von dem Büreau-Vorsteher, Rechnungs-Rath Meyer, gegen Erstattung der Copialien, zu beziehen.

Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Lokomotiven“

bis zu dem am **2. Mai cur. Vormittags 11 Uhr** in unserem Central-Büreau anstehenden Termine, in welchem dieselben in Gegenwart der erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen, portofrei an uns einzusenden.

Münster, den 15. April 1871.

Königliche Direktion der Westfälischen Eisenbahn.
Dittmer.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von:
8 Stück Wasserkrähnen,
90 „ gusseisernen Röhren, Knie- und Façonstücke von 8″, 5″ und $2^3/_8$″ lichter Weite,
8 „ gusseisernen Absperrventilen,
32 „ gusseisernen Platten
im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Hierzu ist Termin auf **Donnerstag den 4. Mai d. J. Vormittags 10 Uhr** im Büreau des Unterzeichneten anberaumt, bis zu welchem Tage die Offerten portofrei und versiegelt einzureichen sind.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen in meinem Büreau zur Einsicht aus und können auch auf portofreie, an mich zu richtende Schreiben gegen Erstattung von 5 Sgr. bezogen werden.

Hannover, den 19. April 1871.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
K. Schäffer.

Rheinische Eisenbahn.

Die Lieferung von 7800 Stück schmiedeeisernen Isolatorstützen und 640 Centner verzinktem Eisendraht zu Telegraphenleitungen soll verdungen werden. Die Bedingungen sind in unserem technischen Centralbüreau, Trankgasse No. 49 hierselbst einzusehen, auch auf portofreie Anfragen von dort zu beziehen.

Lieferungslustige wollen uns Ihre Offerten bis zum **15. Mai** einsenden.

Köln, den 24. April 1871.

Die Direktion.

Königl. Preussische Ostbahn.

Für die Königliche Ostbahn ist die Beschaffung von

140 Satz 5″ starken Gussstahlachsen mit Gussstahl-Scheibenrädern,
110 Stück 5″ starken Gussstahlachsen ohne Räder und
220 Stück Gussstahl-Scheibenrädern

erforderlich geworden.

Zur Verdingung der Anfertigung und Ablieferung dieser Gegenstände ist ein Submissionstermin auf

Sonnabend den 13. Mai 1871 Vormittags 11 Uhr

in dem Büreau des Unterzeichneten — Bahnhofstrasse No. 33 hierselbst — angesetzt.

Die Offerten sind **portofrei** und **versiegelt** mit der Aufschrift:
„Submission auf die Anfertigung von Gussstahlachsen mit und ohne Räder u. auf Gussstahl-Scheibenräder“ versehen, bis spätestens zur Terminsstunde an den Unterzeichneten zu übersenden.

Auf der Adresse ist neben dem Bestimmungsort Bromberg noch ausdrücklich zu bemerken **„Bahnhof“.**

Die Eröffnung der Offerten erfolgt im Termine in Gegenwart etwa erschienener Submittenten.

Die Submissions-Bedingungen liegen auf den Börsen zu Berlin und Köln, sowie im Büreau des Unterzeichneten zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie, an mich gerichtete Anträge unentgeltlich mitgetheilt.

Bromberg, den 18. April 1871.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
Graef.

Für die unter der Verwaltung der Königlichen Eisenbahn-Direktion zu Saarbrücken stehenden Bahnen werden **tüchtige Lokomotivführer** gesucht und wollen auf die Stellen Reflektirende an den Unterzeichneten ihre Papiere, unter Angabe der Zeit des möglichen Dienstantrittes, einreichen. Der Unterzeichnete wird denselben alsdann die näheren Bedingungen des Engagements mittheilen.

Saarbrücken, den 18. April 1871.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
Finckbein.

PRIVAT-ANZEIGEN.

WERKZEUG-MASCHINEN.

Specialität.

COLLET & ENGELHARD in OFFENBACH a/M.

LUDWIG BECKER in OFFENBACH a. M.

empfiehlt in solidester Arbeit zu billigen Preisen

Maschinen- und Dampfkessel-Armaturen:

Platten-, Röhrenfeder-, offene Quecksilber- u. Hydraulic-Manometer — Vacuummeter — Wasserstandszeiger — Injecteurs — Hähne und Ventile aller Arten und Grössen — Dampfpfeifen — Speiserufer — Schmierbüchsen — Schmierhähne — Selbsthätige Schmier-Apparate, etc. Preis-Verzeichnisse und Ansichts-Sendungen stehen zur Disposition.

Locomobile Dampfmaschine

von 2—3 Pferdekräften,

mit besonderem, nicht unmittelbar mit der Maschine verbundenem Dampfkessel, mit Speisewasser-Vorwärmer, Kesselsteinfänger und Vorrichtung zum Dampftrocknen versehen; geeignet für Werkstätten aller Art, Buchdruckereien, Bierbrauereien, Färbereien, Gerbereien, für Fabrik-Anlagen, behufs Ersparung langer Transmissionen und Dampfleitungen, zum Speisen grösserer Dampfkessel, zum direkten Wasserpumpen ohne Transmissionen aus jeder Tiefe und auf jede Höhe, für Bauzwecke, Wasserstationen, Hotels, Hospitäler etc. Raumerforderniss ca 2 □Meter, jede Art Brennstoff verwendbar bei sehr geringem Verbrauch, ganz einfache Behandlung, wenig Schmier- und Dichtungsmaterial erforderlich. **Preis billigst.**

Complete Maschinen sind gewöhnlich zur Einsicht und Ingangsetzung fertig in der Maschinenfabrik von

Jul. Wolff & Comp. in Heilbronn a/N.

L. Gänicke in Wittenberge a/Elbe

— eine der ältesten Dachpappenfabriken —
empfiehlt

Asphalt-Dachpappe,

Isolirplatten, präp. Steinkohlentheer, flüssigen Asphalt und Asphalt-Mastix,

in anerkannt vorzüglicher Qualität.

Die Fabrik übernimmt nach Vereinbarung die Erhaltung grösserer Pappdächer auf eine lange Reihe von Jahren unter Garantie.

Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft.

Directe **Post-Dampfschifffahrt** zwischen

Hamburg und Newyork

vermittelst der Post-Dampfschiffe

Germania (neu)	Mittwoch,	3. Mai	Morgens.	Hammonia,	Mittwoch,	24. Mai	Morgens.
Cimbria,	do.	10. Mai		Thuringia,	do.	31. Mai	
Westphalia,	do.	17. Mai		Silesia,	do.	7. Juni	

Passagepreise: 1. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **165**, 2. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **100**, Zwischendeck Pr. Crt.-Thlr. **55**.

Fracht £2. — pr. 40 Hamb. Cubicfuss mit 15% Primage, für ord. Güter nach Uebereinkunft.
Briefporto von und nach den Verein. Staaten **3** Sgr. Briefe zu bezeichnen „per Hamburger Dampfschiff“.

und zwischen **Hamburg** und **Westindien**
via Grimsby und eventuell später Havre,
nach St Thomas, La Guayra, Puerto Cabello, Curacao, Colon, Santa Marta, Sabanilla und von Colon (Aspinwall) mit Anschluss via Panama
nach allen Häfen des Stillen Oceans
und via San Francisco nach Japan und China

Dampfschiff Teutonia,	Capt. Milo,	am 24. Mai,
„ Bavaria,	„ Stahl,	„ 24. Juni,
„ Borussia,	„ Kühlewein,	„ 24. Juli.

Näheres bei dem Schiffsmakler **August Bolten, Wm. Miller's Nachf., Hamburg.**

Einzige Fabrik Deutschlands von Maschinen-Treibriemen nach Amerikanischer Methode.

Die

Gummiwaaren-Fabrik

von

C. SCHWANITZ & Co.

BERLIN,

Müller-Strasse 171a — 172,

liefert jedes Fabrikat aus vulcanisirtem Gummi für technische und andere Zwecke und empfiehlt besonders ihre seit 8 Jahren in den grössten Etablissements angewandten

Maschinen-Treibriemen bis 36″ Breite in jeder Stärke und Länge für alle Zwecke, vorzüglich für nasse und dampfige Orte geeignet, sowohl Leder- als Guttapercha-Riemen übertreffend, als das beste Fabrikat, das auf den Markt gebracht wird.

Preise billiger als für Lederriemen.

Druck- und Saugeschläuche für Brauereien, Brennereien u. andere Fabriken;

Dichtungs-Platten, Scheiben, Pumpenklappen, Buffer etc.

1869 Leipzig	1869 Altona	1869 Wittenberg
Silberne Med.	Silberne Med.	Silberne Med.

Zehn Medaillen wurden C. SCHWANITZ & Co. für die Vorzüglichkeit ihrer Fabrikate zuerkannt.

Hartguss

Herzstücke und Räder

Erdtransportwagen

in jeder Grösse und zu jeder Spur, sowohl Seiten- und Vorkipper als Wagen zum Ausschaufeln, liefern in bewährter Konstruktion

Thelen & Weydemeyer,

Eisengiesserei, Maschinen- und Dampfkessel-Fabrik. Nordhausen.

Windhoff Deeters & Co.

in Lingen a/d. Ems

empfehlen die in ihrer Fabrik seit vielen Jahren als Specialitäten verfertigten **Weichen, Drehscheiben, Wasserkrähne** und **schmiedeeisernen Constructionen.**

Schauwecker's pat. selbstthätiger Oeltropfapparat für Dampfschieber u. Kolben. Allein zu beziehen durch

Fr. Schauwecker, Maschinenmeister der Ostbahn in Weiden (Bayern).

Friedrich Müller in Berlin

Maschinenbau-Anstalt

85. Invaliden-Str. 85.

S p e c i a l i t ä t:

Locomotiv-Schlitten u. **Zahnstangen.**

Waggon-, Achs-, Stock- u. Schiffs-Winden für jede Tragfähigkeit bewährter Construction unter Garantie.

Ramsbottom'sche Ventilfedern, aus bestem Tiegelgussstahl in allen Windungen und Dimensionen.

Meggenhofen'sche Federwaagen,

Kundmachung.

Der Ungarische Ingenieur-Verein hat in seiner Sitzung vom 21. Jänner unter Punkt 4 beschlossen, und wird dies hiermit bekannt gegeben, dass es von nun an zum Vereinsorgane eine regelmässige Annoncenbeilage geben werde.

Es werden daher Private, Geschäftsfirmen und Aktienunternehmungen, welche ihre Annoncen auf diesem Wege zu verbreiten wünschen, aufgefordert, sich mit ihren leserlich geschriebenen Annoncen, sammt genauer Angabe der Form und Grösse, so wie auch unter Angabe der Anzahl der Einschaltungen, an Herrn Leopold Lang (Elisabethplatz Nr. 9, 1. Stock) als Bevollmächtigten des Vereines zu wenden, welcher auch die Insertionsbeträge entgegen nimmt. Preis für die einmalige Benutzung einer Octavseite 20fl. Oe. W.
Der Ausschuss des Ungar. Ingenieur-Vereins.

Beiblatt zu No. 17 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnen.
Leipzig, den 28. April 1871.

Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter.

a) Ueberzählige.

Grossherzogl. Badische Bahnen. Ende März 1871.

M G 532. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 34 Pfd.)
J K 50. 1 Rolle Riemen (85 Pfd.)
1 Pack leere Körbe (17 Pfd.)
J S 1571. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 26 Pfd.)
No. 1044. 1 Pack Fusskratzer (92 Pfd.)
M N 1085. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 29 Pfd.)
K 75. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 112 Pfd.)
O B 10. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 85 Pfd.)
L 1719. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 13 Pfd.)
S 3. 1 Korb Verbandzeug (37 Pfd.)
C S 4661. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 123 Pfd.)
1 Tischfuss (8 Pfd.)
4 Säcke Zwiebeln
1 Sack Kartoffeln
2 Säcke Kartoffeln
J R 1775. 1 Fass (Inhalt unbek., 65 Pfd.)
R 776. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 122 Pfd.)
W R. 5 Colli Guss (102 Pfd.)
1 gusseiserne Säule (300 Pfd.)
F 411. 1 Fass Erz (47 Pfd.)
H 105. 1 Kiste (34 Pfd.) Augsburg bezeichnet
T 1298. 1 Kiste Därme (51 Pfd.)
A R 50409. 1 Kiste (Inhalt unbek., 60 Pfd.)
F 184. 1 Kiste (Inhalt unbek., 23 Pfd.)
R 53. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 95 Pfd.)
H S 46360. 1 Kiste (Inhalt unbek., 324 Pfd.)
H H C 269. 1 Ballen (Inhalt unbek., 191 Pfd.)
S 155. 1 Ballen (Inhalt unbek., 106 Pfd.)
S. 124. 1 Kiste (Inhalt unbek., 81 Pfd.)
G G 74. 1 Fass (Inhalt unbek., 434 Pfd.)
H 5. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 28 Pfd.)
H R 1999. 1 Kiste (Inhalt unbek., 245 Pfd.)
S G 169. 1 Kiste (Inhalt unbek., 118 Pfd.)
J B. 1 Pack Bücher (93 Pfd.)
K H 385. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 89 Pfd.)
G B 393. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 32 Pfd.)
M 8783. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 62 Pfd.)
N 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
B H 129. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 132 Pfd.)
8 Säcke Mehl (1232 Pfd.) [Berlin-Hanau]
S K 7251. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 70 Pfd.)
E B C 3480. 1 Kiste (Inhalt unbek., 270 Pfd.)
G 3882. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 40 Pfd.)
MR 3223. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 68 Pfd.)
W M 652. 1 Ballot (Inhalt unbek., 121 Pfd.)
H C 7687. 1 Verschlag [emballirt] (75 Pfd.)
K 50. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 104 Pfd.)
H R 1998. 1 Kiste (Inhalt unbek., 51 Pfd.)
B 87. 1 Pack Bücher (74 Pfd.)
Adr. L. Siebert. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 50 Pfd.)
T S. 1 Colli Guss (31 Pfd.)
1 Stück Haut
M G 647. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 297 Pfd.)
M M 445. 1 Ballot (Inhalt unbek., 268 Pfd.)
1 Leinendecke
F K 15. 1 Pack Sägenblätter (40 Pfd.)
H 859. 1 Fass Pfeifenerde (145 Pfd.)
} lagern in Mannheim.

G B 4049. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 26 Pfd.)
B S E 908. 1 Kiste (Inhalt unbek., 234 Pfd.)
C H 3129. 1 Kiste (Inhalt unbek., 19 Pfd.)
B F 31. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 24 Pfd.)
W K 6920. 1 Kiste (Inhalt unbek., 62 Pfd.)
W W 99. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 54 Pfd.)
K 62. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 47 Pfd.)
H S 1135. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 33 Pfd.)
B C 8461. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 94 Pfd.)
} lagern in Heidelberg.

H D F 171. 1 Bündel leere Säcke (53 Pfd.) lagert in Sinsheim.
B A G 851. 1 Fässchen (Inhalt unbekannt, 110 Pfd.) lagert in Jagstfeld.
VI 2. 1 Kistchen (Inhalt unbekannt, 59 Pfd.) lagert in Bruchsal.

E H 665. 1 Pack Papier (38 Pfd.)
H K 7961. 1 leeres Fass (8 Pfd.)
} lagern in Bruchsal.

E 392. 1 Bund Draht (46 Pfd.)
1 Stück Flacheisen (30 Pfd.)
L G 326. 1 Fass, wahrscheinlich Oel (350 Pfd.)
2 Decken, 2 Chaisenschliessen } an Militärfuhrwerken
S R 19. 1 leeres Fass (26 Pfd.)
} lagern in Pforzheim.

E B 307/8. 2 Fässer Honig
1 Sack Ocker
1 Kiste (Inhalt unbekannt, 165 Pfd.)
1 Tafel Blech
s. Lt. Graudenz. 1 Kiste Verbandzeug, 47 Pfd.)
T 4. 1 leere Kiste (57 Pfd.)
B C 3. 1 Korb Helmbeschläge (155 Pfd.)
} lagern in Carlsruhe.

C R 5357. 1 Bällchen (Inhalt unbekannt, 20 Pfd.)
T 2/3. 2 Ballen leere Säcke (100 Pfd.)
} lagern in Rastatt.

4 leere Petroleumfässer (245 Pfd.) lagern in Baden.

A E 30. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 245 Pfd.)
G C 2160. 1 Ballen Papier (50 Pfd.)
B R 7355. 1 Ballen Papier (105 Pfd.)
} lagern in Kehl.

J V 1322. 1 Kistchen (Inhalt unbekannt, 20 Pfd.)
H B 465. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 50 Pfd.)
B J 3688. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 17 Pfd.)
} lagern in Emmendingen.

S. 7 Stück eiserne Kochhäfen (50 Pfd.)
G B 202. 1 Kistchen (Inhalt unbek., 20 Pfd.)
M P. 3 Stangen Stahl (24 Pfd.)
B W 14. 1 leeres Soldatenkofferchen (11 Pfd.)
B 19338. 1 Kiste Medicin-Fläschchen (36 Pfd.)
F 2. 1 Kiste leere Fläschchen (80 Pfd.)
R 176. 1 Korb Colonialwaaren (65 Pfd.)
Coburg 2512. 1 leeres Bierfässchen (25 Pfd.)
J S 289. 1 Sack Werg (18 Pfd.)
Freiburg 3. 1 Pack Monturen u. Säbel (45 Pfd.)
No. 1 1 Rolle Dachpappe (48 Pfd.)
H 529. 1 Pack Bücher (27 Pfd.)
//. 1 gusseiserner Brunnenstock (61 Pfd.)
No. 61, 63, 673. 3 gusseis. Ofenthürchen (6 Pfd.)
} lagern in Freiburg.

V V G 10011/33. 23 Fässer Oel
D F G 15551. 1 Kiste gesponnenes Wollengarn (135 Pfd.)
△ 8372. 1 Ballen Bettfedern (70 Pfd.)
No. 8439/41. 3 Ballen Bettfedern (414 Pfd.)
L C & G 4103. 1 Ballen (Inhalt unbek., 123 Pfd.)
S Z 436. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 77 Pfd.)
C A B 1354. 1 Ballen (Inhalt unbek., 55 Pfd.)
H W 9781. 9783/87. 9789. No. 1253/4. } 10 Ringe Bleirohr (732 Pfd.)
G B 1762/63. 2 Kisten (Inhalt unbek., 510 Pfd.)
L S 1/8. 8 Fässer Oel (7211 Pfd.)
} lagern in Basel.

G W. 1 leeres Fässchen (17 Pfd.)
A 2464. 1 Korbflasche (253 Pfd.)
} lagern in Haltingen.

A G C 288/89. 2 Kisten (Inhalt unbek., 20 u. 43 Pfd.) lagern in Constanz.

Bayer. Staatsbahnen.

Oberamts-Bezirk Mittelfranken.

1 leere Kiste (31 Pfd.) lagert in Nürnberg. Eichstädt bezettelt.
HP 4762. 1 leere Kiste (14 Pfd.) lagert in Nürnberg. Oettingen bezettelt.
B oder H 3381. 1 Kiste Brauerpech (3 Ctr. 65 Pfd.) von Treuchtlingen lagert in Gunzenhausen. Pleinfeld bezettelt.
B P 1/12. 12 Pack Groben Guss (2 Ctr. 90 Pfd.) von Gunzenhausen lagern in Ansbach.
G 1743. 1 Ballot Wollenwaaren (26 Pfd.) in Ansbach aufgegeben lagert in Ansbach.

Oberamt Würzburg.
Aschaffenburg.

S & D 2759. 1 leere Kiste (20 Pfd.).
B O 7429. 1 leere Kiste (1 Ctr. 46 Pfd.).
H 4. 1 Kiste Kleider (74 Pfd.).
B E 2200. 1 leeres Fass (1 Ctr. 90 Pfd.).
J. A. Amberg in Michelbach. 1 Pack Kleider (14 Pfd.).
J R 2. 1 Maschinentheil (6 Pfd.).
X 724. 1 Kiste (1 Ctr. 50 Pfd.).
A S 4816. 1 Ballot (74 Pfd.).
G. Klein in Goarshausen. 1 Sack Säcke (51 Pfd.).

Kanel in Schafheim. 1 Sack Säcke (1 Ctr. 7 Pfd.).
K B 3354. 1 Kiste Bilder (87 Pfd.).
F M 3907. 1 Ballen (1 Ctr. 72 Pfd.).
P N B 5. 1 Sack Meerrettig (82 Pfd.).
T 50. 1 Ballot (1 Ctr. 34 Pfd.).
C H 206/7. 2 Kisten (2 Ctr. (51 Pfd.).
[Zeichen] 416/27. 12 Fass Senf (6 Ctr. 19 Pfd.).
F S 4. 1 Bund Stahl (60 Pfd.).
1 Rolle Leinen (22 Pfd.).
C E 695. 1 Ballen (1 Ctr. 43 Pfd.).
Groot Utrecht. 1 Kiste (2 Ctr. (81 Pfd.).
Veit, Darmstadt. 1 Korb Tabak (30 Pfd.).
M C 6407. 1 Fass (3 Ctr. 39 Pfd.).
E 310. 1 Ballen (2 Ctr. 20 Pfd.).
R O 4401. 1 Kiste (3 Ctr. 35 Pfd.).
A [Zeichen] W. 5 leere Fässer (4 Ctr. 73 Pfd.).
M & S 2559. 1 Ballen (45 Pfd.).
J F K 6549. 1 Kiste (30 Pfd.).
E L 483/84. 2 Kisten Käse (1 Ctr. 72 Pfd.).
H K38. 1 Kiste (6 Pfd.).
[Zeichen] 4638. 1 Ballen (45 Pfd.).
A S 1444. 1 Kiste (35 Pfd.).
B C 596. 1 Kiste (30 Pfd.).
W 3335. 1 leeres Fass (15 Pfd.).
F A 141. 1 Kiste (66 Pfd.).
H B 1973. 1 Kiste (54 Pfd.).
Hahnert, Regensburg. 1 Ballen Säcke (67 Pfd.).
1 Parthie Gusstheile }
1 Korb Gusstheile } (6 Pfd.).
K 5072. 1 Sack Zwetschgen (1 Ctr. 44 Pfd.).
S S 138. 1 Korb Tabak (16 Pfd.).
1 Schienenstuhl.
2 Brückentheile.
J S 209. 1 Ballen Hopfen (2 Ctr. 48 Pfd.).
A H 1441. 1 Ballen (45 Pfd.).
[Zeichen E] 4633. 1 Ballen (86 Pfd.).
E R 1794 1 leeres Fass (12 Pfd.).
B S 393. 1 Ballot (32 Pfd.).
B S 394. 1 Ballot (28 Pfd.).
B S 395. 1 Ballot (35 Pfd.).
B S 400. 1 Ballot (73 Pfd.).
K C 126. 1 Kiste (34 Pfd.)

Gemünden.

J F 850. 1 Ballot Garn.
2 Stangen Stahl.
1 Fass Oel.
J M 6. 1 Sack Leimleder.
0 Kübel Wagenfett.
[Zeichen C] 209. 1 Kistchen.
No. 438. 1 Korb Materialwaaren.
1 Korb.

Kitzingen

G H G 4676. 1 Kiste Bilder (90 Pfd.).
1 Koffer, wahrsch. Kleider (26 Pfd.).
B B oder R B 4961. 1 Ballot Baumwollwaaren (30 Pfd.).

Lohr.

R 367/68. 2 Kübel Pech (24 Pfd.).
S 191. 1 Sack Werg (72 Pfd.).

Veitshöchheim.

C 180. 1 leeres Fass (43 Pfd.).

Würzburg.

W R 1366. 1 leere Kiste (30 Pfd.).
S H. 1 Waschtischchen (22 Pfd.).
A S. 1 Pack leere Körbe (67 Pfd.).
P B H. 1 Pack leere Körbe (27 Pfd.).
K K 391. 1 leere Kiste (22 Pfd.).
R 1386. 1 leere Kiste (46 Pfd.).
S 6. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 62 Pfd.).
S 5539. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 55 Pfd.).
~ 11100. 1 Sack Gries (1 Ctr. 69 Pfd.).
[Zeichen M] 3812. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 1 Ctr. 61 Pfd.).
1 Sack Hafer (66 Pd.).
No. 2924/26. 3 Ballen Tabak (1 Ctr. 55 Pfd., 1 Ctr. 90 Pfd. u. 1 Ctr. 67 Pfd.). Mit Zollblei Cleve.
F P 2256. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 27 Pfd.). Eger-Landau bezettelt.
G P & C 284, 284a, 284b. 3 Kisten (Inhalt unbekannt, 1 Ctr. 42 Pfd. 1 Ctr. 45 Pfd. u. 52 Pfd.).
A R 1178. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 26 Pfd.).
W E 6794. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 46 Pfd.).
A H 817. 1 Fass Wein (5 Ctr. 10 Pfd.).
L E 865. 1 Kübel Pech (1 Ctr. 13 Pfd.).

(R) 8240. 1 leeres Fass (2 Ctr. 10 Pfd.).
J H. 1 leere Kiste (22 Pfd.).
W. 1 Pack Säcke (40 Pfd.).
Weninger 20, 65. 2 leere Fässer (1 Ctr. 25 Pfd.).
J 577. 1 leere Kiste (16 Pfd.). Hanau bezettelt.
J L 4008. 1 leeres Fass (13 Pfd.). Frankfurt bezettelt.
D L 701. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 40 Pfd.).
G 306. 1 Ballen Papier (53 Pfd.).
J S 10. 1 gefülltes Fass (Inhalt unbekannt, 70 Pfd.).
Gebr. Müller 6257. 1 gefülltes Fass (Inhalt unbekannt, 1 Ctr. 27 Pfd.). Donauwörth-Würzburg bezettelt.
[Zeichen G / J K] 18418 u. 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 1 Ctr. 28 Pfd.). Dresden-Heidelberg bezettelt.
~. 1 leeres Fass (75 Pfd.).
B 557. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 1 Ctr. 90 Pfd.).
G P / L 1672. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 55 Pfd.).
August Otheo II. Cür.-Reg. II. Esc., Abs. Otheo in Mühlfeld. 1 Kiste Kleider (22 Pfd.).
C B 491. 1 Sack Werg (20 Pfd.).
Θ 85. 1 Sack (Inhalt unbekannt, 35 Pfd.).
[Zeichen] 4175. 1 Kiste Wein (3 Ctr. 13 Pfd.).
W C 2145. 1 Fass Eisenwaaren (2 Ctr. 86 Pfd.).
[Zeichen] 6250. 1 Korb leere Flaschen (48 Pfd.).
J B 679. 1 Pack Papier (25 Pfd.).
M 251. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 89 Pfd.). Sonneberg-Frankfurt bezettelt.
Fischer 334. 1 leeres Fass (94 Pfd.).
S 165. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 50 Pfd.).
J C 10. 1 Sack Hadern (1 Ctr. 53 Pfd.). Regensburg bezettelt.
M F 324. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 35 Pfd.).
[Zeichen Z] 2889. 1 Stücht (20 Pfd.).
O L 163. 1 Korb Leim (1 Ctr. 6 Pfd.).
Clarks Patent Carl Isle. 14 Stück Maschinentheile (33 Ctr.).
Netschert. 1 Pack leere Säcke (40 Pfd.). Gemünden bezettelt.
W F W 377. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 22 Pfd.).
A H 3335. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 50 Pfd.).
1 Helm, Säbel und Mantelsack (15 Pfd.).
3 wollene Decken (10 Pfd.).
[Zeichen ZS] 822. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 14 Pfd.).
[Zeichen] 235. 1 leeres Fass (20 Pfd.).
No. 504. 1 leere Kiste (11 Pfd.).
No. 271. 1 leeres Fass (18 Pfd.).
3 / P 0. / 2 1 Tau mit 2 eisernen Hacken (ca. 60 Pfd.).
G M 1109. 1 Korbkrug (25 Pfd.).
W K 1808. 1 Kiste Inhalt unbekannt, 41 Pfd.). Deutzerfeld bezettelt.
L D 3457. 1 Kiste Kandis (35 Pfd.).
L D 10. 1 Körbchen (Inhalt unbekannt, 18 Pfd.).
1 Strohpacket Ofentheile (64 Pfd.).
T 617. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 82 Pfd.). Eilgut Mainz von Hof (?).
[Zeichen] 1078. 1 Korbkrug (1 Ctr. (32 Pfd.).
[Zeichen P] 3690c. 1 Sack Saamen [?] (80 Pfd.). Erfurt-Steinach.
[Zeichen M] 48439. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 16 Pfd.). Von Offenbach [?].
V B 1. 1 Kiste, 79 Kil. Zollblei (1 Ctr. 51 Pfd.). Hauptzollamt Mainz, Blei Mainz oder Köln.
B 290. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 1 Ctr. 28 Pfd.). Neuss bezettelt.
[Zeichen Z] 2856. 1 Schmalzkübel (20 Pfd.). Aschaffenburg-Würzburg.
B 1333. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 3 Ctr. 23 Pfd.).
G S 411. 1 Fass Oel [?] (2 Ctr. 46 Pfd.).
K 889. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 4 Ctr. 30 Pfd.). Aix la Chapelle bez. d. i. Aachen.
Bloch. 1 Sack Kleesaamen (90 Pfd.).
K 1. 1 Koffer Kleider (94 Pfd.). Eilgut Würzburg-Günzburg.
H N S 242. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 25 Pfd.). Eilgut Osterburken-Würzburg bezettelt.
Obermeyer. 1 leeres Bierfass (57 Pfd.). Dürfte nach Augsburg gehören.
BFrankfurt a/O. 1 Kiste mit Monturen (3 Ctr. 63 Pfd.). Achtes Regiment.

Bahnexpedition Hausham.

P H 1. 1 braun angestrichener Holzkoffer (80 Pfd.).

Expeditionen im Bezirke München.

Station Ingolstadt.

C V. 1 Ballon [vermuthlich Säure] (1 Ctr. 35 Pfd.). Derselbe trägt einen

alten Beklebzettel Heilbronn-Nördlingen, wovon letztere Station unterm 6. Februar verständigt wurde, jedoch noch nicht geantwortet hat.
1 Pack. Gewehr. Dieses Colli, sowie das vorangegebene, sind bereits im monatlichen Verzeichniss über überzählige und fehlende Güter für Februar d. J. aufgenommen.
1 Pack, Gewehr. Dasselbe scheint in die Halle verbracht, aber nicht aufgegeben worden zu sein. Da es mit Kreide „Würzburg" angeschrieben, wurde mit dieser Station Corresondenz eingeleitet.
L 4913. 1 leeres Fässchen (17 Pfd.). Dieses Fass scheint gleichfalls zum Rücktransport bestimmt, jedoch nicht aufgegeben worden zu sein. Da ein alter theilweise abgerissener Zettel undeutlich das Wort „—stadt" enthält, wurde die Expedition Neustadt a/H. um Recherche ersucht.
W L & R 7015. 1 Fass (117 Pfd.).

Hauptgüterexpedition München.

A. In der Eilguthalle.

No 1642. 1 Kiste Gläser (268 Pfd.). Schwarz gezeichnet: „Gebr. Decker in Cannstadt."
No. 2085. 1 Kiste Kleider und Uniform eines Soldaten vom III Chev.-Reg. 22 Pfd.). Adr.: „Hartl, Obermoos bei Miesbach."
1 Koffer Kleider (35 Pfd.). Adr.: „Hartl Georg, Miesbach."
1 Sack Kleider (18 Pfd.). Adr.: „Hartl Georg."
[Zeichen] 8269. 1 Pack Gewürze (59 Pfd.).

B. In der Frachtguthalle.

C M 11. 1 Kiste Schriften und Zeichnungen (35 Pfd.). Bez : „Chemnitz-Bamberg."
R 465. 1 Ballen Bindfaden (113 Pfd.).
M C 7585. 1 Kiste Stearin (250 Pfd.).
No. 264. 1 Pack leere Säcke (5 Pfd.). „Insbruck-München", Eilgut.
Ott 2653. 1 Kiste leere Flaschen (30 Pfd.).
M N 169. 1 Kiste ord. Seife (52 Pfd.).
S B. 1 Kiste leere Blechflaschen (10 Pfd.)
J B 10. 1 Kiste leere Blechflaschen (150 Pfd.).
K 66. 1 Kiste Rothwein (80 Pfd.).
1 Rundsäge (16 Pfd.). „München" beklebt.
1 Rolle Papier (65 Pfd.). „München" beklebt.
P N 100. 1 Fass Cementstein (165 Pfd.).
[Zeichen S] 5814. 1 Kiste Holzschachteln (66 Pfd.). „Teisendorf" beklebt.
[Zeichen JWG] 2297. 1 Kiste Bleistifte (75 Pfd.).
W B 1824. 1 Kiste Pfeffer (18 Pfd.).
J N 2. 1 Pack Uniform (5 Pfd.). „Nürnberg" beklebt.
W 1 Kiste Kleider u. 2 Bügeleisen (137 Pfd.). „Tutzing-München" beklebt.

Kgl. Oberamt München.

Station Weilheim.

F K 968. 1 Kischen Soldatenkleidung (12 Pfd.).
1 Reisesack von geblumtem Blüsch mit Vorhängeschlösschen, Arbeitsanzug eines Kaminkehrers (9 Pfd.).

Kgl. Hauptgüter-Expedition Bamberg.

A R 199. 1 Kiste Glanzpapier (42 Pfd.).
T B. 1 leerer Tragkasten (18 Pfd.).

Kgl. Bahnexpedition Hochstadt.

1 Bund Eisen (89 Pfd.) lagert seit Juni.
H 1868. 1 Sack Malz (115 Pfd.) lagert seit Ende Februar.

Kgl. Güter-Expedition Hof.

17 Colli Verpflegungs-Gegenstände.
F S 10. 1 Stuhl (7 Pfd.).
F S 10. 1 Tisch (15 Pfd.).
G H 1109. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 203 Pfd.).

Kgl. Güterexpedition Bayreuth.

H Sch 218. 1 leeres Fass (30 Pfd.).
M 1814. 1 leeres Fass (1 Ctr.).
M 1812. 1 leeres Fass (20 Pfd.)
M 1813. 1 leeres Fass (28 Pfd.)
G J 8171. 1 leeres Fass (70 Pfd.)
} Mktschorgast Bayreuth bezettelt.
J G A 1195. 1 Kiste eiserne Schrauben (88 Pfd.).
S/B 3921. 1 Kiste Zimmt (32 Pfd.). Soll nach Angabe des als Zeugen beigezogenen Spediteurs Dornhöffer von der Firma Staub & Co. in Nürnberg abstammen.
Θ 567. 1 Kiste Maculatur (27 Pfd.). Chemnitz-Bayreuth bez.
[Zeichen M] 9247. 1 Kiste leere Flaschen (1 Ctr. 19 Pfd.). Die leeren Flaschen sind „Wiedemann Bayreuth" signirt. Die Kiste wurde deshalb an die Mineralwasseranstalt Wiedemann gegen Bescheinigung ausgeliefert.
M L 1193. 1 Kiste Leinenzeug (96 Pfd.). Mainz-Bayreuth bez.
W B 449. 1 Säckchen gehaspelte Erbsen (55 Pfd.).
[Zeichen] 5087. 1 Fass Wein (1 Ctr. 2 Pfd.). Soll laut sub 7 genannter Quelle von der Firma G. L. Krauss in Kitzingen abstammen.
[Zeichen P M] 1 Fässchen Bleischlacken (40 Pfd.).
[Zeichen B] 4454. 1 Pack Düten (34 Pfd.). Die Düten führen die Firma Gebr. Loibl Osterhofen.
Bayreuth [mit Kreide angeschrieben]. 1 Decke. Genannte Decke gehört nicht hierher, wurde aber mit Lieferschein 684 von der Kgl. Sächs. Güter-Expedition Hof hierher zurückgeleitet. Die inzwischen angestellten Recherchen sind erfolglos geblieben, da Hof nicht nachweisen kann, auf welchem Wagen die Decke dahin gelangte.

Bezirk Schwaben und Neuburg.

D C M 245. 1 Fass Soda (5 Ctr. 99 Pfd.) lagert in Augsburg s. 5. Jan. 1871
I 1291. 1 Ballot Baumwollwaaren (3 Ctr. 75 Pfd.) lagert in Augsburg seit 1. April 1870.
2 leere Säcke (2 Pfd.) lagern in Augsburg seit 2. April 1870.
5 Säcke Dolowit (20 Ctr.) lagern in Augsburg seit 15. October 1870.
S 85. 1 Sack Dürrobst (36 Pfd.) lagert in Augsburg seit 31. Decbr. 1870.
H. 1 Bund Bandeisen (83 Pfd.) lagert in Augsburg seit 7. Januar 1871.
F R 41. 1 Sack Werg (77 Pfd.) lagert in Augsburg seit 7. Januar 1871.
1 leeres Fass (24 Pfd.) lagert in Augsburg seit 20. Januar 1871.
Z 520. 1 Sack Kleider (19 Pfd.) lagert in Augsburg seit 25. Januar 1871
A 6. 1 Kistchen Blechwaaren (38 Pfd.) lagert in Augsburg seit 25. Jan. 71.
F G {7 1 Koffer / 8 1 Kistchen} Kleider (43 Pfd.) lagern in Augsburg s. 31. Jan. 1871.
A R 3050. 1 leeres Fass (66 Pfd.) lagert in Augsburg s. 11. Februar 1871.
ℌB 27. 1 Fass (Inhalt unbekannt (2 Ctr. 54 Pfd.) lagert in Augsburg seit 25. Februar 1871.
S T B. 1 Fass Bier (40 Pfd.) lagert in Augsburg seit 6. März 1871.
3 lerre Kisten (40 Pfd.)
Adresse Baum in Neustadt a/S. 1 leeres Fass
3 leere Kisten (45 Pfd.)
Adresse Bauermiller in Mollenberg. 1 leeres Kistchen (25 Pfd.)
} lagern in Augsburg.
1870
D B 102. 1 Ballen Hopfen (1 Ctr. 73 Pfd.) lagert in Kempten s. 10. Jan. 71.
711.
H 698. 1 leeres Fass (17 Pfd.) lagert in Kempten. Gepäckstück.
F M 11. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 3 Ctr. 34 Pfd.) lagert in Lindau. Wien-Bay. Salzburg bezettelt.
T K 7649. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 20 Pfd.)
B S 6127. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 37 Pfd.)
B S 3903. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 42 Pfd.)
} lagern in Lindau.
Hergatz gez. 1 Sack Werg (30 Pfd.) lagert in Immenstadt.
H H 171/2. 1 Säckchen Werg (21 Pfd.) lagert in Memmingen.
S F M 6. 1 Sack Werg (27 Pfd.) lagert in Offingen. Bez. Waiblingen-Offingen.
J S 151. 1 Sack Werg (18 Pfd.) lagert in Offingen. Bez. Waiblingen-Offingen.
R 1. 1 Sack Werg (38 Pfd.)
R 2. 1 Sack Werg ($62\frac{1}{2}$ Pfd.)
M W 1. 1 Sack Werg (55 Pfd.)
} lagern in Mertingen.

Kgl. Güterexpedition Lichtenfels.

Rosenfelder, Bamberg 508, 325. 2 Pack leere Säcke (1 Ctr. 27 Pfd.)
P. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 1 Ctr. 10 Pfd.).
E B S 2488. 1 leere Kiste (20 Pfd.).
1 Brettersäge (11 Pfd.).
D W 5438. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 20 Pfd.).
⨯ 937. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 2 Ctr. 96 Pfd.).
D R 4568. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 1 Ctr. 19 Pfd.).
G R 522. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 90 Pfd.).
R C 1168. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 2 Ctr. 89 Pfd.).
[Zeichen R C] 119. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 14 Ctr. 58 Pfd.).
L M 3641. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 5 Ctr. 24 Pfd.)
1 Bund Eisen (90 Pfd.).
C M 4990. 1 Korb mit einer Blechflasche (23 Pfd.).
1 Fass Glasperlen (75 Pfd.).

Bebra-Hanauer und **Hessische Nordbahn.**

Ergebniss der Revision der diesseitigen Güterböden am 15. April 1871.

A. 3 Colli Ofentheile lagern in Hersfeld seit 31. März c.
B L 15 888. 1 Kiste lagert in Bebra seit 31. März c.
C F B Marimont. 1 Kette lagert in Cassel seit 2. März c.
G S 32. 1 Fass Petroleum (290 Pfd.) lagert in Cassel seit 4. Februar c.
F W 1546. 2 leere Fässer lagern in Guntershausen seit 20. Februar c.
H II. 1 Wagendecke lagert in Trendelburg seit dem 31. März c.
J B 5. 1 leinene Wagendecke lagert in Carlshafen seit 13. Decbr. pr.
XX 5602. 1 Ballen Seilerwaaren (116 Pfd.) lagert in Cassel seit 21. März c.
1 Ofenrost [rund] lagert in Cassel seit 9. December c.
1 Sack alte Kleider (45 Pfd.) lagert in Bebra seit 20. Januar c.
1 alter Roststab lagert in Hersfeld seit 28. Februar c.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Verzeichniss der überzähligen Güter pro März 1871.

I. In Berlin (Güter-Versand-Expedition.)

G E D. 3 Stangen Stahl.
H 7. 1 Tonne.
No. 9. 1 Bund Draht.
M S 3910. 1 Kiste.
[Zeichen A J] 335. 1 Ballen.

B H. 1 Sack.
F K 2793. 1 Pack Papier
S C P 406. 1 Colli.
G M 334. 1 Kiste.
S 1182. 1 Kiste.
G M 1. 1 Kiste.
H 437. 1 Kübel.
2 Stangen Stabeisen.
1 Bund Messingrohr.
1 Bund Rundeisen.
7 Stangen Bandeisen.
1 Stange Eisen.
1 Stange Schieneneisen.
Schmidt 2685. 1 Tonne.
1 abgebrochener Puffer.
J T 35. 1 Ballen.
E S 357. 1 Kiste Gotha bezettelt.
P W. 1 Rolle Taback Raguhn bezettelt.
C P 9/11. 3 leere Kisten Dresden bezettelt.
D S 15. 1 Kiste Fürth bezettelt.
III roth. 5 Stangen, 3 Bund Eisen.
W. 1 Colli Messing Frankfurt bezettelt.
G L 146. 1 Kiste Frankfurt bezettelt.
W B 131. 2 Colli Etagèren Stuttgart bezettelt.
HR 948. 1 Ballot Lichtenfels bezettelt.
T A 262. 1 Koffer Heidelberg bezettelt.
B S 441. 1 Ballot Bücher Carlsruh bezettelt.
M L S 5315/6. 2 Kisten Marmor Baireuth bezettelt.
JS 817. 1 Kiste Burxdorf bezettelt.
W R. 1 Kiste Luckenwalde bezettelt.
W S 12570. 1 Kiste Reuslingen bezettelt.
Geb. N. 2111. 1 Kiste Nördlingen bezettelt.
F L 875, 2242. 2 leere Fässer Erlangen bezettelt.
Ehrich 6521, 4232, 6849, 8694, 8637, 3004, 1109, 8415, 572. 9 leere Fässer Erlangen bezettelt.
H H 124. 1 leeres Fass Erlangen bezettelt.
F L 323. 1 leeres Fass Erlangen bezettelt.
H F L 9589. 1 leeres Fass Erlangen bezettelt.
B S 7802. 1 leeres Fass Erlangen bezettelt.
G S 7619. 1 leeres Fass Culmbach bezettelt.
F L. 1 leeres Fass Erlangen bezettelt.
F C 1724/8. 5 leere Fässer Heidelberg bezettelt.
1 leere Wanne Bitterfeld bezettelt.
4 Dielen ca. 18' lang.
E S. 2 Gasschieber ohne Bezettelung.

II. In Berlin (Güter-Empfangs-Expedition.)

H 44. 1 Sack Lumpen (1 Ctr.) seit längerer Zeit auf dem Speicher.
1 Bund Stahlschienen } (41 Pfd.) von Dresden, L.-Dr. lagern seit 15.
1 Bund Stahldrath } Februar 71.
5 Sack Hafer }
1 leerer Sack } bei Zahna auf der Strecke gefunden lagern seit
1 Futterbeutel } 18. März 71.

III. In Luckenwalde.

A B 94. $^1/_4$ leere Tonne von Berlin.
/ schwarz. 2 Stangen Eisen (22 Pfd.) von Berlin

IV. In Jüterbog.

R V 5433. 1 Kiste (78 Pfd.).

V. In Holzdorf.

C T 1227. 1 Ballen (2 Ctr. 82 Pfd.) von Jüterbog lagert seit 21. März 71.

VI. In Blönsdorf.

Gottschalck Leih. Berlin. 1 Pack leere Säcke.

VII. In Halle.

M 891. 1 Kiste (1 Ctr. 24 Pfd.) von Berlin, Frankfurt bezettelt.
1 Sack Hafer (1 Ctr. 50 Pfd.) lagert seit 23. März 71.
A S 2. 1 leeres Fass (27 Pfd.) lagert seit 20. März 71.
1 Fass thierische Abfälle (3 Ctr. 44 Pfd.) von Berlin lagert seit 1. März 71.

VIII. In Leipzig.

M. 1 Pack Strohpapier (42 Pfd.) von Berlin lagert seit 5. März 71.
1 Pack altes Packzeug (14 Pfd.) von Berlin lagert seit 17. März 71.
1 Pack altes Packzeug mit aufgebundenem Schmaltuch, alt, wenig werth (13 Pfd.) von Berlin lagert seit 17. März 70.
R W 889. 1 leere Kiste (20 Pfd.) von Berlin lagert seit 26. März 71.
D 1711. 1 Ballen Hanf (3 Ctr.) von Berlin lagert seit 26. März 71.
M S 6. 1 Ballen (79 Pfd.) lagert seit 23. März 71.

Wegen der früheren überzähligen Güter vgl. die Nachweisungen der vorhergehenden Monate.

Berlin, 15. April 1871. Die Direktion.

Verzeichniss

der bei der **Extra-Revision** sämmtlicher Güterlagerräume auf den **Braunschweigischen Eisenbahnstationen** im Monate März 1871 überzählig vorgefundenen Güter.

O P G B 168. 1 Sack Kaffee (103 Pfd.) }
„ P G B 169. 1 Sack Kaffee (114 Pfd.) }
E 834. 1 Pack Papier (93 Pfd.) } lagern in der Güter-Expedition Braunschweig.
M 40. 1 Pack Papier (90 Pfd.) }
R3 1 Pack leere Säcke (34 Pfd.) }
1 Winkeleisen (25 Pfd.) }
1 Eisenblech (42 Pfd.) } lagern in Jerxheim.
S 246. 1 eiserne Platte (45 Pfd.) }
Gerlach. 2 Säcke Gerste (327 Pfd.)
B 82/83. 2 leere Ballons in Körben (54 Pfd.) } lagern in Oschersleben.
1 Sack Gerste (80 Pfd.) }
M 3 u. R. 2 leere Fässer lagern in Börssum.
A I. 1 Sack Charpie lagert in Kreiensen.
ƎW 5069. 1 Fass (252 Pfd.) }
W S 4. 1 Pack Säcke (45 Pfd.) } lagern in Holzminden.
W E 44. 1 Tau }
B. 1 leerer Korb (12 Pfd.) }

Halle-Casseler Eisenbahn. März 1871.

1 Sack Getreide (151 Pfd.), auf der Strecke Halle-Teutschenthal gefunden, lagert in Halle.
H 37. 1 leere Kiste (25 Pfd.) lagert in Halle seit 28. März 1871.
Hering, Krause & Co. 1 Privatdecke ab Soest lagert in Sangerhausen.
ϴ 2249 oder 8115. 1 Pack Papier (158 Pfd.) beklebt Nordhausen-Berlin }
1 Koehofen (64 Pfd.) }
1 Sack ord. Flachs (82 Pfd.) } lagern in Nordhausen.
1 Ring Draht }
No. 5478. 1 Colli Ofentheil (1 Pfd.) }
No. 212 oder 387. 1 Petroleum-Fass, anscheinend Schmieröl (352 Pfd.) lagert in Nordhausen.
S 734. 1 leeres Fass lagert in Nordhausen.
H G L 1417. 1 leere Kiste lagert in Nordhausen.
F S. 2 Pack Säcke lagern in Nordhausen.
O F B 161. 1 Wagendecke lagert in Nordhausen.
N O R D 3723. 1 Wagendecke lagert in Nordhausen.
W F M 2109. 1 Kiste mit Vorlegeschloss und alter Eilgutbeklebung Erfurt Nordhausen (24 Pfd.) lagert in Berlin seit 29. März 1871.

K. k. priv. Kaiserin Elisabeth-Bahn. 31. März 1871.

No. 83. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 193 Pfd.) von Passau lagert in Wien seit 28. Januar.
L D. 5 Busch Blech (560 Pfd.) von Passau lagern in Wien seit 27. Januar.
M E. 1 Busch Eisen (112 Pfd.) von Passau lagert in Wien seit 19. Februar.
K K. 1 Busch Eisenblech (114 Pfd.) von Passau lagert in Wien seit 28. Februar.
N J G K S } 248. 1 Kiste Waare (138 Pfd.) von Passau lagert in Wien seit 12. März.
K N 1253. 1 Kiste Waare von Passau lagert in Wien seit 24. März.

Verzeichniss

der aus dem Monate März 1871 auf Stationen der **Köln-Mindener Eisenbahn** herrenlosen Güter.

No. 1. 1 Privatdecke }
1 Bastmatte } lagern in Borbeck seit 1. März.
L 957. 1 Ballen Manufacturwaaren (37 Pfd.) } lagern in Herne seit
Falkenberg 499. 1 Fass Branntwein (170 Pfd.) } 1. März.
G H 3645. 1 Kiste Sicherheitszünder mit Firma W. Gales & Co., Meissen (102 Pfd.) lagert in Deutz seit 1. März.
C F B 389. 1 Korb Drahtnägel (283 Pfd.) lagert in Emmerich seit 2. März.
Harburg-Düsseldorf 989. 1 Koffer Kleider (22 Pfd.) lagert in Düsseldorf, Gepäck-Expedition seit 4. März.
F K S 7769. 1 Kiste Porzellanlampen (46 Pfd.) } lagern im Emmerich
F C 9018. 1 Fass Bonbons (117 Pfd.) } seit 4. März.
WF 752. 1 Fass Runkelrübensaamen (84 Pfd.) lagert in Deutz.
1 hölz. Wagenbuffer }
1 Bufferhülse }
4 Gummiringe } (73 Pfd.) lagern in Ruhrort, H.
4 Scheiben }
H 302. $^1/_2$ leere Ohm (32 Pfd.) }
O 433. $^1/_4$ leere Ohm (18 Pfd.) }
O 63. 1 Matratzenrahmen (12 Pfd.) }
1 Butterkübel (10 Pfd.) } lagern in Gelsenkirchen s. 5. März.
1 leeres Oelfass (33 Pfd.) }
$^2/_2$ leere Ohm (71 Pfd.) }

1 Sack Graupen (202 Pfd.) lagert in Herford seit 5. März.
6 eiserne Bratpfannen (46 Pfd.) lagern in Düsseldorf seit 6. März.
G 10, 12. 2 Kisten Apothekerwaaren (112 Pfd.) lagern in Betzdorf seit 6. März.
J G. 4 Körbe Branntwein (80 Pfd.) lagern in Düsseldorf.
P 9518. 1 Kiste, enth. 1 zugel. Blechkasten (15 Pfd.), beklebt Oelsnitz, lagert in Deutz seit 7. März.
B S & C 52. 1 Ballen Manufacturwaaren (30 Pfd.) lagert in Deutz seit 7. März.
A B 214. 1 Fass Stärke (1170 Pfd.)
J R 94/96. 3 Fässer Farbwaaren (3000 Pfd.) } lagern in Siegburg seit 7. März.
J B R 642. 1 Kiste Feuerzeug (47 Pfd.) lagert in Deutzerfeld s. 8. März.
D. 57 Stück Gusseisen (902 Pfd.)
B. 12 Stück Gusseisen (1442 Pfd.) } lagern in Ruhrort, H.
R G S 24. 1 Kiste Messingdraht (32 Pfd.) lagert in Deutz seit 9. März.
CHK 438. 1 Fass Wein (83 Pfd.)
HD 34100. 1 leeres Fass (12 Pfd.) } lagern in Oberhausen.
G 1612. 1 Kiste Papierwaaren (95 Pfd.) lagert in Deutz seit 10. März. Sie enthält 1 Factura F. W. Baumann, Herborn beklebt. Mannheim-Giessen.
G H 2747. 1 Kiste Eisenwaaren (71 Pfd.) lagert in Giessen seit 11. März.
G v W A 2/4. 3 Fässer Wein (1050 Pfd.) lagern in Dortmund seit 11. März.
C M 6. 1 Ballen Bücher (48 Pfd.) lagert in Emmerich seit 11. März.
E 5/4, 6/4. 2 Pack Papier (101 Pfd.)
E G 954. 1 Korb Kleider (55 Pfd.) } lagern in Oberhausen s 11. März.
1 Verkoppelung mit Nothketten und Haken lagert in Deutz seit 12. März.
S H 650. 1 Kiste Cichorien (63 Pfd.) aus der Fabrik von Steinberg & Hild in Niederdorf lagert in Bielefeld seit 13. März.
N 180. 1 Sack Saamen (16 Pfd.) lagert in Wesel seit 13. März
L B 76. 1 Feder-Eisen (43 Pfd.) lagert in Bielefeld seit 13. März.
H H C 532. 1 Kiste Putzsteine (140 Pfd.) lagert in Emmerich seit 13. März.
E A 4. 1 Kiste Hasenfelle (155 Pfd.)
V & C 532. 1 Kiste Hasenfelle (21 Pfd.) } lagern in Wetzlar s. 13. März.
RC 241. 1 Kiste Seidenwaaren (93 Pfd.)
◇ 2946/50. 7 Kisten Twist (2683 Pfd.) } lagern in Emmerich seit 15. März.
6200. 1 Ballen Tuch (29 Pfd.) lagert in Münster seit 16. März.
W W W 10668, 10670, 10672. 3 Ballen Kunstwolle (1112 Pfd.) lagern in Ruhrort, H.
H R 1367. 2 Körbe Schrauben (100 Pfd.) lagern in Alten-Essen seit 17. März.
C W Magdeburg. 1 Sack Lupinen (220 Pfd.) lagert in Rehme.
K. 2 Colli Gusswaaren (80 Pfd.) lagern in Alten-Essen seit 17. März.
BB 136/8. 3 Körbe Blechflaschen (93 Pfd.) lagern in Oberhausen seit 18. März.
F S 1. 1 leeres Fass (53 Pfd.) lagert in Emmerich seit 18. März.
W/S 188. 1 Ballen Tuch (85 Pfd.) lagert in Emmerich seit 19. März.
F W R 162. 1 Kiste Fensterglas (407 Pfd.) lagert in Emmerich.
A G 2666. 1 Fass Wein (45 Pfd.)
L B 165/6. 2 leere Fässer (40 Pfd.) } lagern in Giessen seit 20. März.
R 217/8. 2 Körbe Schinken (52 Pfd.) lagern in Emmerich seit 20. März.
C B 2308. 1 Kiste Leinen (391 Pfd.)
K V 2048/53, 2076/87. 8 Winden (242 Pfd.)
S 2071/87. 1 Korb Kandis (26 Pfd.) } lagern in Deutz s 21. März.
A N C 1408/11. 4 Colli Nähmaschinen
10 Sesselgestelle
2 Schränke
Rh. 11 Locomotiv-Laternen } lagern in Deutzerfeld seit 21. März.
M H. 1 Pack Schlösser lagert in Oberhausen seit 22. März.
2 Rollen Zinkdraht (202 Pfd.) lagern in Ruhrort, Hf. seit 22. März.
H S 1508. 1 Ballen Hopfen (100 Pfd.) lagert in Duisburg seit 22. März.
H B. 2 Maschinentheile (246 Pfd.) lagern in Giessen seit 23. März.
C G 347. 1 Kübel Butter (53 Pfd.) lagert in Emmerich seit 23. März.
E V 439. 1 Fass Stärke in Packeten (333 Pfd.) mit Firma Engelbert und Vrachoff, Herford lagert in Ruhrort, Hf.
G H 110. 1 leerer Kübel (18 Pfd.) lagert in Minden seit 23. März.
S B 944. 1 Drahtgestell (2 Pfd.) lagert in Emmerich seit 23. März.
Schreyett & Hoffmann, Neuss. 1 Pack leere Säcke (119 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 24. März.
W F 3589. 1 Kiste Gummiwaaren (42 Pfd.) lagert in Gelsenkirchen seit 26. März.
1 Wagen Verkoppelung
1 Sack Roggen (150 Pfd.) } lagern in Duisburg.
G 5069. 1 Kiste Wollenwaaren (95 Pfd.) lagert in Emmerich seit 27. März.
H 4803. 1 Fass Wurst (123 Pfd.)
F 880. 1 Ballen Manufacturwaaren (78 Pfd.)
M 1341. 1 Ballen Manufacturwaaren (25 Pfd.) } lagern in Oberhausen seit 28. März.

K H 4. 1 Kubel Kuchengerath (17 Pfd.) lagert in Deutz seit 28. März.
AP C 2994. 1 Kiste Manufacturwaaren
R N S 613. 1 Kiste Eisenwaaren
F A 11. 1 Fass Eisenwaaren
P N 447. 1 Kiste Bandwaaren
W J 233. 1 Ballen Bandwaaren } lagern in Deutzerfeld seit 29. März.
1 Mühlenstein lagert in Wesel seit 29. März.
2 Nothkettenhacken lagern in Giessen seit 29. März.
F K O B K 1. 1 leinene Decke lagert in Löhne seit 29. März.
K C 164. 1 Kiste Rosskämme, Lederwaaren (43 Pfd.) lagert in Deutz seit 30. März.
B & C 772. 1 Kiste Manufacturwaaren (126 Pfd.) lagert in Betzdorf seit 30. März.
H F 1. 1 Pack Säcke (17 Pfd.) lagert in Bielefeld seit 30. März.

Wegen der noch herrenlosen Güter aus früheren Monaten siehe die Verzeichnisse derselben.

Verzeichniss

der auf den Stationen der **Magdeburg-Halberstädter** und **Magdeburg-Wittenberge'schen Eisenbahn** bis ult. März cr. lagernden Güter.

B J V 9139. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 1 Ctr. 32 Ctr.) lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
B 30. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 47 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
B. 1 Ballen Heede (3 Ctr. 75 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
C W 1832. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 90 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
D. 8 Ballen Heede (25 Ctr. 61 Pfd.) lagern in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
◇ 30/1, 40/6, 9—10. 11 Ballen (Inhalt unbekannt, 27 Ctr. 52 Pfd.) lagern in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
Deersheim. 1 Plan lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
E D. 2 Pack Säcke (1 Ctr. 2 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
E R 326. 1 Ballen Heede (3 Ctr. 92 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
F 397. 1 Kiste, 13 Enveloppes enth. (13½ Pfd.) lagert in Bismark.
Gebr. Behr. 1 leeres Fass lagert in Oschersleben.
Gebr. Mahnecke. 1 Pack Säcke (81 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Halberstadt.
Gebr. B 137. 1 leeres Fass lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
G K 4849. 1 Kiste leere Flaschen (1 Ctr. 16 Pfd.) lagert in Seehausen.
H K 180. 1 Kiste Eisenwaaren (1 Ctr. 49 Pfd.) lagert in Oschersleben.
H 133. 1 leeres Fass (1 Ctr. 8 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
△ H B 403. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 48 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
H W 17. 1 Pack Papier (59 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
2 Bänke lagern in der Eilgut-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
Hoepner. 1 Pack Säcke lagert in Oschersleben.
L H 6. 1 leeres Fass (38 Pfd.) lagert in Cöthen.
L 44. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 43 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
M 1. 1 Plan lagert in der Eilgut-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
O O. 1 Stange Stahl (45 Pfd.) lagert in Stassfurt.
P 537/40. 2 Ballen (Inhalt unbekannt, 3 Ctr. 84 Pfd.) lagern in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
R 823. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 1 Ctr. 62 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
S K 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 90 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
S 24. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 10 Ctr. 70 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
T E 1. 1 Sack Säcke (24 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
T 23. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 22 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
WR S 19751. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 1 Ctr.) lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
W E. 2 Nothkettenhaken lagern in Oschersleben.
1 Stange □Eisen (30 Pfd.) lagert in Tangerhütte.
1 eiserne Ofenplatte
1 Rost } lagern in Wittenberge.
No. 1/2. 2 Pack Säcke lagern in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
No. 51. 1 Decke lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.

[mark] 2. 2 leere Fässer (1 Ctr. 53 Pfd.) lagern in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
No. 18. 1 Sack Lupinen auf der Strecke gefunden lagert in Langenweddingen.
15 Sack Wicken lagern in der Güter-Expedition Halberstadt.

Main-Neckar-Bahn.
Verzeichniss der überzähligen Güter bei Revision am 1. April 1871.
Station Darmstadt.
1 Sack Hafer (109 Pfd.).
H. Gaule. 2 leere Fässer (25 Pfd.).
J K 23. 1 Ballen Bücher (42 Pfd.).
N [mark] R 2341. 1 leere Kiste (40 Pfd.).
S 463. 1 leere Kiste (16 Pfd.).
J. G. Wieland. 2 Ballen leere Säcke (193 Pfd.).
G M 2. 1 Ballen leere Säcke (155 Pfd.).
A 1. 1 Ballen leere Säcke (85 Pfd.).
K V. 1 Ballen Emballage (15 Pfd.).
1 leere Kiste (44 Pfd.).
H A H 147. 1 leere Kiste (72 Pfd.).
V R F 4334. 1 leere Kiste (32 Pfd.).
H S 2313. 1 leere Kiste (25 Pfd.).
N 6. 1 Bündel leere Säcke (19 Pfd.).
N H 1. 1 Bündel leere Säcke (20 Pfd.).
S P G H 4 / M. 1 Bündel leere Säcke (32 Pfd.).
S Z 2. 1 Bündel leere Säcke (65 Pfd.).
[mark] 1554. 1 Fass Farbe (235 Pfd.).
W R 2342. 1 Fass Emballage (21 Pfd.).
A R G 71. 1 leere Kiste (12 Pfd.).
P L 902. 1 Tischfuss (5 Pfd.).
[mark] 1555. 1 Kiste Farbe (110 Pfd.).
[mark] 980. 1 Kiste Käse und Zwetschen (45 Pfd.).
H P S I. 1 Ballen Packleinen (116 Pfd.).
M 2. 1 Dachfenster (55 Pfd.).
10 Strohsäcke.
1 Matratze.
7 Teppiche.
2 Bauernwagen.
No. 29. 1 Fässchen Wein, 19 Maas haltend (102 Pfd.).
Station Frankfurt.
H Z 49. 1 Ballot (60 Pfd.).
A S G 1047. 1 Colli Holzwaaren (21 Pfd.).
G L 3. 1 Korb (42 Pfd.).
R P 50. 1 Kiste (91 Pfd.).
N M 4182. 1 Kiste (290 Pfd.).
B II. 1 Bündel Kleider (75 Pfd.).
No. 1234. 1 Korb (84 Pfd.).
R C 417. 1 Ballot (26 Pfd.).
J S M 1308. 1 Ballot (34 Pfd.).
W H 8205. 1 Ballot (169 Pfd.).
Rosenfelder. 1 Bündel leere Säcke (64 Pfd.).
[mark] 2694. 1 Kiste (122 Pfd.).
A B 1572. 1 Ballen (75 Pfd.).
G S 7486. 1 Fass (433 Pfd.).
E B G 3. 1 Kiste (139 Pfd.).
§ 8369. 1 Kiste (139 Pfd.).
H K 2675. 1 leere Kiste (15 Pfd.).
C N 1097. 1 Fass.
[mark] 1232. 1 Kiste Materialwaaren (215 Pfd.).

Niederschlesische Zweigbahn. Ende März 1871.
5 Stück kieferne Bretter, à 16 und 18' lang, lagern in Klopschen seit 7. März 1871.
1 Ballen Lumpen lagert in Hansdorf.
1 Handkoffer (17 Pfd.) lagert in Hansdorf.
H A M. 3 Kisten Eisenwaaren resp. Maschinentheile (19, 20 u. 21 Pfd.) lagern in Hansdorf.

Verzeichniss
der bei den **Kgl. Sächs. Staats-** und den mit diesen verwalteten **Privatbahnen** im Monat März 1871 überzähligen Transportgüter.
1 Sack Hafer (95 Pfd.) lagert bei der Güterexpedition Hof.

Thüringische Eisenbahn.
Verzeichniss der überzähligen Güter aus Monat März 1871.
P 91/4. 4 Pakt Bäume in Stroh verpackt ab Frankfurt lagern in Leipzig seit 14. März 1871.
E 40. 1 Korb Kandis (29 Pfd.) ab Mühlheim a/Rh. lagert in Leipzig seit 7. März 1871.
W S 84. 1 Ballen (750 Pfd.) ab Giessen lagert in Leipzig seit 17. März 1871.
R
F W 543. 1 Korb (95 Pfd.) ab Mainkur lagert in Leipzig seit 3. März 1871.
J C W 421. 1 Kiste (74 Pfd.) ab Mainz lagert in Leipzig seit 7. März 71.
S [mark] H 6784. 1 Kiste (110 Pfd.) ab Weissenfels lagert in Leipzig seit 23. März 1871.
A D H 3124. 1 Ballen Wolle (254 Pfd.) } ab Deutzerfeld lagern in
3125. 1 Ballen Wolle (146 Pfd.) } Leipzig seit 22. März 1871.
M 9865. 1 Fass Firniss (102 Pfd.) ab Mainz lagert in Leipzig seit 20. März 1871.
E K 6483. 1 Ballen (74 Pfd.) [Eilgut] lagert in Leipzig seit 8. März 71.
2 Satteltaschen (5 Pfd.) lagern in Leipzig seit 20. März 1871.
1 Sack Farbholz (24 Pfd.) lagert in Leipzig seit 23. März 1871.
L & S 6269. 1 Kiste Waschkrystall (80 Pfd.) ab Lichtenfels lagert in Halle seit 14. März 1871.
B C S 8008. 1 Ballen woll. Garn (245 Pfd.) lagert in Weissenfels seit 1. März 1871.
B & C 2991. 1 Korb Ketten (210 Pfd.) lagert in Weissenfels seit 1. März 1871.
L W 125. 1 Kiste (328 Pfd.) }
L W 31. 1 Ballen (30 Pfd.) } lagern in Zeitz seit 18. März 1871.
C H 1144. 1 Kiste (192 Pfd.) }
B N 3284, 3278. 2 Ballen Wolle (570 Pfd.) ab Deutz lagern in Apolda seit 29. März 1871.
Gbd. K 2073. 1 Kiste Glaswaaren (163 Pfd.) lagert in Gotha.
D K 168. 1 Fass (248 Pfd.) ab Barmen lagert in Eisenach seit 6. März 1871.
M S. 1 Stück Gusseisen lagert in Eisenach seit 25. März 1871.
F 624, 625, 626, 628. 4 Ballen Wolle ab Limburg lagern in Eisenach seit 25. März 1871.
AB 3, 4. 2 Bund Stahl ab Limburg lagern in Eisenach
A C 77 }
L 46 }
W H C 47 / 48 } 6 Kisten Eisenwaaren ab Altona lagern in Eisenach seit 25. März 1871.
B S 4408 }
[mark] 5048 }

Wegen der früheren überzähligen Güter cfr. die Verzeichnisse der vorigen Monate.
Erfurt, den 13. April 1871.
Die Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Werra-Eisenbahn. Monat März 1871.
E 16. 1 Ballen Blättertaback (646 Pfd.) ab Mannheim B. lagert in Salzungen seit 27. März 1871. Alte Bezettelung.
1 Haarseil ab Mühlhausen lagert in Wernshausen seit 11. März 1871.
Roth 5. 1 eis. Bauchtopf (5 Pfd.) ab Leipzig lagert in Meiningen seit 15. März 1871.
Wegen der früheren überzähligen Güter cfr. die Verzeichnisse der vorigen Monate.
Erfurt, den 13. April 1871.
Die Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

K. Württembergische Staatsbahnen. Am 31. März 1871.
B T 178. 1 Packet Papier (13 Pfd.) lagert in Tuttlingen seit 21. März.
B K M F. 1 Sack Kartoffelmehl (200 Pfd.) lagert in Göppingen seit 31. März.
E A 181. 1 Kiste Eisenwaaren (208 Pfd.) lagert in Ulm trans. seit 11. März.
E W 151. 1 Kiste Eisenwaaren (157 Pfd.) lagert in Ulm trans. seit 11. März.
F V 56. 1 Ballen Watte (53 Pfd.) lagert in Heilbronn seit 19. März.
G H 671. 1 Ballot Ellenwaaren (30 Pfd.) lagert in Ulm loco seit 31. März.
HK 6018. 1 Fass (485 Pfd.) lagert in Rottweil seit 28. März.
L. 1 leeres Weinfass (107 Pfd.) lagert in Ulm loco seit 31. März.
S K 2500. 1 Kiste Confituren (69 Pfd.) lagert in Heilbronn seit 26. März.
[mark] 0 L 678. 1 leere Kiste (21 Pfd.) lagert in Ulm loco seit 31. März
No. 26. 1 Fass Branntwein (94 Pfd.) lagert in Rottweil seit 25. März.
No. 89. 1 leeres Bierfässchen (10 Maas) lagert in Rottweil seit 25. März.
1 Pack Garn (6 Pfd.) lagert in Heilbronn seit 26. März.
Wegen der früheren überzähligen Güter cfr. die Nachweisung vom 20. März d. Js. (Beiblatt zu No. 13.)

Nachweisung
über die im Bereich der **Eisenbahn-Betriebs-Kommission IV** auf den Stationen der Strecke **Blesme-Chaumont-Corbeil-Tours** unbestellbar gebliebenen Güter, Gepäckstücke etc.

Adr. Schlesw.-Holst. Ul.-Reg. 15. 1 Karren Medicin.
Adr. Herr v. Ordtmann 9. Jäger-Bataillon. 1 Kiste Kleider.
1 Stück Kreuzbickel.
1 Stück Schraubenzieher.
1 Stück Nagelbohrer.

No. 31, 114. 1 Kiste Laternen.
No. 20, 114. 1 Kiste Laternen.
R E C, G F B, C F B. 3 Wagendecken.
20 Päcke leere Säcke.
L A C 823. 1 Kiste (Inhalt unbekannt).
Feldlaz. II, IX. Armee-Corps. 1 Kiste (Inhalt unbekannt).
Feldlaz. V, IX. Armee-Corps. 1 Kiste (Inhalt unbekannt).
Feldlaz. VI, IX. Armee-Corps. 1 Kiste (Inhalt unbekannt).
Feldlaz. III, IX. Armee-Corps. 1 Kiste (Inhalt unbekannt).
Feldlaz. III, IX. Armee-Corps. 1 Casse (Inhalt unbekannt).
Sanitätsdetach. I, II. Armee-Corps. 1 Kiste (Inhalt unbekannt).
Feldlaz. IX, VI. Armee-Corps. 1 Sack (Inhalt unbekannt).

b) Fehlende.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.
Pro Monat März 1871.

7616. 1 leerer Oxhoft (74 Pfd.) von Nicolai, Station der O/S. Bahn fehlt in der Güter-Expedition Breslau seit 15. März 71.
Adolph Engel. 1 Pack Säcke (58 Pfd.) von Freiburg fehlt in der Eilgut-Expedition Breslau seit 20. März 1871.

Halle-Casseler Eisenbahn. März 1871.

L D 876. 1 Pack Cigarren (9 Pfd.) [Eilgut] ab Hannover fehlt in Halle seit 19. December 1870.
J K 4. 1 Korb Bücklinge (87 Pfd.) [Eilgut] von Minden fehlt in Halle seit 23. December 1870.
W W 8256, 9062/3. 3 leere Kisten ab Sangerhausen fehlen in Halle seit 2. Februar 1871.
C F S 1365, 1368/9. 3 Pack Schmirgelpapier (51 Pfd.) ab Münden für Berlin fehlen in Halle seit 13. März 1871.
O L. 1 Tafel Eisenblech (18 Pfd.) von Siegen fehlt in Sangerhausen seit 25. März 1871.
1 Pack Betten zu Gepäckschein 70 [Eilgut] von Zeitz fehlt in Sangerhausen.
K & R 253/8. 6 leere Kisten (69 Pfd.) von Berlin fehlen in Nordhausen seit 12. März 1871.
H C E 133. 1 Wagendecke von Arenshausen fehlt in Sollstedt seit 4. November 1870.
1 Viehgitter von Kreiensen fehlt in Gernrode seit 25. Januar 1871.
Weiss Band. 1 Colli frische Rindhaut (98 Pfd.) ab Hannover fehlt in Leinefelde seit 15. Februar 1871.
E K 6483. 1 Ballen baumw. Garn (185 Pfd.) von Emsdetten fehlt in Heiligenstadt seit 8. März 1871.
M 1. 2 Colli Sophagestelle (36 Pfd.) von Berlin-Cassel fehlen in Arenshausen seit 13. März 1871.

Verzeichniss
der auf den Stationen der **Magdeburg-Halberstädter** und **Magdeburg-Wittenberge'schen Eisenbahn** bis ult. März cr. fehlende Güter.

A L. 1 Pack Leder (93 Pfd.) von Hamburg fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberge'sche Bahn.
AE W 326. 1 Fass Zwetschenmuss } (43 Pfd.) von Apolda fehlen in
327. 1 Sack Obst } der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberge'sche Bahn seit 22. December 1870.
ACK 8671. 1 leere Kiste (10 Pfd.) von Crottorf fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn s. 16. März 71.
A S 5024. 1 Ballen halbwollene Waaren (22 Pfd.) von Rheydt fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 19. März 1871.
A 2635. 1 Kiste Cigarren (1 Ctr. 67 Pfd.) von Rehme-Halberstadt fehlt in Oschersleben seit 9. März 1871.
B E 804. 1 Kiste Kaffee von Berlin fehlt in Bernburg s. 31. Jan. 71.
B S 109. 1 Fass Soda (1 Ctr. 22 Pfd.) von L. B. Magdeburg fehlt in Aschersleben seit 1. Februar 1871.
B W 1567. 1 Ballen Hanfschlauch (36 Pfd.) zur Verladung fehlt in der Eilgut-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
B 1, 2. 2 Pack Säcke (2 Ctr.) von Mühlheim a/Rh. fehlt in der Eilgut-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
B A. 1 Plan nebst 5 Strgn. von Barmen fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 6. November 1870.
B XV. 1 leere Kiste von Stendal fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 11. November 1870.
B XIXI. 1 leere Kiste von Stendal fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt.
B & H 4. 1 leerer Korb von Berlin fehlt in Nienhagen s. 25. März 71.
C V 9640. 1 Sack Pflaum (60 Pfd.) von Tangerhütte fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberge'sche Bahn seit 10. December 1870.
C M 190. 1 Ballen baumw. Waaren (16 Pfd.) von Magdeburg-Bergedorf fehlt in Wittenberge seit 16. December 1870. Vers. 80 Thlr.
C L 3470. 1 Kiste Candis (46 Pfd.) von Magdeburg-Salzwedel fehlt in Stendal seit 19. Februar 1871.
Clausthal. 1 Mulde Blei (1 Ctr. 48 Pfd.) von Goslar fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 9. Febr. 71.

C L 1607. 1 Sack Pflaumen (1 Ctr. 1 Pfd.) zur Verladung nach Helmstedt fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg Halberstädter Bahn.
C L. 1 leere Kiste (10 Pfd.) von Crottorf fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 16. März 1871.
O J 421. 1 Pack Sensen (1 Ctr. 88 Pfd.) von Hagen fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 17. Febr. 71.
A 1/2. 2 Sack Aepfel (1 Ctr. 38 Pfd.) von Goldbeck fehlen in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberge'sche Bahn.
D W 5319/20. 2 Colli Kasten (21 Pfd.) von L. B. Magdeburg fehlen in Bernburg seit 31. October 1870.
D G Z 2352. 1 leeres Fass von Essen-Halberstadt fehlt in Oschersleben seit 12. Januar 1871.
2372. 1 leeres Fass von Crottorf fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 16 März 1871.
E S 26. 1 Sack Kartoffeln (1 Ctr. 45 Pfd.) fehlt in der Güter Expedition Magdeburg, Wittenberge'sche Bahn.
E S C 71. 1 Brod Zucker zum Verladen nach Tangerhütte fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberge'sche Bahn seit 27. November 1870.
E. 2 Colli Ofentheile von Marburg-Bernburg fehlen in Oschersleben seit 21. December 1870.
Etappen-Commando Halberstadt. 1 Koffer (20 Pfd.) von Kreiensen fehlt in der Eilgut-Expedition Halberstadt seit 23. December 70.
E W S. 1 Sack Roggen (2 Ctr. 2 Pfd.) von Berlin fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 30. October 1870.
EK 98. 1 Pack Säcke (50 Pfd.) zur Verladung nach Wasserleben fehlt in der Eilgut-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
E K C 131. 1 Kiste Liqueur (70 Pfd.) von München-Hamburg fehlt in der Güter-Expedition Wittenberge seit 9. März 1871.
F S 100. 1 Kiste Kleider (1 Ctr. 40 Pfd.) fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberge'sche Bahn.
F S & S 25089. 1 Kiste Zuckerwaaren (14 Pfd.) von Soest fehlt in Stassfurt seit 5. December 1870.
F R 31/2. 2 Pläne von Essen, B. W. fehlen in der Eilgut-Expedition Halberstadt seit 9. Februar 1871.
G Manegold. 1 Pack Säcke (43 Pfd.) von Dortmund fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 2. Januar 1871.
G E. 1 leinene Decke (12 Pfd.) von Dortmund fehlt in der Eilgut-Expedition Aschersleben seit 4. März 1871.
H. 1 Sack Sommersaat (1 Ctr. 43 Pfd.) fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberge'sche Bahn.
H 1. 1 Kette } von Wabern fehlen in Heudeber seit 14. Juli 1870.
1 Strang }
2 Stränge von Wabern fehlen in Heudeber seit 23. August 1870.
H. 1 Block Zinn fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
H W 90. 1 Pack Tabak (1 Ctr. 81 Pfd.) von Amsterdam fehlt in der Eilgut-Expedition Halberstadt seit 15. November 1870.
H 187. 1 leere Kiste von Stendal fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 11. November 1870.
H VIII. 1 leere Kiste von Stendal fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 11. November 1870.
H G. 1 Sack Weizen (1 Ctr. 69 Pfd.) von Magdeburg fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 6. Januar 1871.
H W 270. 1 Kiste Leinen (90 Pfd.) von Bielefeld fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 23. März 1871.
H. 1 Stab Eisen (46 Pfd.) von Aschersleben fehlt in Stassfurt seit 2. März 1871.
J B 12/43. 2 Pläne von Barmen fehlen in Aschersleben seit Decbr. 70.
J A K C 149. 1 leeres Fass (1 Ctr. 77 Pfd.) von Deutzerfeld fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 15. December 1871.
J M 16237/8. 2 Kisten Steinmassenwaaren (3 Ctr. 37 Pfd.) von München-Hamburg fehlen in der Güter-Expedition Wittenberge seit 9. März 1871.
K V C 243. 1 Kiste Gardinenhalter (42 Pfd.) von Amsterdam fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 4. Februar 1871.
K 5239. 1 leeres Fass mit Deckel von Ballenstedt fehlt in Vienenburg seit 6. December 1871.
K C 132. 1 Kiste Eisenwaaren (33 Pfd.) von Remscheid fehlt in der Eilgut-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 12. Februar 1871.
Louis Krieck Löbbecke 75. 1 Pack Säcke (69 Pfd.) von Halberstadt fehlt in Gatersleben seit 16. Februar 1871.
Mahndorf. 4 Sack Gerste von Magdeburg fehlen in der Güter-Expedition Halberstadt seit 17. März 1871.
M 2. 1 Plan von Barmen fehlt in Aschersleben seit December 1870.
M Stern Kreuznach. 1 Pack Säcke von Aachen fehlt in der Eilgut-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 14. Februar 71.
M D 17. 1 Fass Stiefeln und Schuhe von Rendsburg fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 28. Febr. 71.
M 67, 53. 2 Decken von Aachen M. fehlen in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 16. März 1871.

M D 3. 1 Nothhaken mit Gelenk von Verden-Halberstadt fehlt in Oschersleben seit 20. März 1871.
M S 837. 1 Fass Wein (2 Ctr. 38 Pfd.) von Hannover fehlt in der Eilgut-Expedition Halberstadt seit 18. März 1871.
Machemehl Bernburg. 1 Planlaken von Neustadt fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 21. Februar 71.
P T 5040. 1 leere Kiste (44 Pfd.) von Berlin fehlt in Aschersleben seit 23. September 1870.
R C 764. 1 Korb Eisenwaaren (1 Ctr. 55 Pfd.) von Lennep-Cöthen fehlt in Oschersleben seit 27. Januar 1871.
Roth I. 1 Lage Rundeisen, 1 Lage Flacheisen (28 Pfd.) von Magdeburg fehlen in der Güter-Expedition Halberstadt s. 16. Febr. 71.
R & B. 1 Pack Säcke von Braunschweig fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 19. Februar 1871.
R S 2219. 1 leeres Fass von Rogätz fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 15. März 1871.
S G 6143. 1 Fass Vitriolöl (88 Pfd.) fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberge'sche Bahn.
S. 1 Kiste Eisenwaaren (8 Ctr. 5 Pfd.) von Seesen fehlt in Aschersleben seit 18. Februar 1871.
S B 1. 1 Kiste Maschinentheile (88 Pfd.) von Remscheid fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn s. 15. Febr. 71.
S. Gagelmann. 1 Sack Roggen (2 Ctr.) von Wittenberge fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 13. December 1870.
[Zeichen] 1897. 1 Fass Oel (2 Ctr. 38 Pfd.) vom Boden fehlt in der Güter-Expedition Quedlinburg.
S & C 453. 1 Kiste Bandwaaren (40 Pfd.) von Barmen fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 1. März 1871.
T L 9258. 1 Fass Rumculeur von Wolmirstedt fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberge'sche Bahn seit 7. December 70.
U D 66. 1 Kiste Papier (16 Pfd.) von Oschersleben fehlt in der Eilgut-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 16. December 1870.
U & C 9505. 1 leere Kiste (24 Pfd.) von Stendal fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 11. November 1870.
W C 4. 1 Pack Säcke (38 Pfd.) von Rittershausen fehlt in Stassfurt seit 7. December 1870.
W. 1 Privatplan von Cöthen fehlt in Aschersleben seit 27. November 1870.
W S B 155. 1 Ballen Stuhlwaaren (42 Pfd.) von M. Gladbach fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 2. Februar 1871.
Z T 1104. 1 Fass Zucker (8 Ctr. 93 Pfd.) von Thale vom Boden fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberge'sche Bahn.
1 Stange Flacheisen (50 Pfd.) fehlt in Tangerhütte.
1 Bund Felle von Magdeburg fehlt in Stendal seit 13. December 1870.
1 Mutterachse (34 Pfd) von Lippstadt fehlt in Cöthen seit 20. Februar 1871.
1 Sack Roggen (2 Ctr. 25 Pfd.) von Berlin fehlt in Bernburg seit 15. Februar 1871.
No. 3. 1 Brod Melis (16 Pfd.) von Aschersleben fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 9. Februar 1871.
[Zeichen] 53. 1 Pack Tabak (1 Ctr. 54 Pfd.) von Arnheim fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 4. Februar 1871.
1 Kiste (Inhalt unbekannt, 27 Pfd.) von Kreiensen fehlt in der Eilgut-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
1 Sack (Inhalt unbekannt) von Frankfurt fehlt in der Eilgut-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
1 Nothkettenhaken von Wolfenbüttel fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 28. Februar 1871.
16 Schienenstühle von Tangerhütte fehlen in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 13 März 1871.
4 Schleifsteine von Wunstorf fehlen in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 16. März 1871.
1 leerer Korb von Crottorf fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 16. März 1871.
3 Mulden Blei von Jerxheim-Leipzig fehlen in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 20. März 1871.
2 Schienenstühle von Tangerhütte fehlen in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 8. März 1871.
3 Säcke Hafer fehlen in Oschersleben.
⊖ 3. 1 Kiste Bücklinge (29 Pfd.) von Lübeck fehlt in der Eilgut-Expedition Halberstadt seit 13. März 1871.
1 Nothkettenhaken von Braunschweig fehlt in der Eilgut-Expedition Halberstadt seit 31. März 1871.
32 Keile von Marburg fehlen in der Güter-Expedition Halberstadt seit 17. März 1871.
1 Plan von Dortmund fehlt in Bernburg seit 12. März 1871.

Niederschlesische Zweigbahn. Ende März 1871.

J G 9171. 1 Kiste Cigarren (77 Pfd.) fehlt in Sprottau seit 1. December 1870.

Nachweisung
über die im Bereich der **Eisenbahn-Betriebs-Kommission IV** auf den Stationen der Strecke **Blesme-Chaumont-Corbeil-Tours** fehlenden Güter, Gepäckstücke etc.

B E 3984. 1 Wagen Reis und Graupen (20 000 Pfd.) fehlt in Troyes.
T D III 396. 1 Kiste Kaffeemühlen (32 Pfd.) fehlt in Troyes.
B 6. 1 Sack, Tornister, Helm und Gewehr enthaltend (50 Pfd.) fehlt in Troyes.
K. Sächs. St.-B. 13747. 1 Wagen Graupen und Reis (20 000 Pfd.) fehlt in Troyes.
Unbekannt. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 20 Pfd.) fehlt in Orléans.
Bingen-Metz 140. 1 schwarzer Koffer (Inhalt unbekannt, ca. 80 Pfd.) fehlt in Joinville.
B E 5024. 1 Ballen Futterbeutel (93 Pfd.) fehlt in Orléans.
L B 3. 1 Fass Militär-Effecten (133 Pfd.) fehlt in Bar sur Seine.
No. 2, 14, 108, 111. 4 Kisten Telegraphen-Apparate fehlen in Chaumont.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen.

Namen der Bahnen	Betriebslänge in Meilen		Befördert wurden: Personen		Befördert wurden: Centner Güter		Einnahmen: aus dem Personen-Verkehr	Einnahmen: aus dem Güter-Verkehr	Einnahmen: in Summa incl. Extraordinaria	Differenz gegen denselben Monat im vorjahre	Einnahmen bis ultimo	Differenz gegen das Vorjahr
	1871	1870	1871	1870	1871	1870						
Monat Januar 1871.												
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben.												
Gössnitz-Geraer E.	4,6	4,6	13255	15526	155923	182193	2617	6531	9208	—1284	9208	—1284
a. Sächsische Staatsbahnen	114,1	—	400612	—	7486716	—	137204	525373	702415	—	—	—
b. Privatbahnen in Staatsverwaltung	9,6	—	30072	—	558433	—	5600	17130	22730	—	—	—
c. Zusammen	123,7	122,3	430684	462564	8065149	8725911	142804	542503	725145	—9991	—	—
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Südd. Währg. angegeben.												
Badische Staatsbahnen	—	—	333586	386899	4447317	3246388	216077	1525091	1756329	+716116	—	—
Oberhessische E.	—	—	22593	—	156299	—	10178	9699	20311	—	—	—
Pfälzische Eisenbahnen	—	—	230708	178007	3240953	3041616	148588	310064	158652	+124084	458652	+124084
Monat Februar 1871.												
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben.												
Gössnitz-Geraer E.	4,6	4,6	13703	12661	166628	201446	2553	6876	9520	—900	18728	—2185
Nordhausen-Erfurter E.	10,2	10,2	—	—	—	—	4175	6256	10431	+2309	20955	+3974
a. Sächsische Staatsbahnen	114,1	—	361224	—	7953494	—	122675	641189	793725	—	—	—
b. Privatbahnen in Staatsverwaltung	9,6	—	29194	—	481933	—	5260	16067	21327	—	—	—
c. Zusammen	123,7	122,3	390418	382619	8435427	9038282	127935	657256	815052	+101770	—	—
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Südd. Währg. angegeben.												
Badische Staatseisenbahnen	—	—	338476	347523	5050046	3099218	218917	1688017	1906934	+905975	3663264	+1622091
Württemb. Staatseisenbahnen	144,0	135,1	420828	405626	2326516	1855365	231049	597866	828915	+169316	1715262	+360818

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 18.

Erscheint jeden Freitag.

Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes Commissionär: Adolph Refelshöfer in Leipzig, an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind. Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins

1871.

Inserate werden à 1½ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.

1800 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Elfter Jahrgang.

Leipzig, den 5. Mai 1871. (Schluss der Nummer: 4. Mai, Vormittags 11 Uhr.)

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der General-Direktion der Königl. Bayerischen Verkehrs-Anstalten wird von der Linie München-Braunau die $13{,}_5$ Meilen lange Theilstrecke **München-Neu-Oetting** mit den Stationen

Thalkirchen, Haidhausen, Riem (Personen-Station), Feldkirchen, Poing (Personen-Station), Schwaben, Hoerlkofen, Walpertskirchen, Dorfen, Schwindegg, Weidenbach (Personen-Station), Ampfing, Mühldorf und Neu-Oetting

am **1. Mai d. J.** für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden. Auf den Stationen Riem, Poing und Weidenbach findet nur Personen- und Gepäckbeförderung statt.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

Berlin, den 26. April 1871.

Die geschäftsführende Direktion
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Zum Gesetz, betreffend die Verbindlichkeit zum Schadenersatz für die bei dem Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerken u. s. w. herbeigeführten Tödtungen und Körperverletzungen.

III. Die Verhandlungen im Reichstag.

Die Reichstags-Verhandlungen über das Schäden-Gesetz haben sich bei der zweiten Berathung desselben in der Weise eingehend gestaltet, dass wir bei dem uns zu Gebote stehenden Raum darauf verzichten müssen, dieselben vollständig wieder zu geben. Wir können uns hier umsomehr darauf beschränken, das Wesentliche aus der Debatte hervorzuheben, als die wichtigsten Bestimmungen der Regierungsvorlage fast unverändert angenommen wurden und also zur Interpretation des Gesetzes fast nur die in voriger Nummer mitgetheilten Motive des Gesetzes und die in den Verhandlungen abgegebenen Erklärungen der Bundeskommissare von Erheblichkeit sind.

War auch die betreffende Gesetzes-Vorlage keineswegs umfangreich, so war sie doch dem Inhalt nach für eine grosse parlamentarische Versammlung sehr schwierig zu erledigen wegen der in derselben vorkommenden vielen technischen und juristischen Streitfragen. Besondere Schwierigkeiten machten die beiden ersten Paragraphen, welche im Grundgedanken die Haftpflicht der Eisenbahnen und die anderer gewerblicher Unternehmungen regeln sollen.

Wenden wir uns nun zu der am 28. und 29. April stattgehabten Debatte über diese wichtigen §§ 1 und 2 des Gesetzentwurfs [1], welche gleichzeitig zur Discussion gestellt waren, so haben wir zunächst, um die grosse Meinungsverschiedenheit der Reichstags-Mitglieder anzudeuten, zu konstatiren, dass zu denselben nicht weniger als 26 Amendements [2] eingebracht waren, von welchen wir den Wortlaut, da sie sämmtlich bei der unveränderten Annahme der §§ nach der Regierungs-Vorlage abgelehnt wurden, nur insoweit in der Anmerkung mittheilen, als sie sich auf das Eisenbahnwesen, also auf § 1 beziehen. [3]

[1] Zur besseren Uebersicht wiederholen wir hier deren Wortlaut:
§ 1. Wenn bei dem Betriebe einer Eisenbahn ein Mensch getödtet oder körperlich verletzt wird, so haftet der Betriebsunternehmer für den dadurch entstandenen Schaden, sofern er nicht beweist, dass der Unfall durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden des Getödteten oder Verletzten verursacht ist.

§ 2. Wer ein Bergwerk, einen Steinbruch, eine Gräberei (Grube) oder eine Fabrik betreibt, haftet, wenn ein Bevollmächtigter oder ein Repräsentant oder eine zur Leitung oder Beaufsichtigung des Betriebes oder der Arbeiter angenommene Person durch ein Verschulden in Ausführung der Dienstverrichtungen den Tod oder die Körperverletzung eines Menschen herbeigeführt hat, für den dadurch entstandenen Schaden.

[2] Diese Amendements, von welchen mehrere erst bei Beginn der Sitzung auftauchten und nicht einmal gedruckt vorlagen, griffen, indem sie theilweise auf einander Bezug nehmen, in einer Weise durcheinander, dass ihre Tragweite kaum übersehen werden konnte. Weniger die Vorzüglichkeit des Regierungs-Entwurfs, als die verzeihliche Rathlosigkeit vieler Reichstagsmitglieder gegenüber einer solchen verwickelten schwierigen Gesetzesvorlage erklärt es, dass die Regierungsvorlage den Sieg über alle die geltend gemachten entgegengesetzten Ansichten davontrug.

[3] Es gehören hierher folgende Abänderungsanträge: 1) Vom Abg. Lasker und Genossen (d. h. von den Mitgliedern der freien Kommission). Zum § 1. a. in Zeile 2 und 3 die Worte „dadurch entstandenen“ zu streichen. b. in Zeile 3 bis zu Ende des Paragraphen statt der Worte „durch höhere Gewalt u. s. w.

Die Debatte wurde eröffnet von dem Wortführer der freien Kommission, dem Abgeordneten Lasker, welcher als erster Redner die grossen Schwierigkeiten hervorhebt, denen die Behandlung des Gesetzes unterworfen sei, welches auf die verschiedensten Rechtsgebiete[4] passen solle und ein gleich grosses Interesse für den Juristen wie für den juristischen Laien biete, in der Weise, dass in erster Linie die Vertreter bestimmter Interessen ein ausserordentlich lebhaftes Empfinden für die grössere Milde oder grössere Strenge dieses Gesetzes haben und dass auch, abgesehen von bestimmten Berufskreisen, jeder Einzelne bei den gerade über dieses Gesetz zu fassenden Beschlüssen lebhaft interessirt sei. Man möge deshalb den individuellen Standpunkt möglichst hintenan setzen, um das Gesetz zu Stande zu bringen. Man solle vor Allem das volle Zutrauen zu der Jurisprudenz, zu dem Richter haben, dass er im Geiste dieses Gesetzes selbst dasselbe handhaben werde.

Redner kommt dann auf den (in Anm. 2 unter 2 mitgetheilten) Antrag Schulze zu sprechen, der das Princip der Entschädigung für gewisse gewerbliche Kategorien allgemein ausgedrückt und keinen Unterschied gemacht wissen will zwischen Eisenbahnen und denjenigen Industrien, die in § 2 behandelt werden. Die Majorität habe sich für die Trennung der Eisenbahnen von den übrigen Industrien ausgesprochen, weil die Eisenbahnen an sich ein von allen übrigen Gewerben so abweichendes Institut seien, dass man bei ihnen von selbst zu einer weit grösseren Strenge wie gegen alle anderen industriellen Unternehmungen komme.

Was den Kommissions-Antrag (No. 1) betreffe, so werde durch denselben zunächst eine rein sprachliche Aenderung vorgeschlagen, die 2. Abweichung von der Regierungsvorlage bestehe darin, dass an Stelle des dem Handelsgesetzbuch entsprechenden Ausdrucks „durch höhere Gewalt" der Ausdruck des älteren Preuss. Rechts „durch äussern unabwendbaren Zufall" gesetzt werden solle, weil ersterer Ausdruck der Kommission nicht bestimmt genug erscheine (eine Ansicht, welche Redner nicht theilt). Einen weitern Anstand habe vielfach der Ausdruck „bei dem Betriebe" erregt. Redner bemerkt: „Es ist versucht worden, diesen Ausdruck durch andere zu ersetzen, wie z. B. „bei der Personenbeförderung" oder „beim Fahrbetriebe". Es hat jedoch Einstimmigkeit in der Kommission darüber geherrscht, dass unter dem Ausdruck „bei dem Betriebe" nur zu verstehen ist der wirkliche Betrieb der Eisenbahn nach ihrer Hauptfunktion, d. h. nach der Beförderung von Menschen und Gütern mit allen Vorbereitungen, die dazu nothwendig sind. Dagegen war man einstimmig darüber, dass man darunter nicht zu verstehen habe diejenigen Betriebsarten, welche nicht zu diesen Hauptfunktionen gehören, und wir haben uns schliesslich überzeugt, dass der Ausdruck „bei dem Betriebe" alles darlegt, was bei Interpretation und Handhabung dieses Gesetzes nothwendig sein wird. Ebenso hat auch Einverständniss darüber geherrscht, dass der Ausdruck „äusserer unabwendbarer Zufall" den Sinn hat, dass dieser Zufall in der That von aussen und nicht durch das Fahrmaterial selbst gekommen ist. Wenn z. B. durch das Platzen einer Maschine ein Unglück sich ereignet, so kann dies zwar Zufall sein; aber es ist ein der Sache selbst anhaftender, kein äusserer Zufall. Ebenso aber ist es kein äusserer Zufall, wenn irgend ein betheiligter Arbeiter, ohne unmittelbar bei dem Betriebe betheiligt zu sein, diesen Zufall herbeigeführt hat. „Der Antrag Reichensperger hat, wie ich glaube, den Zweck, diesen Wortlaut klar zu stellen, und ich bin der Ansicht, dass das Wesentliche seines Antrages bereits in dem Entwurfe der Regierung und in unseren Abänderungsvorschlägen enthalten sei."

Abg. Reichensperger (Olpe): Die Schwierigkeiten, die für dies Gesetz durch die bestehende Gesetzgebung innerhalb des gemeinen oder Preussischen Rechtes entstehen, sind nicht blos prozessualer sondern wesentlich auch materieller Natur. Sie betreffen namentlich die hochwichtige Frage, in wie weit ein Arbeitgeber für die Beschädigung Dritter durch seine Arbeiter verantwortlich ist. Diese Schwierigkeiten machen sich fühlbar vor Allem bei den Eisenbahnen und Bergwerken. Mir scheint es, dass allerdings das Hauptgewicht des Gesetzes zunächst in Beziehung auf die Eisenbahnen scharf ins Auge zu fassen sei, ganz besonders deshalb, weil den Eisenbahnen thatsächlich ein gewisses Monopol zur Seite steht, dem sich das Publikum auf keine Weise entziehen kann. Es findet nämlich das Princip der freien Konkurrenz zwischen Angebot und Nachfrage, welche ja sonst so vielfach eine Ausgleichung zwischen den Interessen der beiderseitigen Partheien herbeiführt, bei den Eisenbahnen durchaus nicht statt. Ich glaube auch, dass die Anschauung derjenigen, die glauben, den Eisenbahnen sei durch dies Gesetz in zu harter Weise zu nahe getreten, am besten durch die Erwägung widerlegt werde, dass in allen Deutschen Staaten des Fiskus selbst einer der bedeutendsten Eisenbahn-Unternehmer ist. Nichtsdestoweniger aber hat die Bundesregierung selbst uns dieses Gesetz in Vorschlag gebracht. Ich halte dafür, dass im Allgemeinen der Regierungs-Vorlage zugestimmt werden muss; obschon ich von seinem juristischen Standpunkte aus den Gesetz-Entwurf als zu enge gegriffen bezeichnen muss. Es ist vor Allem unverrückt der Standpunkt im Auge zu behalten, dass es sich hier nur um einen exzeptionellen Theil der Gesetzgebung über diese Frage handeln kann, und dass die ganze Frage nur bei dem Obligationsrecht endgültig erledigt werden kann (weshalb Redner gegen den Schulze'schen Antrag stimmt). In Bezug auf das Einzelne bemerkt Redner, dass eine Definition des Ausdrucks „höhere Gewalt" nach allen Richtungen hin thatsächlich und faktisch juristisch nicht möglich sei. Im Allgemeinen aber sei es unzweifelhaft durch Gesetzgebung und Doktrin unserer Jurisprudenz fixirt, dass alle diejenigen Einwirkungen durch Naturkräfte, durch Menschen- oder Thierkräfte, die nicht vorausgesehen und nicht abgewendet werden konnten, als in diesem Begriff „höhere Gewalt" zu summiren seien. Dann aber sei es wahr, dass diese höhere Gewalt auch vorliege, wenn durch eine gewaltsame Aktion dritter Personen der Eisenbahnbetrieb gestört, etwa die Schienen aufgerissen oder ein Tunnel in die Luft gesprengt worden sei. Wie steht es denn aber, fragt Redner, wenn dieser Unfall durch die Arbeiter des Unternehmens selbst herbeigeführt wird, etwa durch eine Meuterei der Arbeiter? Unzweifelhaft ist nach meiner juristischen Auffassung eine solche Meuterei auch eine „höhere Gewalt", nichtsdestoweniger will sie Niemand weder auf Seiten der Regierung noch hier im Hause als solche anerkennen. Das Princip der juristischen Vertretung der Arbeiter durch die Arbeitgeber, das im Preussischen sowohl wie im allgemeinen Rechte fehlt, im Rheinisch-Französischen Rechte jedoch durch Aufstellung des Obligationsrechts beherzigt ist, fehlt gleichfalls in dem vorliegenden Gesetze, und mein Amendement bezweckt, es ausdrücklich hinzuzufügen. — Ich kann nicht dafür stimmen, wie es der Abg. Lasker vorschlägt, die Worte „höhere Gewalt", welche der Regierungsentwurf enthält, durch „unabwendbaren äusseren Zufall" zu ersetzen. Ich müsste das als einen Rückschritt in der Gesetzgebung ansehen. Die Worte „höhere Gewalt" sind durch eine zweitausendjährige Gesetzgebung, durch eine weitverbreitete Doktrin fixirt, sie sind ein technisch-juristischer Begriff geworden. Will man einen neugemachten Ausdruck dafür setzen, so läuft man entschieden Gefahr, etwas Anderes zu bezeichnen, als man beabsichtigte. Aber auch abgesehen davon, ist der Ausdruck „unabwendbarer, äusserer Zufall" etwas ganz Absonderliches, der Natur der Dinge und selbst der Sprache Widersprechendes. Wenn eine Räuberbande oder ein zusammengerotteter Arbeiterhaufen über eine Eisenbahn herfällt, so ist das doch nimmermehr ein Zufall, sondern eine freie menschliche That; nichtsdestoweniger soll dieser Ausdruck dafür Geltung haben. Redner empfiehlt daher die Beibehaltung der Worte der Regierungsvorlage unter Annahme seines Zusatzamendements.

Abg. Schwartze erklärt zu § 1, dass er das Vertrauen des Abg. Lasker in die Einsicht des Richters bei Interpretation des Gesetzes theile, dass es ihm aber sehr wünschenswerth erscheine, vom Tische des Bundesraths eine präzise Definition der Worte „bei dem Betriebe" zu erhalten. In der Frage von der „höheren Gewalt" stehe er ganz auf dem Standpunkte des Abg. Reichensperger. Manches Missverständniss komme daher, dass man unter höherer Gewalt eine Gewalt verstehe, die von oben kommt. Das sei aber in juristischem Sinne sprachlich unmöglich. Ein Erdrutsch an sich sei gewiss höhere Gewalt, aber wenn nachgewiesen werde, dass er abgewendet werden konnte, wenn man die nöthige Aufmerksamkeit walten liess, so werde kein Jurist darin höhere Gewalt sehen. Redner ist schon deshalb für Beibehaltung dieses Ausdrucks, weil ihn auch das Handelsgesetzbuch hat, und es seine sehr bedenklichen Seiten habe, wenn Reichsgesetze in Bezug auf juristische Terminologie differiren. Das sei stets eine höchst gefährliche Versuchung für die richterliche Interpretation.

Der Bundes-Kommissar Ober-Bergrath Dr. Achenbach zeigte gegenüber dem Schulze'schen Antrag an dem geschäftlichen Verlauf des Gesetzentwurfs, wie § 1 und 2 der Regierungsvorlage allen berechtigten Anforderungen entspreche, indem dieselbe sich gemäss dem Verlangen des Reichstags vom Jahre 1868 der Englischen und Französischen Gesetzgebung möglichst anschliesse. Was die Eisenbahnen anlange, habe man allerdings in den Bestimmungen des Preuss. Gesetzes vom 3. Novbr. 1838 eine Vorschrift gehabt, welche

bis verursacht ist" zu setzen: „durch eigenes Verschulden des Getödteten oder Verletzten oder durch unabwendbaren äussern Zufall verursacht ist. Die gefährliche Natur des Unternehmens ist als ein vom Schadenersatz befreiender Zufall nicht zu betrachten.

2) Vom Abg. Schulze und Genossen. An die Stelle der §§ 1 und 2 folgenden Paragraphen zu setzen: „Wenn beim Betriebe gewerblicher Anlagen, welcher seiner Natur nach mit der Gefahr von Tödtung und Körperverletzung verknüpft ist, ein Mensch getödtet oder körperlich verletzt wird, so haftet der Betriebs-Unternehmer für den Schaden, sofern er nicht beweist, dass der Unfall durch höhere Gewalt oder eigenes Verschulden des Getödteten oder Verletzten verursacht ist. Zu diesen Anlagen gehören namentlich Eisenbahnen, Bergwerke, Steinbrüche und Gräbereien (Gruben) und alle Hütten-Unternehmungen, in welchen der Dampf als Triebkraft benutzt wird, oder explodirende Stoffe hergestellt oder verarbeitet werden."

3) Vom Abg. Reichensperger (Olpe) Zusatz zu § 1. Der Betriebs-Unternehmer haftet insbesondere auch für die durch seine Angestellten und Arbeiter bei Gelegenheit ihrer Dienst-Verrichtungen verursachten Beschädigungen eines Menschen.

4) Vom Abg. v. Unruh (Magdeburg) im § 1 Zeile 1 statt der Worte: „Wenn bei dem Betriebe einer Eisenbahn" zu setzen: „Wenn bei der Beförderung auf einer Eisenbahn, oder durch deren Lokomotiven und Wagen auf den Fahrgeleisen der Bahn."

[4] Im Gebiete des Französischen Rechts sei der Gegenstand schon seit langer Zeit und in viel umfangreicherem Maasse geordnet.

allen berechtigten Anforderungen im weitesten Sinne des Wortes entspreche, und habe daher an dieser gesetzlichen Bestimmung festgehalten. Rücksichtlich der Bergwerke und der übrigen industriellen Anlagen habe man sich dagegen auf England und Frankreich verwiesen gesehen. Der Standpunkt der Englischen Gesetzgebung sei folgender: Der Werkseigenthümer haftet, wenn er bei Auswahl der von ihm zur Beaufsichtigung bestellten Personen seinerseits ein Versehen begangen — er haftet, wenn er diese Personen nicht mit dergestalt genügendem Betriebsmaterial ausgestattet habe, dass die polizeilichen Gesichtspunkte Seitens der Betriebsbeamten gewahrt werden können. Hätte man diesen Inhalt der Englischen Gesetzgebung zum Muster genommen, so würde das in Preussen bestehende Recht nur darin eine Aenderung erfahren haben, dass, während gegenwärtig der Werkseigenthümer nur subsidiarisch für die Versehen seiner Offizianten hafte, derselbe nach Maassgabe der Englischen Gesetzgebung direkt wegen Fehlgriffe in der Auswahl der Beamten würde in Anspruch genommen werden können. Die Vorlage gehe also weit über das angerufene Englische Recht hinaus, dieselbe habe sich dem Standpunkte der Französischen Gesetzgebung (dem Artikel 1384 des Code civil) angeschlossen, auf welche ebenfalls in den früheren Beschlüssen des Reichtages hingewiesen sei.

Kontrovers sei dort nur die Frage, in wie weit nach jenem Artikel der Werkseigenthümer hafte, wenn ein Arbeiter dem andern Arbeiter Schaden zufügt. Während bei Eisenbahnen der Schade, welcher von einem Arbeiter dem andern Arbeiter zugefügt wird, unter den sonstigen Voraussetzungen des § 1 die Eisenbahn haftpflichtig mache, sei übereinstimmend mit dem richtigen Sinn des Französischen Rechts nach der Vorlage bei den Bergwerken und den übrigen industriellen Anlagen der Betriebsunternehmer nicht haftbar, wenn der Schaden dem einen Arbeiter von dem andern zugefügt sein sollte; vielmehr nur bei Versehen von Angestellten und Offizianten.

Die weiteren Ausführungen des Herrn Reg.-Kommissars über die Bedenklichkeiten einer vollständigen Gleichstellung der Haftbarkeit der Eisenbahnen und Bergwerke müssen wir übergehen.

Nach dem Bundes-Kommissar ergriff der Bundes-Bevollmächtigte Geh. Ober-Justizrath Dr. Falk das Wort, um zu dem generellen Theil der Ausführungen der Bundes-Regierungen, wie solche der Reg.-Kommissar vorgebracht, sich über einzelne Ausdrücke des § 1 zu verbreiten, wozu er durch vorausgehende Redner direkt oder indirekt aufgefordert war.

Auf die Frage (Schwartze's), in welchem Sinne die Bundesregierungen die Worte „bei dem Betriebe einer Eisenbahn" verstanden hätten, bestätigt er, dass in der That diejenige Auffassung dabei bestanden hat, die von den Abgeordneten Lasker und Dr. Schwartze vorhin entwickelt worden war. Man befand sich gegenüber dem Preussischen Rechte. Das Preussische Recht sprach nur von „Beförderung auf der Bahn", und die Praxis hat ganz übereinstimmend entschieden, dass unter „Beförderung" die Bewegung der Eisenbahnfahrzeuge im weiteren Sinne zu verstehen sei. Eine derartige Auslegung des Gesetzes wurde gegenüber der Frage, ob ein neues Gesetz zu machen sei, für eine zu enge gehalten, und es musste nach einem Ausweg gesucht werden, der eine solche Beschränkung beseitigte.

Das ist der eine der Gründe gewesen, weshalb der ursprüngliche Vorschlag des Bundespräsidiums, der die Bewegung ganz ausdrücklich noch viel konkreter als das Preussische Gesetz in sich hineinnahm, später bei den Berathungen des Bundesraths nicht acceptirt worden ist. Man dachte unter Anderem an den so nahe liegenden Fall, den Dr. Schwartze hervorgehoben hatte: wenn ein Zug zur Abfahrt bereit steht, und der Lokomotivkessel springt und verletzt auf dem Perron oder im Zuge Leute, und musste sich sagen, dass das vorgeschlagene Gesetz ohne Aenderung auf diesen Fall nicht anwendbar sei. Eine derartige Auffassung glaubte man als eine berechtigte nicht anerkennen zu dürfen. Der angeführte Fall ist aber auch nicht der einzige, es würden sich noch mehrere in diesem Sinne finden lassen. Aber es war der nächstliegende. — — Man denke, dass das Gesetz nicht sagt: der Eisenbahnunternehmer haftet für den betreffenden Schaden, der bei seiner Unternehmung entsteht, sondern es ist gesagt: Der Unternehmer haftet für den Schaden beim Betriebe der Eisenbahn, und das Wort Eisenbahn hat hier den engeren Sinn, dass darunter verstanden ist der Bahnkörper mit seinen Schienen, auf dem eben das eigentliche Eisenbahngewerbe betrieben wird, dass also von denjenigen Unfällen im Paragraphen 1 die Rede ist, die entstehen bei der Vorbereitung, der Durchführung, dem Abschlusse dieses erwähnten Betriebes. Gegenüber dem Amendement von Unruh, dahin lautend:

> Wenn bei den Beförderungen auf einer Eisenbahn oder durch deren Lokomotiven und Wagen auf dem Fahrgeleise der Bahn ein Mensch getödtet oder körperlich verletzt wird u. s. w.

bemerkt Dr. Falk:

> Er geht offenbar davon aus, die Inkonvenienz des Preussischen Rechts, die ich mir eben zu kennzeichnen erlaubte, auszuschliessen und glaubt das hiermit erschöpfend gethan zu haben. Ich kann nicht umhin, doch den Ausdruck der Vorlage vorzuziehen, — schon aus einem prinzipiellen Grunde, den, wie ich glaube, sehr treffend der Herr Abg. Lasker im Eingange seiner Rede hervorhob, dass es wünschenswerth sei, mit allgemeinen Sätzen und nicht mit Details, Beispielen und Spezialien im Gesetz zu handtieren. Ich besorge, dass das, was der Herr Abg. Lasker sagte, gleich auf diesen Fall anwendbar ist. Die Beförderung auf der Eisenbahn ist die erste Kategorie, dann heisst es: „durch deren Lokomotiven und Wagen auf dem Fahrgeleise"; ich weiss nicht, ob damit wirklich alle Unfälle, die unter das Wort „Betrieb" mit Recht gerechnet werden müssen, zu erschöpfen wären, aber ein Bedenken tritt mir sofort bei der Fassung entgegen: ist damit gemeint, dass der Verletzte auf dem Bahngeleise gewesen sein muss, oder ist damit nur gemeint, dass die Lokomotiven und Wagen auf dem Bahngeleise gewesen sind? Das ist ein Unterschied. Nehmen Sie an — ich komme wieder auf das gebrauchte Beispiel zurück —, dass ein Lokomotivkessel springt; dann wird bei der letztern Auffassung der Mensch, der auf dem Bahngeleise steht, entschädigt, der aber, der ausserhalb des Bahngeleises war, nicht. Ich führe das nur an, um darzuthun, wie schwer es ist, wenn man in eine Kasuistik hineintritt, den richtigen Ausdruck zu treffen; ich glaube, man thut dann besser, einen allgemeinen Ausdruck zu wählen, der ein gemeinverständlicher ist. Es hatte der Justizausschuss gegenüber der Vorlage, die nur von „Bewegung" sprach, die Fassung beantragt, die gegenwärtig hier steht. Der Bundesrath des Norddeutschen Bundes fand das bedenklich und verlangte das Gutachten des Ausschusses für Handel und Verkehr oder für Eisenbahnen. Der Ausschuss erklärte sich mit der Fassung einverstanden, und diesem Ausschuss gehörte unter Anderen an der Direktor des Preussischen Eisenbahnwesens.

Hinsichtlich des ebenfalls in Frage gestellten Begriffs „Eisenbahn" (in einer Denkschrift von Ihne und Genossen) bemerkt Dr. Falk, dass man bei dem Begriff „Eisenbahn" nur an die Unternehmungen über der Erde gedacht hat; die Unternehmungen unter der Erde vermittelst einer sogenannten Eisenbahn haben keine andere Bedeutung als alle anderen Maschinen, die zur Erleichterung des Betriebes in einem Bergwerk benutzt werden. Was dies Ueberirdische — Auf-irdische anlange, so sei der Gesichtspunkt, den der Abg. Dr. Schwartze hervorgehoben habe, seines Erachtens richtig. Es komme nämlich darauf an, ob eine solche Eisenbahn wirklich nur integrirender Theil einer anderen Unternehmung ist (Redner betont das Wort „nur"). — „In diesem Falle kann man in der That nicht mehr sagen, als dass es sich um den Betrieb eines Bergwerkes oder einer Hütte handle, zu dessen Erleichterung derartige Einrichtungen dienen, die man im gewöhnlichen Leben auch Eisenbahnen nennt, die aber keine andere Bedeutung haben, als jedes Geleise unter der Erde im Bergwerke. Aber es giebt auch noch andere Eisenbahnen, die zum Betriebe einer Hütte dienen, die zur Förderung von einem Bergetablissement nach einem Hüttenetablissement im weitesten Sinne reichen, und die von nicht untergeordneter Ausdehnung sind, — diese Eisenbahnen werden vermöge ihrer Natur auch unter das allgemeine polizeiliche Eisenbahn-Reglement fallen, weil sie eben ganz nach denselben Grundsätzen polizeilich behandelt werden müssen wie die Eisenbahnen im gewöhnlichen Sinne des Wortes, und für diese Eisenbahnen würde ich allerdings der Meinung sein, dass der § 1 seine Anwendung finde, und zwar aus folgendem ganz einfachen Grunde: Wenn auch durch die Bahn nur die eigenen Produkte des Bergwerksbesitzers weggeschafft werden nach der eigenen Hütte, um dort mit verbrannt zu werden, so bleibt doch immer die Gefahr nicht blos für die Beamten, sondern auch für alle dritte Personen dieselbe, wie bei allen anderen Eisenbahnen; auch über solche Eisenbahnen muss von den Leuten, die rechts und links der Eisenbahn wohnen, hinweggefahren werden bei den Durchlässen. Diese Bahnen sind meines Erachtens also auch Eisenbahnen im Sinne des Gesetzes. Wo die Linie zwischen den beiden Kategorien zu ziehen ist, das ist Sache des konkreten Falles; man muss dann eben fragen, wie liegt die Sache nach den angedeuteten Prinzipien."

Als dritten Punkt erörtert Dr. Falk den Begriff „höhere Gewalt" und bemerkt, dass die höhere Gewalt im Sinne des Entwurfs und der unabwendbare äussere Zufall mit seinem Zusatz im Preussischen Gesetze, ganz dasselbe bedeute. Aus der Entstehungsgeschichte und der Anwendung des Preussischen Gesetzes führt er an: Es sei die Fassung des Preussischen Gesetzes im Staatsrath entstanden und zwar unter hauptsächlicher Verweisung auf den § 1734. 8. II. A. L. R., welcher lautet:

> „Den ausgemittelten Schaden muss der Schiffer ersetzen, wenn er nicht nachweisen kann, dass selbiger durch inneren Verderb der Waaren oder durch einen äusseren Zufall entstanden ist, dessen Abwendung er nicht in seiner Gewalt hatte". —

Wenn man gegenüber diesem Muster nicht den letzten Ausdruck „Gewalt" gewählt, sondern den ersten „äusserer Zufall" genommen habe, so liege das einfach darin, dass der „äussere Zufall" noch an verschiedenen anderen Stellen des Landrechts vorkomme. Was aber die Praxis betrifft, so führt Redner aus einem Erkenntniss des Ober-Tribunals aus dem Jahre 1863 eine Stelle vor, welche soweit sie hier speziell interessirt, heisst:

> „Als ein unabwendbarer äusserer Zufall, worunter die Entstehung des Schadens durch ein Ereigniss höherer Gewalt verstanden werden muss".

Auch auf eine Schrift von Lehmann beruft sich Dr. Falk, welche als schliessliches Resumé den Satz aufstelle:

> „Der Richter wird den rechten Weg gehen, wenn er den Begriff „vis major" (also die höhere Gewalt) eng auffasst und von der Bahn

den Nachweis „eines von aussen kommenden seiner Natur nach oder nach Lage der Sache unabwendbaren Ereignisses verlangt."

Die Bundesregierungen hätten (fährt Redner fort) den Ausdruck „höhere Gewalt" nur deshalb gewählt, weil sie es nicht für geeignet hielten, für die Reichsgesetzgebung von deren eigenem Sprachgebrauche auf die Ausdrucksweise eines Landesrechts zurückzugehen. Redner giebt zu, dass ein grosser Streit in der Theorie entstanden, und die Juristen sich abgemüht haben, die „höhere Gewalt" zu definiren; und dass die zahlreichen Definitionen die Sache nicht erschöpfen. Es sei das aber eben einer der Begriffe, die ihren wahren Inhalt nur im einzelnen Falle empfangen könnten, sie liessen sich nicht abstrakt definiren. Daher sei es gekommen, dass, obschon dieser Erisapfel in der Theorie vorhanden, in der Praxis die Sache sich doch gemacht habe.[5] Und sollte nun gar § 10 des Amendements angenommen werden, wonach das Bundes-Oberhandelsgericht in letzter Instanz zuständig sein würde, dann könne man sich bei diesem Ausdruck „höhere Gewalt" um so mehr beruhigen, als dieser Begriff bei diesem Gesetze alsdann ebenso ausgelegt werden würde, wie über ihn bei jenem andern Paragraphen des Handelsgesetzbuchs von demselben hohen Gerichtshof erkannt werden müsse.

Das Amendement Reichensperger, welches dem ersten Satze des § 1 den Zusatz hinzugefügt wissen will:

„Der Betriebs-Unternehmer haftet insbesondere auch für die durch seine Angestellten und Arbeiter bei Gelegenheit ihrer Dienstverrichtungen verursachten Beschädigungen eines Menschen"

hält Redner in dieser Fassung für unannehmbar. Der Paragraph, wie er vorgeschlagen, umfasse neben denjenigen Fällen, in denen es sich um einen unabwendbaren Zufall handele, zwei grosse Kategorien: die Schuld der Eisenbahnbeamten und die Schlechtigkeit des Materials. Die eine der beiden grossen Kategorien werde in dem zweiten Absatze, obwohl sie schon in dem ersten Absatze drinliege, noch einmal speziell erwähnt, und zwar mit den Worten „insbesondere auch" u. s. w. Wenn man dem Sinn des Herrn Abg. Reichensperger folge, so müsste es eigentlich heissen: der Betriebsunternehmer haftet unter allen Umständen u. s. w. „Dann würde ein derartiger Widerspruch oder vielmehr ein Doppelsagen desselben Gedankens nicht vorhanden sein, sondern wir würden es dann mit einem neuen Gedanken zu thun haben. Und in der That ist die Begründung des Antrages auch von diesem Gesichtspunkte aus erfolgt." Es ist gesagt worden: bleibt der Ausdruck „unabwendbarer Zufall" bestehen, so ist es zweifelhaft, ob, wenn etwa die Eisenbahnarbeiter eine Meuterei ausführen, sich zusammenrotten und mit vereinter Kraft die Bahn zerstören, dieser Fall unter den im § 1 ins Auge gefassten fällt, es ist das aber nicht zweifelhaft, sondern allem Vermuthen nach muss man annehmen, er fällt nicht darunter, wenn der Ausdruck „höhere Gewalt" stehen bleibt. Dem ist nicht so. Der Fall, der hervorgehoben worden, ist doch wirklich ein sehr singulärer. Es müsste gerade eine Meuterei der Eisenbahnarbeiter entstehen mit Zusammenraffen ihrer Kraft zu dem feindlichen Vorgehen, damit der Vergleich mit einer Räuberbande, welche genannt worden, zutreffe. Das macht sich nicht mit einem Male aus der heiteren Luft. Ehe die Bahnarbeiter gegen ihre Verwaltung sich so auflehnen, dann liegen bereits manche Dinge dazwischen; da ist schon Streit und Zank gewesen und es muss vor allen Dingen auch der Zweifel bei der betreffenden Bahnverwaltung entstanden sein, ob die Leute, die in einer solchen Opposition sich zu der Verwaltung befinden, zuverlässige und brauchbare Leute seien. Und wenn man sich den Gang der Dinge so historisch vorstellt, so hat die Eisenbahnverwaltung es nicht mehr mit zuverlässigen Leuten zu thun, so musste sie dieselben entweder überwachen lassen oder fortschicken, und wenn sie keins von Beiden gethan hat, so muss thatsächlich festgestellt werden, dass der Unfall keine höhere Gewalt war, sondern etwas, wovon sich die Eisenbahn, durch eine ganz bedeutende Vermehrung ihrer Aufmerksamkeit allerdings, aber immerhin befreien konnte. Für diesen singulären Fall ist ein Spezialgesetz absolut nicht nothwendig. Nur um der „höheren Gewalt" willen ist nach den eigenen Ausführungen des Herrn Abgeordneten das Amendement vorgeschlagen und der Richter wird sich sagen, wenn er es in seiner allgemeinen Fassung liest: Die Thätigkeit der Bahnbeamten und Wärter kann häufig unter den Begriff der höheren Gewalt fallen, — denn dass die Bestimmung sich nur auf den singulären Fall beziehe, geht aus dem Amendement nicht hervor, das könnte man nur erfahren aus der speziellen Durchsicht der stenographischen Berichte. — Wenn aber der Richter diesen Satz etwas allgemeiner auffasst, so wird er über den Begriff „höherer Gewalt" in Unklarheit kommen, er wird Momente, die ihm an und für sich nicht als zur höheren Gewalt gehörend erscheinen und die er sonst nicht darunter rechnen würde, leicht um der aus dem Zusatze sich ergebenden allgemeinen Parallele willen darunter rechnen."

Abg. v. Unruh (Magdeburg), welcher bei der ersten Lesung den Wunsch ausgesprochen hatte, an der Spitze des Entwurfs einen allgemeinen Grundsatz zu sehen, der dann weiterhin auf Eisenbahnen, Bergwerke, Fabriken und dergl. Anwendung fände, bemerkt, dass er sich inzwischen von der ausserordentlichen Schwierigkeit dieses Weges überzeugt habe, der namentlich unmöglich sein werde, wenn man nicht entweder den Eisenbahnen einen grossen Theil der Kosten, die sie jetzt und in Preussen seit 1839 haben, abnehmen, oder wenn man nicht die Bergwerke, Fabriken und Hütten ebenso belasten wolle, wie es bisher die Eisenbahnen waren. Die Besorgniss liege nahe, dass durch eine völlige Gleichstellung mit den Eisenbahnen den Bergwerken u. s. w. die Vortheile, welche ihnen jetzt durch das Gesetz gewährt werden, verloren gehen könnten, und ist Redner deshalb gegen das Amendement Schulze. Nach dem ihm vorliegenden statistischen Material ist die Zahl der Unglücksfälle in den Distrikten der grösseren Bergwerke absolut schon grösser, als auf den Eisenbahnen, was auch ganz natürlich, da bei den Eisenbahnen selten oder nie 60, 100 oder gar 400 Personen zugleich verunglückten. Rechne man aber alle bei den Eisenbahnen als Reisende, Arbeiter, Wärter u. s. w. betheiligten und ebenso alle bei den Bergwerken beschäftigten Personen, so stelle sich die Sache für die Bergwerke noch ungünstiger. Redner will den Eisenbahnen Nichts von ihren Lasten abnehmen. „Die Befürchtung, dass der § 5 des Gesetzes vom 5. November 1838 sie durch event. ausserordentliche Entschädigung Bankerott machen würde, war illusorisch; sie haben bestanden; Entschädigungen sind nur innerhalb bestimmter Grenzen gezahlt worden und neue Unternehmungen durch diesen Paragraphen nicht gehindert; es liegt also kein Grund vor, die Eisenbahnen zu erleichtern. Allein ebenso wenig ist ein Grund, das Gesetz von 1838 zu verschärfen, und jede wirkliche oder scheinbare Verschärfung wünscht Redner zu beseitigen." Im Allgemeinen fand das Publikum, zum Theil auch Juristen in der Aenderung des Ausdrucks „äusserer unabwendbarer Zufall" in „höhere Gewalt" eine Verschärfung. Ferner musste dem Laien auffallen, dass, während heute der Abg. Reichensperger sagte, der Begriff der „höheren Gewalt" sei seit mehr als 2000 Jahren durch Wissenschaft und Erfahrung festgesetzt, bei der ersten Lesung hier im Hause scharfe und berühmte Juristen in der Auffassung dieses Begriffs durchaus verschiedener Meinung waren. Entscheidet das Haus in seiner Majorität, dass sich die beiden Ausdrücke decken, dann lege Redner kein weiteres Gewicht darauf. — Im § 1 komme ferner der Ausdruck „Betrieb" vor, über dessen Bedeutung nicht nur Juristen, sondern auch Laien und Techniker, selbst Eisenbahntechniker, total verschiedener Meinung seien. Es frage sich, ob der Güterboden, die Arbeit in den Reparaturwerkstätten zum Betrieb der Eisenbahn gehöre, was der Eine bejahe, weil die Eisenbahn ja das Expropriationsrecht habe, um das Terrain für diese Gebäude zu erwerben, die für den Betrieb nothwendig sind, während die Anderen sagen: das gehört nicht dazu. Der Bundeskommissar habe mit grosser Schärfe nachgewiesen, dass sie nicht dazu gehören. Immerhin aber werde es schwer sein, zu sagen, wo der Eisenbahnbetrieb aufhört, wo er anfängt, und wo die Grenze ist. Ebenso sei es mit den Speichern kaufmännischer Unternehmungen, der Spediteure u. s. w. Redner fragt, ob der Perron, der sich gewöhnlich in der Nähe der Güterschuppen befindet, zum Betriebe oder zum Schuppen gehört; darüber bleibe man meistens die Antwort schuldig. Man sage ferner: Wenn die verbündeten Regierungen und das Haus eine bestimmte Definition eines Gesetzes geben, so sei das bindend für den Richter. Er könne aber eine Reihe von Fällen an-

---

[5] Der Herr Bundes-Bevollmächtigte hat bei dieser Gelegenheit mich indirekt als einen Gegner des Ausdrucks „höhere Gewalt" genannt, indem er den gelegentlichen Ausspruch in meiner 1866 erschienenen Abhandlung über das Deutsche Transportrecht S. 27: Die Kommission habe, indem sie diesen Ausdruck in das Deutsche Handelsgesetzbuch aufgenommen, damit einen wahren Erisapfel unter die Juristen geworfen, herausgreift, um daran die Bemerkung zu knüpfen: er fürchte sich nicht davor; „denn etwas zum Erisapfel unter den Juristen zu machen, würde vielleicht als etwas zu Schweres nicht angesehen werden können."

Zur Erläuterung jenes, ohne meine weitere Darlegung aufgeführten Satzes, welcher aus seinem Zusammenhange gerissen, Manchem vielleicht auffallend erscheine könnte, bemerke ich für Diejenigen, welche die Reichstagsverhandlungen lesen, dass jener Satz vorkommt als einleitende Bemerkung zu einer von mir gegebenen Uebersicht der alsbald nach dem Erscheinen des Handelsgesetzbuchs aufgestellten, sehr verschiedenartigen, Ansichten namhafter Juristen über die Bedeutung des aus dem Römischen Recht stammenden Ausdrucks „höhere Gewalt". — Damit, dass es nicht allzu schwer ist, etwas zum Erisapfel unter den Juristen zu machen, kann man übrigens vollkommen einverstanden sein, und es doch nicht als ein wünschenswerthes gesetzgeberisches Vorgehen ansehen, dunkle juristische Begriffe (wie den der höheren Gewalt), über welche der Gesetzgeber selbst noch mit sich im Widerspruch geräth, auf moderne Rechtsverhältnisse anzuwenden. In einem solchen Widerspruch unter sich waren aber (wie ich l. c. S. 26 dargelegt habe) selbst die Mitglieder der Majorität der Deutschen Handelsgesetzbuchs-Kommission, welche die Aufnahme des Ausdrucks in das Deutsche Handelsgesetzbuch beschlossen. Ebenso herrschte (wie der Abg. v. Unruh konstatirte) in der Gesetzgebenden Versammlung des Deutschen Reichstags über dessen Bedeutung Dissenz der juristischen Autoritäten, wie denn ja der Bundeskommissar selbst zugiebt, dass der fragliche Begriff ein sehr bestrittener ist. Dr. Falk tröstet sich damit, dass in der Praxis die Sache sich doch mache. Das ist freilich richtig. Es bleibt ja der Praxis in solchen Fällen nichts übrig, als so gut es eben gehen will, sich durchzuschlagen.

Mir scheint aber doch eine der ersten Aufgaben des Staats darin zu liegen, möglichst klare gesetzliche Bestimmungen zu geben; die Gesetze sind nicht dazu da, dass an ihnen juristischer Scharfsinn geübt wird, sondern dass aus ihnen sowohl der Richter als Jeder im Volk, den es angeht, ohne vorher kostspielige Prozesse zu führen, ersehen kann, was vorliegend Rechtens sei.

Dr. Koch.

führen, wo der Richter anders entschied, selbst über die Preussische Verfassung differirten die Anschauungen richterlicher Behörden. Von Kasuistik, wie sie die Preussische Gesetzgebung lange lahm gelegt habe, könne man doch nicht sprechen, wenn man einen mehrfach auszulegenden Ausdruck abweise. Nur deshalb, weil Redner die (vom Bundes-Bevollmächtigten) hier abgegebene Erklärung und die Reichstags-Diskussion nicht für unbedingt verpflichtend für den Richter halte, wünsche er einen Ausdruck, der eben nur das bezeichne, was der Reichstag bezeichnet wissen wolle und deshalb habe er sein Amendement gestellt. Von der Haftpflicht würden dadurch alle Betriebe der Bahn ausgeschlossen, welche nicht zu den eigenthümlichen Funktionen der Eisenbahnen gehören und nicht mit den Gefahren verbunden seien, welche die Eisenbahn als solche herbeiführt.

Schliesslich zogen sowohl Lasker und Genossen als v. Unruh ihre Anträge zu § 1 zurück; der Reichensperger'sche Antrag wurde ebenso wie der von Schulze verworfen und der Wortlaut der Regierungsvorlage zu § 1 unverändert angenommen, desgleichen § 2.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Deutsches Reich. (Petition, betreffend Uebergang des Deutschen Eisenbahnwesens unter die Oberleitung der Reichsbehörden.)

Das Vorsteheramt der Kaufmannschaft in Königsberg hatte am 28. März an den Kanzler des Deutschen Reichs, Fürsten von Bismarck-Schönhausen folgende Eingabe gerichtet: Durchlaucht! Zu den Angelegenheiten, welche schon die Verfassung des Norddeutschen Bundes der Beaufsichtigung der Bundes-Organe und der Gesetzgebung des Bundes überwies, gehört bekanntlich, wie das Post- und Telegraphen-, so auch das Eisenbahnwesen. Der Entwurf der Deutschen Reichsverfassung wahrt in dieser Beziehung mit Ausnahme der Sonderstellung Bayerns der Reichsgewalt die gleiche Kompetenz. Während aber das Post- und Telegraphenwesen alsbald nach Bildung des Norddeutschen Bundes in dessen Verwaltung übergegangen ist, steht das Eisenbahnwesen überall noch unter der Verwaltung der Landesbehörden, das Preussische Eisenbahnwesen unter dem Königl. Handels-Ministerium. Schon vor dem Kriege hat sich in den Kreisen der Handelswelt, welche an den Eisenbahnen offenbar am meisten interessirt ist, die Empfindung verbreitet, dass die Deutschen Eisenbahnen zu ihrer vollständigen Entwickelung und Wirksamkeit ebenfalls einer gemeinsamen und selbstständigen Oberaufsicht und Oberleitung bedürfen. Während des Krieges ist diese Ansicht noch viel klarer und allgemeiner hervorgetreten. Fern sei es von uns, die grossartigen Dienste zu verkennen, welche die Deutschen Bahnverwaltungen während des Krieges dem Vaterlande geleistet haben. Ihre militärischen Leistungen stehen ebenso gross und über jedes Lob erhaben da, wie alle kriegerischen Leistungen dieser gewaltigsten Periode der Deutschen Geschichte — und aus demselben Grunde: weil auf diesem Gebiete dieselbe einheitliche Musterleitung auch ihre Funktionen regelte, und ihnen nur das Verdienst liess, die besten Anordnungen bestens auszuführen.

Daneben blieben die Eisenbahnen aber auch während des Krieges immer noch Werkzeuge des friedlichen Verkehres, und in dieser Beziehung kann man beim besten Willen ihren Leistungen die gleiche Anerkennung nicht zollen. Der Handelsstand hat in Rücksicht auf die Erfordernisse des Krieges seine Ansprüche an die Eisenbahnen wahrlich weit genug herabgestimmt. Er hat es als eine höhere Nothwendigkeit ohne Klage ertragen, dass während des Aufmarsches der Armee der Privatverkehr auf vielen Bahnen zeitweise ganz suspendirt war. Er hat sich auch darein gefügt, dass noch weiter wegen der Beschäftigung vieler Eisenbahnbeamten und Eisenbahnwagen in Frankreich der Güterverkehr nur in beschränktem Maasse berücksichtigt werden konnte. Allein ganz allgemein und, wie wir überzeugt sind, wohl begründet ist die Ansicht, dass sich auch nach vollständiger Befriedigung der in erster Linie stehenden militärischen Erfordernisse mit den noch disponibel bleibenden Beamtenkräften und Transportmitteln für den Handelsverkehr mehr hätte leisten lassen, als geleistet ist, wenn eben auch die merkantilen Leistungen der Deutschen Eisenbahnen unter so einheitlicher und sachverständiger Leitung gestanden hätten, als die militärischen.

Es fehlte für den gewöhnlichen Verkehr offenbar an dem gerade in Ausnahmeverhältnissen doppelt nothwendigen Zusammenwirken und Ineinandergreifen selbst der verschiedenen Preussischen, noch mehr aller Deutschen Eisenbahnen. Während unsere Kaufleute ihre Güter wegen Mangels an Transportmitteln Monate lang nicht nach ihren Bestimmungsorten schaffen konnten, gingen zahlreiche Wagen fremder Bahnen von hier nach ähnlichen, wenn auch nicht ganz gleichen Richtungen leer ab. Gemeinsame Arrangements hätten diese und manche ähnliche Uebelstände gewiss verhüten und durch planmässige Ausnutzung alles irgend noch disponibeln Transport-Materials dem Handelsverkehre wesentliche Erleichterungen gewähren können. Dies ist eben nur bei einheitlicher selbstständiger Leitung möglich. Ew. Durchlaucht ersuchen wir daher ergebenst:

Hochgeneigtest Veranstaltungen einzuleiten, um das Deutsche Eisenbahnwesen baldmöglichst aus der Verwaltung des Kgl. Preussischen Handelsministeriums und der übrigen Landesbehörden unter die Oberleitung und Verwaltung einer besondern Abtheilung der Reichsbehörden zu nehmen.

Auf die Wichtigkeit einzugehen, welche eine solche Erweiterung der Funktionen der Reichsgewalt auch in politischer Hinsicht haben würde, halten wir Eurer Durchlaucht gegenüber nicht für unseres Berufes.

Vorsteheramt der Kaufmannschaft.

Auf diese Eingabe ist folgendes Reskript des Herrn Ministers Delbrück erfolgt, welches wohl auch für weitere Kreise Interesse haben möchte. Dasselbe datirt vom 14. April und lautet: „Dem Vorsteheramt der Kaufmannschaft erwidert das Bundeskanzleramt auf das gefällige Schreiben vom 28. v. M. ergebenst, dass es nach Herstellung des Friedens gelingen wird, bei den Transporten auf den Eisenbahnen die durch den Krieg unvermeidlich herbeigeführten Unregelmässigkeiten zu beseitigen und dieselbe Ordnung und Pünktlichkeit wieder herzustellen, welche vor dem Kriege im Betriebe obwaltete. Das Bundeskanzleramt wird nicht ermangeln, Sorge zu tragen, dass die dem Reiche gegenüber dem Eisenbahnwesen verfassungsmässig zustehenden Aufsichtsrechte in dieser Richtung mit Sorgfalt und Gerechtigkeit gehandhabt werden. Es glaubt jedoch nicht, dass es sich aus den während des Krieges gemachten Erfahrungen rechtfertigen lasse, im Frieden für Verkehrszwecke eine Oberleitung mit ähnlichen weitergehenden Befugnissen einzurichten, wie sie im Kriege für militärische Zwecke durch die Ausnahmeverhältnisse des Kriegszustandes zur Nothwendigkeit geworden war.

Deutsches Reich. Der Reichstag beschäftigte sich am 24. v. M. mit der Interpellation des Abg. Dr. Elben, betreffend die St.-Gotthard-Eisenbahn: „Durch den Krieg des Jahres 1870 ist der Abschluss der ihrer Beendigung nahen Vorbereitungen für den Bau der St.-Gotthard-Eisenbahn verhindert worden; die früher festgesetzte Frist zur definitiven Genehmigung der nothwendigen Subsidien ist am 31. Jan. 1871 abgelaufen. Das Gesetz des Norddeutschen Bundes vom 31. Mai 1870 bedarf, wie dies in der Vereinbarung mit Baden vom 15. Nov. 1870 anerkannt ist, einer Abänderung. Durch die Gründung des Deutschen Reichs, durch die festere Gestaltung auch der wirthschaftlichen Einheit Deutschlands, durch die Wiedergewinnung der industriell so bedeutenden Provinzen Elsass-Lothringen hat das Interesse Deutschlands an dem grossen internationalen Unternehmen sich namhaft gesteigert. Es ist deshalb vom höchsten Werthe, die bisher aufgewendete Arbeit jetzt zu krönen durch die definitive Sicherung eines grossartigen Friedenswerks, dessen Zustandekommen dem Deutschen Reiche zur Ehre, dessen Vollendung ganz Deutschland zu wesentlichem Vortheile gereichen wird. In diesem Sinne erlaube ich mir an den Herrn Reichskanzler die Anfrage zu stellen: 1) Ist die am 31. Jan. d. J. abgelaufene Frist zur Beschaffung der Subsidien für den Bau der St.-Gotthard-Eisenbahn rechtzeitig und mit Zustimmung aller Betheiligten verlängert worden? 2) Steht eine Vorlage zur Regelung der Betheiligung des Deutschen Reichs, in Abänderung des Gesetzes des Norddeutschen Bundes vom 31. Mai 1870, für diese oder die nächste Session des Reichstags in Aussicht?“

Zur Begründung derselben bemerkt Dr. Elben: Am 30. Juni 1870 wurde der Staatsvertrag abgeschlossen, welcher den Beitritt des Norddeutschen Bundes zum Schweizerisch-Italienischen Staatsvertrage aussprach. Die Subventionen waren bis auf Weniges gesichert in der Schweiz wie auch in Deutschland, und in Italien stand die Abstimmung des Parlaments bevor; da kam der Krieg und unterbrach die weitern Vorbereitungen. Diese Vorbereitungen sind aber so bedeutende und mühevolle gewesen, dass es im höchsten Grade wünschenswerth erscheint, dass sie nicht vergeblich gewesen sein mögen. In der Schweiz galt es die Eifersüchteleien der Kantone, der einzelnen Eisenbahngesellschaften zu überwinden, und es bedurfte der Zähigkeit und Ausdauer des Mannes, der sein Leben diesem Werke gewidmet hat, des Dr. Alfred Escher, um die Sache möglich zu machen. Es ist nicht nothwendig, wieder an das Interesse zu erinnern, welches ganz Deutschland, besonders nachdem Elsass und Lothringen dazu gekommen sind, an dem Zustandekommen des Unternehmens hat. Es ist eine Ehrensache für Deutschland und eine Sache seines höchsten Vortheils, dieses Friedenswerk wieder aufzunehmen, nachdem das Deutsche Reich wieder erstanden ist.

Hierauf erwidert der Präsident des Bundeskanzleramts Staatsminister Delbrück: Was die erste Anfrage anlangt, ob die am 31. Jan. d. J. abgelaufene Frist zur Beschaffung der Subsidien für den Bau der St.-Gotthard-Eisenbahn rechtzeitig und mit Zustimmung aller Betheiligten verlängert worden ist, so kann ich dieselbe bejahen. Es ist am 15. Jan. d. J., also rechtzeitig in Bern zwischen dem Norddeutschen Bunde, der Schweiz und Italien eine Additionalakte zum Vertrage unterzeichnet worden, durch welche die Frist vom 31. Jan. bis zum 31. Oktober verlängert ward. Die zweite Frage, ob eine Vorlage zur Regelung der Betheiligung des Deutschen Reichs, wie Abänderung des Gesetzes des Norddeutschen Bundes vom 31. Mai 1870 für diese oder die nächste Session in Aussicht steht, kann ich ebenfalls bejahen. Ich bezweifle zwar, dass es möglich sein wird, noch

im Laufe dieser Session dieselbe vorzulegen; doch wird die Vorlage sicher in der nächsten Session so zeitig erfolgen, dass der Beschluss des Hauses noch vor dem 31. Oktober wird gefasst werden können.

Deutsches Reich. Aus dem Reichstag. Die Abgeordneten Dr. Gerstner (Lauenburg) und Genossen hatten folgende Interpellation eingebracht:

„Die Klagen des Handelsstandes über die empfindlichen Nachtheile, welche die Störungen im Gütertransport auf den Deutschen Eisenbahnen verursachen, mehren sich beständig. Es gewinnt zugleich die Meinung immer grössere Verbreitung, dass trotz der Erfüllung der jetzt gewiss vorangehenden militärischen Forderungen die Eisenbahnen doch in höherem Grade, als es der Fall ist, den Bedürfnissen des Handelsverkehrs zu dienen vermöchten.

Hat der Herr Reichskanzler die Absicht, auf Grund der §§ 41 u. f. der Deutschen Reichsverfassung in dieser Sache Erhebungen zu veranlassen und Sorge dafür zu tragen, dass die Unregelmässigkeiten im Deutschen Eisenbahnverkehr nicht jenes Maass überschreiten, das die Erfüllung der militärischen Aufgabe unvermeidlich macht?"

Der Interpellant führt aus, dass er nur die Missstände im Auge habe, die im Kriege ihre Rechtfertigung nicht finden, und dass die Unordnungen im Gütertransport das Maass des Unvermeidlichen weit überschreiten Zahlreiche Klagen dieses Inhalts liegen schriftlich vor. So erklären Nürnberger Kaufleute, dass sie ihre Kolonialwaaren aus Frankreich direkt gegenwärtig gar nicht beziehen können, sondern nur zur See über Hamburg. Eine Nürnberger Firma berichtet, dass eine Sendung, Anfangs Februar von Bremen abgegangen, erst am 4. April angekommen sei, sie habe dadurch höchst bedeutende Verluste erlitten, während des ganzen Krieges wären die Störungen nicht so gross gewesen als jetzt. Ein Kaufmann aus Neustadt a. d. H. hat eine Sendung Waaren im Januar in Göttingen aufgegeben und sie bis heute noch nicht erhalten. Ein Haus in Würzburg schreibt, dass seit mehreren Wochen die Eisenbahnlinien Würzburg-Frankfurt und die Main-Weserbahn gänzlich für den Gütertransport verschlossen seien. Aus den Akten der Transportversicherungsgesellschaft in Berlin ist zu entnehmen, dass die Gesellschaft einen Inspektor fortwährend auf Reisen haben müsse, um die steckengebliebenen oder verloren gegangenen Güter wieder einzusammeln und aufzufinden. Der Einwand, dass jetzt nach dem Kriege der Handel und Verkehr wieder lebhafter geworden sei, wird dadurch aufgehoben, dass jetzt auch die militärischen Anforderungen nicht mehr so zwingend und vorherrschend sind, wie früher, dass beispielsweise die ungeheuren Proviantzüge ganz aufgehört haben. Dazu kommt, dass auch die Schifffahrt jetzt wieder helfend zur Seite steht, und endlich ist es ja die Aufgabe der Eisenbahnverwaltung, vorherzusehenden gesteigerten Anforderungen auch mit vermehrten Kräften und erhöhter Thätigkeit zu begegnen. — Die Ursachen der Störungen werden in dem Mangel des Betriebsmaterials gesucht; besonders laut und allgemein wenden sich solche Beschwerden gegen die Oberschlesische Bahn. Wenn aussergewöhnliche Verhältnisse die Ursache dieses Mangels sind, so müssen eben auch ausserordentliche Anstrengungen gemacht werden. Tausende von Wagen werden aus Frankreich nicht rasch genug zurückgeschickt. Würde die Nachtzeit zur Rücksendung mitbenutzt, so würde die Verwendbarkeit von Wagen sich um das Doppelte steigern. Die Hauptursache der gegenwärtigen Uebelstände scheint mir in der Vielfältigkeit und Zerrissenheit in der Verwaltung des Deutschen Eisenbahnnetzes zu liegen. Die Interessenpolitik, um nicht ein schlimmeres Wort zu gebrauchen, führt hier zu den ärgerlichsten Streitigkeiten und zu Differenzen, bei denen schliesslich das Publikum die Prozesskosten zahlt. Dem gegenüber giebt uns die oberste Leitung der Post und des Militärwesens im Transport ein glänzendes Beispiel dessen, was geleistet werden könnte, wenn wir bei den Eisenbahnverwaltungen dieselbe einheitliche Leitung hätten. In der kaufmännischen Welt hat ganz besonders grosse Verstimmung hervorgerufen die Uebernahme von Eilguttransporten gegen Ausstellung eines Reverses Seitens der Absender, worin sie auf rechtzeitige Ablieferung verzichten, nichtsdestoweniger aber die vollen Eilgutkosten bezahlen müssen. Das ist sicherlich ein illoyales Verfahren, das geradezu mit dem Deutschen Handelsgesetzbuch in Widerspruch steht. In allen diesen Fällen würde die erklärte Bereitwilligkeit des Bundeskanzleramtes, mit Energie dagegen eintreten zu wollen, die Eisenbahnverwaltungen sicher zur erhöhten Aufmerksamkeit auf die Uebelstände auffordern, und hoffentlich einem grossen Theil derselben Abhilfe schaffen.

Präsident Delbrück erwiedert: Der Interpellant hat nur das einseitige Interesse des Handelsstandes zur Sprache gebracht; in erster Linie steht vielmehr das der Konsumenten und das Bedürfniss zur Abhilfe wird damit um so grösser. Es kommt in der Sache auf zwei Fragen an: 1) in wie weit der jetzt vorhandene Zustand unter den gegebenen Verhältnissen gebessert werden kann; 2) auf welche Weise? — Entstanden ist der jetzige nicht normale Zustand zunächst dadurch, dass mit dem Abschluss des Präliminarfriedens sich ganz natürlich der Zufluss der Güter, deren Vertheilung den Eisenbahnen obliegt, ungemein gesteigert hat. Dazu kommt als wesentliches Moment das unglückselige Zusammentreffen hinzu, dass wir zu einer Zeit, wo das Eisenbahnbetriebsmaterial und Personal in ganz ausserordentlichem Maasse in Frankreich in Anspruch genommen werden, zugleich einen Winter von einer Strenge und Dauer gehabt, wie sie zu den Seltenheiten gehören. Es ist deshalb derjenige Güterverkehr, der bei einem normalen Winter sich auf den Flüssen bewegt, zugleich mit aufgestaut geblieben, und nachdem die Flüsse aufgegangen sind, sind sie auch noch nicht gleich im Stande, sofort all das aufgestaute Gut zu bewältigen. Es fliesst also von den Gütern, die im gewöhnlichen Laufe der Dinge der Eisenbahn gar nicht zugefallen sein würden, eine grosse Menge jetzt auf die Eisenbahn; dadurch ist jetzt eine ganz ausserordentliche Steigerung der Eisenbahnversendungen eingetreten. Eine fernere unmittelbare Ursache des Uebelstandes ist die Thatsache, dass ein grosser Theil des Deutschen Eisenbahnmaterials jenseits des Rheines zur Verwendung steht. Es ist nicht zulässig gewesen, Elsass und Lothringen den Eisenbahnverkehr und seine Verwendung zu versagen, und man würde das gethan haben, wenn man diese Gebiete nicht mit Deutschem Material und Deutschem Personal versorgt hätte. Es ist auch ein Irrthum des Interpellanten, wenn er meint, dass die Proviantransporte aufgehört hätten; das ist nicht der Fall. Eine wohlzubeachtende mittelbare Ursache der Mängel endlich ist die ganz ungeheure, aussergewöhnliche Ausnutzung des Materials während des Krieges. Diese Ausnutzung hat der Natur der Dinge nach ihre Grenze; ist das Material so krank geworden, dass an eine Heilung gedacht werden muss, so wird es dem Verkehr entzogen. Auf die vorgebrachten einzelnen Fälle bin ich nicht im Entferntesten in der Lage einzugehen. Ich bin weit entfernt, sie zu bestreiten, ich kann sie nicht bestätigen. Ich glaube aber, dass man die jetzt obwaltenden unzweifelhaft vorhandenen Mängel doch mit einiger Billigkeit beurtheilen muss. Ich kann versichern, dass unausgesetzt das Bestreben dahin gerichtet ist, den Mängeln abzuhelfen, und was Preussen anbetrifft, so ist beispielsweise die Ausstellung der erwähnten Reverse neuerdings untersagt worden. Wenn von verschiedenen Seiten, wie auch von dem Interpellanten der Gedanke ausgesprochen ist, man möchte wenigstens bis zur Wiederkehr normaler Verhältnisse für den Güterverkehr eine ähnliche Einrichtung treffen, wie sie in der Exekutivkommission für den Militärverkehr gegeben ist, so muss ich sagen, solche Auffassung geht von einer wesentlich unrichtigen Prämisse aus. Die Leistungen der Militärbehörden haben ihre Erklärung hauptsächlich in zwei Thatsachen: 1) gab es eigentlich nur einen einzigen Eisenbahntransport-Unternehmer für militärische Zwecke, 2) gab es nur einen einzigen Eisenbahn-Befrachter. Es hatte nur eine einzige Instanz zu bestimmen, von welchem und an welchen Ort die Truppen befördert werden sollten. Eine solche Einrichtung ist in Bezug auf den Güterverkehr ja ganz absolut unmöglich. Das Resultat derselben würde die absolute Konfusion oder die absolute Willkür sein. — In Bezug auf die letzte Frage der Interpellation erwidere ich: Das Bundeskanzleramt ist wiederholt in dieser Sache angegangen worden, zum Theil mit allgemeinen Anträgen, auf die es seinerseits nicht hat eingehen können, zum Theil mit speziellen Beschwerden. In dem letzteren Falle ist jede Beschwerde der Art verfolgt worden und soweit sie sich als begründet erwiesen, ist ihnen auch von den betheiligten Regierungen oder Verwaltungen bereitwillig Abhilfe zu Theil geworden. Wenn Sie aber jetzt eine Enquête angestellt wissen wollen über den thatsächlichen Zustand und über die Frage, ist dieser Zustand schlechter als es nöthig wäre, so fürchte ich, dass diese Enquête ihr Ende erreichen würde, wenn der vollkommen normale Zustand längst wiederhergestellt sein würde, und zwar deshalb, weil der thatsächliche Zustand sich der Natur der Sache nach jeden Tag ändert. Ja, es wird unzweifelhaft, hoffentlich nur sehr vorübergehend, noch eine Verschlimmerung eintreten, wenn es möglich sein wird, einen erheblichen Theil der Truppen aus Frankreich zurückzuziehen. Dieser Lage der Sache gegenüber glaube ich in der That nicht, dass von einer Enquête ein praktischer Erfolg zu erwarten ist.

Preussen. Der Herr Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten hat unterm 26. April c. an sämmtliche Königliche Eisenbahn-Direktionen folgenden Erlass gerichtet:

„Nachdem die Bahnverwaltungen in neuerer Zeit den Privatgüterverkehr, wenn auch theilweise noch in beschränkter, so doch überall in geregelter Weise wieder haben aufnehmen können, halte ich es für zulässig und geboten, nunmehr auch die besonderen Maassnahmen und Ausnahme-Bestimmungen aller Art, welche die Bahnverwaltungen der vielfachen Betriebsstockungen wegen während der Kriegszeit bezüglich der Annahme der Beförderung und der Behandlung der Privatgüter treffen und erlassen zu müssen geglaubt haben, wieder ausser Wirksamkeit treten zu lassen. Zwar werden, namentlich mit dem Wiederbeginn des Rücktransports der Deutschen Armeen aus Frankreich, störende Verkehrsstockungen auch für die Folge noch zeitweise nicht ganz verhütet werden können; derartige Unregelmässigkeiten können indess die Ausserkraftsetzung der sonst geltenden reglementarischen Bestimmungen um so weniger rechtfertigen, als in den Betriebsreglements der Eintritt störender Transporthindernisse ausdrücklich vorgesehen und darin Bestimmungen enthalten sind, welche die Bahnverwaltungen vor ungerechtfertigten Anforderungen und Ansprüchen des Publikums zu schützen geeignet erscheinen.

„Die Königliche Direktion weise ich demgemäss an, die von Ihr in gedachten Beziehungen getroffenen Ausnahmebestimmungen für den internen Verkehr Ihrer Bahnen sofort, und für den direkten Verkehr mit anderen Bahnen von einem dieserhalb zu vereinbarenden, nicht über 14 Tage hinauszuschiebenden Termine ab ausser Kraft zu

setzen und die Güter für die Folge wieder auf Grund der Reglements und Tarifbestimmungen zur Beförderung anzunehmen.

„Erscheinen die in den Reglements vorgesehenen Lieferfristen unter den zur Zeit obwaltenden Verhältnissen nicht ausreichend, so bleibt es den Bahnverwaltungen nach der Bestimmung in § 12 des Bundes-Betriebsreglements bis auf Weiteres nachgelassen, entsprechende Zuschlagfristen festzusetzen und zu publiziren. Für den eintretenden Fall will ich die Königliche Direktion ermächtigen, das Erforderliche in dieser Beziehung ohne vorherige Einholung meiner besonderen Genehmigung nach eigenem Ermessen anzuordnen.

Berliner Briefe.

(Vom Berliner Eisenbahn-Aktienmarkte. Staatsaufsicht über die Eisenbahnen. Handelstag. Berlin-Kiel. Lausitzer Bahnprojekt. Löbau-Weisswasser. Liegnitz-Zittau. Langwedel-Uelzen. Anschluss der Bahn Oldenburg-Leer an die Holländischen Bahnen. Alsenzbahn. Verbindung der Murgthalbahn mit der Elsässischen Station Sulz. Tilsit-Memel. Rheinische E.)

** Berlin, 30. April. Die Liquidation fand den Geldmarkt in der vergangenen Woche unerwartet willig, und dieser Umstand kam auch dem Verkehr in Eisenbahnaktien um so mehr zu statten, als die eigentlichen Spekulationspapiere von Wien aus eine wirksame Anregung zur Hausse empfangen hatten, deren Wirkung sich auch den der Spekulation ferner stehenden Werthen mittheilte. Die grösste Regsamkeit am Aktienmarkte entwickelten auch jetzt wiederum die drei seit längerer Zeit das Geschäft beherrschenden Devisen: Bergisch-Märkische, Köln-Mindener und Rheinische; auf Köln-Minden übte jedoch die Märzeinnahme noch einen schwachen Koursdruck, sie schliessen indess wiederum in steigender Tendenz 136; Bergische notiren am Wochenschluss $121^1/_2$ in alten, $117^1/_2$ in neuen Stücken, Rheinische 126. Oberschlesische, die längere Zeit ausser der Bewegung waren, schlossen sich dieser jetzt an, der Kours ist $179^3/_4$, wesentlich höher als in der Vorwoche, dann so der Kours für litt. B.-Aktien $163^1/_4$. In Anhaltern hatte die vorangegangene starke Hausse Realisirungen provocirt, die den Kours um mehrere Procente schmälern mussten. Von Potsdamern wurden während der ganzen Woche ausschliesslich neue Stücke gehandelt, deren Koursbewegung mit 212 schliesst. Für Thüringer erhielt sich bei 140 Frage. Von den leichtern Aktien waren Görlitzer am beliebtesten, Märkisch-Posen, Halle Sorau, Rechte Oderufer-, Hannover-Altenbeken fanden mehr Berücksichtigung als in den vorhergegangenen Wochen.

Dem Staatsanzeiger zufolge hat der Handelsminister die sämmtlichen Königlichen Eisenbahndirektionen mittels Cirkular-Verfügung angewiesen, nunmehr die besonderen Maassnahmen und Ausnahmebestimmungen aller Art, welche die Bahnverwaltungen der vielfachen Betriebsstockungen wegen während der Kriegszeit bezüglich der Annahme, der Beförderung und der Behandlung der Privatgüter erlassen mussten, wieder ausser Wirksamkeit treten zu lassen. Für den direkten Verkehr mit andern Bahnen ist zur Ausserkraftsetzung der getroffenen Ausnahmebestimmungen eine Frist von höchstens 14 Tagen festgesetzt. (Siehe den Wortlaut des fragl. Rescripts S. 336.)

Im weitern Verfolg des in meiner vorigen Korrespondenz erwähnten Rescripts des Handelsministers, die Staatsaufsicht über die Eisenbahnen betreffend, hat derselbe mittels eines zweiten Rescripts sich näher über die Ausübung dieses Aufsichtsrechts ausgesprochen. Der Minister hält u. A. fest, dass der Staatskommissarius berechtigt sei, nicht nur den Sitzungen der Direktion, sondern auch denen des Verwaltungsraths und der Generalversammlung beizuwohnen. Die Privat-Eisenbahn-Verwaltungen seien demnach verpflichtet, den Kommissar von allen bevorstehenden Zusammenkünften rechtzeitig in Kenntniss zu setzen. Die Regierung müsse ferner den Anspruch auf Einsicht und Prüfung der Kassenbücher der Privat-Eisenbahn-Verwaltungen sich als einen Ausfluss des in den staatlichen Hoheitsrechten liegenden Oberaufsichtsrechts vindiciren. Hiermit hänge auch das Recht der Regierung zusammen, jederzeit durch einen Kommissarius Visitationen vornehmen und Informationen über die Geschäftsführung einziehen zu lassen.

Am 2. Mai tritt die vom Ausschuss des Deutschen Handelstages niedergesetzte Kommission zur Berathung über die Mängel des Eisenbahnwesens zusammen. Auf der Tagesordnung stehen zwei Anträge: 1) Errichtung einer Reichs-Centralstelle für das Eisenbahnwesen, 2) Gesetz in Betreff der Konkurrenz der Transportunternehmer auf den Eisenbahnen.

Zur Vermessung der Bahn von Berlin nach Kiel über Schwerin und Lübeck haben die Vorarbeiten in dieser Woche begonnen. Es handelt sich hierbei nur um die südöstliche Strecke Berlin-Ruppin-Wittstock-Parchim-Schwerin, da Lübeck-Eutin bereits im Bau begriffen ist. Auch die Vorarbeiten für die Bahn Oldesloe-Segeberg-Neumünster sollen demnächst beginnen; die Leitung derselben ist dem Ingenieur Wollheim übertragen. Die Konzession ist der Altona-Kieler Gesellschaft ertheilt.

Für die Lausitzer Bahn (Kohlfurt-Falkenberg) sind die Vorarbeiten beendet, auch die Verhandlungen wegen Beschaffung des Baukapitals (2 400 000 Thlr. Stammaktien und 3 600 000 Thlr. Stamm-Prioritäten) sind zum Abschluss gekommen. Ein hiesiges Banquier-Konsortium hat zunächst die Begebung der letztern übernommen.

Für die Bahn Löbau-Weisswasser zur Verbindung der Löbau-Zittauer Eisenbahn mit der Berlin-Görlitzer hat sich nach Berichten Sächsischer Blätter in diesen Tagen in Löbau ein Komité gebildet. Auch für das ältere Projekt Liegnitz-Löwenberg-Friedland-Zittau sollen Aussichten vorhanden sein. Der Bauunternehmer v. Ofenheim in Wien und die Firma Harring Brs. in London werden als diejenigen genannt, die zur Ausführung bereit seien.

Vom 1.—10. Mai findet die landespolizeiliche Begehung der Bahn Langwedel-Uelzen statt unter Betheiligung der Preussischen und Bremischen Staats-Kommissarien und der Deputirten der adjacirenden Gemeinden. Die Pläne und Zeichnungen der neuen Bahnlinie sind bereits von den durch den Bremischen Senat hiermit betrauten Ingenieuren im Detail vollendet, so dass die definitive Genehmigung und Feststellung nicht lange auf sich warten lassen dürfte.

Der in einer meiner früheren Korrespondenzen erwähnte Anschluss der Bahn Oldenburg-Leer an das Holländische Bahnsystem, welches sich jetzt bis zu dem nur 2 Meilen von Leer entfernten Holländischen Grenzort Neuschanz ausdehnt, dürfte endlich zuwege kommen, nachdem die Bahn bereits zwei Jahre im Betriebe ist. Der Grund der Verzögerung liegt in der kostspieligen Ueberbrückung der Ems, über welche die Eigenthümer der drei interessirenden Eisenbahnen: Preussen, Oldenburg und die Niederlande, sich bisher nicht verständigen konnten. Auch die Kollision der Interessen von Leer und Papenburg hat die Erledigung der Angelegenheit bisher aufgehalten. Die Stadt Leer hat nun in diesen Tagen eine Beihilfe von 50 000 Thlr. für den Fall bewilligt, dass die Ueberbrückung der Ems unterhalb Leer bei Bingum erfolgt.

Die Strecke der Alsenzbahn von Winnweiler nach Münster am Stein, Anschluss an die Rhein-Nahe-Bahn, wird am 15. Mai eröffnet.

Der Erbauer der Murgthalbahn, Professor Baumeister, soll von einer Englischen Gesellschaft Auftrag haben, Verhandlungen über Herstellung einer Schienenverbindung jener Bahn mit der Elsässischen Station Sulz, eventuell auch wegen Weiterbaues der Murgbahn von Gernsbach nach Freudenstadt und Oberndorf einzuleiten.

Die Nachricht über den alsbaldigen Beginn des Tilsit-Memeler Eisenbahnbaues scheint sich zu bestätigen. Aus Königsberg wird berichtet, Bau-Inspektor Menz sei beauftragt, dem Handelsministerium einen definitiven Baukostenanschlag einzureichen.

Die Aktionäre der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft sind zur diesjährigen regelmässigen General-Versammlung auf den 26. Mai c. eingeladen, um

1) den Bericht über die Resultate der Rechnungs-Ablage, über die vom Administrationsrathe ertheilte Rechnungs-Decharge und über die Lage der Geschäfte der Gesellschaft entgegen zu nehmen; ferner über die Erträge des Unternehmens, sowie bezüglich der Rücklagen für den Erneuerungs- und Reserve-Fonds Verfügung zu treffen;

2) in Bestätigung der Beschlüsse früherer General-Versammlungen, von den Schritten Kenntniss zu nehmen und dieselben gutzuheissen, welche seit der letzten General-Versammlung zur Ausführung mehrerer der beschlossenen Erweiterungen des Unternehmens geschehen sind, namentlich zur Erwirkung der landesherrlichen Konzession für:

a) die Zweigbahn von Troisdorf bis Speldorf, mit Anschluss an Düsseldorf,
b) die Zweigbahn von Wattenscheid über Dortmund bis zum Anschluss an die Westfälische Staatsbahn bei Hamm und Lippstadt,
c) die Zweigbahnen von Linn über Crefeld nach Gladbach, Rheydt und von Neuss nach Viersen,
d) die feste Brücke bei Rheinhausen,
e) die Zweigbahn von Ehrang nach Quint;

3) die Direktion zu ermächtigen, zum Bau und Betrieb einer Bahn von Trier nach Diedenhofen, zum Bau und Betrieb einer Verbindungsbahn zwischen der Eifelbahn und dem Grossherzoglich Luxemburgischen Bahnnetze, sowie zum Bau und Betrieb einer Verbindungskurve zwischen der Neuss-Dürener und Düren-Euskirchener Linie;

4) wegen der Betheiligung der Gesellschaft an dem Unternehmen der Gotthardbahn mit Einer Million Francs in Verfolg der in der General-versammlung vom 31. Mai 1870 gegebenen Zustimmung weiteren Beschluss zu fassen;

5) die Direktion zu ermächtigen zur Beschaffung von Betriebsmitteln, sowie zur Erweiterung der Bahnhofsanlagen und der sonstigen Betriebseinrichtungen des älteren Bahnnetzes weiter 3 Millionen Thaler zu verwenden und diese Summe durch Ausgabe von Aktien oder Obligationen zu beschaffen;

6) die Direktion zu ermächtigen, in Ausführung des Artikels 5 des unterm 9. Juni 1859 mit der Königlichen Staatsregierung abgeschlossenen Vertrages zur Deckung der am 1. Oktober zur Einlösung gelangenden $4^1/_2$ Proc. garantirten Coblenzer Brücke-Obligationen neue Obligationen bis zur Summe von 2 Millionen Thalern zu kreiren und den Zinsfuss und die Bedingungen dieser Anleihe mit der Staatsregierung zu vereinbaren;

7) die Direktion ferner zu ermächtigen, die für die neuen Bauten resp. Erweiterungen des Unternehmens erforderlichen Genehmigungen bei der Königlichen Staatsregierung nachzusuchen, mit derselben die Konzessionsbedingungen und die sich als nothwendig oder zweckmässig ergebenden Modifikationen und Ergänzungen der Gesellschafts-Statuten zu vereinbaren und für die Gesellschaft verbindlich festzustellen, sowie das zur Ausführung der verschiedenen Erweiterungen erforderliche Kapital durch Ausgabe von Aktien oder Obligationen zu beschaffen; auch fortan, wie bisher, zu Bauzwecken

vorübergend die aus dem Betriebe eingehenden Mittel vorschussweise zu verwenden und Darlehen mit oder ohne Verpfändung von Effekten aufzunehmen;

8) Neuwahlen für die Direktion und den Administrationsrath vorzunehmen;

9) Beschluss zu fassen über den von einem Aktionär angemeldeten Antrag auf Abänderung der §§ 20, 26, 30, 31, 33, 34, 43 bis 56, 60 und 75 der Gesellschaftsstatuten.

* **Saal-Eisenbahn.** Die Altenburgische Regierung hat nunmehr die vom 3. April c. datirende Konzessionsurkunde für die Saal-Eisenbahn-Gesellschaft nebst dem darauf bezüglichen Staatsvertrage mit den betheiligten Staatsregierungen von Sachsen-Weimar, Sachsen-Meiningen und Schwarzburg-Rudolstadt dd. am 15. April c. veröffentlicht. Die Altenburgische Regierung ist bei dem Bauunternehmen mit 241 000 Thlr. in Stammaktien betheiligt. Das Herzogthum wird nach den Konzessionsbedingungen an zwei Orten, bei Kahla und Naschhausen Stationsanlagen erhalten, event. auf Verlangen der Staatsregierung auch noch eine dritte bei Uhlstädt. Von Naschhausen bei Orlamünde ist ausserdem die Anlegung einer Zweigbahn nach der Station Pösneck an der Gera-Eichichter Bahn in Aussicht genommen.

* **Bergisch-Märkische Eisenbahn.** (Die im Bau begriffenen und fest projektirten neuen Bahnlinien.) Im Anschluss und unter Hinweisung auf die im Januar 1870 gemachten Mittheilungen (abgedruckt im vorigen Jahrg. No. 5 S. 67 und 68) erhalten wir von der Königlichen Eisenbahn-Direction in Elberfeld folgende Mittheilungen über den gegenwärtigen Stand deren Eisenbahn-Bauten und Projekte:

1) Die Ruhrthal-Eisenbahn, 27,55 Meilen*, unterm 1. Oktober 1866 konzessionirt, führt von Düsseldorf über Ratingen, Kettwig, Werden, im Ruhrthal aufwärts über Schwerte, Arnsberg nach Warburg, erhält Zweigbahnen von Kettwig bis Mülheim a. Ruhr und von Fröndenberg bis Menden.

Die Ruhrthalbahn zerfällt in 3 Abtheilungen.

a) Untere Abtheilung, von Düsseldorf bis Kupferdreh, 5 Meilen, wird für 2 Geleise ausgeführt und voraussichtlich zum Herbst 1871 betriebsfähig fertig gestellt.

Zweigbahn Kettwig-Mülheim, 1,9 Ml. Der Unterbau dieser Linie wird für 1 Geleise fürerst hergestellt. Der Bauangriff steht unmittelbar bevor, der Grunderwerb hat begonnen. Die Fertigstellung der Zweigbahn wird zum Herbst 1872 beabsichtigt.

Diese Zweigbahn verbindet die Kohlenzechen der unteren Ruhr mit den Häfen zu Ruhrort und Duisburg und erhält folgende Stationen: Kettwig, Saarn 1,2 Ml., Broich 0,3 Ml. Bei Kettwig und Mülheim sind Brücken über die Ruhr zu erbauen, deren erstere 3 durch Eisenkonstruktion überspannte Oeffnungen à 164 Fuss Weite, letztere 10 überwölbte Oeffnungen à 50 Fuss und 2 durch Eisenkonstruktionen überspannte Oeffnungen à 120 Fuss Weite erhalten wird.

b) Die Mittlere Abtheilung von Dahlhausen über Hattingen, Henrichshütte nach Herdecke, 4,3 Ml., wird für 2 Geleise hergestellt.

Die Strecke Ueberruhr-Dahlhausen, $\frac{2}{3}$ Ml., wird im Unterbau für 1 Geleise hergestellt, das Terrain jedoch für 2 Geleise erworben. Das spezielle Projekt unterliegt noch der ministeriellen Festsetzung.

Durch diese Bahnstrecke wird die Entlastung des Bahnhofs Ueberruhr bezweckt. Technische Schwierigkeiten: Eine Ruhrbrücke, 7 Oeffnungen à 60′ und 2 Oeffnungen à 120′ Weite, durch Eisenkonstruktionen überspannt.

Die Strecke Henrichshütte-Herdecke, 3 Ml. lang, wird für 2 Geleise ausgeführt. Auch für diese Strecke unterliegt das specielle Projekt noch der ministeriellen Festsetzung. Die wichtigsten Stationen dieser Strecke sind: Blankenstein, Bommern, Volmarstein. Besondere Bauschwierigkeiten kommen nicht vor.

c) Die Obere Abtheilung von Schwerte bis Warburg, $18\frac{1}{4}$ Meilen lang, wird für 2 Geleise hergestellt.

Die Strecke Schwerte-Arnsberg — 5,8 Meilen lang — ist im Juni 1870 dem Betriebe eröffnet worden. Die Fertigstellung bis Warburg wird bis Anfang 1872 beabsichtigt.

Ausser den im vorigen Jahrg. S. 68 genannten Stationen, erhält die Strecke Schwerte-Warburg, nachdem vor Bahnhof Brilon die Haltestelle Olsberg eingefügt ist, folgende Stationen: Olsberg, Brilon 1,1 Ml., Messinghausen 1,3 Ml., Bredelar 1,1 Ml., Stadtberge 1,1 Ml., Westheim 0,7 Ml., Wrexen 0,9 Ml., Warburg 1,7 Ml.

Zwischen Brilon und Warburg sind auszuführen:

1) zwei Tunnels: a) bei Messinghausen, 76° lang. b) bei Beringhausen 60° lang.

2) 14 Brücken über die Hoppeke von 22 bis 26 Fuss Weite — ferner: 2 Brücken über die Diemel von beziehentlich 30 Oeffnungen à 32′ und 3 Oeffnungen à 40′ Weite.

Zweigbahn Fröndenberg-Menden, $\frac{2}{3}$ Ml. lang, wird für 1 Geleise ausgeführt, das Terrain jedoch für 2 Geleise erworben. Der Bauangriff ist erfolgt, die Terrain-Erwerbung fast beendet.

Die Zweigbahn ist wichtig für die Industrie des Hönnethales.

Auszuführen sind: Eine Ruhrbrücke von 3 Oeffnungen à 100 Fuss; eine Hönnebrücke von 2 Oeffnungen à 40 Fuss. Beide erhalten eiserne Ueberbauten.

2) Auf der $3\frac{1}{3}$ Meilen langen Volmethalbahn von Hagen bis Brügge, konzessionirt unterm 26. September 1869, wird (wie auf der Bahn unter 3) der Unterbau für 1 Geleise ausgeführt, das Terrain aber für 2 Geleise erworben.

Die Strecke von Hagen bis Oberhagen — 0,6 Meilen lang — soll im Laufe des Sommers 1871 dem Betriebe eröffnet werden. Das Projekt der Reststrecke unterliegt noch der ministeriellen Festsetzung.

Auf dieser Bahnlinie, welche Stationen zu Oberhagen, Delstern, Dahl, Schalcksmühlen und Brügge erhält, kommen 14 Brücken über die Volme und 4 Tunnels vor.

3) Finnentrop-Olpe-Rothemühle, $4\frac{2}{3}$ Meilen lang. Für die Strecke Finnentrop-Olpe ist das Spezialprojekt fertig; für die Reststrecke in der Bearbeitung begriffen.

Die Bahn bezweckt die Wiederbelebung der im Kreise Olpe darnieder liegenden bergmännischen und Hütten-Industrie. Die wichtigsten Stationen sind Attendorn und Olpe.

An Bauobjekten sind 1 Lennebrücke, 7 Biggebrücken, 1 Brücke über die Lister; ferner 2 Tunnels von beziehungsweise 26° und 38° Länge auszuführen.

In den Vorarbeiten begriffen sind folgende drei Linien:

4) Rittershausen-Blankenstein, Bommern, Witten, $2\frac{1}{4}$ Meilen lang.

5) Lennep-Hückeswagen-Wipperfürth, $2\frac{1}{3}$ Meilen.

6) Bochum-Essen mit Umgehung der Stadt Steele, $1\frac{7}{8}$ Meilen lang, durch welche die Entlastung des Bahnhofs Steele herbeigeführt werden soll.

Auf folgenden drei Bahnlinien ist mit dem Terrainerwerb begonnen und die Bauarbeiten auf denselben nächstens in Angriff genommen werden:

7) Odenkirchen-Jülich-Düren, Jülich-Stolberg. Der Unterbau dieser 9 Meilen langen Bahn wird, nach Maassgabe des Terrains ein- oder zweigeleisig ausgeführt, das Terrain jedoch durchgehend zweigeleisig erworben werden.

8) Aachen-Landesgrenze (Welkenrädt) $\frac{2}{3}$ Meile.

9) Mülheim a/Rhein-Deutz, $\frac{1}{2}$ Meile. Beide Linien (8 und 9) erhalten zweigeleisigen Unterbau.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. In der am 28. April abgehaltenen ordentlichen General-Versammlung der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft wurden die Herren Rentiers Otto Mühlberg und Anker, Kaufmann W. Wolff und Banquier Felix Meyer in den Verwaltungsrath gewählt. In der unmittelbar folgenden ausserordentlichen General-Versammlung kam die Vorlage wegen Erweiterung des Unternehmens zur Verhandlung. Die Verwaltungsorgane hatten den Antrag statt $3\frac{1}{2}$ Mill. Stammaktien und 7 Mill. Thlr. Prioritäten 3 und resp. $7\frac{1}{2}$ Mill. zu emittiren aufgenommen und wurde die Vorlage mit dieser Modifikation en bloc genehmigt. Es waren 9765 Stimmen, also nicht die nach § 33 der Statuten erforderlichen Dreiviertel der Stimmen sämmtlicher Aktien vertreten. Zur endgültigen Beschlussnahme wird also nach sechs Wochen eine neue General-Versammlung zusammentreten, welche mit Zweidrittel der Stimmen der Anwesenden unbedingt entscheidet. Der Vorsitzende theilte mit, dass die s. g. Oberlausitzer Centralbahn-Gesellschaft (Falkenberg-Kohlfurt) das Baukapital beschafft habe und der Bau demnächst beginnen werde.

* **Pfälzische Eisenbahnen.** Am 29. April 1871 fand in Ludwigshafen unter dem Präsidium des Vorstandes des Verwaltungsraths, Herrn Mahla, die ordentliche Generalversammlung der Pfälzischen Eisenbahn-Gesellschaft statt.

Ad No. 1 der Tagesordnung, Geschäftsbericht der Direktion, gab Herr Direktor von Jaeger der Versammlung in einem ausführlicheren Auszuge Mittheilung von den Hauptergebnissen des Betriebes pro 1870, sowie von der allgemeinen Geschäftslage der Pfälzischen Bahnen.

Ad No. 2, Verbescheidung der Jahres-Rechnungen gemäss § 45 Ziff. 2 der Satzungen, wurden die Jahresrechnungen über den gemeinschaftlichen Betrieb pro 1870 als auch die allgemeinen und Special-Bau-Rechnungen der einzelnen Bahnen anerkannt und der Verwaltung die Entlastung ertheilt.

Ad No. 3, Verfügung über den vorhandenen Reinertrag, bezw. Festsetzung der Dividende nach Maassgabe der Ziffer IV Lit. a bis e der Fusionsgrundlagen, gab der Herr Präsident über das Finanzergebniss der gemeinschaftlichen Betriebsrechnung der vereinigten Bahngesellschaften unter Hinweis auf den bezüglichen Vortrag im Geschäftsberichte eingehende Erläuterung und stellte Namens der Verwaltung, gemäss Zusatz zu § 45 der Satzungen Ziff. 4, an die allgemeine Generalversammlung der Aktionäre sämmtlicher Gesellschaften den Antrag:

„Die verehrliche Generalversammlung wolle die im Geschäftsberichte vorgeschlagene Vertheilung des Reinerträgnisses der Betriebs-Gemeinschaft nach Maassgabe der Ziff. IV Lit. a bis e der Fusions-Grundlagen genehmigen und insbesondere beschliessen:

dass von dem nach Bestreitung der Zinsen sämmtlicher Aktien und Prioritäten und der Amortisationsbeträge der Letzteren, sodann nach Abzug der garantirten Präcipuen noch verfügbar blei-

---

* Nicht 271,55 M., wie in Folge eines Druckfehlers S. 67 v. Jahrg. steht

benden Ueberschüsse ad . . . . fl. 442 507. 52 kr.
nach Ziff. IV Lit. d der Grundlagen ein Procent von der Gesammt-Betriebs-Einnahme ad fl. 4 977 627 zur Dotirung eines Betriebs-Reservefonds „als Betriebsausgabe" vorweg abgesetzt werde mit . fl. 49 776. 16 kr.
und dass von dem Rest-Ueberschusse ad . . . fl. 392 731. 36 kr.
nach Verwendung der Hälfte ad . . . . . . fl. 196 365. 48 kr.
zur Deckung der bestehenden Passivreste der Pfälzischen Bahnen, bezw. zur Erstattung der darauf geleisteten Zinszuschüsse des Staates, die andere Hälfte ad . . . . fl. 196 365. 48 kr.
nach Ziffer IV Lit. e der Fusionsgrundlagen als Dividende auf die zur Zeit dividendenberechtigten 43 248 Aktien der Pfälzischen Bahnen zu übertragen 500 fl. Nominalwerth zu fl. 21 624 000 mit 4 fl. 30 kr. pro Aktie oder 0,9% vom Aktienkapitale vertheilt werden, was eine Summe von . fl. 194 616. — kr.
und einen Restbruchtheil von . . . . fl. 1 749. 48 kr.
ergäbe, welcher auf den nächstjährigen Dividenden-Konto zu übertragen wäre.

Dieser Antrag der Verwaltung wurde einstimmig genehmigt.

Schliesslich erklärt der Herr Präsident, dass die Präcipuen mit den Dividenden auf die Dividendenscheine der Ludwigsbahn pro 1870, der Maxbahn No. 5, der Nordbahnen No. 1 ausbezahlt werden würden.

ad No. 4 der Tagesordnung wurde die allerhöchste Koncessions-Urkunde für die Aktien-Gesellschaft der Pfälzischen Nordbahnen zum Baue der von ihr bereits übernommenen Bahnlinien d. d. 16. April 1870 vorgelegt, desgleichen 2) die Allerhöchst genehmigte Nachtragsbestimmung zu den §§ 2 und 3 der vorallegirten Allerhöchsten Koncessionsurkunde vom 15. Februar 1871, 3) die Ministerialurkunde vom 15. Februar 1871 für die Nordbahn-Gesellschaft, die Genehmigung zur Emission eines Prioritätsanlehens im Betrage von fl. 9 452 000.

Die betreffenden Gesellschaften der Pfälzischen Nordbahnen, dann der Ludwigsbahn und endlich der Maxbahn geben den oben bezeichneten Aktenstücken ihre Zustimmung.

Ausserdem theilte der Herr Präsident der Generalversammlung mit, dass nunmehr auch die Allerhöchste Koncession für die Pfälzische Maximiliansbahn-Gesellschaft zum Baue und Betriebe einer Eisenbahn von Landau nach Germersheim eingetroffen sei.

Die besonderen Generalversammlungen der Pfälzischen Maxbahn, der Ludwigsbahn und der Nordbahnen ertheilten dieser Koncessionsurkunde zum Baue der Landau-Germersheimer Bahn vom 17. April d. J. ihre Zustimmung.

ad No. 5 der Tagesordnung, Erneuerungswahl des Verwaltungsrathes, wurden die Herren Gutsbesitzer Jordan, Engelhorn, Krämer und Lang wieder gewählt.

*** Frequenz und Einnahmen der Badischen Eisenbahnen in 1870**, nach Mittheilung des statistischen Büreaus der Direction der Grossh. Verkehrs-Anstalten.

Bezeichnung der Bahnstrecken	Befördert wurden														
	Personen (incl. Militär bei Einzeltransport)									Gepäck	Equipagen	Vieh	Güter	
	Einfache Fahrt					Hin- und Rückfahrt			Summe.					
	Schnellzüge		Gewöhnliche Züge										Versandt.	Empfang.
	I. Cl.	II. Cl.	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.	I. Cl.	II. Cl.	III. Cl.		Stück	St.	Stück	Ctr.	Ctr.
1. Mannheim-Constanz	7869	88772	13820	201131	1721482	5537	134633	939562	3112806	135450	171	203217	15386449	16827693
2. „ -Carlsruhe	—	—	18	1080	24636	1	783	12714	39232	427	—	374	43736	180629
3. Heidelberg-Würzburg	42	378	597	17967	313978	112	9261	163390	505725	11455	12	76628	1143549	995714
4. Meckesheim-Jaxtfeld	—	15	152	4511	93969	29	2255	35857	136788	2848	3	32020	499779	353701
5. Königshofen-Mergentheim	—	—	21	1311	39982	4	921	11454	53693	1032	2	6435	172703	187542
6. Lauda-Wertheim	—	9	30	1817	47620	15	1656	43160	94307	1673	—	3750	190761	171498
7. Durlach-Mühlacker	392	7598	426	19926	222600	226	14923	103903	369994	7590	26	82648	1787775	1885854
8. Carlsruhe-Maxau	7	22	99	2324	30449	153	2324	16914	52292	969	—	7407	754779	738432
9. Rastatt-Gernsbach	17	215	109	2294	34466	19	1440	25488	64048	1067	—	463	301367	148986
10. Oos-Baden	2941	8983	2038	12241	34657	1199	6721	23034	91814	11982	45	565	43876	242165
11. Appenweier-Strassburg	853	8269	1602	19052	84676	223	6212	33331	154218	14445	19	2434	884599	1522450
12. Offenburg-Hausach	5	114	134	2746	75212	15	1334	47483	127043	3076	2	11505	522715	279923
13. Dinglingen-Lahr	15	1164	24	1942	14900	13	1442	10581	30081	1857	—	210	171979	153796
14. Basel-Schopfheim	1	84	65	6605	86834	29	5009	56443	155070	3213	5	1181	158090	487525
15. Singen-Villingen	—	—	150	5761	154296	55	3803	81923	245988	5116	10	9288	619860	429700
16. Radolfzell-Messkirch	—	—	40	1753	73771	1	1264	33752	110581	1789	3	5183	395101	140232
Im Jahr 1870	12142	115623	19325	302461	3053528	7631	193981	1638989	5343680	203989	298	437308	23077118	24745840

Bezeichnung der Bahnstrecken	Die Einnahmen betrugen für												An Nachnahmen etc. wurde verausgabt	
	Personen- (incl. Militär-) Taxen		Gepäck-, Garantie- und Lager-Taxen		Equipagen-Transport-Taxen		Vieh-Transport-Taxen		Güter-Transporttaxen incl. Spesen u. Nachnahmen		in Summa			
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
1. Mannheim-Constanz	2501312	13	200091	47	1991	37	89626	57	8609045	38	11402068	12	3742650	42
2. „ -Carlsruhe	12770	16	200	39	—	—	95	56	33935	18	47002	9	4905	51
3. Heidelberg-Würzburg	262219	57	11894	29	185	40	34088	19	415795	43	724184	8	215488	28
4. Meckesheim-Jaxtfeld	51386	17	1846	1	28	46	22502	5	98944	12	174707	21	32054	12
5. Königshofen-Mergentheim	20401	51	858	20	39	6	4436	6	40124	7	65859	30	26211	8
6. Lauda-Wertheim	43465	9	1383	16	—	—	1558	32	57338	37	103745	34	14641	21
7. Durlach-Mühlacker	159755	41	7304	56	244	6	34398	15	677302	6	879005	4	397366	25
8. Carlsruhe-Maxau	14043	58	396	53	—	—	641	12	176887	44	191969	47	111729	46
9. Rastatt-Gernsbach	26729	13	1059	9	—	—	119	11	50739	5	78646	38	8176	43
10. Oos-Baden	172043	44	26753	17	537	15	861	33	117650	50	317846	39	14601	11
11. Appenweier-Strassburg	181961	36	18310	12	414	16	3140	2	855263	47	1059089	53	675073	34
12. Offenburg-Hausach	57768	15	2518	31	23	12	3404	47	105635	39	169350	24	44725	37
13. Dinglingen-Lahr	26371	52	2600	7	—	—	29	57	99653	43	128655	39	37518	46
14. Basel-Schopfheim	54131	17	1809	12	21	—	291	56	275142	9	331395	34	26302	39
15. Singen-Villingen	95020	18	3589	40	118	14	5384	50	248247	42	352360	44	105170	12
16. Radolfzell-Messkirch	38546	16	1186	39	17	46	1951	55	64882	45	106585	21	13476	10
Im Jahre 1870	3717927	53	281803	8	3620	58	202531	33	11926589	5	16132472	37	5470092	45
Im Jahre 1869	4180238	3	311317	55	3954	58	180608	17	11248674	41	15924793	54	5167670	33

Wiener Briefe.

♂ Wien, am 2. Mai. (Vom Eisenbahn-Aktienmarkte. Generalversammlungen der Lemberg-Czernowitz-Jassy- und der Südnorrdd. Verb.-B. Oesterreichisch-Ungarischer Steuervertrag. Das Dalmatinische Eisenbahnnetz. Ostrau-Friedländer B. Ungarische Gesetzvorlagen. Serbische Bahnen.)

Auf dem Eisenbahnaktienmarkte zeigte sich Anfangs der Berichtsperiode Flauheit, die jedoch einer nachträglichen bessern Stimmung wich, indem man mehr und mehr zur Ueberzeugung gelangte,

dass die Kommune in Paris bald sich ergeben muss, auch hiess es, dass die oft erwähnte Finanzoperation der Kreditanstalt mit der Südbahngesellschaft zu Stande kam. Grund genug, dass die Spekulation wieder rosiger wurde. Südbahn stiegen bis 181, Nordwestbahn besserten sich in Folge auswärtiger Kaufordres um $1^1/_2$ Gulden, Fünfkirchen-Barcser Aktien gewannen $2^1/_4$ fl.. Staatsbahnaktien wurden mit 419, Karl-Ludwigbahnaktien bis $266,_{25}$ gehandelt, Nordbahnaktien gewannen 1 Proc., Franz-Josefsbahn erhöhten ihren Kours mit 4 fl., Kaschauer gewannen 4, Nordost 2 fl., auch andere Sorten stellten sich grösstentheils höher, so namentlich Westbahn um 4 fl., in Folge von Käufen eines ersten Bankinstitutes.

Unter den weitern Vorgängen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens wollen wir zunächst Nachstehendes hervorheben:

In der am 28. April stattgehabten Generalversammlung der Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn erweckten Interesse namentlich die Mittheilungen über die Resultate der Bestrebungen zur Fortsetzung der Bahn nach Odessa, Warschau und an die Ungarische Landesgrenze. Hinsichtlich der Bahn von Lemberg an die Russische Grenze bei Stomaschoff hat nämlich das Oesterr. Ministerium die Wichtigkeit der Ausführung anerkannt und die Gewährung der Staatsgarantie für dieselbe in Aussicht gestellt; ein diese Linie betreffender Gesetzentwurf gelangt nächstens in den Reichsrath. Russischer Seits wurde die Konzession der Linie Odessa-Kischeneff bis an den Pruth der grossen Russischen Gesellschaft für Handel und Dampfschifffahrt ertheilt; es erübrigt nur noch die kurze Rumänische Strecke von 20 Kilometern; die Konzessionsertheilung derselben hängt von dem Umstande ab, ob das Geleise nach der kontinentalen oder Russischen Spurweite hergestellt werden soll.

Hinsichtlich der Bahn von Lemberg über Stry und Skole bis zur Grenze am Besked, dann von Stry nach Stanislau hat der Reichsrath bereits das betreffende Gesetz erledigt und steht nur noch die Kaiserliche Sanction aus. Zur Deckung von Bahnbedürfnissen wurde der Verwaltungsrath ermächtigt, 3 Mill. Gulden in Form einer schwebenden Schuld zu den bestmöglichen Bedingungen aufzunehmen und wurde zugleich beschlossen, die am 1. Mai und 1. November d. J. fälligen Aktienkoupons mit je 5 fl. Silber einzulösen und den Rest zur Deckung der Zinsen und als Tilgungsquote für die zu beschaffende schwebende Schuld zu verwenden.

Die zweite Generalversammlung, welche am 29. April stattfand, betraf die Südnorddeutsche Verbindungsbahn und bot wenig allgemeines Interesse. Es fanden hierbei die gewöhnlichen Verwaltungsrathswahlen statt, die jedoch mehr die engere Aktionärkreise angehen, als die Publizistik.

Im Reichsrath wurde eine Regierungs-Vorlage eingebracht, die das Uebereinkommen zwischen dem Cis- und Transleitanischen Finanzministerium in Betreff der Theilung der Steuer von Unternehmungen zum Gegenstande hat, welche ihren Geschäftsbetrieb auf beide Staatsgebiete zum Gegenstande haben. Am meisten wird hiervon die Oesterr. St.-E.-Gesellschaft betroffen.

Der Betrieb dieser Unternehmung wird auf drei Linien ausgeübt und zwar 1) der nördlichen, 2) der südöstlichen und 3) auf der Wien-Neu-Szönyer-Linie. Als Maassstab für die Besteuerung wird das aus dem Betriebe der einzelnen Linien erzielte Brutto-Erträgniss angenommen. Die Steuer für die ganz auf Oesterreichischem Staatsgebiete laufende nördliche Linie fällt der Oesterr. Finanzverwaltung, jene für die südöstliche Linie der Königl. Ungarischen Finanzverwaltung zu. Nachdem jedoch von dieser südöstlichen Linie ein Theil in der Länge von 1190 Klaftern (von der Marchbrücke bis zur Station Marchegg) auf Oesterreichischem Gebiete läuft, so wird die Ungarische Finanzverwaltung den nach Verhältniss dieser Strecke zur Gesammtlänge der südöstlichen Linie entfallenden Antheil der Oesterreichischen Finanzverwaltung vergüten.

Die Steuer von der gemeinsam Wien-Neu-Szönyer Linie wird zwischen beiden Finanzverwaltungen nach dem Verhältniss der Meilenlänge der auf beiderseitigem Gebiete gelegenen Strecken getheilt, wobei jedoch mit Rücksicht auf den grössern Verkehr in der Nähe Wiens die erste Meile bei Wien für zwei gezählt wird, wornach von der auf das Erträgniss der Wien-Neu-Szönyer entfallenden Steuer, $^7/_{12}$ der Oesterreichischen und $^5/_{12}$ der Ungarischen Finanz-Verwaltung zufallen.

Die Staatsbahn muss daher nebst dem steuerbaren Reinerträgnisse der Gesammtunternehmung auch das Bruttoerträgniss jeder einzelnen Linie mit ihrer Meilenlänge getrennt nachweisen.

Dem Nichtösterreicher kömmt eine derartige Steuergepflogenheit gewiss spanisch vor.

Unter allen Provinzen der Oesterr.-Ungar. Monarchie ist Dalmatien mit der Militärgränze das einzige Land, welches noch keine Eisenbahn besitzt. Nunmehr soll im Laufe der nächsten Woche dem Reichsrathe ein Projekt zur Berathung in Vorlage gebracht werden, wornach ein vollständiges Dalmatinisches Eisenbahnnetz zu bauen wäre, worin auch die Flügelbahnen Zara, Sebenico und Trau, sowie die Sektion Knin-Spalato aufgenommen werden sollen. Aber, wird man fragen, können die Dalmatinischen Bahnen sich rentiren? Ist dort Industrie und Handel? Wo sind da die Elemente, um ein ganzes Netz zu alimentiren? Freilich wird der Staat subventioniren müssen. Darauf kömmt es eben an. Auf einige Millionen mehr oder weniger giebt man hier nichts mehr. Oesterreich hat breite Schultern, Oesterreich kann viel ertragen! —

Bezüglich der Ostrau-Friedländer Bahn wird gemeldet, dass nach der zwischen dem 30. April und 2. Mai d. J. vorgenommenen Kollaudirung derselben, die Uebergabe dieser Bahn an die Kaiser-Ferdinand-Nordbahn stattfindet. Der Betrieb übergeht auf unbestimmte Zeit an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

In dem Ungarischen Reichstag erklärte der Kommunikationsminister v. Gorové, dass der Gesetzartikel über den Bau der Gömörer Eisenbahn wegen Undurchführbarkeit der Konzessions-Urkunde nicht vollstreckbar sei, und legte einen Gesetzentwurf über die genannte und die Erste Galizische Verbindungsbahn mit Modifikationen der Konzession vor.

Trotzdem die Serbische Eisenbahnfrage seit der vorjährigen Skupschtina — in welcher der Bau der Bahnen blos im Principe votirt wurde und die Regierung versprach, mit der Pforte über die Anschlussfrage zu verhandeln — bis vor Kurzem noch nicht den gemachten Erwartungen entsprechend, angeregt wurde, ist die Regierung plötzlich auf Anregung des Ungarischen Ministeriums* doch schon so weit geschritten, dass sie zur Ausarbeitung eines Anschlussplanes bereits die Ordre gegeben hat, und demnach steht die Realisirung des Serbischen Bahnprojektes schon mehr in Aussicht. Die frühere mit Leidenschaft geführte Kontroverse, ob die Serbische oder Bosnische Linie das Mittelglied zwischen dem Oesterreichisch-Ungarischen und dem Ottomanischen Bahnnetze bilden solle, hat hiermit ihr Ende erreicht, indem beide Linien gebaut werden. Die Distanz, welche diese zwei Linien trennt, beträgt ca. 25 geogr. Meilen.

Personalnachrichten.

Preussen. Die Königl. Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspektoren: Nahrath, früher zu Münster, und Hinüber, früher in Ratibor, sind in gleicher Eigenschaft zur Hannoverschen Staats-Eisenbahn-Verwaltung, resp. nach Bremen und Hannover versetzt worden. — Der bisherige Königl. Eisenbahn-Baumeister Wollanke zu Saarbrücken ist zum Königl. Eisenbahn-Bau-Inspektor ernannt und sind demselben die Funktionen eines Vorstehers des betriebstechnischen Central-Büreaus bei der Ostbahn in Bromberg übertragen worden. — Der bei der Königl. Eisenbahn-Direktion zu Elberfeld beschäftigte bisherige Gerichts-Assessor Hermann Becher ist in Folge seiner definitiven Uebernahme in die Staatseisenbahn-Verwaltung zum Regierungs-Assessor ernannt worden. — Die Mitglieder der Gesellschafts-Vorstände der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn sind aus der Bekm. S. 342 ersichtlich.

Hessische Ludwigsbahn. Der bisherige Verwaltungsraths-Sekretär Brand ist zum Syndicus und Vorstand des Grundeigenthumsbüreaus und der seitherige Betriebssekretär Hederich an dessen Stelle zum Verwaltungsraths-Sekretär ernannt worden.

Ausland.

* **Dänemark.** (Jütländisch-Fünensche Eisenbahnen.) Am 2. Mai c. ist die Eisenbahnlinie von Skanderborg (Station der Linie Aarhuus-Friedericia) nach Silkeborg, 4 Ml. lang, mit den Zwischenstationen Alken, Ry, Laven und Sveibæk eröffnet worden.

Litteratur.

Inhalts-Verzeichniss der besonderen Beilage zum Königl. Preuss. Staats-Anzeiger. No. 18 vom 29. April 1871: Chronik des Deutsch-Französischen Krieges 1870—71. — Karl Ritter und Albrecht von Roon. — Löwe und die Deutsche Ballade. — Das Nahe- und Saarthal. — Zur Geschichte der Obstbaumzucht in der Mark Brandenburg. — Aus den Berliner Bildhauerwerkstätten. III.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen.

26. Mai Rheinische Eisenb.-Ges. zu Köln. Tagesordnung s. S. 337.
31. „ Aussig-Teplitzer Eisenb.-Ges. zu Teplitz. Siehe Bekm. S. 341.
3. Juni Ostpreussische Südbahn zu Königsberg i/Pr.

Einzahlungen.

Bayerische Ostbahnen. Die zweite Einzahlung auf die Aktien der neuen Emission im Betrage von 25% oder 50 fl. pro Interimsschein ist vom 1. bis 7. Juli incl. zu leisten.

Submissionen und deren Ergebnisse.

a) Ergebnisse.

Nach dem Staatsanzeiger sind seit Beginn des Jahres 1870 behufs Vermehrung der Eisenbahnbetriebsmittel bis jetzt in Bestellung gegeben: Bei der Rheinischen Bahn 53 Lokomotiven, 1460 offene Güterwagen, bei der Berg.-Märk. Bahn 126 Lokomotiven, 2500 offene und 100 bedeckte Güterwagen, bei der Köln-Mindener B. 108 Lokomotiven, 2100 offene und 700 bedeckte Güterwagen. Die Wagen haben durchschnittlich eine Ladungsfähigkeit von 200 Ctrn.

b) Submissionen.

Termin	Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
7. Mai zu Stuttgart	Württembg. B.	2350 Ctr. Oel, Talg und Hanfabwerg	—
8. „ zu Mannheim	Bad. Staatsb.	Erdarbeiten Bahnhof	—
9. „ zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Bahnhofsrestaurationsverpachtung Geilenkirchen	—

---

* Nach der Presse wäre solches auf die positive Nachricht hin erfolgt, dass die Türkische Linie bis Uscup (Skoplja) bis August 1872 fertig werden wird.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
10. Mai	zu Köln	Rheinische B.	Materialien- etc. Verkauf	—
10. „	zu Stadtberge	Berg.-Märkische E.	2 Diemelbrücken zwischen Bredelar und Westheim	—
10. „	zu Wesel	Venlo-Hambg. E.	57 000 Scheffel Trass und 2600 Tonnen Cement	—
11. „	zu Breslau	Oberschlesische E.	Erdarbeiten etc.	347
19. „	zu Hannover	Hannoversche E.	Steinkohlen	347
3. Juni	zu Hamburg	Venlo-Hamburger E.	Eisernes Hallendach	348

Briefkasten.

Löbl. Verlagsbuchhandlung von H. Dominicus in Prag: Dr. Winkler's „Vorträge über Eisenbahnbau" werden wir in unserer Zeitung besprechen, sobald das erste Heft vollständig erschienen ist, und bitten wir zu diesem Zwecke die weiter erscheinenden Lieferungen desselben uns je nach deren Erscheinen zuzusenden.

Herrn Dr. H. in Wien. Ein grösserer Auszug aus dem Memorandum der Südbahn willkommen.

Herrn St. in München: Das fragl. Referat ist im Satz.

OFFICIELLE ANZEIGEN.

Siebente General-Versammlung der k. k. priv. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn-Gesellschaft.

Der Verwaltungsrath beehrt sich die P. T. Herren Aktionäre zu der **siebenten ordentlichen General-Versammlung** der Gesellschaft **am 20. Mai d. Js. Vormittags 11 Uhr in Prag** (Lazansky'sches Palais Nr. 1012 am Quai) höflichst einzuladen.

Gegenstände der Tagesordnung sind:

1) Vortrag des Geschäftsberichtes unter Vorlage des Rechnungs-Abschlusses für das Jahr 1870.
2) Bericht des Revisions-Ausschusses, betreffend die gesellschaftlichen Rechnungen pro 1870.
3) Bestimmung der Quote für den Reservefond und der zu vertheilenden Dividende.
4) Neuwahl von drei statutenmässig austretenden Verwaltungsrathsmitgliedern.
5) Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Gesellschaftsrechnungen für das Jahr 1871.

An der General-Versammlung können nach § 19 und 23 der Statuten nur diejenigen Aktionäre theilnehmen, welche mindestens 20 Aktien besitzen und dieselben spätestens 14 Tage vor dem Zusammentritte der General-Versammlung bei einer der nachfolgenden Kassen hinterlegt haben und zwar

in Prag bei der Direktion der k. k. priv. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahngesellschaft und dem Grosshandlungshause Moritz Zdekauer,
in Wien bei der Niederösterr. Eskompte-Gesellschaft,
in Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kredit-Anstalt.

Gegen diese Aktien werden Dipositenscheine und Legitimationskarten ausgefolgt, welche letztere den Zutritt zur Generalversammlung gewähren.

Die Aktionäre können hierbei persönlich erscheinen oder sich durch solche Bevollmächtige vertreten lassen, welche selbst stimmfähige Mitglieder der General-Versammlung sind. (§ 19 der Statuten).

Die Vollmacht muss auf der Rückseite der Legitimationskarte ausgestellt und in der dort angegebenen Form ausgefüllt werden.

Kein Aktionär kann jedoch nach § 20 der Statuten im eigenen und im Vollmachtsnamen mehr als 20 Stimmen zusammen in sich vereinigen.

Der Rechnungsabschluss wird im Sinne des § 24 der Statuten, 8 Tage vor der Generalversammlung jedem stimmberechtigten Aktionär eingehändigt werden.

Prag, am 13. April 1871.

Der Verwaltungs-Rath.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Nach Vorschrift des § 36 der gesellschaftlichen Statuten werden die stimmberechtigten Aktionäre der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft zu der dreizehnten ordentlichen Generalversammlung für das Jahr 1870 eingeladen, welche am

Mittwoch den 31. Mai 1871 um 10 Uhr Vormittags
im Bahnhofgebäude in Teplitz

abgehalten werden soll.

Tagesordnung.

1) Vorlage des Geschäftsberichtes und der Rechnungen vom Jahre 1870, dann des vom Revisions-Ausschusse an den Verwaltungsrath gelangten Berichtes über den ziffermässigen Befund der gesellschaftlichen Rechnungen.
2) Antrag auf Verwendung des Reingewinnes vom Jahre 1870.
3) Wahl eines Verwaltungsrathes, dessen Stelle im Sinne des § 26 der Statuten erledigt ist.
4) Wahl eines aus drei Mitgliedern und zwei Stellvertretern bestehenden Revisions-Ausschusses für die ziffermässige Prüfung der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1871.

Den stimmberechtigten Aktionären, welche ihre Aktien im Sinne des § 38 der gesellschaftlichen Statuten **und zwar spätestens bis zum 23. Mai l. J.** unter Anschluss eines doppelten Verzeichnisses darüber bei einer der nachstehends genannten Kassen:

der **Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt in Leipzig,**
der **Anglo-Oesterreichischen Bank in Wien,**
des Herrn **S. Bleichröder in Berlin,**
des Herrn **Michael Kaskel in Dresden,**
der Herren **M. A. Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M.,**
des Herrn **Moritz Zdekauer in Prag** oder
der **Direktion in Teplitz**

hinterlegen, werden die auf ihre Namen lautenden Legitimationskarten ausgefolgt und der Geschäftsbericht sowie die Rechnungs-Auszüge für das Jahr 1870 rechtzeitig zugesendet.

Teplitz, am 25. April 1871.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Pfälzische Eisenbahnen.

Die Generalversammlung der Aktionäre der vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen hat unterm 29. April d. J. die Dividenden für das Jahr 1870 festgesetzt, wie folgt:

1) für die Pfälzische Ludwigsbahn
neun und zwanzig Gulden dreissig Kreuzer S. W. pro Aktie gegen Einlieferung des Dividendencoupons pro 1870;

2) für die Pfälzische Maximiliansbahn
neun Gulden dreissig Kreuzer S. W. pro Aktie gegen Einlieferung des Dividendencoupons No. 5;

3) für die Pfälzischen Nordbahnen (Landstuhl-Kusel und Neustadt-Dürkheim)
vier Gulden dreissig Kreuzer S. W. pro Aktie gegen Einlieferung des Dividendencoupons No. 1.

Diese Dividenden können vom **1. Mai d. J.** ab bei den nachstehenden Bankhäusern:

in **Frankfut a/Main** bei **M. A. v. Rothschild & Söhne,**
„ „ „ **Ph. N. Schmidt,**
„ **Mannheim** bei **W. H. Ladenburg & Söhne,**
„ **München** bei der **Vereinsbank,**
„ **Berlin** bei **S. Bleichröder,**
„ **Neustadt** bei **L. Dacqué** und
„ **Ludwigshafen** bei der **Direktions-Haupt-Kasse** dortselbst

bezogen werden.

Ludwigshafen, den 29. April 1871.

Die Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen.
v. Jaeger.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Nachdem in der General-Versammlung am gestrigen Tage die statutenmässigen Ergänzungswahlen Statt gefunden haben, bestehen unsere Gesellschafts-Vorstände aus folgenden Personen:

I. Der Verwaltungsrath.

1) dem General-Konsul, Freiherrn Victor von Magnus, als Vorsitzenden,
2) dem Banquier Ebeling, als dessen Stellvertreter,
3) dem Banquier Heinrich Wolff,
4) „ Geh. Kommerzien-Rath Gelpcke,
5) „ Ober Landes-Bau-Direktor Dr. Hagen,
6) „ Banquier Wilhelm Wolff,
7) „ Rentier Otto Mühlberg,
8) „ Fabrikbesitzer A. Heckmann,
9) „ Geheimen Ober-Finanz-Rath Geim,
10) „ Rentier L. F. Anker,
11) „ Rentier G. Hollmann,
12) „ Stadtrath Löwe,
13) „ Banquier Felix Meyer.

II. Die Direktion.

1) dem Geheimen Regierungs-Rath Fournier, als Vorsitzenden,
2) „ Geheimen Regierungs-Rath Dr. Esse, als dessen Stellvertreter,
3) „ Geheimen Kommerzien-Rath Ed. Conrad,
4) „ Direktor Martini,
5) „ Geheimen Kommerzien-Rath M. Güterbock,
6) „ Baurath Königk,
7) „ Geheimen Archivrath, Professor Dr. Riedel,
8) „ Geheimen Ober-Finanz-Rath a. D. Scheele.

Berlin, den 29. April 1871.

Die Direktion.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 1. Juni 1870, nach welcher mit dem 10. Juni 1870 für unseren Lokalverkehr ein neuer Tarif und eine neue Waaren-Klassifikation in Kraft getreten sind, inhalts welcher **nur Eilgüter und Güter der Klassen I und II**, wenn vom Adressaten nicht die Selbstabfuhr verlangt ist, den Empfängern in Berlin und Leipzig von den dazu bestellten Fuhr-Unternehmern zugeführt werden, — bringen wir hiermit zur Kenntniss der Betheiligten, dass wir auf vielseitigen Wunsch, **auch die Güter der Klasse A in Quantitäten unter 20 Ctr.** den Adressaten, durch dieselben Fuhr-Unternehmer unter denselben Bedingungen, wie die Güter der Klassen I und II werden zuführen lassen, wenn von ihnen nicht die Selbstabfuhr schriftlich beantragt wird. — Die Abfuhr der Güter der Klasse A in **Quantitäten von 20 Ctr. und darüber**, bleibt wie bisher, den Empfängern überlassen.

Berlin, den 1. Mai 1871. **Die Direktion.**

Bekanntmachung.

Aus Auftrag der Staats-Verwaltung der Belgischen Eisenbahnen, Posten und Telegraphen wird hierdurch zur Kenntniss gebracht, dass, vom **6. Mai d. J.** beginnend, die Unterbrechungen des Transport-Dienstes der Belgischen Staats-Dampfschiffe zwischen Ostende und Dover und der bezüglichen Fahrten auf den Englischen Bahnen zwischen Dover und London, welche an jedem Sonnabend Abends und Sonntags früh von Ostende aus und an jedem Sonntag früh und Abends von Dover aus stattfinden, aufhören und von jenem Sonnabend Abend des 6. Mai an ein täglicher zweimaliger Transport-Dienst zwischen Ostende, Dover und London in beiden Richtungen, die Sonntage mit einbegriffen, erfolgen wird.

Köln, den 26. April 1871.

General-Agentur der Belgischen Staats-Eisenbahnen.

Königl. Preussische Ostbahn.

Am **1. Mai d. J.** tritt auf den Eisenbahnstrecken **Schneidemühl-Flatow, Dirschau-Pr. Stargardt** und **Insterburg-Gerdauen** an Stelle des gegenwärtigen Fahrplans, folgender Fahrplan in Kraft.

A. Schneidemühl-Flatow.

Richtung Schneidemühl-Flatow.

Stationen		Gemischter Zug 5 U.	M.	Gemischter Zug 3 U.	M.
		Morgens		Nachm.	
Schneidemühl	Abfahrt	6	45	5	7
Flatow	Ankunft	7	57	6	19

Richtung Flatow-Schneidemühl.

Stationen		Gemischter Zug 4 U.	M.	Gemischter Zug 6 U.	M.
		Vormittag		Abends	
Flatow	Abfahrt	10	8	8	33
Schneidemühl	Ankunft	11	15	9	40

B. Dirschau-Pr. Stargardt.

Richtung Dirschau-Pr. Stargardt.

Stationen		Gemischter Zug 18 U.	M.	Gemischter Zug 6 U.	M.	Gemischter Zug 2 U.	M.
		Morgens		Nachm.		Abends	
Dirschau	Abfahrt	8	36	2	33	9	10
Pr. Stargardt	Ankunft	9	35	3	32	10	9

Richtung Pr. Stargardt-Dirschau.

Stationen		Gemischter Zug 1 U.	M.	Gemischter Zug 5 U.	M.	Gemischter Zug 3 U.	M.
		Morgens		Nachmitt.		Abends	
Pr. Stargardt	Abfahrt	7	3	12	29	7	13
Dirschau	Ankunft	7	55	1	21	8	5

C. Insterburg-Gerdauen.

Richtung Insterburg-Gerdauen.

Stationen		Gemischter Zug 10 U.	M.	Gemischter Zug 2 U.	M.
		Vorm.		Nachmitt.	
Insterburg	Abfahrt	9	24	3	25
Gerdauen	Ankunft	10	57	4	48

Richtung Gerdauen-Insterburg.

Stationen		Gemischter Zug 1 U.	M.	Gemischter Zug 5 U.	M.
		Mittags		Abends	
Gerdauen	Abfahrt	12	8	6	53
Insterburg	Ankunft	1	45	8	30

Sämmtliche Züge befördern Personen in allen vier Wagenclassen. Auf den Stationen sind besondere Fahrpläne ausgehängt.

Bromberg, den 22. April 1871.

Königliche Direktion der Ostbahn.

Main-Weser-Bahn.

Vom 1. **Mai d. J.** an werden auf der Main-Weser-Bahn die in dem Fahrplan vom 1. Juni 1870 aufgeführten Züge mit Ausnahme des Courierzuges XIX (aus Frankfurt Abends 11. 15) und des Gemischten Zuges No. XX (aus Cassel Abends 10. 30) wieder befördert.

Die Course der Güterzüge mit Personenbeförderung I. und II. Klasse erleiden jedoch Abänderungen, welche aus den auf den Stationen ausgehängten Dienst-Fahrplänen zu ersehen sind. — Die übrigen Züge werden zu den im Fahrplan vom 1. Juni 1870 angegebenen Zeiten befördert. Schnellzug XV wird auf Station Bockenheim, Grosskarben und Neustadt nicht mehr anhalten.

Für die Aufrechthaltung der im Fahrplan vom 1. Juni 1870 verzeichneten Anschlüsse von und nach den Nachbarbahnen wird wegen häufiger Abänderungen keine Gewähr geleistet.

Cassel, den 27. April 1871.

Königliche Direction der Main-Weser-Bahn.

Westfälische Eisenbahn.

Mit dem **1. Mai 1871** wird der gegenwärtige provisorische Fahrplan der Westfälischen Eisenbahn aufgehoben und in dessen Stelle der Fahrplan vom 1. Juni v. Js. wie folgt wieder eingeführt werden.

I. Fahrten von Holzminden und Warburg nach Emden.

Stationen	Personenzüge						Gemischte Züge	
	1	3	5	7	9	11	39	33
		Morgs.	Morgs.	Vorm.	Nchm.	Abds.		Nchm.
Holzminden Abf.	.	4.18	7.10	10.15	3.29	6.40	.	1.
Höxter „	.	4.28	7.28	10.29	3.39	6.52	.	1.40
Godelheim (H) „	.	.	7.34	10.39	.	7.2	.	1.58
Brakel „	.	.	7.54	11.2	.	7.23	.	2.45
Driburg „	.	.	8.12	11.22	4.14	7.42	.	3.32
Altenbeken Ank.	.	5.9	8.26	11.38	4.27	7.57	.	4.3
Warburg Abf.	.	.	7.30	10.38	3.20	7.5	.	.
Bonenburg „	.	.	7.47	10.54	3.38	7.21	.	.
Willebadessen „	.	.	8.	11.7	3.52	7.34	.	.
Buke „	.	.	8.21	11.28	.	7.55	.	.
Altenbeken Ank.	.	5.9	8.28	11.38	4.20	8.2	.	.
Altenbeken Abf.	.	5.12	8.33	11.43	4.30	8.8	.	.
Paderborn „	.	5.34	8.58	12.14	4.51	8.32	.	.
Salzkotten „	.	.	9.14	12.36	.	8.48	.	.
Gesecke „	.	.	9.24	12.50	5.11	8.58	.	.
Lippstadt „	.	6.7	9.40	1.12	5.25	9.14	.	.
Benninghausen „	.	.	9.51	1.25	.	9.25	.	.
Sassendorf „	.	.	10.4	1.41	.	9.39	.	.
Soest Ank.	.	6.30	10.11	1.50	5.47	9.46	.	.
Soest Abf.	.	6.48	10.28	2.	5.52	9.53	.	.
Welver „	.	7.6	10.46	2.18	6.8	10.8	.	.
Hamm Ank.	Mrgs.	7.26	11.5	2.37	6.20	10.23	.	.
Hamm Abf.	5.15	7.33	11.10	2.42	6.25	10.35	.	.
Ermelinghof (H) „	.	7.42	.	2.50	.	10.43	.	.
Drensteinfurt „	5.36	8.1	11.35	3.12	6.46	11.	.	.
Rinkerode (H) „	.	8.12	.	3.24	6.56	.	.	.
Hiltrup (H) „	.	8.24	.	3.36	7.8	.	.	.
Münster Ank.	6	8.35	12.5	3.48	7.18	11.25	.	.
Münster Abf.	6.5	Mrgs.	12.10	Nchm.	7.21	Abds.	.	.
Greven „	6.24	.	12.33	.	7.40	.	.	.
Emsdetten „	6.39	.	12.51	.	7.55	.	.	.
Mesum (H) „	6.50	.	1.3	.	8.5	.	.	.
Rheine Ank.	7	.	1.15	.	8.15	.	.	Nchm.
Rheine Abf.	7.10	.	1.40	.	8.20	.	.	2.40
Salzbergen Ank.	7.20	.	1.53	.	8.30	.	.	2.57
Salzbergen Abf.	7.23	.	1.55	.	8.32	.	.	3.12
Leschede „	7.35	.	2.11	.	8.48	.	.	3.38
Lingen Ank.	7.51	.	2.32	.	9.4	.	.	4.5
Lingen Abf.	7.54	.	2.35	.	Abds.	.	.	4.35
Meppen „	8.18	.	3.5	.	.	.	.	5.30
Kellerberg „	8.32	.	3.22	.	.	.	.	5.56
Lathen „	8.44	.	3.37	.	.	.	.	6.24
Kluse-Dörpen „	8.56	.	3.51	.	.	.	.	6.46
Aschendorf „	9.13	.	4.12	.	.	.	.	7.24
Papenburg Ank.	9.21	.	4.22	.	.	.	Morgs.	7.37
Papenburg Abf.	9.24	.	4.27	.	.	.	6.	8.
Ihrhove „	9.37	.	4.44	.	.	.	6.27	8.24
Leer Ank.	9.47	.	4.57	.	.	.	6.44	8.40
Leer Abf.	9.53	.	5.5	.	.	.	7.	9.20
Neermoor „	10.5	.	5.17	.	.	.	7.23	9.40
Oldersum „	10.17	.	5.28	.	.	.	7.46	9.58
Emden Ank.	10.28	.	5.40	.	.	.	8.5	10.15
	Vorm.		Nchm.				Morgs.	Abds.

II. Fahrten von Emden nach Warburg und Holzminden.

Stationen	Personenzüge								Gemischte Züge	
	2	4	6	8	10	12	14	16	24	42
						Morgs.		Nchm.	Morgs.	Nchm.
Emden Abf.	.	.	.	.	.	8.55	.	4.23	5.	1.15
Oldersum „	.	.	.	.	.	9.11	.	4.37	5.22	1.38
Neermoor „	.	.	.	.	.	9.25	.	4.50	5.40	1.59
Leer Ank.	.	.	.	.	.	9.38	.	5.2	5.55	2.15
Leer Abf.	.	.	.	.	.	9.47	.	5.9	6.10	2.45
Ihrhove „	.	.	.	.	.	10.1	.	5.22	6.32	3.7
Papenburg Ank.	.	.	.	.	.	10.16	.	5.38	6.50	3.28
Papenburg Abf.	.	.	.	.	.	10.23	.	5.38	7.5	Nchm.
Aschendorf „	.	.	.	.	.	10.33	.	5.48	7.21	.
Kluse-Dörpen „	.	.	.	.	.	10.54	.	6.8	7.51	.
Lathen „	.	.	.	.	.	11.12	.	6.20	8.13	.
Kellerberg „	.	.	.	.	.	11.26	.	6.40	8.36	.
Meppen „	.	.	.	.	.	11.44	.	6.57	9.12	.
Lingen Ank.	.	.	.	Morgs.	.	12.11	.	7.25	9.52	.
Lingen Abf.	.	.	.	6.45	.	12.14	.	7.28	10.22	.
Leschede „	.	.	.	7.6	.	12.36	.	7.50	10.56	.
Salzbergen Ank.	.	.	.	7.19	.	12.50	.	8.5	11.15	.
Salzbergen Abf.	.	.	.	7.21	.	12.52	.	8.7	11.38	.
Rheine Ank.	.	.	.	7.34	.	1.5	.	8.17	11.55	.
Rheine Abf.	.	.	.	7.40	.	1.38	.	8.23	Vorm.	.
Mesum (H) „	.	.	.	7.52	.	1.50	.	8.35	.	.
Emsdetten „	.	.	.	8.3	.	2.1	.	8.46	.	.
Greven „	.	.	.	8.20	.	2.18	.	9.2	.	.
Münster Ank.	.	.	Morgs.	8.41	Mittgs.	2.39	Nchm.	9.22	.	.
Münster Abf.	.	.	5.10	8.46	12.6	2.44	5.	9.25	.	.
Hiltrup (H) „	.	.	.	8.54	12.17	.	5.11	.	.	.
Rinkerode (H) „	.	.	.	9.11	12.29	.	5.23	.	.	.
Drensteinfurt „	.	.	5.35	9.22	12.39	3.13	5.34	9.58	.	.
Ermelinghof (H) „	.	.	.	.	12.56	.	5.51	.	.	.
Hamm Ank.	.	.	5.55	9.45	1.3	3.36	5.58	10.15	.	.
Hamm Abf.	.	.	6.	9.50	1.8	3.41	8.	Abds.	.	.
Welver „	.	.	6.16	10.10	1.26	4.	8.18	.	.	.
Soest Ank.	.	Morgs.	6.30	10.27	1.41	4.16	8.33	.	.	.
Soest Abf.	.	2.45	6.35	10.37	Nchm.	4.26	8.47	.	.	.
Sassendorf „	.	.	6.45	.	.	4.35	8.56	.	.	.
Benninghausen „	.	.	7.1	.	.	4.49	9.10	.	.	.
Lippstadt „	.	3.9	7.16	11.2	.	5.3	9.23	.	.	.
Gesecke „	.	.	7.35	11.17	.	5.20	9.39	.	.	.
Salzkotten „	Morgs.	.	7.48	.	.	5.32	9.51	.	.	.
Paderborn „	4.38	3.44	8.13	11.42	.	5.54	10.12	.	.	.
Altenbeken Ank.	5.8	4.8	8.43	12.5	.	6.24	10.43	.	.	.
Altenbeken Abf.	5.13	.	8.53	12.12	.	6.30	.	.	.	.
Buke „	5.23	.	9.4	.	.	6.41	.	.	.	.
Willebadessen „	5.44	.	9.29	12.36	.	7.4	.	.	.	.
Bonenburg „	5.56	.	9.48	12.48	.	7.20	.	.	.	.
Warburg Ank.	6.12	.	10.5	1.2	.	7.35	.	.	.	Zug 28
										Nchm.
Altenbeken Abf.	.	4.11	8.50	12.8	.	6.34	10.47	.	.	12.22
Driburg „	.	.	9.5	12.22	.	6.51	11.1	.	.	12.55
Brakel „	.	.	9.23	.	.	7.12	11.18	.	.	1.35
Godelheim (H) „	.	.	9.44	.	.	7.35	.	.	.	2.16
Höxter „	.	4.56	9.54	12.57	.	7.47	11.44	.	.	2.50
Holzminden Ank.	.	5.5	10.5	1.6	.	8.	11.54	.	.	3.10
		Morgs.	Vorm.	Nchm.		Abds.	Nchts.			Nchm.

Bemerkung: 1) Die Fahrzeiten von 6 Uhr Abends bis inclusive 5 Uhr 59 Minuten Morgens sind eingerahmt.
2) Das Nähere ergiebt der auf den Stationen aushängende Fahrplan, von welchem auch Abdrücke bei sämmtlichen Stations-Kassen unserer Bahn gegen Erstattung von 1 Sgr. pro Exemplar bezogen werden können.

Königliche Direktion der Westfälischen Eisenbahn.

Provisorischer Fahrtenplan der Taunus-Eisenbahn

mit den Anschlüssen an die Nassauische Eisenbahn. **Vom 7. Mai 1871 an gültig.**

Abgangs- und Bestimmungs-Station.		1.	3.	7.	9.	11.	13.	15.	17.	21.	23.	29.	
		Local-zug.	Pers.-zug.	Pers.-zug.	Schnell-zug.	Pers.-zug.	Schnll.-Zug.	Pers.-zug.	Schnell-zug.	Personenzüge		Pers.-zug.	
		I. II. III.	I. II. III.	I. II. III.	I. u. II.	I. II. III.	I. u. II.	I. II. III.	I. u. II.	I. II. III.	I. II. III.	I. II. III.	
		Morg.	Morg.	Morg.	Morg.	Morg.	Nachm.	Nchm.	Nachm.	Abds.	Abds.	Abds.	
		U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	
Taunus-Eisenbahn.													
Frankfurt	ab	6^{10}	6^{25}	9	10^{25}	11^{30}	2	3	4^{10}	—	6^{30}	9^{15}	—
Höchst	an	6^{25}	6^{40}	9^{15}	10^{35}	11^{45}	2^{10}	3^{15}	4^{20}	—	6^{45}	9^{30}	—
Sodener Zweigb. Soden	ab	—	—	8^{57}	10^{17}	11^{27}	1^{52}	2^{57}	—	—	6^{17}	—	—
Höchst	an	—	—	9^{10}	10^{30}	11^{40}	2^{5}	3^{10}	—	—	6^{30}	—	—
Höchst	ab	6^{30}	—	9^{43}	10^{40}	11^{55}	2^{15}	3^{35}	—	—	6^{50}	—	—
Soden	an	6^{43}	—	9^{56}	10^{53}	12^{8}	2^{28}	3^{48}	—	—	7^{3}	—	—
Höchst	ab	—	6^{42}	9^{17}	10^{38}	11^{47}	2^{12}	3^{17}	4^{23}	—	6^{47}	9^{32}	—
Hattersheim	ab	—	6^{51}	9^{27}	—	11^{57}	—	3^{27}	—	—	6^{57}	9^{42}	—
Flörsheim	ab	—	7^{3}	9^{38}	—	12^{10}	—	3^{38}	4^{36}	—	7^{8}	9^{53}	—
Hochheim	ab	—	7^{15}	9^{50}	—	12^{23}	—	3^{50}	—	—	7^{20}	10^{5}	—
Castel	an	—	7^{25}	10	11^{6}	12^{35}	2^{45}	4	4^{50}	—	7^{30}	10^{15}	—
Mainz	an	—	7^{35}	10^{10}	11^{25}	12^{45}	2^{55}	4^{17}	5	—	7^{40}	10^{25}	—
per Dampfboot	ab	—	7^{15}	9^{45}	10^{55}	12^{15}	2^{40}	3^{50}	4^{40}	6^{45}	7^{20}	10^{5}	—
Castel	ab	—	7^{30}	10^{5}	11^{12}	12^{40}	I. II. III. 2^{55}	4^{5}	4^{55}	7^{8}	7^{35}	10^{20}	—
Curve	an	—	7^{43}	10^{15}	11^{17}	12^{50}	3^{5}	4^{15}	5^{5}	$7^{1)}$	7^{45}	10^{30}	—
Biebrich	an	—	7^{50}	10^{25}	—	1	3^{15}	4^{25}	—	—	7^{55}	10^{40}	—
Biebrich	ab	—	7^{28}	10^{2}	—	12^{38}	2^{53}	4^{3}	—	—	7^{33}	10^{18}	—
Wiesbaden	an	—	7^{55}	10^{25}	11^{27}	1	3^{15}	4^{25}	5^{12}	7^{20}	7^{55}	10^{40}	—
Nass. u. Rhein. Bahn. Correspondenzen mit d. Taunusbahn.													
Castel	ab	—	7^{30}	—	11^{12}	—	2^{55}	—	4^{55}	—	7^{35}	—	—
Curve	ab	—	7^{50}	—	11^{18}	—	3^{6}	—	5^{7}	—	7^{50}	—	—
Wiesbaden	ab	—	7^{45}	—	11^{15}	—	3	—	5	—	7^{45}	—	—
Mosbach	ab	—	7^{58}	—	11^{28}	—	3^{14}	—	5^{13}	—	8	—	—
Eltville	an	—	8^{22}	—	11^{53}	—	3^{36}	—	5^{30}	—	8^{23}	—	—
Rüdesheim	an	—	8^{54}	—	12^{25}	—	4^{12}	—	6^{2}	—	9	—	—
Lahnstein	an	—	10^{32}	—	2^{5}	—	5^{58}	—	7^{35}	—	—	—	—
Coblenz	an	—	11^{54}	—	2^{20}	—	—	—	7^{50}	—	—	—	—
Bonn	an	—	1^{45}	—	4^{15}	—	—	—	9^{20}	—	—	—	—
Cöln	an	—	2^{40}	—	5^{15}	—	—	—	10	—	—	—	—
Aachen	an	—	4^{50}	—	7^{50}	—	—	—	12^{5}	—	—	—	—
Ems	an	—	12^{10}	—	3^{45}	—	6^{50}	—	8^{12}	—	—	—	—
Dietz	an	—	1^{12}	—	4^{43}	—	7^{42}	—	9^{1}	—	—	—	—
Limburg	an	—	1^{23}	—	4^{53}	—	7^{52}	—	9^{10}	—	—	—	—
		U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	
Nass. u. Rhein. Bahn. Correspondenzen mit d. Taunusbahn.													
Limburg	ab	—	—	7	—	9^{15}	—	—	2^{5}	—	—	—	—
Dietz	ab	—	—	7^{8}	—	9^{23}	—	—	2^{13}	—	—	—	—
Ems	ab	—	—	8^{5}	—	10^{15}	—	—	3^{10}	—	—	—	—
Aachen	ab	—	—	3^{20}	—	7	—	—	9^{35}	—	—	12^{40}	—
Cöln	ab	—	—	6	—	9	—	—	11^{45}	—	—	2^{45}	—
Bonn	ab	—	—	6^{40}	—	9^{40}	—	—	12^{50}	—	—	3^{45}	—
Coblenz	ab	—	—	8	—	11^{4}	—	—	2^{50}	—	—	5^{30}	—
Lahnstein	ab	—	—	8^{35}	—	11^{45}	—	—	3^{45}	—	—	6^{10}	—
Rüdesheim	ab	—	7^{10}	10^{8}	—	1^{20}	—	—	5^{28}	—	—	7^{45}	—
Eltville	ab	—	7^{48}	10^{39}	—	2	—	—	6^{1}	—	—	8^{24}	—
Mosbach	ab	—	8^{13}	11^{1}	—	2^{22}	—	—	6^{24}	—	—	8^{48}	—
Wiesbaden	an	—	8^{25}	11^{15}	—	2^{35}	—	—	6^{35}	—	—	9	—
Curve	ab	—	8^{17}	11^{8}	—	2^{30}	—	—	6^{30}	—	—	8^{53}	—
Castel	an	—	8^{25}	11^{15}	—	2^{40}	—	—	6^{40}	—	—	9	—
Mainz	an	—	8^{35}	11^{25}	—	2^{55}	—	—	7^{5}	—	—	9^{30}	—

Abgangs- und Bestimmungs-Station.		4.	6.	10.	12.	14.	16.	18.	20.	22.	24.	26.	
		Personen-züge.		Schnell-zug.	Personen-züge.		Schnellzüge.		Personenzüge.				
		I. II. III.	I. II. III.	I. u. II.	I. II. III.	I. II. III.	I. II. III.	I. u. II.	I. II. III.	I. II. III.	I. II. III.	I. II. III.	
		Mrgs.	Mrgs.	Mrgs.	Nm.	Nchm.	Nchm.	Abds.	Abds.	Abds.	Abds.	Abds.	
Taunus-Eisenbahn.													
Wiesbaden	ab	6^{10}	8^{30}	11	12^{5}	2^{20}	3^{50}	5^{45}	6^{35}	7^{55}	Localzug täglich.	8^{55}	—
Biebrich	ab	6^{8}	8^{28}	—	12^{3}	2^{18}	3^{47}	—	6^{33}	—		8^{52}	—
Biebrich	an	6^{30}	8^{50}	—	12^{25}	2^{40}	—	—	6^{55}	—		9^{15}	—
Curve	ab	6^{20}	8^{40}	11^{8}	12^{15}	2^{30}	4	5^{52}	6^{45}	8^{3}		9^{7}	—
Castel	an	6^{30}	8^{50}	11^{15}	12^{25}	2^{40}	4^{7}	6	6^{55}	8^{10}		9^{20}	—
Mainz	an	6^{40}	9	11^{25}	12^{45}	2^{55}	4^{17}	6^{10}	7^{5}	8^{20}		9^{30}	—
per Dampfboot	ab	6^{20}	8^{40}	10^{55}	12^{15}	2^{20}	3^{50}	5^{40}	6^{45}	—		9^{5}	—
Castel	ab	6^{35}	8^{55}	11^{20}	12^{30}	2^{45}	I.u.II. 4^{12}	6^{5}	7	Localzug täglich.		9^{25}	—
Hochheim	ab	6^{45}	9^{5}	—	12^{40}	2^{55}	—	—	7^{10}			9^{35}	—
Flörsheim	ab	6^{57}	9^{16}	—	12^{51}	3^{7}	4^{30}	—	7^{22}			9^{47}	—
Hattersheim	ab	7^{10}	9^{27}	—	1^{2}	3^{20}	—	6^{26}	7^{35}			10	—
Höchst	an	7^{21}	9^{37}	11^{50}	1^{12}	3^{30}	4^{47}	6^{38}	7^{45}			10^{12}	—
Sodener Zweigb. Soden	ab	7^{4}	8^{57}	11^{27}	—	2^{57}	—	6^{17}	—		I. II. III. 8	—	—
Höchst	an	7^{17}	9^{10}	11^{40}	—	3^{10}	—	6^{30}	—		8^{13}	—	—
Höchst	ab	7^{30}	9^{43}	11^{55}	—	3^{35}	—	6^{50}	—		—	—	—
Soden	an	7^{43}	9^{56}	12^{8}	—	3^{48}	—	7^{3}	—		—	—	—
Höchst	ab	7^{23}	9^{40}	11^{53}	1^{15}	3^{32}	4^{50}	6^{35}	7^{47}		8^{18}	10^{14}	—
Frankfurt	an	7^{40}	9^{55}	12^{5}	1^{30}	3^{48}	5	6^{45}	8^{5}		8^{38}	10^{30}	—

Der Dienst auf der Höchst-Sodener Zweigbahn und die Localzüge Nr. 1 und 24 werden mit dem 31. October d. J. eingestellt.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen im Monat März 1871.

Namen der Bahnen	Betriebslänge in Meilen 1871	Betriebslänge in Meilen 1870	Befördert wurden Personen 1871	Personen 1870	Centner Güter 1871	Centner Güter 1870	Einnahmen aus dem Personen-Verkehr	Einnahmen aus dem Güter-Verkehr	Einnahmen in Summa incl. Extraordinaria	Differenz gegen denselben Monat im vorjahre	Einnahmen bis ultimo März	Differenz gegen das Vorjahr
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben.												
Bebra-Hanauer Eisenbahn	19,5	19,5	80750	36147	478366	337715	65600	55850	123910	+68390	252090	+104326
a. Berg.-Märkische u. Hess. Nordb.	97,66	90,35	—	—	—	—	186100	658476	920076	+53201	2374609	+87249
b. Ruhr-Siegbahn	14,39	14,39					13800	122016	148216	+2989	379274	—21413
Berlin-Anhaltische E.	49,14	49,14	—	—	—	—	132200	214800	352000	+85304	867300	+136366
Berlin-Görlitzer E.	27,16	27,16	—	—	—	—	23910	70113	100598	+26099	232093	+30917
Berlin-Hamburger E.	39,7	39,7	—	—	—	—	93288	308063	411248	—3906	984192	—54099
Berlin-Potsdam-Magdburger E.	19,54	19,54	—	—	—	—	109617	198272	307889	+62401	759675	+137180
a. Berlin-Stettin-Stargard	29,7	29,7	—	—	—	—	68798	109038	178182	+19527	—	+49171
b. Stargard-Cöslin-Colberg	22,9	22,9	—	—	—	—	22001	24601	46717	+8808	—	+22870
c. Zweigbahn Cöslin-Danzig[1]	26,31	8,9	—	—	—	—	14305	9976	24310	—	—	—
d. Vorpommersche Zweigbahnen	31,4	31,4	—	—	—	—	27410	25821	53380	+3223	—	+12337
a. Breslau-Schweidnitz-Freiburger E.	22,89	22,89	92803	83793	—	1862412	32204	94176	134824	+6739	347554	+34070
b. Liegnitz-Glogau[2]	7,7	2,9	12586	6425	—	37412	3524	2757	6281	+4158	14700	+9107
Cottbus-Grossenhain[3]	10,60	—	10282	—	179570	—	2699	9938	12637	—	31192	—
Hannoversche Staatsbahn	111,1	109,4	—	—	—	—	208502	584484	846706	+123175	2174496	+203309
a. Holsteinische excl. Elmsh.-Glückst.	32,4	32,4	112808	104260	767561	773024	51597	74106	125703	+23807	315810	+51432
b. Glückstadt-Elmshorn	4,5	4,5	13218	11747	143670	100544	3954	5351	9305	+2819	50844	+30155
c. Schleswigsche E.	30,9	30,9	36063	31540	285931	251916	19595	33940	53535	+10006	129344	+17019
Homburger E.	2,41	2,41	39843	47750	50036	34868	10069	1104	11173	+1578	28139	+2802
a. Köln-Mindener Hauptbahn	48,72	48,72	—	—	—	—	92217	464544	600111	—19294	1594571	—155336
b. Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn			—	—	—	—	11163	40230	53762	+2941	153185	+6039
c. Köln-Giessen und Rheinbrücken	24,31	24,31	—	—	—	—	19911	130152	161265	+13817	438558	—48581
d. Zusammen	73,03	73,03	—	—	—	—	123291	634926	815138	—30170	2186314	—197878
e. Venlo-Hamburger Bahn	8,94	8,94	—	—	—	—	6339	10097	17142	+2896	44771	+5618
Leipzig-Dresden	29,35	29,35	—	—	—	—	85676	204434	290110	+67701	669050	+88924
a. Lübeck-Büchen	6,8	6,8	11382	10455	187491	122995	3599	9693	62895	+25700	127981	+34985
b. Lübeck-Hamburg	8,45	8,8	32254	19059	380051	209572	14170	30433				
Märkisch-Posener E.[4]	36,2	—	—	—	—	—	18271	17786	42284	—	101175	—
a. Magdeburg-Leipzig	22,682	22,682	—	—	—	—	50648	177420	228068	+24300	583870	+18152
b. Halle-Casseler Zweigbahn	22,25	22,25	—	—	—	—	42996	89922	132918	+61318	339618	+147078
Magdeb.-Halberstädter E. a. Strecke Magdeburg-Thale, Cöthen-Vienenburg nebst Zweigbahnen u. Magdeburg-Wittenberge	44,0	44,0	176335	139043	3744732	3343117	51846	178174	229920	+11747	627970	+39630
b. Spandau-Gardelegen u. Stendal-Salzwedel[5]	24,2	7,6	17890	2987	76131	14801	6195	6438	12633	+10091	23636	+21094
Vormalige Mecklenburgische Eisenb.	19,27	19,27	—	—	—	—	20705	26930	47635	+1225	113323	—ca12300
Nassauische E.	27,67	26,117	96968	94760	1479281	1369920	20073	53432	83416	+9853	223784	+25603
Niederländische Rheinbahn	28	23	117768	108999	1532041	1366334	78524	127929	206453	+14776	2338536[6]	+208397
Niederschlesische Zweigb.	9,5	9,5	29093	15938	360426	338163	10029	19906	29935[7]	+4193	—	+5889
Nordhausen-Erfurter E.	10,2	10,2					6845	8184	15029	+3431	36084	+7405
a. Oberschlesische Hauptbahn[8]	64,63	64,63	—	—	—	—	74729	510825	658037	+8379	1782362	+8570
b. „ Zweigbahn	12	12	—	—	—	—	—	12714	12996	+670	37050	+1847
c. Breslau-Posen-Glogau	27,84	27,84	—	—	—	—	35192	94393	144459	+12650	379612	+43687
d. Stargard-Posen	22,63	22,63	—	—	—	—	17070	46451	72423	—5055	204543	+7204
Ostpreussische Südbahn	30,22	30,22	34521	26814	814561	377513	13519	55005	69424	+29664	156323	+28624
Preussische Ostbahn	134,59	121,05	—	—	—	—	223820	447858	693530	—123562	1762959	—370637
Rechte Oderufer-E.	39,4	29,0	—	—	—	—	18544	89800	115344	+22778	—	+81425
Rheinische E.	92,52	80,62	426750	397651	8304700	6417910	241400	514075	755475	+168910	1983895	+382817
a. Rhein-Nahe-Eisenbahn	16,15	16,15	—	—	—	—	57000	58269	120284	+41692	337328	+133787
b. Saarbrücker E.	21,93	19,55	—	—	—	—	37000	102416	153334	—30625	473118	—45803
Thüringische Eisenb. a. Stammb., Leipzig-Corbethaer u. Weissenfels-Geraer Zweigb.	37,256	37,256	—	—	—	—	136926	234253	371179	+126213	878622	+250146
b. Dietendorf-Arnstädter Zwgb.	1,345	1,345	—	—	—	—	750	1170	1920	—94	4861	—370
c. Gotha-Leinefelder Zweigb.[9]	8,91	—	—	—	—	—	4381	8309	12690	—	37118	—
Tilsit-Insterburger E.	7,1	7,1	8687	6452	64535	93740	4215	3760	8675	+1041	22746	+2610
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Rhein. W. angegeben.												
Bayerische Ostbahnen	81,4	81,4	189017	164723	2316208	1834985	135845	618331	754176	+147586	1374771	+362760
Bayerische Staatsbahnen	246,0	234,5	462577	416651	4883449	4751082	418432	1459782	1878215	+242210	3362085	+671985
Frankfurt-Hanauer E.	5,46	5,46	49212	47350	447667	437906	24607	36099	72632	+17232	189110	+45285
Hess. Ludwigsb. a. Alte Strecke (nicht garantirte Linien)	33,98	33,98	299718	200809	2047436	2049353	202588	204904	414040	+108524	1117600	+314933
b. Neue Strecken (garantirte Linien)	11,44	2,87	39282	17634	270960	5869	7157	11647	18804	+15962	45734	+36335
Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth)	0,8	0,8	79702	68431	10000	12100	8867	250	9117	+1166	24118	+710
Oberhessische Eisenb.[10]	20,777	6,02	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pfälzische Eisenbahnen	—	—	293108	196312	4011736	3912247	198863	365850	564713	+178323	1496403	+463721
Taunusbahn	—	—	87527	66535	317660	242220	34816	23479	58750	+12852	158026	+29465
Werrabahn	22,8	22,8	—	—	—	—	25790	80716	106506	+8669	289786	+35341
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Rubeln angegeben.												
Warschau-Wien	46¾	46¾	79487	68920	4616643	4575455	68042	194834	273810	+14519	694063	+31015
Warschau-Bromberg	19⁶⁄₇	19⁶⁄₇	22115	23292	1694259	1813747	14934	48145	71912	+4731	172409	+8340
Riga-Dünaburg	34,56	34,56	—	—	—	—	28598	163332	207181	+32097	525041	+96876
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Francs angegeben.												
Schweizer Centralbahn	238 kil.	238 kil.	227000	147701	1420000	1209209	390000	480000	870000	+ca275000	—	—

Anmerkungen zur vorhergehenden Tabelle.

[1] Stolp-Zoppot (15,9 M.) am 1. September 1870 eröffnet.
[2] Lüben-Glogau (4,10 M.) am 9. Januar 1871 eröffnet.
[3] Eröffnet am 21. April 1870.
[4] Eröffnet am 26. Juni 1870.
[5] Stendal-Salzwedel (7,6 M.) eröffnet am 15. März 1870, Spandau-Gardelegen (16,6 M.) am 1. Februar 1871.
[6] Vom 1. Mai 1870 bis ultimo März 1871.
[7] Excl. Extraordinaria.
[8] Einschliesslich der Wilhelms- und Neisse-Brieger Bahn.
[9] Gotha-Mühlhausen (5,30 M.) am 11. April, Mühlhausen-Leinefelde (3,91 M.) am 3. October 1870 eröffnet.
[10] Ausweis nicht eingegangen.

Die Frequenz und Einnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im März 1871.

Namen der Bahnen	Betriebslänge in Meilen		Befördert wurden Personen		Befördert wurden Centner Güter		Einnahmen aus dem Personen-Gepäck-u. Eilgut-Verkehr	Einnahmen aus dem Güterverkehr	Einnahmen in Summa	Differenz gegen denselben Monat im Vorjahr	Einnahmen bis ultimo März	Differenz gegen das Vorjahr
	1871	1870	1871	1870	1871	1870	Gulden	Gulden	Gulden	Gulden	Gulden	Gulden
Alföld-Fiumaner Eisenbahn [1]	41	14	62688	11929	410482	41209	46964	50983	97947	+78978	275905	+219058
Aussig-Teplitzer Eisenbahn [2]	8 1/2	3 3/4	18792	7785	2760096	2478792	12157	107008	119165	+26598	299394	+60142
Böhmische Nordbahn	19	19	30373	28600	531742	399263	17254	67725	84980	+13656	246829	+50947
Böhmische Westbahn	27	27	27599	22274	1521463	1456773	45201	226305	271506	+8932	722780	+37803
Buschtêhrader E. a. Bubna-Komotau, Wejhypka-Kralup	23,282	11,397	33045	13281	2077311	1696479	20157	137478	157635	+51065	405375	+85119
Buschtêhrader E. b. Karlsbad-Eger [3]	7.00	—	11132	—	212026	—	5670	15833	21503	—	63293	—
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn	9	9	15153	14743	268347	118774	—	—	41401 [4]	+19406	91826	+40738
Galizische Carl Ludwig-Bahn	70	61,5	42619	36342	1048676	721116	97786	643321	741107	+260370	1947316	+71625
Graz-Köflacher Eisenbahn	5,5	5,5	8358	7866	596079	498998	4866	56485	61351	+7592	179711	+14608
a. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	82.5	82,5	162629	150461	5650331	5693956	304227	1605583	1909810	+16508	5048311	+211913
b. Mährisch-Schlesische Nordbahn [5]	18,8	11,8	22759	7582	332760	198803	24699	48863	73562	+36560	211913	+113648
Kaiser Franz-Josef-Bahn [6]	46,5	35,5	45300	30725	515993	199514	110142	180250	290392	+210994	676363	+487539
a. Kaiserin-Elisabeth-Bahn	73.30	73.80	110115	91611	2232621	1874937	181131	544999	726130	+82168	1954775	+228698
b. Neumarkt-Braunauer Bahn [7]	7,80	—	4227	—	41179	—	2648	5197	7845	—	23158	—
Kaschau-Oderberger Eisenbahn [8]	17,5	4	13794	3759	390439	521890	14152	43393	57545	+27875	137144	+57498
Kronprinz Rudolfsbahn	58,5	45	65696	41140	897821	473378	49990	85552	135542	+59636	345381	+157403
Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn	47	47	22940	22176	327855	345322	49864	101348	151212	+9394	420458	−8790
Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn	8	8	12722	9132	669022	469737	—	—	80346	+13322	241162 [9]	+34884
Oesterr. Nordwestbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oesterr. Staatsbahn u. Brünn-Rossitzer E.	207,5	178,5	272843	219746	9411397	6462176	626620	2608423	3235043	+991847	8542045	+2059963
Oesterr. Südbahn	260	260	395182	331489	6385454	4694676	695947	2222669	2918616	+684700	7487649	+1527945
Ostrau-Friedlander E. [10]	4,4	—	4077	—	99468	—	2030	10975	13005	—	46474	—
Pressburg-Tyrnauer Eisenbahn	8,50	8,50	—	—	—	—	5172	13664	18836	+6021	52058	+17835
Erste Siebenbürger Eisenbahn	38,50	28	27440	16941	407170	454046	27279	93667	120946	+37535	325621	+136110
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	31,5	31,5	47276	37118	1378040	870170	32547	222440	254987	+107846	620147	+215493
Theissbahn	77	78,5	76601	45920	1661984	1065937	151530	409405	561001	+167375	1451787	+436822
Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn	11,5	11,5	23036	20274	843733	585150	17490	66201	83691	+25142	235301	+60142
Ungarische Ostbahn [11]	20	—	14745	—	151678	—	19623	36215	55838	—	139014	—

[1] Csaba-Vásárhely am 16. Juli, Vásárhely-Szegedin am 16. November, Zombor-Essegg und Essegg-Villany am 20. December 1870 eröffnet.
[2] Dux-Komotau (8 1/2 M.) eröffnet am 8. October 1870.
[3] Eröffnet am 19. September 1870.
[4] Vom 19. Februar bis 24. März 1871.
[5] Nezamislitz-Olmütz-Sternberg (7,01 M.) am 1. Juli 1870 eröffnet.
[6] Wien-Eggenburg (10,4 M.) am 23. Juni 1870 eröffnet.
[7] Eröffnet am 20. December 1870.
[8] Kaschau-Eperies (4 M.) am 1. September 1870 eröffnet.
[9] Vom 19. Februar bis 24. März 1871 resp. vom 1. December 1870 an.
[10] Eröffnet am 1. Januar 1871.
[11] Grosswardein-Klausenburg eröffnet am 7. September 1870.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Kundmachung.

Ausser den in der bisherigen Fahrordnung enthaltenen Zügen werden vom **10. Mai 1871** an bis auf Weiteres noch nachstehende Züge verkehren:

In der Richtung von Aussig.

Stationen		Personen Zug 29	Gemischter Zug 31
		Nachts	Abends
Aussig	Abfahrt	1. 17	8. —
Türmitz	„	1. 29	8. 13
Schönfeld	„	—	8. 19
Karbitz	„	1. 38	8. 26
Mariaschein	„	1. 46	8. 37
Teplitz	„	1. 56	8. 57
Settenz	„	Ankunft	9. 3
Ullersdorf	„	—	9. 12
Dux	„	—	9. 29
Preschen-Bilin	„	—	9. 44
Ratschitz-Oberleutensdorf	„	—	10. 3
Brüx	„	—	10. 27
Holtschitz-Seestadtl	„	—	10. 49
Wurzmes	„	—	11. 3
Udwitz-Görkau	„	—	11. 17
Komotau	Ankunft	—	11. 30

In der Richtung von Komotau.

Stationen		Personen-Zug 30	Gemischter Zug 32
			Nachm.
Komotau	Abfahrt	—	3. 30
Udwitz-Görkau	„	—	3. 47
Wurzmes	„	—	3. 56
Holtschitz-Seestadtl	„	—	4. 11
Brüx	„	—	4. 37
Ratschitz-Oberleutensdorf	„	—	4. 56
Preschen-Bilin	„	—	5. 12
Dux	„	—	5. 30
Ullersdorf	„	—	5. 44
Settenz	„	Nachts	5. 52
Teplitz	„	2. 40	6. 12
Mariaschein	„	2. 51	6. 25
Karbitz	„	2. 59	6. 36
Schönfeld	„	—	6. 42
Türmitz	„	3. 8	6. 49
Aussig	Ankunft	3. 19	7. 1

Anmerkung: Der nach der bisherigen Fahrordnung mit Personenbeförderung verkehrende Zug IX wird eingestellt.

König Christian VIII. Ostsee-Bahn.

In Gemässheit der §§ 25, 26 und 64 f. des Statuts bringt der Ausschuss der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft es hierdurch zur öffentlichen Kunde, dass die am 1. Mai d. J. fällige Dividende aus dem Reinertrage des Betriebsjahres 1870 (§ 24) auf 7 pro Cent oder Thlr. 10. 15 Sgr. pro Aktie festgesetzt worden ist.

Altona, den 12. April 1871.

Der Ausschuss.
Theod. Reincke, Vorsitzender.

Mit Beziehung auf vorstehende Bekanntmachung des Ausschusses wird hiermit angezeigt, dass am **Montag den 1. Mai d. J.** die Auszahlung der Dividende für das Rechnungsjahr 1870 beginnen und bis weiter Dienstags, Donnerstags, Freitags und Montags von 9 Uhr Vormittags bis 1 Uhr Nachmittags

in dem Bahnhofsgebäude zu **Altona,**
" " " " **Kiel,**
" **Berlin** bei Herrn **S. Bleichröder**

stattfinden wird.

Die Dividendenscheine müssen mit einem unterschriebenen Verzeichnisse der Nummern nach der Reihenfolge eingeliefert werden.

Altona, den 12. April 1871.

Die Direktion der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

König Christian VIII. Ostseebahn.

Nachdem der Ausschuss gemäss § 64, o. p. des Statuts den Rechnungsabschluss des Jahres 1870 revidirt und richtig befunden hat, werden die Bücher und Belege gemäss § 64 q. vom **14. April bis 26. Mai dieses Jahres** incl., jeden Wochentag, des Morgens von 9 bis 1 Uhr im Büreau der Gesellschaft im Bahnhofsgebäude in Altona zur Einsicht der Herren Aktionäre ausgelegt sein. Zur Legitimation genügt die Vorzeigung einer Aktie mit Hinterlassung der schriftlichen Versicherung des Vorzeigenden, dass dieselbe ihm eigenthümlich gehöre.

Altona, den 12. April 1871.

Der Ausschuss.
Theod. Reincke, Vorsitzender.

Oberschlesische Eisenbahn.

Die Ausführung von Erd- und Maurer-Arbeiten auf der Strecke Gniewkowo-Thorn der Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn, worin:

57 600 Schachtruthen Boden zu bewegen und
610 Schachtruthen Mauerwerk herzustellen sind,

soll in drei Loosen im Wege der Submission vergeben werden.

Termin zur Eröffnung der Offerten ist auf

Donnerstag den 11. Mai 1871 Vormittags 11 Uhr

im Central-Büreau unserer Abtheilung II (am Oberschlesischen Bahnhofe No. 7) hierselbst anberaumt.

Die Bedingungen liegen im Abtheilungs-Büreau zu Inowraclaw sowie im technischen Büreau unserer Abtheilung II (am Oberschlesischen Bahnhofe No. 7) hierselbst aus und können von Letzterem auch bezogen werden.

Breslau, den 24. April 1871.

Königliche Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Die Lieferung von:

800 000 Ctr. gesiebten Stückkohlen,
1 100 000 " melirten Kohlen zur Lokomotivheizung,
60 000 " Ofenkohlen,
48 000 " Schmiedekohlen

per II. Semester 1871 und I. Semester 1872 soll in öffentlicher Submission verdungen werden.

Offerten wolle man an die Königliche Ober-Betriebs-Inspektion hierselbst portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Steinkohlen"

versehen, bis zu dem auf **Freitag den 19. Mai c., Vormittags 10 Uhr,** angesetzten Termine einreichen, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Die Lieferungs-Bedingungen liegen in unserem Central-Büreau zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie, an die Königliche Ober-Betriebs-Inspektion hierselbst zu richtende Schreiben unentgeltlich mitgetheilt.

Hannover, den 30. April 1871.

Königliche Eisenbahn-Direktion.

Venlo-Hamburger Eisenbahn.

Die Anfertigung und Aufstellung des eisernen Hallendaches zum Empfangs-Gebäude in Hamburg, im Ganzen etwa 5117 Centner wiegend, soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die maassgebenden Bedingungen, Berechnungen und Zeichnungen liegen im Baubüreau zu Hamburg, Banksstrasse No. 44, aus und werden auf portofreie Gesuche auch zur Ansicht übersendet.

Offerten hierauf sind bis zum **3. Juni d. J.** an den Unterzeichneten kostenfrei einzureichen.

Hamburg, den 2. Mai 1871.

Der technische Dirigent, Regierungs- und Baurath.
Lohse.

Königl. Preussische Ostbahn.

Für die Königliche Ostbahn ist die Beschaffung von

140 Satz 5" starken Gussstahlachsen mit Gussstahl-Scheibenrädern,
110 Stück 5" starken Gussstahlachsen ohne Räder und
220 Stück Gussstahl-Scheibenrädern

erforderlich geworden.

Zur Verdingung der Anfertigung und Ablieferung dieser Gegenstände ist ein Submissionstermin auf

Sonnabend den 13. Mai 1871 Vormittags 11 Uhr

in dem Büreau des Unterzeichneten — Bahnhofstrasse No. 33 hierselbst — angesetzt.

Die Offerten sind **portofrei** und **versiegelt** mit der Aufschrift:

„Submission auf die Anfertigung von Gussstahlachsen mit und ohne Räder u. auf Gussstahl-Scheibenräder"

versehen, bis spätestens zur Terminsstunde an den Unterzeichneten zu übersenden.

Auf der Adresse ist neben dem Bestimmungsort Bromberg noch ausdrücklich zu bemerken **„Bahnhof".**

Die Eröffnung der Offerten erfolgt im Termine in Gegenwart etwa erschienener Submittenten.

Die Submissions-Bedingungen liegen auf den Börsen zu Berlin und Köln, sowie im Büreau des Unterzeichneten zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie, an mich gerichtete Anträge unentgeltlich mitgetheilt.

Bromberg, den 18. April 1871.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
Graef.

Für die unter der Verwaltung der Königlichen Eisenbahn-Direktion zu Saarbrücken stehenden Bahnen werden **tüchtige Lokomotivführer** gesucht und wollen auf die Stellen Reflektirende an den Unterzeichneten ihre Papiere, unter Angabe der Zeit des möglichen Dienstantrittes, einreichen. Der Unterzeichnete wird denselben alsdann die näheren Bedingungen des Engagements mittheilen.

Saarbrücken, den 18. April 1871.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
Finckbein.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

Nº 19.

Erscheint
jeden Freitag.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
Adolph Refelshöfer
in Leipzig,
au welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

1871.

Inserate
werden à 1½ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1800 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 8 Thlr. beigelegt.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Elfter Jahrgang.

Leipzig, den 12. Mai 1871. (Schluss der Nummer: 11. Mai, Vormittags 11 Uhr.)

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der Betriebs-Direktion der Königl. Ungarischen Staats-Eisenbahnen ist von der **nördlichen** Linie derselben die $4_{,90}$ Meilen lange Theilstrecke Salgo-Tarjan-Losoncz mit den Stationen

Somos-Ujfalu, Fülek und Losoncz

am 4. Mai d. Js. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

Berlin, den 5. Mai 1871.

Nach der nachträglich hier eingegangenen Mittheilung der Direktion der Grossherzogl. Badischen Verkehrs-Anstalten ist die $8_{,27}$ Meilen lange Rheinbahn **Mannheim-Carlsruhe** mit den Stationen

Mannheim, Neckarau, Schwetzingen, Hockenheim, Neulussheim, Waghäusel, Wiesenthal (Pers.-Haltestelle), Graben, Neudorf, Linkenheim, Eggenstein und Carlsruhe

am 1. August v. Js. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen, insofern dies nicht schon geschehen, hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

Berlin, den 7. Mai 1871.

Die geschäftsführende Direktion
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Die Verschleppungen von Gütern auf den Eisenbahnen.

Von dem Kgl. Eisenbahn-Sekretair Merensky in Frankfurt a/M.

Die empfindlichen Nachwehen des Krieges für die Eisenbahnverwaltungen machen u. A. sich jetzt bemerkbar durch die in Umlauf befindlichen oft bogenlangen Verzeichnisse fehlender und überzähliger Güter aller Eisenbahnverwaltungen, insbesondere der durch die Militär-, Proviant- etc. Transporte zumeist in Anspruch genommenen. Es fragt sich, wie am besten und raschesten der momentanen Kalamität, dass noch so massenhaft verschleppte Güter auf den Eisenbahnen lagern und der Zuführung an ihren Bestimmungsort harren, abgeholfen und wie wohl am besten so massenhafte Verschleppungen von Gütern für die Folge vermieden werden.

In ersterer Beziehung glauben wir die Ursache, dass nach Wochen- und Monate-langem überzählig Lagern eine grosse Anzahl von Güterstücken ihre Herren noch nicht hat finden können, zum Theil vielleicht in undeutlichen, ungenauen oder differirenden Signaturen erblicken zu dürfen, zum Theil darin, dass die Verzeichnisse fehlender und überzähliger Güter dem grösseren Publikum resp. den Versendern und Empfängern nicht genügend zugänglich gemacht sind und endlich darin, dass bei der ausserordentlichen gegenwärtigen Ueberfluthung der Eisenbahn-Güter-Expeditionen mit Schreiberei zur genauen Prüfung und Vergleichung nicht die erforderliche Zeit bleibt, sondern die einzelnen Dienststellen nur das zunächst in den ihnen zugängig gemachten Verzeichnissen fehlender und überzähliger Güter suchen, was sie betrifft resp. was ihnen fehlt, während eine grosse Anzahl von Güter-Expeditionen, namentlich auf den kleineren Stationen, diese Verzeichnisse der Eisenbahnzeitung gar nicht zu Gesicht bekommt.

Wir glauben nun, dass die Eisenbahnverwaltungen dem kaufmännischen Publikum, sowie allen bei den Differenzen, wie sie in den Verzeichnissen fehlender und überzähliger Güter zu Tage treten, betheiligten Versendern und Empfängern und sich

selbst es schuldig sind, für möglichst rasche Erledigung durch hierzu erforderliche gemeinsame Maassregeln Sorge zu tragen und zwar durch Niedersetzung einer gemeinschaftlichen Kommission zu diesem Zweck etwa am Sitz der geschäftsführenden Direktion des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, deren Aufgabe es sein würde, das gesammte umfangreiche Material zu sammeln, nach dem Vorgange der Bergisch Märkischen Bahn alphabetisch zu ordnen, durch Vergleichung des Plus und Minus so viel als möglich auszugleichen und die Bestimmung der sodann noch überzählig verbleibenden Güterstücke durch Ermittelung des Inhalts, Rückfragen bei kaufmännischen Instituten nach den Handelsfirmen, welche durch die Signaturen der Kollis etwa repräsentirt werden sollen und durch Veröffentlichung der Verzeichnisse derjenigen Güter, welche dann noch überzählig bleiben, in möglichst vielen, dem grösseren Publikum zugänglichen öffentlichen Blättern.

Es wäre diese Aufgabe der hierzu auf gemeinschaftliche Kosten eingesetzten Kommission eine sehr mühevolle und umfangreiche, auf der andern Seite aber eine gewiss ergiebige und dankbare und der Kostenantheil für die einzelnen Eisenbahnen ein verhältnissmässig gewiss geringer.

So, glauben wir, würde ein schnelleres und besseres und von dem Publikum dankbar anerkanntes Resultat erzielt werden, als bei dem gewöhnlichen Lauf der Dinge. Ob die Nothwendigkeit und der Wunsch vorläge, die von uns hier in Anregung gebrachte Kommission gewissermaassen als Central-Reklamationsbüreau der Eisenbahnen in Permanenz zu erklären, würde den weiteren Beschlüssen der Eisenbahnverwaltungen vorbehalten bleiben müssen.

Was nun weiter die Vermeidung so massenhafter Güterverschleppungen für die Folge betrifft, so glauben wir das einzige wirksame Mittel hiergegen darin zu finden, dass die Eisenbahnen auf den zur Versendung kommenden Einzelgütern neben der sonstigen Signatur vollständig ausgeschriebene Bezeichnung der Bestimmungsstation verlangen. Hiergegen wird nun von kaufmännischer Seite (und diese ist hier allein in Berücksichtigung zu ziehen, weil alle übrigen Güterversender bedeutend in der Minderzahl sind und auch die gleichen Gegengründe nicht haben können, wie der Kaufmannsstand) der Einwand erhoben werden, dass

1) diese Anforderung den Versendern zu viel Mühe und Zeitversäumniss verursachen würde und dass
2) durch dieses Verlangen das Geheimniss der kaufmännischen Geschäftsverbindungen verrathen würde.

Gegen diese beiden Einwände können wir nur erwidern, dass die Sache nicht so schlimm ist als sie aussieht, denn die Mühewaltung einzelner Versender, namentlich der Spediteure und grosser Handlungshäuser — 100 Kolli vielleicht in einem Tage in der angedeuteten Weise zu signiren, dürfte in keinem Verhältniss stehen zu der dadurch erzielten ungleich grösseren Sicherheit des Transports, da auf Grund der ausgeschriebenen Stationsbezeichnung jedes Kollo zweifellos an den Ort dirigirt werden kann, an welchen es gehört, während bei der jetzigen Art und Weise des Signirens, ohne ausgeschriebene Stationsbezeichnung und durch die bahnamtliche Bezettelung, oft gerade Verschleppung durch letztere veranlasst wird, weil selbstverständlich nicht jede Abgangsstation nach sämmtlichen Eisenbahnstationen bezetteln kann, sondern nur nach den Kartenschlussstationen, und wie bei Bezettelung von Hause aus, so auch bei Umzettelung auf den Umkartirungsstationen gar leicht Irrthümer vorfallen, die Bezettelungen durch Zufall abfallen, wogegen ältere nicht mehr gültige an den Kollis bleiben und diese gerade auf falsche Route führen u. s. w.

Bei Anwendung der von uns vorgeschlagenen Signirung, für deren Anwendung wir auch nicht allzugrosse Engherzigkeit Seitens der Versandstation voraussetzen, vielmehr es als genügend erachten, dass bei Aufgabe einer grösseren Anzahl gleichartiger Einzelgüter nach derselben Station und an denselben Adressaten nur einzelne mit der Bestimmungsstation beziehungsweise auf einer dauerhaften Etiquette versehen werden, würde bahnamtlich das abzusendende Kollo nur mit der Bezeichnung der Versandstation zu bezetteln sein und zwar Eilgut in rothem Farbendruck, gewöhnliches Frachtgut in schwarzem Farbendruck und neben dieser Bezettelung, versicherte Güter noch mit der in die Augen fallenden grossen Bezettelung „Versichert“ etwa in blauem Farbendruck, und endlich Kollis, deren Lieferzeit versichert ist, mit der Bezettelung „Lieferzeit versichert“ in grünem Farbendruck.

Auf diese Weise würde, wie schon bemerkt, vor Allem eine ungleich grössere Sicherheit in der Beförderung der Güter erzielt, da die Güter auf Grund ihrer Signatur zweifellos an ihre Bestimmungsstation gelangen können und dort der Empfänger wohl leicht zu ermitteln sein würde, selbst wenn die Bezettelung der Versandstation auf dem Transport abgefallen oder unkenntlich geworden sein sollte, die Verzeichnisse der fehlenden und überzähligen Güter würden auf ein Minimum reducirt werden, die Zahl der Reklamationen würde damit erheblich sich vermindern, sowie in letzter Linie die Entschädigungs-Leistungen der Eisenbahnen, und für die Expeditionen würde die Sache durch Wegfall der Hunderte verschiedener Bezettelungen wesentlich vereinfacht.

Sollten ungeachtet des von uns in Vorschlag gebrachten Verfahrens in einzelnen Ausnahmefällen Güterstücke herrenlos bleiben, so würde als weiteres Hülfsmittel zur Ermittelung des Eigenthümers eine allgemeinere Verbreitung der Verzeichnisse fehlender und überzähliger Güter resp. der Eisenbahnzeitung, als bisher, sich empfehlen, einmal im grossen Publikum, namentlich bei Handelskammern, kaufmännischen Vereinen etc., zweitens aber auch im Bereiche der Eisenbahnverwaltungen selbst, von denen zumeist die Eisenbahnzeitung nur in wenigen Exemplaren gehalten und einer nur geringen Zahl ihrer Beamten zugänglich gemacht wird*, während wir es als wünschenswerth erachten, dass dieses Fachblatt officiell allen denjenigen Dienststellen und Beamten, welche auf der Bildungsstufe stehen, um ein Verständniss hierfür zu haben, schon deswegen zugängig gemacht werde, damit in Ermangelung sonstiger Fachbildungsschulen als den praktischen Dienst, den Beamten Gelegenheit geboten werde, bezüglich der stetigen Fortentwickelung und der grossen Fortschritte, welche fort und fort in ihrem Fachdienst gemacht werden, auf der Höhe der Zeit sich zu erhalten und auf diese Weise wenigstens mit der Zeit sich fortbilden zu können.

Der gegen das hier in Vorschlag gebrachte Verfahren der Gütersignirung etwa zu erhebende zweite Einwand, dass hierdurch das Geheimniss der kaufmännischen Geschäftsverbindungen verrathen würde, dürfte ebenfalls nicht gar so sehr ins Gewicht fallen, denn erstlich haben wir hierauf zu erwidern, dass trotz der Eisenbahnen auch wohl jeder Kaufmann Güter mit der Post versendet, von dieser aber das gleiche Verlangen gestellt wird, wie wir es hier in Vorschlag bringen, ohne dass irgend Jemandem einfällt, hieran Anstoss zu nehmen und darüber sich zu beschweren, ferner dürfte, wenn Jemand gerade darauf ausgeht, das Ziel der Versendungen seines Konkurrenten zu erfahren, dies auch jetzt ihm nicht schwer werden, wenn er sich hinter die Fuhrleute des Betreffenden steckt oder sich an die Güterannahmestellen stellt, wo der Name der Bestimmungsstation Behufs der Bezettelung und Ablagerung an den richtigen Platz laut ausgerufen wird u. s. w.

Ob überhaupt das von uns in Vorschlag gebrachte Verfahren dem praktischen Bedürfniss entspricht oder nicht, darüber dürfte durch Einholung von Gutachten der Handelskammern, kaufmännischen Vereine etc. leicht Gewissheit zu erlangen sein und

* Die Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen wird dermalen in 1430 Exemplaren von den Vereins-Bahnverwaltungen bezogen, deren Vertheilung sich aus No. 1 S. 3 ergiebt. Allerdings ist auch uns die Klage vieler Bahnbeamten, namentlich der im Güterdienst thätigen, bekannt geworden, dass ihnen ebensowenig die Eisenbahn-Zeitung, wie die in derselben abgedruckten Verzeichnisse überzähliger und fehlender Güter zu Gesicht kommen. Es möchte sich demnach eine grössere Gratis-Vertheilung der Zeitung Seitens der einzelnen Bahnverwaltungen an ihre Beamten resp. an sämmtliche Güter-Expeditionen empfehlen, nachdem unsere Einrichtung, den Eisenbahnbeamten die Zeitung zu ermässigtem Preise zugänglich zu machen (zum Theil, weil manche Bahnverwaltungen die Vermittelung der Abonnements nicht übernehmen wollten), nur wenig benutzt worden ist.

Die Red.

glauben wir im Voraus, Angesichts der massenhaften Güterverschleppungen während der letzten Monate, in Folge der vielfachen Verkehrsstockungen und Angesichts der vielen und grossen Verluste, welche dadurch gar mancher Kaufmann und manche Transportversicherungsgesellschaft erlitten hat, da auf Grund des Gütertransportreglements die Eisenbahnen oft nur einen kleinen Theil des Schadens zu vergüten haben, welcher aus Monate lang verspäteter Lieferung oder durch gänzlichen Verlust des Guts entsteht, eines für unseren Vorschlag günstigen Resultats gewiss sein zu können, wie auch Seitens der Eisenbahnverwaltungen, welche durch die vielfachen Verschleppungen durch zahlreiche Entschädigungsleistungen nicht minder geschädigt worden sind und hierfür noch in Anspruch genommen werden.

Nachdem der vorstehende, an uns unterm 27. v. M. abgesandte Aufsatz zum Abdruck bereits fertig vorlag, erhielten wir folgendes, an sämmtliche Verwaltungen des Vereins gerichtete

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen,

in welchem dieselbe den Vereinsverwaltungen (wie Herr M.) proponirt, „dass die Kollis die ausgeschriebene Angabe des Besimmungsortes enthalten sollen", indem sie daran einen weiteren ebenso sachgemässen Vorschlag in Beziehung auf die nicht an der Eisenbahn gelegenen Bestimmungs-Orte anschliesst.

Das fragliche Rundschreiben lautet:

Berlin, den 6. Mai 1871.

Die in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen periodisch mitgetheilten Verzeichnisse überzähliger und fehlender Güter lassen erkennen, wie viele der zur Beförderung aufgegebenen Kolli nicht an ihren Bestimmungsort gelangen. Es liegt hierin ein so grosses Missverhältniss, dass es alle Eisenbahn-Verwaltungen dringend auffordert, auf Abhülfe durch gemeinsame Maassregeln Bedacht zu nehmen.

Den Hauptgrund des Missverhältnisses glauben wir in der zur Zeit üblichen Signatur finden zu müssen; daher deren Aenderung auch das bereiteste Mittel zur Abhülfe darbieten dürfte. Nach dem bestehenden Gebrauche, die zu einem Frachtbriefe gehörigen Kolli nur durch Zeichen und Ziffern oder auch noch durch einige Buchstaben kenntlich zu machen, fehlt es an jedem Anhalt, um ein Kolli mit dem Frachtbriefe, zu dem es gehört, wieder zusammen zu bringen, wenn beide durch irgend einen Zufall nach verschiedenen Orten und Richtungen hin befördert sind. Dagegen würde ein Wiederzusammentreffen der Frachtbriefe mit den dazu gehörigen Kollis fast gesichert sein und im Verführen von Gütern nach bestimmungswidrigen Orten oder Richtungen hin überhaupt kaum noch vorkommen können, wenn bei der Annahme von Gütern zur Beförderung auf Eisenbahnen, welche nach dem Gewichte befördert werden, eine Signatur der Kolli verlangt würde, welche zugleich die ausgeschriebene Angabe des Bestimmungsortes enthielte.

Wir wollen nicht so weit gehen, zur Gewinnung grösserer Sicherheit in der Beförderung der Güter, für die Signatur jedes Kolli auch die Angabe des Namens des Adressaten zu beanspruchen, da hierin ein ungewöhnliches Verlangen liegen würde. Dagegen entspricht die Forderung, der Signatur der Gegenstände die Angabe des Bestimmungsortes der Sendung auch bei der Beförderung auf Eisenbahnen hinzuzufügen nur einer bei der Packetbeförderung durch die Post schon alt bewährten Einrichtung, wie sie auch in dem Reglement zu dem Gesetze über das Postwesen des Norddeutschen Bundes vom 11. December 1867 Abschn. I § 7 von Neuem bestätigt und näher bestimmt ist.

Die Ausdehnung derselben auf Eisenbahnen wird dem Publikum daher nur eine bei Packetversendungen mit der Post schon gewohnte und wie uns scheint überhaupt nicht erhebliche Belästigung auflegen.

Indem wir uns erlauben, diese Ansichten Ihrer sachverständigen Beurtheilung zu unterbreiten, ersuchen wir Sie, für den Fall Ihrer Zustimmung sich mit uns zu der Maassregel zu vereinigen,

dass künftig der Signatur aller nach dem Gewichte zur Beförderung anzunehmender Frachtstücke (Kolli) die Angabe des Bestimmungsortes, sowie bei Versendung von Gütern nach Orten an der Eisenbahn, an welchen keine Güterexpedition stattfindet, oder nach Orten, welche an einer Eisenbahn nicht gelegen sind, die Angabe der Eisenbahnstation, von welcher der Adressat den Weitertransport zu besorgen hat, übereinstimmend mit den Ortsangaben des Frachtbriefes hinzugefügt werden muss.

Einer gefälligen Rückäusserung sehen wir ergebenst entgegen.

Die geschäftsführende Direktion des Vereins.

Fournier.

Ueber Blocksignale.

Kl. Zu den gesetzlichen Bestimmungen, welche seit der Gründung des Norddeutschen Bundes in Wirksamkeit getreten sind, gehört unter Andern auch ein Bahnpolizei-Reglement. Verglichen mit den bisher gültigen Vorschriften, bringt dasselbe wesentlich Neues nur in einem Punkte, welcher in einem Absatz des § 24 enthalten ist und wie folgt lautet:

„Züge, wohin auch leer gehende Lokomotiven zu rechnen, dürfen einander nur in Stationsdistance folgen. Nöthigenfalls sind zu diesem Behufe Signal-Zwischenstationen anzulegen."

Hält man diese Bestimmung mit der des folgenden Paragraphen:

„Die grösste Fahrgeschwindigkeit, welche auf keiner Strecke der Bahn überschritten werden darf, wird bei Steigungen von nicht über 1:200 und Krümmungen von nicht weniger als 1000 m Radius: — für Schnellzüge auf 5 Minuten, — für Personenzüge auf 6 Minuten, — für Güterzüge auf 10 Minuten pro Meile festgestellt; auf stärker geneigten oder mehr gekrümmten Strecken muss diese Geschwindigkeit angemessen verringert werden",

zusammen, so ergiebt sich, dass für die Ueberholung eines Personenzuges durch einen Schnellzug auf einer Station, welche von ihren Nachbarstationen 2 Meilen entfernt ist, bei der grössten zulässigen Geschwindigkeit 2. 2. 5 = 20 Minuten lang das Stillliegen des zu überholenden Zuges erforderlich wird. Soll ein Güterzug unter gleichen Verhältnissen durch einen Personenzug überholt werden, so würden hierzu mindestens 2. 2. 6 = 24 Minuten gehören. Da solche Beschränkungen den Verkehr sehr beeinträchtigen würden, so liegt es auf der Hand, dass bei Weitem die meisten Eisenbahnen in die Nothwendigkeit versetzt sind, Signalzwischenstationen anzulegen. Einrichtungen, wie sie demgemäss erforderlich werden, bestehen in England und Frankreich bereits seit mehreren Jahren; sie haben den Zweck, die räumliche Entfernung der auf demselben Geleise hintereinander fahrenden Züge zu erhalten, sodass, auch wenn der zuerst abgelassene Zug durch einen Unglücksfall oder durch Hindernisse, eine Verzögerung erleidet, der nachfolgende hiervon Kenntniss erhält, dass also ein Auffahren nicht stattfinden kann.

Früher hatte man in England, wie auch bisher bei uns, das Zeitsystem, d. h. es durfte ein Zug dem andern nur in gewissen Zeitintervallen folgen. Hatte z. B. ein Zug die Station verlassen, so ging der folgende nicht früher als in 5 bis 10 Minuten nach Abgang des ersteren ab. Damit war aber für die Sicherheit der Passagiere in dem Falle nicht gesorgt, dass der erste Zug einen Aufenthalt erlitt. Man musste deshalb darauf denken, Vorrichtungen zu treffen, welche es ermöglichten, zwischen zwei Zügen eine bestimmte räumliche Entfernung zu erhalten.

Dies bewirkt man in folgender Weise: Hat z. B. die Station A von B eine Entfernung von 2 Meilen, so würde man dieselbe, sofern ein lebhafter Verkehr auf dieser Strecke stattfindet, etwa in 4 Theile

A a b c B

II. Geleise

I. Geleise

zerlegen und die Signalstationen a, b und c erhalten; die Station a würde, wenn auf dem ersten Geleise ein von A ausgehender Zug passirt ist, nach A das Signal „Bahn frei" geben; ebenso die Station b nach a, c nach b und B nach c, so dass der nachfolgende Zug immer die Sicherheit hat, dass auf einer vor ihm liegenden Strecke von einer halben Meile sich kein Zug befindet. In gleicher Weise müssen für einen, auf dem zweiten Geleise gehenden Zug die Signale in der Richtung von B nach A gegeben werden. In dem Falle, welchen die Figur darstellt, würde z. B. der in b stationirte Wärter für die Strecke a b des ersten Geleises und die Strecke b c des zweiten Geleises die

a b c II. Geleise

I. Geleise

Signale „Gesperrt" und „Bahn frei" zu geben haben; dass dies durch

telegraphische Einrichtungen möglich wird, würde somit die Aufgabe der Signal-Zwischenstationen sein.

Man könnte nun hierzu zunächst auf die bereits üblichen Morseapparate denken, da die Bedienung derselben einzelnen Wärtern leicht beizubringen wäre; es würde dies aber, wie die Versammlung der das Signalsystem berathenden Techniker bereits anerkannt hat, nur dann empfehlenswerth sein, wenn zwischen zwei Eisenbahnstationen nur eine Signalstation erforderlich wird und die Entfernung der Signal-Zwischenstationen grösser als eine Meile ist. Die Gründe hierfür sind darin zu suchen, dass das Geben des Morsesignals auch die Anwesenheit des Wärters auf der Empfangsstation bedingt und somit zeitraubend sein kann; es liegt aber in der ganzen Einrichtung, dass für das Geben des Signals häufig nur geringe Zeit disponibel bleibt, z. B. wenn die Stationen $1/2$ Meile auseinander liegen, ca. 2 bis 3 Minuten.

Macht grössere Frequenz eine weitere Theilung der Strecken erforderlich, so wird man deshalb für das Signalisiren einfachere Zeichen wählen müssen, wie dies in Frankreich und England bereits seit längerer Zeit der Fall ist. Eine derartige Einrichtung wurde von Tyer* in folgender Weise angegeben: Ein Indikator besteht aus zwei Rollen von umsponnenem Relaisdraht, deren Kern mit drehbaren Ankern in Verbindung steht; unterhalb der Rollen sind zwei Hufeisenmagnete angebracht. Der Draht der Rollen steht mit der Leitung in Verbindung; es muss deshalb, je nachdem ein positiver oder ein negativer Strom in die Leitung resp. Rolle gesandt wird, auch die Polarität des Ankers wechseln, d. h. es wird bald ein Nordpol, bald ein Südpol entstehen. Hat der Anker Nordmagnetismus, so wendet er sich zu dem Südpol des konstanten Magneten, hat er Südmagnetismus, dagegen zu dem Nordpol. Bezeichnet man nun den einen Pol mit der Aufschrift „Bahn frei", den andern mit „Gesperrt", so wird der Anker auf diese Inschriften zeigen, je nachdem ein positiver oder negativer Strom in die Leitung gesandt wird. Dies geschieht auf folgendem Wege: An dem Indikator befinden sich zwei Knöpfe mit den Inschriften „Gesperrt" und „Bahnfrei". Drückt man den einen, so ist die Luftleitung mit dem negativen Pol, drückt man den andern, so ist sie mit dem positiven Pol der Batterie verbunden, es werden somit auf der Nachbarstation die oben beschriebenen Wirkungen in der einen oder andern Weise erfolgen. Dass dies aber erfolgt, zeigt auf der Abgabestation ein Zeiger, welcher auf der unteren Rolle sitzt, indem der abgehende Strom in der unteren Rolle, der ankommende Strom in der oberen Rolle wirkt, es geht also der Zeiger der unteren Rolle der Abgabestation mit dem Zeiger der oberen Rolle der Empfangsstation.

Unter den in England konstruirten Eisenbahn-Signalapparaten soll der Tyer'sche eine sehr bedeutende Ausbreitung gefunden haben; ein grosser Theil der Englischen und Französischen Eisenbahnen, sowie die Great-Indian-Peninsular-Bahn bedienen sich desselben seit längeren Jahren und sollen die Resultate, die er gegeben, bis dahin durchaus befriedigend ausgefallen sein, wie die Zeitschrift des Deutsch-Oesterreichischen-Telegraphen-Vereins im Jahre 1867 berichtet. Die Zahl der aufgestellten Apparate soll 700 betragen.

Die vorstehenden Notizen sind einem Artikel der Deutschen Bauzeitung „Ueber Blocksignale" entnommen. Der von Siemens und Halske konstruirte, in No. 46 unserer Vereinszeitung vom Jahre 1870 besprochene Apparat basirt auf denselben Prinzipien, welche für die vorbeschriebenen Englischen Einrichtungen maassgebend sind; er bezweckt die räumliche, nicht aber die zeitliche Entfernung zweier Eisenbahnzüge zu regeln und damit die Gefahr des Aufstossens zweier, auf einander folgender Züge zu beseitigen. Der Siemens'sche Apparat zeichnet sich durch besondere Einfachheit aus. Auf jeder Blockstation befindet sich ein solcher an der Wand befestigt; er trägt ein Kästchen mit 2 Fensterchen für 2 Geleise, deren Fahrrichtung unter der Aufschrift: Geleis I, resp. Geleis II durch einen Pfeil angedeutet ist. Für gewöhnlich zeigen beide Fenster auf weissem Untergrunde das Wort „Frei". Sobald jedoch ein Wärter ein Geleis blockirt, erscheint im zugehörigen Fensterchen auf rothem Untergrunde das Wort „Gesperrt" oder „Halt!" und dieses Blocksignal kann nur durch den folgenden Wärter beseitigt werden; indem aber dieser die vorangehende Strecke frei macht, erscheint bei ihm selbst das Signal „Halt"; zur Beseitigung dieses Signals hat er selbst kein Mittel in Händen. — Der Tyer'sche Apparat hat für 2 Geleise 4 Zeiger, von denen jeder auf die Zeichen „Frei" oder „Gesperrt" zeigen kann, giebt somit 8 verschiedene Signale, von denen die obere Hälfte für die signalgebende Blockstation gilt, die untere Hälfte anzeigt, dass auf der Empfangstation das betreffende Signal richtig angekommen ist. Der Apparat von Siemens und Halske ist somit wesentlich einfacher. Hierzu kommt, dass der letztere zu allen Blocksignalen für beide Geleise nur einen Leitungsdraht erfordert, und dass der unsichere Gebrauch von Batterien durch die Anwendung von magneto-elektrischen Stromgebern ganz ausgeschlossen bleibt. Diese letztere Einrichtung bietet noch den weiteren Vortheil, dass durch unvorsichtige Berührung der signalgebenden Taste irrthümliche Signale deshalb nicht hervorgerufen werden können, weil zum Geben eines Signals zwei getrennte Operationen nöthig sind, nämlich das Niederdrücken der Taste und das gleichzeitige Drehen der Kurbel des Induktors, wogegen die Bewegung eines einzelnen dieser Theile wirkungslos ist.

Die mittelst des einen oder andern Apparates gegebenen Blocksignale müssen durch den Wärter auf optische, dem Zugpersonale sichtbare Signale übertragen werden. Um diese Art der Uebertragung entbehrlich zu machen, sind von Siemens und Halske elektrische Blockadesignalapparate erdacht und konstruirt, mittelst welcher alle erforderlichen optischen Signale gegeben werden können, und die somit die optischen Telegraphen der Blockstationen ersetzen sollen. Die fraglichen Blockadesignalapparate zeigen äusserlich ebenfalls die Form eines Armtelegraphen; stellt der Wärter einer Blockstation nach dem Passiren eines Zuges den betreffenden Telegraphenarm auf „Halt" (horizontale Richtung des Armes, bezw. rothes Licht) so wird dadurch ohne weiteres Zuthun desselben auf der vorliegenden Station das Signal „Bahn frei" am Armtelegraphen durch die elektrische Einrichtung gegeben.

Die Einführung der Blocksignale auf den Deutschen Bahnen wird einen um so gewichtigeren Fortschritt in der Handhabung des Betriebes bilden, je allgemeiner ein einheitliches System der Signalisirung angenommen wird. Zur Verständigung über diese Frage und zur Aufstellung von Grundzügen für das zu wählende System war am 1. Dezember v. J. eine Versammlung von Technikern einer grossen Anzahl Norddeutscher Eisenbahn-Verwaltungen in Berlin versammelt; auf besondere Einladung waren M. M. von Weber, sowie ein Abgeordneter der K. K. Eisenbahn-General-Inspektion in Wien und Delegirte der Firma Siemens und Halske hinzugetreten. Zur weiteren Bearbeitung der schwebenden Fragen wurden folgende vorläufige Normen aufgestellt:

1) Für Bahnen mit grossem Verkehr und mit verhältnissmässig wenigen Stationen erscheint es unbedingt nothwendig, Zwischenstationen einzurichten.
2) Reicht eine Zwischenstation zwischen 2 Eisenbahn-Stationen aus und wird die Entfernung der Zwischenstationen grösser als eine Meile, so wird das Morse-System vorzuziehen sein; bei kürzeren Stationen, insbesondere bei grösserer Frequenz, ist das Blocksystem zu empfehlen.
3) Die Zeichen des Blocksystems sollen keine akustische, sondern optische sein, auch soll der Wärter das Haltesignal seiner Station nicht selbst wieder entfernen können.
4) Die durchgehenden Glockensignale, wie sie jetzt bestehen, dürfen nicht aufgehoben werden, etwa um dadurch die Einrichtung des Blocksystems in der Glockenleitung zu ermöglichen.
5) Es ist nicht wünschenswerth, mit dem Blocksystem ein Zugsignal-System zu verbinden, ebensowenig, dass ein Weckerzeichen zum Blockzeichen hinzutrete.
6) Das elektrische Blocksignal für das Zugpersonal direkt sichtbar zu machen, erscheint nicht zweckmässig, solange nicht Einrichtungen gefunden werden, welche gleiche Sicherheit für das mechanische Einstellen des Signals wie für das in Aussicht genommene einfache Blocksystem bieten; vielmehr soll der Wärter nach Empfang des elektrischen Signals das optische Zeichen stellen.
7) Es ist wünschenswerth, dass neben dem Blocksignalsystem auf jeder Blockstation mittelst stationairer oder transportabler Sprechapparate eine Korrespondenz mit den Bahnstationen möglich würde.
8) Für Arbeitszüge, welche, ohne eine Station zu erreichen, auf demselben Geleise zurückkehren, sind besondere Vorsichtsmaassregeln zu treffen.
9) Sobald eine der vertretenen Eisenbahn-Verwaltungen Versuche mit einem Blocksystem angestellt hat, wird sie die Resultate den übrigen Verwaltungen mittheilen.
10) Die Mehrzahl der Mitglieder der Versammlung erklärt, dass die Einführung der vorbehandelten Einrichtungen bis zum 1. Januar 1871 nicht möglich zu machen sei und übernehmen es die betreffenden Herren, bei ihren Verwaltungen dahin zu wirken, dass dieselben an die Staatsbehörde das Gesuch richten, den Termin zur Inkraftsetzung des § 24 des Bahnpolizei-Reglements womöglich bis zum 1. Januar 1872 hinauszuschieben.

Diesen Normen entsprechend sind von Siemens und Halske die bisher konstruirten Vorrichtungen weiter ausgebildet und vervollständigt. Insbesondere noch ist der Signalapparat in der Weise umgebildet worden, dass der Einfluss von Gewittern keinen Wechsel in der Stellung der Blocksignale herbeiführen kann; ferner ist für geeignete Fälle ein Weckerapparat vorhanden, der jedoch nicht nothwendig zum Apparat gehört und abgenommen werden kann.

Von Einführung selbstthätiger, optisch-elektrischer Signalapparate hatte die Versammlung einstweilen Abstand genommen; dagegen war von einzelnen Seiten eine Einrichtung für wünschenswerth gehalten, welche dem Blockwärter das Geben der elektrischen Signale erst dann ermöglicht, wenn vorher das betreffende optische Signal von ihm gegeben wurde. Auch dieser Anforderung ist durch die mehrgenannte Firma entsprochen worden. Durch das elektrische Blocksignal wird der Blockstationswärter benachrichtigt, dass der Zug bei der nächsten Station angekommen und nun die Strecke für einen nachfolgenden Zug frei ist; diese Benachrichtigung muss der Wärter dem Zugpersonal eines jetzt folgenden Zuges durch ein optisches Signal

* Zeitschrift des Deutsch-Oesterr.-Telegraphen-Vereins, Jahrgang XIV. (1867) S. III, Tyer's elektrischer Eisenbahn-Signalapparat von A. Leski in Paris.

zur Kenntniss bringen; nach dem Passiren dieses Zuges aber muss er sowohl das optische wie das elektrische Blocksignal wieder herstellen. Würde nun ein Wärter zwar das elektrische Signal geben, d. h. die vorwärts liegende Strecke blockiren, somit die Fahrt auf der rückwärtigen frei geben, gleichzeitig aber vergessen, das zweite, optische Halt-Signal aufzuziehen, so würde ein nachkommender Zug unter Umständen die Blockstation durchfahren und zu Unfällen Anlass geben können. Wird jedoch dem Signalwärter unmöglich gemacht, vor dem Geben des optischen Signals das elektrische abzulassen, so bleibt auf der rückwärts gelegenen Station das Blocksignal stehen und sperrt dort die Bahn ab. Um nun in dieser Weise das elektrische Signal von dem optischen abhängig zu machen, haben Siemens & Halske den Windeapparat des optischen Telegraphen in die Wärterbude verlegt und mit Contakteinrichtungen derartig versehen, dass der Blockwärter das elektrische Signal „Frei" nur dann abgeben kann, wenn er vorher das optische Bahnsignal „Halt" gegeben, somit die vorwärts liegende Strecke optisch blockirt hat.

Für gewisse Fälle, wenn z. B. ein liegengebliebener Zug zurückgeholt werden soll, oder ein Materialzug nur einen Theil der Strecke zwischen zwei Blockstationen befährt, muss das Blocksignal des Apparats von Hand gewechselt werden können; zu diesem Zwecke ist jeder Apparat mit einer für gewöhnlich versiegelten Klappe versehen, durch deren Oeffnen die Signale zugänglich werden.

Die Anwendung der besprochenen Blocksignale gestattet die verschiedensten Modifikationen. Man kann grössere Bahnhöfe von der Besetzung mit Blocksignalen ausschliessen, man kann die Einfahrt von Zügen in einen Bahnhof von der jedesmaligen durch den Stations-Vorstand zu ertheilenden Erlaubniss abhängig machen, sobald an jedem Bahnhofsende eine Blockstation angelegt und durch eine besondere elektrische Leitung mit einer Weckervorrichtung im Stationsbüreau eine Verbindung zwischen diesem und jeder der beiden Blockstationen hergestellt ist; man kann aber auch die Apparate lediglich als Bahnhofsdeckungssignale in Anwendung nehmen. Den auf den Preussischen Staats-Eisenbahnen angenommenen Prinzipien entsprechend, würde uns eine Einrichtung am sachgemässesten erscheinen, welche den gesammten Sicherheitsdienst in die Hände des Stationsbeamten legt. In diesem Falle müsste eine einzige Blocksignalstation im Stationsbüreau errichtet und dieses letztere durch besondere Signalapparate wiederum mit den Bahnhofsdeckungssignalen in Verbindung gebracht werden. Die jetzigen Perrontelegraphen würden dann in Wegfall kommen und die auf einzelnen grossen Bahnhöfen vorhandenen elektrischen mit Morse-Apparaten oder akustischen Signalen ausgerüsteten Verbindungen zwischen dem Stationsbüreau und dem Wärter des Bahnhofsdeckungssignals würden der Blocksignal-Einrichtung entsprechend umzuändern sein.

Nach dem vorstehend Mitgetheilten darf man schliessen, dass die Blocksignaleinrichtungen von Siemens & Halske alle bisher üblichen an Einfachheit, Sicherheit und auch Billigkeit übertreffen und dass das System an sich allen zustellenden Anforderungen zu entsprechen im Stande ist. Umfänglichere Versuche im praktischen Dienste, die zweifelsohne von verschiedenen Seiten unverzüglich werden aufgenommen werden, können jedoch erst feststellen, ob und welche Modifikationen der Einrichtung in Rücksicht auf die Bedürfnisse des Betriebes sich vielleicht noch als wünschenswerth erweisen möchten.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

*† Die Deutschen Eisenbahn-Betriebs-Kommissionen in Frankreich. Die früher in Nancy, Reims und Chaumont bestandenen Deutschen Eisenbahn-Betriebs-Kommissionen haben seit April c. bequemerer Abrechnung mit den Heimathsbahnen halber sämmtlich ihren Sitz nach Strassburg verlegt. Wie wir vernehmen, soll Mitte Mai eine Uebersiedelung derselben nach Berlin statthaben und hier der Schluss der Rechnungsabwickelung erfolgen. Die zu diesen Betriebs-Kommissionen kommittirt gewesenen Deutschen Eisenbahnbeamten sind bis auf die zur Abrechnung nothwendigen Büreaubeamten zum grössten Theil den Heimathsverwaltungen bereits zurückgegeben worden. Zurückbehalten sind nur noch wenige Stations- und Telegraphenbeamte, und diese auf den Endstationen in dem noch okkupirten Gebiet und auf den Hauptproviantentladestationen daselbst stationirt worden. Es haben diese Stationsbeamten dafür Sorge zu tragen, dass Deutsche Transportwagen von den Französischen Bahnverwaltungen nicht über die Deutscherseits militärisch besetzt gehaltenen Strecken hinaus geleitet werden, auch zu kontroliren, dass täglich im Durchschnitt nicht mehr Französische Wagen und Maschinen ausgeführt werden als eingeführt worden sind. Sie haben im Weiteren auf möglichst schleunige Entlastung und Zurücksendung der Proviantwagen zu achten und sich bezüglich dessen mit den Militärbehörden in's Benehmen zu setzen. Ueber die Ab- und Zufuhr der Deutschen Wagen sind regelmässige Rapporte zu erstatten, welche wöchentlich zusammengestellt, dem Ministerium für Handel etc. vorgelegt werden. In allen Angelegenheiten des Eisenbahn-Betriebsdienstes bildet der Deutsche Stationsbeamte ferner erforderlichen Falls das Mittel zur sachlichen Verständigung zwischen den Deutschen Militär- und den Französischen Eisenbahn Behörden. Der auf den Stationen zurückgelassene Telegraphen-Beamte hat vornehmlich die Aufgabe in gleicher Weise, wie der Stationsbeamte in Eisenbahnbetriebssachen, in Angelegenheiten der telegraphischen Korrespondenz verständigend einzuwirken. — Je ein Betriebsinspektor und ein Betriebskontroleur haben in dem Bezirk der Kommissionen die Oberaufsicht und Kontrole zu handhaben. Sollte eine Wiederinbetriebnahme der Französischen Bahnstrecken Seitens der Deutschen Verwaltungen nothwendig werden, so bietet jenes auf den Stationen noch zurückgehaltene Personal zugleich die Handhabe, möglichst schleunig und wirksam einzugreifen. Hoffentlich indess wird baldiger definitiver Friede auch jenen Beamten den Weg zur Heimkehr offen legen. (Diese Hoffnung auf einen baldigen definitiven Frieden ist inzwischen bereits in Erfüllung gegangen, indem solcher am 10. d. M. in Frankfurt a/M. unterzeichnet worden ist. Die Red.).

⁑ Thätigkeit der Eisenbahn-Betriebs-Kommission (No. 4) in Corbeil. Anknüpfend an den Bericht in No. 9 S. 113 dieser Zeitung theilen wir über das letzte Stadium der Thätigkeit der genannten Kommission mit. Dieselbe hatte am 1. März ca. 180 Ml. von ihr selbst betriebene Linien und weitere 33 Meil., welche mit Deutschen Beamten zum Zwecke der Ueberwachung des Französischen Betriebes besetzt waren. Von diesen wurden die Westbahnstrecken Asnières-le Mans und Versailles-Dreux bereits am 6. März, die Orléansstrecken Montrichard-Tours, St. Meaux-Tours, Langrais-Tours, Tours-Orléans, La Ferté-St.-Aubin-Orléans-Vitry s/S und Juvisy-Corbeil am 13. März, die Lyoner Strecke Corbeil-Montargis, Gien-Maison Alfort, Moret-Dijon-Nuits s/B, La Roche-Auxerre und Nuits s/Ravières-Chatillon am 15. März und die Ostbahnstrecken Troyes-Chatillon-Chaumont-Blesme am 18. März den Französischen Bahnverwaltungen zum Selbstbetriebe zurückgegeben. Die Betriebsrückgabe erfolgte nach Maassgabe der in Ferrières zwischen dem grossen Hauptquartier und dem Französischen Handels-Minister geschlossenen Konvention vom 9. März und zwar jedes Mal auf Grund besonderer Spezial-Konventionen, welche den Modus der Rückgabe, die Zurückziehung unserer Beamten und unseres Betriebs-Materials, sowie die Kontrole über die nunmehr liquidirbaren Leistungen der Französischen Gesellschaften für unsere Armeen regelten. Während die Französischen Gesellschaften sich vor dem Abschluss der Betriebs-Rückgabe-Konventionen beharrlich weigerten, die für den Rücktransport unserer Truppen und unseres Kriegsmaterials erforderlichen Wagen zu stellen, waren sie nach dem Abschluss sofort zu Allem bereit und gelang es demzufolge das linke Seine-Ufer bis Chatillon s/S bis zum 20. März zu räumen, obwohl in der Zeit vom 11. bis zum 20. über 60 Züge und darunter 32 Züge mit Artillerie-Material zu beladen und zu befördern waren. Die Evakuation auf der Strecke Troyes-Blesme wurde endlich am 28. März beendet. Die Kommission selbst, jetzt Kommission No. 4 genannt, verlegte ihren Sitz am 12. März von Corbeil nach Chaumont zurück und am 22. März von Chaumont nach Strassburg, wo sie bis zur Beendigung ihrer Abrechnung mit den Beamten und mit den Heimathsbahnen verbleiben wird. Die Leitung der Abrechnungsgeschäfte ist, seitdem der Vorsitzende Regierungs-Assessor Fleck als Special-Delegirter für die Regelung der Eisenbahn-Angelegenheiten in Elsass und Deutsch-Lothringen, insbesondere der Ostbahnfrage zusammen mit dem Geh. Reg.-Rath Mebes nach Brüssel kommitirt wurde, dem Reg.-Assessor Breithaupt übertragen. Als technisches Mitglied fungirt Bau-Inspektor Bolenius, während die bisherigen technischen Mitglieder, Reg.-Rath Schultze und Inspektor Funke, zu ihren resp. Heimathsbahnen (Oberschlesische und Main-Weser-Bahn) zurückgekehrt sind.

⊙ Abrüstung der Bayer. Spitalzüge. Da die Bayerischen Spitalzüge No. 2 und 3 bereits seit längerer Zeit aufgelöst sind, so wurde die Rathgeber'sche Wagenfabrik zu München von der Kriegsverwaltung beauftragt, die bei diesen Zügen verwendeten Eisenbahnwagen in ihren früheren Zustand schleunigst zurückzuversetzen, damit dieselben im Interesse des Militärärars in möglichster Bälde an die Generaldirektion der Königl. Verkehrsanstalten zurückgegeben werden können. Die bezeichnete Fabrik hat nunmehr den ihr ertheilten Auftrag ausgeführt und können die Wagen, welche zum Krankentransport eingerichtet waren, bereits zu ihrem ursprünglichem Zweck wieder benutzt werden. Der Spitalzug No. 1 indessen wird als Reservezug noch in Stand gehalten.

Auch der Lazarethzug der Pfälzer Bahnen wird nicht mehr nach Frankreich abgelassen werden, er wird vielmehr als solcher aufgelöst und die Wagen zum Gebrauche für den Güterdienst umgeändert werden. Er hat bekanntlich 3 Expeditionen gemacht.

Berliner Briefe.

(Vom Berliner Eisenbahn-Aktienmarkte. Aus dem Reichstag. Berliner Verbindungsbahn. Berlin-Frankfurt a/M. Berliner Nordbahn. Venlo-Hamburger E. Lautzkirchen-Saargemünd. Troppau-Cosel. Projekt zur Verbindung der Rechte-Oderuferbahn mit der Warschau-Wiener Bahn.)

** Berlin, 7. Mai. Im Börsengeschäft der Eisenbahnwerthe erhielt sich in der verflossenen Woche die frühere Stimmung. Bei

meist fester Preistendenz waren die Umsätze beschränkt, da Inhaber unter den hohen Koursen selten abzugeben und Käufer diese zu bewilligen schwer geneigt sind. An einzelnen Tagen wurde einestheils durch Entgegenkommen der Verkäufer, anderntheils durch Bedarf, der meist mit den bevorstehenden Generalversammlungen zusammenhängt, eine gewisse Regsamkeit hervorgerufen, im Ganzen aber war der Markt unthätig. Am meisten Leben war in Bergisch-Märkischen. Diese Aktie blieb auch in steigender Bewegung selbst an Tagen, an welchen die übrigen schweren Devisen unter Koursdruck verkehrten; sie schlossen am Sonnabend der Vorwoche 121½ resp. 117½, am letzten Sonnabend 122¾ resp. 118¾. Es wird auf eine, die frühere Erwartung übersteigende Dividende gerechnet. Potsdamer blieben ebenfalls steigend, die Woche schliesst für neue Aktien 214⅞ gegen 213¾ am Schluss der Vorwoche. Anhalter sind nach der Generalversammlung flüssiger geworden, sie schliessen 217½, Oberschlesische sind von 179¾ auf 178¾ zurückgegangen, lit. B (163½) etwas fester, Rheinische matter, von 126 auf 125½, Köln-Minden von 135 auf 134¾, Hamburger um 1½% auf 156 gestiegen, Niederschlesische Zweigbahn um 2% höher, schliessen 97¾. Unter den leichten Aktien waren Görlitzer zuweilen begehrt, Nordhausen-Erfurter Prioritäts-Stammaktien vielfach offerirt, am Schluss mit 68¾; auch Rechte Oderufer-B.-Prior. war nicht mehr wie am Schluss der Vorwoche mit 197 zu lassen. Von Prioritäts-Obligationen erhielten sich hin und wieder 5proc. Emissionen beliebt, am ausdauerndsten Magdeb.-Halberstädter mit 97⅝.

Die Petition des Mittelrheinischen Fabrikantenvereins, wegen Errichtung eines Reichs-Verkehrs-Ministeriums beschäftigte in der vergangenen Woche die Petitionskommission des Reichstages. Referent Dr. Hammacher und Korreferent Dr. Marquardten einigten sich über einen Vorschlag, der die Errichtung eines Eisenbahn-Kommissariats im Bundeskanzleramte empfiehlt. Die Debatte war in der Kommission sehr lebhaft, kam jedoch zu keinem positiven Resultat hauptsächlich deshalb, weil der Vertreter des Bundeskanzleramts Geh.-Rath Eck weder für noch gegen den Antrag entschieden Stellung nahm und sich lediglich auf Erörterung der Kompetenzfrage beschränkte. Schliesslich wurde auf Vorschlag des Abg. Albrecht beschlossen, im Plenum die Aneignung des am 21. Februar v. J. von dem Norddeutschen Reichstage gefassten Beschlusses mit spezieller Betonung der Eisenbahn-Interessen zu empfehlen.*

Am 5. waren in Koblenz die Betriebsdirigenten einer grössern Anzahl Deutscher Eisenbahnen zu einer Konferenz versammelt, die dem Vernehmen nach zum Zweck hatte, im Hinblick auf den Rücktransport der Deutschen Truppen aus Frankreich möglichst Betriebsstörungen vorzubeugen.

Der für die Berliner Verbindungsbahn projektirte Bahnhofsbau bei Schöneberg erweist sich schon jetzt in der ursprünglich veranschlagten Ausdehnung als unzureichend. Der Handelsminister hat am Donnerstag in Begleitung von Räthen aus der Eisenbahn-Abtheilung des Ministeriums und einer Kommission der Niederschl.-Märk. Bahn diesen Bau und das für die Verlängerung der Bahn in Aussicht genommene Terrain besichtigt. Die Verbindungsbahn, bisher nur bis zur Berlin-Potsdam-Magdeb. Bahn durchgeführt, soll bis zur Berlin-Hamburger Eisenbahn über Wilmersdorf und Charlottenburg weitergeführt werden. Die Potsdamer Bahn hat übrigens bereits die Legung zweier neuer Geleise beginnen lassen, durch welche ihr hiesiger Bahnhof in direkte Verbindung mit dem Verbindungs-Bahnhof bei Schöneberg gesetzt wird.

Für Einreichung der Vorarbeiten der projektirten direkten Eisenbahn von Berlin nach Frankfurt a/M. hat der Handelsminister den 31. Oktober d. J. als Termin bezeichnet. Die gegenwärtig als die zweckmässigste ermittelte Linie Berlin-Hünfeld ergiebt eine Verkürzung von 5 Meilen, die Terrainverhältnisse werden als günstig bezeichnet. Ein Anschlussprojekt, von Hünfeld durch die Wetterau nach Frankfurt zu bauen, verspricht eine weitere Wegekürzung um 2 Meilen im Verhältnisse zu der gegenwärtig kürzesten Bahnlinie. Für diese Hünfeld-Frankfurter Linie hat sich im Darmstädtischen ein Gründungskomité gebildet.

In Neustrelitz wird die Ankunft des Gründungskomités, dessen Vorsitzender der Fürst von Putbus ist, zum Behuf einer Konferenz mit der Grossh. Regierung wegen der Berliner Nordbahn (Berlin-Strelitz-Stralsund) erwartet.

Ueber den Bau der Venlo-Hamburger Bahn wird berichtet, dass die Arbeiten so hurtig vorschreiten, um die Eröffnung der Strecke Münster-Osnabrück zum 1. August erwarten zu lassen. Die Strecke Münster-Kattenfenne ist gänzlich vollendet, die weitere Strecke bis Lengerich wird in etwa 14 Tagen befahren werden können. Die bergmännische Arbeit des Tunnels vor Lengerich ist bereits zur Hälfte abgenommen, die andere Hälfte soll am 20. d. M. übergeben werden.

Für eine Eisenbahn von Lautzkirchen nach Saargemünd haben die Projektirungs-Arbeiten ihren Anfang genommen.

In den letzten Tagen des vorigen Monats hat die Tracirung der projektirten Bahnlinie von Troppau nach Cosel begonnen. Vorläufig ist die Richtung bei Piltsch, Nassiedel, Neukirch und Bauerwitz, wobei zum Anschlusse an die Oberschlesische Bahn mit einer Fortsetzung auf die Polnische Grenze in der Richtung über Herby in Aussicht genommen. — Ein anderes auf dasselbe Gebiet berechnetes Bauprojekt bezweckt die Herstellung einer Verbindung der Rechte-Oderufer-Bahn mit der Warschau-Wiener in der Linie von Czenstochau an der Warschau-Wiener Bahn über Herby, Lublinitz, Gross-Strehlitz, Kandrzin bis zur Landesgrenze im Kreise Leobschütz in der Richtung auf Troppau. Bei Bahnhof Kandrzin würde diese Linie Warschau-Wien mit der Oberschlesischen und bei Leobschütz mit der vorerwähnten Troppauer Linie verbinden.

* Hinsichtlich des Schädengesetzes, welches der Reichstag in den letzten Tagen mit verschiedenen Modifikationen in dritter Lesung annahm, werden wir in nächster Nummer berichten. Die Redakt.

— *tz.* **Berlin-Anhaltische Eisenbahn.** (Bau-Projekte etc.) Die Vorlage für die ausserordentliche General-Versammlung vom 28. April 1871 erörtert nachstehende Gegenstände:

1) die Verbesserung und Vervollständigung der Einrichtungen der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn, in deren bisherigem Umfange durch Umbau und Erweiterung mehrerer Bahnhöfe und durch andere Bahnanlagen;
2) die Vollendung einer Eisenbahnverbindung von Magdeburg mit Leipzig über Zerbst, Rosslau, Dessau und Bitterfeld;
3) die Ausdehnung des Eisenbahn-Netzes auf einen zwischen Wittenberg und Falkenberg herzustellenden Schienenweg.

Die Anträge sind wie folgt begründet:

ad 1 durch den grossen Umfang, welchen der Personen- und Güterverkehr, besonders auf den Hauptlinien Berlin-Leipzig und Berlin-Halle in den letzten Jahren gewonnen hat.

Ad 2 durch die erhöhte Rentabilität, welche dem Stamm-Kapitale durch die Vollendung eines Magdeburg mit Zerbst und über Rosslau, Dessau und Bitterfeld mit Leipzig verbindenden Schienenweges in Aussicht stellt. Durch den Umbau der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn und deren Anlegung eines neuen Bahnhofes mit einer neuen Elbbrücke in Magdeburg ist der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft zu einem Vertrage vom 13. und 28. December 1869 Gelegenheit geboten, welcher die letztere Gesellschaft der Kosten der Einführung in Magdeburg und des Baues der zur Vollendung der ganzen Bahnlinie noch herzustellenden, in das Preuss. Staatsgebiet fallenden Strecke von $3_{,94}$ Meilen überhebt. Nach der getroffenen Vereinbarung ist gegenwärtig der Bau dieser Strecke von der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft zu bewirken, die Bahnlinie Leipzig-Zerbst-Magdeburg bei der vor dem Elbübergange belegenen Station Biederitz in die Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn einzuführen, der Betrieb gemeinschaftlich zu verwalten und das Aufkommen aus demselben nach Verhältniss der Länge der von dem Transporte berührten Bahnstrecke jeder der beiden Gesellschaften unter diese zu vertheilen, letzteres nur mit der Modifikation, dass soweit bei einem der derartigen Transporte die Strecke Magdeburg-Biederitz in Betracht kommt, der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft, mit Rücksicht auf die enormen Baukosten, diese Strecke statt des wirklichen Maasses von etwa 1 Meile zur Länge von 2 Meilen angerechnet werden soll. Für alle Ansprüche, welche die Magdeburg-Leipziger Gesellschaft wegen Zulassung der fraglichen Bahnanlage geltend machen könnte, aufzukommen, beziehungsweise alle Entschädigungen, zu welchen der Staat dieserhalb etwa gerichtlich verurtheilt werden sollte, kommt die Berlin-Anhaltische Gesellschaft auf.

Nach diesen vertragsmässigen Verabredungen handelt es sich zur Vollendung der Verbindung von Magdeburg mit Leipzig über Zerbst nur noch um den Bau der $0_{,6}$ Meilen langen Strecke von Zerbst bis an die Preuss.-Anhaltische Grenze, wozu die Konzession der Herzoglichen Regierung gesichert und um den Ankauf der Herzogl. Leopoldsbahn, hinsichtlich welcher der Anhaltischen Bahngesellschaft ein Vorkaufsrecht eingeräumt ist.

Ad 3 durch die dringende Nothwendigkeit, nachdem die Verbindung von Rosslau mit Magdeburg hergestellt ist, auch die noch wenig einträgliche Bahnstrecke Rosslau-Wittenberg in eine Strasse des grossen Verkehrs umzuschaffen, zu welcher nur die Herstellung eines 7¼ Meilen langen, von Wittenberg nach Falkenberg führenden Schienenweges erforderlich ist, der bei diesem Kreuzungspunkte der Halle-Sorauer Bahn in die Bahnlinie Berlin-Röderau einzuleiten sein würde. Wird die s. g. Oberlausitzer Bahn, welche Kohlfurt auf dem kürzesten Wege mit Falkenberg verbinden soll, ins Werk gerichtet, so gestaltet sich dadurch, wenn die Strecke Falkenberg-Wittenberg gebaut ist, eine fast geradlinige Verbindung von Magdeburg mit Liegnitz und Breslau, die etwa 14 Meilen kürzer als jede andere ist und ohne Zweifel die Hauptstrasse für den Verkehr Schlesiens und seiner Hinterländer mit dem nordwestlichen Deutschland abgeben wird.

Die Kosten sind veranschlagt:

ad 1 zu 5 377 026 Thlr. und zwar für den Neubau der Bahnhöfe in Berlin, des Personen-Bahnhofs östlich, des Güterbahnhofs, der Werkstätten etc. westlich des Schifffahrts-Kanals 3 507 993 Thlr., von welchen aber 707 993 Thlr. in Abzug kommen, welche aus früheren Anleihen für angekauftes Terrain entnommen sind, es verbleiben also noch 2 800 000 Thlr., ferner für Um-, Neu- und Ergänzungsbauten in Luckenwalde 80 000 Thlr., in Jüterbog 95 000 Thlr., in Halle 25 000 Thlr. (35 000 Thlr. sind hier schon früher verwendet) in Cöthen 156 336 Thlr. als Beitrag zum Neubau eines mit der Magdeburg-Halberstädter Bahn gemeinschaftlichen Bahnhofes, zur Verlegung der Linie bei Cöthen auf 500 Ruthen 60 000 Thlr., Zinsen der vorstehend aufgeführten Summen während einer 2jährigen Bauzeit 306 000 Thlr.

Für Herstellung des Doppelgeleises und Neben-Anlagen von Holzdorf bis Rödcrau $7_{,37}$ Ml., von Wittenberg bis Pratau $0_{,36}$ Ml., von Wittenberg bis Rosslau $4_{,165}$ Ml. und von Dessau bis Cöthen $2_{,835}$ Ml., zus. $14_{,73}$ Meilen 1 031 000 + 19 640 Thlr. Dann sollen die aus dem Erneuerungsfonds vorschussweise entnommenen Beträge für bereits ausgeführte Doppelgeleise von Linda bis Holzdorf, von Pratau bis Bergwitz, von Bitterfeld bis Landsberg und von Burgkemnitz bis Bitterfeld zur Summe von 415 802 Thlr. erstattet werden; der Ausbau der Brücken für die Doppelgeleise durch eiserne Fahrbahnen soll 255 940 Thlr. und die Zwischenperrons 1500 Thlr. kosten, hierzu 2jährige Zinsen 130 808 Thlr., ergiebt obige 5 377 026 Thlr.

Ad 2 zu 2 032 204 Thlr. und zwar Erwerbung der $1_{,75}$ Meilen langen Leopoldsbahn, Herstellung des Doppelgeleises auf derselben, zur Vervollständigung der eingeleisigen Strecke etc., und Neubau der $0_{,6}$ Ml. langen doppelgeleisigen Strecke von Zerbst bis zur Preuss. Landesgrenze nebst Zinsen für 1½jährige Bauzeit 720 280 Thlr., für den Ausbau der alten Bahnlinie Rosslau-Dessau und Dessau-Bitterfeld-Leipzig, Herstellung des Doppelgeleises auf dieser $8_{,264}$ Meilen langen Strecke, Betriebsmittel und Zinsen für 1½jährige Bauzeit zusammen 1 311 924 Thlr.

Ad 3 zu 2 805 500 Thlr., worunter 150 000 Thlr. Zuschuss für verschiedene grössere Brückenanlagen im Flussgebiet der Schwarzen Elster und 60 000 Thlr. zum Ausbau der Bahnhöfe Wittenberg und Falkenberg.

Die hiernach erforderlichen Geldmittel sollen gemäs Beschlusses der ausserordentlichen Generalversammlung vom 28. April c. mit 3 000 000 Thlr. in Aktien und mit 7 500 000 5 proc. Prioritäts-Obligationen emittirt werden. Das Aktien-Kapital würde demnach 11 500 000 Thlr. betragen und es soll den zeitigen Inhabern der ältern Aktien ein Vorzugsrecht dahin eingeräumt werden, dass dieselben auf je 3 Aktien eine neue Aktie à 200 Thlr. innerhalb einer Präklusivfrist zum Nennwerthe beziehen können. Die Prioritäts-Obligationen, welche etwa nicht erforderlich sind, sollen entweder nicht emittirt, oder sofern dies unvermeidlich, im Portefeuille der Gesellschaft zurückbehalten werden. — Da in der am 28. v. M. stattgehabten ausserordentlichen Generalversammlung nicht die nöthige Anzahl Aktien vertreten war, so ist eine anderweite Generalversammlung auf den 21. Juni c. zusammenberufen worden. Siehe Bekanntmachung S. 364.

* **Bayerische Staatseisenbahn-Bauten in 1871.** Von der General-Direktion der Königlich Bayerischen Verkehrs-Anstalten, Abtheilung für Bahnbau, gehen uns über die im Bau befindlichen resp. in 1871 in Angriff zu nehmenden Bahnlinien die folgenden Notizen zu:

1) Schweinfurt-Kissingen. (Gesetz vom 28. April 1867). Die Bahnlänge beträgt $3_{,45}$ Meilen = $25_{,59}$ Kilom. Der Unterbau wird für 1 Geleise hergestellt, das Terrain dagegen für 2 Geleise erworben. Das Baukapital ist zu 2 217 000 Thlr., d. i. 652 000 Thlr. pro Meile veranschlagt.

Im Frühjahr 1869 wurde der Bau begonnen und wird solcher im Sommer 1871 vollendet werden. Das Terrain wurde im Frühjahr 1869 erworben.

Für Kissingen Sackbahn, daher ohne Bedeutung für den durchgehenden Verkehr. Dagegen stellt der Badeort Kissingen einen lebhaften Lokalverkehr in Aussicht. Die wichtigsten Stationen der Bahn sind: Schweinfurt, Ebenhausen, $2_{,178}$ Mln. und Kissingen $1_{,273}$ Mln.

Die Maximalsteigung beträgt 1 : 50, der Minimal-Radius 1500′ = 438m. Bei Oerlenbach kommt ein Einschnitt mit 21m grösster Tiefe und bei Arnshausen ein Damm mit 27m grösster Höhe vor.

2) Gemünden-Elm resp. -Bayer. Grenze. (Gesetz vom 29. April 1869). Bahnlänge $2_{,75}$ Ml. = $20_{,41}$ Kilom. Der Unterbau wird für 1 Geleise ausgeführt, das Terrain wurde im Frühjahr 1869 für 2 Geleise erworben. Das Baukapital beträgt 1 954 000 Thlr. im Ganzen, d. i. 710 600 Thlr. pro Meile. Der Bauangriff erfolgte Ende Sommer 1869, Fertigstellung im Frühjahr 1872.

Diese Linie bezweckt die Verbindung der Mainthal- (Bayer. West-) Bahn mit den Thüringischen Bahnen und vermittelt den Localverkehr nach dem nahe liegenden Bade Brückenau. Bodenprodukte: Brenn- und Nutz-(Schiffbau-)Holz, Werksteine aus buntem Sandstein.

Stationen: Gemünden, Rineck $0_{,79}$ M., Burgsinn $0_{,90}$ M. und Mittelsinn $0_{,71}$ M.

An Bauobjekten sind auszuführen: 3 Sinnbrücken mit 1 mal 3 Oeffnungen à 70′ = 204m und 2 mal 4 Oeffnungen à 70′ = 204m Lichtweite und eisernen Fahrbahnen; 1 Brücke von 96′ = 28m Höhe mit 5 Gewölbbogen von je 54′ = $15_{,76}$m Lichtweite; 1 Tunnel von 1500′ = $437_{,8}$m Länge; dann Einschnitt von 72′ = 21m Tiefe. — Maximalsteigung 1 : 100. Minimalsteigung 2000′ = 584m.

3) Donauwörth-Regensburg. (Gesetz vom 29. April 1869). Bahnlänge $16_{,49}$ Ml. = $121_{,09}$ Kilom. Der Unterbau wird für 1 Geleise ausgeführt, das Terrain für 2 Geleise erworben werden. Das Baukapital beträgt 9 143 000 Thlr im Ganzen resp. 554 500 Thlr. pro Meile.

Die Inangriffnahme der Bauten wird im Sommer 1871 erfolgen, die Fertigstellung der Bahn wahrscheinlich Ende 1873.

Ob die Bahn durch den Festungsrayon von Ingolstadt geführt wird, ist noch nicht bestimmt. — Die Grunderwerbung wird im Sommer 1871 durchgeführt werden.

Diese Bahnlinie bildet das Zwischenglied zur dereinstigen Verbindung der auswärtigen Donauthalbahn und der Festungen Ulm und Ingolstadt.

Von Bedeutung für den Localverkehr sind: Holz aus den im Bahngebiet liegenden grossen Forsten, Torf aus den bedeutenden Donau-Möösern; ausserdem Getreide und Bausteine aus der Gegend von Kelheim und Regensburg.

Die wichtigsten Stationen sind Donauwörth, Rain $1_{,13}$ M., Neuburg $2_{,66}$ M., Ingolstadt $3_{,00}$ M., Abensberg $4_{,62}$ M. und Regensburg $5_{,07}$ M.

An Bauobjekten ist eine Brücke über den Lech-Donaurücken zu erwähnen. Maximalsteigung 1 : 200. Minimal-Radius 2000′ = 584m.

4) Nürnberg-Hersbruck-Bayreuth, $13_{,16}$ Ml. = $97_{,39}$ Kilom. (Gesetz vom 29. April 1869). Der Unterbau dieser Bahn wird ebenfalls für 1 Geleise ausgeführt, die Grunderwerbung aber für 2 Geleise im Herbst 1871 vorgenommen, der Bau selbst in diesem Herbst begonnen und voraussichtlich in 1874 vollendet werden. — Das Baukapital beträgt 8 988 000 Thlr., d. i. 683 000 Thlr. pro Meile.

Die Bahn bildet die Abkürzung des Eisenbahnwegs nach dem Norden Deutschlands. Im Lokalverkehr werden die wichtigsten Transportartikel sein: Hopfen, Holz, Bausteine aus Dolomit und Eisenerze.

Die wichtigsten Stationen dieser Bahn sind: Nürnberg, Hersbruck $3_{,92}$ M., Pegnitz $5_{,37}$ M. und Bayreuth $3_{,87}$ M.

An Bauobjekten sind 35 Brücken über die Pegnitz und den Main, sowie 8 Tunnel von zusammen 5035′ = 1470m Länge auszuführen. — Maximalsteigung von Nürnberg bis zur Wasserscheide 1 : 300, von dort bis Bayreuth 1 : 200; Minimal-Radius 2000′ = 584m.

5) Schweinfurt resp. Ebenhausen-Meiningen, $9_{,87}$ Ml = $73_{,04}$ Kilom. (Gesetz vom 29. April 1869). Auch auf dieser Linie wird der Unterbau eingeleisig ausgeführt, das Terrain jedoch für 2 Geleise erworben. Baukapital 3 657 000 Thlr., d. i. pro Meile 372 600 Thlr. Mit dem Bau wird im Spätherbst 1871 begonnen und die Bahn wahrscheinlich in 1874 fertig gestellt werden. Die Grunderwerbung wird im Herbst 1871 vorgenommen werden.

Die Bahn stellt die Verbindung der Mainthalbahn mit den Thüringischen Bahnen her. — Für den Lokalverkehr besonders wichtig ist der Verkehr der Städte Schweinfurt, Kissingen, Neustadt a/S. und Meiningen (Abzweigung von der Bahn Schweinfurt-Kissingen in der Station Ebenhausen).

Die wichtigsten Stationen sind: Schweinfurt, Ebenhausen $2_{,18}$ M., Münnerstadt $1_{,80}$ M., Neustadt a/d. S. $1_{,35}$ M., Mellrichstadt $1_{,67}$ M. und Meiningen $3_{,61}$ M.

Ausser einem Tunnel von 400m Länge bei Rittershausen sind Brücken über die Saale, die Werra und deren Zuflüsse auszuführen. — Maximalsteigung 1 : 100; Minimal-Radius 2000′ = 584m.

6) Vicinalbahn Siegelsdorf-Langenzenn, $0_{,78}$ M. = $5_{,76}$ Kilom. (Gesetz vom 29. April 1869). Der Unterbau wird für 1 Geleis hergestellt; das Baukapital beträgt 93 000 Thlr., d. i. 120 000 Thlr. pro Meile. Der Bau wurde im Spätherbst 1870 in Angriff genommen und wird im Spätherbst 1871 vollendet werden. Die Grunderwerbung erfolgte im Herbst 1870.

Für den Lokalverkehr wichtig ist insbesondere der Verkehr der Stadt Langenzenn und ihres Hinterlandes. Die wichtigsten Bodenproducte sind Bausteine aus Keupersandsteinquadern, Getreide, Hopfen, Holz.

Die Bahn, welche folgende Stationen: Siegelsdorf (Station der Bahn Nürnberg-Würzburg) und Langenzenn ($0_{,78}$ M.) erhält, hat eine Maximalsteigung von 1 : 1000 und einen Minimal-Radius von 2500′ = $729_{,7}$ m. Technische Schwierigkeiten kommen nicht vor.

7) Vicinalbahn Georgensgemünd-Spalt, $0_{,95}$ M. = $7_{,05}$ Kilom. (Gesetz vom 10. Juli 1870). Der Unterbau wird eingeleisig ausgeführt und beträgt das Baukapital 211 000 Thlr. = 222 000 Thlr. pro Meile. — Die Inangriffnahme des Baues wird im Frühjahr 1871 erfolgen, die Bauvollendung voraussichtlich im Frühjahr 1872. Die Erwerbung des Grund und Bodens geschieht im Frühjahr 1871.

Die Bahn dient hauptsächlich dem Verkehr der Stadt Spalt und ihrer Umgebung (Bodenprodukte: Hopfen, Holz, Getreide) und erhält die Stationen Georgensgemünd (Station der Bahn Pleinfeld-Nürnberg) und Spalt. — Maximal-Steigung 1 : 250; Minimal-Radius 750m. Technische Schwierigkeiten kommen auch hier nicht vor.

8) Haidhausen-Rosenheim (vide Mittheilungen im Jahrg. 1869 No. 22 S. 311) ist am 15. März d. J. für den Güterverkehr eröffnet worden. Die Bahn liegt theilweise auf sog. schwimmenden Gebirg; hier bedeutende Dammsenkungen.

9) München-Landsberg-Buchloe, $9_{,25}$ Ml. = $68_{,8}$ Kilom. (Gesetz vom 29. April 1869). Der Unterbau wird für 1 Geleis ausgeführt, das Terrain für 2 Geleise erworben, was zur Hälfte bereits geschehen ist. Der Bauangriff erfolgt im Sommer 1871 und wird der Vollendung im Frühjahr 1873 entgegensehen.

Durch diese Bahn wird der Weg München-Buchloe um $4_{,4}$ Meilen gekürzt. Für den Lokalverkehr besonders wichtig ist: Holz aus grossen Waldungen.

Die wichtigsten Stationen sind: München, Bruck $3_{,1}$ M., Landsberg (Kaufering) $7_{,65}$ M. und Buchloe $9_{,25}$ M.

Das Terrain ist günstig, jedoch kommen einzelne grössere Arbeiten vor: Amperbrücke 4 × 16m weit, 12m hoch; Lechbrücke 2 × 57m weit, 21m hoch; Einschnitt mit 430 000 Cbm. Maximalsteigung = $0_{,005}$. Minimal-Radius = 750m.

10) Buchloe-Memmingen-Grenze, $7,_{73}$ Ml. = $57,_{3}$ Kilom. (Gesetz vom 29. April 1869). Auch hier wird der Unterbau eingeleisig ausgeführt, das Terrain aber für 2 Geleise erworben. Der Bauangriff erfolgt im Sommer 1871, die Fertigstellung der Bahn circa im Herbst 1873. Der Grunderwerb hat noch nicht begonnen.

Diese Bahn bildet ein Glied für die Fortsetzung gegen Basel und Paris. Im Lokalverkehr wird besonders Holz aus grossen Waldungen zu befördern sein.

Die wichtigsten Stationen sind Buchloe, Mindelheim $2,_{5}$ M. und Memmingen $6,_{25}$ M.

Die Terrainverhältnisse sind denen der Linie unter 9 ähnlich. Wasserscheideneinschnitt von 870 000 Cbm.

Das Baukapital der Bahnlinien unter 9 und 10 beträgt zusammen 7 429 000 Thlr., resp. 437 000 Thlr. pro Meile.

11) Lindau-Grenze gegen Bregenz, ca. $0,_{6}$ M. = $4,_{4}$ Kilom. (Gesetz vom 5. Oktober 1863). Der Unterbau wird für 1 Geleis ausgeführt, das Terrain für 2 Geleise erworben. Der Bauangriff erfolgt im Sommer 1871, die Vollendung voraussichtlich im Sommer 1872. Mit der Acquisition des Terrains wurde noch nicht begonnen. Das Baukapital beträgt 570 000 Thlr.

Die Bahn bezweckt die Verbindung der Deutschen mit den Schweizerbahnen. Auszuführen ist eine Laiblachbrücke.

12) München-Braunau (vide die früheren Mittheilungen im Jahrg. 1868 No. 20 S. 255 und Jahrg. 1869 No. 22 S. 310). Die Strecke München-Haidhausen ist in Verbindung mit der Linie ad 8, Haidhausen-Neuötting am 1. Mai c. eröffnet; Neuötting-Braunau soll mit 1. Juni 1871 dem Verkehr übergeben werden. — Zwei Pfeiler der Lechbrücke über den Inn bei Braunau wurden wegen grosser Wassertiefe etc. auf pneumatischem Wege fundirt.*

13) Vicinalbahn Schwaben-Erding, $1,_{91}$ Ml. = $14,_{16}$ Kilom. (Gesetz vom 10. Juli 1870). Der Unterbau wird eingeleisig hergestellt, auch das Terrain nur für 1 Geleise erworben. Baukapital 343 000 Thlr. im Ganzen, resp. 180 000 Thlr. pro Meile. Die Inangriffnahme des Bahnbaues erfolgt im Sommer 1871, die Bauvollendung im Frühjahr 1872. Die Grunderwerbung ist vollendet.

Die Bahn vermittelt den Verkehr der Stadt Erding mit Umgebung. Bodenprodukte hauptsächlich Getreide. — Stationen: Schwaben (Station der München-Braunauer Bahn) und Erding. — Maximalsteigung 1 : 200; kleinster Radius 2000′.

⊙ Aus Bayern. (München-Neuötting-Braunau. Nürnberg-Neumarkt-Regensburg). Nachdem bereits am 1. Mai die Linie München-Neuötting $26,_{265}$ Std. = $13,_{132}$ Ml. lang, eröffnet wurde, wird am 1. Juni die anschliessende Strecke Neuötting-Simbach-Braunau, $7,_{695}$ Std. = $3,_{848}$ Ml. lang, dem Verkehr übergeben und hierbei als Abkürzungslinie Wien-Paris dem internationalen Transitverkehr zur Verfügung gestellt. Es werden fortan diese die benannte Tour zurücklegenden Schnellzüge über Braunau geleitet, da die Fahrzeit um 1 Stunde und einige Minuten abgekürzt wird. Die Entfernung von München selbst nach Wels wird gegen dieselbe via Salzburg um $6,_{3}$ Ml. gemindert. Die Entfernung der verschiedenen Stationen beträgt ab München: Thalkirchen $1,_{485}$ Std. = $0,_{742}$ Ml., Haidhausen $2,_{652}$ Std. = $1,_{326}$ Ml., Riem (PH) $4,_{226}$ Std. = $2,_{113}$ Ml., Feldkirchen $5,_{328}$ Std. = $2,_{664}$ Ml., Poing (PH) $7,_{051}$ Std. = $3,_{525}$ Ml., Schwaben $8,_{270}$ Std. = $4,_{135}$ Ml., Hörlkofen $10,_{468}$ Std. = $5,_{234}$ Ml., Walpertskirchen $11,_{269}$ Std. = $5,_{634}$ Ml., Dorfen $15,_{277}$ Std. = $7,_{638}$ Ml., Schwindeck $17,_{170}$ Std. = $8,_{585}$ Ml., Weidenbach (PH) $19,_{265}$ Std. = $9,_{632}$ Ml., Ampfing $20,_{609}$ Std. = $10,_{304}$ Ml., Mühldorf $22,_{792}$ Std. = $11,_{396}$ Ml., Neuötting $26,_{265}$ Std. = $13,_{132}$ Ml., Perach (PH) $27,_{840}$ Std. = $13,_{920}$ Ml., Marktl $29,_{855}$ Std. = $14,_{927}$ Ml., Buch $31,_{213}$ Std. = $15,_{606}$ Ml., Simbach $33,_{355}$ Std. = $16,_{677}$ Ml. und Braunau $33,_{960}$ Std. = $16,_{980}$ Ml. An diese schliesst sich die bereits am 20. December vorigen Jahres eröffnete $7,_{8}$ Ml. lange Linie Braunau-Ried-Neumarkt an.

Die Arbeiten sowohl an den Kunstbauten wie an der Erdbewegung der Bahn Nürnberg-Neumarkt-Regensburg nehmen einen günstigen Fortgang. Es sind Vorkehrungen getroffen, die $9,_{70}$ Stunden = $4,_{85}$ Meilen betragende Strecke Nürnberg-Neumarkt schon bis October d. J. zur Eröffnung gelangen zu lassen. Es werden auf der ganzen Linie folgende Stationen errichtet und beträgt deren Entfernung ab Nürnberg: Dutzendteich $0,_{94}$ Std. = $0,_{47}$ Ml., Feucht $3,_{29}$ Std. = $1,_{64}$ Ml., Ochenbruck $4,_{42}$ Std. = $2,_{21}$ Ml., Postbauer $7,_{25}$ Std. = $3,_{62}$ Ml., Neumarkt $9,_{70}$ Std. = $4,_{85}$ Ml., Deining $12,_{49}$ Std. = $6,_{24}$ Ml., Seubersdorf $15,_{20}$ Std. = $7,_{60}$ Ml., Parsberg $17,_{20}$ Std. = $8,_{60}$ Ml., Mausheim $18,_{79}$ Std. = $9,_{39}$ Ml., Beratzhausen $20,_{01}$ Std. = 10 Ml., Laaber $21,_{79}$ Std. = $10,_{89}$ Ml., Eichhofen $23,_{68}$ Std. = $11,_{84}$ Ml., Etterzhausen $24,_{46}$ Std. = $12,_{23}$ Ml., Prüfening $26,_{10}$ Std. = $13,_{05}$ Ml. und Regensburg $27,_{08}$ Std. = $13,_{54}$ Ml.

Hs. Die Transport-Enquête. Wien, 7. Mai. Die Arbeiten der beiden Sektionen für Rechts- und Tariffragen gravitiren schon dem Ende zu, da in der zweiten Hälfte d. M. die Plenarversammlungen ihren Anfang nehmen sollen. Es sind wohl entscheidende Angelegenheiten, über die bisher Resolutionen gefasst worden, aber man vermisst doch einen systematischen Vorgang in den ganzen Berathungen. Aus der Unmasse aufgeworfener Fragen wurden einige aufs gerathewohl hervorgezogen und behandelt, während andere, vielleicht wichtigerer Natur, gar nicht der Erwähnung gewürdigt wurden. Würden vor Allem die der Verhandlung wirklich benöthigenden Differenzen zwischen den Anschauungen des Handels- und Bahnwesens aufgestellt worden sein, so hätte die Rechtssektion das Mittleramt mit Erfolg führen können.

Diese I. Sektion hat folgende Resultate ihrer Berathungen, respektive Beschlüsse zu verzeichnen:

Die Reverse sind nicht mehr in den Frachtbriefen anzusetzen, sondern den Abgabs- von den Aufgabsstationen im Korrespondenzwege zuzumitteln, um den damit geübten Missbräuchen zu begegnen; die der Abgangsstation in dieser Weise zugehenden Reverse sind dem Empfänger auf Verlangen vorzuzeigen und gegen Bestätigung auszuhändigen. — Die Kommunikations-Angelegenheiten sind in Oesterreich-Ungarn nach dem Beispiele Norddeutschlands für gemeinsame Angelegenheiten zu erklären. — Es ist ein gemeinschaftliches Reklamations-Büreau sämmtlicher Oesterreichisch-Ungarischer Bahnen zu errichten, welches zur Zahlungsanweisung in Reklamationsfällen bis zu einem zu fixirenden Betrag kompetent sein soll. — Abschlussverträge für Material-Lieferungen der Eisenbahnen, die wie bei allen Kaufleuten in Briefform ausgefertigt werden, sollen entgegen der finanzbehördlichen Interpretation nur bedingt stempelpflichtig sein. — Ueber die Haftpflicht der Bahnen für ihre Rezepisse in Fällen, wo sie berechtigt sind, die Aufnahme zum Transporte zu verweigern, jedoch die Einlagerung bis zur thunlichen Verladung gestatten, wurde schliesslich nach heftiger Debatte beschlossen: für die so aufgenommenen Waaren haften die Bahnen wie die Frächter aus dem Frachtvertrage als Aufbewahrer, somit strenger als aus dem blossen Verwahrungsvertrage, nämlich ex recepto, nicht ex deposito, ferner dass die Aufnahmsscheine vollen Beweis wider die Bahn liefern, welcher nur durch Gegenbeweis entkräftet werden kann. Diese Woche wird noch Dr. Tremel (Dekan der juridischen Fakultät und Herrenhausmitglied) über die Haftung der Bahnen im Allgemeinen und Dr. Kuh (Rechtskonsulent der Nordbahn) über die Unzulässigkeit der Ladescheine referiren — womit diese Sektion ihre Thätigkeit beenden will.

Die III. (Tarifs-) Sektion beschäftigte sich in der ersten Sitzung mit der Deklassifikation von Gütern; die von den Handelsvertretern empfohlenen Aenderungen wurden grossentheils durch Entgegenkommen Seitens der Bahnvertreter adoptirt. Deklassificirt werden Baumwollgarne und Baumwollbebbinets von Klasse II in Klasse I, nachdem bewiesen wurde, dass die gegenwärtige Konkurrenzfähigkeit des Inlandes dem Auslande gegenüber nur dem Agio zuzuschreiben ist; die in Klasse II und III bisher rangirten Maschinen, Maschinentheile und Dampfkessel gelangen in Klasse I, Brod und Cementplatten von Kl. I in A, Dachziegel von A in B, Decimalwaagen von III in II, neue Emballagen und neue Fässer von II in I (um sie mit alten Fässern gleichzustellen, deren Aussehen sie durch Säuren leicht erhalten können); endlich: Rohes Eisen und Eisenerze von Kl. B in C. — In der zweiten Sitzung wurden folgende Beschlüsse gefasst: die Gebühr für Beistellung von Coupés ist (nach einer aufgestellten Skala) zu ermässigen; der Assekuranz-Tarif für Thiere und Equipagen ist von 1 auf ½ pro Mille herabzusetzen; Frachtgüter in Verpackungen von Collien unter 20 Pfund sollen bei Aufgabe mittels Eines Frachtbriefes nicht mehr den Minimalsatz von 50 Pfund, sondern die auf ihr Gesammtgewicht entfallende Fracht zahlen; endlich für Vorhinein-Nachnahmen ist die Provision von 2 auf 1 Proc. zu ermässigen. In einer weiteren Sitzung wurde Beschluss über die Steinkohlentarife gefasst, dass deren momentane Herabsetzung die Erhöhung der Grubenpreise zur Folge hätte, daher zwar vorläufig nur auf die Erschliessung neuer Werke und Vermehrung der diesfälligen Arbeitskräfte einzuwirken, auch deshalb die Regierung anzugehen sei, dass aber jedenfalls Braunkohle im Frachtsatze ermässigt und Specialtarife für Kohle überhaupt eingeführt werden sollen. Für die Beibehaltung der Differenz-, Richtungs- und Saisontarife trat Direktor Schüler von der Südbahn mit aller Wärme ein und gewann auch die kaufmännischen Mitglieder der Sektion durch sein gründliches Elaborat, aus dem wir demnächst einen Auszug bringen. — In der nächsten Sitzung wird General-Sekretair Rittershausen von der Nordwestbahn über die Zulässigkeit allgemeiner Ladungstarife, der Miethe und Beistellung von Wagen durch die Partheien, endlich der Refaktien Bericht erstatten.

Zur Fortsetzung der in den Gutachten der Korporationen geäusserten Wünsche übergehend, folgt

11) Der Steiermärkische Gewerbeverein in Graz; derselbe verlangt: die allgemeine Herabsetzung der Tarife (da der allgemeine Nutzen die mögliche Gefahr des Einzelnen überwiegt), Zulassung privater Waggons für Versorgung grösserer Orte mit Konsumtious-Artikeln, Abdruck der allgemeinen Meilentaxe auf den Frachtbriefen, Nichtentrichtung einer Stempelgebühr für die Aufgabs-Rezepisse, Mithaftung der Bahnen für den guten Stand der Zufahrtstrassen, Einsendung jeder Beschwerde und ihrer Erledigung innerhalb 24 Stunden an die General-Inspektion für Eisenbahnen, Anbringung von Stationsverzeichnissen in den Reise-Coupés, Substituirung der Aufnahmsscheine beziehungsweise der Frachtbrief-Duplikate durch Coupons, Unzulässigkeit der Beigabe von Vorfrachtbriefen, Aufnahme des bisherigen Usus der dreimaligen Aufforderung wegen Dispositions-Ertheilungen betreffs unanbringlicher Güter ins Betriebs-Reglement, Uebergang der durch Verschulden beschädigten Güter in das Eigenthum der Bahnen, Nichtbeschränkung des Freigewichtes auf die Eigenschaft des Gepäckes — schliesslich Einsetzung von Fachgerichten für Bahnstreitigkeiten unter Wahrung des Rechtes der Berufung an den ordentlichen Richter.

12) Die Lloyd-Gesellschaft in Szegedin wünscht: Beschränkung der Willkühr in Aufrechnung der Gebühren (auf der halben Meile langen Verbindungsbahn von der Alföld- zur Staatsbahn in Szegedin wird 9 kr. pro Ctr. Fracht bezahlt), Anlegung eigener Verschlüsse bei ganzen Wagenladungen, Verabfolgung von Interims-Rezepissen bis zur Completirung aufgelieferter Sen-

* Siehe die ausführlichen Mittheilungen Jahrg. 1871 No. 3 S. 27.
Die Red.

dungen, Verpflichtung der Bahnen zur sogleichen Ablieferung der Güter ohne frühere Avisirung der Ankunft, Erhöhung des Maximalvergütungssatzes auf 60 fl. für Fracht- und 150 fl. für Eilgut, Anbringung von Fütterungs-Requisiten in den Viehwaggons (ein Ochse verliert auf dem Transporte von Szegedin nach Wien 1 Ctr. an Gewicht) — endlich Verbot der Betreibung anderer Geschäfte durch die Bahnen (Staatsbahn exportirt ihre Kohle nach der Wallachei und stellt der Kohlenzufuhr anderer Bahnen theuere Tarife entgegen).

13) Die Handels- und Gewerbekammer in Agram plaidirt für Einreihung von Waaren geringen Werthes in die 1. und der werthvollern oder voluminösen in die 2. resp. 3. Tarifklasse, Aufhebung der Differential- und Transittarife (schädigen die kleinen Unternehmungen und den Binnenverkehr), sowie der Richtungstarife (vernichten die Vortheile geographischer Lage). Anrechnung von Nebengebühren nur für wirkliche Leistungen, Konkurrenzpflicht der Bahnen zur Erbauung und Erhaltung von Zufahrtstrassen, bedingungsweise Zulassung des Petroleum zur Beförderung mittelst Lastzügen, Aufrechthaltung der Zwangs-Assekuranz durch die Bahnanstalten, Wegfall der Bestimmung des Betriebs-Reglements rücksichtlich der Lagerung von Gütern nach einer gewissen Zeit ganz auf Gefahr des Versenders (die Haftpflicht der Bahnen cessire nur nach vollständiger Erfüllung aller ihrer frachtmässigen Verpflichtungen) — endlich Einräumung einer procentualen Mehrgebühr von der Assekuranz und dem Lagerzins bei Verlängerung der Haftpflicht über eine zu fixirende Normaldauer.

14) Die Handels- und Gewerbekammer in Fiume will: Beobachtung eines methodischen Verfahrens in der Klassifikation der Waaren, Adoptirung des Tarifsatzes von $^{6}/_{10}$ kr. pro Ctr. und Meile wie auf der Ungarischen Staats- und der 1. Siebenbürger Bahn, Zulässigkeit der Richtungs- und Saisontarife zur Ausgleichung der diversen Frachtsätze auf zwei verschiedenen in einem und demselben Punkte convergirenden Bahnlinien oder zur Schöpfung eines neuen Verkehrslebens auf wenig frequentirten Bahnlinien, Herabsetzung der Waagegebühr auf $^{5}/_{10}$ kr. pro Ctr. — endlich Verlängerung der lagerzinsfreien Zeit (da die drei Tage kaum zur Avisirung, geschweige denn zur Fortschaffung grosser Parthien genügen).

15) Memorandum an das k. k. Handelsministerium, betreffend die Berechnung der nothwendigen Betriebsmittel. Dieser mit dilektischer Schärfe und doch ganz sachgemäss gehaltenen Antwort auf die von der Regierung ausgegangene Forderung zur Vermehrung des Wagenparks der Südbahn um 5200 Achsen entnehmen wir folgende Angaben: Es wird vor Allem bedauert, dass die Regierung nicht auch die Studien bekannt gegeben habe, worauf sich die Schätzung des Abganges einer solchen Achsenzahl stützt, da die analytische Arbeit zur Schätzung des für eine gewisse Bahn nothwendigen Materials auf Faktoren beruht, die bei jeder Bahn verschieden und nur durch eine genaue Statistik festzustellen sind — die Rechte und Verbindlichkeiten einer Bahn-Gesellschaft beginnen und enden an ihren Grenzstationen; sie hat daher nur die auf einer ihrer Stationen übergebenen Waaren binnen der vorgeschriebenen Lieferzeit auf andere Stationen ihres Netzes zu befördern; sie könnte an ihrer Grenzstation die Waggons entladen und rücksenden, denn der Austausch von Wagen mit fremden Bahnen ist lediglich ein freiwilliges Uebereinkommen zur Bequemlichkeit des Verkehrs. Eine gegentheilige Ansicht würde zu Absurditäten führen; denn bis zu welcher Entfernung und in welcher Quote sollte die fragliche Bahn verpflichtet sein, ihre Fahrbetriebsmittel über die Grenze ihrer Linien zu senden; mit gleicher Consequenz müssten der fremden Bahn Lokomotive, zweite Geleise und Wagen für deren verschiedene Spurweite (in Russland und Spanien) beigestellt werden.

Nun habe die Südbahn an Betriebsmaterial:

Kastenwagen	4781
Kohlenwagen	2410
Viehwagen	180
Offene Wagen	1860
zusammen	9231 Fahrzeuge,

wovon nach Abzug der konstanten Reparaturziffer von 8% noch 8493 Stück bleiben. Der mittlere Turnus der Wagen beträgt auf der Südbahn höchstens $4^{1}/_{2}$ Tage, die mittlere Verführungsdistanz überschreitet nicht 25 Meilen, daher die mittlere Transportdauer nicht über 24 Stunden beträgt; für die Manipulation wird in der Aufnahms- und Abgabsstation je 1 Tag gerechnet; der mathematische Turnus betrüge sonach 3 Tage, er ist aber faktisch $4^{1}/_{2}$ Tage wegen der Zeit, die nur zu oft in den Abzweigstationen und leider auch in der Bestimmungsstation verloren geht.

Die mittlere Belastung der Südbahnwagen betrug im Jahre 1870 bis 143 Ctr., somit rund 140 Ctr. Auch bei Hinweglassung der Viehwagen habe die Südbahn jeden Tag in ihren verschiedenen Stationen ein Betriebsmaterial für die Verladung von . . 136 780 Ctr. Waaren in gedeckten und
122 080 „ „ „ offenen Wagen,
daher zusammen von 258 860 Ctr. zur täglichen Verladung bereit, was jährlich . . . . . 49 929 700 Ctr. in gedeckten und
44 559 200 „ „ offenen Wagen,
daher zusammen 94 483 900 Ctr. betrage.

Nun habe die Gesammtsumme der ihrer Bahn im Jahre 1870 zugeführten Güter 71 597 248 Ctr. (darunter 9 Mill. Regie) betragen. Der möglichen Einwendung, dass bei der Unregelmässigkeit des Verkehrs die Jahresziffern keine Bedeutung haben, wird durch die statistische Zusammenstellung der täglichen Zufuhr in allen Monaten begegnet, dass dieselbe nämlich zwischen 180 und 227 Tausend Ctr. variirte, daher nie die obige Ziffer von 258 860 Ctr. erreichte. Ferner wird auch nach den verschiedenen Artikeln statistisch nachgewiesen, dass ihrer Natur nach circa 32 Mill. Ctr. Partheigüter in gedeckten und 30 Millionen in offenen Wagen zu verladen waren, welche letztere auch dem Regietransporte dienten.

Die vorstehenden Berechnungen zeigen, dass die Südbahn ein mehr als genügendes Betriebsmaterial besitze, sie hat seit 3 Jahren 5 357 000 fl. zu dessen Vermehrung gewidmet, wodurch sie ihr Wagenpark um 1800 Stück und 30 Maschinen vermehrt hat.

Die Ursachen des Wagenmangels liegen in der notorischen Unzulänglichkeit des Betriebsmaterials der an die inländischen Bahnen grenzenden ausländischen, zu welchen insbesondere die Bayerischen Bahnen, aber auch die Elisabeth-Westbahn zählten, dann in dem Missbrauche, dass der Oesterr. Handelsstand die Bahnhöfe als Entrepots betrachte. Das Ministerium möge nach diesen beiden Richtungen hin einschreiten; denn die Bahnen sind gegen solche Missbräuche wehrlos und das versuchte Correktiv der Gebühren-Erhöhung ist nicht wirksam, vielmehr eine Quelle von Verlegenheiten für die Bahn selbst.

(Fortsetzung folgt.)

* **Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn.** Nachdem der direkte Verkehr in neuerer Zeit nach allen Richtungen erweitert, und zwar nach dem innern Russland, Norddeutschland, Belgien, Holland, den Rheinprovinzen und Italien ausgedehnt worden ist, hat sich der Gütertransport sowohl aus dem Auslande, als auch im Innern des Landes derartig gesteigert, dass schon jetzt Bedacht genommen werden musste, die Betriebsmittel bedeutend zu vermehren. Es sind demzufolge im In- und Auslande bei verschiedenen Fabriken Personen- und Güterwagen bestellt worden, z. B. 35 Personenwagen bei der Berliner Aktiengesellschaft für Eisenbahnbedarf, 300 gedeckte und 7 Gepäckwagen theils bei Lilpop und Rau in Warschau, theils bei Linke's Söhne in Breslau und theils bei der Aktiengesellschaft für Eisenbahnbedarf in Berlin, 20 Lokomotiven bei Borsig in Berlin. Ausserdem sind 200 Kohlen- und 50 Kalkwagen aus einer Wagenbau-Anstalt in Pest, die ursprünglich für eine Ungarische Bahn bestellt waren, angekauft worden. Ferner hat die Verwaltung beschlossen, von Warschau nach Skierniewice ein Doppelgeleis zu legen; dazu sind die Schienen bereits bei der Laurahütte bestellt und wird mit der Ausführung künftiges Frühjahr sofort vorgegangen. Durch den gesteigerten Güterverkehr müssen auch die Güterzüge vermehrt werden und wird demnächst durch dieses Doppelgeleis ein ungestörter Betrieb in den Kreuzungen der Züge hergestellt sein. Vom 1. Juni d. J. wird ein Nachtschnellzug eingeführt, der Abends 10 Uhr von Warschau abgeht und direkten Anschluss ohne Aufenthalt sowohl nach Breslau als Wien haben wird, ebenso in umgekehrter Richtung, wo dieser Zug Morgens 5 Uhr in Warschau ankommen wird. Die übrigen Personenzüge bleiben in der bisherigen Weise bestehen, weil auch der Personenverkehr fortwährend im Zunehmen begriffen ist. Aus diesen Andeutungen wird man ersehen, dass die Verwaltung Alles aufbietet, nicht nur allseitig die Wünsche des Publikums zu befriedigen, sondern auch die Einnahmen von Tag zu Tag zu vergrössern.

— *tz.* **Oberhessische Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1870.) Am Schlusse des Jahres 1870 waren im Betriebe: die Linien Giessen-Grünberg-Salzschlirf von $11,_{48}$ Meilen und Giessen-Gelnhausen $9,_{297}$ Meilen. Die im Bau befindliche Strecke Salzschlirf-Fulda von $2,_{685}$ Meilen soll in der I. Hälfte des Jahres 1871 vollendet werden.

Das Aktien-Kapital von nominell 28 400 050 fl. = 16 228 600 Thlr. ist noch in der Verwendung begriffen.

An Betriebsmitteln waren vorhanden: 16 Stück Lokomotiven nebst Tendern, 30 Personen- und 1 Salonwagen enthaltend 1344 Sitzplätze, 8 Gepäck-, 54 bedeckte, 60 offene hochwandige, 110 offene halbhochwandige Güter- und 16 Schemelwagen.

Die Lokomotiven haben im Jahre 1870 29 727 Nutzmeilen zurückgelegt.

Befördert wurden: 595 Personen in der I., 13 161 in der II., 141 863 in der III. Klasse und 10 875 Militärs, zusammen 166 494 Personen, 5015 Centner Gepäck, 929 Hunde, 298 Wagenladungen Thiere, 1 Equipage, 1 Fuhrwerk und 3 Leichen. Ferner 7279 Ctr. Eilgüter, 677 Ctr. Postgüter, 14 695 Ctr. Frachtgüter I. und 72 130 Ctr. II. Klasse, 365 402 Ctr. der Wagenladungsklasse und zu Spezialtarifen, sowie 313 337 Ctr. Baumaterial in Betriebszügen, zusammen 773 520 Ctr. Güter.

Hiervon kommen auf die Linie Giessen-Fulda 87 387 Personen und 362 469 Ctr. Güter und auf die Linie Giessen-Gelnhausen 79 960 Personen und 420 274 Ctr. Güter; hierbei sind aber 853 Personen und 9223 Ctr. doppelt gezählt, weil sie beide Linien berührten.

Jede Person hat $2,_{51}$ Meilen zurückgelegt bei einem Ertrage von $10,_{76}$ kr., jeder Centner Gut hat durchfahren $3,_{88}$ Meilen und es sind pro Centner und Meile 3 Pf. eingenommen.

Die Einnahmen haben betragen: aus dem Personenverkehre 78 507 fl., aus dem Güterverkehre 37 764 fl., aus sonstigen Quellen 45 202 fl., zusammen 161 473 fl.

Verausgabt wurden: für die allgemeine Verwaltung 15 257 fl., für die Bahnverwaltung 72 728 fl., für die Transportverwaltung 84 156 fl., zusammen 172 141 fl.

Es haben mithin die Ausgaben 10 668 fl. mehr betragen als die Einnahmen.

Die Pensionskasse hatte ult. 1870 einen Bestand von 12 199 fl. und die Krankenkasse etc. von 913 fl.

— *tz.* **Homburger Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1870.) Der Homburger Eisenbahn-Gesellschaft sind für die $2,_{41}$ Meilen lange Bahn von Frankfurt a. M. nach Homburg v. d. H. 1 600 000 Thlr. (da-

von 457 143 Thlr. Stamm-Aktien Lit. A und 457 143 Thlr. Lit. B, welche erst vom 1. April 1896 Anspruch auf Dividende haben) konzessionirt, welche bis Ende 1870 auch verwendet waren, so dass auf eine Meile Bahnlänge 663 900 Thlr. kommen. Von dem Anlage-Kapitale waren ult. 1870 79 086 Thlr. amortisirt.

Die Betriebsmittel bestanden aus 5 Lokomotiven nebst Tendern, 34 Personenwagen enthaltend 1196 Sitzplätze, 3 Gepäck-, 6 bedeckte und 15 offene Güterwagen mit einer Ladefähigkeit von 4080 Ctrn. Die Lokomotiven legten 14 917 Nutzmeilen zurück.

Die Homburger Eisenbahn dient hauptsächlich dem Personen-Verkehre, daher waren die Störungen in Folge des Krieges um so empfindlicher, als sie gerade die Zeit des stärksten Verkehrs trafen. In Folge der Verwendung des Fahrmaterials zu Militär-Transporten auf fremden Bahnen musste der Betrieb vom 24. bis zum 26. Juli und vom 27. Juli bis zum 11. August gänzlich sistirt werden und erst vom 18. August ab konnte der regelmässige Sommerfahrplan wieder eingeführt werden.

Befördert wurden: 27 001 Personen in der I. Klasse, 144 236 in der II., 363 454 in der III. Klasse und 8321 Militärs, zusammen 543 012 Personen, 17 646 Ctr. Gepäck, 11 Equipagen, 18 Pferde, 1312 Hunde, 14 162 Ctr. Eilgut, 3150 Ctr. Postgut, 85 858 Ctr. Stückgut, 301 341 Ctr. Wagenladungs- und 22 995 Ctr. Betriebsdienstgut, 685 Stück Thiere im Gewichte von 4453 Ctrn., zusammen 431 959 Ctr. Im Binnenverkehre wurden 533 334 Personen und 360 893 Ctr. Güter und Thiere befördert.

Von jedem Reisenden wurden durchschnittlich $2_{,15}$ Meilen zurückgelegt, daher spezifische Personen-Frequenz 484 508 Personenmeilen. Jeder Centner Gut hat durchschnittlich $2_{,27}$ Meilen durchfahren, es beträgt mithin die spezifische Güter-Frequenz 407 002 Centnermeilen und die Einnahme pro Meile: pro Person 2 Sgr. 10 Pf., pro Centner $5_{,2}$ Pf.

Gegen das Vorjahr sind 108 330 Personen = $16_{,63}$% und 35 834 Ctr. Güter = $7_{,65}$% weniger befördert.

Die Einnahmen betrugen: für Personen 110 528 Thlr., für Gepäck 4162 Thlr., für Equipagen 24 Thlr., für Pferde 18 Thlr., für Hunde 76 Thlr. (zusammen im Personen-Verkehre 114 808 Thlr. — 36 150 Thlr. weniger als 1869), für Eilgüter 1471 Thlr., für Frachtgüter 11 621 Thlr., für Viehtransporte 148 Thlr., für Postgut 120 Thlr., an Nebenerträgen 395 Thlr. (zusammen im Güter-Verkehre 13 755 Thlr. — 1760 Thlr. weniger als 1869) und aus sonstigen Quellen 3511 Thlr., zusammen 132 074 Thlr., pro Meile Bahnlänge 54 803 Thlr., pro Nutzmeile 8 Thlr. 25 Sgr. 7 Pf. und im Vergleiche zum Vorjahre weniger 38 850 Thlr. = $22_{,70}$ Proc.

Die Ausgaben betrugen: für die allgemeine Verwaltung 6286 Thlr., für die Bahnverwaltung 27 536 Thlr. und für die Transportverwaltung 31 981 Thlr., zusammen 65803 Thlr., pro Meile Bahnlänge 27 305 Thlr., pro Nutzmeile 4 Thlr. 12 Sgr. 4 Pf., gegen das Vorjahr weniger 560 Thlr. = $0_{,86}$%. Die Ausgaben absorbirten $49_{,82}$% der Einnahmen.

Der verbliebene Ueberschuss von 66 271 Thlr. erhielt folgende Verwendung: zur Verzinsung und Amortisation der Anleihen 37 452 Thlr., zu 5 Proc. Dividende der Aktien Lit. A 22 857 Thlr. (im Vorjahre betrug dieselbe 12 Proc.), zur Tantième des Verwaltungsraths 1441 Thlr., zum Reservefonds 3500 Thlr., Pensionsfonds 400 Thlr., Eisenbahnsteuer 586 Thlr. und als Rest ist auf nächstjährige Rechnung übertragen 36 Thlr.

Der Bestand des Reservefonds betrug 19 951 Thlr. und derjenige der Pensionskasse 8371 Thlr.

* **Rheinischer Eisenbahn-Verband.** (Betriebs-Resultate desselben im Jahr 1870.) Der Rheinische Eisenbahn-Verband besteht seit 1859 und umfasst die Rheinische Eisenbahn, die Hessische Ludwigs-Eisenbahn, die Pfälzischen Bahnen, die Main-Neckar-Bahn, die Grossherzogl. Badische und Königl. Württembergische Staatsbahnen.

Geschäftsführende Direktion ist der Verwaltungsrath der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft in Mainz, bei welchem sich auch das gemeinschaftliche Central-Abrechnungs-Büreau befindet. Nach Mittheilung desselben sind

I. Neue Verkehre eröffnet:

1) Im Personen- und Gepäck-Verkehr: a) zwischen den Hessischen Stationen Oppenheim, Osthofen und Alzey einer- und Heidelberg andererseits, vom 20. Januar 1870 ab;

b) zwischen Heilbronn via Jaxtfeld einer- und Köln, Mainz und Worms andererseits, vom 20. Januar 1870 ab, unter Aufhebung des via Bruchsal bestandenen Verkehrs;

c) zwischen Lüttich einer- und Baden, Basel, Heidelberg, Mannheim, Ludwigshafen und Stuttgart andererseits, vom 1. Febr. 1870 ab;

d) zwischen Ludwigshafen und Mannheim einer- und Antwerpen, Brüssel und Ostende andererseits, vom 20. Juni 1870 ab;

e) zwischen Haag via Zevenaar-Cleve und via Emmerich-Deutz einer- und Ludwigshafen, Mannheim, Heidelberg, Baden, Basel und Stuttgart andererseits, vom 1. November 1870 ab;

f) zwischen Mainz einer- und Luzern, Bern und Genf via Badische Bahn andererseits, vom 1. December 1870 ab.

2) Im Equipagen- und Thiere-Verkehr: zwischen Heilbronn, Oehringen, Waldenburg und Hall via Jaxtfeld einer- und den Verbandsstationen der Rheinischen und Hessischen Ludwigs-Eisenbahn andererseits, vom 20. Januar 1870 ab, unter Aufhebung des via Bruchsal bestandenen Verkehrs.

3) Im Güter-Verkehr wurden mit Einführung der neuen Tarife ab 1. Juli 1870 folgende neue Stationen in Verbindung gesetzt:

a) Rheinische Bahn: Bendorf, Bingerbrück, Brohl, Brühl, Call, Capellen, Wevelinghofen, Ehrenfeld, Engers, Godesberg, Grevenbroich, Hochfeld, Kaldenkirchen, Mechernich, Mehlem, Neuwied (Rechtes Ufer), Roisdorf, Sechtem, Vallendar und Venlo;

b) Hessische Ludwigsbahn: Alzey, Mombach, Monsheim, Oppenheim und Osthofen.

c) Pfälzische Bahnen: Bergzabern, Oggersheim und Schaidt.

d) Grossherzogl. Badische Bahn: Durlach, Emmendingen, Gernsbach, Jaxtfeld, Mergentheim, Wertheim, Donaueschingen, Messkirch, Neuhausen, Radolfzell, Säckingen, Singen und Villingen.

e) Königl. Württembergische Bahn: Hechingen, Rottweil, Tuttlingen, Ellwangen, Hall, Jaxtfeld, Mergentheim und Villingen.

II. Zur Abrechnung sind gekommen:

I. Personen-Verkehr:

233 611 Thlr. 23 Sgr. 5 Pf. für Beförderung von 58 023 Personen
gegen
286 750 „ 22 „ 6 „ für Beförderung von 83 104 „
im J. 1869, mithin 1870
53 138 Thlr. 29 Sgr. 1 Pf. und 25 081 Pers. weniger.

II. Im Passagier-Gepäck-Verkehr:

29 697 Thlr. 22 Sgr. 4 Pf. für Beförd. v. 16 678 Ctr. 89 Pfd. Effectivgewicht
gegen
31 520 „ 26 „ 3 „ für Beförd. v. 18 770 „ 59 „ „
im Jahre 1869,
mithin 1870
1823 Thlr. 3 Sgr. 11 Pf. und 2091 Ctr. 70 Pfd. weniger.

III. Im Thiere-Verkehr:

451 Thlr. 11 Sgr. 11 Pf. für Beförderung von 14 Wagen
gegen
1047 „ 21 „ 9 „ für Beförderung von 30 „ u. 5 Stück
im J. 1869, mithin 1870
596 Thlr. 9 Sgr. 10 Pf. und 16 Wagen u. 5 St. weniger.

IV. Im Güter-Verkehr:

471 329 Thlr. 9 Sgr. 9 Pf. für Beförderung von $1\,819\,830_{,8}$ Ctr. Güter
aller Art gegen
481 295 „ 29 „ 6 „ für Beförderung von $1\,795\,897_{,2}$ „ „
i. J. 1869, mithin 1870
9 966 Thlr. 19 Sgr. 9 Pf. weniger und $23\,933_{,6}$ Ctr. mehr.

Ausserdem kamen im Güterverkehr noch zur Beförderung: 2 Kanonen, 16 Leichen und 1 Equipage.

V. Vorgelegte Nachnahmen.

277 778 Thlr. 27 Sgr. 11 Pf. gegen
246 548 „ 23 „ 11 „ im Jahr 1869,
1870 also . 31 230 Thlr. 4 Sgr. — Pf. mehr.

VI. Frachtrückvergütungen und Entschädigungsleistungen:

im Personen- und Gepäckverkehr 290 Thlr. 13 Sgr. 3 Pf.
„ Güter-Verkehr . . . . . 1473 „ 5 „ 6 „

VII. Die Gesammt-Abrechnungssumme mit Ausschluss der Nachnahmen beträgt:

im Jahr 1870 . . 735 101 Thlr. 18 Sgr. 8 Pf.
„ „ 1869 . . 800 615 „ 10 „ — „
also „ „ 1870 . . 65 513 Thlr. 21 Sgr. 4 Pf. weniger.

Directe Verkehre, Zoll- und Tarifwesen.

Am 1. Juni wird auf den Bayer. Staats- und deren Anschlussbahnen die Sommerfahrordnung ins Leben treten. Die Schnellzüge über den Brenner werden in Zukunft nicht mehr über Holzkirchen, sondern mit Umgehung des den Verkehr hemmenden „Teufelsgrabens" ihren Weg über Kirchseeon nehmen. Es wird ein Schnellzug gegen 8 Uhr Morgens von München abgehen und so eingerichtet werden, dass die Brennertour noch bei Tag zurückgelegt werden kann, ferner, dass tägliche Gelegenheit zur Reise aus England nach Ostindien geboten ist.

Die Badische Eisenbahnverwaltung giebt für die beginnende Sommersaison vom 1. Mai bis Ende Oktober d. J. Rundreisebillets zu ermässigten Preisen für 28 Touren aus.

Mit dem 10. Mai tritt zwischen Stuttgart und Karlsbad ein direkter Personen- und Reisegepäckverkehr, sowohl via Nördlingen-Weiden als via Nördlingen-Oberkotzau ins Leben. Die Billets werden für alle 3 Klassen ausgegeben und es berechtigen diejenigen der I. und II. Kl. zur Benutzung aller fahrplanmässigen Züge, also auch der Kourierzüge während der auf 3 Tage festgesetzten Giltigkeitsdauer.

Personalnachrichten.

Preussen. Der Baumeister Hermann Burkhard zu Düsseldorf ist zum Königl. Eisenbahn-Baumeister ernannt und demselben die Eisenbahn-Baumeisterstelle in Barmen verliehen worden. Desgleichen ist der bisherige Baumeister Eduard Scotti zu Eschweiler zum Königl. Eisenbahn-Baumeister ernannt und als solcher bei der Bau-Verwaltung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn angestellt worden.

Bayerische Staatsbahnen. Die Aufstellung von 2 Betriebs-Ingenieuren für die Staatsbahnlinien Haidhausen-Simbach vom 1. Juni l. J. wurde

genehmigt und die Betriebs-Ingenieure extra statum und funkt. Sektions-Ingenieure Konrad Lohbauer in Schweinfurt und Heinrich Fraas in Simbach unter Einreihung derselben in den Status der Betriebs-Ingenieure mit der Maassgabe hierzu bestimmt, dass ersterer in Haidhausen, letzterer in Simbach seinen Amtssitz zu nehmen habe.

Württembergische Staatsbahn. Der Vorstand des Eisenbahnbetriebsbauamts Hechingen tit. Sektionsingenieur Camerer wurde definitiv zum Sektions-Ingenieur und der Bauamtsverweser Ingenieur-Assistent Bock in Calw mit Titel und Rang zum Sektions-Ingenieur ernannt.

Ausland.

—*r*— **Belgien.** Am 16. April l. J. fand die Eröffnung der Strecke Eecloo-Assenede-Selzaete statt.

* **Niederländische Staatsbahnen.** Die von Berliner Zeitungen gebrachte Notiz über Verhandlungen zwischen der Lüttich-Limburger Eisenbahn-Gesellschaft, dem Belgischen Staate und der Niederländischen Staatsbahn-Gesellschaft wegen Uebernahme der erstgenannten Bahn Seitens der letzteren ist, wie uns der Chef des Allgemeinen Dienstes der Niederländischen Staatsbahn auf unsere Anfrage mittheilt, in jeder Beziehung unrichtig und unwahr. Verhandlungen dieser Art sind weder officiös noch officiell geführt worden.

○ **Schweiz.** Die Nordostbahn wird den Einmündungsbogen der Seethalbahn in den Constanzer Bahnhof wenigstens einspurig sofort herstellen. Derselbe soll bis 1. Juli, dem Eröffnungstermine der Seethalbahn fahrbar sein und ist deshalb bereits energisch in Angriff genommen worden. Die Erweiterung des Constanzer Bahnhofes auf der Schweizerseite wird dann später folgen. — Der am 10. December 1870 in Betreff des Eisenbahnanschlusses Kreuzlingen-Constanz abgeschlossene und von der Schweizerischen Bundesversammlung noch im gleichen Monat genehmigte Vertrag ist von Baden nun ebenfalls genehmigt worden und ist die Auswechslung der Ratifikationsurkunden erfolgt. Der auf Schweizerischem Gebiete liegende Theil des Bahnhofs bei Constanz soll nach seiner Herstellung in die Deutsche Zolllinie eingeschlossen werden.

—*i*— **Italien.** (Eisenbahnen auf der Insel Sardinien.) Am 30. v. Mts. wurde die Eisenbahnstrecke Cagliari-Decimomannu eröffnet. Sie ist die erste, welche diese Insel aufzuweisen hat. Die Arbeiten an der Linie Cagliari-Orestano werden so energisch betrieben, dass man deren Eröffnung gegen Ende des Monats Juli erwarten darf. An der Eröffnung der erstbezeichneten Strecke betheiligten sich alle Behörden und eine grosse Menschenmenge und es fehlte nicht an Reden und Toasten auf den König, das Parlament, die Regierung, die Wohlfahrt Sardiniens, sowie nicht an Worten des Dankes für die Englische Baugesellschaft.

Schweden. Eine wichtige Eisenbahnfrage wurde am 24. April e. erledigt. Die Fortsetzung der nördlichen Stammbahn, schon von dem vorigen Reichstage von Upsala über Sala, Bolandet, Brovallen und Krylbo nach Storviken an der zwischen Gefle und Falun bereits befindlichen Privatbahn beschlossen, aber von der Regierung noch nicht sanktionirt und daher noch nicht begonnen, wurde noch einmal beschlossen und dazu ausser der schon von dem vorigen Reichstage bewilligten Million für 1872 noch 1 500 000 Thlr. veranschlagt. — Ferner hat zur Fortsetzung der östlichen Stammbahn von Norköping über Linköping nach Nässjö unweit Jönköping an der südlichen Stammbahn die zweite Kammer 1 500 000, die erste aber 2 100 000 Rthlr. bewilligt, so dass also der Reichstagsbeschluss in einer gemeinschaftlichen Abstimmung beider Kammern ermittelt werden muss. Ausserdem hat für die nächsten 5 Jahre die Erste Kammer 6½ Mill. Thlr., also jährlich 1 300 000, die zweite aber 10 Millionen oder jährlich 2 Millionen Thlr. der Regierung zur Verfügung gestellt, mit dem ausdrücklichen Vorbehalt, dass dies durch Amortissements-Anleihen zu ⅔ der Anlagekosten geschehen soll.

HS. — **Illinois Central Eisenbahn.** Der jährliche Bericht der Compagnie für 1870 schliesst folgende vergleichende Tabelle der Leistungen und Kosten der Locomotiven für die letzten 10 Jahre ein.

	1861	1862	1863	1864	1865	1866	1867	1868	1869	1870
Total-Meilenzahl	2458020	2561192	3010697	3386850	3507466	3603862	3765216	4593446	5514303	5387606
Kosten an Oel, Putzmaterial und Talg pro Meile	.72	.67	.88	1.35	1.99	1.30	.71	.72	.73	.78
Kosten an Holz, Kohle und Coaks pro Meile	7.49	6.10	9.15	11.57	10.45	8.42	7.13	6 88	6.56	6.83
Führer's und Feuermann's Salair pro Meile	3.84	3.85	9.93	5.56	5.65	5.78	6.18	6.11	5.88	5.95
Reparatur-Kosten pro Meile	6.29	6.23	7.69	13.97	17.89	16.01	14.45	12.72	11.27	10.45
Kosten für Reinigen der Maschinen pro Meile	.57	.57	.73	1.05	1.24	1.16	1.15	1.14	1.05	1.14
Total-Kosten pro Meile	18.92	17.42	22.28	33.52	37.44	32.67	29 62	27.57	25.49	25.15
Meilen pro Pint Oel	14.44	15.51	15.05	12.67	12.60	14.28	14.76	14.89	14.37	13.52
Meilen pro „Cord" Holz	39.73	43.83	37.64	37.06	43.35	68.56	—	46.01	—	—
Meilen pro Tonne Kohlen	37.80	37.00	35.22	32.16	32 80	34.04	34.98	37.38	37.04	35.07

Die jährliche Durchschnittszahl der Wagen pro Zug betrug zwischen 11,40 bis 12,82 und der Durchschnitt für 10 Jahre ist 12,34 — ein ziemlich merkwürdiger Mangel an Variation.

Es ist aus der Tabelle zu ersehen, dass das item „Reparatur-Kosten" jedes Jahr seit 1865, wo Kriegspreise bezahlt werden mussten, abgenommen hat.

Technisches.

* **Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.** (Versammlung am 11. April 1871.) Vorsitzender Herr Weishaupt, Schriftführer Herr Vogel.

Herr Quassowski machte Mittheilungen über die neuerdings angestellten Versuche, die Eisenbahnwagen vermittelst präparirter Kohle zu heizen. Diese besteht aus pulverisirter Holzkohle, salpetersaurem Kali und Stärke als Bindemittel, und wurde zunächst versuchsweise in offenen Kasten gebrannt. Da hierbei jedoch von den Reisenden mehrfach über Kopfschmerzen geklagt wurde, so ging man dazu über, die Kohle in geschlossenen Kasten zu verbrennen, die, aus Blech bestehend, von Aussen unter die Sitze geschoben werden, ähnlich wie dies bei den auf vielen Bahnen gebräuchlichen Sandwärmkasten geschieht. Um jedoch das Heisswerden der Sitze zu verhindern, wurde zwischen Sitz und Kasten ein doppeltes Schutzblech angebracht. Die Kohle wird in ½pfündigen Stücken von ca. 4" Länge, 3" Breite und 2¼" Höhe in die Kasten gelegt. Bei den ersten Versuchen auf der Route Aachen-Berlin wurden 8 Stück (in 4 Kasten) zur Heizung eines Coupé's verwandt. Nach 16stündiger Fahrt glühten die Kohlenstücke noch; sie hatten eine Erwärmung der Coupé's bewirkt, die während der ganzen Fahrt ausreichend erschien, Anfangs sogar zu gross wurde. Der Centner dieser präparirten Kohle kostet 10 Thlr. und ein Coupé von Berlin bis Aachen zu heizen 10⅓ Sgr. Auf der Potsdamer Bahn soll diese Art der Heizung in allen 4 Klassen eingeführt werden.

Der Vorsitzende legte hierauf dem Vereine Photographien von 2 während des Krieges in Frankreich ausgeführten Holz-Ueberbrückungen an Stelle zerstörter Eisenbahnbrücken vor und machte Mittheilungen über den Betrieb auf den occupirten Französischen Bahnen. Mehrfach sei die Frage ventilirt worden, ob die Verbindungen der Geleise auf den Bahnhöfen durch Weichen oder solche durch Drehscheiben vorzuziehen seien. Am zweckmässigsten habe es sich herausgestellt, beide Systeme mit einander zu verbinden, und seien auf den kleineren fast nur auf Drehscheibenbetrieb eingerichteten Französischen Bahnhöfen vielfach Weichen-Verbindungen eingelegt worden, um grosse Züge schnell rangiren und abfertigen zu können.

Demnächst wurde Herr Mehlis durch statutenmässige Abstimmung in den Verein aufgenommen.

Die Beschlussfassung über das Ziel der diesjährigen Reise des Vereins wurde bis zur nächsten Versammlung ausgesetzt.

Litteratur.

Studien über die Bewilligung von Eisenbahn-Bauten im Duxer Braunkohlen-Reviere von Franz Ržiha, Oberingenieur, Consulent in Eisenbahn- und Bergwerks-Angelegenheiten etc. Prag, 1871. J. G. Calve.

Eine für Böhmen höchst wichtige Tagesfrage bildet die rasche und erfolgreiche Ausbeute der immensen Kohlenlager bei Dux. Der durch sein Lehrbuch der gesammten Tunnelkunst rühmlichst bekannte Verfasser des vorliegenden Buches hat Gelegenheit gehabt, über die Auffassung dieser Tagesfrage die heterogensten Ansichten zu hören, indem die Einen das Heil lediglich in dem sofortigen und möglichst raschen Vordringen der Bahnbauten, besonders der Zweigbahnen, die Andern im zuvorigen Aufgreifen der Frage des Bergbaues erblicken. Nach einer näheren Prüfung der lokalen Verhältnisse ist R. jedoch zu dem Schlusse gelangt, dass, wie so oft, auch hier, der Mittelweg: nämlich das eng verbundene Zusammengehen des Bergbaues mit den Bahnbauten das Richtigste sein wird. Diese Ansicht zu begründen, hat sich Her Ržiha zur Aufgabe gemacht und gestatten wir uns, das Wichtigste seiner interessanten Veröffentlichung hier wieder zu geben.

Abschnitt I. Bedeutung des Duxer Kohlenreviers. Dasselbe misst nahezu 8 □Meilen und ist fast durchgehends von Braunkohlen unterlagert. Bei einer durchschnittlichen Kohlenmächtigkeit von nur 6 Klaftern ergiebt dies eine Kohlenablagerung von 730 Millionen Kubik-Klaftern. Hiervon 19% für Abgänge verschiedener Art gerechnet, bleiben als förderbare Ablagerung circa 591 Millionen Kubikklafter oder 93 602 Millionen Centner. Den durchschnittlichen Verkaufswerth pr. Ctr. zu 7,7 kr. angenommen, repräsentirt obiges Quantum ein Nationalvermögen von etwa 7200 Millionen Gul-

den und bei einer Bergwerkssteuer von 2% eine Steuerkraft von 144 Millionen Gulden.

Der Brennwerth der Duxer Kohle verhält sich zu dem der Böhmischen Steinkohle wie 9 : 12, ist also grösser als der anderer Braunkohlensorten. Es erhellt mithin, dass in der Nähe von Dux ein enormer Schatz der Hebung harrt.

Die Lagerungs- und Abbau-Verhältnisse sind ausserordentlich günstig, ja die mächtigsten und schönsten Flötze gestatten sogenannten „Tagebau". Die Wasserverhältnisse sind im Allgemeinen ebenfalls günstig. Diese Faktoren haben selbstverständlich eine grosse Bedeutung für die Gewinnungskosten. Nach den Erfahrungen in anderen Braunkohlenrevieren wird sich der Selbstkostenpreis der Duxer Kohle bei rationellem Betrieb auf höchstens 5 kr. pro Centner stellen und damit bei einem Verkaufspreis von nur 7 kr. ein Gewinn im Ganzen von 1879 Millionen Gulden erzielen lassen. Einer weitern Erfahrung zufolge kann die Duxer Kohle in entlegeneren Gegenden noch mit den anderen dortigen Brennstoffen erfolgreich konkurriren, wenn sie sich für etwa 30 kr. hinstellen lässt. Die Rechnung ergiebt daraus einen Umkreis von 40 Meilen Durchmesser, in welchem die Kohle von Dux aus noch per Bahn verfrachtet werden kann.

Abschnitt II. Kohlenförderung und Bahnversand. Aus einer Anzahl von Tabellen wird die Steigerung der Produktion im Duxer und einigen anderen Bergrevieren und der Procentsatz, welcher von der gesammten Kohlenförderung per Bahn verfrachtet wird, nachgewiesen. Daraus ergiebt sich, dass im grossen Durchschnitte etwa 74% der Kohlenförderung per Bahn versendet werden. Bei Annahme, dass 8% von den Maschinen für Förderung, Wasserhaltung u. s. w. absorbirt würden, blieben noch 18%, welche mit Landfuhrwerk und auf Wasser verfrachtet werden und im ersteren Falle den sogenannten Lokaldebit bilden.

Abschnitt III. Bestehende Bahnen im Duxer Reviere. Im Duxer Kohlenreviere befindet sich momentan die Aussig-Teplitzer Eisenbahn allein im Betriebe. Die Länge derselben beträgt Haupt- und Seitenbahnen zusammengenommen $6_{,21}$ Meilen. Das Entstehen dieser Bahn hat den Kohlenbergbau erst entwickelt, dies jedoch trotz der Einseitigkeit des Debites dergestalt, dass schon im Jahre 1868 per Meile Bahn eine Kohlenförderung von 3 500 000 Ctr. entfiel. Die Kohlenförderung während desselben Jahres betrug in nachfolgenden Kohlenbecken per Meile Bahn:

Ruhr	2 850 000 Ctr.
Zwickau	4 320 000 „
Saarbrücken	7 660 000 „

Abschnitt IV. Auftritt neuer und Konkurrenzbahnen. In den letzten Jahren ist das Duxer Kohlenrevier als ein Speculationsfeld in einer Weise erfasst worden, dass deren Rapidität in der Geschichte des Eisenbahnbaues bis jetzt unerreicht dasteht. Die theilweise schon in Ausführung begriffenen Projekte von 8 Linien eröffnen diesem Reviere in nächster Zeit in radikaler Weise ebensoviel neue Absatzwege, deren Bedeutung wegen der Anschlüsse an alte Bahnen hervorragend ist. Es kann angenommen werden, dass das Duxer Kohlenrevier binnen etwa 3 Jahren einen Bahnzuwachs von wenigstens 50 Meilen besitzen wird. Das hiervon zu absorbirende Baukapital wird über 38 Millionen Gulden betragen.

Abschnitt V. Zusammenstoss der Konkurrenz. Die Aussig-Teplitzer Bahn, die als Pionnier für die Ausbeute des Duxer Kohlenbeckens erkannt werden muss, hatte in den ersten Jahren ihres Bestehens mit grossen Schwierigkeiten zu kämpfen. Die Grösse der heutigen Konkurrenz erwachte erst um das Jahr 1868; am hervorragendsten jedoch wurde die volkswirthschaftliche Bedeutung des Duxer Reviers von dem Unternehmungsgeiste im Frühjahr 1870 anerkannt, wo die direkte Verbindung von Dux mit der Hauptstadt Prag Gegenstand eines Kampfes war, an dem sich elf Bewerber betheiligten.

Heute befinden sich, manifestirt durch definitive Concessionsurkunden, fünf Interessenten auf dem 8 □Meilen grossen Duxer Kohlenlager. Zwischen diesen Interessenten besteht aber bis jetzt durchaus keine Harmonie und ist der erste Conflict durch die Formation des Beckens gegeben, da mehrere Linien fast ganz dasselbe Terrain in Anspruch nehmen müssen. Die weittragendsten Conflicte zwischen den Bahngesellschaften aber werden hervorgerufen durch die Placirung der sogenannten „Schleppbahnen", indem die Gesellschaften die Bewilligung zur Errichtung solcher Bahnen dahin ausbeuten, dass sie dieselben als Zweigbahnen erbauen, um damit der Konkurrenzbahn möglichst viel Abbruch zu thun. Durch die Unklarheit der meisten bis jetzt angefertigten technischen Projekte sind im Duxer Reviere derartig verwickelte Verhältnisse entstanden, dass eine bisher noch zurückgehaltene höhere Entscheidung darüber von allen Partheien dringend herbeigewünscht wird.

Abschnitt VI. Lösung des Conflictes. Den freiheitlichen Grundsätzen unbeschadet, welche die Oesterreichische Regierung seit dem Jahre 1867 auf die Entwickelung der Eisenbahnen anwendet, kann sie doch bei einem Uebermaass von Konkurrenz und dem zeitweisen Betreten von Irrwegen die Zügel anziehen. Es entstehen nun die Fragen:

A. Sind im Duxer Kohlenbecken die Faktoren der Eisenbahn-Konkurrenz derart ausgebildet, dass momentan ein zurückhaltendes Einwirken der Regierung nöthig ist? eventuell

B. Welches ist das entsprechende Maass dieser Einwirkung?

Die erste Frage muss bejaht werden und lässt sich ein Eingreifen der Regierung noch in Folgendem speciell motiviren: 1) Wegen Unsicherheit der Partheien, als Bahngesellschaften, Grubenbesitzer, Grundeigenthümer und Ortskorporationen, da über das Maass der Gewährung und Vertheilung von Eisenbahnen und über die örtliche Festlegung einzelner Linien specielle Entschliessungen noch nicht erlassen sind. 2) Wegen der Unzuverlässigkeit, mit welcher die technische Bearbeitung der Projekte geschah. 3) Wegen des momentanen Uebermaasses der Bahnprojekte, wobei die Rechnung ergiebt, dass das Duxer Revier binnen der angegebenen Zeit die Kohlenquanten nicht liefern wird, um die projektirten Bahnen rentabel zu machen; es wird sogar für die bis Ende 1871 zur Fertigstellung vorbereiteten 24 Meilen unbedingt nöthig sein, dass die Bahnunternehmungen auf die rasche Kohlenförderung durch alle zulässigen Mittel einen entschiedenen Einfluss nehmen. 4) Bei Disposition des Bahnnetzes, damit nicht ein solches geschaffen werde, welches sich in der Zukunft als verfehlt erweist. 5) Wegen Verhütung der Schädigung des Berg- und Ackerbaues in Folge Beengung durch die vielen Bahnlinien. 6) Durch gegenseitige Verpflichtung der Bergwerksbesitzer und Bahngesellschaften, da ein kräftiges Eingreifen der ersteren für eine Rentabilität der Bahnen unumgänglich nothwendig ist.

Nach dem Erachten des Verfassers giebt es vier Wege, welche die Staatsverwaltung bei einem solchen Eingreifen in die vorhandenen Verhältnisse überhaupt betreten kann. Drei davon, nämlich die Begünstigung der Fusion, die Einigung der Gesellschaften über das auszuführende Bahnnetz und die Vertheilung der Schleppbahnen scheinen ihm aber nicht zweckentsprechend und glaubt er, dass nur der vierte, nämlich die Kathegorisirung der Linien zum erwünschten Ziele führen dürfte. Alle Linien lassen sich nämlich in Hauptlinien, Verbindungslinien und Zweiglinien theilen, über deren Festsetzung und Vergebung Grundsätze aufgestellt werden.

Abschnitt VII. Frachtquantum für Zweigbahnen. Nachdem als Grundsatz aufgestellt ist, dass der Bergwerksbesitzer der Bahngesellschaft eine gewisse Sicherheit bieten soll, ehe letztere zum Bau von Zweigbahnen schreitet und diese Sicherheit gewöhnlich in der Garantirung eines gewissen Frachtquantums besteht, so handelt es sich zunächst darum, dieses Frachtquantum zu bestimmen. Der Verfasser zeigt den Weg, wie diese Bestimmung zu geschehen hat und giebt in 6 Tabellen eine Zusammenstellung jener Frachtquanten, welche rentable Zweigbahnen für die allgemeinen Verhältnisse im Duxer Revier garantirt erhalten müssen.

Abschnitt VIII. Förderung und Ueberwachung der Interessen Seitens der Staatsverwaltung. Vor Allem muss der Bergbau im Duxer Reviere mit aller Macht gehoben werden. Es dürfte daher Aufgabe der Staatsverwaltung sein, die Bildung grösserer Aktiengesellschaften für Bergbaubetrieb kräftigst zu fördern, eventuell eine Unterstützung damit zu gewähren, dass im Verhältnisse der Grösse der Unternehmungen entweder ein Steuernachlass in Procenten oder eine Steuerfreiheit auf eine bestimmte Anzahl von Jahren oder auch eine Subvention oder endlich eine Zinsengarantie zugestanden wird. Eine weitere Unterstützung würde durch die Begünstigung des Entstehens einer concentrirten Marktstelle, also vorzugsweise einer Börse in Prag gewährt.

Aber auch die jetzige Form der staatlichen Ueberwachung der Interessen des Eisenbahnbaues im Duxer Revier wird für die Folge nicht genügen. Es empfiehlt sich die Bildung eines selbstständigen Eisenbahn-Commissariates an Ort und Stelle, dessen Wirkungskreis vom Verfasser skizzirt wird. Durch die Intervention einer solchen Behörde dürften die vorliegenden Verwickelungen wesentlich geklärt und dazu beigetragen werden, dass:

a) ein sachgemässes, in der Zukunft entsprechendes Eisenbahnnetz herangebildet werde,

b) dass die Entfaltung des Eisenbahn- und Bergbaues möglichst gleichen Schritt halte,

c) dass dem Bergbaue die nöthige rasche Entwickelung erleichtert werde, endlich

d) dass die konkurirenden Elemente in Principienfragen einander näher kommen.

Die Bildung selbstständiger Eisenbahn-Commissariate in den Provinzen würde auch in Zusammenhang mit der nothwendigen Reorganisation des Eisenbahn-Baudienstes in Oesterreich gebracht werden können.

St.

* **König's Meilenzeiger-Sammlung und Verzeichniss der Eigenthumsmerkmale der Güterwagen.** Zu der im October v. J. erschienenen 3. resp. 4. Auflage der von uns in No. 46 S. 775 Jahrg. 1870 angezeigten Werke ist im April d. J. je ein erster Nachtrag erschienen, auf welche wir die Besitzer der 3. resp. 4. Auflage hierdurch aufmerksam machen.

Inhalts-Verzeichniss der besonderen Beilage zum Deutschen Reichs-Anzeiger und Königlich Preussischen Staats-Anzeiger. No. 1 vom 4. Mai 1871: Der letzte Reichstag des heil. Röm. Reichs Deutscher Nation. — Chronik des Norddeutschen Bundes, des Deutschen Zollvereins und des Deutschen Reichs. — Aus der Aula der Friedrich-Wilhelms-Universität zu Berlin. — Das Kaiserhaus zu Goslar. — Vaterländische Kunstwerke auf den Berliner Ausstellungen.

Aus allen Welttheilen. Illustrirtes Familienblatt für Länder- und Völkerkunde, Redakteur: Dr. Otto Delitsch. Im Verlag von Adolph Refelshöfer. Inhalt des 7. Monatsheftes April 1871: Albrecht von Roon, Kriegsminister und Geograph. Holzfäller und Schneidemühlen im Gebiet Washington. Die Mammuthhöhle in Kentucky. Bericht über die Endeckung von Gold in den Neuseeländischen Kolonien. Der Harz und seine Bewohner. Der Seidenbau in Kalifornien. Paul Marcoy's Bootfahrt auf dem obern Rio de Santa Ana. Erinnerungen an die Pampas und die Patagonier. Die Kommunikation zwischen Europa und Amerika. Der Spreewald und seine Bewohner. Miscellen.

Telegraphenwesen.

Die General-Direktion der Telegraphen-Verwaltung hat eine „Statistik des Verkehrs der Stationen des Norddeutschen Telegraphengebietes pro 1870" zusammengestellt. Nach dieser beträgt die Länge der zur Zeit im Betrieb befindlichen Linien 3265,9, die der Leitungen 10 912,3 geographische Meilen, gegen 1869 demnach einen Zuwachs von 36 Meilen Linien- und 191 Meilen Leitungslänge. Die Zahl der Stationen beträgt im Ganzen 2405, von denen 1078 Staats-Telegraphenstationen und 1327 zur Annahme von Privatdepeschen ermächtigte Eisenbahn-Telegraphenstationen sind; unter diesen 2405 Stationen haben 26 permanenten, 1558 vollen und 821 beschränkten Tagesdienst. Die Zahl der im Betrieb befindlichen Apparate umfasste 2529 Stück, die Zahl des Beamten-Personals 4333. — Die Gesammtzahl der beförderten Depeschen belief sich 1870 auf 7 129 970 Stück gegen 6 266 498 des Vorjahres; von ersteren waren interne Depeschen 4 333 902, nicht interne 2 377 557 und von diesen letzteren Transitdepeschen 357 222 Stück. Die Gesammteinnahmen im Depeschenverkehr betrugen 1870 die Summe von 2 184 421 Thlrn. gegen 2 102 699 Thlr. pro 1869, die Gesammtausgaben aber, welche 1869 sich auf 2 394 827 Thlr. belaufen hatten, bezifferten sich 1870 nur auf 2 360 720 Thlr., von welcher Summe 58 154 Thlr. auf Errichtung neuer Linien etc., 1 554 219 Thlr. auf Personal- und 748 347 Thlr. auf sachliche und vermischte Ausgaben kommen. — Die Station Berlin verarbeitete allein 3 361 481 Stück Depeschen, für welche sie 568 227 Thlr. Gebühren erzielte; nach der Höhe der für die aufgegebenen Depeschen 1870 erhobenen Jahreseinnahmen folgen auf Berlin zunächst Hamburg, Frankfurt a. M., Bremen, Leipzig, Breslau, Stettin, Königsberg, Köln, Dresden, Danzig, Hannover, Magdeburg und Mainz, deren Einnahme die Summe von je 20 000 Thlr. übersteig.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserordentl. Gl.-Vers.)

13. Mai Oesterr. Staatsbahn-Gesellschaft zu Wien. Bekm. s. S. 277.
13. „ *Oberschlesische Eisenb.-Ges. zu Breslau. Tagesordnung s. S. 316.
15. „ *Oesterr. Nordwestbahn-Gesellschaft zu Wien. Bekm. s. S. 240.
15. „ Theisseisenbahn-Gesellschaft zu Pest.
16. „ Fünfkirchen-Barcser Eisenb.-Ges. zu Pest.
17. Mai Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn zu Cottbus.
17. „ Kaiserin Elisabeth-Bahn zu Wien.
17. „ Erste Siebenbürger Eisenbahn zu Pest.
20. „ Aachen-Mastrichter Eisenb.-Ges. zu Aachen. Bekm. s. S. 277.
20. „ Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn.
20. „ Turnau-Kralup-Prager Eisenb.-Ges. zu Prag. Bekm. s. S. 278.
22. „ Aktiengesellschaft der Kgl. pr. Bayer. Ostbahn-Ges. zu München.
22. „ Böhmische Nordbahn-Gesellschaft zu Prag. Siehe Bekm. S. 277.
22. „ Krefeld-Kreis Kempener Industrie-Eisenbahn-Ges. zu Krefeld.
22. „ Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohleneisenbahn-Ges. zu Zwickau.
23. „ Aussig-Teplitzer Eisenb.-Ges. zu Teplitz. Siehe Bekm. S. 341.
23. „ Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Ges. zu Breslau.
24. „ Bockwaer Kohleneisenbahn zu Bockwa.
25. „ Berlin-Hamburger Eisenbahn-Ges. zu Ludwigslust.
25. „ Berlin-Stettiner Eisenbahn-Ges. zu Stettin.
25. „ Böhmische Westbahn-Ges. zu Wien. Bekm. s. S. 317.
25. „ Buschtěhrader Eisenbahn-Ges. zu Prag. Bekm. s. S. 278.
25. „ Graz-Köflacher Eisenbahn-Gesellschaft zu Wien.
25. „ Vereinigte Südösterr.-Lombardische und Central-Italienische Eisenbahn-Gesellschaft zu Paris. Bekm. s. S. 317.
26. „ Rheinische Eisenb.-Ges. zu Köln. Tagesordnung s. S. 337.
27. „ Niederschlesische Zweigbahn-Ges. zu Glogau.
1. Juni Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu Wien.
3. „ Ostpreussische Südbahn-Ges. zu Königsberg i/Pr.
5. „ Tilsit-Insterburger Eisenbahn-Ges. zu Tilsit.
21 „ *Berlin-Anhaltische Eisenb.-Ges. zu Berlin. Bekm. s. S. 364.

Einzahlungen.

Altenburg-Zeitzer Eisenbahn. Die siebente Einzahlung von zehn Thalern auf die nicht bereits voll eingezahlten Stammaktien ist mit 9 Thlr. 19½ Sgr. baar und 10½ Sgr. durch Anrechnung 5% Zinsen für die bereits geleisteten Einzahlungen bei der Gesellschafts-Hauptkasse, Herrn Banquier Otto Lingke in Altenburg, oder bei Herrn J. F. A. Zürn in Zeitz, oder Herrn Advokat Reinhold Wagner in Meuselwitz, bei Vermeidung der im § 16 der Statuten angedrohten Nachtheile einer Konventionalstrafe von 10% der versäumten Einzahlung u. s. w., bis spätestens den 3. Juni 1871 zu leisten.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
13. Mai	zu Reutlingen	Württemb. Staatsb.	3 eiserne Brücken	—
13. „	zu Osnabrück	Venlo-Hambg. E.	2 Weserbrückenbauarbeiten	—
15. „	zu Köln	Rheinische E.	Verkauf gefundener Gegenstände	—
15. „	zu Bromberg	Preuss. Ostb.	Weichenstücke	365
19. „	zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Brückenbau bei Jülich	—
19. „	zu Elberfeld	dieselbe	Schwellen etc.	365
20. „	zu Hamburg	Venlo-Hambg. E.	2800 Scheffel Trass	—
1. Juni	zu Cassel	Elm-Gemündener E.	Telegraphenstangen	366
26. „	zu Warschau	Warschau-Wiener E.	Schienenbefestigungsmaterialien	366

OFFICIELLE ANZEIGEN.

K. K. priv. Böhmische Nordbahn.

Einladung

der P. T. Herren Aktionäre zu der am **Montage den 22. Mai 1871 Vormitags 11 Uhr in Prag** im Lokale der Gesellschaft (Quai Palais Lazansky Nr. C 1012/I) abzuhaltenden

IV. ordentlichen General-Versammlung.

Tagesordnung.

1) Vortrag des Geschäftsberichtes unter Vorlage des Rechnungs-Abschlusses für das Verwaltungsjahr 1870.
2) Bericht des Revisionsausschusses, betreffend die Jahresrechnung pro 1870.
3) Bestimmung der Höhe der Abschreibung vom Werthe des Fundus instructus und des Oberbaues, der in den Reservefond zu hinterlegenden Quote und der zu vertheilenden Dividende, für das Jahr 1870.
4) Beschlussfassung über die Fortsetzung der Böhmischen Nordbahn von Rumburg über Schluckenau nach Bautzen, eventuell nach Cottbus.
5) Neuwahl für drei statutenmässig austretende Mitglieder des Verwaltungsrathes.
6) Ersatzwahl eines Verwaltungsrathes-Mitgliedes für die durch Ableben Sr. Excellenz des Herrn Grafen Albert Nostitz in Erledigung gekommene Stelle für den Rest der Amtsdauer des Verstorbenen (§ 37 der Statuten).
7) Wahl des Revisions-Ausschusses zur Prüfung und Adjustirung der Gesellschaftsrechnungen pro 1871.

An der Generalversammlung können nach § 20 und 23 der Statuten nur diejenigen Aktionäre theilnehmen, welche mindestens 20 Aktien besitzen und dieselben spätestens 8 Tage vor dem Zusammentritte der Generalversammlung, d. i. bis 14. Mai bei einer der nachbenannten Kassen hinterlegt haben und zwar in Prag bei der Direktion der k. k. pr. Böhm. Nordbahn, in Wien bei der k. k. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe, in Warnsdorf bei der Eskompte-Gesellschaft.

Für die hinterlegten Aktien werden Depositenscheine und Legitimationskarten ausgefolgt, welche Letztere den Zutritt zur Generalversammlung gewähren. Die Herren Aktionäre können sich bei der Generalversammlung auch durch Bevollmächtigte vertreten lassen, die aber selbst stimmfähige Mitglieder der Generalversammlung sein müssen.

Die Vollmacht muss auf der Rückseite der Legitimationskarte ausgestellt und in der dort angegebenen Form ausgefüllt werden.

Kein Aktionär kann nach § 24 der Statuten im eigenen und im Vollmachtsnamen mehr als 30 Stimmen zusammen in sich vereinigen.

Der Jahresrechnungs-Abschluss wird nach Vorschrift des § 25 der Statuten jedem als stimmberechtigt ausgewiesenen Hrn. Aktionär 8 Tage vor der Generalversammlung zugemittelt werden.

Prag, am 16. April 1871.

Der Verwaltungs-Rath.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Nachdem in der am 28. April cr. angestandenen ausserordentlichen General-Versammlung der Aktionäre der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft, die Anträge der Gesellschafts-Vorstände, betreffend:

1) den Erwerb der von Roslau nach Zerbst führenden Leopolds-Eisenbahn;
2) den Bau einer Eisenbahn von Zerbst bis zur Anhaltischen Landesgrenze, zum Anschluss an die Bahn nach Magdeburg;
3) den Bau einer Eisenbahn von Wittenberg nach Falkenberg oder Herzberg, zum Anschluss an eine von Kohlfurt nach Falkenberg zu bauende Eisenbahn;
4) die Erhöhung des Stammaktien-Kapitals um 3 500 000 Thlr. Stamm-Aktien;
5) die Aufnahme einer neuen Prioritäts-Anleihe bis zum Betrage von 7 000 000 Thlr.;

ad 4 und 5 zum Zweck der ad 1, 2 und 3 aufgeführten Unternehmungen, ferner zu Bahnhofs-Anlagen, namentlich in Berlin, Neubauten, Umbauten, Erweiterungen, zur Anlage von zweiten Geleisen und Brückenbauten, sowie zur Vermehrung der Betriebs-Mittel;

mit der Modifikation angenommen worden sind, dass die Erhöhung des Stamm-Aktien-Kapitals um nur 3 000 000 Thlr., dagegen die Aufnahme der Prioritäts-Anleihe in Höhe von 7 500 000 Thlr. erfolgen solle, so ist mit Bezug auf § 33 unserer Statuten die Zusammenberufung einer neuen General-Versammlung erforderlich, weil bei der Abstimmung in der ersten General-Versammlung nicht drei Viertel der Stimmen sämmtlicher Aktien vertreten gewesen sind.

Es werden deshalb die geehrten Aktionäre der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft zu einer neuen ausserordentlichen General-Versammlung auf

Mittwoch den 21. Juni cr. Nachmittags 4 Uhr im Wartesaal II. Klasse unseres hiesigen Bahnhofes

eingeladen.

Zweck dieser General-Versammlung ist die nochmalige Berathung und Beschlussfassung über die oben unter No. 1 bis 5 aufgeführten Anträge der Gesellschafts-Vorstände nebst der in der General-Versammlung am 28. April cr. beschlossenen Modifikation.

Wir machen darauf aufmerksam, dass in dieser zweiten General-Versammlung die Mehrheit von zwei Dritteln der Stimmen der Anwesenden nach § 33 der Statuten über den in Frage gestellten Gegenstand unbedingt entscheidet.

Im Uebrigen ersuchen wir die geehrten Aktionäre, gemäss der Bestimmungen des § 28 des Statuts, in den Tagen des 17., 19. und 20. Juni c. Vormittags zwischen 9 und 12 Uhr und Nachmittags zwischen 3 und 6 Uhr, ihre Stamm-Aktien nebst einem nach den verschiedenen Kathegorien (Littr. A, B, C) geordneten, vom Inhaber unterschriebenen Verzeichnisse in der Gesellschafts-Haupt-Kasse (am Askanischen Platz No. 6) niederzulegen. Die Aktien mit dem Verzeichnisse werden daselbst zurückbehalten und es wird dagegen eine Bescheinigung über die Stimmenzahl des Inhabers ausgehändigt werden, welche als Einlasskarte zur General Versammlung dient. Die Vertreter stimmberechtigter Aktionäre, welche statutenmässig Mitglieder der Gesellschaft sein müssen, haben ihre beglaubigten Vollmachten ebenfalls in den genannten Tagen in der Haupt-Kasse niederzulegen.

Die deponirten Aktien werden vom 22. Juni cr. ab in den oben angegebenen Geschäftsstunden, Wochentags in der Gesellschafts-Haupt-Kasse gegen Aushändigung der darüber ausgestellten Bescheinigung zurückgegeben.

Berlin, den 2. Mai 1871.

Der Verwaltungs-Rath.
V. v. Magnus.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 1. Juni 1870, nach welcher mit dem 10. Juni 1870 für unseren Lokalverkehr ein neuer Tarif und eine neue Waaren-Klassifikation in Kraft getreten sind, inhalts welcher nur **Eilgüter und Güter der Klassen I und II**, wenn vom Adressaten nicht die Selbstabfuhr verlangt ist, den Empfängern in Berlin und Leipzig von den dazu bestellten Fuhr-Unternehmern zugeführt werden, — bringen wir hiermit zur Kenntniss der Betheiligten, dass wir auf vielseitigen Wunsch, **auch die Güter der Klasse A in Quantitäten unter 20 Ctr.** den Adressaten, durch dieselben Fuhr-Unternehmer unter denselben Bedingungen, wie die Güter der Klassen I und II werden zuführen lassen, wenn von ihnen nicht die Selbstabfuhr schriftlich beantragt wird. — Die Abfuhr der Güter der **Klasse A in Quantitäten von 20 Ctr. und darüber**, bleibt wie bisher, den Empfängern überlassen.

Berlin, den 1. Mai 1871.

Die Direktion.

Main-Weser-Bahn.

Vom **1. Juli c.** ab wird der im Lokal-Verkehr der Main-Weser-Bahn bestehende auf Seite 9 des Lokal-Tarifs vom 1. Februar 1869 befindliche Stücktarif für den Transport von Lokomotiven und Tendern aufgehoben, und an dessen Stelle Gewichtsfrachtsätze eingeführt, worüber nähere Auskunft unsere Güter-Expeditionen ertheilen werden.

Cassel, am 5. Mai 1871.

Königliche Direktion der Main-Weser-Bahn.

Westfälische Eisenbahn.

Wir bringen hierdurch zur öffentlichen Kenntniss, dass alle Ausnahme-Bestimmungen, welche aus Anlass des Krieges für den internen Güterverkehr der Westfälischen Bahn erlassen worden sind, fortan ausser Kraft treten und dass die bestehenden Reglements- und Tarif Bestimmungen einschliesslich der Vorschriften in Betreff der Lieferfristen für diesen Verkehr wieder überall maassgebend sind.

Für den Fall erheblicher Störungen des Betriebes durch eine aussergewöhnliche Inanspruchnahme für Militär-Transporte, behalten wir uns vor, eine Verlängerung der Lieferfristen eintreten zu lassen.

In Betreff der direkten und Verbands-Verkehre werden besondere Bekanntmachungen erfolgen.

Münster, den 30. April 1871.

Königliche Direktion der Westfälischen Eisenbahn.
Dittmer.

Pfälzische Eisenbahnen.

Die Generalversammlung der Aktionäre der vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen hat unterm 29. April d. J. die Dividenden für das Jahr 1870 festgesetzt, wie folgt:

1) für die Pfälzische Ludwigsbahn
neun und zwanzig Gulden dreissig Kreuzer S. W. pro Aktie gegen Einlieferung des Dividendencoupons pro 1870;

2) für die Pfälzische Maximiliansbahn
neun Gulden dreissig Kreuzer S. W. pro Aktie gegen Einlieferung des Dividendencoupons No. 5;

3) für die Pfälzischen Nordbahnen (Landstuhl-Kusel und Neustadt-Dürkheim)
vier Gulden dreissig Kreuzer S. W. pro Aktie gegen Einlieferung des Dividendencoupons No. 1.

Diese Dividenden können vom **1. Mai d. J.** ab bei den nachstehenden Bankhäusern:

in **Frankfut a/Main** bei **M. A. v. Rothschild & Söhne,**
„ „ „ **Ph. N. Schmidt,**
„ **Mannheim** bei **W. H. Ladenburg & Söhne,**
„ **München** bei der **Vereinsbank,**
„ **Berlin** bei **S. Bleichröder,**
„ **Neustadt** bei **L. Dacqué** und
„ **Ludwigshafen** bei der **Direktions-Haupt-Kasse** dortselbst

bezogen werden.

Ludwigshafen, den 29. April 1871.

Die Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen.
v. Jaeger.

Bekanntmachung.

Aus Auftrag der Staats-Verwaltung der Belgischen Eisenbahnen, Posten und Telegraphen wird hierdurch zur Kenntniss gebracht, dass, vom **6. Mai d. J.** beginnend, die Unterbrechungen des Transport-Dienstes der Belgischen Staats-Dampfschiffe zwischen Ostende und Dover und der bezüglichen Fahrten auf den Englischen Bahnen zwischen Dover und London, welche an jedem Sonnabend Abends und Sonntags früh von Ostende aus und an jedem Sonntag früh und Abends von Dover aus stattfinden, aufhören und von jenem Sonnabend Abend des 6. Mai an ein täglicher zweimaliger Transport-Dienst zwischen Ostende, Dover und London in beiden Richtungen, die Sonntage mit einbegriffen, erfolgen wird.

Köln, den 26. April 1871.

General-Agentur der Belgischen Staats-Eisenbahnen.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Die Lieferung von:

800 000 Ctr. gesiebten Stückkohlen,
1 100 000 „ melirten Kohlen zur Lokomotivheizung,
60 000 „ Ofenkohlen,
48 000 „ Schmiedekohlen

per II. Semester 1871 und I. Semester 1872 soll in öffentlicher Submission verdungen werden.

Offerten wolle man an die Königliche Ober-Betriebs-Inspektion hierselbst portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Steinkohlen"

versehen, bis zu dem auf **Freitag den 19. Mai c., Vormittags 10 Uhr**, angesetzten Termine einreichen, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Die Lieferungs-Bedingungen liegen in unserem Central-Büreau zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie, an die Königliche Ober-Betriebs-Inspektion hierselbst zu richtende Schreiben unentgeltlich mitgetheilt.

Hannover, den 30. April 1871.

Königliche Eisenbahn-Direktion.

Königl. Preussische Ostbahn.

Für die Königliche Ostbahn ist die Beschaffung von

250 Stück umwendbare Herzstücke aus bestem Tiegelgussstahl,
220 „ gewöhnliche Herzstücke aus Gusseisen mit hartgegossener Lauffläche und Durchschneidungen von 1 : 10,
30 „ wie vor mit Durchschneidungen von 1 : 11 1/3,
100 „ doppelte Herzstücke zu Englischen Weichen wie vor mit Durchschneidungen von 1 : 10,
15 „ Herztücke wie vor zu halben Engl. Linksweichen,
15 „ wie vor zu halben Engl. Rechtsweichen,
1236 „ schmiedeeiserne Weichenplatten à 15′ 6″ lang, 12″ breit, 1/2″ stark,
1000 „ schmiedeeiserne Drehpunktsplatten à 6 1/2″ lang, 2 1/2″ breit, 1 1/2″ stark,
7000 „ schmiedeeiserne Streichstühle à 7 1/2″ lang, 2 1/4″ breit, 1 1/8″ stark

erforderlich geworden.

Zur Verdingung der Anfertigung und Ablieferung dieser Gegenstände ist ein Submissionstermin auf

Montag den 15. Mai cr. Vormittags 11 Uhr

im Büreau des Unterzeichneten — Bahnhofstrasse No. 33 hierselbst — angesetzt.

Die Offerten sind **portofrei** und **versiegelt** mit der Aufschrift:

„Offerte auf Weichenstücke für die Königliche Ostbahn"

versehen, bis spätestens zur Terminsstunde an den Unterzeichneten zu übersenden.

Auf der Adresse ist neben dem Bestimmungsort Bromberg noch ausdrücklich zu bemerken **„Bahnhof"**.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt im Termine in Gegenwart etwa erschienener Submittenten.

Lieferungs-Bedingungen sowie Zeichnungen werden auf **portofreie** Gesuche unentgeldlich zugesandt, auch sind dieselben auf den Börsen der Städte Berlin, Stettin, Danzig und Königsberg i/Pr. zur Einsicht ausgelegt.

Bromberg, den 28. April 1871. *

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
Graef.

* Eingegangen dahier am 5. d. M. Die Red.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Wir beabsichtigen die Lieferung von rot.

1 658 750 Pfund gewalzten Eisenbahnschwellen,
32 500 „ Keilen,
52 000 „ Krampen,
13 800 „ Schlussstücken,
4 457 650 „ Seitenlaschen,
493 000 „ Laschenschraubenbolzen mit Mutter- und Unterlagsblechen,
245 500 „ Hackennägel,
129 400 „ Unterlagsplatten

im Wege der öffentlichen Submission zu verdingen. Die maassgebenden Bedingungen und Zeichnungen liegen in unserm hiesigen technischen Büreau zur Einsicht offen und können Abdrücke derselben von dem Eisenbahn-Bau-Inspektor Mechelen hierselbst gegen Erstattung der Kosten bezogen werden.

Offerten auf Uebernahme von Lieferungen sind versiegelt, portofrei und mit entsprechender Aufschrift versehen, bis zu dem auf **Freitag den 19. Mai d. J.** anberaumten Submissions-Termin uns einzureichen, an welchem Tage Vormittags 11 Uhr die Eröffnung in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Elberfeld, den 5. Mai 1871.

Königliche Eisenbahn-Direktion.

Venlo-Hamburger Eisenbahn.

Die Anfertigung und Aufstellung des eisernen Hallendaches zum Empfangs-Gebäude in Hamburg, im Ganzen etwa 5117 Centner wiegend, soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die maassgebenden Bedingungen, Berechnungen und Zeichnungen liegen im Baubüreau zu Hamburg, Banksstrasse No. 44, aus und werden auf portofreie Gesuche auch zur Ansicht übersendet.

Offerten hierauf sind bis zum **3. Juni d. J.** an den Unterzeichneten kostenfrei einzureichen.

Hamburg, den 2. Mai 1871.

Der technische Dirigent, Regierungs- und Baurath.
Lohse.

Für die unter der Verwaltung der Königlichen Eisenbahn-Direktion zu Saarbrücken stehenden Bahnen werden **tüchtige Lokomotivführer** gesucht und wollen auf die Stellen Reflektirende an den Unterzeichneten ihre Papiere, unter Angabe der Zeit des möglichen Dienstantrittes, einreichen. Der Unterzeichnete wird denselben alsdann die näheren Bedingungen des Engagements mittheilen.

Saarbrücken, den 18. April 1871.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
Finckbein.

Elm-Gemündener Eisenbahn.

Die Lieferung von
400 Stück Telegraphenstangen
soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Offerten sind bis zum
Donnerstag den 1. Juni 1871 Vormittags 11 Uhr
portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:
„Submission auf Telegraphenstangen für die Elm-Gemündener Eisenbahn"
versehen, an mich einzureichen. Zur bezeichneten Terminsstunde sollen dieselben in Gegenwart etwa persönlich erschienener Submittenten eröffnet werden.

Die Lieferungsbedingungen können im Büreau des Unterzeichneten eingesehen, auch gegen Erstattung der Copialien bezogen werden.

Cassel, am 6. Mai 1871.

Der Königliche Telegraphen-Inspector.
Finck.

Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn.

84 250 Stück Seitenlaschen,
202 040 Stück Schraubenbolzen mit Muttern, sowie
705 450 Stück Hakennägel
pro 1872 sollen im Wege der öffentlichen Submission in vier gleichen Loosen vergeben werden.

Die Submissionsbedingungen sind in unserem Centralbüreau zu Warschau einzusehen, auch können dieselben einschliesslich der zugehörigen Zeichnungen auf portofreie Gesuche gegen Erstattung der Kopialien den resp. Interessenten zugestellt werden.

Die Submissionsofferten sind mit der Aufschrift versehen
„Offerte auf Lieferung von Schienenbefestigungs-Materialien pro 1872"
portofrei und versiegelt bis spätestens zum **26. Juni cr.** an die unterzeichnete Direktion einzusenden und werden an diesem Tage **Vormittags 11 Uhr** in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten geöffnet werden.

Warschau, den 1. Mai 1871.

Die Direktion.

PRIVAT-ANZEIGEN.

Merseburg. Wittenberg

Das Eisenhütten- und Emaillirwerk TANGERHÜTTE

Station der Magdeburg-Wittenberger Eisenbahn

liefert die sowohl durch Billigkeit wie grosse Dauer sich allseitig bewährenden und immer mehr in Aufnahme kommenden

Gusseisernen Locomotiv-Schuppen-Schornsteine

zu den billigsten Preisen, und stehen Prospecte darüber zu Diensten.

Weitere Specialitäten der Fabrikation des Werkes zu Bahnbauten sind:
Wasserstations-Einrichtungen, Optische Telegraphen, Perronhallen, Gasanstalten, Candelaber, Laternenarme, Stationstafeln, Warnungstafeln, Pilaren, Gitter, Pumpen, Treppen, Säulen, Fenster, Ofen für Wartesäle und Bahnwärterhäuser, nach einem sehr **reichhaltigen Modellinventar.** Cataloge über diese Gegenstände werden gern geliefert.

Die Ausdehnung des Werkes, gute mechanische Werkstätten in Verbindung mit tüchtigen Arbeitskräften, ermöglichen sowohl **rasche** als **gediegene Ausführung** der belangreichsten Bestellungen.

WERKZEUG-MASCHINEN.
Specialität.

COLLET & ENGELHARD in OFFENBACH a/M.

Für Eisenbahn-Direktionen und Eisenbahn-Bauunternehmer.

Ein sehr bedeutender Posten neu, nach beliebigem Profil zu walzender Eisenbahnschienen von einem sehr renomirten Werke kann unter mehrjähriger Garantie für Qualität abgegeben und successive innerhalb eines Jahres geliefert werden. — Offerten sub S 5650 befördert die Annoncen-Expedition von **Rudolf Mosse** in Berlin, Friedrichsstr. 66.

Zur I. Kl. **Preuss. Lotterie** versendet Antheilloose
1/2 8 Thlr., 1/4 4 Thlr., 1/8 2 Thlr., 1/16 1 Thlr., 1/32 15 Sgr.
S. Basch, Berlin, Molkenmarkt 14.

Ein in allen Zweigen des Eisenbahn-Maschinenfachs theoretisch und praktisch erfahrener Ingenieur, sucht, gestützt auf die besten Zeugnisse über eine langjährige Praxis, ein Engagement bei einer Bahn oder Fabrik für Eisenbahnbedarf.

Gefällige Offerten unter Chiffer **A G** besorgt die Exp. dieser Zeitung.

Soeben ist erschienen und von **Adolph Refelshöfer** in Leipzig durch alle Buch- und Kunsthandlungen zu beziehen:
Koch, Dr. W., **Neueste Uebersichtskarte der Eisenbahnen und Eisenbahn-Verwaltungsgebiete Europa's.** 1871. 3. Ausgabe in Buntdruck. Preis 15 Sgr.

LUDWIG BECKER in OFFENBACH a. M.

empfiehlt in solidester Arbeit zu billigen Preisen

Maschinen- und Dampfkessel-Armaturen:

Platten-, Röhrenfeder-, offene Quecksilber- u. Hydraulic-Manometer — Vacuummeter — Wasserstandszeiger — Injecteurs — Hähne und Ventile aller Arten und Grössen — Dampfpfeifen — Speiserufer — Schmierbüchsen — Schmierhähne — Selbsthätige Schmier-Apparate, etc. Preis-Verzeichnisse und Ansichts-Sendungen stehen zur Disposition.

Verlag von **Friedrich Vieweg und Sohn** in **Braunschweig.**
(Zu beziehen durch jede Buchhandlung.)

Schellen, Dr. H., der elektromagnetische Telegraph in den Hauptstadien seiner Entwickelung und in seiner gegenwärtigen Ausbildung und Anwendung, nebst einem Anhange über den Betrieb der elektrischen Uhren. Ein Handbuch der theoretischen und praktischen Telegraphie für Telegraphenbeamte, Physiker, Mechaniker und das gebildete Publikum. Mit 573 in den Text eingedruckten Holzstichen. Fünfte gänzlich umgearbeitete, bedeutend erweiterte und den neuesten Zuständen des Telegraphenwesens angepasste Auflage. gr. 8. Fein Velinpapier. geh. Preis 4 Thlr. 20 Sgr.

Norddeutscher Lloyd.
Postdampfschifffahrt
von Bremen nach Newyork und Baltimore
eventuell Southampton anlaufend

D. Rhein	13. Mai	nach	Newyork	D. Main	10. Juni	nach	Newyork
D. Hansa	17. Mai	„	Newyork	D. Köln	14. Juni	„	Newyork
D. Deutschland	20. Mai	„	Newyork	D. Weser	17. Juni	„	Newyork
D. Ohio	24. Mai	„	Baltimore	D. Newyork	21. Juni	„	Newyork
D. Donau	27. Mai	„	Newyork	D. Baltimore	21. Juni	„	Baltimore
D. Bremen	31. Mai	„	Newyork	D. Rhein	24. Juni	„	Newyork
D. Hermann	3. Juni	„	Newyork	D. Frankfurt	28. Juni	„	Newyork
D. Berlin	7. Juni	„	Baltimore				

und ferner jeden Mittwoch und Sonnabend.

Passage-Preise nach Newyork: Erste Cajüte **165** Thaler, zweite Cajüte **100** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.

Passage-Preise nach Baltimore: Cajüte **135** Thaler. Zwischendeck **55** Thaler Pr. Crt.

Fracht: £ 2 mit 15% Primage per 40 Cubicfuss Bremer Maasse. Ordinäre Güter nach Uebereinkunft.

von Bremen nach Neworleans via Havana
D. **Hannover** Sonnabend 13. Mai.

Passage-Preise nach New-Orleans und Havana: Cajüte **180** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.

Fracht nach New-Orleans £ 2. 10 s., nach Havana £ 3 mit 15% Primage per 40 Cubicfuss Bremer Maasse. Ordinäre Güter nach Uebereinkunft.

von Bremen nach Westindien via Southampton
Nach **Colon, Savanilla, La Guayra** und **Porto Cabello** mit Anschlüssen via **Panama** nach allen Häfen der Westküste Amerikas, sowie nach **China** und **Japan.**

D. **König Wilhelm I.** Mittwoch 7. Juni D. **Kronprinz Friedrich Wilhelm** Freitag 7. Juli und ferner am 7. jeden Monats.

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

Für Eisenbahn-Bauunternehmer
empfehlen eine vollständige **betriebsfähige** Locomotive mit erforderlichen Concessions-Papieren

Gebrüder Schweitzer & Co.
Hamm i/Westphalen.

Mechanische Splinten
in allen Grössen

empfiehlt

Theodor Keseling in **Düsseldorf.**

Selbstschmierende Stopfbüchsen - Packung
von
C. Otto Gehrckens.

Ottensen, (Zollverein.) **Hamburg,** gr. Bäckerstr. 12.
Preis: **10 Sgr.** das ℔.

Eingeführt bei fast allen Bahnen und Fabriken.

Schauwecker's pat. selbstthätiger Oeltropfapparat für Dampfschieber u. Kolben. Allein zu beziehen durch
Fr. Schauwecker, Maschinenmeister der Ostbahn in Welden (Bayern).

Windhoff Deeters & Co.
in Lingen a/d. Ems
empfehlen die in ihrer Fabrik seit vielen Jahren als Specialitäten verfertigten **Weichen, Drehscheiben, Wasserkrähne** und **schmiedeeisernen Constructionen.**

A. Bessell, **Schmelztiegelfabrik,** Dresden.

Hartguss
Herzstücke und Räder
Erdtransportwagen
in jeder Grösse und zu jeder Spur, sowohl Seiten- und Vorkipper als Wagen zum Ausschaufeln, liefern in bewährter Konstruktion
Thelen & Weydemeyer,
Eisengiesserei, Maschinen- und Dampfkessel-Fabrik, Nordhausen.

Einzige Fabrik Deutschlands von Maschinen-Treibriemen nach Amerikanischer Methode.

Die
Gummiwaaren-Fabrik
von
C. SCHWANITZ & Co.
BERLIN,
Müller-Strasse 171a — 172,

liefert jedes Fabrikat aus vulcanisirtem Gummi für technische und andere Zwecke und empfiehlt besonders ihre seit 8 Jahren in den grössten Etablissements angewandten **Maschinen-Treibriemen** bis 36″ Breite in jeder Stärke und Länge für alle Zwecke, vorzüglich für nasse und dampfige Orte geeignet, sowohl Leder- als Guttapercha-Riemen übertreffend, als das beste Fabrikat, das auf den Markt gebracht wird.

Preise billiger als für Lederriemen.

Druck- und Saugeschläuche für Brauereien, Brennereien u. andere Fabriken;
Dichtungs-Platten, Scheiben, Pumpenklappen, Buffer etc.

1869 Leipzig	1869 Altona	1869 Wittenberg
Silberne Med.	Silberne Med.	Silberne Med.

Zehn Medaillen wurden C. SCHWANITZ & Co. für die Vorzüglichkeit ihrer Fabrikate zuerkannt.

Gebrüder Decker & Co.
in Canstatt (Württemberg)
empfehlen die in ihrer Fabrik seit vielen Jahren als Specialitäten verfertigten eisernen **Brücken, Drehscheiben, Schiebebühnen, Weichen, Kreuzungen, Wasserstations-Einrichtungen, fahrbare Laufkrahne** und **Brückenwaagen** bis 1000 Centner Tragkraft, **eiserne Dachconstructionen, Schachtpumpen, Ventilatoren** und **Hebmaschinen** für **Tunnel-Bauten, Dampfmaschinen, Dampfkessel, patentirte American. Universal-Dampfpumpen.**

Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft.

Directe **Post-Dampfschifffahrt** zwischen

Hamburg und Newyork

vermittelst der Post-Dampfschiffe

Westphalia, Mittwoch, 17. Mai }
Holsatia, do. 24. Mai } Morgens.
Thuringia, do. 31. Mai }

Silesia, Mittwoch, 7. Juni }
Hammonia, do. 14 Juni } Morgens.

Passagepreise: 1. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **165**, 2. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **100**, Zwischendeck Pr. Crt.-Thlr. **55**.

Fracht £2. — pr. 40 Hamb. Cubicfuss mit 15% Primage, für ord. Güter nach Uebereinkunft.

Briefporto von und nach den Verein. Staaten **3** Sgr. Briefe zu bezeichnen „per Hamburger Dampfschiff".

und zwischen **Hamburg** und **Westindien**

via Grimsby und eventuell später Havre,

nach St. Thomas, La Guayra, Puerto Cabello, Curacao, Colon, Santa Marta, Sabanilla und von Colon (Aspinwall) mit Anschluss via Panama

nach allen Häfen des Stillen Oceans

und via San Francisco nach Japan und China

Dampfschiff Saxonia, Capt. Winzen, am 24. Mai,
„ Teutonia, „ Milo, „ 24. Juni,
„ Bavaria, „ Stahl, „ 24 Juli.

Näheres bei dem Schiffsmakler **August Bolten, Wm. Miller's Nachf., Hamburg.**

L. Gänicke in Wittenberge a|Elbe

— eine der ältesten Dachpappenfabriken —
empfiehlt

Asphalt-Dachpappe,

Isolirplatten, präp. Steinkohlentheer, flüssigen Asphalt und Asphalt-Mastix,

in anerkannt vorzüglicher Qualität.

Die Fabrik übernimmt nach Vereinbarung die Erhaltung grösserer Pappdächer auf eine lange Reihe von Jahren unter Garantie.

Für Ingenieure.

Unzerreissbare glatte u rauhe **Rollenzeichenpapiere**

eigner Fabrikation
in Rollen von 71 C/m. und 142 C/m. Breite
Thlr. $4^{1}/_{2}$ Thlr. 10 pro Rolle,

Unzerreissbares Englisches **Whatman's Rollenzeichenpapier**

in Rollen von 71 oder 102 C/m. Höhe Thlr. $5^{2}/_{3}$ pro Rolle,

Doppelt geleimte Rollenzeichenpapiere aus alten Schiffstauen

hergestellt, zäh wie Leder, nie brechend für Maschinen und Schablonenzeichnungen.
Hiervon stehen Muster zu Dienst.

Carl Schleicher & Schüll,
Düren, Rhein-Preussen.

Mit zahlreichen Abbildungen in Holzschnitt

LEIPZIG, VERLAG VON ADOLPH REFELSHÖFER.

ERSCHEINT MONATLICH

AUS ALLEN WELTTHEILEN

Illustrirtes Familienblatt für LÄNDER- UND VÖLKERKUNDE

PREIS 18 SGR. PRO QUARTAL

REDACTEUR: Dr. OTTO DELITSCH.

Zu beziehen durch alle Buchhandlungen.

Inhalt des Aprilheftes 1871:

Albrecht von Roon, Kriegsminister und Geograph. Holzfäller und Schneidemühlen im Gebiet Washington. Die Mammuthhöhle in Kentucky, von K. Knortz. Entdeckung von Gold in Neuseeland, von L. Engler. Der Harz, v. H. C. W. Bartholomäus. Der Seidenbau in Kalifornien. Macroy's Bootfahrt auf dem Rio S. Ana, v. S. Ruge. Die Pampas und die Patagonier, von J. C. Cremony. Die Kommunikation zwischen Europa u. Nordamerika. Der Spreewald, von O. Lehmann. 23 kleinere Miscellen.

Ein grösseres Bahnhof-Restaurant oder ein in deren Nähe befindliches Etablissement,

am flotten und grösseren Platz, wird von einem mit bedeutenden Mitteln versehenen erfahrenen und tüchtigen Restaurateur zu pachten gesucht. Uebernahme kann bald erfolgen.

Gefällige Offerten unter Chiffre H. S. franco Leipzig, Elisenstr. 24.

Locomotiven

(à foyer Belpaire pour bruler du charbon menu) aus der Fabrik

Ch. L. Carels
in Gent (Belgien)

werden geliefert durch den Vertreter in Deutschland

Ad. M. Schneider in Hamburg,
Steinstrasse 104.

Zeichnungen und Auskunft werden bereitwilligst gratis ertheilt.

Börsen: Berlin, Basel, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, Paris, Wien = B., Ba., F., H., L., P. u. W.
*Papiere, deren Zinsen vom Staate garantirt sind.

Coursblatt vom 30. April 1871.

Redigirt von R. Grossschupf.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Düsseldorf	4	B.	—	% à 200 u. 100 Thlr.
do. II. Emiss.	4	B.	—	
do. III. Emiss.	5	B.	89	
Aachen-Mastricht	$4^{1}/_{2}$	B.	$79^{1}/_{4}$	% à 500, 200, 100 Thlr
do. II. Emiss.	5	B.	$87^{1}/_{4}$	
do. III. Emiss.	5	B.	$86^{3}/_{8}$	
Alföld-Fiumaner	5 i.S.	W.	89	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Altona-Kiel	5	L.	—	% à 500 u. 100 Thlr.
Annaberg-Weipert	5	L.	$86^{1}/_{2}$	% à 100 Thlr.
Aussig-Teplitz	5i.S.	L.	$90^{1}/_{4}$	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.	5i.S.	L.	87	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1868	5i.S.	L.	$82^{3}/_{4}$	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Bergisch-Märkische	$4^{1}/_{2}$	B.	—	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. II. Ser.	$4^{1}/_{2}$	B.	$90^{1}/_{2}$	
do. III. Serie * $3^{1}/_{4}$	$3^{1}/_{2}$	B.	$74^{1}/_{2}$	
do. III. Serie B. * $3^{1}/_{4}$	$3^{1}/_{2}$	B.	$74^{1}/_{2}$	
do. IV. Serie	$4^{1}/_{2}$	B.	$89^{5}/_{8}$	
do. V. Serie	$4^{1}/_{2}$	B.	$89^{1}/_{2}$	
do. VI. Serie	$4^{1}/_{2}$	B.	$88^{3}/_{4}$	
do. Nordbahn	5	B.	$98^{3}/_{8}$	
do. Düsseldorf-Elberfeld	4	B.	82	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. do. II. Ser.	$4^{1}/_{2}$	B.	89	
do. Dortmund-Soest	4	B.	$82^{1}/_{2}$	
do. do. II. Ser.	$4^{1}/_{2}$	B.	$89^{1}/_{2}$	
Berlin-Anhalt	4	B.	$88^{1}/_{4}$	% à 500 u. 100 Thlr.
do.	$4^{1}/_{2}$	B.	$91^{1}/_{2}$	
do. Lit. B.	$4^{1}/_{2}$	B.	$91^{1}/_{2}$	% à do.
Berlin-Görlitz	5	B.	$97^{3}/_{4}$	% à 100 Thlr.
Berlin-Hamburg I. Emiss.	4	B.	—	% à 500, 200, 100 und 50 Thlr.
do. II. Emiss.	4	B.	—	
Berlin-Potsdam-Magdbg. A. u. B.	4	B.	86	% à 200, 100 u. 25 Thlr.
do. C.	4	B.	$83^{3}/_{4}$	
do. D.	5	B.	$99^{1}/_{2}$	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
Berlin-Stettin	$4^{1}/_{2}$	B.	—	% à 200 Thlr.
do. II. Emiss. * $3^{1}/_{2}$	4	B.	81	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. III. Emiss. * $3^{1}/_{2}$	4	B.	$80^{3}/_{4}$	
do. IV. Emiss. * $3^{1}/_{2}$	$4^{1}/_{2}$	B.	$91^{1}/_{4}$	
do. VI. Emiss. * $3^{1}/_{2}$	4	B.	$80^{3}/_{4}$	
Böhmische Nordbahn	5 i.S.	W.	97	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Böhmische Westbahn *	5 i.S.	W.	95	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1869 *	5 i.S.	W.	$92^{1}/_{2}$	% à do. = do. i. S.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	$4^{1}/_{2}$	B.	—	% à 500 und 100 Thlr.
do. Emiss. 1868	$4^{1}/_{2}$	B.	—	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
Brünn-Rossitz	5i.S.	L.	$80^{3}/_{4}$	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Buschtêhrader (Böhm. Nordwestb.)	5i.S.	L.	$81^{5}/_{8}$	% à 100 Thlr.
Chemnitz-Würschnitz	4	L.	80	% à 100 Thlr.
Cöln-Crefeld	$4^{1}/_{2}$	B.	—	% à 100 Thlr.

Eisenbahn-Priorit.-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Cöln-Minden	4 1/2	B.	91 1/4	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. II. Emiss.	5	B.	99 7/8	%
do. do.	4	B.	—	%
do. III. Emiss. * 3 1/2	4	B.	82 1/2	%
do. do. Lit. B * 3 1/2 u. B*	4 1/2	B.	90 1/2	%
do. IV. u. V. Emiss. * 3 1/2	4	B.	82	%
Cosel-Oderberg I. u. II. Ser.	4	B	83	% à 100 u. 50 Thlr.
do. III. u. IV. Emiss.	4 1/2	B.	—	%
Dux-Bodenbach	5 i.S.	L.	74 7/8	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Fünfkirchen-Barcser *	5 i. S.	W.	89	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Galizische Carl-Ludwigbahn *	5 i.S.	L.	85 1/4	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss. *	5 i. S.	L.	81 7/8	% à do. = do. i. S.
Gloggnitzer.	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 100 fl. C.-M.
Graz-Köflach	4 1/2 i. S	L.	75 1/4	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Hessische Ludwigsbahn	4 1/2	F.	94	% in fl. S. W. à 175 und 350 fl.
do. do.	4	F.	84 1/2	% in Thlr. à 105 kr.
do. do.	5	F.	99	% à 200 Thlr. à 105 kr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	C. M. 5	W.	91	ö. ö. W. pr. 100 fl. C. M. à 1000,
	ö. W. 5	W.	87 1/2	do. pr. 100 fl. ö. W. 500, 100 fl.
ditto	5 i. S.	W.	105 3/4	do. pr. 100 fl. ö. W. i. S.
Kaiser Franz-Josephsbahn *	5 i. S.	W.	97	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn *	5	W.	—	do. pr. 100 fl. C. M. à 300 fl.
ditto *	5 i. Silb.	W.	94	do. pr. 100 fl. ö. W.
ditto * Emiss. 1862	do.	W.	92 3/4	fl. ö. W. pr. 100 fl. ö. W.
ditto * Emiss. 1869	do.	W.	102 1/2	fl. ö. W. pr. do. à 200 fl. i. S.
Kaschau-Oderberg*	5 i. S.	W.	90	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Kronprinz Rudolfsbahn *	5 i. S	W	90	% à 300 fl. ö. W. i S.
Leipzig-Dresden	3 1/2	L.	100 3/4	% à 100 und 50 Thlr.
do. von 1854	4	L.	90 3/4	% à 100 Thlr.
do. von 1860	4	L.	85 1/2	% à 100 Thlr.
do. von 1866	4	L.	82 1/2	% à 100 u. 500 Thlr.
do. von 1866	5	L.	100 3/4	% à do.
Lemberg-Czernowitz *	5 i. S.	L.	—	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss. *	5 i. S.	L.	73 3/8	% à do. = do. i. S.
do. -Jassy * III. Em.	5 i. S.	L.	68	% à do. = do. i. S.
Ludwigshafen-Bexbach	4 1/2	F.	95 1/4	% à 1000, 500 u. 100 fl. S. W.
do.	4	F.	87	%
do.	5	F.	101	%
Magdeburg-Halberstadt	4 1/2	B.	91	% à 100 Thlr.
do. do. v. 1865	4 1/2	B.	90 3/8	% à 100 u. 500 Thlr.
do. do. v. 1870	5	B.	97 3/8	% à do. u. do.
do. Wittenberge, Stamm	3	B.	67	% à 200 Thlr.
do. do. Priorit.	4 1/2	B.	91	% à 100 Thlr.
Magdeburg-Leipzig I. Emiss.	4	L.	82 3/4	% à 100 Thlr.
do. II. Emiss.	4	L.	79 5/8	%
do.	4 1/2	L.	90 1/2	%
Mähr.-Schles. Centralbahn	5 i.S.	W.	84 1/2	% à 300 fl. ö. W. i. S.
Niederschlesisch-Märkische I. Ser.		B.	85 1/4	% à 62 1/2, 100 u. 500 Thlr.
do. II. Ser.	4	B.	83 1/2	%
do. conv. I. u. II. Ser.	4	B.	85 1/4	%
do. III. Ser.		B.	81 1/4	%
do. IV. Ser.	4 1/2	B.	92 1/4	%
Niederschles. Zweigbahn Lit. C.	5	B.	97 1/8	% à 100 Thlr.
do. Litt. D.	5	B.	97 1/8	% do.
Oberschlesische A.	4	B.	—	% à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. B.	3 1/2	B.	—	%
do. C.	4	B.	84 1/4	%
do. D.	4	B.	84 1/4	%
do. E.	3 1/2	B.	75 7/8	%
do. F. * 3 1/2	4 1/2	B.	—	%
do. G.	4 1/2	B.	—	%
do. H.	4 1/2	B.	—	%
do. von 1869	5	B.	97 3/4	% à 100 Thlr.
do. Brieg-Neisse	4 1/2	B.	89 1/8	% à 100 Thlr.
do. Cosel-Oderberg	5	B.	97 1/2	% à 100 Thlr.
Oesterr. Nordwestbahn *	5 i. S.	W.	96	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Oesterr. Staats-Eisenbahn*	3	W.	139 1/4	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do. Emiss. 1867 *	3	W.	135	fl. ö. W. pr. do. à do.
Oesterr. Südbahn * (Lombard.)	3	W.	112 1/2	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do. *	5 i.S.	W.	90 1/4	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. Bons 1875—76	6	W.	238	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
Ostpreuss. Südbahn	5	B.	94	% à 500 u. 100 Thlr.
Ostrau-Friedland	5 i.S.	L.	73	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Pardubitz-Reichenberg	5	W.	—	% fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M.
do. *	5 i. S.	W.	95 1/2	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Rheinische	4	B.	88	% à 250, 200 u. 100 Thlr.
do. *	3 1/2	B.	—	%
do. III. Emiss. v. 1858—1865	4 1/2	B.	90 1/8	%
do. *	4 1/2	B.	—	%
Rhein-Nahe Bahn *	4 1/2	B.	91 1/8	% à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. II. Emiss. *	4 1/2	B.	91 1/8	%
Russische * (Mosco-Rjäsan)	5	B.	88 1/4	% à 200 „
do. * (Rjäsan-Kozlow)	5	B.	85 5/8	% à 200 „
do. * (Kozlow-Woronesch)	5	B.	85 5/8	% à 200 Thlr.
do. * (Jelez-Woronesch)	5	B.	84 5/8	% à 136 Thlr.
do. * (Jelez-Orel	5	B.	85 1/4	% à
do. * (Kursk-Charkow)	5	B.	85 5/8	% à
do. * (Kursk-Kiew)	5	B.	85 3/4	% à 1000, 500 u. 200 Thlr.
do. * (Schuja-Ivanovo)	5	B.	85	% à
do. * (Poti-Tiflis)	5	B.	—	% à 680 u. 136 Thlr.
Ruhrort-Crefeld-Gladbach	4 1/2	B.	90	% à 200 und 100 Thlr.
do. II. Emiss.	4	B.	82	%
do. III. Emiss.	4 1/2	B.	89	%
Schleswigsche v. Altona-Kiel abgest.	4 1/2	L.	88	% à 1000, 500, 200, u. 100 Thlr.
I. Siebenbürger *	5 i.S.	W.	89	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Stargard-Posen	4	B.	82 1/2	% à 100 und 50 Thlr.
do. II. Emiss.	4 1/2	B.	—	%
do. III. Emiss.	4 1/2	B.	—	%
Theissbahn *	5 i. S.	W.	—	% à
Thüringische I. Emiss.	4	L.	83 5/8	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. II. Emiss.	4 1/2	L.	91 1/2	%
do. III. Emiss.	4	L.	83 3/8	%
do. IV. Emiss.	4 1/2	L.	91	%
Turnau-Kralup-Prag	5 i. S.	L.	84 5/8	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1870	5 i. S.	L.	82 3/4	% à do. = do.
Ungarische Nordostbahn *	5 i. S.	W.	86 1/4	% à 300 fl. ö. W. i. S.
Ungarische Ostbahn *	5 i. S.	W.	85	% à 300 fl. ö. W. i. S.
Warschau-Terespol *	5	B.	84	% à 1000 u. 100 S. R. = 107 Thlr.
Warschau-Wien	5	B.	86	% à 500 u. 100 Thlr.
Werrabahn *	5	L.	—	% à 500, 200 u. 100 Thlr.

Eisenbahn-Stamm-Actien	Dividende und Zinsen in % 1865	1866	1867	1868	1869	1870	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	0	0	0	1	1/2		4	B.	38 7/8	% à 200 Thlr.
Alföld-Fiumaner *	—	—	—	5	5		5	W.	176 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Altenburg-Zeitz Stamm-Prior.	—	—	—	—	—		5	L.	79 3/4	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	10	9	5	6	7	7	4	B.	117 1/4	% à 100 Spec. = 150 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	7 1/4	4 3/4	5 1/2	6	7 1/4	6 1/10	4	B.	101 1/4	% à 250 fl. holl. = 145 Thlr.
Aussig-Teplitz	9 1/8	8 1/4	10	10	10		5	L.	141	Thlr. pr. 150 fl. C. M. à 200 fl. C. M.
Bayerische Ostbahn *	5 3/4	6	7	7 3/4	7 3/4	7 1/2	4 1/2	F.	128	% à 200 fl. S. W.
Bergisch-Märkische	9	8	7 1/2	8	8 1/2		4	B.	121 1/2	% à 100 Thlr.
Berlin-Anhalt	13	13 1/8	13 7/12	13 7/12	13 7/8	16	4	B.	219 1/2	% à 200 „
Berlin-Görlitz	—	—	—	0	1	1	4	B.	68	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	5	5	5	5	5	5	5	B.	93 1/2	% à 200 „
Berlin-Hamburg	9 1/2	9	9 1/2	9 1/2	10 1/2	10	4	B.	154 1/2	% à 200 „
Berlin-Potsdam-Magdeburg	16	16	16	17	18	20	4	B.	212	% à 100 „
Berlin-Stettin	8	8 7/12	8	8 1/6	9 1/6	9 1/6	4	B.	145 3/4	% à 200 „
Böhmische Nordbahn	—	—	—	5	3 1/2	3 1/2	5	W.	131	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W.
Böhmische Westbahn * 5 2/10	5	5	5	6	7 1/4		5	W.	261 1/2	fl ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Breslau-Schweidnitz-Freib.	9	9 1/6	8	8 1/8	8 1/8	7 1/2	4	B.	109 1/2	% à 200 Thlr.
do. neue	—	—	—	—	5	5	5	B.	102 3/4	% à 200 Thlr.
Brünn-Rossitz Stamm-Prior.	6	4	6	6	6		5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Buschtěhrader	9 13/14	9 13/14	10 5/42	12 5/21	12 5/21		5	W.	755	do. pr. 500 fl. C. M.
Chemnitz-Würschnitz	11	8	6 1/2	7	7 1/2		4	L.	147	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden *	17 2/8	9 1/12	8 11/20	8 1/12	8 9/10		4	B.	135	% à 200 „
do. Lit. B.	—	—	—	—	5		5	B.	101 1/2	% à 200 „
Crefeld-Kreis Kempen	—	—	—	—	—		5	B.	—	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—		6	B.	—	% à 100 „
Dux-Bodenbach	—	—	—	—	5		5	W.	160 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Frankfurt-Hanau	5 1/2	5 4/5	6 1/10	6 9/10	6 1/2		3 1/2	F.	114 1/2	% à 250 fl. S. W.
Fünfkirchen-Barcser *	—	—	—	5	5		5	W.	182	fl. ö. W. pr. 200 ö. W. i. S.
Galizische Carl Ludwigb. * 5 2/10	5	6 1/20	9 1/2	7	7		5	W.	266 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Glückstadt-Elmshorn	0	0	0	0	0		4	H.	—	% à 150 Thlr.
Graz-Köflach	3	2 1/2	4 1/4	7	10		ob. Z	W.	269	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Halle-Sorau-Guben	—	—	—	—	4	4	4	B.	42 3/4	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	5	5	5	B.	69 5/8	% à 200 Thlr.
Hamburg-Bergedorf	9 2/5	8 5/6	9 1/6	9 5/6	10 3/5		4	H.	—	% à 300 B. M. = 150 Thlr.
Hannover-Altenbeken	—	—	—	—	5	5	5	B.	43 1/8	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	5	5	5	B.	72	% à 200 Thlr.
Hessische Ludwigsbahn	8	7 3/4	8 1/2	9	9 1/2	9 1/2	4	F.	148 1/4	% à 250 fl. S. W. u. 200 Thlr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	13	13 3/4	15 10/21	19 3/4	20		5	W.	225	fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M. à fl. 1000, 500, 200 C. M.
Kaiser Franz-Josephsb. *	—	—	—	5	5		5	W.	203 3/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn *	5	5	5		8 1/5		5	W.	224	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
do. Linz-Budweis	—	—	—	—	5		5	W.	196	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Kaschau-Oderberg*	—	—	—	—	5	5	5	W.	97 3/4	fl. ö. W. p. eingez. 100 fl. ö. W.
Kronprinz Rudolfsbahn * 5 2/10	—	—	—	5 i. S.	5	5	5	W.	161 3/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz. i. S.
Leipzig-Dresden	23	20	25	28 1/2	14	14 1/2	4	L.	208	% à 100 Thlr.
Lemberg-Czernowitz-Jassy *	—	7	7	2	7		5	W.	177 3/4	fl. ö. W. pr. 200 fl ö. W. i. S
Löbau-Zittau Lit. A.	0	0	1/2	4	3		4	L.	73 3/4	% à 100 Thlr.
do. Lit. B.	0	0	4		4		4	L.	89 1/2	% à 25 „
Ludwigsh.-Bexbach (Pfalz. L.-B.) *	10	10 2/5	9 2/8	11 1/5	10 3/16	9 9/10	4	F.	169	% à 500 fl. S. W.
Lübeck-Büchen	3 5/8	4 13/24	4 3/4	5			4	H.	—	% à 200 „
Magdeburg-Halberstadt	15	14	13	15	10 1/2		4	B.	124	% à 100 Thlr.
do. Lit. B.	—	—	3 1/2	3 1/2	3 1/2		3 1/2	B.	73	% à 100 „
Magdeburg-Leipzig	20	20	18	19	14 1/2	12	4	L.	178	% à 100 „
do. Lit. B. *	4	4	4	4	4	4	4	L.	93 1/2	% à 100 Thlr.
Mähr.-Schles. Centralbahn	—	—	—	—	—		5	W.	141 3/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. i. S.
Märkisch-Posener	—	—	—	—	4	4	4	B.	38 5/8	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	5	5	5	B.	67	% à 200 „
Münster-Hamm *	4	4	4	4	4		4	B.	87 3/4	% à 100 „
Neust.-Weissenburg * (Pfälz. Max.)	4 1/2	5 1/15	5	5 1/2	5 4/10	6 4/10	4 1/2	F.	113 1/2	% à 500 fl. S. W.
Niederschlesisch-Märkische *	4	4	4	4	4		4	B.	87	% à 100 Thlr.
Niederschles. Zweigbahn	3 2/8	5 1/2	3 3/4	4 1/8	5		5	B.	95 3/4	% à 100 „
Nordhausen-Erfurt *	—	—	—	—	4	4	4	B.	68	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	5	1	5	B.	68 1/2	% à 100 u. 500 Thlr.
Oberschlesische Lit. A. u. C.	11 2/8	12	13 2/8	15	13 1/2	12 2/8	3 1/2	B.	179 3/4	% à 100 „
do. * Lit. B.	11 2/8	12	13 2/8	15	13 1/2	12 2/8	3 1/2	B.	163 1/4	% à 100 „
Oberhessische *	—	—	—	—	3 1/2	3 1/2	3 1/2	F.	70 3/8	% à 350 fl. S. W.
Oesterr. Nordwestbahn *	—	—	—	—	5		5	W.	217	fl. ö. W. p. 200 fl. ö. W. i. S.
Oesterr. Staats * 5 2/10 (Oest. Franz.)	5	7	8 1/2	10 1/2	12	12	5	W.	424 1/2	fl. ö. W. pr. Stück von frs. 500.
Oesterr. Südbahn * (Lombard.)	7 1/2	7 1/2	6 3/5	6 3/5	5		5	W.	179	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Ostpreuss. Südbahn	—	—	—	—	0		4	B.	36 7/8	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	5	5	—	—	5		5	B.	63 5/8	% à 200 Thlr.
Ostrau-Friedland	—	—	—	—	—		5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Pardub.-Reichenb. * (S.-Ndd.l.-B.)	4 1/2	4 4/10	5	5	5		4 1/2	W.	181 1/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Pfälz. Alsenzb. * m. 80% Einz.	—	—	—	4	4		4	F.	93 1/2	% à 500 fl. S. W.
Pfälz. Nordb. *	—	4	4	4	4	4 9/10	4	F.	95	% à 500 fl. S. W.
Rechte Oderufer	—	—	—	—	5		5	B.	88 1/4	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	5		5	B.	97	% à 200 „
Rheinische	7	6 1/2	7 1/2	7 1/8	7 4/5		4	B.	126	% à 250 „
do. Stamm-Prior.	7	6 1/2	7 1/2	7 1/8	7 4/5		4	B.	—	% à 250 „
do. * Lit. B.	—	—	—	—	4		4	B.	84	% à 250 „
Rhein-Nahe-Bahn	0	0	0	0	0		4	B.	31 3/8	% à 200 „
Russische Bahnen *	5	5	5	5	5		5	B.	91 1/4	% à 125 Rb. = 134 Thlr.
I. Siebenbürger *	—	—	—	5	5		5	W.	171 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Stargard-Posen *	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2		3 1/2	B.	93	% à 100 Thlr.
Stuhlweissenburg-Raab-Graz *	—	—	—	—	—		5	W.	167 1/2	fl ö. W. pr. 200. fl. ö. W. i. S.
Taunusbahn	8	3 1/5	7	7 1/5	8 1/5		ob. Z	F.	344	fl S. W. pr. 250 fl. S. W.
Thüringische	8 1/8	7 2/8	8 1/2	9	8 3/4	9	4	L.	140	% à 100 Thlr.
do. Em. v. 1868 (Gotha-Leinef.) *	—	—	—	4	4	4	4	L.	80 1/2	% à 100 „
do. Litt. C (Gera-Eichicht) *	—	—	—	—	4 1/2	4 1/2	4 1/2	L.	88 1/4	% à 100 „
Theissbahn * 5 2/10	5	5	5	19 3/4			5	W.	251 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Turnau-Kralup-Prag.	—	5	6	7	7		5	W.	249	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
K. Ung. priv. Nordostbahn *	—	—	—	5			5	W.	161 3/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
I. Ungar.-Galizische *	—	—	—	—	—		5	W.	161 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Ungar. Ostbahn *	—	—	—	—	5		5	W.	85 3/4	fl. ö. W. p. eingez. 80 fl. i. S.
Warschau-Terespol *	—	—	—	—	5		5	B.	—	% à 100 S.-R. = 107 Thlr.
Warschau-Wien	8 1/3	8 1/3	8 1/3	6 2/3	9 7/12		5	B.	64 1/8	Thlr. pr. 60 Rub.
Werrabahn (beschränkt gar.)	2 2/3	2 6/10	2 6/10	2 1/4	1 1/8		4	B.	—	% à 100 Thlr.
Schweizer Centralbahn	5 60	5 6/10	5 6/10	6 2/5	6 8/10	6 8/10	ob. Z	Ba.	—	fs. pr. 500 fs. Einz.
do. Nordostbahn	8	8	7 1/2	8	7 1/2	7	„	Ba.	—	fs. pr. 500 „ „
Vereinigte Schweizerbahnen	—	0	0	0	0	0	„	Ba.	—	fs. pr. 500 „ „
Schweizer Westbahn	—	0	0	0	0	0	„	Ba.	—	fs. pr. 500 „ „
Französische Orléans	11 1/5	11 1/5	11 1/5	11 1/5	11 1/5		ob. Z	P.	—	fs. pr. 500 fs. Einz.
do. Nordbahn	17 7/8	17 1/2	18	15 1/4	16 3/4		„	P.	—	fs. pr. 400 „ „
do. Ostbahn	6 3/5	6 3/5	6 3/5	6 3/5	6 3/5		„	P.	—	fs. pr. 500 „ „
do. Südbahn	8 1/2	8	8	8	8		„	P.	—	fs. pr. 500 „ „
do. Westbahn	7 1/2	7	7	7	7		„	P.	—	fs. pr. 500 „ „
Paris-Lyon-Mittelmeer	12	12	12	12	12		„	P.	—	fs. pr. 500 „ „

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 20.

Erscheint jeden Freitag.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
Adolph Refelshöfer
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins

1871.

Inserate werden à $1\frac{1}{2}$ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1800 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 8 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Elfter Jahrgang.

Leipzig, den 19. Mai 1871. (Schluss der Nummer: 18. Mai, Vormittags 11 Uhr.)

Schiedsrichterliche Entscheidung, veranlasst durch einen Regressanspruch für eine vorgeschossene Entschädigung wegen verspäteter Lieferung.

Seitens der geschäftsführenden Direktion des Vereins geht uns folgende von der Königl. Württembergischen Eisenbahn-Direktion gefällte schiedsrichterliche Entscheidung zu, um dieselbe durch die Vereins-Zeitung zur Kenntniss der Vereins-Mitglieder zu bringen.

In der zwischen der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft, der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft und der Königl. priv. Bayer. Ostbahnen streitig gewordenen Regressfrage bezüglich der von der ersteren wegen Lieferungsverspätung bei 21 Ballen Wolle aus Wien nach Tourcoing vorgeschossenen Entschädigung von 138 Frcs. 82 Cts. haben wir auf Grund der über den streitigen Anspruch gepflogenen Verhandlungen und nach Maassgabe der Seitens der streitenden Theile gestellten Anträge, in Ausübung des uns von den streitenden Theilen übertragenen Schiedsrichteramtes, das hiernach angefügte Erkenntniss ausgesprochen, von welchem wir, nach Vorschrift des Art. 18 Abs. 2 des Vereins-Uebereinkommens, Mittheilung zu machen uns beehren.

Stuttgart, den 18. April 1871.

I. V.
Ober-Finanzrath
gez. Böhm.

Schiedsspruch.

Ueber die Frage der Verpflichtung zur Bezahlung der Entschädigung von 138 Frcs. 82 Cts. an den Empfänger des Gutes beziehungsweise an die Französische Nordbahn besteht kein Streit.

Diese Entschädigung war zu bezahlen für die Lieferungsverspätung bei 21 Ballen Wolle, welche zu der im Monat August 1866 von Löwenthal in Wien an Coullier in Tourcoing aufgegebenen, im Ganzen aus 53 Ballen bestehenden Sendung roher Wolle gehörten. Fragliche Sendung wurde von Wien abgefertigt mit der Karte Wien-Tourcoing No. 27 vom 22. jenes Monats und war damals verladen in 3 Wagen, deren Eigenthumsmerkmale aus der genannten Karte nicht mit Sicherheit zu entnehmen sind; einer dieser Wagen war übrigens jedenfalls der Taunusbahnwagen No. 31. In Passau fand Umladung sämmtlicher Wagen statt. 32 Ballen wurden daselbst in den — auch auf der Karte eingetragenen Wagen B. O. B. 420 und K. E. B. 710 untergebracht und diese Wagen nebst der Karte weiter geschickt, mit der Bemerkung auf letzterer:

„NB. ein Wagen aus dem Wagen 31 Taunus umzuladen folgt nach. Passau, 25. August 1866."

Jene beiden Wagen mit der Originalkarte gelangten über Mainz, Bingen, Bingerbrück, wo wieder Umladung stattfand, Köln etc. unbeanstandet und rechtzeitig an den Bestimmungsort.

Der Taunuswagen 31 wurde inzwischen in Passau in die beiden Wagen B. O. B. 507 und 718 umgeladen, welche von dort abgeschickt wurden mit Frachtkarte No. 2 Passau-Tourcoing vom 27. Aug. 1866.

„21 Ballen Wolle zur direkten Karte Wien-Tourcoing No. 27"

und einem besonderen Begleitschein

„über 21 Ballen Wolle zur Karte Wien-Tourcoing No. 27 von Passau nach Tourcoing.

Passau, den 27. August 1866.

Die Güterexpedition."

Mit diesen Papieren trafen die beiden Wagen B. O. B. 507 et 718 am 1. September 1866 auf der Station Mainz ein; blieben jedoch dort, ohne dass sofort ein Versuch gemacht wurde, sie in Bingerbrück an die Rheinische Bahn weiter zu geben, vorerst stehen, weil sie für überzählig angesehen wurden und in Folge dieser Annahme die Station Mainz hierüber zuvörderst Bericht an das Reklamations-Büreau der Hessischen Ludwigsbahn erstattete.

In Folge dieser Anzeige kamen zwar nähere Nachforschungen über den Anstand und den Verbleib der Originalkarte Wien-Tourcoing No. 27 etc. in Gang; eine sichere Ermittelung in dieser Richtung wurde aber so spät erzielt, dass die beiden Wagen B. O. B. No. 507 et 718 (mit einer neuen Mainzer Dienstkarte) erst am 11. September 1866 auf die Station Bingerbrück übergingen.

Für diese Verspätung und ihre nachtheiligen Folgen hat die Hessische Ludwigsbahn allein einzutreten.

Zur Abwehr des diesfallsigen Regressanspruches der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft wird zwar angeführt, die Benutzung des Taunuswagens, die Trennung eines Theils des Gutes von den Originalpapieren und die Ausstellung nur einer Karte zu mehreren Wagen seien Ungehörigkeiten, welche die Verspätung jedenfalls mitverschuldet haben, für welche aber, als von zurückliegenden anderen Verwaltungen begangen, die Hessische Ludwigsbahn aufzukommen nicht verpflichtet sei.

Diese Einwendungen erscheinen jedoch nicht stichhaltig; denn einmal ist zwischen jenen Ungehörigkeiten und der Verspätung der Wagen 507 et 718 kein Kausalzusammenhang ersichtlich und wäre sodann, selbst diesen Zusammenhang zugegeben, dies keine Rechtfertigung der ganz selbstständigen Aufhaltung jener Wagen auf der Station Mainz. Die letztere war durch die Begleitpapiere der kaum genannten Wagen so vollständig als möglich darüber ins Klare gesetzt, wohin diese Wagen bestimmt waren und zu welcher Hauptkarte das Gut gehörte. Ebensogut wie dies nachmals mit Sicherheit erhoben wurde, hätte auch bei sofortiger Aufrage in Bingen und Bingerbrück sich herausstellen müssen, ob und wann die Originalkarte Wien-Tourcoing No. 27 nebst zugehörigem Theil des Gutes dort passirte. Es geschah lediglich auf eigene Verantwortung und Gefahr der Hessischen Ludwigsbahn, wenn in diesem Punkte, ungeachtet der deutlichsten Instruktion durch die Begleitpapiere zu den-

jenigen Wagen (507 et 718), um deren Weiterführung es zunächst sich handelte, in Mainz anders verfahren und eben hierdurch eine ganz neue, mit so erheblicher Verspätung endende Verwickelung herbeigeführt wurde.

Die Hessische Ludwigsbahn beruft sich zwar zur Rechtfertigung dieses anderweitigen Verfahrens ihrer Station Mainz darauf, dass, in Folge bestimmtester Anordnung der Rheinischen Eisenbahngesellschaft, auch wenn der Station Bingerbrück die Wagen 507 et 718 angeboten worden wären, die Uebernahme dieser unvollständigen Abfertigung daselbst verweigert worden wäre. Diese Einrede widerlegt sich jedoch schon durch die Thatsache, dass, wie der vorausgehende Theil der Wollesendung, so auch — später — deren Rest in Bingerbrück ohne Anstand abgenommen wurde. Auch ist der von der Hessischen Ludwigsbahn versuchte Nachweis darüber, wie strenge jene Anordnungen lauteten und gehandhabt wurden, nicht als gelungen anzusehen. Die zu diesem Behufe producirten Korrespondenzen betreffen theils andere Fälle als der gegenwärtige einer ist; theils beziehen sie sich auf eine erst spätere Zeit. Hätten übrigens solche Anordnungen Seitens der Rheinischen Bahn auch wirklich bestanden, so könnte doch wenigstens im vorliegenden Falle die Hessische Ludwigsbahn auf die einfache Befolgung derselben sich nicht berufen; ihre Haftbarkeit könnte vielmehr erst dann als weggefallen angesehen werden, wenn sie gemäss den Notizen und Weisungen der Begleitpapiere, diese und die Wagen 507 et 718, der Station Bingerbrück ausdrücklich angeboten hätte und hierauf eine ablehnende Antwort erfolgt wäre.

Nach all Vorstehendem wird Seitens des Schiedsrichters erkannt, dass die Hessische Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft in Mainz schuldig und verbunden sei, der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft in Köln den Betrag von 138 Frcs. 82 Cts. zu erstatten.

Stuttgart, den 3. April 1871.

Königl. Württembergische Eisenbahn-Direktion.
gez. Dillenius.

Zum Gesetz, betreffend die Verbindlichkeit zum Schadenersatz für die bei dem Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerken u. s. w. herbeigeführten Tödtungen und Körperverletzungen.

4. Wortlaut des Gesetzes nach 3. Lesung.

Nach den Beschlüssen des Reichstages in der dritten Berathung hat das genannte Gesetz folgende Fassung erhalten, zu dessen Paragraphen 3—10 wir noch einige Bemerkungen aus den Reichstagsverhandlungen beifügen, nachdem wir über die Verhandlungen zu § 1 und 2 bereits in Nr. 18 das Nöthige mitgetheilt haben.

§ 1. Wenn bei dem Betriebe einer Eisenbahn ein Mensch getödtet oder körperlich verletzt wird, so haftet der Betriebs-Unternehmer für den dadurch entstandenen Schaden, sofern er nicht beweist, dass der Unfall durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden des Getödteten oder Verletzten verursacht ist.

§ 2. Wer ein Bergwerk, einen Steinbruch, eine Gräberei (Grube) oder eine Fabrik betreibt, haftet, wenn ein Bevollmächtigter oder ein Repräsentant oder eine zur Leitung oder Beaufsichtigung des Betriebes oder der Arbeiter angenommene Person durch ein Verschulden in Ausführung der Dienstverrichtungen den Tod oder die Körperverletzung eines Menschen herbeigeführt hat, für den dadurch entstandenen Schaden.

§ 3. Der Schadenersatz (§§ 1 und 2) ist zu leisten:

1) im Falle der Tödtung durch Ersatz der Kosten einer versuchten Heilung und der Beerdigung sowie des Vermögensnachtheils, welchen der Getödtete während der Krankheit durch Erwerbsunfähigkeit oder Verminderung der Erwerbsfähigkeit erlitten hat. War der Getödtete zur Zeit seines Todes vermöge Gesetzes verpflichtet, einem Andern Unterhalt zu gewähren, so kann dieser insoweit Ersatz fordern, als ihm in Folge des Todesfalles der Unterhalt entzogen worden ist.
2) im Fall einer Körperverletzung durch Ersatz der Heilungskosten und des Vermögensnachtheils, welchen der Verletzte durch eine in Folge der Verletzung eingetretene zeitweise oder dauernde Erwerbsunfähigkeit oder Verminderung der Erwerbsfähigkeit erleidet.

§ 4. War der Getödtete oder Verletzte unter Mitleistung von Prämien oder anderen Beiträgen durch den Betriebs-Unternehmer bei einer Versicherungs-Anstalt, Knappschafts-, Unterstützungs-, Kranken- oder ähnlichen Kasse gegen den Unfall versichert, so ist die Leistung der Letzteren an den Ersatzberechtigten auf die Entschädigung einzurechnen, wenn die Mitleistung des Betriebs-Unternehmers nicht unter einem Drittel der Gesammtleistung beträgt.

§ 5. Die in den §§ 1 und 2 bezeichneten Unternehmer sind nicht befugt, die Anwendung der in den §§ 1—3 enthaltenen Bestimmungen zu ihrem Vortheil durch Verträge (mittels Reglements oder durch besondere Uebereinkunft) im Voraus auszuschliessen oder zu beschränken. Vertragsbestimmungen, welche dieser Vorschrift entgegenstehen, haben keine rechtliche Wirkung.

§ 6. Das Gericht hat über die Wahrheit der thatsächlichen Behauptungen unter Berücksichtigung des gesammten Inhalts der Verhandlungen nach freier Ueberzeugung zu entscheiden.

Die Vorschriften der Landesgesetze über den Beweis durch Eid, sowie über die Beweiskraft öffentlicher Urkunden und gerichtlicher Geständnisse bleiben unberührt.

Ob einer Partei über die Wahrheit oder Unwahrheit einer thatsächlichen Behauptung noch ein Eid aufzulegen, sowie ob und inwieweit über die Höhe des Schadens eine beantragte Beweisaufnahme anzuordnen oder Sachverständige mit ihrem Gutachten zu hören, bleibt dem Ermessen des Gerichts überlassen.

§ 7. Das Gericht hat unter Würdigung aller Umstände über die Höhe des Schadens sowie darüber, ob, in welcher Art und in welcher Höhe Sicherheit zu bestellen ist, nach freiem Ermessen zu erkennen. Als Ersatz für den zukünftigen Unterhalt oder Erwerb ist, wenn nicht beide Theile über die Abfindung in Kapital einverstanden sind, in der Regel eine Rente zuzubilligen.

Der Verpflichtete kann jeder Zeit die Aufhebung oder Minderung der Rente fordern, wenn diejenigen Verhältnisse, welche die Zuerkennung oder Höhe der Rente bedingt hatten, inzwischen wesentlich verändert sind. Ebenso kann der Verletzte, dafern er den Anspruch auf Schadenersatz innerhalb der Verjährungsfrist (§ 8) geltend gemacht hat, jederzeit die Erhöhung oder Wiedergewährung der Rente fordern, wenn die Verhältnisse, welche für die Feststellung, Minderung oder Aufhebung der Rente maassgebend waren, wesentlich verändert sind.

Der Berechtigte kann auch nachträglich die Bestellung einer Sicherheit oder Erhöhung derselben fordern, wenn die Vermögensverhältnisse des Verpflichteten inzwischen sich verschlechtert haben.

§ 8. Die Forderungen auf Schadenersatz (§§ 1 bis 3) verjähren in zwei Jahren vom Tage des Unfalls an. Gegen denjenigen, welchem der Getödtete Unterhalt zu gewähren hatte (§ 3 Nr. 1) beginnt die Verjährung mit dem Todestage. Die Verjährung läuft auch gegen Minderjährige und diesen gleichgestellte Personen von denselben Zeitpunkten an, mit Ausschluss der Wiedereinsetzung.

§ 9. Die Bestimmungen der Landesgesetze, nach welchen ausser den in diesem Gesetz vorgesehenen Fällen der Unternehmer einer in den §§ 1 und 2 bezeichneten Anlage oder eine andere Person, insbesondere wegen eines eigenen Verschuldens für den bei dem Betriebe der Anlage durch Tödtung oder Körperverletzung eines Menschen entstandenen Schaden haftet, bleiben unberührt.

Die Vorschriften der §§ 3, 4, 6 bis 8 finden auch in diesen Fällen Anwendung, jedoch unbeschadet derjenigen Bestimmungen der Landesgesetze, welche dem Beschädigten einen höheren Ersatz-Anspruch gewähren.

§ 10. Die Bestimmungen des Gesetzes, betreffend die Errichtung eines obersten Gerichtshofs für Handelssachen vom 12. Juni 1869, sowie die Ergänzungen desselben werden auf diejenigen bürgerlichen Rechtsstreitigkeiten ausgedehnt, in welchen durch die Klage oder Widerklage ein Anspruch auf Grund des gegenwärtigen Gesetzes oder der in § 9 erwähnten landesgesetzlichen Bestimmungen geltend gemacht wird.

---

§ 4 ist durch einen Antrag des Abgeordneten Lasker, mit welchem sich, insoweit er angenommen worden ist, der Bundescommissar Achenbach einverstanden erklärte, dem Gesetzentwurf zugesetzt worden. Aus der Motivirung des Lasker'schen Antrags heben wir hervor: Nachdem § 1 und 2 des Gesetzes dem Unternehmer eine grosse Haftpflicht auferlegt hatte, die nach Berechnung Sachkundiger ungefähr die Hälfte aller Unglücksfälle treffen möchte, soll § 4 den Arbeiter anregen, dass er sich für die Unfälle, die durch das gegenwärtige Gesetz nicht getroffen werden, versichert. Durch die Versicherung kann die Höhe der Entschädigung frei durch das Statut und zwar auch über das Nothdürftige hinaus festgestellt werden, was das Gesetz dem Beschädigten leistet. Ferner hat bei solchen gemeinschaftlichen Versicherungen der Arbeitnehmer den Vortheil, dass er auf die Ungewissheit des Processes und des Beweises sich nicht einzulassen braucht und dass er auch dieselbe Entschädigung für diejenige Hälfte der Fälle bekommt, in denen sonst der Beweis gegen den Haftpflichtigen nicht zu führen sein würde.

Dem Arbeitgeber aber soll durch dieses Gesetz gleichfalls der Anreiz gegeben werden, in loyaler Weise zur Stiftung solcher Kassen mitzuwirken. Der Vortheil für ihn besteht darin, dass, wenn der Unfall eingetreten ist, der Arbeiter immer seinen Ersatz bekommt, selbst für solche Fälle, in denen der Arbeitgeber nicht verpflichtet war, nach den Grundsätzen dieses Gesetzes den Schaden zu ersetzen. Auf der anderen Seite aber selbst in den Fällen, in denen der Arbeitgeber sonst die ganze Summe hätte gewähren müssen, hat er doch durch die Fürsorge, die er früher getroffen hat und durch die gemeinschaftliche Operation mit dem Arbeitnehmer und der Versicherungsgesellschaft den Vortheil, dass nunmehr diese ganze Summe, die durch ihre gemeinsame Thätigkeit zusammengesetzt ist, auf die Ersatzsumme angerechnet wird.

Uebrigens lehnte sich der Lasker'sche Antrag an die bestehende Gesetzgebung insofern genau an, als das Preuss. Gewerbegesetz, das

allgem. Berggesetz, welches in derselben Form auch in Bayern besteht, ausspricht, dass der Werkeigenthümer verpflichtet sei, zu diesen Kassen die Hälfte der Gesammtbeiträge der Arbeiter zu gewähren, adoptirt also diese Minimalleistung des Arbeitgebers. —

Da die Statuten der meisten Versicherungsanstalten die Bestimmung enthalten, dass für den Fall der Haftbarkeit der Beschädigte seinen Ersatzanspruch der Anstalt cediren muss, so wurde ein weiter auf dieses Regressrecht des Versicherers sich beziehende Antrag Lasker's in 3. Lesung abgelehnt.

Desgleichen sind die §§ 7 und 10 durch Lasker'sche Amendements zugefügt (§ 7 mit einem Zusatz von Eysoldt), und in § 8 die Verjährungszeit der Schadenersatzforderung von 1 Jahr auf 2 Jahr (also zum Nachtheil der Schadenersatzpflichtigen) verlängert worden.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

* **Deutsches Reich.** (Die Bestimmungen des definitiven Friedensvertrags über die Abtretung der Französischen Ostbahnlinien in Elsass-Lothringen.) Ist auch bis jetzt der Wortlaut des Friedensdocuments noch nicht bekannt,* so ist doch aus den Aeusserungen Favre's und des Deutschen Reichskanzlers in der Französ. Nationalversammlung resp. im Deutschen Reichstage zu ersehen, dass die Verhältnisse der Französischen Eisenbahnen auf dem abgetretenen Gebiete in folgender Weise geregelt wurden. Die fraglichen Bahnlinien gehen in Deutschen Besitz über. Die Französische Regierung übernimmt die Entschädigung der Ostbahn-Gesellschaft. Es wird ihr dafür eine Summe von 325 Millionen von der Kriegsentschädigung abgerechnet und zwar werden dieselben in die beiden ersten Milliarden, welche Frankreich zu zahlen hat, eingerechnet.

* **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.** (Liquidations-Kommission. Ablehnung einer weitern Geltung der in der Dresdener Versammlung angenommenen Abänderungen des Vereins-Wagen-Regulativs.) In der Angelegenheit, die zu beanspruchenden Vergütungen für die Benutzung der Wagen etc. während der Kriegsperiode betreffend, hat sich am 9. d. M. die Liquidations-Kommission unter Uebernahme des Vorsitzes Seitens des Direktoriums der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft konstituirt. Dieselbe besteht ausser dem ebengedachten aus den Direktionen der Rheinischen, der Magdeburg-Leipziger, der Berlin-Görlitzer, der Leipzig-Dresdener, der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft, und hat inzwischen beschlossen, sich durch Kooptation zu verstärken. —

Die in der Dresdener Versammlung am 8. März cr. angenommenen Abänderungen des Vereins-Wagen-Regulativs sollten nach S. 4 ad 18 des betreff. Protokolls vorläufig bis zum 1. Mai d. J. Geltung haben. Die Liquidations-Kommission beantragte am 12. v. Mts. eine Verlängerung dieser Frist bis zum 1. Juli d. J.

Da jedoch die Verlängerung dieser Frist nicht von allen Verwaltungen genehmigt ist, namentlich nicht von der bei den Militärtransporten sehr betheiligten Behra-Hanauer (ausserdem von der Nassauischen Eisenb., Ostpreuss. Südbahn, Tilsit-Insterburg etc.), „weil sie durch Gewährung eines Zuschlages von 33¹/₃ Proc. zu der regulativmässigen Wagenmiethe in ganz unverhältnissmässiger Weise würde herangezogen werden", so muss es nach Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion des Vereins vom 9. d. M. bei derselben bewenden, und sind fortan die Bestimmungen des Wagen-Regulativs zu beachten, und wird bei Ausführung der Beschlüsse zu No. 17 des Dresdener Protokolls der 1. Mai als Endtermin festgehalten.

Berliner Briefe.

(Vom Berliner Eisenbahn-Aktienmärkte. Berlin-Potsdam-Magdeburger E. Bergisch-Märkische E. Sutschen-Haltern-Hamm. Harburg-Stade-Cuxhaven. Rheinische E. Moselbahn. Odenwaldbahn. Stolpmünde-Stolp-Conitz. Centralbahnhof zu Posen. Weisstritzthalbahn. Rechte Oderuferbahn. Bescheid des Bundeskanzlers auf eine Eingabe des Vorsteheramts der Königsberger Kaufmannschaft. Freie Fahrt der Reichstagsmitglieder betr. Internationaler Expresszug.)

** Berlin, 14. Mai. Widersprechende Gerüchte über die Resultate des vorjährigen Betriebsjahres der Rheinischen und der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft erhielten während der verflossenen Woche die Aktien dieser beiden Bahnen in Bewegung, während im Uebrigen der Eisenbahn-Aktienmarkt sich sehr unthätig verhielt. Aus den bekannt gewordenen Einnahmen der Rheinischen Eisenbahn war geschlossen worden, die Dividende werde 8¹/₄% betragen. Als Rheinische Blätter eine Dividende von 8,₈ als ermittelt bezeichneten, trat eine lebhafte Kauflust auf, die den Kours auf 127¹/₂ hob und auch auf spätere widersprechende Meldungen eine erhebliche Abschwächung nicht aufkommen liess. Dagegen drückte die Meldung, dass die Bergisch-Märkische anstatt der auf beinahe 9 Proc. erwarteten Dividende nur 8 Proc. geben werde, den Koursstand um so wirksamer, nachdem der Beschluss der am 11. Mai stattgehabten Generalversammlung eine neue Emission von 5 Millionen in Aussicht gestellt hatte. Gut behauptet waren Köln-Mindener und Stettiner; Thüringer, Anhalter und Potsdamer litten eher unter einer gegen den rapiden frühern Koursaufschwung sich geltend machenden Reaktion. Der bekannt gewordene höchst instruktive Jahresbericht der Berlin-Hamburger trug zur Befestigung des Aktienkourses erheblich bei; eben so die jetzt beginnende Abstempelung der Löbau-Zittauer. Sonst waren leichte Aktien und die mit diesen meist verbundenen Stammprioritäten eher zum Weichen disponirt, nur die Priorit.-Stammaktien der Rechten-Oderufer-Bahn gewannen mehr und mehr. Halberstädter litt. B, auch Köln-Minden B und Magdeburg-Leipziger B erhielten sich beliebt. Prioritäts-Obligationen fanden nur in 5proc. Emissionen Beachtung, am Schluss der Woche namentlich Berlin-Hamburger.

Die vorerwähnte Generalversammlung der Bergisch-Märkischen Eisenb.-Ges. hat am 11. folgende Direktionsvorschläge zum Beschluss erhoben: 1) Betheiligung mit einem Maximalbetrage von 1 Mill. Franken an der von mehreren Rheinisch-Westfälischen Eisenbahn-Gesellschaften zu gewährenden Subvention für die St. Gotthard-Eisenbahn; 2) Bau und Betrieb einer Eisenbahn in und durch das Emscherthal Behufs der direkten Verbindung mit den Zechen und Werken des Emscher Reviers und mit den dortigen Eisenbahnen; 3) Bau und Betrieb einer Eisenbahn-Verbindung zwischen der Lennep-Wipperfürther und der Elberfeld-Kölner Linie bei Opladen; 4) Bau und Betrieb einer Eisenbahn von München-Gladbach nach Roermonde zum Anschluss an eine projektirte Linie von Roermonde nach Antwerpen; 5) Ermächtigung der Gesellschafts-Deputation und Kgl. Eisenbahn-Direktion zur Beschaffung der ad 1—4 incl. erforderlichen Geldmittel bis zum Betrage von fünf Millionen Thaler.

Das Direktorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft hat jetzt in Betreff der neuen Aktien-Emission von 3 Mill. Thlr. bekannt gemacht, dass die Besitzer von je 7 Stück alten Aktien 3 neue zum Parikourse erhalten, sofern sie von diesem Bezugsrecht bis zum 30. November d. J. Gebrauch machen.

Für den in Preussisches Staatsgebiet fallenden Theil der projektirten Eisenbahn von Sutschen über Winterswyk und Haltern nach Hamm hat der Handelsminister die Vornahme der Vorarbeiten genehmigt.

Für die wiederholt projektirte Bahn von Harburg über Stade und Otterndorf nach Cuxhaven hat sich ein neues Komité in Geestemünde gebildet, — wie es heisst, unter Zutritt Englischer Kapitalisten.

Die Rheinische Eisenbahn lässt alle in Betreff der von ihr zu gewährenden Dividende für 1870 und bezüglich einer angeblich neuen Aktien-Emission in Umlauf gesetzten Gerüchte als unbegründet bezeichnen.

Ueber die Arbeiten zur Ueberführung der Rheinischen Bahn unter der Bergisch-Märkischen bei Heissen wird berichtet, dass dieselben im November vollendet sein werden. Mit dem Bau der Rheinbrücke bei Rheinhausen, wie der Anlage der Strecke Wattenscheid-Bochum wird sofort nach Eingang der zur Zeit noch fehlenden Concession begonnen werden.

Die Bewerbung der Rheinischen Eisenbahn um die Konzession für die Moselbahn ist zurückgewiesen worden. Der Staat selbst soll entschlossen sein, die Strecke Lahnstein-Coblenz mit der festen Rheinbrücke bei Coblenz zu erwerben, und da Wetzlar-Lahnstein bereits Staats-Eigenthum ist, die Fortsetzung derselben über Coblenz, Trier, Diedenhoven nach Metz selbst zu bauen. Inzwischen wird jedoch anderseitig berichtet, dass die Rheinische Gesellschaft die bei den Messarbeiten thätigen Kräfte noch in dieser Woche zum Behuf schleuniger Fertigstellung dieser Arbeiten verstärkt habe.

Die neue bis Bernheim vollendete Strecke der Odenwaldbahn ist am 10. den Regierungskommissarien übergeben worden. Bis zum Herbst hofft man, die Bahn bis Erbach vollendet zu haben.

Für die projektirte Eisenbahn von Stolpmünde über Stolp nach Conitz hat der Handelsminister die Vornahme der generellen Vorarbeiten genehmigt.

---

* Erst bei Schluss der Zeitung erhalten wir den Wortlaut der einzelnen Artikel des Friedensvertrags, welche wir, soweit solche die Erwerbung der fragl. Eisenbahnen betreffen, in nächster Nummer zum Abdruck bringen werden. Nur so viel können wir für heute noch daraus mittheilen, dass nach Art. 1 § 1 die Französische Regierung von ihrem ihr nach der Ostbahn-Konzession zustehenden Rückkaufsrecht bis zum 20. Mai d. J. Gebrauch macht und die Deutsche Regierung in alle durch den Rückkauf der Koncession erworbenen Rechte tritt, so weit es die in den abgetretenen Gebieten gelegenen Eisenbahnen betrifft. Bemerkenswerth ist, dass der Vertrag sich auch auf das vertragsmässige Verhältniss der Französischen Ostbahn zu den Wilhelm-Luxemburger Bahnen bezieht, und die Deutsche Regierung auch hier in die Rechte der Ostbahn-Gesellschaft treten soll.

Wie aus Posen berichtet wird, soll die Anlage des dortigen Centralbahnhofes erst im nächsten Jahre zur Ausführung gelangen. In denselben sollen die Breslau-Posener, Stargard-Posener, Märkisch-Posener und Posen-Thorner Bahnen einmünden.

Die Aussichten für den projektirten Bau der Bahn im Weistritzthal nach Neurode haben dadurch gewonnen, dass, wie die Schles. Ztg. hört, das Direktorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn sich mit einem nicht unerheblichen Betrage an dem Bau betheiligen will.

Die baupolizeiliche Abnahme der Strecke der Rechte-Oder-ufer-Bahn vom Bahnhof Chorzow nach den Schächten der Königsgrube zum Anschluss an die Zweiglinie der Oberschles. Eisenbahn Schwientochlowitz-Königshütte hat am 6. Mai stattgefunden. Hiermit ist das grösste Hüttenwerk Oberschlesiens mit dem gesammten Vaterländischen Schienennetz in die längst ersehnte Verbindung gebracht.

Auf die Eingabe des Vorsteheramts der Königsberger Kaufmannschaft an den Bundeskanzler vom 28. März ist der Bescheid ertheilt worden, dass es sich aus den während des Krieges gemachten Erfahrungen nicht rechtfertigen lasse, „im Frieden für Verkehrszwecke eine Oberleitung des Eisenbahnwesens mit ähnlichen weitgehenden Befugnissen einzurichten, wie sie im Kriege für militärische Zwecke durch die Ausnahme-Verhältnisse des Kriegszustandes zur Nothwendigkeit geworden war."

Die im Reichstage bei Gelegenheit der Diätenfrage zur Sprache gekommene Einräumung freier Fahrt für Reichstagsmitglieder wird auf dem nächsten Eisenbahntage in Anregung gebracht werden.

Der Danziger Zeitung zufolge wird die Einrichtung eines internationalen Expresszuges von Petersburg nach Berlin und dem Westen (Baden, Brüssel, Paris) vorbereitet.

△ **Hannover-Altenbekener Bahn.** Nachdem die Pfeiler der Fluthbrücke für die Leine zwischen Hannover und Linden im vorigen Herbst fertig gestellt worden sind, ist gegenwärtig die Aufstellung der eisernen Träger in Angriff genommen. Die Brücken-Pfeiler sind auf Senkbrunnen gegründet, die 3 Oeffnungen haben eine lichte Weite von 106 Fuss und wird der eiserne Ueberbau aus Schwedler'schen Parabelträgern hergestellt.

* **Altona-Kieler Eisenbahn.** Mit Bezugnahme auf den Aufsatz sowie das Rundschreiben der geschäftsführenden Direction des Vereins Deutscher Eisenb.-Verw. in voriger Nummer Seite 351 fg., betreffend Verschleppung von Gütern auf Eisenbahnen, machen wir darauf aufmerksam, dass der dort gemachte Vorschlag, dass auf den zur Versendung gelangenden Collis von den Absendern neben der sonstigen Signatur (Marke, Nummer) auch der Bestimmungsort angegeben werden müsse, von der Altona-Kieler Eisenbahn vom 20. d. M. ab bereits eingeführt wird.* Siehe die Bekanntmachung von S. 378.

○ **Baden.** Das Gesetzblatt veröffentlicht den Vertrag zwischen Baden und der Schweiz wegen Verbindung der Thurgauischen Seethalbahn mit der Badischen Staatsbahn bei Constanz (Romanshorn Constanz). Den Betrieb führt auch auf Badischem Gebiet die Schweizerische Nordostbahn nach Maasgabe der ihr für die Schweiz verliehenen Concession; erstellt wird die Bahn durch jeden der beiden Staaten auf seinem Gebiet. Art. 11. bestimmt, dass das in Hinsicht auf Ein-, Aus- und Durchgangsverkehr in dem Vertrag von 1852 über Weiterführung der Badischen Bahnen auf Schweizerischem Gebiet Bestimmte auch auf diese Bahn Anwendung finden soll. Beiderseitige Zollgrenze bildet die Grenze des Constanzer Bahnhofs auf Schweizergebiet; die Schweizerische Zollverwaltung errichtet auf dem Bahnhof eine Hauptzollstätte. Art. 14 steht die künftige Verbindung Schaffhausen, Kreuzlingen, Constanz (untere Rheinthalbahn) mit dem gleichen Bahnhof vor. Die Zollgrenzerweiterung in § 11 ist durch den Bundesrath genehmigt.

Wiener Briefe.

♂ Wien, am 16. Mai. (Vom Eisenbahn-Aktienmarkte. Kaiserin-Elisabethbahn. Galizische Carl-Ludwigbahn. Der Eisenbahnverkehr im Monate April.)

Am Eisenbahnaktienmarkte oscillirten die Kourse je nach den Anschauungen über die äusseren und inneren Verhältnisse der Weltlage resp. Oesterreichs. Schliesslich ergaben sich folgende Koursstände: Nordbahn erhöhten sich bis 225 um 1½ Proc., Staatsbahn gingen bis 422 und unterlagen den Anschauungen über die Kämpfe um Paris, Elisabetbahn schlossen mit 223, Carl-Ludwigbahn 263, Südbahn 179, Theissbahn 248, Oesterr. Nordwestbahn 214, Böhmische Nordbahn 133, Franz-Josefbahn 201, Ungar. Ostbahn 84, Lemberg-Czernowitz-Jassy B. gewannen 2¼ fl., Graz-Köflacher 6 fl., Siebenbürger 1½. Die andern Bahnen schlossen matter.

Die Verhältnisse drängen nach und nach die Oesterr.-Ungarischen Eisenbahnverwaltungen, den von allen Seiten sich gegen dieselben kehrenden Angriffen durch Konzentrirung ihrer Kräfte die Spitze bieten zu können. Es wird sich dann eine Association heranbilden, die nur heilsam für die Unternehmungen selbst wirken könnte. Die Anlässe hierzu treten immer mehr in den Vordergrund. Als die jüngste That auf diesem Gebiete können wir die auf Einladung der Ungarischen Regierung vor einigen Tagen in Pest stattgehabte Eisenbahnkonferenz bezeichnen, bei welcher alle Ungarischen Bahnen, dann die Oesterr. Staatsbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Südbahn, Oesterr. Nordwestbahn und Lemberg-Czernowitz-Jassyer Bahn vertreten waren.

Die Gegenstände der Berathungen waren:

1) Einführung direkter Frachten-Tarife im Inland mit gemeinschaftlich gleicher Klassifikation von sämmtlichen Bahnen, im Princip auch die Basis der Klassifikation der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Oesterr. Staatsbahn angenommen. Die Durchführung soll gruppenweise erfolgen.

2) Errichtung eines Oesterreichisch-Ungarischen Clearing-Houses und zwar vor Allem einer gemeinschaftlichen Abrechnung der Einnahmen mit dem Sitz in Wien und einer allgemeinen Saldirungsstelle, zu welcher sich die Oesterr. Staatsbahn anbot, wurde mit Akklamation angenommen, nur behielten sich die Ungar. Verwaltungen vor, für den Ungar. Verkehr auch eine gemeinschaftliche Abrechnungsstelle in Pest zu errichten.

3) Allgemeine Wagenabrechnungsstelle und allgemeines Oesterr.-Ungarisches Wagenregulativ. Die Ungarischen Verwaltungen sagten zu, in das zu diesem Zweck bestehende Komité einzutreten.

4) Gemeinschaftliche Signalisirung für beide Reichshälften. — Unter dem Vorsitz des Hofrathes v. Weber tagt bereits hier eine Kommission im Handelsministerium, um ein einheitliches Signalwesen für die ganze Monarchie zu Stande zu bringen.

5) Einführung eines ermässigten Eilguttarifes mit direkter Kartirung zwischen den betheiligten Bahnen, auf Grund eines einheitlichen Satzes. Vorschlag der Staatsbahn, worüber schriftliche Mittheilung vorbehalten wird.

6) Ansuchen einer Unfallsversicherungs-Gesellschaft um Zulassung des Verschleisses der Tikets bei den Eisenbahnkassen. Dieser Antrag wurde unter der Bedingung angenommen, dass die Bahnen gegen weitergehende Ansprüche der Versicherten versichert werden.*

Nunmehr wollen wir uns den weitern Vorgängen auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens zuwenden:

Der Geschäftsbericht über den Bau und Betrieb der Kaiserin Elisabeth-Bahn und der mit derselben vereinigten Nebenbahnen im Jahre 1870 ist vor einigen Tagen erschienen. Wir entnehmen demselben Folgendes:

Der Beginn des Betriebes im abgelaufenen Jahre berechtigte zu der Hoffnung eines günstigen Ergebnisses. Diese Hoffnung wurde aber durch den Ausbruch des Deutsch-Französischen Krieges zerstört. Der ganze Verkehr mit Frankreich wurde unterbrochen, mit England und den andern westlichen Ländern wurde er äusserst beschränkt. An Frachten fehlte es wohl nicht während der Kriegsdauer, doch konnten dieselben über die Grenzen Oesterreichs nicht in jenem Umfange gebracht werden als sie zugeführt wurden, weil die ausländischen Anschlussbahnen ihre Wagen, die sie zu Militärzwecken verwenden mussten, nicht zum Weitertransporte stellen konnten und auch die übrigen Oesterreichischen Bahnen ihrer Wagen zu den Transporten auf den eigenen Strecken bedurften. Die Transporte kamen in Stockung, die Leistung wurde eine geringe und die Einnahmen blieben zurück.

Vom Monate Juli bis Ende December 1870 wurden allein mit den Wagen der Kaiserin Elisabethbahn 14 262 Wagenladungen Güter über die Grenze bei Salzburg und Passau gebracht. Dies giebt die Wagenladung durchschnittlich nur mit 180 Centnern gerechnet, eine Menge von 2 568 240 Ctrn.

Gleichwohl wäre bei einem ungestörten Laufe und bei rechtzeitiger Rückkunft der abgesendeten Wagen noch eine doppelte und mehrfache Leistung möglich gewesen. Uebrigens hat selbst die Gefahr, die Wagen erst nach langer Zeit zurückzubekommen, die Verwaltung nicht von der Absendung derselben nach Deutschland abgehalten, weil sonst nicht die Hälfte der exportirten Güter über die Grenze gebracht worden wären. Gegenwärtig sind von allen seit Juli 1870 über die Bayerische Grenze gegangenen Wagen nur noch 13 ausständig; die Wagen sind in Strassburg verbrannt worden. Die Entschädigung für die im Auslande verwendeten Wagen ist noch nicht sicher gestellt, doch dürfte dieselbe belangreich genug sein, um die dadurch erlittenen Nachtheile zu ersetzen. Selbst in den ersten Monaten des laufenden Jahres hatte der Verkehr mit den gleichen Hindernissen zu kämpfen und ist eine Besserung erst dann zu

* Auch der in Berlin seit Anfang dieses Jahres bestehende Berliner Spediteur-Verein hat unterm 15. März ein uns vorliegendes Circular an die Berliner Kaufleute erlassen, in welchem der Wunsch ausgesprochen wird, im allseitigen Interesse auch den Bestimmungsort auf den Collis angeben zu lassen.
Die Redaction.

* Die Punkte 2 und 3 der Berathungsgegenstände der Pester Konferenz sind in der Broschüre von Kafka „Oesterreich-Ungarische Eisenbahn-Angelegenheiten", erschienen 1868 bei Herzfeld & Bauer, umständlich behandelt, wie denn auch die andern in demselben enthaltenen praktischen Vorschläge Beachtung verdienen.

erwarten, wenn in Frankreich die Ordnung wieder hergestellt sein wird.

Der Hauptrechnungsabschluss der Kaiserin Elisabethbahn mit den Nebenbahnen Lambach-Gmünden und Linz-Budweis enthält folgende Ziffern: Soll: General-Baukonto 90 563 112 fl., Materialvorrathskonto 2462339 fl., Salshandelkonto 747924 fl., Debitorenkonto 3439558 fl., Effektenconto 95179 fl., Cassakonto 593 732 fl., zusammen 98 401 846 fl. Haben: Aktienkapital 36 251 670 fl., Prioritätsobligationenkonto 47 942 250 fl., Tilgungsquote des garantirten Anlage-Kapitals 1 928 654 fl., Tratten 3 192 390 fl., Pensions- und Krankenfonds 167 631 fl., Kreditorenkonto 6 255 452 fl., unbehobene Aktien und Obligationen 1 831 500 fl., Bahnerträgnisskonto (mit dem Gewinnübertrag vom Jahre 1869) 548 380 fl., zusammen 98 401 846 fl.

Bei der zu Wien am 8. d. M. stattgefundenen 15. ordentlichen General-Versammlung der Aktionäre der k. k. priv. Galizischen Carl-Ludwig-Bahn wurde für das Jahr 1870 die Superdividende mit drei Procent oder 6 fl. 30 kr. Oe. W. per Aktie resp. Genussschein festgesetzt, welche im Monate Juli d. J. zugleich mit den halbjährigen 5% Zinsen der Aktien ausbezahlt werden wird.

Die General-Versammlung hat ferner beschlossen, zur Beschaffung der noch erforderlichen Geldmittel eine weitere Emission von Prioritäts-Obligationen im Betrage von 8 400 000 fl. Oe. W. in Silber, somit 28 000 Stück à 300 fl. in Silber gleich den Prioritäten der ersten zwei Emissionen steuerfrei, mit 5% in Silber verzinslich und in Silber rückzahlbar zu bewerkstelligen, deren Bezug den Aktienbesitzern nach Maassgabe ihres Aktienbesitzes zu dem Course von 90% vorzubehalten ist. Demgemäss würde auf je sieben Aktien Eine Prioritäts-Obligation III. Emission entfallen. Diesem Beschlusse gemäss wird nach statutenmässig eingeholter Genehmigung der Staatsverwaltung diese Prioritäten-Emission in der Zeit vom 1. bis 15. Juni d. J. unter folgenden Modalitäten durchgeführt werden:

Zur Erleichterung für die Aktienbesitzer bei Ausübung ihres Bezugsrechtes wird jenen Aktienbesitzern, welche den auf ihren Aktienbesitz entfallenden Antheil an Prioritätsobligationen zu beziehen wünschen, der Juli-Zinsen- und Dividenden-Coupon statt am 1. Juli d. J. ausnahmsweise schon in der Zeit vom 1. bis 15. Juni d. J. eingelöst und gegen Einziehung dieser Coupons, sowie der Einzahlung auf den ihnen zufallenden Antheil die Interimsscheine resp. Siebentel-Antheilscheine zum Bezuge von Prioritäts-Obligationen III. Emission mit laufenden Zinsen vom 1. Juli 1871, somit mit Coupons per 1. Januar 1872 an erfolgt werden. Der Ausgleich der Zinsen vom Einzahlungstage bis zum 1. Juli 1871 geschieht gleich bei der Einzahlung mit 5% in Bankvaluta. Mit dem 15. Juni d. J. erlischt das Bezugsrecht der Aktienbesitzer. Die Prioritäts-, Interims- und Antheilscheine werden gegen effective Prioritäts-Obligationen eingetauscht und der Beginn dieser Ausgabe kundgemacht werden.

Die austretenden Mitglieder des Verwaltungsrathes Herr F. L. Westenholz, Herr H. F. A. Ritter v. Rogge, Herr Graf Casimir Dzieduszycki wurden wiedergewählt.

Was den Betrieb anlangt, so hat die Gesellschaft sowohl im Personen- als im Frachtverkehr eine namhafte Steigerung gegen 1869 zu verzeichnen und haben die Betriebseinnahmen sich um 0,8 Millionen Gulden gehoben. Im Ganzen betragen sie für die ältere Linie 6 494 687 fl., für die neue Linie (Lemberg-Brody-Tarnopol) 657 774 fl., zusammen also 7 152 682 fl., während die Betriebskosten für die ältere Linie 2 817 056 fl., für die neue Linie 589 533 fl., zusammen also 3 406 599 fl. ausmachen, woraus sich ein Betriebs-Brutto-Saldo von 3 677 622 fl. für die ältere Linie, von 68 466 fl. für die neue Linie und 3 746 082 für beide Linien ergiebt. Die eigentliche Mehreinnahme, mit Ausschluss eines geringen Bruchtheiles, kommt nur der ältern Linie zu Gute.

Die Betriebsausweise der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen zeigen auch im Monate April d. J. im Vergleiche mit den Betriebsergebnissen des April 1870 im Allgemeinen eine beträchtliche Zunahme sowohl bei der Personen- und Frachtenbeförderung als auch in den bezüglichen Einnahmen. Im Vergleiche mit dem Vormonate März jedoch haben die Betriebserträgnisse eine nicht unerhebliche Abnahme erfahren, welche in erster Linie der eingetretenen Stagnation des Getreideexportes nach dem Westen und wenigstens bezüglich der Galizischen Bahnen, auch dem Auftreten der Viehseuche an der Preussischen Grenze und der hierdurch bedingten Stockung des Viehtransports zuzuschreiben ist. Befördert wurden im Monate April 1871, bei einer Gesammtausdehnung von 1281,55 Ml., im Ganzen 1 943 362 Personen und 36 699 080 Ctr. Güter. Die ausgewiesene Gesammteinnahme beträgt 11 543 213 Gulden, somit um 2 062 981 fl. mehr als im Monate April 1870 und um 993 558 fl. weniger als im Monate März 1871.

Directe Verkehre, Zoll- und Tarifwesen.

Nach Eintritt friedlicher Verhältnisse soll ein täglicher Expresszug von Petersburg nach Berlin und von da nach London, Paris u. s. w. eingerichtet werden, auf dem nur Wagen I. Cl. verkehren sollen. Die Fahrzeit soll die möglichst kürzeste sein.

Vom 15. d. Mts. tritt ein directer Personen- und Gepäckverkehr zwischen Wien und Marienbad via Paussau-Eger ins Leben, welcher bis zum 15. September d. J. aufrecht bleibt. Die Tour wird bis Eger per Bahn, von da bis Marienbad in Wagen zurückgelegt. Die Fahrdauer beträgt 20 Stunden.

Personalnachrichten.

Preussen. Der Königl. Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspektor Schneider zu Aachen ist in gleicher Eigenschaft zur Hessischen Nordbahn nach Cassel versetzt und der bisherige Königl. Eisenbahn-Baumeister Krichel dorff zu Essen zum Königl. Eisenbahn-Bau-Inspektor ernannt und demselben die Betriebs-Inspektorstelle zu Aachen verliehen worden.

Leipzig-Dresdner Eisenbahn. Der Direktions-Sekretär Theodor Gallus zu Leipzig ist am 11. d. M. gestorben.

Frankfurt-Hanauer Eisenbahn. Das Verwaltungsraths-Mitglied Prokurator Osius zu Hanau ist gestorben.

Ausland.

—r— Der Güterdienst in Belgien. Unter den verschiedenen Zweigen des Eisenbahn-Dienstes ist der Betrieb, den Güterdienst inbegriffen, einer derjenigen, der am meisten der Verbesserung fähig ist.

Die rein bau-technischen und maschinen-technischen Fragen waren von Anfang an der Gegenstand des Studiums der tüchtigsten Ingenieure. In den ersten Jahren des Eisenbahnwesens suchte der Ingenieur seinen Ruf durch grossartige Kunstbauten zu gründen; später wurde die Billigkeit des Baues als die Aufgabe des Ingenieurs erkannt, und es wurde auch in dieser Beziehung Ungewöhnliches erreicht.

Aehnliche Fortschritte wurden auch bezüglich der Maschinentechnik geleistet, wie denn auch dermalen die Lokomotiven die erzeugte Kraft ganz anders verwerthen als vor 20 Jahren.

Der Güterdienst hat gleiche Fortschritte nicht aufzuweisen; es haben sich diesem Zweige nicht solche Kräfte zugewendet, wie den beiden erstgenannten. Es machte sich in demselben viel, ja zu viel Gelehrsamkeit und nicht genug jener allen industriellen Unternehmungen nothwendige praktische Sinn geltend. Nur in England wurde die kommerzielle Seite des Eisenbahnwesens wirklich vom Standpunkte des kommerziellen Interesses aus behandelt. Der Grund hiervon dürfte darin liegen, dass das Ingenieur-technische Element dort nicht vorwiegt und die industriellen Unternehmungen auch mit industriellem Sinne geführt werden.

In Belgien erneuern sich alljährlich die Klagen über den ungenügenden Stand des Fahrmateriales; im letzten Jahre waren diese Klagen häufiger als früher und sie erstreckten sich nicht blos auf den Mangel an Fahrmaterial, sondern auch auf das Ungenügende der Bahnhof-Einrichtungen und der Ladevorrichtungen.

So wurde Antwerpen im verflossenen Jahre in Folge der Kriegsverhältnisse in Frankreich ein grosser Stapelplatz; es konnte jedoch kaum aus dieser ausnahmsweisen Lage einen Vortheil ziehen, in Folge der sofort eingetretenen Stockung, da die Eisenbahn nicht im Stande war, die ihr zugeführten Waaren zu befördern.

So ergab sich ein zweifacher Nachtheil für die Eisenbahnverwaltung einerseits und für den Handel des ganzen Landes andererseits.

Die Regierung hat gethan, was an ihr lag; sie hat sofort Fahrmaterial in Bestellung gegeben und Kredite verlangt behufs Erweiterung der Stationen. Das Transportmaterial der Staatsbahn wird in diesem Jahre ein bedeutend vermehrtes sein. Es bestand im Jahre 1869 aus 7573 Wagen, im Jahre 1870 aus 10 725 Wagen. Ende 1871 wird das Fahrmaterial in Folge der neuen Bestellungen und der Uebernahme des Netzes der Société Générale d'exploitation die Zahl von 20 234 Wagen, darunter 13 780 Kohlenwagen erreichen.

Es ist dieses ein bedeutendes Fahrmaterial, und entspricht im Verhältniss zur Ausdehnung des Netzes dem der grossen auswärtigen Bahngesellschaften; dennoch war derselbe bisher ungenügend, und wird es wohl auch in Zukunft sein, weil es in Belgien sehr schwer ist, das Material regelmässig zu verwerthen.

Ein Wagen der Staatsbahn arbeitet nützlich während 90—92 Tagen im Jahre, somit während eines Vierteljahres, dieses ist offenbar nicht hinreichend. Es entsteht nun die Frage, ob nicht eine vollständigere Ausnutzung des Materials erzielt werden kann.

Die Kohlen bilden einen der hauptsächlichsten Gegenstände des Verkehres. Ihre Versendung geschieht zu Zwecken der Industrie und für den häuslichen Bedarf. Die Transporte von Kohlen zu ersterem Zwecke sind ziemlich gleichmässig, die für den häuslichen Bedarf finden nur bei Beginn des Winters statt. So ergeben sich denn jedes Jahr gegen den Monat November ausserordentliche Transporte, welche sich häufig noch vermehren in Folge von Störungen in der Schifffahrt und der Landung von Getreide und Wollsendungen etc. So wird immer der Verkehr schwerer Sendungen während des Winters ein bedeutenderer sein als im Sommer, und diese Transporte werden zugleich auch schwieriger sein in Folge der grösseren Schwierigkeiten für die Zugkraft und die Verladung.

Wird nun das Fahrmaterial nach dem Verhältnisse der Wintertransporte gestellt, so wird eine grosse Zahl Wagen während mehrerer Monate ohne Verwendung bleiben und ein erhebliches Kapital ohne Ertrag sein.

Andererseits wird, wenn man nur die regelmässigen Transporte in Betracht zieht, des Oefteren der Verkehr behindert und werden verschiedene Interessen geschädigt werden.

Beiden Eventualitäten vorzubeugen und eine gewisse Regelmässigkeit der Transporte zu erzielen, wurden bereits verschiedene Systeme in Vorschlag gebracht.

Eins dieser Systeme besteht darin, dass die Eisenbahnen, ausser dem der Beförderungsstrecke entsprechenden Tarifsatze, eine fixe

Gebühr von 1 Frank per Tonne erheben. Wenn hinsichtlich der Steinkohlentransporte diese fixe Gebühr je nach der Jahreszeit eine verschiedene wäre und z. B. auf 75 Centimes für die Zeit von April bis Ende September und auf 1 Frank 25 Centimes für die Zeit von Oktober bis Ende März angesetzt wäre, so würden die Konsumenten von Kohlen sich beeilen, ihren Bedarf zu decken, da eine Differenz von 50 Centimes auf 1000 Kilos einen Werth von 10—20 Francs ausmacht und eine hinreichende Summe bilden, um nicht nur den Zins des Geldes während eines oder zweier Monate, sondern auch die Kosten für die Herstellung von Räumen zur Aufbewahrung der Vorräthe zu decken.

Was das Interesse der Staatsbahn anlangt, so würde dasselbe gewahrt sein, da die Reduktion der fixen Gebühr für die Sommer-Transporte reichlich ausgeglichen würde durch die Erhöhung dieser Gebühr während der übrigen Zeit des Jahres. Sollte dieser Ansatz nicht entsprechen, so könnte man die fixe Gebühr auf 50 Centimes beziehentlich 1 Fr. 50 Cent. festsetzen und so gewiss die Regelmässigkeit der Transporte erzielen.

Dieser der Regierung gemachte Vorschlag hat bis jetzt eine Folge nicht gehabt, obwohl derselbe den national-ökonomischen Grundsätzen über Angebote und Nachfrage sich anpasst.

Ein Mitglied der Kammer, Herr Sainetelette, eine Autorität in industriellen Fragen, hat ein anderes System vorgeschlagen. Nach diesem System würde die Leitung der Züge, die Festsetzung der Fahrpläne, die Zusammenstellung der Züge etc. dem Staate zukommen, Industrielle und Unternehmer aber das Material zu stellen haben.

Dieses System wurde in England zur Anwendung gebracht, und wurde von dem zum Studium der Ergebnisse desselben s. Zt. von der Regierung abgeordneten Französischen Eisenbahn-Inspektor Mousette in folgender Weise beurtheilt: Die fast allgemeine Uebung, dass das zum Transporte der Roherze nöthige Material durch die Absender gestellt wird, vereinfacht erheblich den Frachtverkehr auf den Englischen Bahnen. Diese Transporte bilden in der That zwei Drittheile des gesammten Güterverkehres und sie sind zugleich derjenige Theil desselben, welcher den meisten und ausgedehntesten Schwankungen ausgesetzt ist. Da nun die Englische Organisation es den Versendern von Roherzen überlässt für ihren Bedarf zu sorgen, haben die Eisenbahngesellschaften nur die Zugkraft, sohin den wenigst komplicirten Theil des Dienstes zu leisten. Für die in Rede stehenden Transporte entstehen Fragen über die Lieferungsfrist nicht, da der Dienst sich als ein Remorqueurdienst darstellt. Den Eisenbahngesellschaften obliegt sonach bezüglich der Materialbeschaffung und Besorgung nur der weniger bedeutende und regelmässigste Theil der Transporte, nämlich der der eigentlichen Waaren. Eine Kombinirung dieses Systems mit dem der fixen Gebühr je nach der Zeit der Transporte dürfte eine völlige Ausnutzung des Transportmaterials herbeiführen und zugleich den periodisch auftretenden Klagen der Industrie über Mangel an Transportmaterial vorbeugen.

(Nach dem Moniteur der int. mater. No. 11 von 1871.)

○ Schweiz. (Rigibahn). Die Rigibahn wurde am 7. Mai durch den Schweizerischen Ingenieur- und Architektenverein in der ganzen Länge von Vitznau bis Kaltbad geprüft und befahren. Am 21. d. Mts. findet die Collaudation, am 22. Auffahrt der Aktionäre und am 23. Eröffnung des Betriebes statt.

○ Tasmanien. Mitte Februar wurde die 1. Eisenbahn Tasmaniens genannt die Launceston and Western Railway vom Gouverneur Mr. Du Cane eröffnet. Die Bahn hat eine Länge von 43 Miles und kostet 450 000 L. Dieselbe verbindet Launceston mit dem reichen Agrikulturdistrikte Deloraine.

Technisches.

⊙ Auf der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn fand Ende des Monats März eine Probefahrt mit geheizten Wagen von Wien nach Lundenburg und zurück statt, welche für die Personenzüge der Route Wien-Oderberg bestimmt sind. Die Beheizung der Wagen geschieht mittelst Dampf, welcher von der Zugsmaschine direkt entnommen und durch einen auf derselben angebrachten Reduktions-Apparat auf eine Spannung von 3 Atmosphären reducirt wird. Dieser Dampf wird in eine unter den Wagen, parallel mit der Zugstange, gelegte $^5/_4$zöllige Röhre geleitet, von wo derselbe seinen Weg in die unter den Koupésitzen gelagerten 4zölligen Röhren nimmt, welche die eigentlichen Wärmeapparate bilden. Die Verbindung der Leitung zwischen den einzelnen Wagen geschieht mittelst Metallschläuchen, an deren tiefstem Punkt selbstthätige Ventile zum Abfluss des Condensations-Wassers angebracht sind. Es ist die Einrichtung getroffen, dass bei den Koupés der II. Kl. bei je einem 4zölligen Rohr, bei den Wagen der I. Kl. aber bei beiden 4zölligen Röhren die Dampfzuströmung mittelst kleiner in die Leitung eingeschalteten Drosselklappen abgesperrt werden kann und sind diese Klappen bei den ersten Wagen von aussen, bei den letzten aber von innen zu bewegen. Hierdurch können einzelne Koupés entweder gar nicht geheizt oder ganz nach Wunsch der Reisenden erwärmt werden. Die Dampfzuleitung wurde bei dieser Probefahrt vor der Abfahrt von Wien durch 30′ und auf der Rückfahrt von Lundenburg daselbst durch 15′, ferner auf der Hinfahrt zeitweise während der Fahrt, auf der Rücktour aber in einigen Stationen offen gehalten und hierdurch eine durchschnittliche Temperaturerhöhung von + 4° R. auf 19° R. bei einer äusseren Luftwärme von + 3° und ziemlich heftigem Nordwird erzielt. Beobachtet wurde, dass die Dampfabnahme von der Zugsmaschine deren Leistungsfähigkeit durchaus nicht beeinträchtigt, ferner, dass es genügen wird, wenn bei der Abfahrt mit gewärmten Wagen die Dampfzuleitung nunmehr in den Anhaltestationen geöffnet wird, und dass endlich ein Geruch von Wasserdampf in den Koupés nicht wahrnehmbar ist. Die Ausrangirung oder Zustellung eines Wagens zum Zug, wie überhaupt dessen Bedienung betreffs der Beheizung macht gar keine Schwierigkeit und wird selbe, ohne Beeinträchtigung der sonstigen Obliegenheiten, vom Maschinen- und Zugsbegleitungspersonal versehen werden.

Litteratur.

* **Coursbuch 1871 No. 2. Mai, und Eisenbahn-Anzeiger No. 5. Mai.** Von dem im Cours-Bureau des Bundes-General-Post-Amts bearbeiteten, im Verlage der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker) erscheinenden Eisenbahn-, Post- und Dampfschiff-Coursbuche mit der grossen Eisenbahn-Karte von Mittel-Europa* ist die No. 2 in der bekannten trefflichen Ausstattung ausgegeben worden, welche die bis zu dem vorgedachten Zeitpunkte eingetretenen resp. mit demselben eintretenden Aenderungen in dem Gange der Eisenbahnzüge, Posten und Dampfschiffe enthält. Ferner sind darin enthalten: Reisetouren zwischen mehreren Hauptorten Europa's, Verzeichniss der Bade- und Kurorte in Deutschland und den angrenzenden Ländern, nebst Nachrichten über die Reiseverbindung dieser Orte, Reisetouren zwischen Berlin und den bedeutenderen Badeorten, Tarif für Courier- und Extraposten, Wegemaasse, Münz-Vergleichungs-Tabelle, Zusammenstellung der Bestimmungen über Benutzung der Telegraphenlinien, Gebührentarif für die telegraphische Korrespondenz zwischen den Hauptstationen des Preussischen Telegraphennetzes und den Hauptverkehrsorten der verschiedenen Länder etc. Preis 15 Sgr. — „Eisenbahn-Anzeiger" No. 5. Mai — ebenfalls im Cours-Bureau des Bundes-General-Post-Amts bearbeitet, enthält die Fahrpläne der Eisenbahnen in Deutschland und der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie. Preis $7^1/_2$ Sgr. Da jetzt innerhalb des Deutschen Bundesgebietes Aenderungen in den Eisenbahn-Fahrplänen nur mit dem 1. jeden Monats vorgenommen und rechtzeitig veröffentlicht werden sollen, so wird dem Publikum hierdurch die Sicherheit gewährt, dass die in den Büchern enthaltenen Fahrpläne, so weit dieselben Eisenbahnen in Deutschland etc. betreffen — auch für den ganzen Monat, für welchen die Bücher ausgegeben werden, gültig bleiben.

Inhalts-Verzeichniss der besonderen Beilage zum Deutschen Reichs-Anzeiger und Königlich Preussischen Staats-Anzeiger. No. 2 vom 13. Mai 1871: Chronik des Deutschen Reichs. — Zur Geschichte des Befestigungswesens. — Die Deutschen Dialektund Landschaftsdichter. — Die Resultate der Lebens- und Feuerversicherung in Deutschland. — Wandmalereien in der Aula der Königsberger Universität. II. — Theodor Rötscher.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen.

Die auf den 25. d. M. nach Paris einberufene General-Versammlung der Vereinigten Südösterr.-Lomb. und Centr.-Ital. Eisenb.-Ges. ist verschoben. Siehe Bekanntmachung S. 377.

10. Juni Alföldbahn. Auf der Tagesordnung steht ein Antrag des Verwaltungsraths bezüglich eventueller Fortsetzung der Grosswardein-Essegger Strecke von Essegg nach Sissek und der anschliessenden Kroatisch-Slavonischen Bahnen und Beschlussfassung hierüber.

10. Juni Ostrau-Friedländer Eisenbahn zu Wien.

13. „ Oesterr. Staatsbahn-Gesellschaft zu Wien.

Submissionen.

Termin	Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
23. Mai zu Hof	Bayer. Staatsb.	12 240 eichene Schwellen	—
23. „ zu Nürnberg	dieselbe	Verkauf von 150 Ctr. Schmiedeeisen	—
24. „ zu Stuttgart	Württemb. Staatsb.	Bahnhofrestaurationsverpachtung Hechingen	—
24. „ zu Hannover	Hannoversche E.	Herzstücke etc.	378
25. „ zu Kettwig	Berg.-Märk. E.	24 000□′ eichene Bohlen	—
31. „ zu Berlin	Berlin-Potsd.-Magdb. E.	Eiserner Bahnhofs-Dächer	—
31. „ zu Köln	Rhein. B.	3 500 000 Ziegelsteine und 300 Schachtruthen Ziegelsteinkleinschlag	—
1. Juni zu Köln	Rhein. B.	Schreinerarbeiten Call-Trier	—
2. „ zu Paderborn	Westfälische E.	Wagen, Zubehör etc.	378
3. „ zu Stuttgart	Württemb. Staatsb.	Schienenbefest.-Material	378
6. „ zu Breslau	Oberschlesische E.	Telegraphenmaterial etc.	399

* Mittelst derselben kann sich ein auch sonst in Coursbüchern nicht Bewanderter sehr schnell in dem Buch zurecht finden, da bei jeder Eisenbahnlinie die Seitenzahl beigefügt ist, auf welcher der Fahrplan der betreffenden Strecke steht.

OFFICIELLE ANZEIGEN.

Vereinigte Südösterreichische, Lombardische und Central-Italienische Eisenbahn-Gesellschaft.

Da die für den **25. Mai l. J.** statutenmässig nach **Paris** einberufene

General-Versammlung

der Gesellschaft wegen der dort bestehenden Verhältnisse nicht zusammentreten kann, so wird dieselbe auf einen späteren Termin verschoben.

Die näheren Bestimmungen über die neuerliche Einberufung der General-Versammlung werden seinerzeit kundgemacht werden.

Wien, am 11. Mai 1871.

Der Verwaltungsrath.

Siebente General-Versammlung
der k. k. priv.
Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn-Gesellschaft.

Der Verwaltungsrath beehrt sich die P. T. Herren Aktionäre zu der **siebenten ordentlichen General-Versammlung** der Gesellschaft **am 20. Mai d. Js. Vormittags 11 Uhr in Prag** (Lazansky'sches Palais Nr. 1012 am Quai) höflichst einzuladen.

Gegenstände der Tagesordnung sind:

1) Vortrag des Geschäftsberichtes unter Vorlage des Rechnungs-Abschlusses für das Jahr 1870.
2) Bericht des Revisions-Ausschusses, betreffend die gesellschaftlichen Rechnungen pro 1870.
3) Bestimmung der Quote für den Reservefond und der zu vertheilenden Dividende.
4) Neuwahl von drei statutenmässig austretenden Verwaltungsrathsmitgliedern.
5) Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Gesellschaftsrechnungen für das Jahr 1871.

An der General-Versammlung können nach § 19 und 23 der Statuten nur diejenigen Aktionäre theilnehmen, welche mindestens 20 Aktien besitzen und dieselben spätestens 14 Tage vor dem Zusammentritte der General-Versammlung bei einer der nachfolgenden Kassen hinterlegt haben und zwar

in Prag bei der Direktion der k. k. priv. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahngesellschaft und dem Grosshandlungshause Moritz Zdekauer,
in Wien bei der Niederösterr. Eskompte-Gesellschaft,
in Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kredit-Anstalt.

Gegen diese Aktien werden Dipositenscheine und Legitimationskarten ausgefolgt, welche letztere den Zutritt zur Generalversammlung gewähren.

Die Aktionäre können hierbei persönlich erscheinen oder sich durch solche Bevollmächtige vertreten lassen, welche selbst stimmfähige Mitglieder der General-Versammlung sind. (§ 19 der Statuten).

Die Vollmacht muss auf der Rückseite der Legitimationskarte ausgestellt und in der dort angegebenen Form ausgefüllt werden.

Kein Aktionär kann jedoch nach § 20 der Statuten im eigenen und im Vollmachtsnamen mehr als 20 Stimmen zusammen n sich vereinigen.

Der Rechnungsabschluss wird im Sinne des § 24 der Statuten, 8 Tage vor der Generalversammlung jedem stimmberechtigten Aktionär eingehändigt werden.

Prag, am 13. April 1871.

Der Verwaltungs-Rath.

Pfälzische Eisenbahnen.

Die Generalversammlung der Aktionäre der vereinigten Pfälzischen Eisenbahnen hat unterm 29. April d. J. die Dividenden für das Jahr 1870 festgesetzt, wie folgt:

1) für die Pfälzische Ludwigsbahn
neun und zwanzig Gulden dreissig Kreuzer S. W. pro Aktie gegen Einlieferung des Dividendencoupons pro 1870;

2) für die Pfälzische Maximiliansbahn
neun Gulden dreissig Kreuzer S. W. pro Aktie gegen Einlieferung des Dividendencoupons No. 5;

3) für die Pfälzischen Nordbahnen (Landstuhl-Kusel und Neustadt-Dürkheim)
vier Gulden dreissig Kreuzer S. W. pro Aktie gegen Einlieferung des Dividendencoupons No. 1.

Diese Dividenden können vom **1. Mai d. J.** ab bei den nachstehenden Bankhäusern:

in **Frankfut a/Main** bei **M. A. v. Rothschild & Söhne,**
„ „ „ **Ph. N. Schmidt,**
„ **Mannheim** bei **W. H. Ladenburg & Söhne,**
„ **München** bei der **Vereinsbank,**
„ **Berlin** bei **S. Bleichröder,**
„ **Neustadt** bei **L. Dacqué** und
„ **Ludwigshafen** bei der **Direktions-Haupt-Kasse** dortselbst

bezogen werden.

Ludwigshafen, den 29. April 1871.

Die Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen.
v. Jaeger.

K. k. priv. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn.

Auf Grund des mit hohem k. k. Ministerial-Erlasse vom 28. December 1864 Z. 25903 F. M. genehmigten Tilgungsplanes wurden bei der in Gegenwart des k. k. Landesfürstlichen Commissärs und eines k. k. Notars am 11. April 1871 stattgefundenen Verloosung nachstehende 128 Schuldverschreibungen gezogen:

77	1981	5775	7749	9875	12371	14478	16704
144	1991	5785	7789	9952	12401	14746	17010
306	2630	5804	7794	10007	12424	14960	17610
325	3342	6119	7868	10276	12544	15029	17635
327	3785	6479	7879	10706	12725	15153	17985
403	3801	6706	8059	11080	12781	15241	18092
511	4081	6748	8806	11239	12798	15254	18139
731	4158	6787	8990	11270	12906	15379	18604
956	4268	6868	9009	11568	13379	15394	18776
999	4282	6951	9213	11656	13431	15521	18893
1120	4707	7048	9241	11744	13687	15573	18921
1299	5043	7078	9395	11839	13694	15763	19133
1354	5058	7210	9548	11902	13774	15786	19447
1400	5128	7492	9734	12126	13910	15961	19676
1424	5150	7526	9739	12174	14073	15975	19803
1556	5216	7601	9867	12243	14453	16375	19853

Die Auszahlung der für diese Schuldverschreibungen entfallenden Beträge, von 100 Thaler oder 150 fl. Ö. W. in Silber pr. Stück, erfolgt gegen Abgabe derselben vom **1. Juli 1871** ab, bei folgenden Kassen:

1) in **Hamburg** bei der **Norddeutschen Bank,**
2) „ **Berlin** „ „ **Berliner Handelsgesellschaft,**
3) „ **Dresden** „ **Michael Kaskel,**
4) „ **Leipzig** „ der **Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,**
5) „ **Wien** „ „ **Niederösterr. Escompte-Gesellschaft,**
6) „ **Wien** „ „ **Anglo-Oesterr. Bank,**
7) „ **Prag** „ **Moritz Zdekauer,**
8) „ **Prag** „ der **Directions-Hauptcassa** No. 1012 — I, Quai.

Gleichzeitig wird zur Kenntniss gebracht, dass folgende gezogene Prioritäts-Obligationen, deren Verzinsung mit 30. Juni

des bezüglichen Verloosungsjahres erloschen ist, bisher nicht zur Einlösung gelangt sind, u. z.

pro 1866: No. 360, 1738, 4166.
„ 1867: „ 9608.
„ 1868: „ 181, 422, 1458, 1464, 2701, 8146, 12790, 14843, 14899, 16205, 16264, 17041, 17429, 18134.
„ 1869: „ 6400, 6896, 7925, 8298, 9661, 9680, 11104, 13582, 14602, 15392, 16542, 17310, 17668, 18606, 18617, 19190.
„ 1870: „ 53, 86, 177, 263, 1073, 1477, 1571, 1777, 1931, 2436, 2920, 3004, 7175, 7386, 8125, 8202, 8941, 10957, 11961, 13177, 13319, 14069, 14876, 15039, 15065, 15124, 15138, 15140, 15311, 15371, 16295, 16360, 16789, 17327, 19134, 19475, 19719.

Prag, am 11. April 1871. **Der Verwaltungsrath.**

Elm-Gemündener Eisenbahn.

Die Lieferung von

400 Stück Telegraphenstangen

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Offerten sind bis zum

Donnerstag den 1. Juni 1871 Vormittags 11 Uhr

portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Telegraphenstangen für die Elm-Gemündener Eisenbahn"

versehen, an mich einzureichen. Zur bezeichneten Terminsstunde sollen dieselben in Gegenwart etwa persönlich erschienener Submittenten eröffnet werden.

Die Lieferungsbedingungen können im Büreau des Unterzeichneten eingesehen, auch gegen Erstattung der Copialien bezogen werden.

Cassel, am 6. Mai 1871.

Der Königliche Telegraphen-Inspector.
Finck.

Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn.

84 250 Stück Seitenlaschen,
202 040 Stück Schraubenbolzen mit Muttern, sowie
705 450 Stück Hakennägel

pro 1872 sollen im Wege der öffentlichen Submission in vier gleichen Loosen vergeben werden.

Die Submissionsbedingungen sind in unserem Centralbüreau zu Warschau einzusehen, auch können dieselben einschliesslich der zugehörigen Zeichnungen auf portofreie Gesuche gegen Erstattung der Kopialien den resp. Interessenten zugestellt werden.

Die Submissionsofferten sind mit der Aufschrift versehen „Offerte auf Lieferung von Schienenbefestigungs-Materialien pro 1872"

portofrei und versiegelt bis spätestens zum **26. Juni cr.** an die unterzeichnete Direktion einzusenden und werden an diesem Tage **Vormittags 11 Uhr** in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten geöffnet werden.

Warschau, den 1. Mai 1871.

Die Direktion.

Kgl. Württembergische Staatseisenbahn.

Lieferung von Schienenbefestigungsmitteln.

Zur Unterhaltung unserer Bahnen bedürfen wir

1000 Ctr. Schienennägel,
500 Ctr. Unterlagsplatten und
700 Ctr. Laschenbolzen,

wovon je 1 Drittel bis 15. August und 15. November 1871 und 15. Februar 1872 frei auf eine der Württembergischen Eisenbahnstationen zu liefern ist.

Lieferungsangebote mit Angabe des Preises und des Ablieferungsorts sind versiegelt und mit der Aufschrift

„Lieferung von Schienenbefestigungsmitteln"

versehen, spätestens bis **3. Juni d. Js. Mittags 12 Uhr** bei unterzeichneter Direktion einzureichen.

Die Lieferbedingungen nebst Zeichnung werden auf Verlangen von unserem Sekretariat abgegeben.

Stuttgart, den 11. Mai 1871.

Kgl. Württembergische Eisenbahndirektion.
Dillenius.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von

110 Stück Hartgussherzstücken,
50 „ Gussstahlherzstücken,
30 „ Gussstahlbarren

im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Hierzu ist Termin auf **Mittwoch den 24. d. M.** im Büreau des Unterzeichneten anberaumt, bis zu welchem Tage die Offerten portofrei und versiegelt einzureichen sind.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen in meinem Büreau zur Einsicht aus und können auch auf portofreie an mich zu richtende Schreiben gegen 10 Sgr. bezogen werden.

Hannover, den 12. Mai 1871.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
K. Schäffer.

Königliche Westfälische Eisenbahn.

Die Anfertigung und Lieferung von

1) 376 Satz Achsen für Wagen mit schmiedeeisernen Speichenrädern, Achswellen aus Tiegel-Gussstahl und Bessemer Gussstahl-Bandagen,
2) 308 Satz Achsen für Wagen mit Achswellen aus Tiegel-Gussstahl und Scheibenrädern aus Tiegel-Gussstahl-Façonguss,
3) 50 Stück Tiegel-Gussstahl-Achswellen für Wagen,
4) 350 Stück Bessemer Gussstahl-Bandagen für Wagenräder,
5) 187 Stück dergl. für Lokomotiv- und Tenderräder,
6) 1068 Stück Tragfedern aus Tiegel-Gussstahl für Güterwagen,
7) 4047 Stück Spiralfedern aus Tiegel-Gussstahl für Buffer, Nothketten und Thürbuffer,
8) 1500 Stück schmiedeeisernen Siederohren für Lokomotiven,
9) 500 Stück schmiedeeisernen Schraubenkuppelungen

sollen im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Bedingungen und Zeichnungen sind in meinem Büreau einzusehen, auch können dieselben gegen Erstattung der Kopialien mitgetheilt werden.

Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Wagen-Zubehör und Ersatzstücken für Lokomotiven und Wagen"

bis zu dem **am 2. Juni cr. Morgens 10 Uhr** in meinem Büreau anstehenden Termine, in welchem dieselben in Gegenwart der erschienenen Submittenten eröffnet werden, an mich einzusenden.

Paderborn, 10. Mai 1871.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
Welkner.

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

Es wird hiermit zur Kunde des versendenden Publikums gebracht, dass vom 20. d. M. an **auf allen Collis, welche nach Stückzahl** mit direkt lautenden Frachtbriefen, bestimmt nach Stationen über das Schleswig-Holsteinische Bahngebiet hinaus belegen, unseren Expeditionen zur Beförderung übergeben werden, ausser der sonstigen Signatur (Marke und Nummer) der voll ausgeschriebene **Bestimmungsort** verzeichnet sein muss. — Bei Versendung von Colli nach Orten an einer Bahn, an welchen keine Güterexpedition sich befindet, oder nach Orten, welche an einer Eisenbahn nicht gelegen sind, ist die **Eisenbahnstation,** von welcher der Adressat den Weitertransport zu besorgen hat, übereinstimmend mit den Ortsangaben des Frachtbriefs auf den Collis hinzuzufügen. — Auf desfälligen Wunsch kann die Vervollständigung der mangelhaften Signirung in der vorgedachten Weise gegen eine Gebühr von 1 Sgr. pro Colli in unseren Expeditionen vorgenommen werden.

Altona, den 12. Mai 1871.

Die Direktion.

Beiblatt zu No. 20 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnen.

Leipzig, den 19. Mai 1871.

Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter.

a) Ueberzählige.

Verzeichniss

der auf Grund der am 1. April und Mai 1871, auf allen Stationen der **Bergisch-Märkischen Eisenbahn** abgehaltenen monatlichen Schuppen-Revision als überzählig ermittelten Güter.

A 8. 1 Ballen Sackleinen (30 Pfd.) lagert in Mülheim a/d. Ruhr.
A XX 20,22 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 63 Pfd.) lagert in Arnsberg seit 31 April 1871
AB 4. 1 leeres Fass lagert in M. Gladbach.
A D. 1 leerer Korb lagert in M. Gladbach.
AD 876. 1 Fass Soda (217 Pfd.) lagert in Mülheim a/d. Ruhr seit 24. April 1871.
AD 162. 1 Ballen Leinen (43 Pfd.) lagert in Iserlohn seit 1. Mai 1871.
AE 95795. 1 Kiste Nudeln (38 Pfd.) lagert in Essen seit 1. April 1871.
A E 877. 1 Fass Spiritus lagert in Aachen M. seit 23 März 1871.
A F 38. 1 leeres Fass (30 Pfd.) lagert in Elberfeld seit 22. April 1871.
A G 1389. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) (25 Pfd.) lagert in Oberhausen.
A G 14. 1 leeres Fass (18 Pfd.) lagert in Steele seit 3. März 1871.
A G 18. 1 Korb Eisenwaaren (220 Pfd.) lagert in Bochum seit 31. März.
A G 191. 1 Korb Töpferseife (62 Pfd.) lagert in Marten seit 16. April.
A J 26/30. 5 Körbe C.-Pflanzen ab Ruhrorn lagern in Crefeld seit 15. März 1871.
A K 6733/4. 2 Ballen Saamen (70 Pfd.) lagern in Mülheim a/Rhein seit 13. März 1871.
A K 653. 1 Korb Eisenwaaren (38 Pfd.) lagert in Barmen seit 1 Mai.
A L 33. 1 Korb C.-Pflanzen ab Ruhrort lagert in in Crefeld seit 15. März 1871.
AL 387/411. 24 Fässer Kraut (5850 Pfd.) ab Vohwinkel lagern in Ueberruhr seit 27. Februar 1871.
A M 249. 1 Ballen Abfall lagert in M. Gladbach.
AR 227. 1 Korb Eisenwaaren (79 Pfd.) lagert in Elberfeld D. seit 2. April 1871.
A S 1. 1 Kiste Kleider (154 Pfd.) lagert in Neuss seit 24. Februar 1871.
A S 4. 2 Kisten Kleider (200 Pfd.) lagern in Solingen seit 15 März 1871.
A S 2913. 1 Pack Papier (373 Pfd) lagert in Essen seit 1. April 1871.
A S 2. 2 Packete Deckel (61 Pfd.) lagern in Arnsberg seit 27. April 1871.
A S 915. 2 Pack Bretter ab Düsseldorf lagern in Elberfeld seit 22. April 1871.
A T 118 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 63 Pfd.) lagert in Hamm seit 15. April 1871.
A V 500. 1 Gebund Stahl (30 Pfd) lagert in Aachen T. seit 26. April 1871.
A B C 7992. 1 Pack Papier (137 Pfd.) lagert in Aachen T. seit 23. März 1871.
A C C 368. 1 Kiste Manufactur-Waaren (340 Pfd.) lagert in Elberfeld seit 22 April 1871.
ASH 360. 1 Kiste Zucker (65 Pfd.) ab Steinbeck lagert in Hagen seit 29. März 1871.
A J S 4517. 1 Fass Wein (353 Pfd.) ab Rhein. Bahn lagert in Neuss seit 30. März 1871.
A M P 255 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 22 Pfd.) lagert in Soest seit 13. Dezember 1870.
B 95. 1 Kiste Gardinen-Stoffe (300 Pfd.) lagert in Düsseldorf seit 1 April 1871 (Eilgut).
B 1. 35 Pack Papier (4075 Pfd.) ab Elberfeld lagern in Kaldenkirchen seit 31. März 1871.
B 1. 1 Pack Kuchenpfannen (20 Pfd.) ab Düsseldorf lagert in Kaldenkirchen seit 27. März 1871.
B 80. 1 Mantelofen lagert in M. Gladbach.
B 81. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in M. Gladbach.
B 14/15. 2 Säcke (Inhalt unbekannt, 430 Pfd.) lagern in Viersen seit 4. April 1871.
B 79. 1 Kiste Messing-Waaren (390 Pfd.) lagert in Aachen T. seit 24. April 1871.
B 1174. 1 Sack (Inhalt unbekannt) lagert in M. Gladbach.
B 6. 2 leere Körbe (8 Pfd.) lagern in Soest teit 14. April 1871.
B. 1 Kuhhaut lagert in Elberfeld.
BB 1653. 1 Korb (Inhalt unbekannt (42 Pfd.) lagert in Arnsberg seit 3. Apri 1871.
B C 60. 1 Korb Eisenwaaren (17 Pfd.) lagert in Barmen seit 1 Mai 1871.
B C 337. 1 Korb Eisenwaaren lagert in M. Gladbach.
B C 2035. 1 Kiste Eisenwaaren (64 Pfd.) lagert in Aachen M. seit 1. April 1871.
B C 79. 1 Korb Lederwaaren (25 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rhein seit 24 März 1871.
B G 261. 1 Fass (Inhalt unbekannt) lagert in Hamm seit 30 April 1871.
B H 258. 1 Korb Eisenwaaren (215 Pfd.) ab Düsseldorf lagert in Neuss seit 28. März 1871.
B M 125. 1 Stahl lagert in Aachen T. seit 30 März 1871.
B M 668, 1 Stückgut lagert in Aachen M. seit 30. April 1871.
B O 2. 1 Korb l. Krüge (31 Pfd.) lagert in Hagen seit 31. März 1871.
B P 4840. 1 Sack Kleesamen (202 Pfd.) lagert in Arnsberg seit 3. April 1871.
B S 59. 1 Ballen Wollwaaren (61 Pfd.) lagert in Witten seit 3. März 1871.
B S 6. 1 Kiste Leim (168 Pfd.) lagert in Elberfeld-Steinbeck.
B S 4483. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, (54 Pfd.) lagert in Altenhundem seit 22 März 1871.
B W 20072. 1 Kiste Cigarren (39 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rhein seit 13. März 1871.
B S C 2830. 1 Ballen Zunder (252 Pfd.) lagert in M Gladbach.
B K M F. 1 Sack Kartoffeln (202 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rhein seit 20. Februar 1871.
C. 1 Stab Stahl (15 Pfd.) lagert in Geilenkirchen seit 14. Februar 1871.
C B. 2918. 1 Kiste Tabak (45 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
C B 207/220. 2 leere Kisten (143 Pfd.) lagern in Aachen T. seit 21. März 1871.
C C 5916. 1 Ballen Leinen (27 Pfd.) lagert in Aachen M. seit 1. April 1871.
C C 314. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in M. Gladbach.
C D 5197. 1 Kiste Gardinen-Halter (114 Pfd.) lagert in Siegen seit 13. März 1871.
C F 1419 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Hamm seit 18 März 1871.
C F 64648. 1 Kiste Kerzen lagert in M. Gladbach.
C G 4905. / P S 160. } 1 Fass Gyps (650 Pfd.) lagert in Dortmund seit 23. April 1871.
C K 8403. 1 leere Kiste lagert in Remscheid seit 18. April 1871.
C L '48. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 35 Pfd.) lagert in Hamm seit 17. April 1871.
C O 25. 1 Fass Oel (315 Pfd.) lagern in Witten seit 1. Mai.
C P 68. 1 Korb Eisenwaaren (72 Pfd.) lagert in Mülhain a/Rhein seit 29. April 1871.
C S 64/65. 2 Körbe Eisenwaaren lagern in M. Glaebach.
C V 206. 1 Kübel Butter (33 Pfd.) lagert in Bochum seit 1 Mai 1871.
C V 3998/9. 2 leere Fässer lagern in M. Gladbach.
C W 4370. 1 leere Kiste (63 Pfd) lagert in Altenhundem seit 1. April 1871.
C W. 1068. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 34 Pfd.) lagert in Mühlheim a./Rhein seit 20. Februar 1871.
C W 8492. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 35 Pfd.) lagert in Elberfeld.
C Z. 1260. 1 Kiste Eisenwaaren (32 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rhein seit 29. April (Eilgut).
C A B 1955. 1 Ballen Manufactur-Waaren (43 Pfd.) lagert in Elberfeld-Steinbeck.
C F B 647. 1 Pack Sensen (34 Pfd.) lagert in Lennep.
C F E 842. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Hamm seit 18. März 1871.
C H C 44. 1 Kiste Kupferröhre lagert in M. Gladbach.
C H B 2667. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 382 Pfd.) lagert in Duisburg.
C H M 5374. 1 Sack Gries (200 Pfd.) lagert in Remscheid seit 13. März 1871.
C J L. 1 Ballen Emballage (78 Pfd.) lagert in Crefeld seit 1. April 1871.
C M E. 5 Bretter (100 Pfd.) lagern in Steele seit 20. Februar 1871.
C V V 2120. 1 Ballen Wollwaaren (55 Pfd.) lagert in Aachen M. seit 2. Februar 1871.
D. 1 Pack Strohpapier (24 Pfd.) lagert in Lennep.
D 15. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 105 Pfd.) ab M. Gladbach lagert in Crefeld seit 22. Januar 1871.
D 368. 1 Korb Tabak (30 Pfd.) lagert in Elberfeld-Steinbeck.
D 10. 1 Colli Ofentheile (15 Pfd.) lagert in Ruhrort seit 16. April 1871.
D 9378/9. 2 Ballen Kaffeé (295 Pfd.) lagern in Remscheid seit 27. April 1871.
D C 678, 778. 2 Bürden Stahl (318 Pfd.) lagern in Hamm seit 18. März 1871.
D C 2. 2 Pack Messingblech (16 Pfd.) lagern in Remscheid seit 21. April 1871.
D H. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 60 Pfd.) lagert in Neuss (Eilgut).
D K 551. 1 leere Kiste lagert in Aachen T. seit 31. März 1871.
E 1. 1 leeres Fass (13 Pfd.) lagert in Hamm seit 18. März 1871.
E. 1 Sack Roggen (160 Pfd.) lagert in Witten seit 20 Februar 1871.
E 947. 1 Fass Eisenwaaren (535 Pfd.) lagert in Altenhundem seit 9. März 1871.
E 441. 1 Sack Pflaumen (51 Pfd.) lagert in Altenhundem seit 1 Mai 1871.
E B 284. 1 Ballen Leinen (24 Pfd.) lagert in Aachen M. seit 17. März 1871.
E B 3146. 1 Sack Saamen (204 Pfd.) lagert in Neuss seit 24. März 1871.
E C 12. 1 Kübel Fett (117 Pfd.) lagert in Geilenkirchen seit 23 März 71.
E E 574. 1 Ballen Twist (381 Pfd.) ab Sande lagert in Neuss seit 29. März 1871.
E E 2. 1 Kiste Drogurien (40 Pfd.) lagert in Altenhundem seit 1. April 71.
E F 6619. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 13 Pfd.) lagert in Hamm seit 18. März 1871.
E G 4847. 1 Fass Schmieröl (484 Pfd.) lagert in Dortmund s. 23 April 71.

E G 234. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 37 Pfd.) lagert in Mülheim a/d- Ruhr seit 17. März 1871.
ℌH 6493. 1 Ballen Wollwaaren (13 Pfd) lagert in Neuss s. 29. März 71.
E J 965. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 220 Pfd.) lagert in Remscheid seit 24. April 1871.
E J 100. 2 Pack Kupferpfannen (166 Pfd.) lagern in Aachen M. seit 21. April 1871.
E K 10. 1 Koffer Kleider (68 Pfd) lagert in Düsseldorf.
E N. 1 Stab Eisen (93 Pfd.) lagert in Werl seit 22. März 1871.
E P Barmen 800. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 35 Pfd.) lagert in Remscheid seit 10. April 1871.
E P 1565. 1 leere Kiste lagert in M. Gladbach.
E S 834. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 30 Pfd.) lagert in Lennep.
E̊N 2960. 1 leeres Fass lagert in Hamm seit 18. März 1871.
E A P 3116. 1 Ballen Baumwollwaaren (39 Pfd.) lagert in Lennep.
ℱW 1511. 1 Seifentonne (24 Pfd.) lagert in Duisburg.
F 1524. 1 Korb Colonial-Waaren (125 Pfd.) lagert in Barmen s. 1. April 71.
F. 5 Colli Ofentheile (75 Pfd.) lagern in Barmen seit 1. April 1871.
F 2. 1 leere Kiste (41 Pfd.) lagert in Unna seit 1. Mai 1871.
F 10. 1 Kiste Kleider (115 Pfd.) lagert in Dortmund seit 23. April 1871.
F 1. 1 Tonne Kübel (36 Pfd.) lagert in Elberfeld seit 23. April 1871.
F 69. 1 leeres Fass (35 Pfd.) lagert in Elberfeld seit 23. April 1871.
F 316. 1 Fass Farbstoff (950 Pfd.) lagert in Elberfeld seit 23. April 1871.
F A 140. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in M. Gladbach.
F B 8052. 1 Korb Tabak (58 Pfd.) lagert in Neuss seit 6 März 1871.
F B 388. 1 Kiste Bonbon (188 Pfd.) lagert in Siegen seit 1 April 1871.
F B. 3 leere Körbe (7 Pfd.) lagern in Soest seit 8. März 1871.
F C 1411. 1 Kiste Manufacturwaaren (48 Pfd.) lagert in Elberfeld.
F G 2601 1 Pack Bindfaden (25 Pfd.) lagert in Neuss seit 1. Mai 1871.
F G. 612. 1 Kiste Eisenwaaren (140 Pfd.) lagert in Duisburg.
F H 1. 1 Ballen Abfall (240 Pfd.) ab Crefeld lagert in Wickrath seit 12. März 1871.
F H 1348. 1 Sack Bohnen (130 Pfd.) lagert in Elberfeld D. seit 2. April 1871.
F K 11521, 15030, 1014/3, 3 leere Fässer (25 Pfd.) lagern in Duisburg.
F K 9. 1 Sack Pflaumen (80 Pfd.) lagern in Remscheid seit 29. März 1871.
F L 3711. 1 Korb Flaschen (35 Pfd.) lagert in Altenhundem seit 1. April 1871.
F M 159. 1 Fass Branntwein (88 Pfd.) lagert in Witten seit 1 Mai 1871.
F. N 3004. 1 1½ Ohm lagert in Gladbach.
F P 7321. 1 Kb. Lack (20 Pfd.) lagert in Dortmund.
FR 1945. 1 Kübel (Inhalt unbekannt) lagert in Hamm seit 18. März 1871.
F & S 227. 1 Fass Wein 87 Pfd.) lagert in Werdohl seit 3. März 1871.
F S 5408. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Hamm seit 25. März 1871.
F S 200. 1 Korb (Inhalt unbekannt) lagert in Hamm seit 25. März 1871.
F S 535. 1 Ballen Seilerwaaren lagert in Elberfeld-Steinbeck.
F S. 1 Kübel Eier (250 Pfd.) lagert in Altenhundem seit 1 Mai 1871.
F S 535. 1 Ballen Seiler-Waaren (98 Pfd.) lagert in Elberfeld.
F S 696. 1 Kiste Feuerzeug (45 Pfd.) lagert in Elberfeld.
F W 48. 1 leerer Korb (8 Pfd.) lagert in Soest seit 24. März 1871.
F W 1/2. 2 Fässer (Inhalt unbekannt, 280 Pfd.) lagern in Neuss seit 18. April 1871.
F W 609. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Gladbach.
ℱWK 777/8. 2 Ballen Speck (392 Pfd.) lagern in Holzwickede seit 1- März 1871.
G 44. 1 Fass (Inhalt unbekannt) lagert in Hamm seit 18. März 1871.
G 15. 1 Fass Seife (231 Pfd.) lagert in Oberhausen.
G 156. 1 Fass Eisenwaaren (286 Pfd.) lagert in Hagen seit 1. Mai 1871.
G B 63. 1 Kiste (170 Pfd.) lagert in Gevelsberg seit 20. April 1871.
G B 3416. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 118 Pfd.) lagert in Ohligswald seit 24. März 1871.
G D 2055. 1 Kiste Manufakturwaaren (188 Pfd.) lagert in Essen seit 1. April 1871.
G E 774/6. 3 Pack Papier (117 Pfd.) lagern in Mülheim am Rhein seit 9. April 1871.
G F 705, 717. 2 Körbe leere Flaschen (154 Pfd.) lagern in Oberhausen seit 1. Mai 1871.
G H 155. 1 Kübel Butter (88 Pfd.) lagert in Langendreer s. 1. April 1871.
G H 879. 1 Kiste Cigarren (59 Pfd.) lagert in Elberfeld.
G H 555. 1 leere Kiste (48 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
G K 1322. 1 Ballen Wollwaaren (85 Pfd.) lagert in Neuss.
G K 374. 1 Ballen Leinen (188 Pfd.) lagert in Hagen.
G K 518. 1 Ballen Manufakturwaaren (172 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
G L 2924. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 51 Pfd.) lagert in Hamm seit 30. April 1871.
G L 7. 1 Kiste Federn (319 Pfd.) lagert in Elberfeld D. seit 1. März 1871.
G L 7½. 1 Kiste Federn (150 Pfd.) lagert in Elberfeld D. s. 1. März 1871.
G L 580. 1 Kiste Gummiwaaren (22 Pfd.) ab Münster lagert in Barmen seit 9. März 1871.
G M 417. 1 Sack (Inhalt unbekannt) lagert in Hamm seit 18. März 1871.
G M 419. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert in Crefeld seit 1. April 1871.
G P 3443/4. 2 Ohm Oel (1074 Pfd.) ab Magdeburg lagern in Arnsberg seit 25. April 1871.
G S 348. 1 Ballot (Inhalt unbekannt) lagert in Hamm seit 18. März 1871.
G S 4731. ¼ Ohm Wein (83 Pfd.) }
G S 4732. ⅛ Ohm Wein (53 Pfd.) } lagern in Lennep.
G S 631. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in M. Gladbach.
G S 10. 1 Pack Zieheisen (63 Pfd.) lagert in Altena.
G W VI. 1 halbe Tonne Häringe (150 Pfd.) lagert in Arnsberg seit 31. März 1871.
G K D 8427. 1 Fass (Inhalt unbekannt) lagert in M. Gladbach.
G O G 801/7. 7 Ballot Gummiwaaren (750 Pfd.) lagern in Dortmund seit 23. April 1871.
H 3. 1 Sack Lumpen lagert in Hamm seit 18. März 1871.
H 335 Potschapel Dresden Altstadt. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 278 Pfd.) lagert in Oberhausen seit 24. März 1871.
H. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 237 Pfd.) lagert in Ruhrort s. 18. April 71.
H. 10 Fässer Seife (273 Pfd.) lagern in Bochum seit 1. Mai 1871.
H 32. 1 Kübel Butter (30 Pfd.) lagert in Bochum seit 1. Mai 1871.
H 42. 1 Ballen Kartoffeln (23 Pfd.) lagert in Mülheim a. d. Ruhr seit 28. März 1871.
H 2. 1 leerer Korb (8 Pfd.) lagert in Soest seit 26. März 1871.
H. 1 Holzgestell (13 Pfd.) lagert in Soest seit 27. März 1871.
H 5. 1 Pack Papier lagert in M. Gladbach.
H. 1 eiserner Eimer lagert in Altenhundem seit 1. Mai 1871.
H. 1 Schaufel (16 Pfd.) lagert in Altenhundem seit 1. Mai 1871.
H B 5. 1 Kiste Weissblech (100 Pfund) lagert in Letmathe s. 30. März 71.
H B 34. 1 Ballot Tuch (118 Pfd.) ab Elberfeld lagert in Aachen M. seit 11. März 1871.
ℋℭ 379. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 22 Pfd.) lagert in Crefeld seit 17. März 1871.
H C 972. 1 Ballen Leder (307 Pfd.) ab Bingen lagert in B. Rittershausen seit 29. April 1871.
H E 305. 1 Ballot Manufakturwaaren (52 Pfd.) ab Verden lagert in Steele seit 29. März 1871.
H G. 1 Privatdecke lagert in Langendreer seit 8. September 1870.
H G 7931, 7631, 7933, 7932. 4 Pack Papier (367 Pfd) lagern in Neuss.
H G. 1 Privatdecke lagert in Langendreer seit 8. September 1870.
H H 645. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Hamm seit 18. März 1871.
H H 1. 1 Pack (Inhalt unbekannt) lagert in Hamm seit 18. März 1871.
H H 2. 1 Sack (Inhalt unbekannt) lagert in Hamm seit 18. März 1871.
H H 164. 1 leeres Fass lagert in Hamm seit 18. März 1871.
H H 38. 1 leeres Fass lagert in Hamm seit 18. März 1871.
H H} 37. 1 Ballen Baumwollwaaren (490 Pfd.) lagert in Langendreer seit
C O} 9. Februar 1871.
H J 85. 1 Säckchen Saamen (13 Pfd.) lagert in Hörde seit 15. März 1871.
HL 527. 1 Kiste (Inhalt unbekanut) lagert in M. Gladbach.
HL 852. 1 leerer Korb lagert in M. Gladbach.
H O 2353. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 175 Pfd.) lagert in Altenhundem seit 1. Mai 1871.
H P 1769. 1 Korb, Blechflasche (10 Pfd.) lagert in Mülheim an der Ruhr [Eilgut] seit 15. Januar 1871.
H P 223. 1 Korb Lack (110 Pfd.) lagert in Dortmund.
H R 598. 1 Ballot Tabak (145 Pfd.) lagert in Altenhundem s. 1. April 71.
H R 598. 1 Ballot Tabak (145 Pfd.) lagert in Altenhundem s. 1. April 71.
H S 44. 1 Ballot Manufakturwaaren (32 Pfd.) ab Neuss lagert in Hagen seit 25. April 1871.
H S 1778. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 55 Pfd.) lagert in Lennep.
H S 551. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in M. Gladbach.
H S 481. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in M. Gladbach.
H S 489. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in M. Gladbach.
H S 726. 1 Kiste Glas (356 Pfd.) lagert in Hamm seit 15. April 1871.
ℋ 1395. 1 Kiste Eisenwaaren (119 Pfd.) ab Ruhrort lagert in Aachen M. seit 30. April 1871.
H A G 124. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Hamm s. 18. März 1871.
H C R 101. 1 Kiste Schaumgold (80 Pfd.) lagert in Elberfeld D. seit 2. April 1871.
H D S 576. 1 Korb Schaufeln lagert in Hamm seit 18. März 1871.
H H S 427. 1 Ballot Packleinen (160 Pfd.) lagert in Aachen M. seit 1. April 1871.
H H W 34. }
W. H 314. } 1 leeres Fass (21 Pfd.) lagert in Essen seit 1. April 1871.
H K & C 1286. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 137 Pfd.) lagert in Soest seit 24. März 1871.
HL S 445. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) lagert in Dortmund.
HL S 3354. 1 Fass Pflaumen (183 Pfd.) lagert in Iserlohn s. 24. April 71.
J. 10 Kaminschieber lagern in Mülheim a. Rhein seit 24. März 1871.
J. 2 Pack Kleider (65 Pfd.) lagern in Bochum seit 1. April 1871.
J. 1 Pack Kinderkleider (12 Pfd.) lagert in Oberhausen s. 29. April 1871.
J A. 1 halbe Ohm Wein (177 Pfd.) lagert in Lennep.
J B 1. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 33 Pfd.) ab Hamm lagert in Arnsberg seit 31. März 1871.
J B 7956. 1 Pack Bretter lagert in M. Gladbach.
J C 80. 1 leere ¼ Ohm (23 Pfd.) lagert in Soest seit 22. April 1871.
J E 28. 1 Korb Steingut (63 Pfd.) lagert in Neuss.
J F 1/9, 13/16. 13 Bd. Krüge } (243 Pfd.) ab Neuss lagern in Hörde seit
J F 10/12. 3 Bd. Senftöpfe } 12. März 1871.
JH 8518. 1 Kiste Tabak (30 Pfd.) lagert in Elberfeld St.
J H 130. 1 Kiste Knöpfe (46 Pfd.) lagert in Neuss seit 28. März 1871.
J H 170. 1 Korb Porzellan (14 Pfd.) lagert in Hagen seit 1. Mai 1871.
J K 460. 1 Ballot Kunstwolle (145 Pfd.) lagert in Aachen T. s. 26. April 71.
J K 25. 1 leeres Fass (32 Pfd.) ab Düsseldorf lagert in Erkelenz seit 23. Februar 1871.

J L 4137. 1 Ballen Leinen (68 Pfd.) lagert in Mülheim a. d. Ruhr seit 2. März 1871.
J M 3. 1 Fass Wein (348 Pfd.) lagert in Neuss [Eilgut].
J M. 2 Koffer Kleider (50 Pfd.) lagern in Neuss.
J M 695. 1 Kiste (Inhalt unbekannt).
J P 4. 1 Fass Wein (170 Pfd.) lagert in Neuss.
J R 1716. 1 Korb Branntwein (46 Pfd.) lagert in Dortmund s. 23. April 71.
J R 3472. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 165 Pfd.) lagert in Remscheid seit 24. April 1871.
J R 3. 1 Bürde Stahl (124 Pfd.) lagert in Remscheid seit 21. März 1871.
J S 2062. 1 Fass Branntwein (195 Pfd.) lagert in Bochum seit 1. Mai 1871.
J C L 1217. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 220 Pfd.) lagert in Mülheim am Rhein seit 14. März 1871.
J E B 70. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in M. Gladbach.
J H S 4092. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Hamm s. 18. März 1871.
J M J 267. 1 Fass Stärke (127 Pfd.) ab Neuss lagert in Solingen seit 22. März 1871.
J P S 168. 1 leeres Fass (13 Pfd.) lagert in Soest seit 1. April 1871.
J R C 110/1. 2 Sägen lagern in Hamm seit 18. März 1871.
J W D 8677. 1 Kiste Glas (70 Pf4.) lagert in Duisburg.
J W J 579. 1 Fass Stärke (340 Pfd.) lagert in Crefeld seit 22. April 1871.
J W Z 3224. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in M. Gladbach.
J V S 326. 1 Kiste (85 Pfd.) lagert in Lennep.
J V S 1876. 1 Kiste Glaswaaren (53 Pfd.) lagert in Witten s. 1. Mai 1871.
K. 3 Ballen Werkzeuge (30 Pfd.) lagern in Mülheim a. Rhein seit 21. Februar 1871.
K 1 Stange Eisen (113 Pfd.) lagert in Oberhausen seit 25. März 1871.
K 2870. 1 Fass Seife (146 Pfd.) lagert in Oberhausen.
K 2. 1 Ballen Wollsäcke (89 Pfd.) ab Viersen lagert in Breyell seit 14. März 1871.
K 851. 1 Fass Branntwein (55 Pfd.) lagert in Steele seit 31. März 1871.
K 715. 1 Rolle Packleinen (43 Pfd.) ab Elberfeld lagert in Aachen M. seit 22. März 1871.
K 5, 10, 13. 3 Ballen Rohtabak (2000 Pfd.) lagern in Mülheim a. d. Ruhr seit 20. März 1871.
K 1. 1 Ballot Bürstenhölzer (68 Pfd.) lagert in Gerresheim seit 20. Februar 1871.
K 167. 1 Kiste Viktualien (56 Pfd.) lagert in Hagen seit 1. Mai 1871.
K 389. 1 Korb Eisenwaaren (45 Pfd.) lagert in Oberhausen s. 21. April 71.
K 1162, 2580. 2 leere Fässer (78 Pfd.) lagern in Mülheim a. Rhein seit 19. April 1871.
K 557. 1 Kiste Eisenwaaren (145 Pfd.) ab Neuss lagert in Aachen M. seit 2. April 1871.
K B 348. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 107 Pfd.) lagert in Steele s. 2. März 71.
K & C 2907. 1 Korb Eisenwaaren, (158 Pfd.) lagert in Mülheim am Rhein [Eilgut] seit 15. Januar 1871.
K F 2663. 1 Korb Eisenwaaren (46 Pfd.) lagert in Neviges s. 1. Mai 1871.
K G 343. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert in Elberfeld St.
K G 588. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert in Elberfeld St.
K G 264. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert in Elberfeld St.
K G 774. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert in Elberfeld St.
K S B 333. 1 Kiste mit leeren Kisten (139 Pfd.) ab Siegen lagert in Hagen seit 22. März 1871.
L. 4 Stück (2½ Pfd.) lagern in Leichlingen seit 10. März 1871.
L 727. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) ab Remscheid lagert in M. Gladbach.
L. 12 Pack Packleinen (204 Pfd.) lagern in Solingen seit 14. April 1871.
L 34. 1 leeres Fass lagert in M. Gladbach.
L B 464. 1 Korb Eisenwaaren (76 Pfd.) lagert in Neuss s. 24. Febr. 71.
L C 1898/9. 2 leere Fässer ab Remscheid lagern in M. Gladbach.
L C 1789, 1 leeres Fass ab Remscheid lagert in M. Gladbach.
L E 2678. 1 Rolle Garn (80 Pfd.) lagert in Neuss.
L E 14. 1 Kiste Stampfmelis (80 Pfd.) lagert in Hagen seit 1. Mai 1871.
L H 129, 112, 101. 3 Ballot Wolle (828 Pfd.) lagern in Neuss s. 12. März 71.
L H 3564. 1 Fass (Inhalt unbekannt) lagert in Hamm seit 18. März 1871.
L L 60. 1 Ballot (Inhalt unbekannt) ab Remscheid lagert in M. Gladbach.
L L 4345. 1 Ballen Leinen (202 Pfd.) lagert in Elberfeld St. s. 18. März 71.
L P 530. 1 Kiste Eisenwaaren (260 Pfd.) lagert in Ronsdorf s. 15. März 71.
L P. 1 leeres Fass (60 Pfd.) lagert in Bochum seit 1. April 1871.
L S 1603/5, 8884. 4 Colli Maschinentheile ab Leipzig lagern in Aachen M. seit 25. April 1871.
L W 1875. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Hamm seit 18. März 71.
L W 5189. 1 Kiste Porzellan (161 Pfd.) ab Remscheid lagert in B. Rittershausen seit 30. März 1871.
L B M 570. 1 leeres Fass ab Remscheid lagert in M. Gladbach.
L S S 4357. / A H 2701. } 1 Ballot Putzwolle (183 Pfd.) lagert in Soest seit 22. April 71.
M 501. 1 Fass Schuhe (81 Pfd.) ab Milspe lagert in Neuss s. 21. März 71.
M 631. 1 Ballot (Inhalt unbekannt) lagert in Hamm seit 3. März 1871.
M 1. 1 Pack Eisen lagert in Hamm seit 18. März 1871.
M 112. 1 leinene Decke lagert in Letmathe seit 28. März 1871.
M B 8858. 1 Pack Tafeln lagert in M. Gladbach.
M H 6 1 Ballot Wachspapier lagert in M. Gladbach.
M H 6. 1 Fass (Inhalt unbekannt) lagert in M. Gladbach.
M K 1590. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 54 Pfd.) lagert in Neuss.
M K 13. 1 leere Kiste lagert in Hamm seit 18. März 1871.
M K 10. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 31 Pfd.) lagert in Leichlingen seit 24. April 1871.
M S 136. 1 Kiste Feilen (290 Pfd.) lagert in Dortmund s. 23. April 1871.
M W 8. 1 leere ¼ Ohm lagert in M. Gladbach.
M E & C 2666. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 213 Pfd.) lagert in Duisburg.
MW H 5. 1 Pack Draht lagert in Hamm.
N 19. 1 Fass Eisenwaaren (233 Pfd.) ab Naumburg lagert in Aachen T. seit 2. Februar 1871.
N B 104. 1 Ballot Reis (210 Pfd.) lagert in Schwelm seit 1. Mai 1871.
N C. 1 Verschlag Marmor (148 Pfd.) ab Borbeck lagert in Steele seit 3. März 1871.
N D 335/6. 2 Ballot Twist (2250 Pfd.) lagern in Elberfeld St. seit 20. März 1871.
N L 292. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 25 Pfd.) lagert in Aachen T. seit 19. April 1871.
O 204/5. 2 Ballen Flachs (102 Pfd.) lagern in Altenhundem s. 2. März 71.
O M 18 9. 2 Brd. Stahl (293 Pfd.) lagern in Remscheid seit 29. März 71.
O O 1003. 1 Korb Blechwaare (39 Pfd.) lagert in Letmathe s. 30. März 71.
O S 40. 1 Pack Papier lagert in M. Gladbach.
O G V. 6 Bürden Stahl ab Düsselsorf lagern in Solingen s. 13. März 1871:
P 222. 1 Pack Drahtgewebe (75 Pfd.) lagert in Elberfeld D. s. 2. April 71.
P 218. 1 Fass Bier (218 Pfd.) lagert in Altenhundem seit 1. Mai 1871.
P. 4 Feuertöpfe (120 Pfd.) lagern in Geilenkirchen seit 15. April 1871.
P 4. 1 Pack Körbe (20 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
P E 921. 1 Fass Blechwaare (110 Pfd.) lagert in Elberfeld.
P H 2. 1 Sack leere Säcke lagert in Hamm seit 18. März 1871.
P H 6858. 1 Bällchen Leinen (62 Pfe.) lagert in Lennep.
P J 1844. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert in Essen seit 1. April 1871.
P R 1. 1 Pack Körbe lagert in Hamm seit 18. März 1871.
P S 102/3. 2 Pack Kohlenlöffel (55 Pfd.) lagern in Mülheim a/Rh. [Eilgut] seit 15. Januar 1871.
P W 27. 1 leeres Fass (62 Pfd.) lagert in Soest seit 30. März 1871.
P J O 3. 1 Kiste Kleider (96 Pfd.) lagert in Steele seit 17. März 1871.
R 638. 1 Ballen Wollw. (20 Pfd.) lagert in Neuss.
R. 7 leere Fässer (160 Pfd.) lagern in Dülken seit 23. März 1871.
R 7956. 1 Kiste Eisenwaaren (98 Pfd.) ab Elberfeld lagert in Aachen M. seit 20. März 1871.
R 1174. 1 Sack (Inhalt unbekannt) lagert in M. Gladbach.
R 697. 1 Bllt. (Inhalt unbekannt) lagert in M. Gladbach.
R 1. 1 Platte Guss (4 Pfd.) lagert in Crefeld seit 14 April 1871.
R B 157/59. 3 Fässer (Inhalt unbekannt, 207 Pfd.) lagern in Aachen T. seit 2. Febr. 1871.
R B 156. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 51 Pfd.) lagert in Aachen T. seit 2. Febr. 1871.
R E. 1 Bllt. Farbstoff (51 Pfd.) ab Bentheim lagert in Elberfeld St. seit 9. März 1871.
R E 454. 1 Bllt. Wollw. (177 Pfd.) lagert in Lennep.
R H 1404. 1 Bllt. Wollw. (61 Pfd.) lagert in Elberfeld.
R L 20/22. 3 Pack Papier (268 Pfd.) lagern in Soest.
R N 389. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in M. Gladbach.
R P 125. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 81 Pfd.) lagert in Anrath.
R P 125. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in M. Gladbach.
R W 20072. 1 Kiste Cigarren (39 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rh. seit 13. März 1871.
R H K XXVII. 1 Kiste Werkzeug (12 Pfd.) ab Ruhrort lagert in Aachen M. seit 20. Febr. 1871.
R R M. 1 Sack Kartoffelmehl (202 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rh. seit 20. Februar 1871,
S △. 1 Fass Oel (380 Pfd.) lagert in Oberhausen.
S. 1 Collo Maschinentheile (32 Pfd.) lagert in Altenhundem seit 15. April 1871.
S 4. 1 Sack Kartoffeln (107 Pfd) lagert in Neuss seit 27. März 1871.
S 348. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 95 Pfd.) lagert in Letmathe seit 17. April 1871.
S 1000. 1 Kübel Butter (34 Pfd.) lagert in Lennep.
S. 2 Kisten Weissblech (209 Pfd.) lagern in Letmathe seit 29. April 1871.
S 130. 1 leerer Butterkübel (8 Pfd.) lagert in Hörde.
S 249. 1 Korb Eisenwaaren (159 Pfd.) ab Düsseldorf lagert in Neviges seit 1. Mai 1871.
S 10. 1 leere Kiste (37 Pfd.) ab Letmathe lagert in Iserlohn seit 30. März 1871.
S 167. 1 Bllt. Abfall lagert in M. Gladbach.
S A 23. 1 leeres Fass (50 Pfd.) lagert in Elberfeld St.
S A. 1 Pack Hanf (112 Pfd.) ab Lippstadt lagert in Elberfeld St. seit 1. März 1871.
S A 35. 1 leeres Fass (50 Pfd.) lagert in Elberfeld St.
S & C 1. 2 Pack 4 l. Kb. (20 Pfd.) lagern in Vohwinkel seit 5. März 1871.
S C 236. 1 Kiste Schleifsteine (128 Pfd.) lagert in Düsseldorf seit 5. März 1871.
S B 577/9. 2 Kisten Eisenw. lagern in Aachen T. seit 17. März 1871.
S B 379. 1 Bllt. Manufacturw. (30 Pfd.) lagert in Elberfeld St. seit 1. März 1871.
S H 4873. 1 Bllt. Manufacturw. (96 Pfd.) lagert in Elberfeld.
S H 16/5232. 2 leere Kisten (9 Pfd.) lagern in Remscheid seit 10. März 1871.
S L 4. 1 Sack Bohnen (200 Pfd.) lagert in Remscheid seit 28. April 1871.
S R 2951. 2 Stück Pflugschaare (9 Pfd.) lagern in Altenhundem seit 14. März 1871.

S R 350. 1 Pack Kuchenpfannen (32 Pfd.) lagert in Altenhundem seit 30. März 1871.
S S 1359. 1 Bllt. Wollw. (98 Pfd.) lagert in Aachen M. seit 23. März 1871.
S W 809/10. 2 Korbkinderwagen lagern in Elberfeld D. seit 17. April 1871.
S B C 580. 1 Kiste Eisenwaar. lagert in Aachen T. seit 17. April 1871.
T 764. 1 Fass Wein (83 Pfd.) lagert in Neuss.
TF 202. 1 Korb Eisenw. (49 Pfd.) lagert in Altena.
T G 8410. 1 Bllt. (Inhalt unbekannt) lagert in M. Gladbach.
T S 376. 1 Bllt. (Inhalt unbekannt, 65 Pfd.) ab Viersen lagert in Ruhrort seit 1. März 1871.
T Z 396. 1 leeres Fass (27 Pfd.) lagert in Werl seit 1. Mai 1871.
T R K + C 22969. 1 Korb Wein (225 Pfd.) lagert in Elberfeld seit 23. April 1871.
V 7. 1 Ballen bedr. Nessel (23 Pfd.) ab Odenkirchen lagert in Elberfeld D. seit 2. April 1871.
V B 1657. 1 Fass Eisenwaaren (202 Pfd.) lagert in Neviges.
V B 3. 1 Kiste Blechwaaren (60 Pfd.) lagert in Neviges.
V B 1423. 1 Kiste Eisenwaaren (48 Pfd.) lagert in Neviges.
V C 335. 1 leeres Fass (24 Pfd.) lagert in Elberfeld.
V G 67. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 67 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rh. seit 22. April 1871.
V R 3. 1 leeres Fass lagert in Hamm seit 18. März 1871.
V W 253. 1 leeres Fass (6 Pfd.) lagert in Essen seit 1. April 1871.
W 9/10. 2 leere Blechflaschen (20 Pfd.) ab Dortmund lagern in Barmen seit 29. März 1871.
W 261. 1 Ballot (Inhalt unbekannt) ab Lennep lagert in Hamm seit 18. März 1871.
W 1061, 1058, 1080, 1096, 1076. 5 Fässer Farin lagern in Aachen T. seit 27. März 1871.
W 14. 3 leere Fässer (215 Pfd.) lagern in Ruhrort seit 20. März 1871.
W 1011. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 47 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
W 42. 1 leeres Fass (10 Pfd.) lagert in Altenhundem seit 1. Mai 1871.
W 10. 1 Korb Eisenwaaren (46 Pfd.) ab Lennep lagert in Barmen-Rittersh. seit 11. April 1871.
W 499. 1 Kiste Zucker (33 Pfd.) lagert in Bochum seit 1. Mai 1871.
W 111. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 64 Pfd.) lagert in Letmathe seit 29. April 1871.
W 3. 1 leeres Fass (35 Pfd.) lagert in Elberfeld.
W 4635. 1 leerer Kübel (4 Pfd.) lagert in Elberfeld.
W B. 1 Sack Sand (125 Pfd.) lagert in Steele seit 29. März 1871.
W & C 1037. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 90 Pfd.) lagert in Elberfeld seit 1. April 1871.
W D. 1 Partie Bandeisen (2000 Pfd.) lagert in Bochum seit 28. April 1871.
W N 23. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 15 Pfd.) lagert in Remscheid seit 28. März 1871.
W S 1365. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 20 Pfd.) lagert in Remscheid seit 16. März 1871.
W S 20/5. 6 leere Branntweinfässer (413 Pfd.) lagern in Mülheim a/d. Rr. seit 27. März 1871.
W T 114. 1 Ballot Papier (322 Pfd.) lagert in Aachen M. seit 1. April 1871.
W W 4868. 1 Ballot Manufacturwaaren (105 Pfd.) lagert in Elberfeld D. seit 2. April 1871.
W W 192/B. 1 Kiste Bücher (280 Pfd.) lagern in Düsseldorf.
W Z 45/6, 26, 40, 54. 5 leere Fässer (120 Pfd.) ab Düsseldorf lagern in Aachen M. seit 28. April 1871.
W H B 657. 1 Fass Branntwein (89 Pfd.) lagert in Bochum seit 1. Mai 71.
W W W 1060. 1 Ballen Kunstwolle (386 Pfd.) lagert in Aachen T. seit 23. März 1871.
X X 2808/2834. 27 ½ Tonnen Seife (4026 Pfd.) lagert in Witten seit 1. April 1871.
Z 2. 1 Pack Eisen lagert in Hamm seit 18. März 1871.
[Zeichen SO] 3030. 1 Kiste Glas (206 Pfd.) lagert in Duisburg.
[Zeichen] 17/18. 2 Fässer (Inhalt unbekannt) lagern in Hamm seit 18. März 1871.
[Zeichen F] 5032 8 4 56 A 1 Ballen Tuch (27 Pfd.) lagert in Elberfeld D. seit 2. April 1871.
[Zeichen JR] 262. 1 Ballen (98 Pfd.) lagert in Oberhausen.
[Zeichen B] 1 Fass Schmieröl (450 Pfd.) lagert in Dortmund.
[Zeichen FM] 582. 1 Fass Flüssigkeiten (85 Pfd.) lagert in Letmathe seit 18. Februar 1871.
[Zeichen] 1407. 1 Kiste Pfeffer (14 Pfd.) lagert in Lennep.
[Zeichen VH] 14306/9. 4 Kisten Champagner (971 Pfd.) lagern in Lennep.
[Zeichen W] 198. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in M. Gladbach.
[Zeichen] 5301. 1 leeres Fass (35 Pfd.) lagert in Elberfeld St.
[Zeichen H] 728. 1 Kiste Seife (112 Pfd. lagert in Barmen seit 1. Mai 1871.

[Zeichen FCD] 9508/11. 4 Kisten Feuerzeug (445 Pfd.) fehlen in Crefeld seit 7. April 1871.
[Zeichen] 132. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 102 Pfd.) lagert in Remscheid seit 4. April 1871.
[Zeichen S] 1739. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 76 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rhein seit 29. April 1871.
[Zeichen SA] 493/4. 2 Ballot Halbwollwaaren (95 Pfd.) ab Ruhrort lagern in Aachen M. seit 25. April 1871.
[Zeichen JA] 7248. 1 ½ Ohm Wein (187 Pfd.) lagert in Soest.
WB 446. 1 Kiste Nudeln (16 Pfd.) ab Düsseldorf lagert in Elberfeld seit 13. April 1871.
[Zeichen] 8309. 1 Kiste Glaswaaren (285 Pfd.) lagert in Aachen M. seit 18. März 1871.
[Zeichen] 1438. 1 Kübel Pech (575 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein seit 20. Februar 1871.
[Zeichen] 2986. 1 Kübel Droguen (75 Pfd.) ab Mülheim a. Rhein lagert in Elberfeld St. seit 20. März 1871.
[Zeichen] 5394. 1 leere Kiste (44 Pfd.) lagert in Hamm seit 17. April 1871.
[Zeichen] 377. 1 Ballot Wollwaaren (52 Pfd.) ab Kreiensen lagert in Aachen M. seit 3. April 1871.
[Zeichen] 3475. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in M. Gladbach.
[Zeichen] 3690. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in M. Gladbach.
/. 4 eiserne Platten (190 Pfd.) lagern in Langendreer seit 3. Februar 71.
[Zeichen] 3690. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 111 Pfd.) lagert in Soest seit 24. April 1871.
[Zeichen] 4143. 1 Kiste Manufacturwaaren (34 Pfd.) lagert in Elberfeld.
Böcknagel. 9 leere Milchkannen
Wilke Freudelberg. 8 leere Milchkannen
Höfter Friedrichsfeld. 3 leere Milchkannen
4 leere Milchkannen
} ab Soest lagern in Unna seit 27. März 1871.
Helmborg 1867. 1 leeres Fass (60 Pfd.) lagert in Neuss [Eilgut].
Valltenried 203. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 280 Pfd.) lagert in Neuss [Eilgut].
Buckuhof. 1 Pack leere Säcke lagert in Hamm seit 18. März 1871.
A Oschatz-Berka. 1 Pack leere Säcke (44 Pfd.) lagert in Aachen T. seit 21. März 1871.
H Coordts 16. 1 Sack Schrott (180 Pfd.) lagert in Siegen.
Redecker Hamm 8013. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) lagert in Altenhundem seit 1. April 1871.
Redecker Hamm 22560. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) lagert in Altenhundem seit 1. April 1871.
Aderessen Duisburg. 1 Pack leere Säcke (55 Pfd.) lagert in Aachen M. seit 1. April 1871.
H Levi Cotoschin 100, 2 Pack (Inhalt unbekannt, 134 Pfd.) lagern in Soest seit 26. März 1871.
Gebr. Flügge. 1 Pack (Inhalt unbekannt, 40 Pfd.) lagern in Altenhundem seit 1. Mai 1871.
Drirup 23. 1 Decke lagert in Hamm seit 17. April 1871.
Drirup 9. 1 Decke lagert in Hamm seit 28. April 1871.
H. Schlichtermann 3 1 Decke lagert in Hamm seit 28. April 1871.
Wilmes 2. 1 Decke lagert in Hamm seit 28. April 1871.
Schlenkhoff 2. 1 Decke lagert in Hamm seit 28. April 1871.
C. Küpper 621. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rh. seit 29. April 1871.
F. Franzen 264. 1 leeres ½ Ohm (65 Pfd.) lagert in Altena.
Alex. Rosenthal Paderborn. 1 Pack leere Säcke (65 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
Gebr. Goldbach Kaiserswerth 1. 1 leere Blechflasche (10 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
Gebr. Böttgers 1. 1 Korb Blechflaschen (9 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
Rosenthal Oehnstein 1. 1 Sack Hafer (144 Pfd.) lagert in Holzwickede seit 6. April 1871.
994. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Hamm seit 18. März 1871
10. 1 Bund Bandeisen (25 Pfd.) lagert in Altenhundem seit 14. März 1871.
101. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 9 Pfd.) lagert in Crefeld seit 1. April 1871.
2734. 1 Fass Flaschen (45 Pfd.) lagert in Altenhundem seit 1. Mai 1871.
3845 24, 3845 31, 3845. 3 Eisenplatten (402 Pfd.) lagern in Werl seit 14. April 1871.
924. 1 Ballen Reis (202 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
731. 1 Stück altes Eisen (25 Pfd.) lagert in Wickrath.
3 leere kl. Körbe (6 Pfd.) lagern in Soest seit 8. März 1871.
1 Parthie Kartoffeln (216 Pfd.) lagert in Unna seit 21. März 1871.
2 Pack Gusswaaren (21 Pfd.) lagern in Steele seit 25. April 1871.
1 Kiste Wäsche (54 Pfd.) lagert in Duisburg.
1 Holzgestell (13 Pfd.) lagert in Soest seit 27. März 1871.
2 Pack Säcke (100 Pfd.) lagern in Neuss [Eilgut] seit 27. März 1871.
1 Sack Mehl (100 Pfd.) lagert in Neuss [Eilgut] seit 27. März 1871.
1 Fass Petroleum (356 Pfd. lagert in Neuss [Eilgut] seit 24. Februar 1871.
13 Stück Sturzbleche lagern in M. Gladbach.
1 Kb. Ketten (130 Pfd.) lagert in Hagen seit 31. März 1871.
1 Fass Petroleum (310 Pfd.) lagert in Lennep.

2 eiserne Radringe (100 Pfd.) lagern in Lennep.
6 Stück Feilen (47 Pfd.) lagern in Lennep.
1 Maschinenscheibe lagert in Lennep.
1 Pack Strohpapier lagert in Hamm seit 18. März 1871.
1 Korb Blechwaaren lagert in Hamm seit 18. März 1871.
3 leere Kisten lagern in Hamm seit 18. März 1871.
1 Fass (Inhalt unbekannt) lagert in Hamm seit 18. März 1871.
2 leere Fässer lagern in Hamm seit 18. März 1871.
1 leeres Fass lagert in Hamm seit 18. März 1871.
1 gusseiserne Ofenplatte (17 Pfd.) lagert in Elberfeld D seit 1. März 1871.
1 rothe Eisenstange (15 Pfd.) lagert in Elberfeld D seit 9. Februar 1871.
4 Fässer Oel (1600 Pfd.) lagern in Aachen T seit 29. März 1871.
1 Körbchen mit 2 Griffen lagert in Oberhausen seit 28. März 1871.
1 Gussdeckel (5 Pfd.) lagert in Solingen seit 25. März 1871.
1 Collo 4 Fassböden (15 Pfd.) lagert in Ruhrort seit 28. März 1871.
2 leere Körbe (9 Pfd.) lagern in Essen seit 1. April 1871.
1 Pack Kuchenpfannen (90 Pfd.) lagert in Viersen seit 2. März 1871.
1 Ballen Baumwollw. (376 Pfd.) lagert in Viersen seit 20. März 1871.
102 Roststäbe lagern in Remscheid seit 1. März 1871.
1 Pack Holzschuhe (4 Pfd.) lagert in Steele seit 23. Februar 1871.
1 Parthie Eimer und Kübel lagert in Lennep seit 23. Februar 1871.
3 Kisten Glasscheiben (431 Pfd.) lagern in Mülheim a/d. Ruhr.
2 leere Fässer (120 Pfd.) lagern in Bochum seit 1. April 1871.
1 leeres Fass (170 Pfd.) lagert in Bochum seit 1. April 1871.
1 Pack Säcke (110 Pfd.) lagert in M. Gladbach seit 23. Februar 1871.
8 Bänke lagern in M. Gladbach seit 10. März 1871.
1 Pack Blei (20 Pfd.) ab Neheim-Hüsten lagert in Solingen seit 20. April 1871.
13 Bund Fassreifen lagert in Altenhundem seit 27. April 1871.
1 Ring Draht (25 Pfd.) lagert in Werl seit 12. April 1871.
1 eis. Balken (145 Pfd.) lagert in Werl seit 12. April 1871.
1 Collo Ofentheile (10 Pfd.) lagert in Neuss seit 12. April 1871.
1 Bund Werkzeug lagert in Ham seit 24. April 1871.
1 Collo 4 Fassboden (15 Pfd.) lagert in Ruhrort seit 28. April 1871.
1 Collo 1 Schrank (4 Pfd.) lagert in Ruhrort seit 22. April 1871.
1 Privatdecktuch lagert in Crefeld.
1 Rohrsessel lagert in Duisburg.
4 Stück Stahl (57 Pfd.) lagern in Mülheim a/Rh. seit 6. April 1871.
1 Ring Draht (11 Pfd) lagert in Mülheim a/Rh. seit 25. April 1871.
1 Buffer mit Stange lagert in Aachen, M. seit 7. April 1871.
2 Säcke Kleien (170 Pfd.) lagern in Bochum seit 1. Mai 1871.
1 alte Privatdecke lagert in Hochdahl seit 25. April 1871.
5 Säcke Gerste (905 Pfd.) ab Dortmund lagern in Grevenbrück seit 27. April 1871.
1 Parthie Nägel und Unterlagsscheiben lagert in Langendreer seit 1. April 1871.
1 Eisenblech (17 Pfd.) lagert in Langendreer seit 6. April 1871.
1 Sack Kartoffeln (152 Pfd.) lagert in Hörde seit 29. April 1871.
1 rundes Eisen (1300 Pfd.) lagert in Soest seit 4. April 1871.
1 Pack Kartoffeln lagert in Witten seit 1. Mai 1871.
10½ Paar Holzschuhe lagern in Witten seit 1 Mai 1871.
2 Pack Trasssäcke (100 Pfd.) lagern in Elberfeld.
1 Sack Roggen (200 Pfd.) lagert in Elberfeld.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

März 1871.

J T K c 2, 92. 2 leere Spritfässer (3 Ctr. 86 Pfd.) lagert in Berlin, Versand-Güterboden.
Z 3014. 1 leeres Zuckerfass (50 Pfd.) lagert in Berlin, Versand-Güterboden
1 Plan mit 2 Stangen lagert in Berlin, Versand-Güterboden.
[Zeichen] 142. 1 Ballen (1 Ctr. 33 Pfd.) lagert in Berlin seit 8. März.
R B 175. 1 Ballen (11 Ctr. 37 Pfd.) lagert in Berlin seit 11. März.
G S 90. 1 Fass (1 Ctr. 34 Pfd.) lagert in Berlin seit 14. März.
J/100 div. Nummern. 8 Ballen (23 Ctr. 96 Pfd.) lagern in Berlin.
1 eiserner Kanonenofen mit zerbrochener Krone und 5—6' Ofenrohr lagert in Magdeburg.
R E 3546. 1 Ballen Wolle (2 Ctr. 84 Pfd.) lagert in Berlin s. 27. März.
1 Leine lagert in Berlin seit 26. März.
Müller & Heilmann S. 3 Pack Säcke (2 Ctr. 82 Pfd.) lagern in Magdeburg, Friedrichstädter Güterboden, seit 29. März.
Berlin 100. 1 Kiste (31 Pfd.) lagert in Magdeburg, Friedrichstädter Güterboden.
L D K 101. 1 leeres Fass (29 Pfd.) lagert in Magdeburg, Friedrichstädter Güterboden.
A 281. 1 leere Kiste (66 Pfd.) lagert in Berlin, Versand-Güterboden, seit 26. März.
S M S 679. 1 Kiste Glas (11 Ctr. 46 Pfd.) lagert in Berlin s. 30. März.
2 Taue (25 Pfd.) lagern in Magdeburg seit 29. März.
M S 1. 1 Korb leere Weinflaschen (39 Pfd.) lagert in Berlin s. 30. November 1870.
G L O Berlin 288. 1 Kiste (50 Pfd.) [Eilgut] lagert in Berlin seit 19. März.

Nachweisung

der erledigten Differenzen aus den Meldungen früherer Monate über lagernde Güter und Gepäckstücke der **Berlin-Potsdam-Magdeburger** Stationen pro März 1871.

M C 1495. 1 Korb Käse (66 Pfd.) lagerte in Berlin seit December 1870. Chartirung ging nachträglich ein.
1 Sack Weizenmehl (2 Ctr.) von Görlitz lagerte in Magdeburg seit December 1870. Gehört der Görlitzer Bahn und ist ihr überwiesen.
M. M. Meller in Oedenburg 16/17. 2 Pack Säcke (75 Pfd.) [Eilgut] lagerten in Berlin seit Januar. Gehörten nach Leipzig zur Karte Neuss-Pest No. 84 pos. 1 vom 25. December pr. und sind dorthin gesandt.
J H 60, 61, 62. 3 Kisten (1 Ctr. 75 Pfd., 1 Ctr. 6 Pfd., 1 Ctr. 19 Pfd.) lagerten in Berlin seit December 1870. Frachtgutpapiere sind am 17. April ab Deutz eingegangen und sammt dem Gute der Empfangs-Expedition übergeben.
V S 535/42. 8 Kisten, O S 524/34. 11 Kisten (11 Ctr. 85 Pfd.) lagerten in Berlin seit Januar. Gehörten nach Magdeburg resp. Leobschütz und sind dorthin gesandt.
1 Wagenpuffer lagerte in Berlin seit Februar. Nach Braunschweig gehörig und dorthin gesandt.
71 Sack Erbsen von Aachen lagerten in Burg seit Februar. Nach Aachen zurückgesandt.
F P 1. 1 Kiste (2 Ctr. 30 Pfd.) lagerte in Berlin seit Februar. Kiste gehörte nach hier, was nachträglich ermittelt ist.
M P 22. 1 Decke lagerte in Berlin seit Februar. Der N.-M. Bahn überwiesen.
[Zeichen] 1120/1. 2 Fässer (3 Ctr. 15 Pfd.) lagerten in Berlin seit Februar. Papiere sind nachträglich eingegangen.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

Pro Monat April 1871.

[Zeichen JS] 420. 1 Kiste leere Flaschen (52 Pfd.) lagert bei der Güter-Expedition Breslau.
St 123. 1 Granitstein lagert bei der Güter-Expedition Breslau.

Verzeichniss

der Ende Februar c. bei der allgemeinen Bühnen-Revision auf der **Köln-Mindener Eisenbahn** überzählig vorgefundenen Güter.

Löhne, Güter-Expedition.

1 Stange Roheisen (96 Pfd.). 4' lang.
2 ineinandergesetzte Körbe von Weidengeflecht (8 Pfd.). Bekl. Hamm.

Herford, Güter-Expedition.

1 Pack tannene Brettchen (11 Pfd.).
Hamburg. 2 Pack Holzschuhe (45 Pfd.).
E V M. 1 Pack leere Säcke (46 Pfd.).
Hamburg. 1 Sack Roggen (145 Pfd.).
T. Krepper 1778. 1 leeres Bierfass (22 Pfd.).
S 1, 2, 3. 3 leere Tonnen (37 Pfd.).
3 Körbe leere Flaschen (214 Pfd.).
5 gusseiserne Ofentheile (63 Pfd.).
Weisser Strich. 1 Stange Schmiedeeisen (17 Pfd.).
3 gusseiserne Ofentheile (25 Pfd.).
1 Collo Gussstahl (102 Pfd.).
1 Tafel Eisenblech (10 Pfd.).
4 Gartenstühle (40 Pfd.).

Bielefeld, Güter-Expedition.

2 Beutel Mehl (52 Pfd.).

Gütersloh, Güter-Expedition.

1 eiserne Rinne (46 Pfd.).
1 Bund Stuhlrohr (5 Pfd.).

Rheda, Güter-Expedition.

F M 494. 1 Pack Butterkübeldeckel (14 Pfd.).

Oelde, Güter-Expedition.

O A M 1584, 592. 2 leere Tonnen (33 Pfd.).
HF 19. 1 Sack Holzwaaren (77 Pfd.).
1 Tafel Eisenblech (660 Pfd.). 14' lang, 3' breit, ⅜" stark.

Beckum, Güter-Expedition.

Cheaux Moreau Chermain Audennes Seilles 6. 1 alte leinene Decke.

Hamm, Güter-Expedition.

3 Ballen Lumpen (197 Pfd.).
1 Pack Latten (10 Pfd.).
B. 56 Säcke Trass (10080 Pfd.).
1 Sack Hafer (95 Pfd.).
S 1. 1 leeres Fass ohne Deckel (25 Pfd.). Eingebrannt F. Kottmann, Burgsteinfurt.
F H 496. 1 leeres Fass ohne Deckel (9 Pfd.).
F H 8. 1 Fass weisser Wein (89 Pfd.). Beklebt von Rolandseck-Köln.
O. 1 Stück Kohlenkasten (28½ Pfd.).
1 Parthie altes Eisengeröll (57 Pfd.).

Camen, Güter-Expedition.

D. 1 eiserner Roster (12 Pfd.).

Dortmund, Güter-Expedition.

S. 2 Aschkasten, 2 Pack Füsse (37 Pfd.).

1 leerer Korb (11 Pfd.).
1 Korb, 1 Glasballon enthaltend| (20 Pfd.).
1 Sack Obst und 1 Beil (39 Pfd.).
W 501. 1 leeres Spritfass (196 Pfd.).
5 Colli Budengestelle (37 Pfd.).
1 Pflugschaar (9 Pfd.).
1 Parthie altes Eisen (375 Pfd.).
A. 2 Roster (35 Pfd.).

Castrop, Güter-Expedition.

1 Stück eichene Bohle (178 Pfd.). 12' lang, $2^1/_2$" dick.
D L 23. 3 Bund Holzschuhe (50 Pfd.).

Herne, Güter-Expedition.

L 957. 1 Ballen anscheinend Manufacturwaaren (37 Pfd.).
Falk [unleserlich] 499. 1 Fass, anscheinend Spirituosen (170 Pfd.).

Dülmen, Güter-Expedition.

D 16093. 1 Pack Farbholz (26 Pfd.).
„ 16090. 1 Kiste Pfeffer (32 Pfd.).
„ 16091. 1 Kiste Kreide (34 Pfd.).
„ 16080. 1 Fass Farberde (200 Pfd.).
„ 16092. 1 Korb, enthaltend 1 Toute Weihrauch, 1 Toute Wasserbläue, 1 Toute Salpeter, 2 Touten Ultramarin (72 Pfd.).

Gelsenkirchen, Güter-Expedition.

W S 5236. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 58 Pfd.). Beklebt Essen.
D Q 34. 1 Ballen Putzwolle (91 Pfd.).
M 1. 1 Sack trockenes Holz (30 Pfd.).
G Z 4. 1 Ballen, anscheinend Bettzeug (53 Pfd.).
1 Korb Schrainerhobeln (76 Pfd.).
19 Stück Hackenstiele (24 Pfd.).
7 Stück Schaufelstiele (11 Pfd.).
4 Theile Aufsatzbretter.
III Striche. 1 Parthie vierkantiges Eisen (1230 Pfd.).
K 323. 1 Kiste Ofentheile (65 Pfd.).
L S 2785. 1 Kiste Lichte (26 Pfd.).
C M E. 1 Fass Tuchstreifen (58 Pfd.).
R 4. 1 Fass, anscheinend Oel (352 Pfd.).
No. 338. 1 Fass, anscheinend Petroleum (356 Pfd.).
H 302. 1 leeres $^1/_2$ Ohmfass (32 Pfd.).
W 433. 1 leeres $^1/_4$ Ohmfass (18 Pfd.).
1 leeres Oelfass [$^1/_2$ Ohm] (33 Pfd.).
$^2/_2$ leere Ohmfässer (71 Pfd.).
1 leerer Butterkübel (10 Pfd.).
O 63. 1 Matratzenrahme (12 Pfd.).
2 kleine Fensterrahmen (2 Pfd.).
1 Wagen, enth. 75 Blöcke Blei (10000 Pfd.) gez. Eschweiler-Reffine.

Alten-Essen, Güter-Expedition.

F J C 9465. 1 Kiste Stroh (117 Pfd.).
HH 4749. 1 Kiste Stroh (35 Pfd.).
A S C 4280. 1 Kiste Stroh (27 Pfd.).
A E 2. 1 Kiste alte Küchengeräthe (52 Pfd.). Beklebt Ahlen-Altenessen
H G 631. 1 Kiste Papier (235 Pfd.).
W B 17. 1 Kiste leere Flaschen (135 Pfd.).
1 leerer Koffer (15 Pfd.).
W 12. 1 leerer Koffer (12 Pfd.).
G Z 3105. 1 Korb Cichorien (47 Pfd.).
M S 1. 1 Korb leere Flaschen (39 Pfd.).
G H H 883. 1 Korb Muschelschalen (50 Pfd.).
S 21. 1 Ballen Leinen (35 Pfd.).
1 Sack (140 Pfd.).
G H 84. 1 Sack (40 Pfd.).
2 Tragfedern (144 Pfd.).
W S 3301. 1 leeres Ohmfass (55 Pfd.).
Sebald. 1 leinene Decke (20 Pfd.). Total zerrissen.
L J S. 3 Stäbe □Eisen (46 Pfd.).
1 Stab Flacheisen (22 Pfd.).
H G 1. 3 Colli Ofentheile (32 Pfd.).
E. 4 Platten, 1 Stück } Rohzink (105 Pfd.).
1 Pack, 2 Butterkübel enthaltend (12 Pfd.).
V. 3 Stück Packfässer (150 Pfd.).

Berge-Borbeck, Güter-Expedition.

1 Stück Messingkrahnen (1 Pfd.).
1 Stück eiserne Roste (17 Pfd.). Alt.
1 Stück Ofenrohr (4 Pfd.).
1 Stück hölzerne Rolle.
1 Bastmatte.
B. 1 Stück Privatdecke.
Otto Hiller Berlin. 1 Stück leinene Privatdecke
1 Stück Privatdecke.
B M 5. 1 Stange □Stahl (45 Pfd.).
HK 7841. 1 Korb Hufnägel (93 Pfd.).
M 1952. 1 Kiste Wurst (69 Pfd.).
C W 5. 2 Pack Bretter (29 Pfd.).

Emmerich, Güter-Expedition.

E C 252. 1 Bällchen (82 Pfd.).
H W 1259/60 2 Ballen (184 Pfd.).
S S 654. 1 Ballen (35 Pfd.).
M O 4695/97. 3 Ballen Leder (366 Pfd.).
S B 4699. 1 Ballen (390 Pfd.).
J A H 6948. 1 Ballen (62 Pfd.).
J W 5664. 1 Ballen (137 Pfd.).
F A 7345. 1 Ballen (26 Pfd.).
2572. 1 Ballen (36 Pfd.).
ME. 2 Säcke (304 Pfd.).
B H 4. 1 Pack Schiefertafeln (23 Pfd.).
G. Stebe. 1 Pack leere Körbe (38 Pfd.).
L W 196. 6 Packen Pappdeckel (300 Pfd.).
B T 2935. 1 Kiste (228 Pfd.).
2261. 1 Kiste (78 Pfd.).
G K 7314. 1 Kiste (39 Pfd.).
A S 3705. 1 Kiste (38 Pfd.).
W S 2347. 1 Kiste (178 Pfd.).
A R S 8963/4. 2 Kisten (214 Pfd.).
F D 3448. 1 Kiste (365 Pfd.).
HF 2497. 1 Kiste (135 Pfd.).
S S 13473. 1 Kiste (234 Pfd.).
M B 12. 1 Kiste (114 Pfd.).
C K 407. 1 Kiste (303 Pfd.).
F C 1795. 1 Kiste (360 Pfd.).
S C 11. 1 Kiste (75 Pfd.).
J R 2058. 1 Kiste (265 Pfd.).
J S 6545. 1 Kiste (285 Pfd.).
M Z 2. 1 Kiste (303 Pfd.).
W J W 509. 1 Kiste (30 Pfd.).
P 60/62. 3 Kisten (490 Pfd.).
G S 355. 1 Kiste (80 Pfd.).
3119. 1 Kiste (49 Pfd.).
L G S 2/8. 7 Kisten (3052 Pfd.).
H G 1823/36. 14 Kisten (1536 Pfd.).
B 1249/60. 12 Kisten (4931 Pfd.).
K. 1 Schrankaufsatz (83 Pfd.).
E. 1 Platte Eisen (5 Pfd.).
1 Schraubstock (53 Pfd.).
M T 415. 1 Korb (166 Pfd.).
K 125/30. 6 Körbe Glas (1918 Pfd.).
C F B 389. 1 Korb (283 Pfd.).
6367. 1 Korb (79 Pfd.).
F S 9. 1 leeres Fass (16 Pfd.).
S 681. 1 Fass (141 Pfd.).
B D 717. 1 Fass Wein (1514 Pfd.).
Z C 1007. 7 leere Fässer (258 Pfd.).
S W 20/25. 6 leere Fässer (340 Pfd.).
B. Schuster. 1 Fass (55 Pfd.).
F 1/23. 23 eiserne Platten (345 Pfd.).
F 24/32. 9 eiserne Räder (252 Pfd.).
No. 1200. 1 Blechflasche (127 Pfd.).
×. 2 eiserne Laschen (18 Pfd.).
B M 147. 1 Kuppelstange (113 Pfd.).
No. 43. 1 Kette (68 Pfd.).
No. 4647. 1 Ofentheil (20 Pfd.).
No. 6. 1 eisernes Rohr (50 Pfd.).
B C 13. 1 eiserne Platte (9 Pfd.).
V. 5 Oefen (239 Pfd.).
J R. 1 Stange Stahl (46 Pfd.).
S T B. 1 Wagenfeder (81 Pfd.).
G 6420, 6423. 2 Ballen (Inhalt unbekannt, 96 Pfd.).
Z C 239, 254, 255, 492, 517, 984. (?)

Empel, Güter-Expedition.

C S. 2 Pack Eisengussverzierungen in Papier (10 Pfd.).
W St 11. 1 Pack leere Säcke (50 Pfd.).

Wesel, Güter-Expedition.

148. 1 Ballen Tuch (66 Pfd.).
H S 951. 1 Sack Hopfen (89 Pfd.).
J A 1204. 1 Sack Kaffee (142 Pfd.).
K 1/5. 5 Körbe altes Leder, 6/13. 8 Pack altes Leder } (2574 Pfd.).
W S 3926. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 235 Pfd.).
S W 6716. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 588 Pfd.).
B C 1. 1 Kiste Stahl (112 Pfd.).
1 Kiste altes Leinen (182 Pfd.).
1 Kiste Kleider (27 Pfd.).
W A N 5667. 1 Kiste Stärke.
W T 36. 1 Kiste (348 Pfd.).
L W K Braunschweig. 1 Sack Holzwaaren (82 Pfd.).
K 2. 1 Korb Blechflaschen (49 Pfd.).
Boecker 113. 1 leeres Fass (33 Pfd.).
Boecker 780. 1 leeres Fass (32 Pfd.).

Wilfing. 1 leeres Fass (25 Pfd.).
152 Stück Ofenröhre (1702 Pfd.).

Ruhrort (Rheinhafenstation), Güter-Expedition.

F 28. 1 Korb mit Decke (6 Pfd.).
J. 1 Heerdfutter mit Roster (25 Pfd.).
1 innerer Ofentheil (5 Pfd.). Zu einem Mantelofen.
1 Collo Möbel. Anscheinend ein Lehnstück von einem Kinderstuhle.
GD 1883 oder 1833. 1 leeres Fass (73 Pfd.). Undeutlich.
1 alter beschädigter Wagenbuffer mit zerbrochener Hülse, Gummiringen und Scheiben (73 Pfd.).

Oberhausen, Gepäck-Expedition.

A. Eliger, Manchester. 1 Koffer (52 Pfd.).

Oberhausen, Güter-Expedition.

P 10. 1 Ballen Speck (192 Pfd.).
A H 192. 1 Ballen baumwollene Waare (62 Pfd.).
H 1. 1 Pack Säcke (67 Pfd.).
V K 1. 1 Pack Feigen (28 Pfd.).
G E 4. 1 Korb Fleisch (13 Pfd.).
△ 32561. 1 Korb Cognac (78 Pfd.)
△ 1748. 1 Kiste Pfeffer (31 Pfd.).
A R 82. 1 Kiste, zwei Theile einer Nähmaschine enthaltend (37 Pfd.).
W 900. 1 Kiste Säure (30 Pfd.).
H R I. 1 Kiste Eisenwaaren (76 Pfd.).
IV X 5 1 Kiste Obst (31 Pfd.).
H B 4652. 1 Kiste Möbel-Verzierungen (117 Pfd.).
G 270. 1 Kiste Indigo (33 Pfd.).
W S 139. 1 Kiste Glas (68 Pfd.).
F 200, 204. 2 Ballen Papier (362 Pfd.).
V R 19346. 1 Fass Branntwein (92 Pfd.).
H B 117. 1 leeres Fass (81 Pfd.).
A 61. 1 leeres Fass (61 Pfd.).
W S 172. 1 Fass Wein (280 Pfd.).
H N. 1 leere Tonne (12 Pfd.).
C T 814. 1 Fass Oel (340 Pfd.).
L & Co. 61. 1 leeres Fass (15 Pfd.).
△ 163. 1 leeres Fass (8 Pfd.).
V H 3384, 3306, 3305, 2448. 4 leere Fässer (50 Pfd.).
C R 9810, 9812. 2 leere Fässer (25 Pfd.).
H B 1502, 933, 658. 3 leere Fässer (40 Pfd.).
K 13223. 1 leeres Fass (10 Pfd.).
△ 10451/52. 2 leere Fässer (20 Pfd.).
△ 89. 1 leeres Oelfass (60 Pfd.).
H B 3991. 1 leeres Fass (40 Pfd.).
△ 335. 1 leere Kiste (20 Pfd.).
C B Meyer 462. 1 leeres Fass (10 Pfd.).
E. 1 leeres Fass (13 Pfd.).
G B. 3 Absatz Töpfe (61 Pfd.).
G 921. 1 Cylinder (29 Pfd.).
W G 2746. 1 leere Kiste (33 Pfd.).
A M J Crefeld. 1 leerer Kübel (20 Pfd.).

Düsseldorf, Güter-Expedition.

1 Ballot, 1 Stück grau Leinen und 1 Stück blau Leinen enthaltend (24 Pfd.)
H A 11. 1 Pack Peitschenstöcke (47 Pfd.). Beklebt mit Alfeld.
S M B mit 5651, 836. 1 Ballen Wollwaaren (28 Pfd.).
△ 2797. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 78 Pfd.).
△ 6495. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 114 Pfd.). Bekl. mit Alfeld.
HK 3021. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 51 Pfd.).
F S 1 Kiste Werkzeug (189 Pfd.).
E B & B 1206. } E M 4224. } $^2/_2$ leere Ohm (102 Pfd.).
B 3. 1 Fass Sardinen (18 Pfd.).
T H 955. 1 Fass Sauerkraut (364 Pfd.). Beklebt mit Berge-Borbeck.
✡ 1273. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 33 Pfd.).
1 Säckchen Mehl (17 Pfd.).
I Z. 13 Ofengusstheile (48 Pfd.).
34 Paar Mannsholzschuhe, 16 Paar Frauenholzschuhe, 14 Paar Kinderholzschuhe (120 Pfd.). Einzelne Paare sind mit G S, HH, H F markirt.

Düsseldorf, Gepäck-Expedition.

Harburg-Düsseldorf 989. 1 Koffer von gelbem Leder (22 Pfd.).

Mülheim, Güter-Expedition.

A & S 5748. 1 Ballen Leinen (61 Pfd.).
H C 1630. 1 Ballen Leinen (75 Pfd.).
4 Ballen bunte Putzwolle (1850 Pfd.). Die Ballen sind so beschmutzt, dass ein Zeichen nicht ersichtlich ist.
K 1140. 1 Ballen Ameiseneier (30 Pfd.).
J O 34. 1 Kiste Knöpfe (43 Pfd.).

Deutz, Güter-Expedition.

S 2. 1 leeres Fass (45 Pfd.) In einer Kiste.
v. B B 68. 1 leeres Fass (30 Pfd.).
A F 25. $^1/_4$ Ohm Wein (85 Pfd.).
△ 1388. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 164 Pfd.). Beklebt Schwelm-Frankfurt a/M.
H Ruhrort 36. 1 Fass Branntwein (168 Pfd.).
H 422/6. 4 Fässchen, 1 Kistchen Seife (630 Pfd.).
H W. $^2/_8$ leere Ohmen (15 Pfd.).
△ 30877. 1 leeres Fass (12 Pfd.).
A & F Dellm. 2 Fässer Milspel (44 Pfd.).
G T 27. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 160 Pfd.).
A B 9429. 1 leeres Fass (30 Pfd.).
C B 9561. 1 leeres Fass (21 Pfd.).
A D Köln. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 40 Pfd.).
F C 561. 1 leeres Fass (28 Pfd.).
V B B 69. 1 leeres Fass (30 Pfd.).
W A B 182. 1 leeres Fass (25 Pfd.).
C W K 3641/42. 2 Fässer Branntwein (300 Pfd.).
HR 7. 1 leere Kiste (60 Pfd.).
HR & N Köln 470. 1 Kiste Schlosser-Werkzeug (30 Pfd.).
H 663. 1 Kiste, 10 Dutzend wollene Jacken und 1 Parthie Hosenträger enthaltend (152 Pfd.).
D M C 69. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 172 Pfd.).
B J B 1096. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 67 Pfd.).
J B C 6834. 1 Kiste Manometer (117 Pfd.).
B S C 14983, 14984. 2 Kisten Manometer (90 Pfd.). Beklebt Hannover-Deutz.
W S 1631. 1 leere Kiste (5 Pfd.).
W S 1588. 1 Kiste, 1 Lampe enthaltend (12 Pfd.).
M C 854. 1 Kiste Wein (181 Pfd.).
A D 2479. 1 Kiste Messingwaaren (38 Pfd.).
L M 1418. 1 Kiste leere Kisten (57 Pfd.).
R L T 8. 1 Kiste, 1 blechernen Behälter enthaltend (160 Pfd.).
F L 5357. 1 leere Kiste (115 Pfd.).
D G oder D C 7594. 1 Kiste Feuerwerkskörper (32 Pfd.).
A S 3917. 1 leere Kiste (64 Pfd.). Beschrieben Eilgut, Düsseldorf.
L ⚓ E 856. 1 Kiste Kurzwaaren. Beklebt Heidelberg.
S 79. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 56 Pfd.).
◇ 554. 1 Kiste Riemen (102 Pfd.). Beklebt Remscheid-Deutz.
Rolleckem Soyer Cournay. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 70 Pfd.).
Batt. Mu. B K. 1 Kasten (Inhalt unbekannt, 86 Pfd.). Beklebt Berlin-Deutz.
A D 709. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 215 Pfd.).
M C 3032. 1 Kiste Eisenwaaren (58 Pfd.).
H W 16. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 67 Pfd.).
K London 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 21 Pfd.). Bekl. 703 aus Berlin.
Etapp.-Comm. Köln I. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 300 Pfd.).
B S 263. 1 Kasten (Inhalt unbekannt, 155 Pfd.).
F K 1. 1 Koffer, anscheinend Effecten (150 Pfd.).
F K 2. 1 Koffer, anscheinend Effecten (96 Pfd.).
B S C 14954. 1 Kistchen (Inhalt unbekannt, 23 Pfd.).
J T 193. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 41 Pfd.).
G B oder T L 25, 5. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 92 Pfd.).
J B L M 142. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 96 Pfd.).
H v G 866 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 30 Pfd.).
P 4180. 1 leere Kiste (15 Pfd.).
M S 235. 1 Kiste Kleiderstoffe (50 Pfd.). Beklebt Mülheim a/Rhein.
△ 3285. 1 Kiste leere Flaschen (9 Pfd.).
E E. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 45 Pfd.). Bekl. Insterburg-Berlin und Berlin-Deutz.
N P 52. 1 Pack leere Säcke (92 Pfd.).
P F oder C F. 1 Ballen baumw. Waaren (54 Pfd.). Undeutlich.
(S) 2949, 1877. 2 Pack Körbe (110 Pfd.).
1 Pack Eisendraht (102 Pfd.).
D B 551 oder 20477. 1 Sack Bohnen (200 Pfd.).
M S 5. 1 Ballen baumw. Abfall (56 Pfd.).
1 Pack eiserne Ringe (36 Pfd.).
G F 521. 1 Ballen Packleinen (76 Pfd.).
W R 5813. 1 Sack Korken (15 Pfd.).
1 Sack Erz (60 Pfd.).
F V 21. 1 Pack Papier (80 Pfd.).
1 Ballen Emballage (25 Pfd.).
><. 1 Ballen baumw. Abfall (218 Pfd.).
R 45 oder F 235. 1 Ballen Säcke (138 Pfd.). Beklebt Berlin-Deutz.
△. 1 Sack Lumpen (48 Pfd.).
F 16016, 16017. 2 Sack gesch. Erbsen (391 Pfd.).
1 Pack Holzdeckel.
F W 5566. 1 Sack neue Säcke (70 Pfd.).
R 24. 1 Ballen Papierabfall (204 Pfd.). Beklebt Lippstadt-Camen.
J H 44. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 127 Pfd.).
△ HD 1 Ballen Baumwolle (380 Pfd.).
G 1533. 1 Pack Papier (122 Pfd.).
A B 60. 1 Pack, ansch. Tuch (27 Pfd.). In grauem Papier. Beklebt Berlin-Deutz.
B & E 171. 1 Pack Bücher und Lieder (92 Pfd.). Beklebt Frankfurt a/M.
A G 1258. 1 Ballen Leinen (87 Pfd.).

M 1/3. 3 Ballen Aalhäute (120 Pfd.). Beklebt Deutz.
G H 2751. 1 Pack Papier (75 Pfd.).
S Aborn 1549. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 64 Pfd.). In grauer Pappe.
J B. 1 Sack Knochen (100 Pfd.).
1 Pack leere Säcke (42 Pfd.).
S c H 419. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 51 Pfd.).
C F 2. 1 Pack Strohpapier (15 Pfd.).
△ 206. 1 Ballen Reis (220 Pfd.).
G D 5. ½ Sack Roggen (95 Pfd.).
C P 705. 1 Korb Blechwaaren (20 Pfd.).
K 8893. 1 Korb Hohlglas (47 Pfd.).
A B 15. 1 Korb Eisenwaaren (60 Pfd.).
B. 2 leere Körbe (47 Pfd.).
ꟻH 6572. 1 Korb Tabak (38 Pfd.).
P G S 2209. 1 Korb leere Flaschen (43 Pfd.).
M T 710. 1 Korb, Säbelkoppel u. Kpchgeschirriemen enthaltend (83 Pfd.).
B & K 6. 1 Korb eiserne Ketten (142 Pfd.).
R 654. 1 Korb Flüssigkeit (75 Pfd.).
H R. 6 leere Körbe (30 Pfd.).
F G 5434. 1 Korb leere Flaschen (87 Pfd.).
C K 2752. 1 Korb leere Faschen (73 Pfd.).
1 Eisentheil (13 Pfd.).
D M. 2 Gebund Bandeisen (160 Pfd.).
L 1. 1 Collo Ofentheil (12 Pfd.).
4 Stäbe Flacheisen.
3 Gasröhren.
1 Eisen.
1 Bürde Rundeisen.
W. 1 Collo Ofendeckel (35 Pfd.).
1 Locomotivlampe.
1 eiserner Ofen und 15 Eisenplättchen (91 Pfd.).
F. 5 Colli Ofentheile.
T. 1 Tönnchen (72 Pfd.).
3 Zündnadelgewehre.
1 Achsenlager vom Wagen M. W. 1143.
1 gusseiserner Rahmen mit Thür (148 Pfd.).
2 runde Stäbe Eisen (200 Pfd.).
2 Ringe Draht (137 Pfd.).
△ R. 1 trockene Haut (19 Pfd.).
1
1 alter defecter Schiebkarren.
1 alter defecter Küchenspind.
10 Paar grosse Kinderholzschuhe.

Deutz, Gepäck-Expedition.

16 R E. 1 Zündnadelgewehr. Kolben No. 284, Bajonett No. 194.
Hamm-Deutz 139. 1 Koffer (100 Pfd.).
Hennef-Deutz 134. Gepäckstück.

Deutzerfeld, Güter-Expedition.

A M 2641. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 143 Pfd.).
A ꟻF 79. 1 Pack Papier (477 Pfd.).
B 1. 1 Pack Säcke (25 Pfd.).
F D 3551. 1 Ballen Papier (67 Pfd.).
G H 794. 1 Pack Papier (125 Pfd.).
G S 1352. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 30 Pfd.).
H 1309. 1 Ballen Wolle (300 Pfd.).
H S 782. 1 Pack Papier (78 Pfd.).
L Z Lennep 12. 1 Ballen Papier (117 Pfd.).
P P 591. 1 Ballen Wolle (244 Pfd.).
R C 3270. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 465 Pfd.).
R V 329. 1 Pack Papier (32 Pfd.).
R 36. 1 Pack Säcke (25 Pfd.).
S Nürnberg. 3 Ballen Kaffee (370 Pfd.).
S C. 1 Pack Säcke (32 Pfd.).
S H. 1 Ballen Gummi (395 Pfd.).
W C 9697. 1 Sack Graupen (201 Pfd.).
W F 1. 1 Ballen Putzwolle (75 Pfd.).
No. 6203, 3586. 1 Ballen Wolle (227 Pfd.).
1 Sack Hafer (100 Pfd.).
1 Ballen Tuch (155 Pfd.).
1 Pack Säcke (60 Pfd.).
✡ 46. 1 Pack Säcke (19 Pfd.).
3 Pack Säcke (98 Pfd.).
Cortmann Emden. 1 Pack Säcke (50 Pfd.).
[Zeichen] 1865. 1 Sack Militäreffecten (85 Pfd.).
Meyer-Cahn, Mülheim. 2 Pack Säcke (94 Pfd.).
J B R 5450, D 17, J R R P D 96. 1 Ballen Wolle (298 Pfd.).
1 Pack Säcke (50 Pfd.).
G H 1. 1 Ballen Kaffee (125 Pfd.).
G R 690. 1 Pack Papier (77 Pfd.).
T T 70. 1 Ballot Tuch (27 Pfd.).
D 54. 1 Ballot Tuch (156 Pfd.).
D 19. 1 Ballot Tuch (160 Pfd.).
D Co. 1 Ballot Haare (124 Pfd.).

C D 101. 1 Ballen Leinen (59 Pfd.).
K 165. 1 Ballen Leinen (1020 Pfd.).
K 166. 1 Ballen Leinen (820 Pfd.).
G O 9383. 1 Ballen Leinen (236 Pfd.).
A M 311. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 50 Pfd.).
T 55. 1 Ballen Manufacturwaaren (45 Pfd.).
A M 310. 1 Sack Erbsen (197 Pfd.).
W T 697. 1 Pack Eisenwaaren (57 Pfd.).
C W 467. 1 Pack Sicheln (44 Pfd.).
1 Ballen Tuch (79 Pfd.).
S 281. 1 Ballen Tuch (50 Pfd.).
A 3. ½ leeres Ohmfass (24 Pfd.).
A T 784. ¼ leeres Ohmfass (10 Pfd.).
A D 98. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 275 Pfd.).
B C 1. 1 leeres Fass (70 Pfd.).
B C 1602. 1 leeres Fass (38 Pfd.).
B 1. 1 Fass Wein (48 Pfd.).
B B 1. 1 Fass Wein (92 Pfd.).
B B 1. 1 Fass Wein (47 Pfd.).
B 595. 1 Fass Wein (85 Pfd.).
B 5126. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 385 Pfd.).
C C 83. 1 leeres Fass (15 Pfd.).
C H 10. 1 Fass Eisenwaaren (67 Pfd.).
F S 101. 1 Fass Heringe (240 Pfd.).
F H 3204. 1 Fass Wein (90 Pfd.).
G S 10. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 48 Pfd.).
H C 1749. 1 leeres Fass (30 Pfd.).
HB 117. 1 leeres Fass (18 Pfd.).
HR 241. 1 leeres Fass (6 Pfd.).
H F 1. 1 leeres Fass (20 Pfd.).
HB H 2. 1 leeres Fass (15 Pfd.).
H J D 116. 1 leeres Fass (10 Pfd.).
J L. 1 leeres Fass (85 Pfd.).
J F F 4. 1 Fass Wein (90 Pfd.).
M 94. 1 leeres Fass (55 Pfd.).
M K 421. 1 leeres Fass (32 Pfd.).
P 12. 1 leeres Fass (15 Pfd.).
P L 853. 1 leeres Fass (10 Pfd.).
P 935. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 94 Pfd.).
R H 1655 1 leeres Fass (15 Pfd.).
T M 12. 1 leeres Fass (140 Pfd.).
Adresse 2002. 1 leeres Fass (58 Pfd.).
1 leerer Sack (10 Pfd.).
/WO/ 2114. 1 leeres Fass (25 Pfd.).
„ 760. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 81 Pfd.).
4 leere Fässer (35 Pfd.).
G 253, 186. 2 leere Fässer (39 Pfd.).
W P C S 8. 1 leeres Fass (9 Pfd.).
1 leeres Fass (70 Pfd.)
G C 1619. 1 Fass Sprit (1397 Pfd.).
G C 1614. 1 Fass Sprit (1429 Pfd.).
T D 7529. 1 leeres Fass (54 Pfd.).
P F 188. 1 leeres Fass (20 Pfd.).
S 806. 1 Fass Farbe (325 Pfd.).
B. 1 Fässchen Senf (35 Pfd.). Beklebt Opladen.
B R 550. 1 leerer Korb (3 Pfd.).
C T 1088. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 34 Pfd.).
E F 1544. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 95 Pfd.).
E P 412. 2 leere Körbe (19 Pfd.).
M 1. 3 leere Körbe (32 Pfd.).
M 8466. 1 Korb Zwiebeln (26 Pfd.).
2 leere Körbe (12 Pfd.).
No. 452. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 31 Pfd.).
4 leere Körbe (33 Pfd.).
2 leere Körbe (12 Pfd.).
1 Korb Flaschen (48 Pfd.).
Hagen-Hauhlen & Co. Köln. 1 leerer Korb (5 Pfd.).
C B S 76511. 1 leerer Korb (10 Pfd.).
G 322. 3 leere Körbe (10 Pfd.).
W 437/8. 2 leere Körbe (25 Pfd.).
G H 93. 1 leerer Korb (6 Pfd.).
L T 283. 1 Korb Eisenwaaren (129 Pfd.).
L T 284. 1 Korb Eisenwaaren 73 Pfd.).
C P 9. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 86 Pfd.).
D C 10134. 1 Kiste Porzellan (97 Pfd.).
E H 81. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 320 Pfd.).
E F 684. 1 Kiste Seife (38 Pfd.).
F S Dresden 44. 1 Kiste Kleider (142 Pfd.).
F C 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 80 Pfd.).
F W R 5609. 1 Kiste Spiegelglas (558 Pfd.).
G C 339. 1 Kiste Papier (475 Pfd.).
G C 340. 1 Kiste Papier (520 Pfd.).
G C 338. 1 Kiste Papier (470 Pfd.).
G H 69. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 87 Pfd.).
G K 10. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 212 Pfd.).
H K 4310. 1 Kiste Bonbons (82 Pfd.).

H C 2. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 132 Pfd.).
H 4277. 1 Kiste Drahtgewebe (56 Pfd.)
HB 553. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 50 Pfd.).
J Q 1372. 1 leere Kiste (20 Pfd.).
L W 2689. 1 leere Kiste (44 Pfd.).
P 3822. 3 Kisten Eisen.
R Z 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 77 Pfd.).
R E 850. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 92 Pfd.).
R C 3523 1 Kiste Steingut (358 Pfd.).
S G 9. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 15 Pfd.).
S S. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 470 Pfd.)
W W 1118. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 15 Pfd.).
W 2321. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 178 Pfd.).
W 2. 1 Kiste Eisenwaaren } (35 Pfd.).
W 2. 1 Bund Hacken }
1 leere Kiste (42 Pfd.).
L H 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 33 Pfd.).
L W 3489. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 260 Pfd.)
1 leere Kiste (50 Pfd.).
MK 464. 1 leere Kiste (16 Pfd.)
S 189. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 57 Pfd.).
C M 15. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 47 Pfd.).
W S P L 22. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 390 Pfd.).
C D 134. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 170 Pfd.).
C M C 412. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 210 Pfd.).
O R 3158. 1 Kiste Nudeln (30 Pfd.).
A M 312. 1 Kiste Nudeln (32 Pfd.).
B 2. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 22 Pfd.).
G H 20/2. 3 leere Kisten (124 Pfd.).
B 1. 2 Colli Eisenrohr (78 Pfd.).
F S. 1 Ring Drath (50 Pfd.)
4 leere Harasse (112 Pfd.)
1 Strohmatratze (40 Pfd.)
H N 10643. 1 Achse.
R Z 2. 1 Gebund Stahl.
4 Gebund Stahl.
MP 552. 1 Stab Stahl.
No. 553. 1 Stab Stahl.
No. 417. 1 Stab Stahl.
3 Stäbe Stahl.

Betzdorf, Güter-Expedition.

E M S 1340. 1 Kiste irdene Krahnen (36 Pfd.).
B 1906. 1 Kiste Stearinlichte (109 Pfd.).
O 5912. 1 Ballen Gewürze (43 Pfd.).

Niederschelden, Güter-Expedition.

A B 865. 1 Korb Tabak (116 Pfd.).

Siegen, Güter-Expedition.

V Wahn. 1 Ballen Manufacturwaaren (25 Pfd.).
H v. C 4050. 1 Fass Branntwein (165 Pfd.).
B. 1 Stück Pflugschaar (11 Pfd.).
1 Stück eiserne Platte (56 Pfd.).

Haiger, Güter-Expedition.

1 eiserne Kuppelstange (135 Pfd.). 16' lang.

Giessen, Güter-Expedition.

C H 148. 1 Ballen Manufacturwaaren (38 Pfd.).
B 3996. 1 Ballen Manufacturwaaren (65 Pfd.).
PH 1310. 1 Ballen Wolle (317 Pfd.).
C W 1498. 1 Kiste Broncewaaren (18 Pfd.).
G H 2747. 1 Kiste Papier (74 Pfd.).
M 701. 1 Kiste Stahlwaaren (94 Pfd.).
J P 40. 1 Kiste Stahlwaaren (106 Pfd.).
W S S 658. 1 Kiste Bandwaaren (112 Pfd.).
W 2257. 1 Kiste Messer und Gabeln (95 Pfd.).
J M 1. 1 Kiste Marmor (67 Pfd.).
G C 27. 1 emball. Kiste Seidenwaaren (77 Pfd.).
C K 5707. 1 Kiste Manufacturwaaren (202 Pfd.).
J H. 1 leere Kiste (35 Pfd.).
Gustav Schmitz Köln. 1 Fass Degras (243 Pfd.).
W 643. 1 Korb leere Flaschen (67 Pfd.).
K S 9. 1 leerer Kübel (12 Pfd.).
1 Stück Stahl (4 Pfd.).
F. 12 gusseiserne Füsse }
2 gusseiserne Thüren } (33 Pfd.).
1 gusseiserner Rahmen }
6 Stäbe Rundeisen } (1500 Pfd.).
5 Stäbe Flacheisen }

Wetzlar, Güter-Expedition.

A Z 14. 1 Ballen Hasenfelle (215 Pfd). Brand: Perrie-Jonêt & Co.
E A 4. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 155 Pfd.).
V & C 9320. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 21 Pfd.).
1 Ring Drath (19 Pfd.). Auf der Strecke gefunden.

Ehringshausen, Güter-Expedition.

J R.. 1 Stück Eisen (3 Pfd.). Mit Fabrikzeichen HD & O H Stahl.

Münster, Gepäck-Expedition.

1 alter Koffer.

Rehme, Güter-Expedition.

1 buchene Bohle.
1 Decke. Wiersdorff & Hecker No. 3.

Kgl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.
Pro März 1871.

S 3. 1 Sack Betten (37 Pfd.) lagert in Berlin seit Anfang März cr.
K 3. 1 Koffer (95 Pfd.) lagert in Berlin seit Anfangs März cr.
P 119. 1 Collo Roleaux (11 Pfd.) lagert in Berlin s. Anfangs März cr.
M S 135. 1 Ballen Betten (106 Pfd.) lagert in Berlin seit 13. März cr.
16 Stück kieferne Bretter, am 25/26. März cr. auf der Strecke gefunden, lagern in Neumarkt.
Signatur unleserlich. 1 leeres Petroleumfass (76 Pfd.) lagert in Greiffenberg seit 10. März cr.

Niederschlesische Zweigbahn. Ende April 1871.

3 leere Butterkübel lagern in Klopschen seit 25. August 1870.
5 kieferne Bretter, 16' und 18' lang, lagern in Klopschen seit 7. März 1871.
1 Sack Lumpen und Papierschnitzel lagert in Hansdorf seit 30. April 1871.

Oberschlesische Eisenbahn. April 1871.

F G W 2484. 1 Pack Gummiwaaren (55 Pfd.).
8 Stück Unterlagsplatten (10 Pfd.).
K & W 1568. 1 Ballen Chemikalien (1 Ctr. 24 Pfd.).
Aug. Sperlich. 1 alter Kinderstuhl (4 Pfd.).
S Sch W S. 1 Sack Salz (1 Ctr. 26 Pfd.).
K/W 423. 1 Kiste Tabak (38 Pfd.).
J. Wolff & Comp. 1 Pack gebr. Säcke (78 Pfd.).
C K 5626. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 55 Pfd.).
v. L. Katzow Wolgast. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 63 Pfd.).
T S 2. 1 Ballen woll. Waaren (65 Pfd.).
L. K. & Comp. 133, 6447. 1 Fass Zinkweiss (1 Ctr. 8 Pfd.).
742. 1 Fass anscheinend Tabak (1 Ctr. 41 Pfd.).
551. 1 Ballen Leinen (36 Pfd.).
95. 1 Ballen Leinen (56 Pfd.).
F K. 3 Stück Pflugschaare (23 Pfd.).
J. Kratochwill. 1 Sack Mehl oder Kleie (52 Pfd.).
Schultz 219. 1 leeres Fass (32 Pfd.).
J 39. 1 Pack leere Säcke (53 Pfd.).
B 26. 1 Kiste Wirthschaftssachen (53 Pfd.).
B R. 1 Fass grüne Seife (56 Pfd.).
7758. 1 leeres Fass (27 Pfd.).
C. Scholtz. 1 leeres Bierfass (27 Pfd.).
1 eiserne Bohrstange (35 Pfd.).
R. 1 Pack, 6 Blechthüren enthaltend (43 Pfd.).
1 Fass Dachtheer }
1 Asphaltkessel }
2 Eimer } (5 Ctr. 25 Pfd.).
1 Füllkelle }
4 Rollen Dachpappe }
2 Rührstöcke }
1 Helmschachtel mit 1 Helm (4 Pfd.).
A D 2. 1 leere Kiste (23 Pfd.).
E. 1 Kübel Butter.
E E 1317. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 3 Ctr. 47 Pfd.).
7 Bund Flachs (1 Ctr. 25 Pfd.).
S H 66. 1 Kiste Gypsfiguren (54 Pfd.).
S M 109. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 1 Ctr. 62 Pfd.).

Kgl. Preussische Ostbahn. Pro April 1871.

K N 5611. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 56 Pfd.) lagert seit 8. April cr.
R A 27. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 9 Pfd.) lagert seit 8. April cr.
R H 3. 1 Collo Säge (13 Pfd.) lagert seit 8. April cr.
R A. 1 Collo Feldschmiede (225 Pfd.) lagert seit 8. April cr.
1 Collo Holzbock lagert seit 8. April cr.
10 Colli Streichbretter (124 Pfd.) lagern seit 14. April cr.
P H 947. 1 leere Kiste (59 Pfd.) lagert seit 17. April cr.
E B 500/1. 2 leere Fässer (373 Pfd.) lagern seit 19. April cr.
L Pick. 3 Pack Säcke (190 Pfd.) lagern seit 19. April cr.
B I. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 72 Pfd.) lagert seit 19. April cr.
L 118. 1 Pack (Inhalt unbekannt, 16 Pfd.) lagert seit 19. April cr.
L & B 1823. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 100 Pfd.) lagert s. 19. April cr.
1 Koffer (Inhalt unbekannt, 55 Pfd.) lagert seit 19. April cr.
D J. 48 Colli Kochheerdringe lagern seit 22. April cr.
1 Collo Kupferplatte (37 Pfd.) lagert seit 22. April cr.

II. 3 Pack Papier (73 Pfd.) lagern seit 22. April cr.
J S. 1 Collo Eisenwaaren (14 Pfd.) lagert seit 22. April cr.
L△H/S 5984. 1 Kiste Spielkarten (37 Pfd.) lagert seit 27. April cr.
L△H/S 5959. 1 Kiste Spielkarten (37 Pfd.) lagert seit 27. April cr.
H S 1422. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 220 Pfd.) lagert s. 24. April cr.

Nachweisung

über die im Bereich der **Eisenbahn-Betriebs-Kommission IV** auf den Stationen der Strecke **Blesme-Chaumont-Corbeil-Tours** unbestellbar gebliebenen Güter, Gepäckstücke etc.

Adr. Schlesw.-Holst. Ul.-Reg. 15. 1 Karren Medicin.
Adr. Herr v. Ordtmann 9. Jäger-Bataillon. 1 Kiste Kleider.
1 Stück Kreuzbickel.
1 Stück Schraubenzieher.
1 Stück Nagelbohrer.
No. 31, 114. 1 Kiste Laternen.
No. 20, 114. 1 Kiste Laternen.
R E C, G F B, C F B. 3 Wagendecken.
20 Päcke leere Säcke.
L A C 823. 1 Kiste (Inhalt unbekannt).
Feldlaz. II, IX. Armee-Corps. 1 Kiste (Inhalt unbekannt).
Feldlaz. V, IX. Armee-Corps. 1 Kiste (Inhalt unbekannt).
Feldlaz. VI, IX. Armee-Corps. 1 Kiste (Inhalt unbekannt).
Feldlaz. III, IX. Armee-Corps. 1 Kiste (Inhalt unbekannt).
Feldlaz. III, IX. Armee-Corps. 1 Casse (Inhalt unbekannt).
Sanitätsdetach. I, II. Armee-Corps. 1 Kiste (Inhalt unbekannt).
Feldlaz. IX, VI. Armee-Corps. 1 Sack (Inhalt unbekannt).

b) Fehlende.

Verzeichniss

der auf Grund der am 1. April und Mai cr. auf allen Stationen der **Bergisch-Märkischen Eisenbahn** abgehaltenen, monatlichen Schuppenrevision als fehlend ermittelten Güter.

A 25. 1 Sack Saamen (60 Pfd.) ab Neuss fehlt in Geilenkirchen seit 12. März 1871.
A 20. 1 Kiste Leinen (65 Pfd.) ab Hamm fehlt in Hoerde seit 27. März 1871.
A 60. 1 leere Kiste (43 Pfd.) ab Solingen fehlt in Crefeld seit 27. März 1871.
A 550. 1 Ballot (122 Pfd.) ab Mülheim a/Rh. fehlt in Annen seit 20. März 1871.
A 1. 6 Bund Weiden (124 Pfd.) ab Baal fehlen in Neuss seit 9. April 1871.
A 1. 1 Packet Seilen (25 Pfd.) ab Werl fehlt in Witten seit 14. April 1871.
A 4/2. 2 eiserne Kolben (148 Pfd.) ab Düsseldorf fehlen in Witten seit 28. April 1871.
A. 1 Pack Körbe ab Geilenkirchen fehlt in Aachen M. seit 7. April 71.
A 85. 1 Ballen Baumwollenwaaren (48 Pfd.) ab Empel fehlt in Lennep seit 20. April 1871.
A 12. 1 Korb Fleischwaaren (90 Pfd) ab Driburg fehlt in Dortmund seit 20. April 1871.
A B 7. 1 Kiste Militär-Effekten (400 Pfd.) ab Köln fehlt in Ruhrort seit 19. März 1871.
A B 1. 1 Kiste Eier (30 Pfd.) ab Warburg fehlt in Bochum seit 2. April 1871.
A D 89. 1 Korb Stuhlwaaren (115 Pfd.) ab Remscheid fehlt in Aprath seit 30. März 1871.
A D 161. 1 leere Kiste (87 Pfd.) ab Vohwinkel fehlt in Sohlingen seit 5. April 1871.
A F 125. 1 Kiste Glaswaaren ab Reichenberg fehlt in Aachen T seit 25. März 1871.
A G 216. 1 Fass Wein (40 Pfd.) ab Iserlohn fehlt in Mülheim a/Rh. seit 17. April 1871.
A G 464. 1 Ballot Wollengarn (281 Pfd.) ab Deutz fehlt in Altenhunden seit 8. April 1871.
A H 2701. 1 Ballot Abfälle (183 Pfd.) ab Rheydt fehlt in Wetter seit 21. April 1871.
A K 566. 1 Packet Kurzwaaren (30 Pfd.) ab Soest fehlt in Altena seit 14. März 1871.
A K 7491. 1 Fass Branntwein (180 Pfd.) ab Werdohl fehlt in Altenhundem seit 17. März.
A K 787. 1 ½ Ohm Branntwein zum Versandt fehlt in Dortmund seit 14. April 1871.
A M 80. 1 Packet Eimer (15 Pfd.) zum Versandt fehlt in B. Rittershausen seit 30. März 1871.
A M 3198. 1 Packet Eisenwaaren (15 Pfd.) zum Versandt fehlt in B. Rittershausen seit 31. März 1871.
A M 1329. 1 Ballot Musterwaaren (30 Pfd.) ab Neuss fehlt in Hagen seit 25. April 1871.
A M 2341/2. 2 Ballot halbwollene Waaren (350 Pfd.) ab Düsseldorf fehlen in Rheydt seit 26. April 1871.
A O 204. 1 Kiste Messingwaaren (31 Pfd.) ab Altena fehlt in Haspe seit 20. April 1871.
A P 3134. 1 Fass Eisenwaaren (330 Pfd.) zum Versandt fehlt in Rittershausen seit 13. März 1871.
A P 1. 1 Korb leere Flaschen (51 Pfd.) ab Düren fehlt in Uerdingen seit 21. April 1871.
A P 2862. 1 Ballot Gewebe (119 Pfd.) ab Liegnitz fehlt in Iserlohn seit 24. April 1871.
A R 33. 1 Fass Syrup (102 Pfd.) ab Kreiensen fehlt in Iserlohn seit 27. März 1871.
A R 283. 1 Packet 4 l. Körbe (20 Pfd.) ab Witten fehlt in Vohwinkel seit 25. April 1871.
A S 130. 1 Ballen Leder (88 Pfd.) ab Hannover fehlt in Bochum seit 30. März 1871.
A S 1. 1 Sack Gemüse ab Soest fehlt in Hoerde seit 7. März 1871.
A V 204/5. 2 Packet Papier (141 Pfd.) ab Deutzerfeld fehlen in Soest seit 6. März. 1871.
A V 21. 1 Ballen Musterwaaren (90 Pfd.) ab Leipzig fehlt in Steele seit 30. April 1871.
A W 547. 1 Packet Leinwaaren (45 Pfd.) ab Bielefeld fehlt in Barmen seit 8. April 1871.
A W 544. 1 Ballen Leinen (27 Pfd.) ab Bielefeld fehlt in Dortmund seit 6. April 1871.
A W 547. 1 Ballen Leinen (45 Pfd.) ab Bielefeld fehlt in Dortmund seit 6. April 1871.
A Z 364. 1 Korb Würste (55 Pfd.) ab Gütersloh fehlt in Neuss seit 20. April 1871.
A Z 363. 1 Korb Würste (55 Pfd.) ab Gütersloh fehlt in Düsseldorf seit 18. April 1871.
A JsJ 362. 1 Kiste Zucker (58¾ Pfd.) ab Eberfeld Stb. fehlt in Hagen seit 29. März 1871.
A St. 9953. 1 Korb Wein (103 Pfd.) ab Duisburg fehlt in Bochum seit 30. März 1871.
B 95. 1 Kiste Manufakturwaaren (350 Pfd.) ab Aachen M fehlt in Dornap seit 16. März 1871.
B 8. 1 Ballot Leinen (40 Pfd.) ab Remscheid fehlt in Barmen seit 24. März 1871.
B 445. 1 Kiste Kurzwaaren (89 Pfd.) zum Versandt fehlt in Barmen seit 27. März 1871.
B 1. 1 Kiste Kleider ab Dortmund fehlt in Langendreer seit 28. März 1871.
B IV. 1 Packet 2 Stühle ab Höxter fehlt in Aachen T seit 14. März 71.
B 1/10. 10 leere Tonnen (295 Pfd.) ab Hagen fehlt in Dortmund seit 20. März 1871.
B 35. 1 Korb Wein (145 Pfd.) ab Aachen M fehlt in Ruhrort seit 1. April 1871.
B 4. 1 Korb Eisenwaaren (20 Pfd.) ab Mülheim a/Rh. fehlt in Romscheid seit 3. März 1871.
B 33. 1 leeres Fass ab Deutzerfeld fehlt in Soest seit 23. März 1871.
B 1/2. 2 Säcke Kartoffeln (282 Pfd.) ab Greven fehlen in Bochum seit 23. März 1871.
B 90. 1 Kiste Pflaumen ab Düsseldorf fehlt in Aachen M seit 29. März 1871.
B. 1 Feuertopf und Rost ab Dortmund fehlt in Elberfeld Stb. seit 31. März 1871.
B 1224. 1 Fass Cichorien (116 Pfd.) zum Versandt fehlt in Mülheim a/Rh. seit 16. April 1871.
B 10. 1 Ballot Wollwaaren (16 Pfd.) ab Essen fehlt in Aachen M. seit 7. April 1871.
B 50. 1 Korb Eier (72 Pfd.) ab Driburg fehlt in Dortmund seit 20. April 1871.
B B 136/8. 3 Körbe Firniss (93 Pfd.) ab Mülheim fehlen in Neuss seit 20. März 1871.
B C 156. 1 Kiste Seife ab Aachen fehlt in Lennep seit 23. März 1871.
B C 8881. 1 Ballen Zunder (157 Pfd.) ab Altenhundem fehlt in M. Gladbach seit 31. März 1871.
B D 40. 1 Sack Gries (202 Pfd.) ab Braunschweig fehlt in Elberfeld seit 4. April 1871.
B E 801. 1 Kiste Kurzwaaren zum Versandt fehlt in Elberfeld seit 18. März 1871.
B F 398/400. 3 Ballen Blechwaaren, 5681. 1 leerer Korb } zum Versandt fehlen in Mülheim a/Rh. seit 24. April 1871.
B & G 22704. 1 Kiste Parfümerie (227 Pfd.) ab Eisenach fehlt in Elberfeld Döp. seit 29. März 1871.
B G 145. 1 Kiste Mineral-Wasser (220 Pfd.) fehlt in Hamm seit 28. April 1871.
B H 4067. 1 Ballot Sayettgarn (76 Pfd.) ab Crefeld fehlt in Hamm seit 31. März 1871.
B H 4067. 1 Ballot Wollgarn (76 Pfd.) ab Crefeld fehlt in Dortmund seit 29. März 1871.
B H 1546. 1 Kiste Baumwollen-Waaren (205 Pfd.) ab Berlin fehlt in Elberfeld seit 27. April 1871.
B J 1866. 1 Packet leere Säcke (108 Pfd.) ab Neuss fehlt in Hamm seit 19. März 1871.
B & K 10. 1 Ballot Baumwollen-Waaren (53 Pfd.) ab Berlin fehlt in Wickrath seit 21. März 1871.

B M 350. 1 Decke ab Aplerbeck fehlt in Ronsdorf seit 25. März 1871.
B M 5. 1 Decke ab Aachen T fehlt in Homberg seit 27. März 1871.
B M 752. 1 Decke ab Arnsberg fehlt in Neuss seit 24. März 1871.
B M 2006. 1 Fass Zinkweiss (109 Pfd.) ab Mülheim a/Ruhr fehlt in
P N Hamm seit 4. März 1871.
B M 1046 1 Decke ab Düsseldorf fehlt in Witten seit 16. März 1871.
B M 6. 1 Decke ab Crefeld fehlt in Geilenkirchen seit 16. März 1871.
B M 118. 1 Decke ab Crefeld fehlt in Geilenkirchen seit 16. März 71.
B M 238. 1 Decke ab Lippstadt fehlt in B Rittershausen seit 16. März 1871.
B M 601. 1 Decke ab Aachen T fehlt in Iserlohn seit 27. März 1871.
B M 278. 1 Decke ab Bodenbach fehlt in Hagen seit 6. April 1871.
B M 508. 2 Packete l. Körbe (30 Pfd.) ab Witten fehlen in Hagen seit 19. April 1871.
B M. 1 langer Strick ab Lennep fehlt in Schwelm seit 28. April 1871.
B M 639. 1 Decke ab Iserlohn fehlt in Werdohl seit 6. April 1871.
B M. 3 Laternen ab Magdeburg fehlen in Witten seit 12. April 1871.
B N 125. 1 Kiste Kurzwaaren (50 Pfd.) ab Aachen M fehlt in Ruhrort seit 29. April 1871.
B S 39. 1 Ballot Baumwollen-Waaren (60 Pfd.) ab Paderborn fehlt in Witten seit 3. März 1871.
B W 33. 1 Korb Pflanzen ab Oberhausen fehlt in Iserlohn seit 27. März 1871.
B F C 7780. 1 Fass Wein ab Bingerbrück fehlt in Neuss seit 28. Februar 1871.
B S C 8893. 1 Ballot Schwamm (106 Pfd.) ab Altenhundem fehlt in Düsseldorf seit 14. April 1871.
B v. B 500. 1 Korb Candis (28 Pfd.) ab Uerdingen fehlt in Aachen M. seit 2. März 1871.
B E D E. 2 Block Kupfer zum Versandt fehlen in Mülheim a/Rh. seit 24. März 1871.
C 90. 1 Ballen Kaffee (147 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Barmen seit 19. April 1871.
C 4964. 4 Ballen Packleinen (160 Pfd.) ab Emsdetten fehlen in M. Gladbach seit 7. April 1871.
C A 1074. 1 Ballot Mandeln (186 Pfd.) zum Versandt fehlt in Düsseldorf [Eilgut] seit 1. April 1871.
C B 284. 1 Fass Pottloh (251 Pfd.) zum Versandt fehlt in Mühlheim a/Rh. seit 3. März 1871.
C B 121. 1 leeres Fass (19 Pfd.) ab Dahlhausen fehlt in Hagen seit 24. April 1871.
C B 11963. 1 Kiste Cigarren (157 Pfd.) zum Versandt fehlt in Barmen seit 22. April 1871.
C C 1374. 1 Kiste Kurzwaaren (54 Pfd. ab Eisenach fehlt in Oberhausen seit 7. März 1871.
C C 347. 1 Kübel Butter (51 Pfd.) ab Langensalza fehlt in Dortmund seit 18. März 1871.
C C 12056. 1 leeres Fass ab Elberfeld fehlt in Opladen seit 8. April 71.
II 3690. 1 Kiste Schreibmaterialien (111 Pfd.) ab Ruhrort fehlt in
C O Dortmund seit 29. April 1871.
C D 4. 1 Kiste Messingwaaren (42 Pfd.) ab Iserlohn fehlt in Dortmund seit 27. März 1871.
C D 2055. 1 Kiste Manufacturwaaren (187 Pfd.) ab Leipzig fehlt in Mülheim a. d. Ruhr seit 2. März 1871.
C H 2305. 1 Ballen Leinen (155 Pfd.) ab Siegen fehlt in Elberfeld Stbk. seit 25. März 1871.
C H 3587. 1 Kiste Wollwaaren (259 Pfd.) ab Leipzig fehlt in Rheydt seit 29. April 1871.
C H 1601, 1605. 1 Sessel und 1 Kinderwagen ab Münster fehlt in Viersen seit 30. April 1871.
C H 428. 1 Korb Feilen (69 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Mülheim a. Rhein seit 29. April 1871.
C M 190. 1 Ballot Leder (150 Pfd.) ab Neviges fehlt in Hamm seit 17. März 1871.
IV 5 8515. 1 Wagen Eisenerz (20 000 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in
C M Hochdahl seit 25. April 1871.
C M 579. 1 Decke ab Bebra fehlt in Siegen seit 16. März 1871.
C M 47/8. 2 Kisten Holzstifte (490 Pfd.) ab Berlin fehlen in Ruhrort seit 21. Februar 1871.
C M 104, 108, 121, 135, 142, 132, 128, 103, 118, 138, 149, 159, 161. 13 Kuppelstangen ab Bodenbach fehlen in Ruhrort s. 25. März 71.
C M 136/8. 3 Flaschen Firniss (95 Pfd.) ab Mülheim fehlen in M. Gladbach seit 23. März 1871.
C M 285. 1 Packet Eisenwaaren (96 Pfd.) ab Neuss fehlt in Remscheid seit 16. März 1871.
C M 545. 1 Decke fehlt in Hamm seit 20. April 1871.
C M 77. 1 Decke fehlt in Hamm seit 6. April 1871.
C M 182. 1 Kette ab Dahlhausen f. in Langendreer s. 19. April 1871.
C N 495. 1 Ballot Dividivi (169 Pfd.) ab B. Rittershausen fehlt in Hamm seit 25. März 1871.
C O 1279. 1 Korb Farbe und Firniss (137 Pfd.) ab Iserlohn fehlt in Dortmund seit 30. April 1871.
C P 132. 1 Kiste Eisenwaaren (109 Pfd.) ab Kreiensen fehlt in Dortmund seit 19. März 1871.
C P 656. 1 Kiste Gewebe (51 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in M. Gladbach seit 29. April 1871.
C R 2328. 1 Ballot Wollwaaren (51 Pfd.) ab Berlin fehlt in Neuss seit 30. März 1871.
C S 6638. 1 Kiste Lederwaaren (76 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Barmen seit 14. März 1871.
C S 12 034. 1 Kiste Branntwein (180 Pfd.) ab Bochum fehlt in Dortmund seit 17. März 1871.
C T 872/4 3 leere Fässer ab Kupferdreh fehlen in Solingen seit 6. März 1871.
C T 860/64. 5 Stück Buchsbaumholz (268 Pfd.) ab Düsseldorf fehlen in Ronsdorf seit 26. April 1871.
C W 553. 1 Korb Eisen (52 Pfd.) ab Solingen fehlt in M. Gladbach s. 17. März 1871.
C A M. 1 Packet (Inhalt unbekannt) zum Versandt fehlt in Barmen seit 27. März 1871.
C B r 2794. 1 ¼ Ohm Bier (100 Pfd.) ab Dortmund fehlt in Werdohl seit 6. April 1871.
C D F 6849. 1 Kiste Gusswaaren ab Aachen fehlt in Solingen seit 4. März 1871.
C J L 2. 1 leerer Sack (78 Pfd.) ab Wickrath fehlt in Homberg seit 23. März 1871.
C K D 8429. 1 Fass Branntwein (195 Pfd.) ab Hochdahl fehlt in Crefeld seit 30. April 1871.
C P R 11. 1 Bürde Stahl (100 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Remscheid seit 22. April 1871.
C T S 197. 1 Kiste Bandwaaren (75 Pfd.) zum Versandt fehlt in Barmen seit 11. März 1871.
C W C 9329, 6464. 3 leere Fässer (75 Pfd.) ab Hochdahl fehlen in Duisburg seit 18. April 1871.
C W L 1065. 1 Ballot Leinwand (40 Pfd.) ab Dresden fehlt in Wickrath seit 18. März 1871.
D 55/56. 2 Körbe gr. Eisenwaaren (140 Pfd.) ab Herdecke fehlen in Aprath seit 6. Februar 1871.
D 15. 1 Bügeleisen (8 Pfd.) ab Lippstadt fehlt in Dortmund seit 15. März 1871.
D 4431. 1 Ballen leere Säcke (10 Pfd.) ab N. Hüsten fehlt in Dortmund seit 23. März 1871.
D 116. 1 Ballen Garn (240 Pfd.) ab Neuss fehlt in Düsseldorf [Eilgut] seit 27. März 1871.
D 1/8. 8 Ballen Korken (896 Pfd.) ab Bremen fehlen in Aachen M. s. 23. März 1871.
D 9. 1 Ballen Gelatine (72 Pfd.) ab Bremen fehlt in Aachen M. seit März 1871.
D 192/93. 2 Ballen Kaffee (316 Pfd.) ab Mühlheim a. Rhein fehlen in Schwelm seit 1. Mai 1871.
D 1. 1 Pack 6 eiserne Geschirre fehlt in Hamm seit 6. April 1871.
D 30. 1 Pack Sensen ab Neuss fehlt in Aachen M. seit 24. April 1871.
D 182. 10 Pack Holzschuhe ab Rheine fehlen in Letmathe seit 22. April 1871.
D C 672. 1 Bürde Stahl (109 Pfd.) ab Mülheim a. d. Ruhr fehlt in Hamm seit 17. März 1871.
D C 678. 3 Bürden Stahl (273 Pfd.) ab Mülheim a. d. Ruhr fehlen in Hamm seit 18. März 1871.
D C 4. 6 Paar Holzschuhe (25 Pfd.) ab Dülmen fehlen in Unna seit 5. März 1871.
D Cie. 2. 2 Rollen Messing (110 Pfd.) ab Aachen M. fehlen in Ohligswald seit 22. April 1871.
D K 8. 1 Kiste Kleider (25 Pfd.) ab Limburg fehlt in Rheydt seit 24. October 1870.
D L. 1 Ballen Gewebe (24 Pfd.) ab Ostende fehlt in Obercassel seit
Z 5. Februar 1871.
D S 44. 1 Kiste Eisenwaaren ab Mülheim a. d. Ruhr fehlt in Hamm seit 24. März 1871.
D S 218. 1 leere Blechflasche (7 Pfd.) ab Haspe fehlt in Mülheim am Rhein seit 5. April 1871.
D W 20. 49 Stck. Holzschuhe ab Münster fehlen in Barop seit 13. April 1871.
DH C 582. 1 Bürde Stahl (43 Pfd.) zur Ausgabe fehlt in Mülheim am Rhein seit 31. Januar 1871.
D S S 1582. 1 Ballen Wachstuch (40½ Pfd.) ab Cassel fehlt in Mülheim a. d. Ruhr.
D S S 1585. 1 Ballot Teppiche (155 Pfd.) ab Cassel fehlt in Dortmund seit 18. April 1871.
E 9. 1 Ballen Lumpen ab Crefeld fehlt in Wickrath s. 13. März 1871.
E 350. 1 Fass Wein (95 Pfd.) ab St. Goar fehlt in Neuss seit 4. März 1871.
E 4. 1 Ballen Bleischrot (25 Pfd.) ab Neuss fehlt in Wetter seit 12. Januar 1871.
E 13. 13 Pack Blech (280 Pfd.) ab Barmen fehlen in Solingen seit 19. April 1871.
E 350. 1 Fass Wein (95 Pfd.) ab St. Goar fehlt in B. Ritterhausen seit 3. April 1871.
E. 1 leerer Korb (5 Pfd.) ab Baal fehlt in Barmen seit 20. April 1871.
E 6221. 1 Ballen Wollgarn (37 Pfd.) fehlt in Hamm s. 12. April 1871.
E 1511. 1 Kiste Emballage (53 Pfd.) ab Aachen T. fehlt in Remscheid seit 28. März 1871.
E 6. 1 Korb Eier (22 Pfd.) ab Rheda fehlt in Annen s. 6. April 1871.

E A 1684. 1 Kiste Wein (75 Pfd.) ab Viersen fehlt in Dülken seit 11. März 1871.
E B 5146. 1 Sack Feldsaamen ab Erfurt fehlt in Hagen seit 27. März 1871.
E B 23. 1 Bürde Stahl (70 Pfd.) ab Neuss fehlt in Aachen T. seit 22. April 1871.
E C 2616. 1 Ballot Musterwaaren (400 Pfd.) ab Aachen M. fehlt in Hamm seit 14. März 1871.
E D 101. 1 Ballen Rohseide (82 Pfd.) fehlt in Crefeld s. 1. April 1871.
E H 492. 1 Ballot Saamen (52 Pfd.) ab Deutzerfeld fehlt in Elberfeld Stbk. seit 3. März 1871.
E K 461. 1 Ballot Twist (147 Pfd.) ab M. Gladbach fehlt in Lindern seit 30. Januar 1871.
E K 389. 1 Kiste Tücher (44 Pfd.) ab Leipzig fehlt in Barmen seit 28. April 1871.
E L 1958. 1 leeres Fass (30 Pfd.) zum Versandt fehlt in Altena seit 8. März 1871.
E M 3419. 1 leere ¼ Ohm ab Ruhrort fehlt in Uerdingen seit 24. März 1871.
E P 792. 1 Collo Holzschuhe (35 Pfd.) ab Holzminden fehlt in Remscheidt seit 8. April 1871.
E R. 1 Stück Gussstahl (20 Pfd.) ab Witten fehlt in Schwelm seit 20. April 1871.
E R 181. 1 Korb Candis (32 Pfd.) ab Duisburg fehlt in Bochum seit 18. April 1871.
E S 89. 1 Fass Eisenwaaren (300 Pfd.) zur Ausgabe fehlt in Mülheim a. Rhein seit 29. März 1871.
E W 1/2. 2 Fässer Schmelztiegel (1135 Pfd.) ab Düsseldorf fehlen in Aachen T. seit 27. April 1871.
E G W 258. 1 Kiste Gummiwaaren (57 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Mülheim a. Rhein seit 21. April 1871.
F 25. 1 Korb Kleider (22 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Neuss [Eilgut] seit 25. November 1870.
F 1254. 1 Kiste Wurst (14 Pfd.) ab Rheda fehlt in Remscheid seit 2. März 1871.
F. 1 Rolle Zinn (36 Pfd.) ab Mülheim a. Rhein fehlt in N. Hüsten seit 26. April 1871.
F 3. 1 Fass Stärke (340 Pfd.) ab Barmen fehlt in Homberg seit 20. April 1871.
F 3. 1 Korb Eisenwaaren (152 Pfd.) ab Neviges fehlt in Neuss seit 20. April 1871.
F 516. 1 Kiste Bronzewaaren (5½ Pfd.) ab Wetter fehlt in Oberhausen seit 21. April 1871.
F 1792/3. 2 Ballot Tapeten (324 Pfd.) ab Düsseldorf fehlen in Witten.
F. 2 Ofentheile in Stroh (65 Pfd.) ab Barmen fehlen in Dortmund s. 6. April 1871.
F 457. 1 Kübel Butter (39 Pfd.) ab Osnabrück fehlt in Haspe seit 24. April 1871.
F. 3 Ballen Säcke (604 Pfd.) ab Neuss fehlen in Düsseldorf seit 18. April 1871.
F A 1684. 1 Kiste Wein (75 Pfd.) ab Bingerbrück fehlt in Viersen s. 10. März 1871.
F A 638. 1 Pack Springfedern (36½ Pfd.) ab Altena fehlt in Neviges seit 6. März 1871.
FB 6497. 1 Ballot Garn (54 Pfd.) ab Neuss fehlt in Aachen M. seit 3. April 1871.
F C 1411 1 Kiste Droguen (80 Pfd.) ab Cassel fehlt in Elberfeld seit 27. April 1871.
F D 210/1. 2 Kisten (Inhalt unbekannt) ab Rheydt fehlen in Hamm seit 25. März 1871.
F E. 1 Pflugeisen (15 Pfd.) fehlt in Dortmund seit 8. März 1871.
F E 2151/2. 2 Kisten Couleurs (56 Pfd.) ab Kreiensen fehlen in Mülheim a Rhein seit 29. April 1871.
F F 753. 1 Kiste Lichte (113 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Neuss [Eilgut] seit 17. November 1870.
F F 91. 1 Kiste Wollwaaren (44 Pfd.) ab Leipzig fehlt in Düsseldorf [Eilgut] seit 25. April 1871.
F G 237. 1 Ballen Seilerwaaren (99 Pfd.) ab Lippstadt fehlt in Hagen seit 25. März 1871.
F G 273. 1 Ballen Seilerwaaren (99 Pfd.) ab Lippstadt fehlt in Hagen [Eilgut] seit 22. März 1871.
F H 8675. 1 Ballen Wollwaaren (21 Pfd.) ab Lennep fehlt in Hamm seit 9. März 1871.
F H 996. 1 Korb Tabak (61 Pfd.) ab Mülheim a. Rhein fehlt in Lennep seit 23. März 1871.
F H 356. 1 Kübel Butter (35 Pfd-) ab Rheda fehlt in Gevelsberg seit 12. April 1871.
F H 1675. 1 Korb Tabak (21 Pfd.) ab Mülheim a. Rhein fehlt in Schwelm seit 1. Mai 1871.
F H 356. 1 Kübel Butter (33 Pfd.) ab Rheda fehlt in Dortmund seit 7. April 1871.
F J 5. 1 Korb Eisenwaaren (24 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Duisburg seit 29. April 1871.
F K. 1 Brucheisen (112 Pfd.) ab Barmen fehlt in Dortmund seit 18. März 1871.
F L 3179. 1 Kiste Wollwaaren (67 Pfd.) ab Reichenberg fehlt in Oberhausen seit 28. März 1871.
F L 202. 1 Ballot ab Mainz fehlt in M. Gladbach seit 23. Bpril 1871.
F L 396. 1 leeres Fass (60 Pfd.) ab Creuzthal fehlt in Soest s. 6. März 1871.
F M 10. 1 Ballot Wollwaaren (66 Pfd.) ab Benrath fehlt in Leichlingen seit 24. April 1871.
F N 55. 1 Fass Rüböl (165 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Kupferdreh seit 1. April 1871.
F P 1539. 1 Kiste Cigarren (40 Pfd.) ab Aachen T. fehlt in Mülheim a. Rhein seit 27. März 1871.
F P 1365. 1 leere Kiste (58 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Aachen M. seit 8. März 1871.
F P 550. 1 Kiste Weissblech (88 Pfd.) fehlt in Hamm s. 15. April 1871.
F P 715. 1 hölzerne Kiste (185 Pfd.) ab Haardt fehlt in Dortmund seit 29. März 1871.
F R 57. 1 Kiste Kurzwaaren (37 Pfd.) ab Barmen fehlt in Witten seit 6. März 1871.
F R 1134. 1 Ballen Musterwaaren (46 Pfd.) fehlt in Hamm seit 11. April 1871.
F S 166. 1 Kiste Seife (69 Pfd.) ab Braunschweig fehlt in Aplerbeck seit 19. März 1871.
F S 211. 1 leere ¼ Ohm (20 Pfd.) ab Creuzthal fehlt in Soest seit 8. April 1871.
F T 61. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 24 Pfd.) ab Haspe fehlt in Neuss seit April 1871.
F W 250/1. 2 Bürden Stahl (197 Pfd.) ab Gevelsberg fehlen in Hagen seit 31. März 1871.
F W 10. 1 Kiste Schlösser (60 Pfd.) ab Wetter fehlt in Remscheid s. 17. März 1871.
F A P 3116. 1 Ballot Wollwaaren (38 Pfd.) ab Bielefeld fehlt in Ronsdorf seit 3. März 1871.
F H S 1924. 1 Fass Seife (420 Pfd.) ab Neuss fehlt in M. Gladbach s. 17. März 1871.
F K M 6186. 1 Ballen Wollwaaren (29½ Pfd.) ab Erkelenz fehlt in Ruhrort seit 21. März 1871.
F v G 727. 1 Ballen Hefe (50 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Aachen T. seit 2. Januar 1871.
F W M 10. 1 leeres Fass (20 Pfd.) ab Marten fehlt in Dortmund seit 12. März 1871.
F W R 3228. 1 Kiste Goldleisten (138 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Mülheim a. Rhein seit 15. April 1871.
F W R 309. 1 Kiste Tafelglas ab Mülheim a. Rhein fehlt in Dortmund seit 1. Mai 1871.
F W N H. 1 Packet 18 Eimer (100 Pfd.) ab Altenhundem fehlt in Mülheim a. Rhein seit 23. März 1871.
G 592. 1 Ballen halbwollne Waaren (55 Pfd.) ab M. Gladbach fehlt in Hamm seit 16. März 1871.
G 1. 1 Fass Wein (190 Pfd.) ab Mülheim a. Rhein fehlt in Hamm seit 30. März 1871.
G 368. 1 Ballen Feldsaamen (48 Pfd.) ab Homberg fehlt in Elberfeld Döp. seit 25. März 1871.
G 2910. 1 Ballen baumwollne Waaren (160 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Elberfeld Döp. seit 21. März 1871.
G 133. 1 Fass Feilen (400 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Aachen T. seit 29. März 1871.
G 35. 1 Kiste Käse (15 Pfd.) ab Aachen M. fehlt in M. Gladbach seit 15. März 1871.
G 838. 1 Kiste Rosinen (61 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Leichlingen seit 28. April 1871.
G 32. 1 Rolle Stockfische (50½ Pfd.) zum Versandt fehlt in Elberfeld Stbk. seit 28. März 1871.
G 146. 1 leeres Fass (102 Pfd.) ab Witten fehlt in Mülheim a. Rhein seit 14. April 1871.
G A 3824. 1 Sack Wicken (200 Pfd.) zum Versandt fehlt in Dortmund seit 8. März 1871.
G B 2928. 1 Kiste Cigarren (32 Pfd.) ab Altenhundem fehlt in Erkelenz seit 2. April 1871.
G B 570. 1 Ballot Teppiche ab Elberfeld fehlt in Crefeld s. 30. April 71.
G B 104. 1 Kiste Wein (115 Pfd.) ab Eisenach fehlt in Elberfeld seit 27. April 1871.
G C 1308. 1 Ballot halbwollne Waare (105 Pfd.) ab Harburg fehlt in M. Gladbach seit 28. März 1871.
G & C 831. 1 Korb Eisenwaaren (120 Pfd.) ab Neuss fehlt in Elberfeld seit 27. April 1871.
G D 76. 1 Kiste Drechslerwaaren (62 Pfd.) ab Cabel fehlt in Mülheim a. Rhein seit 29. März 1871.
G E 439. 1 Ballen Nessel (26 Pfd.) ab Hagen fehlt in Mülheim a. Rh. seit 29. März 1871.
G E 10. 1 Korb Kleider (31 Pfd.) ab Essen f. in Soest s. 24. April 71.
G F 1458. 1 Ballen Woll-Abfälle (230 Pfd.) ab Aachen M. fehlt in Hamm seit 28. März 1871.
G G. 1 Kiste Weissblech (108 Pfd.) ab Barmen fehlt in Hagen seit 31. März 1871.
G G 255. 1 Kiste Kurzwaaren (35 Pfd.) ab Giessen fehlt in Elberfeld D. seit 26. April 1871.
G G 8403. 1 leere Kiste ab Aachen M. fehlt in Hagen s. 21. April 1871.
G G 737. 1 leeres Fass (50 Pfd.) ab Dortmund fehlt in Hagen seit 28. April 1871.

G H 8282. 1 Kiste Kurzwaaren (100 Pfd.) ab M. Gladbach fehlt in Neuss seit 6. März 1871.
G H 550, 19. 2 leere Kisten ab Leichlingen fehlen in Dortmund seit 20. März 1871.
G K 1. 1 Sack Dünger (100 Pfd.) ab Neuss fehlt in Schwelm seit 27. März 1871.
G K 329. 1 Ballen halbwollne Waare (24 Pfd.) zum Versandt fehlt in Elberfeld St. seit 31. März 1871.
G K 108. 1 1/4 Ohm Wein (85 Pfd.) fehlt in Hamm seit 19. April 1871.
G K 448. 1 Ballot halbwollne Waare (31 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Aachen M. seit 30. April 1871.
G K 295. 1 Ballot Twist ab M. Gladbach fehlt in M. Gladbach seit B 12. April 1871.
G L 2033. 1 Ballen Nessel (74 Pfd.) ab Ruhrort fehlt in Homberg seit 19. März 1871.
G L 565. 1 Kiste Kurzwaaren (47 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Hamm seit 20 März 1871.
G L 160. 1 Fass Eisenwaaren (98 Pfd.) ab Neuss fehlt in Aachen T. seit 17. Februar 1871.
G L 2324. 1 Ballot baumwollne Waaren (50 Pfd.) fehlt in Hamm seit 30. April 1871
G L 25 640. 1 Ballot Nessel (98 Pfd.) ab Rheine fehlt in M. Gladbach seit 7. April 1871.
G M 4675. 1 leere 1/2 Ohm ab Ruhrort fehlt in Uerdingen seit 24. März 1871.
G M 452. 1 Packet (Inhalt unbekannt, 252 Pfd.) fehlt in Hamm seit 26. April 1871.
G M 688/90. 3 Säcke Gerste und Graupen (504 Pfd.) ab Kreiensen fehlen in Duisburg seit 25. April 1871.
G N 952. 1 Packet Papierwaaren (33 Pfd.) ab Giessen fehlt in Soest seit 21. April 1871.
G N 25. 1 Packet leere Körbe (35 Pfd.) ab Dortmund fehlt in Altena seit 23. März 1871.
G R 391. 1 leere Kiste ab Solingen fehlt in Witten s. 14. April 1871.
Gebr. R 2. 1 Ballot Garn (114 Pfd.) ab Leipzig fehlt in Barmen seit 28. April 1871.
G R 406. 1 Kiste Glas (180 Pfd.) ab Witten fehlt in Unna s. 18. März 71.
G S 4649. 1 Ballen Tuchwaaren (47 Pfd.) ab Münster fehlt in Mülheim a. Rhein seit 29. März 1871.
G S64/5. 2 Körbe Eisenwaaren (255 Pfd.) ab Hagen fehlen in Aachen M. seit 24 März 1871.
G S. W 1 leere Kiste ab Wesel fehlt in M. Gladbach seit 6. März 1871.
G S 40. 1 Collo Papier (45 Pfd.) ab Lindern fehlt in Elberfeld Dp. s. 30. April 1871.
G S 1468. 1 Kiste Uhren (78 Pfd.) } ab Giessen fehlen in Dortmund seit 8. April 1871.
G S 631. 1 Ballot Wollwaaren (200 Pfd.) }
G S 716. 1 Ballot Tuch (40 Pfd.) ab Giessen fehlt in Hochdahl seit 14. April 1871.
G T 223. 1 Ballen Schinken (50 Pfd.) ab Gütersloh fehlt in Barmen seit 17. März 1871.
G T 2242. 1 Fass gr. Eisenwaaren (504 Pfd.) ab Anrath fehlt in Odenkirchen seit 27. Februar 1871.
G U 750. 1 Pack Papiere (42 Pfd.) ab Giessen fehlt in Dortmund seit 20. April 1871.
G V 3992/3, 3994. 2 Fässer und 1 Korb Farbe (335 Pfd.) ab Aachen M. fehlen in Ruhrort seit 29. April 1871.
G W 34 951. 1 leere Kiste (35 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in N. Hüsten seit 12. April 1871.
A G C 1001. 1 Ballen baumwollne Waaren (219 Pfd.) ab Deutzerfeld fehlt in Mülheim a. Rhein seit 29. März 1871.
G C B 38. 1 Decke ab Bodenbach fehlt in Aachen M. s. 1. April 1871.
G C B 692. 1 Decke ab Bodenbach fehlt in Aachen M. s. 31. März 71.
G C B 358. 1 Decke ab Essen fehlt in Aachen seit 1. April 1871.
G C B 330. 1 Decke ab Bodenbach fehlt in Aachen M. s. 1. April 1871.
G D R 696. 1 Fass Wein (90 Pfd.) ab Emden fehlt in Schwelm seit 30. März 1871.
G F G 73. 1 Korb gr. Eisenwaaren (170 Pfd.) ab Lennep fehlt in Hoerde seit 30. Januar 1871.
G K D 8429. 1 Fass Branntwein (195 Pfd.) ab Görlitz fehlt in M. Gladbach seit 29. April 1871.
H 25. 1 Kiste Seidenwaaren (256 Pfd.) ab Bielefeld fehlt in Langenberg seit 31. März 1871.
H 20. 1 Pack Schinken (20 1/2 Pfd.) ab Bielefeld fehlt in Barmen seit 9. März 1871.
H 2. 1 Säckchen (2 Pfd.) ab Remscheid fehlt in Mülheim a. Rhein s. 30. März 1871.
H 3. 1 Sack Kleesamen (200 Pfd.) ab Wesel fehlt in Hagen seit 27. März 1871.
H 220. 1 Sack Wollwaaren (129 Pfd.) ab Lindern fehlt in Hamm seit 20. März 1871.
H 232, 371. 3 Pack gr. Eisenwaaren (2382 Pfd.) ab Neuss fehlt in Aachen T. seit 5. März 1871.
H. 1 Roster Eisenwaaren (5 Pfd.) ab Rheine fehlt in Solingen seit 4. März 1871.
H 1171. 1 Sack Cichorien (212 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Gevelsberg seit 30. März 1871.
H. 1 Pack 7 leere Körbe (20 Pfd.) ab Troisdorf fehlt in Schwelm seit 17. März 1871.
H 8538. 1 Kübel Candis (27 Pfd.) ab Dortmund fehlt in Wetter seit 7. März 1871.
H 3. 3 leere Körbe (40 Pfd.) ab Elberfeld fehlen in Soest s. 25. März 71.
H 5895. 1 Ballen baumwollne Waaren (310 Pfd.) ab Gladbach fehlt in Bochum seit 20. März 1871.
H 11. 1 Korb Butter ab Greven fehlt in Hörde s. 17. März 1871.
H 2. 1 Kiste Kleider (50 Pfd.) ab Solingen fehlt in Aachen M. seit 24. März 1871.
H 243. 1 Ballen Tuche (45 Pfd.) ab Cottbus fehlt in Lennep seit 24. März 1871.
H 1171. 1 Sack Cichorien (212 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Neviges seit 30. März 1871.
H 655. 1 Feuertopf (5 Pfd.) ab Deutzerfeld fehlt in Solingen seit 25. April 1871.
H 601. 1 Pack Kleesaat (250 Pfd.) ab Cassel fehlt in Barmen seit 26. April 1871.
H 7224. 1 Kiste Zuckerwaaren (87 Pfd.) ab Magdeburg fehlt in Witten seit 12. April 1871.
H 225. 1 Ballen Leinen (432 Pfd.) ab Essen fehlt in Dortmund seit 25. April 1871.
H 1. 1 Pack Rosshaut (27 Pfd.) ab Mülheim a. d. Ruhr fehlt in Dortmund seit 31. März 1871.
H. 1 Sack Kartoffeln (70 Pfd.) ab Velpe fehlt in Dortmund seit 19. April 1871.
H. 1 Ballen Leinen (210 Pfd.) ab Emsdetten fehlt in Dortmund seit 20. April 1871.
H 1426. 1 Ballen Schinken (51 Pfd.) ab Bielefeld fehlt in Aachen s. 13. April 1871.
H 4. 1 leere Kiste (65 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in M. Gladbach seit 29. April 1871.
H 5. 1 Fass Branntwein (199 Pfd.) ab Dortmund fehlt in Langendreer seit 14. April 1871.
HB 4. 1 Korb Eisenwaaren (23 Pfd.) ab Wollstadt fehlt in Mülheim a. Rhein seit 13. März 1871.
HB 544. 1 Kiste Apfelsinen (70 Pfd.) ab Mülheim a. Rhein fehlt in B. Rittershausen seit 4. April 1871.
HB 604. 1 Ballen Manufacturwaaren (84 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Crefeld seit 30. April 1871.
H B 294. 1 Ballen baumwollne Waaren (80 Pfd.) ab M. Gladbach fehlt in Aachen M. seit 17. März 1871.
H C 406. 1 Kiste Wollwaaren (129 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Hamm seit 2. März 1871.
H C 280. 1 Ballen Wollwaaren (507 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Aachen seit 25. Februar 1871.
H & C 4191. 1 Ballen Garn (43 Pfd.) ab Leipzig fehlt in Elberfeld s. 26. April 1871.
H C 951. 1 Rolle Leder (222 Pfd.) ab Bingen fehlt in B. Rittershausen seit 29. April 1871.
H C 8. 1 Decke ab Milspe fehlt in Milspe seit 27. April 1871.
H D 129. 1 Pack Papier (50 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Solingen s. 20. März 1871.
H E 20. 1 leerer Korb (27 Pfd.) ab Lennep fehlt in Wetter seit 29. Februar 1871.
HL 5693. 1 Fass Oel (373 Pfd.) ab Hamm fehlt in Bochum seit 26. März 1871.
HL 3015. 1 Kübel Butter (115 Pfd.) ab Velpe fehlt in Schwelm seit 22. April 1871.
H F 343. 1 Korb Wein (103 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Witten seit 30. März 1871.
H G 1698. 1 Ballen Wollwaaren (27 Pfd.) fehlt in Aachen M. seit 9. März 1871.
H G 269. 1 Pack Kuchenpfannen (61 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in M. Gladbach seit 29. April 1871.
H H 3520. 1 Korb Brotwaaren (55 Pfd.) ab Dortmund fehlt in Neuss seit 10. April 1871.
H H 4. 1 Korb Kleider (24 Pfd.) ab Trompet fehlt in Barmen seit 19. April 1871.
H H 719. 1 Collo Stahlwaaren (3 Pfd.) ab M. Gladbach fehlt in Kleinenbroich seit 29. April 1871.
H J 681. 1 leeres Fass (10 Pfd.) ab Siegen fehlt in Soest s. 26. April 1871.
H J 4. 1 leeres Fass (17 Pfd.) ab Siegen fehlt in Soest seit 1. April 1871.
H J 133. 5 Colli Meubles (300 Pfd.) ab Düsseldorf fehlen in Witten seit 28. April 1871.
H J 1. 1 Sack Kartoffeln } (161 Pfd.) ab Dortmund fehlen in Langendreer seit 25. April 1871.
H J 2. 1 Sack getr. Obst }
H K 2735. 1 Kiste Seife (74 Pfd.) ab Berlin fehlt in Barmen seit 29. März 1871.
H K 4. 1 Pack (105 Pfd.) ab Neuss fehlt in Hamm seit 29. März 1871.
HK 38. 1 Fass gr. Eisenwaaren ab Hagen fehlt in Aachen T. seit 24. Januar 1871.
HK 560. 1 Ballen Neusilber (100 Pfd.) ab Leipzig fehlt in Solingen seit 25. März 1871.
HK 1120. 1 Korb Materialien (75 Pfd.) ab Neuss fehlt in Dülken seit 29. März 1871.

H L 419. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) ab Leichlingen fehlt in Dortmund seit 20. März 1871.
H L 655. 1 Pack Bäume (155 Pfd.) ab Crefeld fehlt in Langenberg seit 21. April 1871.
H L 741. 1 Ballen Leinen (77 Pfd.) ab Giessen fehlt in Elberfeld seit 27. April 1871.
H M 100. 1 Kiste Zug-Kuppelungs-Vorrichtung fehlt in Witten seit 27. April 1871.
H P 101. 1 Kiste Cigarren (230 Pfd.) ab Deutzerfeld fehlt in Solingen seit 15. März 1871.
H P 622. 1 Fass Farbe (27 Pfd.) ab Magdeburg fehlt in Aachen seit 11. April 1871.
H P 911. 1 leeres Fass (90 Pfd.) ab Witten fehlt in Neuss seit 13. April 1871.
H P 1546, 1651. 2 leere Fässer (150 Pfd.) ab Mülheim a/Rhein fehlen in Erkelenz seit 26. April 1871.
H P 1650, 892, 421. 3 Körbe Flaschen (60 Pfd.) ab Mülheim a/Rhein fehlen in Erkelenz seit 26. April 1871.
H R 1155. 1 Colli Nägel (119 Pfd.) fehlt in Hamm seit 14. April 1871.
H R 400. 1 Kiste Kleider (32 Pfd.) ab Mülheim a/Rhein fehlt in Werl seit 27. April 1871.
H S 427. 1 Ballen leere Säcke (161 Pfd.) ab Emsdetten fehlt in Rheydt seit 20. März 1871.
H S 712. 1 leeres Fass (20 Pfd.) ab Limburg fehlt in Mülheim a/Rh. seit 3. März.
H S 1308. 1 Ballen Baumwoll-Waaren (59 Pfd.) ab Soest fehlt in Elberfeld seit 21. März.
H S 309, 6306. 2 leere Kisten ab Braunschweig fehlen in Witten seit 17. April 1871.
H S 3368. 1 Ballen Samen (45 Pfd.) ab Erfurt fehlt in Dortmund seit 4. April 1871.
H S 580. 1 Kübel Käse (60 Pfd.) ab Dortmund fehlt in Altenhundem seit 19. April 1871.
H T 110. 10 Ballen Vasen (283 Pfd.) ab Bonenburg fehlen in Werdohl seit 30. April 1871.
H U 7961. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 232 Pfd.) ab Cassel fehlt in Elberfeld seit 24 April 1871.
HB S 738. 1 Ballen Halbwoll-Waaren (45 Pfd.) zum Versandt fehlt in Barmen/Rittershausen seit 13. März 1871.
H S S 5061. 1 Kiste Woll-Waaren (130 Pfd.) ab Leipzig fehlt in Neuss seit 28. April 1871.
H St. 2674. 1 Kiste Candis (52 Pfd.) ab Dortmund fehlt in Hoerde seit 6. April 1871.
H W R S. 1 Pack l. Sack (30 Pfd.) ab Haspe fehlt in Witten seit 23. April 1871.
J B 1. 1 Pack Decken und Säcke (34 Pfd.) ab Hamm fehlt in Aplerbeck seit 29. März 1871.
J B 1. 1 Ballen Holzschuhe (65 Pfd.) ab Lindern fehlt in Obercassel seit 23. Januar 1871.
J B 7782. 2 Kisten Maschinentheile (118 Pfd.) ab Merseburg fehlen in Dortmund seit 23. März 1871.
J C 8012. 1 Ballen Halbwoll-Waaren (26 Pfd.) fehlt in Hamm seit 28. April 1871.
J E 99. 1 leere Kiste (42 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Arnsberg seit 27. März 1871.
J G 41. 1 Kiste Zinnwaaren (114 Pfd.) ab Röcklinghausen fehlt in Bochum seit 14. April 1871.
J G 119. 1 Korb Eisenwaaren (39 Pfd.) ab Wurzen fehlt in Elberfeld seit 4. März 1871.
J H 106. 1 Waschmaschine (75 Pfd.) ab Mülheim a/Rhein fehlt in Barmen seit 9. März 1871.
J K 50. 1 Fass Gurken (37½ Pfd.) ab Lippstadt fehlt in Remscheid seit 17. Februar 1871.
J L 629. 1 Ballen Teppich (101 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Elberfeld seit 24. April 1871.
J L 552. 1 Korb Eisenwaaren (245 Pfd.) ab Barmen fehlt in Mülheim a/Rhein seit 28. April 1871.
J L 3673. A } 1 Pack Cigarren (25 Pfd.) ab Calcum fehlt in Erkrath seit 19. April 1871.
J L 2071. 1 Fass Wein (46 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Elberfeld seit 28. März 1871.
J L 394. 1 Kiste Messerwaaren fehlt in Aachen T. seit 2. Februar 1871.
J R 6046. 1 leere Kiste (45 Pfd.) ab Dülken fehlt in Düsseldorf seit 26. April 1871.
J R. 1 Sack getr. Obst (25 Pfd.) ab Hersfeld fehlt in Dortmund seit 19. April 1871.
J R 3052. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 25 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Oberhausen seit 17. März 1871.
J S 1866. 1 Korb Eisenwaaren (37 Pfd.) ab Uerdingen fehlt in Elberfeld seit 30. März 1871.
J S 2098. 1 Kiste Manufactur-Waaren (153 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Steele seit 25. März 1871.
J V 56. 1 Kiste Glasknöpfe (46 Pfd.) ab Reichenberg fehlt in Unna seit 20. März 1871.
J W 4556. 1 Matte Feigen (25 Pfd.) ab Cöln fehlt in Wickrath seit 26. November 1870.
J W. 1 Korb Kleider (25 Pfd.) ab Deutzerfeld fehlt in Steele seit 22. Februar 1871.
J B S 3465. 1 Fass Wein (101 Pfd.) ab Schwerte fehlt in Langschede seit 14. März 1871.
J F C 12. 1 Kiste Muster (49 Pfd.) ab Brüssel fehlt in Düsseldorf (Eilgut) seit 19. März 1871.
J M J 268. 1 Fass Stärke (117 Pfd.) ab Neuss fehlt in Solingen seit 22. März 1871.
J M J 305. 1 Kiste Stärke (37 Pfd.) ab Neuss fehlt in Erkelenz seit 28. März 1871.
J M R 251. 1 Kiste Papier (194 Pfd.) ab M. Gladbach fehlt in Oberhausen seit 21. April 1871.
J M F 48. 1 Kiste Feuerzeug ab Langerfeld fehlt in Lennep seit 28. April 1871.
J S 799. 1 Ballen Stuhlwaaren (48 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Mülheim a/Rhein seit 8. März 1871.
J W A 122. 1 Kiste Feilen (90 Pfd.) ab Remscheid fehlt in Crefeld seit 13. April 1871.
J W B 1602. 1 Kiste Seife (83 Pfd.) ab Cöln trans. fehlt in Altena seit 22. März 1871.
J W & B 7041. 1 Kiste Seife ab Düsseldorf fehlt in Barmen/Rittershausen seit 18. April 1871.
K. 6 Gebd. Seegras (300 Pfd.) ab Düsseldorf fehlen in Steele seit 16. März 1871.
K 230. 1 Ballen Wollwaare (88 Pfd.) ab Lippstadt fehlt in Neviges seit 18. März 1871.
K. 1 Tafel Zink (22 Pfd.) ab Essen fehlt in Soest seit 3. März 1871.
K. 1 Collo Gussstahl ab Creuzthal fehlt in Finnentrop seit 16. März 1871.
K 48. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 50 Pfd.) ab Essen fehlt in Kupferdreh seit 19. April 1871.
K 17. 2 Pack; K 20. 1 Pack; K 201/2. 2 Pack } Eisenbleche (645 Pfd.) ab Wetter fehlen in Schwelm seit 18. April 1871.
K 488. 1 Korb Eisenguss (50 Pfd.) ab Hagen fehlt in Düsseldorf (Eilgut) seit 28. April 1871.
K 15. 1 Sack Weizen (192½ Pfd.) ab Brody fehlt in Ruhrort seit 4. März 1871.
K 128. 1 Sack Korken (42 Pfd.) ab Osnabrück fehlt in Crefeld seit 19. März 1871.
K 389. 1 Korb gr. Eisenwaaren (44 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Duisburg seit 15. April 1871.
K. 1 Blöckchen Kupfer zum Versandt fehlt in Mülheim a/Rh. seit 16. April 1871.
K 9. 1 Achse ab Barmen fehlt in Lennep seit 26. April 1871.
K 7448. 1 Collo Wollwaaren (137 Pfd.) ab Berlin fehlt in Lennep seit 6. April 1871.
K 5/6. 2 Ballen Häute (278 Pfd.) ab Unna fehlt in Aachen T. seit 28. April 1871.
K 2413. 1 Korb Flaschen (118 Pfd.) ab Essen fehlt in Elberfeld seit 24. April 1871.
K C 12. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) ab Rheydt fehlt in Hamm seit 25. März 1871.
K C 33. 1 Korb Stahl (175 Pfd.) ab Neuss fehlt in Aachen T. seit 9. Januar 1871.
K C 96. 1 Collo Wurzeln (130 Pfd.) ab Weimar fehlt in Aachen M. seit 16. März 1871.
K C 617. 1 Kiste Baumwoll-Waaren (210 Pfd.) fehlt in Hamm seit 4. April 1871.
K F 965. 1 Korb Ketten (119 Pfd.) ab Schwerte fehlt in Hagen seit 30. März 1871.
K H 553. 1 Kiste Schuhwaaren (78 Pfd.) ab Arnstadt fehlt in Crefeld seit 15. März 1871.
K M 4. 1 Korb Eisenwaaren (43 Pfd.) ab Iserlohn fehlt in Solingen seit 29. März 1871.
K M 3281. 1 Fass Eisenwaaren (37 Pfd.) fehlt in Hamm seit 27. April 1871.
K M 2018. 1 Collo Gurken ab Soest fehlt in Mühlheim a/Rhein seit 20. April 1871.
K S B 758. 1 Kiste Manufactur-Waaren (331 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Schwelm seit 31. April 1871.
L 3. 1 Sack Nüsse; L 8. 1 Sack Nüsse; L 10. 1 Sack Nüsse } (425 Pfd.) ab Siegen fehlen in Welschenennest seit 1. December 1870.
L 4891. 1 Ballen Baumwollwaaren (29 Pfd.) ab Wesel fehlt in Hagen seit 15. März 1871.
L. 1 Pack Schrauben ab Dortmund fehlt in Remscheid seit 5 März 1871.
L 615. 1 Fass Schmiere (530 Pfd.) ab Bochum fehlt in Witten seit 30. März 1871.
L. 1 Collo Patentkuppel (19 Pfd.) ab Hagen fehlt in Aachen M. seit 13. März 1871.
L. 1 Matratze (50 Pfd.) ab Siegen fehlt in Elberfeld St. seit 28 März 1871.
L 3650. 1 Pack Leisten ab Cöln fehlt in M. Gladbach seit 13. März 1871.

L 1668. 1 Kiste Kurzwaaren (96 Pfd.) ab Neuss fehlt in Aachen M. seit 26. April 1871.
L. 1 blauer Sack Kartoffeln (27 Pfd.) ab Gesecke fehlt in Dortmund seit 14. April 1871.
L 2. 2 leere Körbe (35 Pfd.) ab Limburg fehlen in Soest seit 14. April 1871.
L B 24. 1 1/4 Tonne Heringe (76 Pfd.) ab Duisburg fehlt in Arnsberg seit 31. März 1871.
L B 2157. 1 Fass Petroleum (308 Pfd.) ab Hörde fehlt in Bochum seit 4. April 1871.
L C 374. 1 Ballen Manufakturwaaren (103 Pfd.) fehlt in Hamm seit 5. April 1871.
L F 11. 1 leeres Fass (28 Pfd.) ab Creuzthal fehlt in Hagen seit 24. April 1871.
L H 1091. 1 Kiste Halb-Wollwaaren (205 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Siegen seit 9. April 1871.
L M 657. 1 Kiste Gewebe (47 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in M. Gladbach seit 29. April 1871.
L P 961. 1 Kiste Kurzwaaren (42 Pfd.) ab Barmen-Rittershausen fehlt in Düsseldorf (Eilgut) seit 6. März 1871.
L W 183. 1 Pack Papier ab Neuss fehlt in M. Gladbach seit 23. April 1871.
L W 260. 1 leeres Fass (70 Pfd.) ab Boisheim fehlt in Düsseldorf seit 26. April 1871.
L W 223. 1 Ballen Leinen (53 Pfd.) ab Bielefeld fehlt in Werl seit 1. April 1871.
L W 1957. 1 Kübel Butter (34 1/2 Pfd.) ab Brackwede fehlt in Witten seit 7. März 1871.
L C C 493. 1 Ballot Manufacturwaaren (120 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Mülheim a/Rh. (Eilgut) seit 27. April 1871.
L R C 10. 1 leerer Korb (27 Pfd.) ab Oschersleben fehlt in Dortmund seit 2. März 1871.
M 629. 1 Ballen Kaffee (102 Pfd.) ab Schwerte fehlt in Hamm seit 3. März 1871.
M 5. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 25 Pfd.) ab Vohwinkel fehlt in Hamm seit 24. März 1871.
M 250. 1 Kiste Wetzsteine (123 Pfd.) ab Frankfurt a/M. fehlt in Elberfeld D. seit 30. März 1871.
M 75. 1 Ballen Speck (175 1/2 Pfd.) ab Osnabrück fehlt in Oberhausen seit 18. März 1871.
M 712. 1 Fass Butter (35 1/2 Pfd.) ab Brackwede fehlt in Haspe seit 27. März 1871.
M 1341. 1 Ballen Stöcke (24 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Bochum seit 24. März 1871.
M. 1 Tafel Eisenblech ab Düsseldorf fehlt in Aachen M. seit 29. März 1871.
M. 1 Fass Anchovis (4 Pfd.) ab Lüneburg fehlt in Elberfeld D. seit 28. April 1871.
M 1210. 1 leere Kiste (61 Pfd.) ab Deutzerfeld fehlt in Elberfeld seit 6. April 1871.
M & C 4. 1 Pack Körbe (10 Pfd.) ab Hagen fehlt in Remscheid seit 3. April 1871.
MH 9466. 1 Wagen Roggen (20000 Pfd.) ab Burg fehlt in Barmen seit 1. April 1871.
M J 4. 1 leinene Decke (50 Pfd.) ab M. Gladbach fehlt in Hochdahl seit 20. April 1871.
M J 12. 1 leinene Decke (50 Pfd.) ab Neuss fehlt in Hochdahl seit 28. März 1871.
M K 137. 1 Kiste Griffel (82 Pfd.) ab Mülheim a/Rhein fehlt in Lennep seit 20. Februar 1871.
M K 1. 1 Ballot Manufacturwaaren (49 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Elberfeld seit 29. April 1871.
M L. 1 Kiste Messingwaaren (14 Pfd.) ab Siegen fehlt in Barmen-Rittershausen seit 28. März 1871.
M R 971. 1 Sack Grünkorn (202 Pfd.) zum Versandt fehlt in Mülheim a/Rhein seit 16. April 1871.
M S 710. 1 Ballot Sträucher (19 Pfd.) ab Erfurt fehlt in Creuzthal seit 30. April 1871.
M & S 567. 1 Ballen Sackleinen (210 Pfd.) ab Emsdetten fehlt in Altena seit 17. April 1871.
M W 0. 12 leere Fässer (395 Pfd.) ab Langschede fehlen in Soest seit 23. März 1871.
M B C 391. 1 Ballen Baumwolle (64 Pfd.) ab Mühlhausen fehlt in Ruhrort seit 11. März 1871.
M E C 64. 1 Ballen Wollgarn (868 Pfd.) zum Versandt fehlt in Elberfeld St. seit 28. März 1871.
MHM 670. 1 Pack Fussleisten (190 Pfd.) ab Münster fehlt in Werl seit 3. März 1871.
MK W 116. 1 Kiste Feuerzeug (88 Pfd.) ab Mülheim a. Rhein fehlt in Finnentrup seit 26. April 1871.
M L & L 292. 1 Kiste Kleider (26 Pfd.) ab Paderborn fehlt in Bochum seit 15. April 1371.
M W B 18. 1 Ballen Wollwaaren (342 Pfd.) ab Leipzig fehlt in Bochum seit 26. April 1871.
M W B 19. 1 Ballen Wollwaaren (265 Pfd.) ab Leipzig fehlt in Bochum seit 26. April 1871.
M & L J V 115. 1 Fass Petroleum (319 Pfd.) ab Mülheim a Rhein fehlt in Barop seit 10. März 1871.
N 396. 1 Korb Farbwaaren (130 Pfd.) ab Wesel fehlt in Barmen seit 8. März 1871.
N & K. 10 Ballot Wolle (8042 Pfd.) ab M. Gladbach fehlen in Opladen seit 30. März 1871.
NL 14. 1 Tonne Osterbrod (95 Pfd.) ab Dülmen fehlt in Ronsdorf seit 20. März 1871.
N S 1723. 1 Kiste Chocolade (63 Pfd.) ab Emmerich fehlt in Rheydt seit 28. März 1871.
N S 9936. 1 Ballen Wollwaaren (19 Pfd.) ab Leipzig fehlt in Dortmund seit 30. März 1871.
N S M 6. 1 Decke ab Hörde fehlt in Dortmund seit 31. März 1871.
N M B B 412. 1 Kiste Twist (328 Pfd.) ab Oldenzaal fehlt in Barmen seit 16. März 1871.
O. 2 Colli Ofenröhren ab Schwerte fehlen in Iserlohn seit 22. Febr. 1871.
O. 3 Stück Ofenröhren (30 Pfd.) ab Schwerte fehlen in Schwelm seit 26. März 1871.
O. 1 Stück Eisenblech (21 Pfd.) ab Mülheim a. Rhein fehlt in Leichlingen seit 15. März 1871.
O M. 1 Sack Griesmehl (20 Pfd.) ab Deutzerfeld fehlt in Solingen seit 27. März 1871.
O B C 592. 1 leeres Fass (50 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Barmen seit 31. März 1871.
P 994/5. 2 Fässer Wein (180 Pfd.) ab Köln fehlen in Erkelenz s. 21. März 71.
P 1/4. 4 Colli Eisenwaaren (426 Pfd.) ab Camen fehlen in Gevelsberg seit 14. März 1871.
P W S 913. 1 Korb Candis (3242 Pfd.) ab Mülheim a. Rhein fehlt in Barmen-Rittershausen seit 27. März 1871.
P W S 145/6. 2 Pack Drahtwaaren (264 Pfd.) ab Limburg fehlen in Mülheim a. d. Ruhr seit 1. März 1871.
P W S. 1 Pack Schinken (28 Pfd.) ab Soest fehlt in Dortmund seit 15. April 1871.
P W S 85991/2. 1 Kübel Candis (25 Pfd.) ab Dortmund fehlt in Holzwickede seit 12. März 1871.
P C 193. 1 Korb Mineralwasser ab Barmen fehlt in Vohwinkel seit 20. März 1871.
P C 212. 1 Korb Mineralwasser (31 Pfd.) ab Barmen fehlt in Remscheid seit 23. April 1871.
P C 344. 1 Fass Seife (131 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Neviges s. 1. Mai 71.
P E 1. 1 Sack Hafer (50 Pfd.) ab Mainz fehlt in Rheydt s. 27. Octbr. 1871.
P F 9552. 1 Ballen Wollwaaren (100 Pfd.) ab Köln fehlt in Hamm seit 7. März 1871.
P H 2665. 1 Korb Tabak (60 Pfd.) ab Mülheim a. Rhein fehlt in Remscheidt seit 23. März 1871.
P N 11558. 1 Fass Seife ab Aachen M. fehlt in Lennep s. 23. März 1871.
P O 6829. 1 leeres Fass (30 Pfd.) ab Solingen fehlt in Dortmund seit 19. März 1871.
P O 12052. 1 halbe Ohm Bier ab Dortmund fehlt in Creuzthal s. 13. April 71.
P O 9419. 1 leere 1/4 Ohm ab Essen fehlt in Dortmund seit 4. April 1871.
P O 19, 2232. 2 leere Kisten ab Dahlhausen fehlen in Dortmund seit 14. April 1871.
P P 130. 1 Kiste Stahl (300 Pfd.) ab Frankfurt a. M. fehlt in Milspe seit 13. März 1871.
P R 8138. 1 Ballen Wollwaaren (32 Pfd.) ab Cottbus fehlt in Crefeld seit 27. April 1871.
P S 1073. 1 Kiste Manufacturwaaren (134 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Duisburg seit 31. März 1871.
P S 1765. 1 Ballen Manufacturwaaren (58 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Arnsberg seit 17. April 1871.
P W 216/7. 2 Ballen Schinken (108 Pfd.) ab Neuss fehlen in Düsseldorf seit 18. April 1871.
P W 216/7. 2 Ballen Schinken (208 Pfd.) ab Gütersloh fehlen in Neuss seit 20. April 1871.
P W 262. 1 Ballen Schinken (112 Pfd.) ab Gütersloh fehlt in Neuss seit 20. April 1871.
P D C 164. 1 Ballen woll. Garn (63 Pfd.) ab Köln fehlt in Hamm seit 28. März 1871.
P H H 38. 1 leeres Fass (30 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Crefeld seit 12. April 1871.
Q 15. 1 Ballen Haare (105 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Neuss [Eilgut] seit 18. Januar 1871.
R 823. 1 Korb Couverts (166 Pfd.) ab Stralsund fehlt in Elberfeld seit 8. März 1861.
R. 1 Tafel Eisenblech ab Schwerte fehlt in Hoerde seit 22. April 1871.
R 5751. 1 Ballen Caffee (125 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Elberfeld seit 20. April 1871.
R 1693. 1 Ballen Schinken (54 Pfd,) ab Rheda fehlt in Iserlohn seit 19. April 1871.
R B 6210. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 167 Pfd.) ab Soest fehlt in Arnsberg seit 27. März 1871.
R B 2311. 1 Korb gr. Eisenwaaren (132 Pfd.) ab Hattingen fehlt in Arnsberg seit 27. März 1871.
R C 773, 948. 2 leere Fässer (56 Pfd.) ab Oschersleben fehlen in Dortmund seit 2. März 1871.
R & C 2904. 1 Pack Papier (68 Pfd.) ab Hagen fehlt in B. Rittershausen seit 13. April 1871.

R E 25. 1 Ballen Gummi (125 Pfd.) ab Oldenzaal fehlt in Elberfeld seit 9. März 1871.
R E 4347. 1 Korb Wein (15 Pfd.) ab Halle fehlt in Düsseldorf s. 7. April 71.
R G 438. 1 Fass Cichorien ab Deutzerfeld fehlt in Werdohl s. 3. März 71.
R H 1847. 1 Fass Stärke (25 Pfd.) ab Hamm fehlt in Neuss s. 28. März 71.
R H 32. 1 Ballen Bücher (86 Pfd.) ab Leipzig fehlt in M. Gladbach seit 30. April 1871.
R K 408. 1 Kiste Nähmaschinen (32 Pfd.) ab Neviges fehlt in Hamm seit 24. März 1871.
R K 3016. 1 Collo, Blumentisch (87 Pfd.) ab Berlin fehlt in Aachen seit 5. März 1871.
R K 3. 1 Korb Eisenwaaren (50 Pfd.) ab Remscheid fehlt in Witten seit 27. April 1871.
R M 80. 1 Pack Eisenwaaren zur Ausgabe fehlt in B. Rittershausen seit 30. März 1871.
R N 1634. 1 Kiste Medicamente (95 Pfd.) ab Deutzerfeld fehlt in Solingen seit 4. März 1871.
R N 137. 1 Korb Eisenwaaren (168 Pfd.) ab Hagen fehlt in Schwelm seit 6. April 1871.
R O 389. 1 Korb Eisenwaaren (82 Pfd.) ab B. Rittershausen fehlt in Crefeld seit 27. April 1871.
R P 80. 1 Korb Eisenwaaren (81 Pfd.) ab Remscheid fehlt in Crefeld
R P 1613. 1 Ballen Wollgarn (88 Pfd.) fehlt in Hamm seit 7. April 1871.
R P 10. 1 Korb Gemüse (95 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Lennep seit 11. März 1871.
R P 1267. 1 Pack Beutel (10 Pfd.) ab Bochum fehlt in Crefeld seit 24. April 1871.
R S. 1 Rolle Packleinen (55 Pfd.) ab Gladbach fehlt in Odenkirchen seit 19. April 1871.
R S 270. 1 Ballon Gummifaden (58 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Barmen seit 22. April 1871.
R S 1. 1 Kiste Kurzwaaren zum Versandt fehlt in Elberfeld D. seit 18. März 1871.
R S 164. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) ab Hagen fehlt in Hamm seit 23. März 1871.
R W 7169. 1 Ballen Flocken (101 Pfd.) ab Zülpich fehlt in Dortmund seit 17. März 1871.
R W. 6 Kisten Zucker (300 Pfd.) ab Neuss fehlen in Viersen s. 12. März 71.
RN 9. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) ab Schwelm fehlt in Ronsdorf seit 26. April 1871.
S 1. 1 Fass Wein (85 Pfd.) ab Langschede fehlt in Werdohl seit 16. März 1871.
S 107/119. 13 Kübel Butter (1007 Pfd.) ab Siegen fehlen in Duisburg seit 31. März 1871.
S 42. 1 Korb Hefe (50 Pfd.) ab Uelzen fehlt in Rheydt seit 8. September 1870.
S. 1 Stück Eisenplatte ab Altenhundem fehlt in Hamm seit 31. März 1871.
S 3. 1 Pack Tafeln ab Unna fehlt in Witten seit 15. März 1871.
S 1/2. 2 Bürden Stahl ab Remscheid fehlen in Witten seit 16. März 1871.
S 7. 1 Kiste Betten (20 Pfd.) ab Höxter fehlt in Bochum seit 17. März 1871.
S 1 $^{1}/_{8}$ Tonne Seife (28. Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Altena seit 27. Februar 1871.
S. 1 $^{1}/_{8}$ Tonne Seife (28 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Altena seit 4. März 1871.
S 660. 1 Ballot Baumwolle (62 Pfd.) ab Dortmund fehlt in Arnsberg seit 29. März 1871.
S 2313. 1 Ballot Papiertapeten ab Mühlhain a./Rhein fehlt in Arnsberg seit 31. März 1871.
S 868. 1 Ballen Manufacturen (121 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Neuss (Eilgut) seit 6. März 1871.
S 1/2. 1 Kiste Eisenwaaren (35 Pfd.), 1 Kammrad (10 Pfd.) ab Düsseldorf fehlen in Elberfeld Stb. seit 28. März 1871.
S 5117. 1 Korb Firniss (173 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Elberfeld Stb. seit 31. März 1871.
S. 2 Pack l. Säcke ab Arnsberg fehlen in Schlebusch seit 23. März 1871.
S 4. 1 Korb Eisenwaaren ab Neviges fehlt in Neuss seit 20. April 1871.
S 118. 1 Kiste Feilen ab Bieberich fehlt in Neuss seit 21. April 1871.
S 1488. 1 $^{1}/_{4}$ Ohm Liqueur (97 Pfd.) ab Wesel fehlt in Barmen seit 30. März 1871.
S 997. 1 Ballot Musterwaaren (25 Pfd.) fehlt in Hamm seit 28 März 1871.
S 2. 1 Pack Körbe ab Baal fehlt in Witten seit 21. März 1871.
S 3836/7. 2 Pack Matten (115 Pfd.) ab Bingen fehlen in Viersen seit 21. März 1871.
S 4. 1 Pack Säcke (25 Pfd.) ab Altena fehlt in Mülheim a/Rhein seit 17. März 1871.
S 890. 1 (?) Zucker (36 Pfd,) ab Mülheim a/Rhein fehlt in Bochum seit 18. April 1871.
S. 1 Sack Kartoffeln ab Paderborn fehlt in Dortmund seit 15. April 1871.
S 1823. 1 Packet Rosinen (20$^{1}/_{2}$ Pfd.) ab Deutz fehlt in Haardt seit 1 Mai 1871.
S 2434. 1 Fass Holzessig (44 Pfd.) ab Mülheim a./Rhein fehlt in Altena seit 10. April 1871.
S 5. 1 eiserne Platte (780 Pfd.) ab Neustadt fehlt in Hoerdt seit 12. April 1871,
S 1596. 1 Ballen Saamen (152 Pfd.) ab Emmerich fehlt in Elberfeld seit 24. April 1871.
S 50. 1 Ballen Wolle (112 Pfd.) ab Neuss fehlt in Elberfeld seit 26. April 1871.
S B 100. 1 leere Kiste fehlt in Mülheim a/Rhein seit 12. April 1871.
S C 6266 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 59 Pfd.) ab Leipzig fehlt in Dortmund seit 29. April 1871.
S C 547. 1 Ballot Wollwaaren (80 Pfd.) fehlt in Hamm seit 27. April 1871.
S C 583. 1 Bürde Stahl (94 Pfd.) ab Neuss fehlt in Aachen T. seit 10 Februar 1871.
S G 9. 1 Kiste Eisenwaaren (16 Pfd.) ab Deutzerfeld fehlt in B. Rittershausen seit 1. März 1871.
S K 137. 1 Kiste Wein (98 Pfd.) ab Deutzerfeld fehlt in Mülheim a/Rhein seit 29. März 1871.
S K 45. 1 $^{1}/_{8}$ Ohm Wein (51 Pfd.) ab Deutzerfeld fehlt in Mülheim a/Rhein seit 8. April 1871.
S S 207. 1 Ballen Musterwaaren (67 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Neuss seit 25. Februar 1871.
S S 256. 1 Ballen Musterwaaren (112 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Mülheim a/Rhein seit 13. März 1871.
S & S 762. 1 Kiste Seife (20 Pfd.) ab Iserlohn fehlt in Hamm seit 15. März 1871.
S S 1853. 1 Fass Seife ab Elberfeld fehlt in Iserlohn seit 25. März 1871.
S P M 1145. 1 Ballot Lein. Garn (562 Pfd.) ab Geestemünde fehlt in Barmen seit 15. April 1871.
S K C 3925. 1 Collo Kesselplatten ab Essen fehlt in Aachen M. seit 16. März 1871.
T 230. 1 Kiste Tabak (57 Pfd.) ab Deutz fehlt in Mülheim am Rhein seit 21. Februar 1871.
T 293. 1 Ballot Gummiwaaren (194 Pfd.) ab Deutz fehlt in Barmen seit 30. April 1871.
T 1331. 1 Kiste Nudeln (38 Pfd.) ab Dortmund fehlt in Annen s. 29. April 71.
T B 8858. 1 Bund engl. Tafeln ab Eisfeld fehlt in Dortmund s. 22. April 71.
T E 209. 1 Ballen Twist (48 Pfd.) fehlt in Hamm seit 1. April 1871.
T F 217. 1 Ballen Leinen (65 Pfd.) ab Deutz fehlt in Mülheim a. d. Ruhr seit 20. März 1871.
T H 1691. 1 Kiste Feuerzeug (8$^{1}/_{2}$ Pfd. fehlt in Duisburg seit 10. März 1871.
T H 3573. 1 leeres Fass ab Elberfeld fehlt in Neuss seit 24. März 1871.
T H 3465. 1 Fass Sauerkraut (534 Pfd.) ab Neuss fehlt in Elberfeld Stbk. seit 16. März 1871.
T L 357. 1 leere Kiste (40 Pfd.) ab B. Rittershausen fehlt in Oberhausen seit 21. April 1871.
T N 539. 1 Korb Eisenwaaren (95 Pfd.) ab Hagen fehlt in Opladen seit 27. März 1871.
T N 580. 1 Korb Eisenwaaren (83 Pfd.) ab Hagen fehlt in Solingen seit 14. April 1871.
T N 1754. 1 Korb Nägel (72 Pfd.) ab Gerresheim fehlt in Hagen seit 25. April 1871.
T S 319. 1 Kiste Wollwaaren (22 Pfd) ab Aachen M. fehlt in Hamm seit 8 März 1871.
T S 276. 1 Ballot Wolle (83 Pfd.) ab Aachen M. fehlt in Ruhrort seit 1. März 1871.
T Z 658. 1 Korb Eisenwaaren ab Neviges fehlt in Neuss s. 28. März 1871.
T F C 301. 1 Pack Holzmodelle (3 Pfd.) ab B. Rittershausen fehlt in Duisburg seit 28. März 1871.
T F C 301. 1 Pack Holzmodelle (3 Pfd.) zum Versandt fehlt in B. Rittershausen seit 26. März 1871.
Th & C. 11 leere Fässer (550 Pfd.) ab Siegen fehlen in Dortmund seit 6. März 1871.
Th & C 5610. 1 $^{1}/_{4}$ leere Ohm (30 Pfd.) ab Werdohl fehlt in Dortmund seit 21. März 1871.
Th & C 4405. 1 $^{1}/_{8}$ Ohm Bier ab Dortmund fehlt in Altena s. 23. Febr. 71.
Th & C 6466. 1 $^{1}/_{4}$ Ohm Bier ab Dortmund fehlt in Altena seit 8. März 71.
U. 1 Pack, 2 Strohstühle (16 Pfd.) ab Crefeld fehlt in Homberg seit 25. December 1870.
U S 126. 1 Pack Papier (50 Pfd.) ab Solingen fehlt in Aachen M. seit 24. März 1871.
U V 117. 1 $^{1}/_{2}$ Tonne Heringe (150 Pfd.) ab Harburg fehlt in Schwelm seit 29. April 1871.
V B 121. 1 leere Kiste (35 Pfd.) ab Lennep fehlt in Neviges seit 21. Februar 1871.
V F 1154. 1 Korb Specereiwaaren (89 Pfd.) ab Köln fehlt in Lindern seit 29. April 1871.
V P 77. 1 Korb Käse ab Wesel fehlt in Lennep seit 15. März 1871.
W. 1 Collo Ofentheile ab Düsseldorf fehlt in Rheydt seit 9. März 1871.
W 59. 1 Ballot Wollwaaren (64 Pfd.) ab Neuss fehlt in Odenkirchen seit 17. März 1871.
W 8. 1 Bürde Stahl ab Hagen fehlt in Neuss seit seit 2. März 1871.
W 4821. 1 Packet Gussstahlbleche 61$^{1}/_{2}$ Pfd.) ab Witten fehlt in Elberfeld seit 30. März 1871.
W 58. 1 Ballot baumwollene Waaren (29 Pfd.) ab Barmen fehlt in Neuss seit 10. März 1871.
W 347/3. 1 Korb Sensen (80 Pfd.) fehlt in Hamm seit 12. April 1871.
W 16. 2 Fässer Petroleum ab Anvers fehlen in Viersen seit 28. Mai 1871.
W 272 1 Kette fehlt in Hamm seit 20. April 1871.
W 888. 1 Ballot Pfefferrohr (11 Pfd.) zum Versandt fehlt in Mülheim am Rhein seit 16. April 1871.
W 3324. 1 Kiste Nudeln (30 Pfd.) ab Halberstadt fehlt in Dortmund
W seit 5. April 1871.

W 16. 1 Packet, 4 leere Körbe (81 Pfd.) fehlt in Hamm seit 28. April 1871.
W 6. 1 Packet Farin (50 Pfd.) ab Schwerte fehlt in Dortmund seit 19. April 1871.
W 876. 1 Korb Politur (29 Pfd.) ab Hamm fehlt in Viersen seit 6. April 71.
W 59. 1 Ballot Wollwaaren (64 Pfd.) ab Neuss fehlt in Odenkirchen seit 17. März 1871.
W B 614. 1 Ballot Leinen (24 Pfd.) ab Deutz fehlt in Mülheim a. d. Ruhr seit 1. März 1871.
W B 67. 1 Kiste Drucksachen (18 Pfd.) von Essen fehlt in Hamm seit 28. März 1871.
W B 262, 267, 2 Ketten von Barmen fehlen in Hamm seit 22. März 1871.
W B 1. 1 Kiste Kurzwaaren zum Versandt fehlt in Elberfeld Dp. seit 18. März 1871.
W C 1831. 1 Kiste Eisenwaaren (147 Pfd.) ab Düsseldorf fehlen in Mülheim am Rhein seit 3. März 1871.
W C 1119. 1 Kiste Cacao (87 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Barmen seit 25. April 1871.
W C 4031. 1 Kiste Cacao (70 Pfd.) ab Braunschweig fehlt in Aachen T. seit 11. November 1870.
W C 1411. 1 Sack Gries (202 Pfd.) ab Braunschweig fehlt in Dortmund seit 6. März 1871.
W & C 305/14. 10 leere Kisten (300 Pfd.) fehlen in Steele seit 29. März 71.
W & C. 10 Kisten Knopfblech (2000 Pfd.) ab Letmathe fehlen in Elberfeld Stb. seit 28. März 1871.
W D. 1 Collo Gussplatte ab Empel fehlt in Aachen M. seit 10. März 1871.
W F 3406, 345. 1 Sack (Inhalt unbekannt, 57 Pfd.) ab Münster fehlt in Duisburg seit 24. April 1871.
W G 115. 1 Kiste Knopfblech (19 Pfd.) ab Haspe fehlt in Remscheid seit 8. März 1871.
W J 104. 1 Kiste Wichse (308 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Barmen seit 11. März 1871.
W K. 1 Rolle Leinen (27 Pfd.) ab Brachwede fehlt in Letmathe seit 11. März 1871.
W K 6. 1 leeres Fass (21 Pfd.) ab Calcum fehlt in Rheydt s. 21. März 71.
W L 565. 1 Ballen Tapeten (123 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Steele seit 31. März 1871.
W M 270. 1 Kiste Damenmäntel (76 Pfd.) ab Wesel fehlt in Elberfeld seit 22. April 1871.
W M 5. 1 Packet leere Säcke (28 Pfd.) ab Witten fehlt in Hamm seit 9. März 1871.
W N 3286. 1 Fass Eisenwaaren (573 Pfd.) fehlt in Hamm s. 27. April 71.
W P 160. 1 Korb Eisenwaaren (92 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Aachen T. seit 30. April 1871.
W R 33. 1 Fass Kraut (680 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Mülheim a/Rh.
W R. 1 Ballot Lumpen ab Elberfeld fehlt in M. Gladbach seit 2. März 71.
W R. 1 Collo Kochmaschinentheile ab Siegen fehlt in Bochum seit 12. März 1871.
W R. 1 Ballot Lumpen ab Elberfeld fehlt in M. Gladbach seit 2. März 71.
W R 1193. 1 Fass Bleiweiss (265 Pfd.) ab B. Rittershausen fehlt in Elberfeld Stb. seit 14. März 1871.
W S 3271. 1 Korb Senf (128 Pfd.) ab Barmen fehlt in Dortmund seit 26. April 1871.
W T 5/6. 2 Pack Eisenwaaren (57 Pfd.) ab Langschede fehlen in Lindern seit 7. März 1871.
WAH 4265. 1 Kiste Feuerzeug ab Mülheim a/Rhein fehlt in Witten seit 25. April 1871.
W B C 24. 1 Kiste Knöpfe (402 Pfd.) ab Berlin fehlt in Barmen seit 20. März 1871.
W E C 1068. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 120 Pfd.) ab Ruhrort fehlt in Aachen M. seit 16. März 1871.
W W C 14485. 1 Ballen baumwollene Waaren (187 Pfd.) ab Dortmund fehlt in Solingen seit 25. April 1871.
W W 10783. W 10788. 2 Ballen Zupfwolle (952 Pfd.) ab Winsen fehlen in Aachen M. seit 7. April 1871.
W W 10668. W 10672. 10670. 3 Ballen Kunstwolle (1064 Pfd.) ab Winsen fehlen in Kaldenkirchen seit 21. April 1871.
W H S C 1/3. 3 Packete leere Säcke (155 Pfd.) ab Neuss fehlen in Hamm seit 18. März 1871.
X. 1 Eisenplatte ab Köln fehlt in Viersen seit 10. März 1871.
Z 6587. 1 Ballen Wollenwaaren (63 Pfd.) ab Neuss fehlt in Bochum seit 17. März 1871.
Z F 41. 1 Korb Eisenwaaren (70 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Neuss seit 28. April 1871.
ZM 9694. 1 Korb Tabak (39 Pfd.) ab Cleve fehlt in Viersen seit 29. März 71.
Z B B 692. 1 Fass Zucker (1066 Pfd.) ab Dortmund fehlt in Bochum seit 26. April 1871.
DM 2346. 1 Fass Branntwein (96 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Barmen seit 18. März 1871.
O 3525. 1 Tonne Seife (128 Pfd.) ab Barmen fehlt in Rheydt seit 1. April 1871.
B 1281. 1 Kiste Papier (12 Pfd.) ab Soest fehlt in Neuss seit 27. Februar 1871.
G P 480. 1 Kiste Cigarren (191 Pfd.) ab Cassel fehlt in Neuss seit 20. März 1871.
N 1984. 1 Kiste Metallwaaren (283 Pfd.) ab Hagen fehlt in Mülheim am Rhein seit 20. März 1871.

BS 86/7. 2 Collis Wollwaaren (448 Pfd.) ab Kreiensen fehlt in Mülheim a/Rh. [Eilgut] seit 20. März 1871.
B 2346. 1 Collo Eisen- und Messingwaaren (38 Pfd.) ab Neuss fehlt Hagen seit 29. März 1871.
M 411. 1 Collo Seife (56 Pfd.) ab Deutzerfeld fehlt in Hagen seit 29. März 1871.
E 11958. 1 Sack Anis (102 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Hamm seit 3. März 1871.
B 960. 1 Fass Schinken (214 Pfd.) ab Ruhrort fehlt in Aachen T. seit 30. März 1871.
L O 0 7 20841/2. 1 Musterpäckchen Tuchwaaren ab Lennep fehlt in Aachen T. seit 3. Februar 1871.
1174. 1 Sack Waid (110 Pfd.) ab Gotha fehlt in Oberhausen seit 7. März 1871.
O 3790. 1 Fass Branntwein (310 Pfd.) ab Münster fehlt in Haspe seit 22. März 1871.
781. 1 ¼ Ohm Branntwein (90 Pfd.) ab Werdohl fehlt in Grevenbrück seit 31. März 1871.
GT 1172. 1 Ballot Feldsaamen (144 Pfd.) ab Aschersleben fehlt in Dortmund seit 6. März 1871.
5069. 1 Kiste Wollwaaren (94 Pfd.) ab Gera fehlt in Dortmund seit 19. März 1871.
CM 1840. 1 Kiste Zucker (29 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Ruhrort seit 1 April 1871.
R 5069. 1 Kiste Wollwaaren (94 Pfd.) ab Gera fehlt in Witten seit 21. März 1871.
9882. 1 Ballot Bindfaden (62 Pfd.) ab Brackwede fehlt in B. Rittershausen seit 27. März 1871.
470. 1 Kiste Papier (70 Pfd.) ab Deutz fehlt in Soest seit 16. März 1871.
BEDE 2 Block Kupfer ab Mülheim am Rhein fehlen in Bochum seit 26. März 1871.
K 2463. 1 Kiste Tabak (38 Pfd.) ab Dortmund fehlt in Bochum seit 31. März 1871.
OB 5936. 1 Kiste Feuerzeug (105 Pfd.) von Werdohl fehlt in Altenhundem seit 2. März 1871.
H G O 186. 1 Fass Garn (562 Pfd.) ab Venlo fehlt in M. Gladbach seit 23. März 1871.
B 1929. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 35 Pfd.) von Duisburg fehlt in M. Gladbach seit 27. März 1871.
W 298. 1 Kiste Garn (389 Pfd.) ab Eisenach fehlt in M. Gladbach seit 17. März 1871.
1327. 1 Ballot halbwollene Waaren (47 Pfd.) ab Köln fehlt in M. Gladbach seit 27. März 1871.
9991. 1 Ballot Leinen (98 Pfd.) ab Dülmen fehlt in Elberfeld Stbk. seit 28. März 1871.
B FS E 151. 1 Ballen Manufacturwaaren (850 Pfd.) von Oldenzaal fehlt Elberfeld Stbk. seit 31. März 1871.
JR 9115/17. 3 Ballen Wollengarn (3636 Pfd.) ab Düsseldorf fehlen in Ronsdorf seit 25. April 1871.
S/M &/B 822. 1 Ballen Wollengarn (22 Pfd.) von Düren fehlt in Elberfeld Dp. seit 21. April 1871.
F W 35. 1 Sack Fabrikgeräthe (292 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Opladen seit 28. April 1871.
LL 3523. 1 Kiste Holzwaaren (224 Pfd.) ab Sonneberg fehlt in Schwelm seit 29. April 1871.
E 3735/6 3749. 3 Kisten Wichse (130 Pfd.) ab Erfurt fehlen in Crefeld seit 29. April 1871.
M&C 2542/3. 2 Kisten Wein (103 Pfd.) ab Elberfeld fehlen in Crefeld seit 29. April 1871.
122. 1 Ballot Kaffee (120 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Remscheid seit 23. April 1871.
St 494. 1 Ballot halbwollene Waaren (47 Pfd.) ab Ruhrort fehlt in Viersen seit 22. April 1871.
3151. 1 Kiste Nudeln (30 Pfd.) ab Soest fehlt in Viersen seit 30. April 1871.
T 371. 1 Kiste Materialwaaren (170 Pfd.) ab Altena fehlt in Mülheim a/Rh. seit 1. April 1871.
W K 1279. 1 Sack Schinken (78 Pfd.) ab Grevenbrück fehlt in Mülheim a/Rh. seit 16. April 1871.
SD 341. 1 Ballen Säcke ab Deutzerfeld fehlt in Mülheim am Rhein seit 21. April 1871.
JB 3266. 1 Kiste Puppen (100 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Mülheim am Rhein seit 23. April 1871.
S M 1145. 1 Ballen Leinengarn (562 Pfd.) von der C. M. Bahn fehlt in Dortmund seit 11. April 1871.
H 237. 1 Korb Tabak (75 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Arnsberg seit 17. April 1871.
MC 2542/3. 2 Kisten Wein (101 Pfd.) von Elberfeld fehlen in M. Gladbach seit 29. April 1871.
SD 316. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 300 Pfd.) ab Deutzerfeld fehlt in Soest seit 24. April 1871.
F W 1039. 1 Ballot Rothgarn (224 Pfd.) zum Versandt fehlt in Elberfeld seit 11. April 1871.

WB 448. 1 Kiste Nudeln (26 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Elberfeld seit 13. April 1871.
7531. 1 Korb Wein (130 Pfd.) ab Aachen fehlt in Elberfeld seit 22. April 1871.
M 9829. 1 Korb Tabak (116 Pfd.) ab Emmerich fehlt in Elberfeld seit 24. April 1871.
FDO 9593. 1 Kiste Zündhölzer zum Versandt fehlt in Düsseldorf seit 14. April 1871.
GH 1871. 1 Kiste Gewürz (32½ Pfd.) zum Versandt fehlt in Düsseldorf seit 14. April 1871.
34503. 1 Fass Liqueur (82 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Iserlohn 19. April 1871.
3280. 1 Kiste Schreibmaterial (71 Pfd.) ab Geldern fehlt in Rheydt 1. April 1871.
2828. 1 Fass Micotolum (480 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Opladen seit 29. März 1871.
21585. 1 Ballot Feldsaammen (181 Pfd.) ab Quedlinburg fehlt in Wetter seit 26. Februar 1871.
////. 1 Bürde Bandeisen ab Barmen fehlt in Milspe seit 6. März 1871.
//. 1 Bocklager ab Wetter fehlt in Altena seit 30. März 1871.
353. 1 Ballot Kaffee (142 Pfd.) ab Barmen fehlt in Hochdahl seit 13. März 1871.
/. 27 Hufstabeisen (559 Pfd.) ab Altena fehlen in Arnsberg seit 1. April 71.
△ 2996. 1 Korb Droguen (182 Pfd.) ab Mülheim a. Rhein fehlt in Elberfeld Stb. seit 20. März 1871.
626. 1 Fass Butter (99 Pfd.) ab Arnstadt fehlt in B. Rittershausen seit 19. März 1871.
X X. 2 Blöckchen Kupfer zum Versandt fehlen in Mülheim a. Rhein seit 16. April 1871.
813. 1 Korb Schwämme (10 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Dortmund seit 14. April 1871.
//. 1 Stab Eisen (9 Pfd.) ab Barmen fehlt in Haan seit 20. April 1871.
44. 1 Ballot Nessel ab Venlo fehlt in M. Gladbach seit 11. April 1871.
5393. 1 Ballot Leder (133 Pfd.) ab Frankfurt a. M. fehlt in M. Gladbach seit 30. April 1871.
72. 1 Achse und Stange ab Langenberg fehlt in Elberfeld seit 26. April 1871.
X. 1 Block Kupfer ab Mülheim a. Rhein fehlt in Iserlohn seit 17. April 71.
Heubroch 278. 1 Fass Branntwein (293 Pfd.) ab Bochum fehlt in Holzwickede seit 13. December 1870.
Reddicher & Co. 1 Sack Mehl (181 Pfd.) ab Camen fehlt in Aplerbeck seit 13. März 1871.
Klüxen 1195. 1 leeres Fass (49 Pfd.) ab Letmathe fehlt in Werl s. 17. März 71.
Heimberg 922. 1 ⅛ Ohm Bier ab Trompet fehlt in Wickrath s. 24. März 71.
Stücher & Mayer 107. 1 Kalkdecke (50 Pfd.) ab Dornap fehlt in Rheydt seit 30. September 1870.
F. Rapf Riesa 1. 1 Sack Säcke zum Versandt fehlt in Mülheim a. Rhein seit 24. März 1871.
Deutzerfeld 61. 1 Leine ab Barmen fehlt in Mülheim a. Rhein seit 29. März 1871.
Wichurz & Schleuklop 5. 1 Kalkdecke ab Mülheim-Heissen fehlt in Hamm seit 25. März 1871.
Wichurz & Schleuklop 105. 1 Kalkdecke ab Vohwinkel fehlt in Hamm seit 28. März 1871.
O. Vogel Elberfeld 10. 1 Kiste Zuckersyrup (247 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Aachen T. seit 31. März 1871.
Güter-Expedition Oberhausen. 1 Pack Drucksachen ab Elberfeld fehlt in Oberhausen seit 28. März 1871.
Bömke & Hövel 1001. 1 leeres Fass (30 Pfd.) ab Duisburg fehlt in Dortmund seit 9. März 1871.
Bömke & Hevel. 1 leeres Fass (90 Pfd.) ab Aachen M. fehlt in Dortmund seit 26. März 1871.
G. Meghs 6426. 1 Fass Bier (100 Pfd.) ab Dortmund fehlt in Dülken seit 11. März 1871.
Adr. 1 Sack Weizen (160 Pfd.) ab Leer fehlt in Steele s. 16. Febr. 1871.
Fricke. 1 Sack Brod (70 Pfd.) ab Cassel fehlt in Bochum s. 15. März 71.
Herbertz & Co. Dortmund 9213. 1 ¼ Ohm Bier ab Dortmund fehlt in Odenkirchen seit 26. Februar 1871.
Berg. Märk. 11417. 1 Wagen Roheisen (20000 Pfd.) ab Ruhrort fehlt in Aachen M. seit 3. Februar 1871.
Berg. Märk. 6532. 1 Wagen Platten (20000 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Aachen M. seit 27. Februar 1871.
Anvers. Bass. 305. 1 Plombirleine ab Bodenbach fehlt in Aachen M. seit 1. April 1871.
Reinhold. 1 Sack Gerste (200 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Geilenkirchen seit 28. März 1871.
Ed. Frantzen 408. 1 ¼ Ohm Bier (105 Pfd.) ab Hoerde fehlt in Altena seit 10. März 1871.
Fabrik zu Busch 0. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) ab Altenhundem fehlt in Grevenbrück seit 31. März 1871.
Wecküler 986. 1 leeres Fass ab Essen fehlt in Elberfeld Stbck. seit 10. März 1871.
Hagenpickel 5. 1 Plombirleine ab Bodenbach fehlt in Hagen s. 6. April 71.
G. Mghs 604. 1 ¼ Ohm Bier (100 Pfd.) ab Dortmund fehlt in Werdohl seit 9. April 1871.

Lazarus. 2 Pack Säcke ab Kleinenbroich fehlen in Neuss s. 7. April 1871.
Elten. 1 Zolltasche ab Eisenach fehlt in Oberhausen seit 12. April 1871.
Wickny Soltenknoff 7. 1 Decke fehlt in Hamm seit 29. April 1871.
Wickny Soltenknoff 9,2. 1 Decke fehlt in Hamm seit 28 April 1871.
Wickny Soltenknoff 3. 1 Decke fehlt in Hamm seit 28. April 1871.
Wickny Soltenknoff 37. 1 Decke fehlt in Hamm seit 17. April 1871.
B. Dürop. 1 Decke fehlt in Hamm seit 1. April 1871.
E. Schlummer. 1 Pack leere Säcke (37 Pfd.) fehlt in Hamm s. 12. April 71.
H. J. Wissmann. 1 Pack leere Säcke (80 Pfd.) fehlt in Hamm s. 28. April 71.
Bosse 24. 1 Decke fehlt in Hamm seit 28. April 1871.
Anvers Bass. 393. 1 Plombirleine ab Bodenbach fehlt in Aachen M. seit 1. April 1871.
Anrus Bass 494. 1 Plombirleine ab Bodenbach fehlt in Aachen M seit 31. März 1871.
Berg.-Märk. 70. 1 Decke ab Siegen fehlt in Aachen M. seit 14. April 1871.
Steinbrink. 1 ¼ leere Ohm ab Hagen fehlt in Bochum seit 29. April 1871.
Herberg & Co. 3247. 1 Fass Bier ab Crefeld fehlt in Dortmund seit 31. März 1871.
Herberg & Co. 12 leere Fässer ab Düsseldorf fehlen in Dortmund seit 31. März 1871.
Springorum Schroeder 10. 1 Pack Säcke ab Altena fehlt in Dortmund seit 12. April 1871.
Weuker H 207. 1 ½ leere Ohm ab Steele fehlt in Dortmund seit 20. April 1871.
Adr. 1 Pack Säcke ab Altenhundem fehlt in Dortmund seit 29 April 1871.
Reinhold. 1 Sack Gerste (200 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Geilenkirchen seit 13. April 1871.
Reinhold. 1 Sack Gerste (200 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Geilenkirchen seit 28. April 1871.
Gebr. Stahlberg. 1 Pack l. Säcke (40 Pfd.) fehlt in Altenhundem seit 28. April 1871.
Erkrath 2. 1 leinene Kalkdecke (50 Pfd.) ab M. Gladbach fehlt in Hochdahl seit 25. April 1871.
C v. Laar. 1 Sack Weizen (200 Pfd.) fehlt in Plettenberg seit 21. April 1871.
Gebr. Müser 1701. 1 Fass Bier (200 Pfd.) ab Limburg fehlt in Langendreer seit 18. April 1871.
Holterhoff 202, 213. 2 leere Fässer (100 Pfd.) ab Altena fehlen in Langendreer seit 25. April 1871.
Major von Amelunxen II. 1 Koffer Kleider ab Bingerbrück fehlt in Soest seit 27. April 1871.
Hoppold div. Nummern. 7 leere Fässer ab Essen fehlen in Elberfeld seit 18. April 1871.
J. C. Hölz, Luxemburg. 1 Sack Gerste (150 Pfd.) ab Naumburg fehlt in Elberfeld seit 27. April 1871.
2851. 1 Kbch. Zucker (36⅒ Pfd.) ab Mülheim a/Rhein fehlt in Altena seit 19. Januar 1871.
58. 1 Kette ab Dortmund fehlt in Duisburg seit 2. März 1871.
37, 58. 2 Ketten ab Sonneberg fehlen in Duisburg seit 27. März 1871.
3. 1 Decke ab Hanau fehlt in Duisburg seit 30. März 1871.
3856. 1 Korb Wein (140 Pfd.) ab Deutzerfeld fehlt in Mülheim a/Rhein seit 18. Januar 1871.
1076. 1 Kiste Bleche (243 Pfd.) ab Creuzthal fehlt in Mülheim a/Rhein seit 13. 1871.
11810. 1 Collo Hekselmaschine ab Soest fehlt in B. Rittershausen seit 27. Februar 1871.
20, 22. 2 Kalkdecken fehlen in Hamm seit 17. April 1871.
1369. 1 leere Ohm ab Bochum fehlt in Duisburg seit 30 April 1871.
1618. 1 Wagen Kartoffeln (200 Pfd.) ab Stettin fehlt in Aachen M. seit 27. April 1871.
59. 1 Block Mahagoniholz (334 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Aachen M. seit 30. April 1871.
3. 1 gerades Rohr (20 Pfd.) ab Steele fehlt in Elberfeld seit 30. April 1871.
1 Bürde Eisen (91 Pfd.) ab Barmen fehlt in Lennep seit 31. März 1871.
1 Pack Binsen (60 Pfd.) ab Wesel fehlt in Langenberg seit 21. Febr. 1871.
4 neue Kübel ab Deutz fehlen in Langenberg seit 14. März 1871.
1 Ofenroster ab Neuss fehlt in Homberg seit 14. Februar 1871.
2 Sack Hafer (300 Pfd.) ab Ruhrort fehlen in Homberg seit 9. März 1871.
2 Pack Drahtstifte ab Witten fehlen in Dortmunderfeld seit 23. März 1871.
1 metallenes Achslager (23 Pfd.) ab Camen fehlt in Aplerbeck seit 29. Januar 1871.
6½ Paar Holzschuhe (15 Pfd.) ab Dülmen fehlen in Aplerbeck seit 6. März 1871.
2 Unterlagehölzer, 2 Bindehölzer, 4 Schliesskeile } ab Sonneberg fehlen in Duisburg seit 27. März 1871.
1 Pack Handbesen ab Sterckrade fehlt in Kupferdreh seit 9 December 1870.
1 leeres Fass ab Neuss fehlt in Kupferdreh.
1 Block Kupfer ab Köln fehlt in Rheydt seit 1. März 1871.
4 Sack Hafer ab Emden fehlen in Rheydt seit 1. März 1871.
1 Eisenrad, 2 Colli Eisenräder } (165 Pfd.) ab M. Gladbach fehlen in Herzogenrath seit 24. November 1870.
1 Pack Säcke ab Aachen M. fehlt in Neuss seit 13. Februar 1871.
8 Säcke Gerste (1700 Pfd.) ab Magdeburg fehlen in Mülheim a/Rhein seit 3. März 1871.
2 Stricke ab Neheim-Hüsten fehlen in Hamm seit 28. März 1871.
1 Kiste Eisenwaaren ab Duisburg fehlt in Aachen T. seit 16. Januar 1871.
90 Säcke Hafer ab Lübeck fehlen in Aachen T. seit 27. Februar 1871.

1 Sack Erbsen ab Oschersleben fehlt in Aachen T. seit 27. Februar 1871.
1 Sack Hafer ab Düsseldorf fehlt in Aachen T. seit 13. März 1871.
2 Säcke Hafer ab Lübeck fehlen in Aachen T. seit 21. März 1871.
1 Sack Gerste ab Soest fehlt in Aachen T. seit 25. März 1871.
1 Sack Hafer ab Düsseldorf fehlt in Aachen T. seit 27. März 1871.
1 Ballen Schinken (30 Pfd.) ab Brackwede fehlt in Solingen seit 22. März 1871.
1 Strick fehlt in Dortmund seit 16. März 1871.
69 Sack Kaffee (10000 Pfd.) ab Anvers fehlen in Uerdingen seit 6. März 71.
2 Zinkeimer ab Deutzerfeld fehlen in B. Rittershausen seit 21. März 1871.
1 Oelspritze ab Witten fehlt in Soest seit 30. März 1871.
1 Sack Gerste (202 Pfd.) ab Magdeburg fehlt in Mülheim a/d. Ruhr seit 26. März 1871.
2 Säcke Buchweizen (404 Pfd.) ab Floridsdorf fehlen in Mülheim a/d. Ruhr seit 29. März 1871.
2 Säcke Roggen (340 Pfd.) ab Magdeburg fehlen in Aachen M. seit 20. März 1871.
4 Gewichte à 1 Pfd. (4 Pfd.) ab Neuss fehlen in Geilenkirchen seit 8. März 1871.
2 Säcke Mehl (400 Pfd.) ab Barmen fehlen in Lennep seit 24. März 1871.
1 Bürde Flacheisen (100 Pfd.) ab Hardt fehlt in Altenhundem seit 25. März 1871.
1 eiserne Verladebrücke zum Versandt fehlt in B. Rittershausen seit 9. März 1871.
1 Pack Papier ab Neuss fehlt in Elberfeld St. seit 20. März 1871.
2 Excentrinringe (80 Pfd.) ab Witten fehlen in Langenberg seit 12. April 71.
4 Sack Weizen fehlen in Uerdingen seit 3. April 1871.
1 Sack Weizen fehlt in Uerdingen seit 17. April 1871.
4 Stück Bleche ab Barmen fehlen in Gevelsberg seit 25. April 1871.
1 Sack Erbsen ab Elberfeld fehlt in Werdohl seit 8. April 1871.
2 Säcke Getreide (400 Pfd.) ab Mengede fehlen in Homberg seit 25. April 1871.
2 Säcke Gries (200 Pfd.) ab Ruhrort fehlen in Homberg seit 17 April 1871.
1 Sack Weizen (200 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Baal seit 18. April 1871.
3 Holzmäuse ab Düsseldorf fehlen in Neuss seit 7. April 1871.
1 Ries Papier (42 Pfd.) ab Dortmund fehlt in Oberhausen seit 29. April 1871.
1 Flasche Rosmarinoel ($1^1/_2$ Pfd.) ab Venlo fehlt in Ruhrort seit 29. März 1871.
12 Roststäbe ab Langenberg fehlen in Ruhrort seit 1. Mai 1871.
1 Nothkettenring und Spindel ab Leipzig fehlt in Witten seit 25. April 1871.
1 Sack Mehl (200 Pfd.) ab Uerdingen fehlt in Viersen seit 26. April 1871.
2 Säcke Hafer ab Leer fehlen in Mülheim a/Rhein seit 4. April 1871.
5 Säcke Hafer (950 Pfd.) ab Düsseldorf fehlen in Kohlscheidt seit 8. April 1871.
70 Ofenrohre (731 Pfd.) ab Steele fehlen in Dortmund seit 30. April 1871.
6 Säcke Hafer ab Düsseldorf fehlen in Aachen T. seit 6. April 1871.
1 Sack Hafer ab Düsseldorf fehlt in Aachen T. seit 9. April 1871.
1 Sack Hafer ab Düsseldorf fehlt in Aachen T. seit 9. April 1871.
1 Sack Hafer ab Paderborn fehlt in Aachen T. seit 12. April 1871.
1 Sack Roggen ab Berlin fehlt in Aachen T. seit 11. April 1871.
1 leeres Fass ab Aachen T. fehlt in Geilenkirchen seit 10. April 1871.
7 Säcke Hafer (700 Pfd.) ab Mülheim a/Rhein fehlen in Geilenkirchen seit 6. April 1871.
1 Pack, 50 Besen (50 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Hochdahl seit 7. April 1871.
1 Pack Draht (30 Pfd.) ab Hagen fehlt in Cabel seit 30. April 1871.
2 Salzkübel, 1 Eimer } (158 Pfd.) ab Deutzerfeld fehlen in Elberfeld seit 20. April 1871.
10 Bund Seegras ab Düsseldorf fehlen in Elberfeld seit 19. April 1871.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

März 1871.

No. 1. 2 Brode Zucker (48 Pfd.) von Magdeburg fehlen in Berlin seit 7. März.
2 Stricke der Görlitzer Bahn von Lennep fehlen in Berlin seit 2. März.
M 29. 1 Hänge-Etagère (4 Pfd.) von Berlin fehlt in Magdeburg seit 2. März.
1 Plan von Oschersleben fehlt in Berlin seit 7. März.
Lübbecke. 1 Decke von Hagen fehlt in Berlin seit 13. Mai.
Belg. 3409. 1 Plan fehlt in Berlin, Versand-Güterboden, seit 5. März.
L C L 1638. 1 Stück Stahlblech (20 Pfd.) von Haspe fehlt in Berlin seit 15. März.
△B 232. 1 Ballen Wollenwaaren (14 Pfd.) von Oldenburg fehlt in Berlin seit 11. März.
S S 139. 1 Leine von Ruhrort B. M. fehlt in Berlin seit 14. März.
D 44. 1 Ballen Schinken (19 Pfd.) [Eilgut] von Brackwede fehlt in Berlin seit 11. März.
No. 164. 1 Buffer von Halberstadt fehlt in Berlin seit 11. März.
F 4. 2 Brode Zucker (17 Pfd.) von a. d. Saale fehlen in Berlin s. 17. März.
L D 2453. 1 Kiste Wein (1 Ctr. 10 Pfd.) von Deutz fehlt in Berlin seit 17. März.
A 1/4 H. 4 Colli Offizierkleider (2 Ctr. 50 Pfd.) von Forbach fehlen in Berlin seit 6. März.
G 346 C. 1 Ballen Segeltuch (2 Ctr. 43 Pfd.) von Bünde fehlt in Berlin seit 19. März.
G S 139. 1 Ballen wollene Waaren (10 Pfd.) [Eilgut] von Berlin fehlt in Magdeburg seit 16. März.
E H 3539. 1 Ballen Wolle (2 Ctr. 42 Pfd.) von Verviers fehlt in Berlin seit 18. März.
B P M 76. 1 Leine von Lennep fehlt in Berlin seit 21. März.
B P M 64. 1 Leine von Lennep fehlt in Berlin seit 24. März.
L C 386. 1 Bündel roh Nessel (83 Pfd.) von Mühlheim a. d. R. fehlt in Berlin seit 21. März.
2 Colli Säcke (1 Ctr. 84 Pfd.) [Eilgut] von Braunschweig fehlen in Berlin seit 29. März.
Hansdorf V W 4. 1 Plan von Steele fehlt in Berlin seit 18. März.
C 1361. 1 Bällchen Manufactur-Waaren (26 Pfd.) fehlt in Berlin seit 19. März.
C 260. 1 Bällchen Leinengarn (44 Pfd.) fehlt in Berlin seit 13. März.
MB F 601. 1 Ballen woll. Garn (2 Ctr. 10 Pfd.) [Eilgut] von Aachen M. fehlt in Berlin seit 24. März.
Bosnitz 11. 1 Decke von Münster fehlt in Berlin seit 22. März.
L G 5226/7, 5230, 5232. 4 Ballen Wollgarn (10 Ctr. 4 Pfd.) von Aachen M. fehlen in Berlin seit 28. März.
No. 653/4. 2 Körbe (3 Ctr. 99 Pfd.) von Aachen M. fehlen in Berlin seit 28. März.
B R 1239. 1 Fass Oelfarbe (2 Ctr. 9 Pfd.) von Crefeld fehlt in Berlin seit 31. März.
L 3476. 1 Pack Schinken (35 Pfd.) von Bünde fehlt in Berlin seit 31. März.
G & C 28637. 1 Kiste Wein (1 Ctr. 43 Pfd.) von Giessen fehlt in Potsdam seit 18. März.
H W 11. 1 Decke von Haspe fehlt in Berlin seit 29. März.
v. Elpons 4 Z & K. 1 Packet Kleidung (12 Pfd.) fehlt in Berlin seit 30. März.
Berlin 1. 1 Kiste Ingwer (51 Pfd.) von Rotterdam fehlt in Berlin seit 21. März.
B 1/6. 2 Pack Strohdeckel (50 Pfd.) von Leer fehlt in Berlin s. 22. März.

Nachweisung

der erledigten Differenzen aus den Meldungen früherer Monate über fehlende, herrenlose und nicht abgeforderte Güter und Gepäckstücke der **Berlin-Potsdam-Magdeburger** Eisenbahn pro Monat März 1871.

P & L 2338. 1 Kiste Eisenwaaren (1 Ctr. 4 Pfd.) von Neuss fehlte in Potsdam seit Januar. Hat sich nachträglich angefunden und ist nach Potsdam gesandt.
I R 215. 1 Kiste Cigarren (2 Ctr. 27 Pfd.) von Neuss fehlte in Berlin seit Januar. Ist nachträglich von Elberfeld eingegangen.
K N M 385. 1 Decke von Elberfeld fehlte in Berlin seit Januar. Ist bei der Eigenthumsbahn eingegangen.
M P 4. 1 Decke von Elberfeld fehlte in Berlin seit Februar. Ist von Magdeburg eingegangen und der N.-M. Bahn überwiesen.
K R. 5 Ballen Wolle von Deutzerfeld fehlten in Berlin seit Februar. Sind von Deutzerfeld direkt nach Görlitz expedirt.
2 Bund Stabeisen von Köln tr. fehlten in Berlin seit Februar. Empfänger hat das Fehlen anerkannt.
G B 1288. 1 Kiste, 2 Orgeln enthaltend (2 Ctr.) [Eilgut] von Heidelberg fehlte in Berlin seit Februar. Nachträglich eingegangen.
J J S 3053. 1 Ballen Wollgarn (2 Ctr. 43 Pfd.) von Aachen fehlte in Berlin seit Februar. Nachträglich eingegangen.
Rh. 1101. 1 Decke, Düsseldorf 112. 1 Leine } von Verviers fehlten in Berlin seit Februar. Chartirung ist gestrichen, da solche irrthümlich erfolgt war.
Breslau 243. 1 Plan von Holzminden fehlte in Berlin seit Februar. Ist nachträglich ab Magdeburg eingegangen und der N.-M. Bahn überwiesen.
G K 69. 1 Kiste Kouverts (87 Pfd.) von Deutzerfeld fehlte in Berlin seit Februar. Ist nachträglich eingegangen.
W 137. 1 Ballen Manufacturwaaren (92 Pfd.) von Elberfeld fehlte in Berlin seit Februar. Ist nachträglich eingegangen.
C A 603. 1 Fass Eisenwaare (1 Ctr. 92 Pfd.) von Hagen fehlte in Potsdam seit Februar. Ist nachträglich eingegangen.
No. 59. 1 Platte Kupferblech (1 Ctr. 23 Pfd.) von Seesen fehlte in Berlin seit Februar. Ist nachträglich eingegangen.
K 266/70. 5 Barrel Petroleum (16 Ctr. 45 Pfd.) von Bremen fehlten in Burg s. Februar. Sind nachträglich ab Magdeburg eingegangen.
IL & S 296. 1 Pack Eisenwaaren (42 Pfd.) von Elberfeld fehlte in Berlin seit Februar. Ist nachträglich eingegangen.
K C 4239. 1 Fass Wein (97 Pfd.) von Remagen fehlte in Berlin seit Februar. Ist nachträglich eingegangen und der Ostbahn überwiesen.
Gebr. M 6395 b. 1 Kiste Wein (1 Ctr. 17 Pfd.) von Giessen fehlte in Berlin seit Februar. Ist nachträglich eingegangen.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

Pro Monat April 1871.

A/S 5896. 1 Ballen gefärbtes baumw. Garn (2 Ctr. 96 Pfd.) von Elberfeld fehlt in Reichenbach.
" " 2 Sack Gerste à 150 Pfd. (3 Ctr.) von Frankenstein fehlen in Schweidnitz.

Kgl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Pro März 1871.

F M 10. 1 Kiste Kleider (28 Pfd.) von Löwen fehlt in Berlin seit 14. Februar cr.

M L S. 1 leere Kiste (48 Pfd.) von Frankfurt a/O. fehlt in Berlin seit 7. März cr.
S N 3. 1 Kiste Wanduhren (25 Pfd.) in Berlin vermisst fehlt in Berlin seit 7. März cr.
F Z 16. / M 1. 2 Kübel Butter (35 und 55 Pfd.) von Gnadenfrei fehlen in Berlin seit 10. März cr.
M A 51. 1 Kübel Butter (66 Pfd.) von Spitteldorf fehlt in Berlin seit 30. März cr.
E J 458. 1 Collo Leinen (28 Pfd.) von Landeshut fehlt in Frankfurt a/O. seit 6. Februar cr.
H F 10. 1 Ballen Manufacturwaaren (21 Pfd.) von Cöslin fehlt in Frankfurt a/O. seit 27. Februar cr.
K & H 1892. 1 Kiste baumwollene Waaren (16 Pfd.) von Berlin fehlt in Frankfurt a/O. seit 16. März cr.
K & T 440. 1 Bund Stahl (100 Pfd.) von Wunsdorf fehlt in Frankfurt a/O. seit 25. März cr.
G T 105. 1 Kiste Bandwaaren (235 Pfd.) von Breslau fehlt in Frankfurt a/O. seit 29. März cr.
585. 1 Ballen Wolle (154 Pfd.) von Dresden fehlt in Sommerfeld seit 3. April cr.
1 Sack Knochen (150 Pfd.) von Kattowitz fehlt in Neumarkt seit 28. März cr.
1 Ballen Lumpen von Frankfurt fehlt in Breslau seit 16. März cr.
B Z F R No. 50 u. 6529. 2 Fässer Bier (200 Pfd.) von Dresden fehlen in Breslau seit 17. März cr.
Adresse Georg Demelt. 1 Kiste Kleider (18 Pfd.) von Görlitz fehlt in Breslau seit 31. März cr.
R S 346. 1 Kiste Posamentirwaaren (99 Pfd.) von der O/S. Bahn fehlt in Breslau seit 5. April cr.
J C 2032. 1 Kiste Webergeschirr (87 Pfd.) von Löbau fehlt in Märzdorf seit 15. März cr. Mit 50 Thlr. versichert.
H P S. 1 Ballen Leinen (32 Pfd.) von Landeshut fehlt in Dittersbach seit 19. März cr.
R & K 3717. 1 Ballen Gummiwaaren (15 Pfd.) von Leipzig fehlt in Altwasser seit 28. März cr.

Niederschlesische Zweigbahn. Ende April 1871.

θ 356. 1 Kiste Seidenbänder (202 Pfd.) fehlt in Glogau seit 31. April 1871. Werthstück.
F G 9171. 1 Kiste Cigarren (77 Pfd.) fehlt in Sprottau seit 10. December 1870.

Oberschlesische Eisenbahn. April 1871.

E B 1548. 1 Fass Petroleum (3 Ctr. 19 Pfd.).
1872. 1 Ballen Korke (64 Pfd.).
U U 7140. 1 Rolle Tabak (16 Pfd.).
3844. 1 Fässchen mar. Fische (7 Pfd.).
N. 1 Pack [in Leinen] Messingwaaren (44 Pfd.).
θ
Gbr. R 1330. 1 Rolle Tabak.
S R 4. 1 Ballen Felle (1 Ctr. 7 Pfd.).
K K 2. 1 Kiste Rosinen (32 Pfd.).
T W 1148. 1 Kiste Spielkarten (31 Pfd.).
1 Collo Messer (1 Ctr. 31 Pfd.).
G E 3898. 1 Ballen Nessel (51 Pfd.).
C H 6. 1 Pack Leinen (20 Pfd.).
A S. 1 Sack Dotter (3 Ctr. 24 Pfd.).
K 4. 1 Ballen Kleider (48 Pfd.).
A R 10. 1 Kübel Butter (45 Pfd.).
H Z. 1 Koffer Kleider (56 Pfd.).
G Richard Glogau No. 2. 1 Ballen Kleider (25 Pfd.).
A R 3099. 1 Sack Kaffee.
A R. 1 Kiste Rosinen (72 Pfd.).
F H 2982. 1 Kiste Tabak (66 Pfd.).
A
A B 7393. 1 Sack Pfeffer (20 Pfd.).
E M 2. 1 Kübel Butter (21 Pfd.).
F M 10. 1 Kiste Butter und alte Sachen (28 Pfd.).
R G 42. 1 Kübel Butter (58 Pfd.).
K K 56. 1 Kübel Butter (57 Pfd.).
B S 82. 1 Haut.
J H. 1 Kübel Butter (33 Pfd.).
D A. 1 Korb Fische (1 Ctr. 6 Pfd.).
W 2519. 1 Fass marinirte Fische (12 Pfd.).
S M 554. 1 Fass Seife (1 Ctr. 10 Pfd.).
R. 1 Fass Bricken (9 Pfd.).
S 1385. 1 Pack Apfelsinen (1 Ctr. 58 Pfd.).
M W. 2 Pack leere Säcke (2 Ctr. 2 Pfd.).
Z 458. 1 Ballen Leinen (35 Pfd.).
9210. 1/8 Ohm Wein (48 Pfd.).
H H 1. 1 Schachtel Muffe (2 Pfd.).
R & M 1767. 1 Collo Manufactur-Waare (25 Pfd.).
D A. 1 Korb frische Fische (1 Ctr. 6 Pfd.).
81. 1 Kiste Rosinen (48 Pfd.).
△1689. 1 Kiste Alcal-Oxyd (54 Pfd.).
S L 166. 1 Ballen Kaffee (49 Pfd.).
A R 87. 2 Ballen Tabak.
J C A 558. 1 Tonne Heringe (35 Pfd.).
K R 54/59. 1 Kübel Butter.
Wolff. 1 Pack leere Säcke.
Moritz Jessel. 1 Collo leere Säcke (65 Pfd.).
S
C R 6811. 1 Kiste Bonbons (37 Pfd.).
M W 2. 2 Pack leere Säcke (22 Pfd.).
S C 1. 1 Ballen Rauchwaaren (38 Pfd.).
H C 7191. 1 Kiste Farbe (96 Pfd.).
M H C 7135. 1 Fass Mostrich (44 Pfd.).
S L 166. 1 Sack Kaffee (49 Pfd.).
Scherner. 4 Sack Knochenmehl.
O W 23 309. 1 Fass Heringe.
M K 107. 1 Ballen baumwollene Gewebe (1 Ctr. 27 Pfd.).
4097. 1 Collo Leinen (35 Pfd.).
E F. 1 Collo Eisen.
C A 1933. 1 Kiste Töpferwaaren (75 Pfd.).
A K 3. 1 Fass Petroleum.
H V 100. 1 Koffer Kleider.
5 Bund Strohpapier.
H 2472/3. 2 Kisten Pech.
M W 331. 1 Ballen Leinwand (18 Pfd.).
12. 1 Ballen rohe Amerikanische Baumwolle.

Kgl. Preussische Ostbahn. Pro April 1871.

H H 1487/9. 3 Säcke Mandeln und Kaffee (111½ Pfd.) fehlen seit 13. März cr.
M W 331. 1 Collo Leinewand (18 Pfd.) fehlt seit 11. April cr.
L E 929. 1 Pack Düten (15 Pfd.) fehlt seit 10. April cr.
Voigt. 1 Koffer Kleider (87 Pfd.) fehlt seit 10. April cr.
M 2. 1 Kiste Kurzwaaren (30 Pfd.) fehlt seit 19. April cr.
G
G & S 1333. 1 Sack Kaffee (144 Pfd.) fehlt seit 22. April cr.
N
S. 1 Rolle Tabak (5 Pfd.) fehlt seit 22. April cr.
A K 3407. 1 Sack Kaffee (127 Pfd.) fehlt seit 25. April cr.
S M 13 053. 1 Kiste Seife (21 Pfd.) fehlt seit 25. April cr.
P R W 406. 1 Sack Kaffee (61 Pfd.) fehlt seit 27. April cr.
A H 1358. 1 Fass Petroleum (328 Pfd.) fehlt seit 26. April cr.
O J 7318. 1 Ballen Leinen (47 Pfd.) fehlt seit 28. April cr.
L M 225. 1 Pundel (20 Pfd.) fehlt seit 29. April cr.
X. 1 Collo Leinewand fehlt seit 30. April cr.

Nachweisung
über die im Bereich der **Eisenbahn-Betriebs-Kommission IV** auf den Stationen der Strecke **Blesme-Chaumont-Corbeil-Tours** fehlenden Güter, Gepäckstücke etc.

B E 3984. 1 Wagen Reis und Graupen (20 000 Pfd.) fehlt in Troyes.
T D III 396. 1 Kiste Kaffeemühlen (32 Pfd.) fehlt in Troyes.
B 6. 1 Sack, Tornister, Helm und Gewehr enthaltend (50 Pfd.) fehlt in Troyes.
K. Sächs. St.-B. 13747. 1 Wagen Graupen und Reis (20 000 Pfd.) fehlt in Troyes.
Unbekannt. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 20 Pfd.) fehlt in Orléans.
Bingen-Metz 140. 1 schwarzer Koffer (Inhalt unbekannt, ca. 80 Pfd.) fehlt in Joinville.
B E 5024. 1 Ballen Futterbeutel (93 Pfd.) fehlt in Orléans.
L B 3. 1 Fass Militär-Effecten (133 Pfd.) fehlt in Bar sur Seine.
No. 2, 14, 108, 111. 4 Kisten Telegraphen-Apparate fehlen in Chaumont.

(Fortsetzung folgt in nächster Nummer).

Oberschlesische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von
6500 Stück Porzellan-Isolatoren mit schmiedeeisernen Schraubenstützen,
1554 Stück dergleichen ohne Stützen,
1000 Centnern starken eisernen Leitungsdraht,
750 Pfund schwachen verzinkten Leitungsdraht,
380 Pfund Bindedraht,
1072 Stück kompletten Meidinger'schen Ballon-Elementen,
203 Stück Läutewerken mit Glocken und Gewichten,
200 Stück Läutewerkshäuschen
im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Dienstag den 6. Juni c. Vormittags 10 Uhr

im Büreau des Unterzeichneten auf hiesigem Bahnhofe anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission zur Lieferung von Telegraphen-Materialien und Läutewerken"

eingereicht sein müssen, und in welchem auch die eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Submissions-Bedingungen liegen in meinem Büreau zur Einsicht aus und können daselbst auch Kopien derselben in Empfang genommen werden.

Breslau, den 16. Mai 1871.

Der Königliche Eisenbahn-Telegraphen-Inspektor.
Albrecht.

PRIVAT-ANZEIGEN.

Merseburg. Wittenberg

Das Eisenhütten- und Emaillirwerk
TANGERHÜTTE

Station der Magdeburg-Wittenberger Eisenbahn

liefert die sowohl durch Billigkeit wie grosse Dauer sich allseitig bewährenden und immer mehr in Aufnahme kommenden

Gusseisernen Locomotiv-Schuppen-Schornsteine

zu den billigsten Preisen, und stehen Prospecte darüber zu Diensten.

Weitere Specialitäten der Fabrikation des Werkes zu Bahnbauten sind: **Wasserstations-Einrichtungen, Optische Telegraphen, Perronhallen, Gasanstalten, Candelaber, Laternenarme, Stationstafeln, Warnungstafeln, Pilaren, Gitter, Pumpen, Treppen, Säulen, Fenster, Ofen** für Wartesäle und Bahnwärterhäuser, nach einem sehr **reichhaltigen Modellinventar.** Cataloge über diese Gegenstände werden gern geliefert.

Die Ausdehnung des Werkes, gute mechanische Werkstätten in Verbindung mit tüchtigen Arbeitskräften, ermöglichen sowohl **rasche** als **gediegene Ausführung** der belangreichsten Bestellungen.

Den verehrlichen Eisenbahn-Baubehörden und Unternehmern zeige ich hiermit ergebenst an, dass meine ersten Frühjahrs-Abladungen

Blauer und rother Englischer Dachschiefer

angekommen sind und offerire ich solche ab Rotterdam, Harburg und Stettin aus den einlaufenden Schiffen, so wie vom Lager zu den billigsten Preisen. Gleichzeitig offerire ich **Schieferplatten zu allen baulichen und technischen Zwecken** nach Maass und Zeichnung, zu Flurbelegen, Fensterbänken, Anschreibtafeln (praktisch zur Besteinung der Waggons), **Pissoir-Anlagen,** Fussleisten, Laternen, Lampentische und Bänke, Gesimsabdeckplatten etc., **Englischen Portland-Cement** „Marke Burham".

Die Englische Schieferhandlung
J. Wilfert in Köln.

Für Ingenieure.

Unzerreissbare glatte u. rauhe **Rollenzeichenpapiere**
eigner Fabrikation
in Rollen von 71 C/m. und 142 C/m. Breite
Thlr. $4\frac{1}{2}$ Thlr. 10 pro Rolle,

Unzerreissbares Englisches **Whatman's Rollenzeichenpapier**
in Rollen von 71 oder 102 C/m. Höhe Thlr. $5\frac{2}{3}$ pro Rolle,

Doppelt geleimte Rollenzeichenpapiere aus alten Schiffstauen hergestellt, zäh wie Leder, nie brechend für Maschinen und Schablonenzeichnungen.

Hiervon stehen Muster zu Dienst.

Carl Schleicher & Schüll,
Düren, Rhein-Preussen.

Schauwecker's pat. selbstthätiger Oeltropfapparat für Dampfschieber u. Kolben. Allein zu beziehen durch
Fr. Schauwecker, Maschinenmeister der Ostbahn in Weiden (Bayern).

A. Bessell, Schmelztiegelfabrik, Dresden.

Soeben ist erschienen und von Adolph Refelshöfer in Leipzig durch alle Buch- und Kunsthandlungen zu beziehen:
Koch, Dr. W., Neueste Uebersichtskarte der Eisenbahnen und Eisenbahn-Verwaltungsgebiete Europa's. 1871. 3. Ausgabe in Buntdruck. Preis 15 Sgr.

Haeckel & Co. in Leipzig.
Königl. Sächsische Patent-Inhaber
(Etablirt seit 1853.)
Eisenbahn-Behörden
empfehlen wir zur
Einrichtung resp. Completirung von autographischen Druckereien,
um Pläne, Schriftstücke etc. zu vervielfältigen, unsere bewährten
Steindruck-Pressen
ganz von Eisen, in 6 Grössen, Lithographie-Steine, Walzen, Farben, Firnisse und alle Specialitäten.
Referenzen von Eisenbahn-Behörden, denen wir Druckereien einrichteten, stehen zu Diensten.
Illustrirte Preislisten gratis und franko.

WERKZEUG-MASCHINEN.
Specialität.
COLLET & ENGELHARD in OFFENBACH a/M.

M. Selig junior Kaiserstrasse 31 Berlin,

Lager von Amerik. Spiralbohrern, Universalklemmfuttern für Drehbänke, Locomotiv-, Schlitten- und Zahnstangen-Winden, Krahnen, Röhrenreinigern, Thomas Pat. Schraubenschlüsseln, speciell für Eisenbahnen construirt, etc. etc.

Denison's hängende Waage-Maschine

(patentirt),

Der Zweck dieser Waage-Maschine ist, Güter **während des Ausladens** aus Schiffen, Eisenbahnwaggons, Frachtwagen etc. sogleich wiegen zu können. — Die Maschine wird an den Krahn angehängt, wodurch ein Waagekrahn hergestellt ist, mit welchem man die Lasten ebenso schnell wiegt, wie man sie hebt. — Es wird hierdurch ungeheuer viel an Zeit und Arbeit gespart und ist die Maschine für **Eisenbahnen, Maschinen-Bauanstalten, Eisen- & Kohlenwerke** und zum Wiegen von grossen Guss- & Schmiedestücken von unberechenbarem Werth. Dieselbe wird geliefert, um von 2000 bis 80000 Zoll-Pfd. zu wiegen und ist mit einem Tarirhebel versehen, wodurch die Schlingen und Ketten zum Heben der Güter sowie jede Art von Emballage tarirt werden kann.

Maassstäbe & Richtlineale

von Gussstahl, $^1/_2$ bis 4 Meter lang, genau nach jeder Vorschrift getheilt, auch geaicht;
Holzmaassstäbe & Zeichnenlineale, nach jeder beliebigen Bestimmung, feste und zusammenlegbare
Gussstahl- & Holzmaassstäbe für Eisengiessereien mit Schwindemaass etc.
Calibres, Draht-, Blech- & Bandeisen-Leeren, Winkel, Schubleeren etc. etc.
zu billigen Preisen
bei **Theodor Keseling in Düsseldorf.**

Für Eisenbahn-Bauunternehmer

empfehlen eine vollständige **betriebsfähige** Locomotive mit erforderlichen Concessions-Papieren

Gebrüder Schweitzer & Co.
Hamm i/Westphalen.

LUDWIG BECKER in OFFENBACH a. M.

empfiehlt in solidester Arbeit zu billigen Preisen

Maschinen- und Dampfkessel-Armaturen:

Platten-, Röhrenfeder-, offene Quecksilber- u. Hydraulic-Manometer — Vacuummeter — Wasserstandszeiger — Injecteurs — Hähne und Ventile aller Arten und Grössen — Dampfpfeifen — Speiserufer — Schmierbüchsen — Schmierhähne — Selbsthätige Schmier-Apparate, etc. Preis-Verzeichnisse und Ansichts-Sendungen stehen zur Disposition.

Hartguss

Herzstücke und Räder

Erdtransportwagen

in jeder Grösse und zu jeder Spur, sowohl Seiten- und Vorkipper als Wagen zum Ausschaufeln, liefern in bewährter Konstruktion

Thelen & Weydemeyer,
Eisengiesserei, Maschinen- und Dampfkessel-Fabrik. Nordhausen.

Heinrich Simon

Civil-Ingenieur, 7 St. Peters Square

Manchester.

Vertreter in Plätzen des Continents werden gesucht.

Technisches Bureau

Ueberwachung der Ausführung, Inspection und Abnahme in England bestellter Lieferungen.
Einführung Deutscher Erfindungen in England und Frankreich und umgekehrt.
Besorgung und Verwerthung von Patenten in England, Frankreich, Belgien und America.
Betheiligung an Bauten und Unternehmungen auf dem Continente.
Lieferung Englischer Maschinen und Maschinentheile, Metalle, Chemikalien und anderer Materialien für Dampfschiffbetrieb, Fabriken, Arsenale, Bauunternehmungen.
Locomotiven, Waggons, Federn, Schienen und Schienen-Kleinmaterial.
Unternehmer von Eisenbahnen und öffentlichen Bauten werden darauf aufmerksam gemacht, dass neue und gebrauchte Locomobilen, Locomotiven, Waggons, Werkzeugmaschinen, Pumpen etc. fast jederzeit zum sofortigen Versandt bereit sind.
Uebernahme von Agenturen continentaler Industrien für England.

Windhoff Deeters & Co.
in Lingen a/d. Ems
empfehlen die in ihrer Fabrik seit vielen Jahren als Specialitäten verfertigten **Weichen, Drehscheiben, Wasserkrähne** und schmiedeeisernen Constructionen.

Für Eisenbahn-Direktionen und Eisenbahn-Bauunternehmer.

Ein sehr bedeutender Posten neu, nach beliebigem Profil zu walzender Eisenbahnschienen von einem sehr renomirten Werke kann unter mehrjähriger Garantie für Qualität abgegeben und successive innerhalb eines Jahres geliefert werden. — Offerten sub **S 5650** befördert die Annoncen-Expedition von **Rudolf Mosse** in **Berlin**, Friedrichsstr. 66.

Die Telegraphenbau-Anstalt

von

Sickert & Lossier,

Berlin,

empfiehlt sich den geehrten Eisenbahn- resp. Telegraphen-Directionen zur Lieferung sämmtlicher Telegraphen-Apparate, sowie zum Bau ganzer Telepraphen-Linien.

Norddeutscher Lloyd.

Postdampfschifffahrt

von Bremen nach Newyork und Baltimore

eventuell Southampton anlaufend

D. Deutschland	20. Mai	nach Newyork		D. Newyork	14. Juni	nach Newyork
D. Ohio	24. Mai	„ Baltimore		D. Weser	17. Juni	„ Newyork
D. Donau	27. Mai	„ Newyork		D. Baltimore	21. Juni	„ Baltimore
D. Bremen	31. Mai	„ Newyork		D. Rhein	24. Juni	„ Newyork
D. Hermann	3. Juni	„ Newyork		D. Frankfurt	28. Juni	„ Newyork
D. Köln	7. Juni	„ Newyork		D. Hansa	1. Juli	„ Newyork
D. Berlin	7. Juni	„ Baltimore		D. Leipzig	5. Juli	„ Baltimore
D. Main	10. Juni	„ Newyork				

und ferner jeden Mittwoch und Sonnabend.

Passage-Preise nach Newyork: Erste Cajüte **165** Thaler, zweite Cajüte **100** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.

Passage-Preise nach Baltimore: Cajüte **135** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Pr. Crt.

Fracht: £ 2 mit 15% Primage per 40 Cubicfuss Bremer Maasse. Ordinäre Güter nach Uebereinkunft.

von Bremen nach Westindien via Southampton

Nach **Colon, Savanilla, La Guayra** und **Porto Cabello** mit Anschlüssen via **Panama** nach allen Häfen der Westküste Amerikas, sowie nach **China** und **Japan**.

D. **König Wilhelm I.** Mittwoch 7. Juni D. **Kronprinz Friedrich Wilhelm** Freitag 7. Juli und ferner am 7. jeden Monats.

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

Verlag von **Friedrich Vieweg und Sohn** in **Braunschweig.**
(Zu beziehen durch jede Buchhandlung.)

Hecht, Heinrich, Curventafeln zum Traçiren von Eisenbahnen, Chausseen etc. mit erläuterndem Texte und Figuren. Für Ingenieure, Geometer, Baumeister, Bauunternehmer und Techniker überhaupt. gr. 8. Fein Velinpapier. geh. Preis 12 Sgr.

Die Waagenfabrik

von Seiberlich & Theissig in Mügeln b/Oschatz

empfiehlt sich zur Lieferung von **Centesimalgeleissbrückenwaagen** sowie von **Decimalbrückenwaagen** in bewährtester Construction und solidester Ausführung.

Ein in allen Zweigen des Eisenbahn-Maschinenfachs theoretisch und praktisch erfahrener Ingenieur, sucht, gestützt auf die besten Zeugnisse über eine langjährige Praxis, ein Engagement bei einer Bahn oder Fabrik für Eisenbahnbedarf.

Gefällige Offerten unter Chiffer **A G** besorgt die Exp. dieser Zeitung.

Selbstschmierende Stopfbüchsen-Packung

von

C. Otto Gehrckens.

Ottensen, (Zollverein.) — Hamburg, gr. Bäckerstr. 12.

Preis: **10 Sgr.** das ℔.

Eingeführt bei fast allen Bahnen und Fabriken.

Locomotiven

(à foyer Belpaire pour bruler du charbon menu) aus der Fabrik

Ch. L. Carels

in Gent (Belgien)

werden geliefert durch den Vertreter in Deutschland

Ad. M. Schneider in Hamburg,
Steinstrasse 104.

Zeichnungen und Auskunft werden bereitwilligst gratis ertheilt.

Ventilatoren

Ventilator-Feldschmieden

von Thlr. 28 an.

G. Schiele & Co.

Bieberggasse 10. Frankfurt a. M.

LEIPZIG, VERLAG VON ADOLPH REFELSHÖFER.

Erscheint monatlich

Aus allen Welttheilen

Illustrirtes Familienblatt für Länder- und Völkerkunde

Preis 18 Sgr. pro Quartal

REDACTEUR: DR. OTTO DELITSCH.

Mit zahlreichen Abbildungen in Holzschnitt.

Zu beziehen durch alle Buchhandlungen.

Inhalt des Aprilheftes 1871:

Albrecht von Roon, Kriegsminister und Geograph. Holzfäller und Schneidemühlen im Gebiet Washington. Die Mammuthhöhle in Kentucky, von K. Knortz. Entdeckung von Gold in Neuseeland, von L. Engler. Der Harz, v. H. C. W. Bartholomäus. Der Seidenbau in Kalifornien. Macroy's Bootfahrt auf dem Rio S. Ana, v. S. Ruge. Die Pampas und die Patagonier, von J. C. Cremony. Die Kommunikation zwischen Europa u. Nordamerika. Der Spreewald, von O. Lehmann. 23 kleinere Miscellen.

☞ Hierzu ein Prospectus über E. Heusinger von Waldegg's Handbuch der speciellen Eisenbahn-Technik.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 21.

Erscheint jeden Freitag.

Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
Adolph Refelshöfer in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

1871.

Inserate werden à 1½ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1800 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 8 Thlr. beigelegt.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Elfter Jahrgang.

Leipzig, den 26. Mai 1871. (Schluss der Nummer: 25. Mai, Vormittags 11 Uhr.)

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der General-Direktion der Galizischen Carl-Ludwig-Bahn ist die $8_{,45}$ Meilen lange Strecke **Zloczow-Tarnopol** mit den Stationen

Zloczow, Zborow, Jezierna und Tarnopol

am **22. December v. J.** für den **Frachtenverkehr** eröffnet worden.

Personen, Reisegepäck und Eilgut werden vorläufig nicht befördert, dies wird vielmehr erst später stattfinden.

Berlin, den 19. Mai 1871.

Nach der Mittheilung der Direktion der Pfälzischen Eisenbahnen ist von der Alsenz-Bahn (siehe No. 44 der Eisenbahn-Zeitung pro 1870) die $4_{,28}$ Meilen lange Strecke **Winnweiler-Münster** am Stein mit den Stationen

Imsweiler, Rockenhausen, Dielkirchen, Bayerfeld-Cölln, Mannweiler, Alsenz, Hochstätten, Altenbamberg, Ebernburg und Münster a. Stein (Station der Rhein-Nahe-E.)

am **16. Mai d. J.** für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden. — Berlin, den 15. Mai 1871.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

Die geschäftsführende Direktion
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Der Friedensvertrag und die Eisenbahnen in Elsass und Lothringen.

Der mächtigen Staatskunst des Fürsten Bismarck, unseres willenskräftigen erleuchteten Staatsmanns, ist es gelungen, unter rascher Beseitigung aller in Brüssel erhobenen Schwierigkeiten, am 10. d. M. den nunmehr auch ratificirten endgültigen Frieden in Frankfurt a/M. abzuschliessen. Derselbe befriedigt ebenso sehr Deutschlands Interessen und gerechten Forderungen, als er dazu beiträgt, dass die staatliche Ordnung und nationale Einheit des durch eigene Schuld schwer darniederliegenden Nachbarstaats wieder aufgerichtet werden kann. Wir dürfen hoffen, dass die loyale und rücksichtsvolle Politik Deutschlands, welche jede unmittelbare Einmischung in die inneren Verhältnisse Frankreichs vermieden hat, von günstiger Wirkung für die künftigen Beziehungen der beiden grossen, durch ihr nachbarliches Verhältniss auf ein freundschaftliches Zusammenleben angewiesenen, Völker und Staaten sein wird.

Von unserem Eisenbahn-Standpunkt ist selbstverständlich (neben der Bestimmung über die Aufhebung des Deutsch-Französischen Handelsvertrags, welche neben der, dass Deutschland die Rechte der meist begünstigten Nation gesichert werden, keine allzuschwere Bedeutung für uns haben möchte[1]) das Uebereinkommen von besonderem Interesse, welches den Uebergang der Eisenbahnen stipulirt, welche in den an Deutschland abgetretenen Landestheile liegen.

Diese Bestimmungen der Zusatz-Artikel lauten folgendermaassen:

Art. 1, § 1. Von jetzt bis zu dem für den Austausch der Ratifikationen des gegenwärtigen Vertrags festgesetzten Zeitpunkte wird die Französische Regierung von ihrem Rechte des Rückkaufs[1a] der der Ostbahngesellschaft gegebenen Konzession Gebrauch machen. Die Deutsche Regierung wird in die Rechte treten, welche die Französische Regierung durch den Rückkauf der Konzessionen erworben haben wird, soweit es die in den abgetretenen Gebieten gelegenen Eisenbahnen, vollendete oder im Bau begriffene, betrifft.

§ 2. In diese Konzession sind einbegriffen:

1) Alle der besagten Gesellschaft zugehörigen Grundstücke, was auch ihre Bestimmung sein mag, z. B. Bahnhofs- und Stationsgebäude, Schuppen, Werkstätten und Magazine, Wegewärterhäuschen etc.

2) Alle dazu gehörigen Immobilien, wie Barrièren, Zäune, Weichen, Nadeln, Drehscheiben, Pumpen, hydraulische Kranen, feste Maschinen etc.

3) Alle Brennmaterialien und Vorräthe aller Art, Bahnhofsmobiliar, Werkzeuge in den Werkstätten und Bahnhöfen etc.

4) Die Summen, welche der Ostbahngesellschaft zustehen als Sub-

---

[1] Auf Grund der von Frankreich mit den übrigen Europäischen Staaten abgeschlossenen Handelsverträge treten mit der Ratification des Friedens die beiderseitigen Tarife ohne die mindeste Aenderung wieder in Kraft und bleiben bis zum 1. Juli 1876, wo der letzte dieser Verträge — der Französisch-Schweizer. Handelsvertrag — abläuft, geschützt.

[1a] Die Französ. Regierung hatte sich den Rückerwerb der Ostbahnen nach einem Zeitraum von 15 Jahren vorbehalten, welcher im vergangenen November 1870 abgelaufen war.

ventionen, die von den im abgetretenen Gebiete ansässiger Korporationen oder Privatpersonen gewährt sind.

§ 3. Ausgeschlossen von dieser Cession ist das Betriebsmaterial. Die Deutsche Regierung erstattet den etwa in ihrem Besitze befindlichen Theil des Betriebsmaterials nebst Zubehör der Französischen Regierung zurück.

§ 4. Die Französische Regierung verpflichtet sich, die abgetretenen Eisenbahnen und was dazu gehört, dem Deutschen Reiche gegenüber von allen Rechtsansprüchen zu befreien, die von Dritten darauf erhoben werden können, namentlich von den Ansprüchen der Obligationsgläubiger. Gleichfalls verpflichtet sie sich, eintretenden Falls für die Deutsche Regierung in Bezug auf die Reklamationen, welche gegen die Deutsche Regierung von Gläubigern der in Rede stehenden Bahnen erhoben werden sollten, aufzukommen.

§ 5. Die Französische Regierung übernimmt auf sich die Reklamationen, welche die Ostbahngesellschaft gegen die Deutsche Regierung oder deren Mandatare in Bezug auf die Ausbeutung der besagten Eisenbahnen und auf den Gebrauch der im § 2 angedeuteten Gegenstände sowie auf das Betriebsmaterial erheben könnte.

Die Deutsche Regierung wird der Französischen auf deren Forderung alle Schriftstücke und Auskunft mittheilen, welche dazu dienen könnten, die Thatsachen zu konstatiren, auf die sich die vorerwähnten Reklamationen stützen würden.

§ 6. Die Deutsche Regierung wird der Französischen Regierung für die Abtretung der in §§ 1 und 2 erwähnten Eigenthumsrechte und als Ersatz für die in § 4 von der Französischen Regierung übernommene Verpflichtung die Summe von dreihundertfünfundzwanzig Millionen (325 000 000) Francs zahlen.

Diese Summe wird von der in Art. 7 festgesetzten Kriegsentschädigung in Abzug gebracht.

§ 7. In Erwägung der Lage, welche dem zwischen der Ostbahngesellschaft und der Königlich Grossherzoglichen Gesellschaft der Wilhelm Luxemburg-Bahnen unter den Daten des 6. Juni 1857 und des 21. Januar 1868 und ferner dem zwischen der Regierung des Grossherzogthums Luxemburg und den Gesellschaften der Wilhelm-Luxemburg-Bahnen und der Französischen Ostbahn unter dem Datum des 5. December 1868 abgeschlossenen Vertrage als Grundlage gedient hat, und welche wesentlich abgeändert worden ist, so dass die Verträge auf die durch die in § 1 enthaltenen Stipulationen geschaffene Sachlage nicht mehr anwendbar sind, erklärt die Deutsche Regierung sich bereit, ihrerseits für die aus diesen Verträgen für die Ostbahngesellschaft erwachsenden Rechte und Lasten einzutreten.

Für den Fall, dass die Französische Regierung an die Stelle tritt, sei es durch Rückkauf der Konzession der Ostbahngesellschaft, sei es durch eine besondere Uebereinkunft über die durch diese Gesellschaft erworbenen Rechte kraft der vorerwähnten Verträge, verpflichtet sie sich, unentgeltlich binnen sechs Wochen ihre Rechte der Deutschen Regierung abzutreten.

Für den Fall, wo besagte Subrogation sich nicht verwirklichen sollte, wird die Französische Regierung Konzessionen für die der Ostbahngesellschaft gehörigen und auf Französischem Boden gelegenen Linien nur unter der ausdrücklichen Bedingung gewähren, dass der Konzessionirte nicht die im Grossherzogthum Luxemburg gelegenen Linien ausbeute.

Art. 2. Die Deutsche Regierung bietet 2 Millionen Francs für die Rechte und das Eigenthum an, welche die Ostbahngesellschaft auf dem Theile ihres Netzes besitzt, der auf Schweizerischem Gebiete an der Grenze von Basel liegt, wenn die Französische Regierung ihr die Zustimmung dazu binnen einem Monate verschafft.

Von den bisher im Besitz der Französischen Ostbahn-Gesellschaft gewesenen Eisenbahnen in Elsass und Lothringen gehörten nach den im Frankfurter Vertrag festgestellten Grenzen, soviel wir aus der officiellen Französischen Eisenbahn-Statistik herausrechnen

I. zum alten Netz:

1) Forbach-Metz (incl. 4 Kilom. bereits in Preuss. Betrieb)	73 Kilom.
2) Metz Thionville-Luxemburgische Grenze	46 „
3) Metz-Französ. Grenze bei Noveant gegen Pont-á-Mousson	ca. 7 „
4) Verbindungsbahn in Metz	1 „
5) Vendenheim-Weissenburg-Bayer. Grenze	57 „
6) Strassburg-Badische Grenze	8 „
7) Strassburg-Französ. Grenze bei Avricourt gegen Nancy	93 „
8) Strassburg-Mühlhausen-Schweiz. Grenze bei Basel[2]	138 „
9) Mühlhausen resp. Lutterbach-Thann-Wesserling	27 „
10) Verbindungsbahn bei Srassburg	1 „
zusammen	450—451 Kilom.[3]

II. Zum neuen Netz:

1) Saargemünd-Preuss. Grenze gegen Saarbrücken	1 Kilom.
2) Thionville-Deutsch-Französ. Grenze bei Fontoy (gegen Longuyon)	ca. 20 „
3) Bening-Niederbronn-Hagenau	106 „
4) Bening-Carling (nur für Güterverkehr eröffnet)	10 „
5) Zweigb. Avricourt-Dieuze	22 „
6) Strassburg-Molsheim-Mutzig	19 „
7) Molsheim-Wasselnheim und Molsheim-Barr	30 „
8) Schlettstadt-Markirch (St. Marie aux Mines)	21 „
9) Zweigb. Cernay-Sentheim	14 „
„ Bollweiler-Guebweiler	6 „
10) Mühlhausen-Deutsch-Französ. Grenze bei Montreux-Vieux (gegen Belfort)	34 „
	282—283 Kilom.

III. In Bau und zum Bau vorbereitet

1) Thionville-Carling	57 Kilom.
2) Metz-Franz. Grenze gegen Verdun	ca. 17 „
3) Wesserling-Fran. Grenze gegen Remiremont ca.	8 „
	81—82 Kilom.[4]

Das in Elsass-Lothringen an Deutschland abgetretene Bahngebiet umfasst somit wenigstens 813 Kilom. = 108 Ml., wovon 730 Kilom. bis jetzt in Betrieb der Ostbahn-Ges. standen, so dass, wenn man diese allein zu berechnen hätte, der Kaufpreis pro Kilom. sich auf 440 000 Fr. berechnete. Der Rentabilitätswerth dieser in Betrieb befindlichen Bahnstrecken beträgt aber[5] nach dem Reinertrag des Jahres 1869, der sich auf 14 601 000 Fr. beläuft, wenn diese Summe mit dem 20fachen Betrag kapitalisirt wird, 292 020 000 Fr. oder 77 872 053 Thlr. Dazu tritt noch der Bauwerth der noch in Bau begriffenen Strecken, der auf 18 725 115 Fr. oder 4 993 364 Thlr. sich beläuft, so dass der Gesammtwerth der in unsere Hände gelangenden Bahnlinien Elsass-Lothringens allein schon der Summe von 310 745 315 Fr. gleichkommt. Hierzu kommt dann noch der Werth des gesammten Materials der Bahnen, welches nach § 2 und 3 der Zusatz-Artikel mit Ausschluss des Betriebsmaterials, des sog. „material roulant" d. h. der Lokomotiven und Wagen mit abgetreten wird, sämmtlicher der Ostbahn-Gesellschaft gehörigen Grundstücke, incl. der zum Bahndienst bestimmten Gebäude, der sonstigen Immobilien, der Mobilien in den Bahnhöfen und Stationen, der Werkzeuge in den Werkstätten, der Vorräthe an Brennstoffen und der Summen, welche der Ostbahn-Gesellschaft von Korporationen und einzelnen innerhalb der Deutsch gewordenen, ehemals Französ. Gebietstheile, unter dem Titel von Subventionen gewährt worden sind, Gegenstände, deren Werth den Gesammtwerth des von Deutschland erworbenen Bahnnetzes noch sehr beträchtlich erhöht. Die Erwerbung dieses Objekts für den Preis von 325 Mill. Frcs., die im Friedensvertrag vom 16. Mai stipulirt wurden, erscheint sonach in der That schon allein vom pecuniären Standpunkt als sehr vortheilhaft, ganz abgesehen von der politischen Bedeutung der Abtretung.

Auch soll nach § 5 das abgetretene Objekt frei von allen Ansprüchen Dritter, namentlich der Obligationsgläubiger und von allen Reclamationen der Ostbahngesellschaft übergehen, so dass also nicht nur die Bahnen ganz schuldenfrei übergehen, sondern auch für die Benutzung der Ostbahn-Linien Seitens der Deutschen während des Krieges und bis zur Ratification des Friedens nicht irgend welche weitere Entschädigung zu leisten ist. Dagegen kann Frankreich die im § 6 als Aequivalent für die Abtretung stipulirten 325 Mill. Francs erst bei der von ihm zu leistenden Zahlung der zweiten ½ Milliarde in Abzug bringen.

Von besonderer Wichtigkeit erscheint noch die Bestimmung des § 7, wonach die Luxemburgische Wilhelmsbahn, auf deren Besitz in

[2] Ob die weiteren der Ostbahn gehörigen 4 Kilom. von St. Louis-Basel für 2 Mill. ebenfalls an Deutschland übergehen, darüber hat sich noch die Ostbahn-Gesellschaft (siehe Art. 2) zu entscheiden.

[3] Die Zusammenstellung der Elsass-Lothringen'schen Bahnen in No. 11 S. 151 ist nach den vorstehenden Angaben zu modificiren, welche sowohl die Bestimmungen des Frankfurter Friedens in Betracht ziehen, als auch die Verbindungsbahnen bei Metz und Strassburg, sowie die bisher im Preuss. und Bayer. Betrieb befindlichen, der Ostbahn gehörigen Strecken, welche S. 151 noch nicht mitberechnet waren.

[4] Nicht der Französ. Ostbahn-Gesellschaft gehören, und sind durch den Friedensvertrag folgeweise nicht abgetreten, folgende im abgetretenen Gebiet liegende s. g. Chemins de fer d'interêt local (nach Gesetz vom 12. September 1865 erbaut)

1) Avricourt-Cirey	18 Kilom.
2) Colmar-Münster	19 „
sodann im Bau befindlich	
3) Saarburg-Saargemünd	54 „
4) die Zweigb. Salonne-Salzburg (Château Salins) und Salonne-Vic, von einer von Nancy ausgehenden Lokalbahn abzweigend je 3 Kilom.	6 „

Den Betrieb auf diesen Lokalbahnen, sowie auf den weiter projektirten Lokalbahnen Mutzig-Schirmeck, Colmar-Neu-Breisach, Sierck-Métrich (in 1870) hatte sich die Ostb.-Ges. durch Verträge gesichert, in welche wohl die Deutsche Verwaltung eintreten wird. Die Ostbahn übernahm nach Inhalt derselben den Betrieb gegen vollen Ersatz ihrer Betriebskosten (ohne weitere direkte Vortheile).

Dazu kommt dann noch eine grössere Anzahl von nur zu Industriebetriebszwecken dienenden Bahnen (Chemins industriels), wovon die Bahn nach Moyeuvre die der Länge nach bedeutendste ist.

[5] Wir stützen uns in Betreff der nachfolgenden Rentabilitätsberechnung auf eine Mittheilung der Köln. Ztg., welche uns aus guter Quelle geschöpft zu sein scheint, wenn sie auch die Länge des neuen Netzes viel zu gering (160,9) und die in Bau begriffenen Linien zu hoch (190,8) angiebt.

den Händen der Französ. Ostbahn-Gesellschaft Frankreich so grossen Werth legte, da es durch den Bahnbesitz Luxemburg selbst in der Hand zu haben glaubte, aller Wahrscheinlichkeit nach ebenfalls in Deutschen Besitz übergehen wird. Die Deutsche Regierung erklärt sich bereit, in das Pachtverhältniss, welches seit 1857 zwischen der Ostbahn und der Wilhelmsbahn besteht, einzutreten; sie verpflichtet die Französ. Regierung, selbst wenn die Französ. Ostbahn-Gesellschaft ihr die aus jenen Pachtverträgen erwachsenen Rechte abtritt, solche an die Deutsche Regierung zu retrocediren. Ja, damit keinenfalls die Luxemb. Bahnen wieder in Besitz der angrenzenden Französ. Gesellschaft trete, verpflichtet sich die Französ. Regierung für den Fall, dass der Eintritt der Deutschen Regierung in das fragliche Verhältniss sich nicht verwirklichen sollte, nur unter der Bedingung die Französischen Ostbahnlinien wieder konzessioniren zu wollen, dass der Konzessionirte nicht die in Luxemburg gelegenen Linien ausbeute.

Ohne diese Klausel wäre es, selbst nachdem durch die Ausdehnung der Deutschen Grenze über Esch hinaus der bereits projektirte Anschluss zwischen Esch und Longwy beseitigt war, immerhin noch möglich gewesen, mittelst Anschlusses der Französischen Ostbahn bei Longwy selbst einen Betrieb der Luxemburg. Eisenbahnen Seitens der angrenzenden Ostbahn herzustellen, dessen Gefahren für Deutschland der nun beendete Krieg wieder klar dargelegt hat. — Wir freuen uns auch dieses Erfolgs unserer Diplomatie. Das frühere Deutsche Reichsland Luxemburg soll, wenn es auch nicht, was wir wünschen, wieder in seine frühere Reichsstellung eintreten sollte, wenigstens wirthschaftlich in engem Verbande mit unserem Deutschen Reiche verbleiben, um möglichst auf diese Weise die alten Bande, welche es an Deutschland fesselten, aufrecht zu erhalten. Und das, hoffen wir, ist mittelst der Bestimmungen des Frankfurter Friedens, welcher die Luxemburgischen Bahnen ausser direkten Zusammenhang mit dem Französischen Bahnnetz setzt und sie damit auf Deutschen Betrieb anweist, der Politik unseres Reichskanzlers gelungen. Dr. K.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn.

I. Generalversammlung.

Die alljährliche ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft — die 33. seit dem Bestehen derselben — hat am 28. April l. J. zu Mainz stattgefunden. Ausser den sämmtlichen Mitgliedern des Verwaltungsrathes, den Grossherzoglichen Regierungscommissären und Oberbeamten haben derselben 112 Actionäre mit 617 Stimmen beigewohnt.

Nach Begrüssung der Anwesenden Seitens des Präsidenten des Verwaltungsrathes, Herrn Bankdirector Dr. Parcus, und Constituirung des Bureaus erfolgte die Ergänzungswahl des Verwaltungsrathes; der Anciennetät nach hatten dieses Jahr die Herren Parcus und Werner auszuscheiden. Das Scrutinium ergab, dass die beiden Herren wiedergewählt worden waren, und zwar der erstere mit 524 und der letztere mit 514 Stimmen. Hierauf theilte der Vorsitzende den Vortrag des Verwaltungsrathes an die Generalversammlung über den Stand des Unternehmens mit. Dieses Schriftstück, welches wir zu unserem Bedauern des gemessenen Raumes wegen hier seinem ganzen Inhalte nach nicht veröffentlichen können, giebt in meisterhafter Darstellung ein klares Bild über die finanzielle Lage der Gesellschaft sowohl, wie besonders über die in Folge des Krieges eingetretenen ganz ungewöhnlichen Verkehrsverhältnisse und Leistungen in dem abgelaufenen Jahre. „Das ausserordentliche Jahr 1870, — so beginnt derselbe — welches auf allen Gebieten des wirthschaftlichen Lebens in unserem Deutschen Vaterlande gewaltige Einwirkungen geübt hat und in seinen Folgen noch auf lange Zeit hinaus üben wird, ist auch für unser Unternehmen ein in jeder Beziehung ausserordentliches, ungewöhnliches gewesen, wenigstens in seiner zweiten Hälfte, und bedingt hierdurch in seinen Gesammt-Resultaten. Der Verkehr hat in den beförderten Massen zeitweise Alles überschritten, was frühere Perioden der höchst entwickelten Reisebewegung, der angespanntesten Conjuncturen im Gütertransport auf unseren Linien dargeboten hatten; die Leistungen mussten ungewöhnlich gross sein unter Störungen aller Art, mit beschränkten Mitteln."

Nach Begründung des vom Verwaltungsrathe vorgeschlagenen Vertheilungsmodus des der Generalversammlung zur Verfügung stehenden Ueberschusses von insgesammt fl. 2 104 586. 37 kr. geht der Vortrag auf die Leistungen im Jahre 1870 über und spricht sich in der anerkennensten Weise über die Thätigkeit des Personals — der höheren, sowie einer grossen Zahl der unteren Beamten — aus, dessen aussergewöhnlicher Anstrengung und Hingebung es möglich war, ein solches Resultat zu erzielen. Dieselben seien indess um so mehr zu würdigen, weil die vermehrten Leistungen mit beschränkten Kräften und unter ganz besonderen Schwierigkeiten bewerkstelligt werden mussten und glücklicherweise durchgeführt werden konnten, ohne dass, trotz der chronisch gewordenen Störungen, ernste Unfälle, namentlich erhebliche Verletzungen von beförderten Personen stattgefunden haben. „Sie werden es, fährt der Vortrag weiter fort, daher gewiss gerechtfertigt finden, wenn wir auch vor Ihnen und öffentlich dem Bahnpersonale die verdiente Anerkennung zollen, der wir, soweit in unseren Befugnissen steht und mit den Anforderungen sparsamer Verwaltung vereinbar ist, auch in anderer Weise bereits Ausdruck gegeben haben."

Gegenüber den von Seiten des Handelsstandes erhobenen Beschwerden und Klagen wegen mangelhafter Beförderung äussert sich der Vortrag in folgender bemerkenswerthen und in Anbetracht der factisch obgewalteten Verhältnisse durchaus gerechtfertigten Weise:

„Aber es mag auch hier an der Stelle sein, auf die Schwierigkeiten etwas näher einzugehen, welche wir zu bewältigen hatten und an dem Beispiele unserer Bahn zu zeigen, wie ungerecht und unbillig die immer wiederkehrenden Klagen eines Theiles des Handelsstandes wegen mangelhafter Beförderung den Bahnverwaltungen gegenüber waren und sind; gleiche oder ähnliche Verhältnisse wie bei uns haben auch auf allen dem Kriegsschauplatz näher gelegenen Bahnlinien stattgefunden.

Mit der Mobilmachung sind 262 unserer Angestellten und Hülfsarbeiter zu den Fahnen berufen worden. Ein Ersatz war in den wenigsten Fällen möglich; die Reclamation eines grossen Theils derselben, als unabkömmlich für den Bahndienst, fand keine so rasche Erledigung wie vielleicht anderweit, weil die betreffenden Verhältnisse bei uns noch neu und allen Theilen ungewohnt sind; auch trat die rasche Bewegung der Truppen hindernd dazwischen. Von unseren Wagen wurden 250 für den Transport von Mannschaften und 79 für Pferdetransport eingerichtet und damit dem gewöhnlichen Verkehr dauernd entzogen, welche Zahl später noch bedeutend gewachsen ist. In Folge der Aufforderung des Generalstabschefs der Deutschen Armeen zur schleunigsten Vollendung der damals im Bau begriffenen Linie Armsheim-Alzey haben wir einen Theil unserer technischen Beamten, unserer Arbeiter und unseres Materials der Pflicht gewidmet, dieser dringenden Aufgabe so weit wie möglich gerecht zu werden. In dem für den ganzen Verkehr so überaus wichtigen, durch alle Routen berührten Bahnhof Mainz musste die Bastion Franziskus, die uns zur Locomotiv-Remise dient, sowie ein Theil der Wagen-Reparatur-Werkstätte sofort zu militärischen Zwecken abgegeben, die Hälfte der Güterhallen zu einem Verbandplatz hergerichtet werden.

So in unseren Leistungsmitteln in jeder Richtung in empfindlicher Weise reducirt und beengt, mussten wir Transporte von einer bei uns kaum dagewesenen Ausdehnung bewältigen, deren eminenter Wichtigkeit jede Rücksicht weichen musste.

Selbstverständlich waren viele — bald vollständige, bald theilweise — Einstellungen des gewöhnlichen Verkehrs für Personen und Güter nothwendig, weniger auf den Seitenlinien — welche indess hier nicht in Betracht kommen — als auf den Hauptrouten.

Wir übergehen die Hemmnisse, die der Personenverkehr erleiden musste, die ihrer Natur nach rascher beseitigt werden konnten und wenigstens vom 1. September ab auf keiner Linie mehr zu einer gänzlichen Einstellung führten, und beschäftigen uns hier mit dem Güterverkehr.

Bei den anfänglichen Haupttransporten, wo durchschnittlich mehr wie 60 Extrazüge auf den verschiedenen Routen befördert werden mussten, war eine vollständige Einstellung des Gütertransportes unvermeidlich. Wir suchten denselben wieder aufzunehmen, sobald sich eine Möglichkeit zeigte, zuerst am 11. August und zwar gemischt für Eilgüter und gewisse Wagenladungsgüter, dann vom 1. September ab allgemein.

Aber nun begannen die Schwierigkeiten, die gar nicht, oder doch nicht in dieser Ausdehnung vorgesehen waren.

Die unausgesetzten, massenhaften Nachschübe von Mannschaften, von Munition und Proviant mussten bevorzugte Beförderung finden; die Proviantsendungen kamen aber bald in solchen Massen, dass sie auf den in Feindesland occupirten Grenzbahnen nicht mehr abgenommen werden konnten; zurückgehen konnten sie auch nicht und so blieben sie — als schwere Verkehrshindernisse — stehen, wo sie eben standen. Zu Ende September haben beispielsweise 818 Wagen mit Proviant auf unseren verschiedenen Stationen festgestanden, die wir trotz aller Bemühungen weder vor- noch rückwärts bewegen konnten, weil sie uns Niemand abnahm.

Die Transporte von Kriegsgefangenen nahmen eine ungeahnte Ausdehnung an; die Schwierigkeit war dabei namentlich in der Unregelmässigkeit gelegen, in der diese Transporte, der Natur der Verhältnisse gemäss, eintrafen und weitergingen. Der Bahnhof Mainz war durch die dort stattfindenden starken Verladungen und Entladungen an Mannschaften, Gefangenen, Munition besonders stark in Anspruch genommen.

Ganz besondere Schwierigkeiten, grösser wie alle anderen, verursachte aber die gleichfalls massenhaft eintretende Beförderung von Verwundeten und Kranken. Diese Züge, welchen eine ganz besondere Rücksicht gewidmet werden musste, konnten absolut an keine Fahrordnung gebunden werden; die Pflege der Verwundeten und Kranken musste in den Durchgangs-Stationen vorgenommen werden, da die Einrichtung eigener Lazarethzüge erst spät erfolgte, und führte zur stundenlangen Sperrung derselben, fast bei jedem grösseren Verwundeten- oder Krankenzug. In unserer Güterhalle zu Mainz sind über 100 000 Verwundete verbunden worden. Die Grösse der Noth, die wir vor Augen hatten, sowie das Verkehrsinteresse selbst machte es uns zur Pflicht uns denjenigen Bahnen anzuschliessen, welche durch Einrichtung eigener Lazarethzüge den Pflegebedürftigen ebenso wie dem Verkehre einen Dienst leisteten; freilich mussten wir hierdurch wieder eine Zahl von 27 Wagen unserer Disposition entziehen. Vor dem Raimundithore in Mainz mussten sodann noch der Rohpro-

ductenverkehr aufgehoben und die Geleise der Verbandhalle zur Verfügung gestellt werden.

Weitere Hemmnisse verursachten die auf den überbürdeten Nachbarbahnen, namentlich den Pfälzer und Saarbrücker Linien zeitweise eintretenden Verkehrsstockungen oder Einstellungen. Es ist überhaupt keine unserer Nachbarbahnen, die nicht zu zwei- oder dreimaligen Einstellungen gezwungen gewesen wäre. Jede solcher Einstellungen wirkte hemmend auf unsere Bewegungen im Güterverkehr und führte zu neuen Stockungen, zur immer zunehmenden Verstellung der Bahnhöfe.

Nimmt man zu allem diesem den Umstand, dass der Hauptverkehr auf der zur Zeit noch eingeleisigen Bahnstrecke Mainz-Worms sich bewegte, so kann man sich ein Bild der Schwierigkeiten machen, die die Beförderung der immer massenhafter andrängenden Güter verursachte.

Der Verkehr an Eilgut nahm Dimensionen an, welche die rechtzeitige Ausladung — in den überfüllten Stationen — geradezu zur Unmöglichkeit machten. Die zurückbleibenden Wagen mussten für militärische Leistungen zur Seite gestellt werden, sie wurden durch neu eintreffende Sendungen abgesperrt. Durch die Monate September, October und November nahm die Zahl der sich aufhäufenden, nicht zur Verladung zu bringenden Wagen immer zu, nach und nach waren sämmtliche Stationen, alle irgend verfügbaren Geleise völlig zugestellt; es blieb keine Wahl, als Ende November den Verkehr — wenigstens für den Hauptpunkt Mainz — wieder gänzlich einzustellen, und ihn erst am 11. December wieder voll aufzunehmen.

Nun trat zu den Stockungen, zu der Ueberfüllung mit beladenen Wagen die Wagennoth, der Mangel an leeren Wagen für neue Verladungen. Gegen Ende des Jahres war von unseren eigenen Wagen die volle Hälfte draussen, ohne dass wir im Stande waren, uns über deren Verbleib in verlässlicher Weise zu unterrichten.

Trotz allem dem haben wir eine grosse Masse von Gütern aller Art während der Kriegsperiode befördert und auf den Hauptlinien während der Monate August bis Ende December neben 3445 Extra- oder gemischten Zügen 2734 Güterzüge befördert — Leistungen, die nur durch Anspannung des Personals bis zur Erschöpfung möglich waren. Wir haben das Bewusstsein, dass gethan wurde, was menschenmöglich war, und müssen alle Beschwerden wegen verschuldeter Verzögerung mit aller Entschiedenheit ablehnen. Wir haben auch die Genugthuung erfahren, dass ein Urtheilsspruch unseres Appell-Gerichtshofes diesen Nothstands-Verhältnissen volle Würdigung hat zu Theil werden lassen."

Ferner gedenkt derselbe der den Bahnunternehmungen des linken Rheinufers und besonders dem Unternehmen der Hessischen Ludwigsbahn aus dem Kriege bezw. dem Siege unserer Deutschen Truppen und der Wiedervereinigung von Elsass und Lothringen mit dem Deutschen Reiche erwachsenen Vortheile. Er sagt in dieser Beziehung Folgendes:

„War die Kriegsperiode ein Prüfstein für die Leistungsfähigkeit unserer Bahn, so war selbstverständlich der Krieg selbst eine Gefahr, eine lange befürchtet gewesene Gefahr für das ganze Unternehmen. Wie ein Damoklesschwert hing lange Jahre hindurch die Begehrlichkeit des Nachbars über den Bahnunternehmungen des linken Rheinufers und machte einen grossen Theil unserer Deutschen Kapitalisten misstrauisch und bedenklich gegen Kapitalanlagen in diesen Unternehmungen trotz der anerkannten Gesundheit ihrer Grundlagen. Dass diese Gefahr, diese Sorge dauernd von uns genommen ist, verdanken wir dem begeisterten Aufschwunge der Deutschen Nation, der Thatkraft und Umsicht ihrer Führer und der glänzenden Tapferkeit ihrer Heere. Die Hessische Ludwigsbahn hat alle Ursache in der vordersten Reihe derer zu stehen, die der neuen Gestaltung der Dinge in unserem Deutschen Vaterlande entgegenjubeln, und wir haben mit Freuden die Gelegenheit ergriffen, uns an den enthusiastischen Kundgebungen zu betheiligen, mit denen das ganze Land und insbesondere die dankbare Stadt Mainz den Ausmarsch, wie die sieggekrönte Rückkehr der Deutschen Krieger und ihrer glorreichen Führer begrüsst und gefeiert hat.

Die Folgen dieser Neugestaltungen, insbesondere die Wiedervereinigung von Elsass und Deutsch-Lothringen mit dem Deutschen Reiche, werden einen wichtigen Einfluss auf das Unternehmen der Hessischen Ludwigsbahn ausüben, der erst später in allen seinen Richtungen hervortreten wird. Insbesondere giebt die Eigenschaft der Centralpunkte Strassburg und Metz, als nunmehr Deutscher Städte, den neuen Rheinhessischen Linien eine ganz ungeahnte Bedeutung; denn die Linie Bingen-Alzey-Monsheim bildet (neben der vollständig gleich langen Route der Alsenzbahn) die kürzeste Verbindung zwischen dem Niederrhein und dem Elsass; die Linie Mainz-Alzey-Kaiserslautern aber wird ein Theil der kürzesten Route zwischen Metz und Frankfurt.

Fasst man speciell die Beziehungen unseres Unternehmens zur Börse ins Auge, so darf man sagen, dass dasselbe durch die Vereinigung des Grossherzogthums Hessen mit dem Deutschen Reiche erst eine eigentliche Heimath erhalten hat, da es dem Unternehmen in den langen Jahren seines Bestandes nicht gelungen ist, auf der Frankfurter Börse für seine Gesellschafts-Aktien soweit feste Wurzeln zu fassen, dass es an derselben eine sichere Stütze finden konnte. Es scheint, dass all diese Erwägungen auch in weiteren Kreisen getheilt werden, wie der namhafte Aufschwung bezeugt, den die Aktien unseres Unternehmens seit der Beendigung des Krieges genommen haben."

In Betreff des Standes der Neubauten ergänzt der Vortrag die im Geschäftsberichte bereits gemachten Angaben nur in wenigen Punkten, nämlich hinsichtlich des Voranschreitens der Arbeiten seit Jahresschluss; ferner weisst derselbe auf die Nothwendigkeit hin, mit Vollendung der Odenwaldbahn deren Fortsetzung nach Norden und Süden möglichst bald in Angriff zu nehmen.*

Nach Abgabe des Gutachtens des Revisionsausschusses über die Rechnungen des abgelaufenen Geschäftsjahres nimmt der Vorsitzende Veranlassung des schmerzlichen Verlustes zu gedenken, welchen die Gesellschaft durch das vor Kurzem erfolgte Ableben ihres bewährten Rechnungsbeamten, des Herrn Hauptrechnungs-Revisors Schwarze,** zu beklagen hat.

---

* Derselbe spricht sich hierüber folgendermassen aus:

„Sie haben daraus entnommen, dass die beschlossene und bereits begonnene Herstellung der festen Rheinbrücke für das zweite Geleise bei Mainz in der Kriegsperiode hat sistirt werden müssen und erst jetzt wieder aufgenommen wird.

Sie haben weiter daraus entnommen, dass die übrigen Neubauten — mit Ausnahme der Einführung der Bahnlinie Mainz-Alzey in die Festung Mainz — gut voranschreiten und ihrer baldigen Vollendung entgegengehen. Wir glauben, dass bis zum 1. Juli alle im Bau befindliche Bahnlinien — mit Ausnahme der soeben bezeichneten Bahnstrecke von Marienborn bis Mainz — werden eröffnet werden können. Dass die Verhandlungen über die Einführung der letzteren in die Festung nicht weiter vorangeschritten, resp. noch nicht definitiv erledigt sind, ist eben auch eine Folge des Krieges. Wir sehen aber einer baldigen Erledigung in erwünschtem Sinne mit Zuversicht entgegen und haben die Grossherzogliche Regierung um eventuelle Erstreckung des Vollendungstermines für diese Bahnstrecke gebeten.

Die Grenzstrecken von Alzey und von Monsheim aus nach den neuen Linien der Pfälzer Bahnen werden erst mit der Vollendung und Eröffnung dieser letzteren ihrer Fertigstellung entgegengeführt werden. Die Zweigbahn nach Flonheim dagegen, wichtig wegen der dortigen Steinbrüche, wird bald vollendet sein.

Wir glauben, dass von dem neuen garantirten Netze von $24,_{52}$ Meilen bis zum nächsten 1. Juli etwa 21 bis 22 Meilen im Betrieb stehen werden, während die Fertigstellung und Eröffnung des Restes nicht in unserer Macht steht, sondern von fremden Entschliessungen und Vorgehen abhängig ist. . . . . .

Inzwischen scheint uns, mit der nahenden Vollendung der Odenwaldbahn bis Erbach und, nachdem die Ueberbrückung des Mains bei Hanau eine beschlossene Sache ist, der Moment gekommen, wo an die Fortsetzung der Odenwaldbahn nach Nord und Süd herangetreten werden sollte.

Nach Norden besteht diese Fortsetzung in der Herstellung der $2,_{80}$ Meilen langen Bahnstrecke von Babenhausen bis Hanau, welche keine Schwierigkeiten bietet — es sei denn, dass die Herstellung einer besonderen Brücke über den Main bei Hanau erfordert würde, was sich vorerst nicht bestimmen lässt. Wir würden — mit oder ohne Mainbrücke — nicht den mindesten Anstand nehmen, Ihnen die Herstellung dieser Linie, welche zwei Bahnnetze verbindet, auch ohne Staatsgarantie vorschlagen und zu empfehlen.

Die Fortsetzung der Odenwaldbahn nach Süden besteht in der Ausführung der Linie Erbach-Eberbach, wo zunächst der Neckar und die von Baden projectirte Bahn Eberbach-Nackargemünd erreicht würde. Unseres Erachtens kann es gar nicht fraglich sein, dass die Fortführung der Linie von Eberbach bis Jagstfeld, wo sie das Württembergische Bahnnetz erreichen würde, ins Auge gefasst werden muss.

Für uns kommt zunächst die Hessische Strecke von Erbach bis zur Grenze bei Eberbach in Betracht. Da diese Bahnstrecke sehr grosse Schwierigkeiten bietet, einen etwa 3500 Meter langen Tunnel erfordert und demnach unverhältnissmässig grosse Kosten beanspruchen wird, so kann unseres Erachtens die Gesellschaft auf deren Erbauung nur eingehen, wenn ihr eine bestimmte Garantie betreffs der wirklich erforderlichen Baukosten gewährt wird. So grossen Werth die Ludwigsbahn im Verkehrsinteresse auf diese Linie zu legen hat, so liegt doch das finanzielle Interesse an derselben wesentlich auf Seite des Staates, als Garanten der jetzigen Odenwaldbahn, die sich ohne diese Fortsetzung schwerlich rentiren wird. . . . . .

Wegen der von Ihnen im Vorjahre genehmigten Bahnbauten zur Verbindung unserer Worms-Bensheimer und Riedbahn mit der Stadt Mannheim und den dort mündenden Bahnen sind auch definitive Entschlüsse noch nicht erfolgt; . . . . . .

Wir schätzen die Baukosten

1) der Linie von der Badischen Grenze (gegen Mannheim) bis zur Worms-Bensheimer Bahn auf fl. 520 000, von da zur Riedbahn, Station Biblis auf fl. 380 000 — die Bahnstrecke Lampertheim-Worms auf fl. 400 000 — eventuell also, wenn beide Routen zur Ausführung kämen, auf fl. 1 300 000; 2) der Wormser festen Rheinbrücke auf ca. fl. 1 500 000; 3) der Babenhausen-Hanauer Bahnlinie ohne Mainbrücke auf ca fl. 1 400 000, mit Mainbrücke auf ca. fl. 1 900 000; 4) der Erbach-Eberbacher Bahnlinie, den Tunnel auf ca. fl. $2^1/_2$—3 Millionen, die übrige Linie auf ca. fl. 2 000 000."

** Derselbe starb am 28. März l. J. Obgleich es dem Verstorbenen nicht vergönnt war, in weiteren Kreisen bekannt zu sein, so möge es doch gestattet sein, hier desselben in kurzen Worten zu gedenken. Herr Hauptrechnungsrevisor Schwarze war der älteste Beamte der Ludwigsbahn; derselbe trat am 10. October 1845 in deren Dienste und zwar als Expedient auf das Sekretariat der Verwaltung. Von der Pike auf dienend, hat er sich während dieser Zeit durch unermüdlichen Fleiss und durch seine eigene Kraft zu einer be-

Die hierauf zur Berathung und Abstimmung gebrachten Anträge des Verwaltungsrathes, nämlich:

I. Die Generalversammlung ertheilt auf Grund des Rechnungsbefunds-Berichtes der erwählten Revisionskommission dem Verwaltungsrathe Entlastung über die Gestion des Jahres 1870;

II. die Generalversammlung beschliesst, die Dividende für 1870 auf 9½% festzusetzen, und genehmigt die vom Verwaltungsrathe vorgeschlagene Vertheilung des Ueberschusses von 1870 in folgender Weise:

1) an Dividende, ausser den bereits bezahlten 2% Abschlagsdividende auf das participirende Aktienkapital von fl. 18 400 000 weitere 7½% mit . . . . fl. 1 380 000. — kr.
2) Zuweisung zum Erneuerungsfonds der alten Linien . . . . „ 250 000. — „
3) Zuweisung zum Erneuerungsfonds der garantirten neuen Linien . . . . „ 26 000. — „
4) statutenmässige Tantième:
   a) des Verwaltungsrathes mit fl. 31 473
   b) der Beamten . . . „ „ 31 473 . fl. 62 946. — kr.
5) extraordinäre Abschreibung . . . . „ 17 260. — „
6) Beitrag zur Pensionskasse . . . . „ 15 000. — „
7) Beitrag zur Krankenkasse . . . . „ 5 000. — „
8) Uebertrag auf neue Rechnung . . . . . . „ 347 605. 37 „

III. Die Generalversammlung verwilligt den Betrag von fl. 1 750 000 = Thlr. 1 000 000 für Vervollständigung von Doppelgeleisen, Erweiterung und Ausbau von Bahnhöfen, Vermehrung des Betriebsmaterials und Herstellung eines Geleises in der Nähe von Darmstadt zur Abkürzung der Güterbeförderung zwischen Mainz und Worms einer- und Aschaffenburg andererseits;

IV. die Generalversammlung ermächtigt den Verwaltungsrath zur Verhandlung, bezw. zum Abschluss mit der Grossh. Regierung wegen Fortsetzung der Odenwaldbahn: a) von Babenhausen bis Hanau und b) von Erbach bis zur Landesgrenze in der Richtung nach Ebersbach unter den von dem Verwaltungsrathe in seinem Vortrage entwickelten Bedingungen, deren Modifikation, je nach dem Ergebniss der Verhandlungen, demselben anheim gegeben wird, jedoch unter Festhaltung der wesentlichen Bedingung, dass eine ausreichende Zinsengarantie für die sub b genannte Bahnstrecke gewährt wird; sie bewilligt event. die zur Ausführung dieser Bahnlinien erforderlichen Mittel, sowie

V. die Generalversammlung überlässt dem Verwaltungsrathe die Modalitäten, unter denen die durch die Beschlüsse ad III und IV bewilligten Geldmittel durch Ausgabe von Aktien oder Prioritäten aufgebracht werden sollen, jedoch mit der Bestimmung, dass die Nominalsumm eder insgesammt auszugebenden Prioritäten der Nominalsumme der jeweils emittirten Aktien nicht übersteigen soll, und dass demnach zuvörderst zur Gleichstellung bei weiteren Emissionen für den Nominalbetrag von fl. 3 500 000 = Thlr. 2 000 000 neue Aktien emittirt werden müssen, ehe mit der Ausgabe weiterer Prioritäten begonnen werden darf; —

wurden Seitens der Generalversammlung einstimmig zum Beschlusse erhoben.

---

vorzugten Stellung emporgearbeitet, zugleich aber auch durch seinen leutseligen und biederen Charakter sich nicht allein die Achtung und Liebe seiner Vorgesetzten, sondern auch seiner Collegen und Untergebenen in reichlichem Maasse erworben. In welch' hohem Grade er dieselbe genossen, zeigte sein am 10. October v. J. stattgehabtes 25jähriges Dienstjubiläum, zugleich das erste unter dem Personale der Ludwigsbahn. Dieser Freudentag wurde in festlicher Weise begangen und dem Jubilar als Zeichen der Verehrung und Liebe von den Mitgliedern des Verwaltungsraths ein silbernes Besteck und Seitens der Beamten der Ludwigsbahn eine prachtvolle Standuhr und eine silberne, reich emaillirte Tabatière überreicht. Ausserdem hatte der Verwaltungsrath dem Jubilar unter gleichzeitiger schriftlicher Anerkennung seiner grossen Verdienste ein namhaftes Geldgeschenk überwiesen und dabei den Wunsch ausgesprochen, es möge dem Jubilar noch recht viele Jahre vergönnt sein, der Gesellschaft seine Dienste zu widmen. Leider sollte dieser Wunsch nicht in Erfüllung gehen; denn dem Freudentage folgte nur zu bald ein Tag der Trauer für seine Familie und seine zahlreichen Freunde: am 28. März verschied der Jubilar nach kurzem Krankenlager. Die Ludwigsbahn hat in dem Verstorbenen einen pflichttreuen und unermüdlich thätigen Beamten verloren.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Berliner Briefe.

(Vom Berliner Eisenbahn-Aktienmarkte. Nordbrabant-Deutsche E. Berlin-Stettiner E. Berlin-Görlitzer E. Aachen-Mastrichter E. Kölner Central-Güterbahnhof der Rheinischen E. Projektirte Rhein-Ahrthalbahn. Lenne-Lahnbahn. Breslau-Warschauer E. Eisenbahnverkehr. Heizung der Personenwagen. Fahrzeit der Berlin-Kölner Kourierzüge. Hamburg-Russischer Güterverkehr.)

** Berlin, 21. Mai. Die bedeutende April Einnahme der Rheinischen Eisenbahn, die auf der Hauptlinie ein Plus von 605 000 Thlr. gegen April v. J. ergab, in Verbindung mit dem erheblichen Einnahme-Zuwachs, den viele Bahnen von dem bevorstehenden Massentransport Kriegsgefangener nach Frankreich und Deutscher Truppen aus Frankreich erwarten, gab das Signal zu einer lebhaftern Bewegung in Eisenbahnaktien während der vergangenen Woche. Es kommt hinzu, dass von den grossen Kapitalien, die durch die Kriegsentschädigung in Umlauf kommen werden, ein Theil zweifelsohne in Eisenbahnwerthen seine Anlage suchen wird, und endlich wurden diese durch den Umstand begünstigt, dass der Spekulation in den ausländischen Werthen, namentlich in den Oesterreichischen, plötzlich eine zum Theil in der innern Krisis des Oesterreichisch-Ungarischen Reichs begründete Zurückhaltung auferlegt ist. Nächstdem standen Bergisch-Märkische in erster Linie der Geschäftsthätigkeit, Köln-Mindener weniger als in den Vorwochen, desto mehr aber Berlin-Görlitzer mit Rücksicht auf die jetzt ausgeschriebene Generalversammlung. Auch Rechte Oder- fand vielfach Beachtung. In Eisenbahn-Prioritäten war das Geschäft während der ganzen Woche von keiner Bedeutung.

Die Nordbrabantisch-Deutsche Eisenbahngesellschaft hat jetzt eine neue Prioritäten-Emission zur Ausführung der Bahn von Boxtel nach Wesel ins Werk gesetzt. Auf das Stammaktienkapital von 3 Mill. Gulden Holl. sind erst 40 Proc. eingezahlt; von der Prioritäten-Anleihe von 3335900 fl. Holl. sind bei der frühern Emission nur 564100 fl. begeben worden. Die Obligationen, in Stücken von 1000 und 250 fl. Holl. ausgefertigt, werden mit 4½ Proc. verzinst. Die Amortisation nimmt mit dem 1. Januar 1874 ihren Anfang unter Verwendung von ½ Proc. des Kapitals jährlich, so dass sie in 52 Jahren vollendet sein würde.

Nach der von dem Direktorium der Berlin-Stettiner Eisenbahn veröffentlichten Generalbilanz beträgt das Aktienkapital 10 300 000 Thlr., die Prioritätsschulden, von welchen 154 200 Thlr. amortisirt sind, noch 30 875 100 Thlr., der Reserve- und Reserve-Baufond, nachdem aus demselben 1 495 908 Thlr. 7 Sgr. 3 Pf. Zuschüsse zu den Anlagekosten geleistet worden, 3 907 719 Thlr. 2 Sgr. 2 Pf. Die Anlagekosten der Bahn und die Beschaffungskosten der Betriebsmittel erreichten bis zum Schlusse des Rechnungsjahres 1870 43 461 235 Thlr. 11 Sgr. 2 Pf. Ueber die Erhöhung des Kapitals um 500 000 Thlr. wird die bevorstehende Generalversammlung beschliessen.

Die gleichfalls bereits ausgeschriebene Generalversammlung der Berlin-Görlitzer Eisenbahngesellschaft (auf den 19. Juni) wird hauptsächlich wegen der abermals beantragten Verlegung des Sitzes der Verwaltung von Görlitz nach Berlin, die schon früher zurückgewiesen wurde, und wegen der formellen Wiederaufhebung des früheren Beschlusses, die Fusion der Berlin-Görlitzer mit der Märkisch-Posener und der Halle-Sorau-Gubener Bahnen betreffend, von Interesse werden. Der schon früher genehmigte Erweiterungsbau Görlitz-Reichenberg soll nunmehr in Angriff genommen werden, nachdem die Reichenberg-Pardubitzer Gesellschaft ihrerseits auf dieses Projekt verzichtet hat.

Die gestern stattgehabte Generalversammlung der Aktionäre der Aachen-Mastrichter Eisenbahngesellschaft hat eine Dividende von 1 Thlr. 6 Sgr. pro Aktie festgesetzt. Die Gesellschaft hat auf der 65 Kilom. langen Strecke Aachen-Mastricht-Hasselt im Jahre 1870 936 200 Fr., mithin 25 158 Fr. mehr eingenommen als im Jahre 1869. Die Zweigbahn von der Grube Kirchrath nach Simpelveld (8 Kilom.) wird im September dem Betrieb übergeben werden.

In Köln beginnt man gegenwärtig damit, das Schienennetz des Rheinischen Central-Güterbahnhofes zu erweitern. Während früher die monatliche Durchschnittszahl der auf diesem Bahnhofe bewegten Wagen sich auf 26 000 stellte, hat dieselbe jetzt 70 000 erreicht.

Zur Förderung des schon mehrfach vorbereiteten Projekts einer Eisenbahn vom Rhein nach dem Ahrthal, vorläufig bis Ahrweiler, hat ein Theil der interessirten Gemeinden Beiträge zugesichert.

In den an dem Projekt der Lenne-Lahnbahn interessirten Ortschaften ist man für eine Petition an die Regierung thätig, um schon zur nächsten Landtagssession eine Vorlage über die Ausführung dieses Projekts herbeizuführen. Man hofft jedoch selbst dort nicht, dass die Regierung eine Ausdehnung über die Linie Altenhundem-Cölbe (bei Marburg) befürworten werde, da die Abzweigung von Biedenkopf nach Giessen einen Kostenaufwand von 4½ Mill. erfordern und voraussichtlich einen dauernden Staatszuschuss in Anspruch nehmen würde.

Die Preussische Strecke der Breslau-Warschauer Eisenbahn wird im Laufe des Oktober d. J. vollendet sein. Sie wurde unter dem 12. März 1870 mit einem Anlagekapital von 2 670 000 Thlr. auf eine Länge von 7,4 Meilen konzessionirt. Der Stand der Bauten ist nach Mittheilung des Verwaltungsraths folgender: Der Eisenbahndamm ist von Oels bis gegen Poln.-Wartenberg vollendet, auf den übrigen Strecken aber gleichmässig in Angriff genommen worden.

Die Verhandlungen wegen des zu erwerbenden Grund und Bodens sind ihrem Ende nahe, das Expropriationsverfahren ist, wo erforderlich, bereits im Gange resp. eingeleitet, ohne dass jedoch dadurch der Bahnbau verzögert wird. Die Herstellung der Wege, Uebergänge und der Anrampungen hat mit den Erdarbeiten gleichen Schritt gehalten. Die ganz massiven Brücken und Durchlässe sind in denjenigen Meilen, wo die Erdarbeiten ausgeführt sind, gleichzeitig erbaut worden. Für die Brücken mit eisernem Oberbau ist dieser bestellt, theilweise auch schon geliefert und gelegt. Der Oberbau ist von Oels aus etwa 1 Meile weit gelegt. Die Schienen und das Klein-Eisenzeug sind vollständig geliefert, die anderen Oberbau-Materialien derartig in der Lieferung begriffen, dass der Fertigstellung des Oberbaues kein Hinderniss entgegensteht. Die Signale und Wärterhäuser resp. Wachtbuden sind auf der ersten Meile aufgestellt und wird damit ohne Unterbrechung weiter vorgegangen. Für die Bahnhofsgebäude sind die Materialien grösstentheils angefahren, theilweise ist mit der Fundamentirung angefangen. Von den zu beschaffenden Betriebsmitteln sind bereits 2 Arbeitszugmaschinen geliefert, 2 Maschinen in der Fertigstellung begriffen und 2 andere in Arbeit genommen. Von den bestellten 120 Waggons sind 32 ebenfalls schon geliefert. Die Verzinsung der Aktien aus dem Baukapital ist statutenmässig erfolgt. Es ist, wie erwähnt, in Aussicht genommen, die Bahn im Oktober dieses Jahres zu eröffnen und haben die Leiter des Unternehmens gegründete Aussicht, Angesichts der Thatsache der vollendeten Strecke Oels-Podzamce auch die Konzession für den Russischen Theil der Bahn von Wieruszow (Podzamce) bis Lodz demnächst bald zu erlangen.

Fast sämmtliche Süd- und Westdeutsche Eisenbahnen zeigen bereits die Sistirung oder Einschränkung des regelmässigen Verkehrs in Folge der Rückbeförderung der Truppen aus Frankreich an. Von der in Ludwigshafen stattgehabten Konferenz wird berichtet, dass beschlossen worden, vom 22. Mai bis 1. Juni täglich sechs Extrazüge mit Truppen zu befördern. Der Personenverkehr soll diesem Beschlusse zufolge keine Beeinträchtigung erfahren. Dagegen wird von einer in Koblenz abgehaltenen Konferenz berichtet, die Züge würden so eingelegt werden, dass die normalen Fahrpläne für Personen- und Güterverkehr eingehalten werden können. Die Rückführung des Gardekorps in seine früheren Garnisonen soll mittels 110 Züge innerhalb 12 Tagen bewirkt werden. Der Rückmarsch dieses Korps aus Frankreich beginnt am 23. d. M.

Vom Handelsminister ist an die Kgl. Eisenbahn-Kommissariate die Weisung ergangen, unverzüglich zu veranlassen, dass bis zum nächsten Winter sämmtliche Personenwagen für alle Bahnzüge mit Heizvorrichtungen versehen werden. Gleichzeitig sind die Kgl. Eisenbahn-Kommissariate angewiesen worden, mit Nachdruck dahin zu wirken, dass auch die Privatbahnen von kommendem Winter ab dieselbe Einrichtung treffen.

Wie verschiedene hiesige Blätter melden, soll vom 1. Juni ab die Fahrzeit der Courierzüge zwischen Berlin und Köln durch Kürzung der Beförderungszeiten auf den einzelnen Strecken und durch das Einziehen der Haltezeiten auf kleineren Stationen derartig begrenzt werden, dass dadurch auf der ganzen Tour eine halbe Stunde erübrigt wird.

Für den direkten Hamburg-Russischen Güterverkehr tritt mit dem 1. Juni ein neu redigirter Tarif mit übrigens nicht erheblichen Abweichungen von dem seit 1. September 1869 in Kraft befindlichen in Geltung.

* **Bergisch-Märkische Eisenbahn.** Der Bauangriff für die Strecke von Mülheim a. Rhein nach Deutz ist nach erfolgter Genehmigung nunmehr Ende April erfolgt. Die Bahn endigt zunächst mit dem Güterbahnhofe, welcher dicht unterhalb Deutz vor den Festungswerken angelegt wird und welcher auch so lange die Personenstation aufnehmen soll, bis das Definitivum in der Stadt unterhalb der Schiffbrücke vollendet sein wird. Die Köln-Mindener Bahn wird mit einer Ueberführung überbrückt und der Bau womöglich in diesem Jahre zu Ende geführt. Die Strecke ist rund $1/2$ Meile lang.

○ **Aus Bayern.** (München-Braunau, Winnweiler-Münster a/St.) Die neue Bahnbrücke über den Inn zwischen Braunau und Simbach wurde am 17. Mai zum ersten Male mit einer Lokomotive in verschiedenen Geschwindigkeiten befahren. Die Belastungsproben mit einem halben Dutzend schweren Lokomotiven werden fortgesetzt. Durch Vollendung dieser Innbrücke ist die Zahl der Bahnverbindungen zwischen Bayern und Oesterreich auf sechs gestiegen. War schon die Fundirung der Pfeiler für die erwähnte Brücke auf pneumatischem Wege eine höchst schwierige und interessante, so bot auch die Aufstellung der Fahrbahn wegen ihrer grossen Dimensionen manche Hindernisse, die aber alle glücklich überwunden worden sind. So spannt sich nun die $0{,}_{047}$ Meile lange Brücke in majestätischer Höhe über den Inn, der Laie bei einer Fahrt nicht ahnend, welche Summe von geistiger und körperlicher Kraft erforderlich war, dies neue Meisterstück der Eisenbahnbau-Technik auszuführen. Die Fahrbahn ruht auf 5 Pfeilern, deren Lichtweite zusammen $355{,}_{78}$ Meter misst. Die 6 Brückenöffnungen sind mit ebenso vielen, gleich weiten geraden schmiedeeisernen Fachwerkträgern überspannt und hat jede Oeffnung eine von einem Auflager zum andern reichende Stützweite von $59{,}_{20}$ Metern und eine Höhe von $5{,}_{75}$ Metern. Die Höhe der Brücke vom Null Pegel des Inns bis zum Geleise misst $14{,}_{15}$ Meter = 48'. Das Zusammennieten der einzelnen Eisentheile der Brücke erforderte 163080 Stück Nieten und waren zur Ueberspannung jeder Oeffnung 4341 Zollctr. Eisenstücke verschiedener Art nothwendig. Der Entwurf zu dieser Brücke wurde wie alle früheren Objekte von der Generaldirektion der Bayer. Verkehrsanstalten aufgestellt und durch den Direktor der Brückenbauanstalt von Klett & Comp. G. Gerber in allen Details nach den neuesten darin gemachten Erfahrungen ausgearbeitet und unter seiner speciellen Leitung in dem Klett'schen Etablissement zu Gustavsburg bei Mainz ausgeführt. Die Aufstellung der Brücke selbst leiteten die Ingenieure Alex. Zink und Siegfr. Dyck. Mit der Aufstellung der Eisenkonstruktion ward in den ersten Tagen des Monat Januar begonnen und ist dieselbe bereits Anfangs dieses Monats vollendet worden.

Am 16. d. M. wurde von der Alsenzbahn (Kaiserslautern-) Hochspeyer-Münster am Stein die Reststrecke Winnweiler-Münster am Stein, $4{,}_{33}$ Meilen lang, eröffnet. (Siehe Bekanntmachung S. 403.) Nachdem bereits am 29. Oct. v. J. die Linie Hochspeyer-Winnweiler, $2{,}_{31}$ Ml. lang, dem Verkehr übergeben wurde, ist diese, eine an Naturschönheiten so reiche Landschaft durchziehende Alsenzlinie nunmehr ganz in Betrieb gesetzt. Auf der Strecke Winnweiler-Münster a/St. sind folgende Stationen angelegt: Imsweiler $0{,}_{69}$ Ml., Rokkenhausen $1{,}_{22}$ Ml., Dielkirchen $1{,}_{80}$ Ml., Bayerfeld-Cölln $2{,}_{18}$ Ml., Mannsweiler $2{,}_{47}$ Ml., Alsenz $2{,}_{77}$ Ml., Hochstätten $3{,}_{48}$ Ml., Altenbamberg $3{,}_{87}$ Ml., Ebernburg $4{,}_{21}$ Ml., Münster a/St. (Anschluss an Rhein-Nahebahn) $4{,}_{33}$ Ml. — Täglich wird die Alsenzbahn von Kaiserslautern aus mit je 4 Zügen befahren und beträgt die Fahrdauer 2 Stunden 30 Minuten. — Die Fahrpreise berechnen sich von Kaiserslautern nach Münster a/St. für gewöhnliche Billete I. Klasse 2 fl. 42 kr., II. Kl. 1 fl. 36 kr., III. Kl. 1 fl. 6 kr., für Retourbillete I. Kl. 4 fl. 3 kr., II. Kl. 2 fl. 24 kr., III. Kl. 1 fl. 39 kr. Die bedeutende Abkürzung, welche diese Bahn dem Verkehre vom Niederrhein nach der Pfalz, dem Elsass und der Schweiz bringt, wird derselben belangreiche Transporte zuführen.

○ **Bayerische Ostbahnen.** München, den 22. Mai. Von den zur heutigen XI. Generalversammlung angemeldeten 669 Aktionären waren 664 mit 65652 Aktien erschienen, 5761 Stimmen repräsentirend. Die über die Verwendung des Ueberschusses von 2314560 fl. $1^1/_4$ kr. vom Verwaltungsrathe nach Vorschrift des § 35 der Satzungen getroffenen Verfügungen wurden genehmigt.

Demnach treffen als Antheil des Staates nach § 35 Lit. D Ziff. 5 lit. c der Satzungen und unter Zugrundelegung des Bau- und Einrichtungskapitals zu 57 125 879 fl. $33^1/_4$ kr. $^1/_2$ %, also 285 629 fl. 24 kr.; als Antheil der Aktionäre aber an dem verbleibenden Reste von 2 028 930 fl. $37^1/_4$ kr. nach Ziff. 4 l. c der Satzungen 90 %, also 1 826 037 fl. $33^1/_2$ kr. Dieser Antheil erhöht sich durch den auf dem Dividenden-Conto des Vorjahres befindlichen Betrag von 51 119 fl. $49^1/_2$ kr. auf 1 877 157 fl. 23 kr.

Hieraus wurden 3 %, also 1 800 000 fl. oder 6 fl. per Aktie als Dividende vertheilt und mit der Auszahlung vom 1. Juli l. J. an begonnen. Der Rest von 77 157 fl. 23 kr. wird nach Vorschrift des § 35 Lit. d Ziff. 6 der Satzungen auf den Dividenden-Conto des Jahres 1871 übertragen werden. Die Aktionäre erhalten somit eine Verzinsung von $7^1/_2$ %, also nur $^1/_4$ % weniger als im Vorjahre.

Da nach § 49 der Satzungen in der heutigen Generalversammlung eine Integralerneuerung des Verwaltungsrathes stattzufinden hatte, wurde folgender Verwaltungsrath gewählt: von Cramer-Clett, J. Frhr. von Hirsch, C. Frhr. von Rothschild, Frhr. von Eichthal, Angelo Knorr, Robert von Frölich, J. Kempf, George Neuffer, Gabriel Sedlmayr, Graf von Holnstein, von Stenglein, Regierungsrath Pracher. — Auszuscheiden haben demnach Frhr. von Erlanger, Frhr. von Dörnberg und von Bischofsheim.

Nach dem uns vorliegenden 11. Geschäftsbericht ist bezüglich der neuen, durch die Koncessionsurkunde vom 3. August 1869 gesicherten Linien Folgendes zu bemerken. Nachdem die definitive Ausarbeitung der Detailprojekte für die Linie Nürnberg-Neumarkt-Regensburg bis zum Frühjahr 1870 soweit fortgeschritten war, dass bereits mit der Fundation der grossen Brückenobjekte über die Donau und die beiden Laaberflüsse begonnen werden konnte, gelangten im Laufe des Sommers alle übrigen Erd- sowie Kunstbauarbeiten der ganzen Bahnstrecke zum vollen Bauangriff. Die Gesammtarbeit für den Bahnkörper dieser Linie umfasst: 1) die Bewegung von 5 417 900 Kubikmeter Erdmasse, darunter 2 281 400 Kubikmeter gebundenes Gestein, 2) die Ausführung von 175 200 Kubikmeter verschiedener Mauerwerksgattungen für die Kunstarbeiten, 3) die Lieferung von 28 900 Kubikmeter eiserner Brückenfahrbahnen, 4) die Aufbringung von 214 700 Kubikmeter Sand und Steinmaterial für den Unterbau und 5) die Herstellung von 52 700 Kubikmeter Chaussirung und Pflasterung. Die Arbeiten sind sämmtlich an Bauunternehmer vergeben mit Ausnahme eines grösseren Einschnitts bei Ezelsdorf, für welchen sich kein Unternehmer fand, und der $3{,}_{25}$ Stdn. langen Strecke Undorf-Regensburg, welche sich der äusserst schwierigen Verhältnisse wegen zur Verakkordirung nicht eigneten und deshalb in Regie betrieben werden. Mit Schluss des vorigen Jahres waren die Brückenfundationen vollendet, 971 100 Kubikmeter, darunter 296 900 Kubikmeter gebundenes Gestein bewegt und 30 900 Kubikmeter verschiedener Mauerwerksgattungen hergestellt. Der Schienenbedarf ist in Lieferung gegeben und die Schwellen werden in den Regie-Imprägnir-

Anstalten fabricirt. Wenn nicht ganz unvorhergesehene Hindernisse eintreten, so wird (wie bereits in No. 19 S. 358 gemeldet) ein Theil der Bahn, nämlich die 9,7 Stdn. lange Strecke Nürnberg-Neumarkt, bis zum Spätherbste dieses Jahres dem Betriebe überwiesen werden können. — Zur Einleitung des Baues der Linien Straubing-Sünching (Abkürzung zwischen Passau und Regensburg), dann Neufahrn-Obertraubling (Abkürzung zwischen München und Eger) wurden im Juli v. J. die Bausektionen Geiselhöring, Eggmühl und Köfering errichtet und mit der Vornahme der Detailprojektion beauftragt. Diese Vorarbeiten sind bereits vollendet, so dass mit der Ausarbeitung der Projekte begonnen werden kann.

Hs. **Die Transport-Enquête.** Wien, 20. Mai 1871. Die beiden Sektionen für Rechts- und Tarifangelegenheiten haben auch in den zwei abgelaufenen Wochen noch nicht zum Abschlusse gelangen können. Da die Resolution aller 3 Sektionen mit den Referaten und Rechtsgutachten erst veröffentlicht und allen Enquête-Mitgliedern zugesendet werden, so können die Plenar-Verhandlungen kaum wieder vor der zweiten Hälfte Juni in Aussicht genommen werden. Es ist aber mit Grund zu befürchten, dass dieser sich schon der heissen Jahreszeit nähernde Zeitpunkt die Ursache des Aufschubes der Verhandlungen bis zum Herbst bilden eventuell die ganze Enquête in den Sand verlaufen werde.

Die I. (Rechts-) Sektion hat inzwischen die in einem hiesigen Journale veröffentlichte Beschwerde über Bevorzugung einzelner Firmen durch die Elisabethwestbahn in Untersuchung gezogen, um darüber in einer der nächsten Sitzungen zu referiren. Ferner wurde das Einschreiten bei der Staatsverwaltung wegen periodischer Untersuchung der Waagen und deren Cimentirung auf den Stationsplätzen durch amtliche Abgeordnete beschlossen. Bezüglich der Zulässigkeit der Refaktien erfolgte die Resolution: Vom Rechtsstandpunkte lässt sich gegen die Ertheilung von Refaktien nichts einwenden, doch missbilligt die Sektion jeden Missbrauch derselben zu Gunsten Einzelner und schliesst sich den Anschauungen der 3. Sektion rücksichtlich der von dieser beantragten Beschränkungen an. Ueber die Veröffentlichung des Betriebs-Reglements wurde die Bitte um dessen Kundmachung als Ministerialverordnung beschlossen. Endlich fand eine erregte Debatte über den Antrag statt, dass für die von der Bahn verschuldeten Unterbrechungen des Personenverkehrs die Bahnanstalt analog den Bestimmungen des Handelsgesetzes Art. 397 und 423 über den Waarentransport zur Verantwortung gezogen werden könne. Die Eisenbahnvertreter protestirten gegen diese im Gesetze nicht begründete Analogie und die Sektion entschied in ihrem Sinne; wogegen ein Minoritätsvotum angemeldet wurde. — Es sind nur noch 2 Referate über die Haftpflicht der Bahnen im Allgemeinen und über den Begriff genügender Betriebsmittel rückständig, worauf diese Sektion ihre Thätigkeit beenden will.

Die III. (Tarif-) Sektion fasst folgende Beschlüsse: Die Nebengebühren sind von allen Bahnen nach einem gleichen Modus einzuheben und die allgemeine (Zwangs-) Assekuranz ist darin einzurechnen; dieselben sollen für gewöhnliche Güter 2 kr. und bei Besorgung des Auf- oder Abladens durch die Partheien nur 1 kr. pro Ctr. betragen; bei Gütern, die mehrere Bahnen durchlaufen, soll nur die Aufund Abgabsbahn die volle, die Zwischenbahnen jedoch nur die halbe Gebühr einheben. Bezüglich des Transports von Leichen, Equipagen und lebenden Thieren soll der Tarif der Oesterr. Staatsbahn allgemeine Anwendung finden, nur sei bei wenigstens 4 Wagenladungen Thiere dem Begleiter eine Fahrkarte 3. Klasse für die Tour- und Retourfahrt zum halben Fahrpreise zu geben. Der Residenzstadt Wien sind Frachtbegünstigungen zu gewähren und zwar nicht blos im Reichsinteresse, sondern mit Rücksicht auf diesen bedeutendsten Consumtions- und Produktions-Platz der Monarchie, da die Bahnen zuerst darunter leiden werden, wenn Wien z. B. den Bezug des Viehes aus Galizien einstellen müsste. — Die Schlussredaktion der Deklassifikationen resultirte dahin: Rohzucker wird von A in B, rohes Glas und in Tafeln, Scheerwolle, Sämereien, Farbhölzer in Blöcken und Kaffee von II in I; Packleinen, Tuchhadern und Papierschnitzel von I in A; hölzerne Räder von I in B versetzt. Ferner wurde der kaufmännischerseits ausgegangene Antrag, in regelmässigen Perioden von 3—5 Jahren die Güter-Klassifikationen nach den sich ergebenden Verhältnissen und eintretenden Veränderungen in der allgemeinen Güterbewegung einer Revision zu unterziehen, über Opposition der Eisenbahnvertreter abgelehnt und dafür beschlossen, den Bahnverwaltungen zu empfehlen, auf die jeweiligen Bedürfnisse des Handels Rücksicht zu nehmen und dem entsprechend die Deklassifikationen vorzunehmen.— Schliesslich wurden zu Gunsten der den Städten Triest und Fiume zu gewährenden Spezialtarife mehrere Beschlüsse zur Erleichterung der Konkurrenz bezüglich der Oesterreich-Ungarischen Eisenbahnen, insbesondere der Südbahn, dann auf den Lloyd-Schiffen, andererseits auch rücksichtlich der Ostindischen Baumwolle gefasst. — Heute und morgen soll übrigens die letzte Sitzung dieser Sektion stattfinden.

In fortgesetzter Aufzählung der verschiedenen Körperschaften bezüglich der von denselben eingelangten Gutachten folgt:

16) Die Handels- und Gewerbekammer in Reichenberg; dieselbe spricht gegen die absolute Gleichheit der Tarife auf allen Bahnen, da die Terrainverhältnisse zu berücksichtigen sind (die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn kann 4000, die Oesterr. Staatseisenbahn 10 000 Ctr. mit Einer Maschine fortbewegen); ferner gegen die Benachtheiligung des Binnen- gegenüber dem Transitverkehre (Englische Manufakte von Hamburg sind billiger als Manufakte von Reichenberg nach Wien und Pest verfrachtet). Diese Kammer urgirt zur Erzielung billiger Tarife den Bau von Konkurrenzbahnen, will aber keine allgemeine Aufstellung von Wagenladungstarifen (da der Kleinhandel benachtheiligt würde), dringt auch nicht auf die Publicirung der Refaktien (da dies leicht umgangen wird und Refaktien überhaupt die Volkswirthschaft nicht schädigen) und befürwortet die Aufhebung der Verzehrungssteuer behufs der wohlfeileren Aprovisionirung Wiens und anderer grosser Städte. — Die Transportfragen betreffend verlangt diese Kammer: die Billetausgabe eine Stunde vor Abgang des Zuges, Anbringung von Abortwagen bei jedem Zuge, Beibehaltung der Bestimmungen hinsichtlich beschädigter oder ungenügend verpackter Güter (um schleuderhaften Kaufleuten nicht Vorschub zu leisten), Nichtverschluss der Wagenladungen durch die Partheien, provisionsfreie und anticipative Zahlung kleinerer Nachnahmsbeträge, Beibehaltung der Nichtbesichtigung des Gutes vor der Auslösung des Frachtbriefes (weil zeitraubend und für die Partheien nicht präjudicirlich), gemeinschaftliches Reklamations-Büreau für alle Bahnen, Nichtabschaffung des Freigepäcks, Ausdehnung der Haftpflicht für Gepäck auf 4 Wochen und dessen Vergütung mit 5 fl. pro Pfund, Einführung von Garantiemarken für Gepäckträger — endlich Schöpfung eines Gesetzes, um die künftigen Bahnen einer vollen Ingerenz der Staatsverwaltung zu unterwerfen und mit den durch ihre als „Verträge“ anzusehenden Koncessionen geschützten älteren Bahnen entsprechend paktiren zu können.

17) Die Handels- und Gewerbekammer in Troppau verlangt: Reform der Tarifirung durch Bevorzugung wichtiger und nothwendiger Konsumtions-Artikel, Aufhebung des Missverhältnisses zwischen den internationalen und inländischen Frachtentarifen (Spiritus wird nach dem Ausland exportirt, um dann durch das Inland nach Triest billiger verfrachtet werden zu können), Vermehrung der Verbandstationen durch Einbeziehung aller Provinzialhauptstädte, billigere Verfrachtung der Kohlen im Sommer, Veröffentlichung einer Skala über die zu gewährenden Refaktien, Bemessung der Betriebsmittel der Bahnen nach deren Meilenzahl, behördliche Feststellung des Nichtverschuldens einer Bahnverkehrs-Unterbrechung, gehörige Publikation der Fahrpläne (der Deutschen Stadt Troppau wurde ein Ungarischer Plan von der Kaschau-Oderberger Bahn eingesendet), Beschränkung der Konventionalstrafen auf wirkliches Verschulden, kostenfreie Beförderung der Reisenden bei Unterbrechung der Fahrt, Gleichstellung des Petroleum mit Spiritus bezüglich der Verladung und Tarifirung, Abwage der Güter durch beeidete Beamte, Avisirung der Nachnahmen und Güterankunft durch Korrespondenzkarten, Einführung von Ladescheinen (wodurch Aufnahmsrezipisse oder Frachtbriefduplikate überflüssig werden), Aufhebung der Auf- und Abladegebühr (da in den meisten Fällen die Bahnen gar nicht auf- oder abladen), Auflassung der allgemeinen Assekuranz (den Bahnen wird $^{8}/_{10}$ kr. pro Ctr. hiefür bezahlt, während sie selbst bei den Assekuranz-Anstalten nur $^{2}/_{10}$ zahlen) — endlich Erhöhung des normalen Vergütungssatzes auf 50 fl. für Fracht- und 200 fl. für Eilgut.

18) Das Memoire der Handels- und Gewerbekammer in Innsbruck bespricht nur: die Lieferzeiten, sollen im Frachtbriefe angeführt sein und das Pönale sei nach der Proportion der Verspätung zu bestimmen (bei Versäumniss $^{1}/_{3}$, $^{1}/_{2}$ der Lieferzeit mit $^{1}/_{3}$, $^{1}/_{2}$ Fracht) — die Versicherung soll auf Grund billiger Skalen geschehen —; den Lagerzins, wäre erst 3 Tage nach dem der Zustellung des Aviso zu berechnen; — die Behandlung der Güter, für Gebünde mit Flüssigkeiten sind Unterlagen von Strebehölzern zur Erhaltung fixer Ruhepunkte zu geben —; die Frachtberechnungen, sollen beim Silberagio nicht zum Vortheile des Beamten ausfallen —; die Tarifsätze, sollen im Allgemeinen die Idee der Gleichbehandlung aller berührten Interessen aussprechen und Ausnahmen nur selten oder nur bei offenbaren, behördlich zu konstatirenden Vortheilen zulässig sein —; und schliesst mit den 5 Grundsätzen: die Klassifizirung der Güter soll mit deren Werth in Einklang stehen, die Einheit der Tarifirung ist Seitens der Oesterr.-Ungarischen sowie der Deutschen Bahnen anzustreben, auch die Frachtsätze sind mit denen anderer Bahnverwaltungen möglichst gleichzustellen, die Begünstigungen für Transporte mit langem Meilenlauf sind ebenso wie für nur gewisse Stationen aufzulassen, — endlich sind die zu häufigen Ausnahmstarife zu vermeiden.

∾ **Baufortschritte der ersten Ungar.-Galizischen Eisenbahn** mit Ende April 1871. Auf der Galizischen Linie sind 33,5 % Unterbau vollendet und stehen über 5000 Arbeiter in Verwendung; im ganzen Monate waren mit Rücksicht auf 15 Regen- und 6 Feiertage nur 6 eigentliche Arbeitstage. Der Tunnel wird in Folge der von beiden Regierungen principiell genehmigten Trace in $^{1}/_{40}$ Steigung zweigeleisig hergestellt und beschäftigt 280 Arbeiter. Auf der Ungarischen Linie sind 3890 Mann und für die Beschotterung 2 Lokomotiven thätig; auf der am 1. Oktober d. J. zu eröffnenden Strecke Mihályi-Homonna sind über 56 % Unter- und 20 % Hochbau fertig.

—*tz.* Pfälzische Eisenbahnen. (Geschäftsbericht pro 1870.) Den älteren Linien der vereinigten Pfälzischen Bahnen traten im Jahre 1870 hinzu: am 13. April die Zweigbahn Winden-Bergzabern von $1_{,35}$ Meilen (zum Komplex der Maximiliansbahn gehörig) und die Strecke von Kaiserslautern bezw. Hochspeyer-Winnweiler von $3_{,74}$ Meilen am 29. Oktober, es hat mithin die Bauthätigkeit wegen des Krieges nicht geruht. Die letztere Strecke wurde pro 1870 à conto des Baues betrieben. Den Berechnungen liegt eine mittlere Betriebslänge von $39_{,85}$ Meilen zu Grunde.

Der Stand des Aktien- und Prioritäts-Kapitals war ult. 1870 folgender: a) Ludwigsbahn, Aktien 11 659 000 fl., Prioritäts-Anlehen 10 546 100 fl. (473 900 fl. sind amortisirt); b) Maximiliansbahn 6 775 000 fl. Aktien mit einer 4½ proc. Zinsgarantie des Staates; c) Nordbahnen und zwar Landstuhl-Kuseler Bahn 1 740 000 fl. Aktien, Neustadt-Dürkheimer 1 450 000 fl. (beide voll einbezahlt und dividendenberechtigt), Alsenzbahn 7 700 000 fl. Aktien à 500 fl., wovon 12 339 Stück voll- und 3061 Stück bis zu 80 Proc. einbezahlt (sämmtlich mit einer 4proc. Zins-Garantie des Staats versehen), Obligationen sind für die Nordbahnen 9 452 000 fl. konzessionirt, aber erst 3 000 000 fl. vergeben.

Verwendetes Kapital. Ludwigsbahn 23 728 990 fl., Maximiliansbahn (ältere Linien) 6 762 077 fl., Winden-Bergzaberner Bahn 311 634 fl. (68 408 fl. sollen noch zur weiteren Vollendung ausgegeben werden), Nordbahnen (ältere Linien) 3 516 277 fl. und Alsenzbahn 6 502 402 fl.

Im Jahre 1870 wurden befördert: 2 134 938 Civil- und 775 346 Militär-Personen, zus. 2 910 284 Pers. (davon 2 426 834 im Binnenverkehre), 17 846 661 Centner Güter (im Binnenverkehre 4 784 406 Ctr.) und 15 191 973 Centner Kohlen, 72 196 Ctr. Gepäck, 4229 Pferde, 7720 Stück Ochsen und Stiere, 24 680 Stück Kühe und Rinder, 7870 fette Schweine, 137 318 kleine Schweine, Kälber u. s. w. und 5845 Hunde, zusammen 187 662 Stück. Jede Person hat durchschnittlich $2_{,94}$ Meilen durchfahren, jeder Ctr. Gut $7_{,26}$ Meilen, jeder Ctr. Kohlen $11_{,25}$ Meilen und jeder Ctr. Gepäck $6_{,64}$ Meilen. Ertragen hat: eine Person $38_{,21}$ kr., ein Centner Gut $5_{,20}$ kr., ein Centner Kohlen $5_{,29}$ kr., ein Centner Gepäck $33_{,20}$ kr., ein Stück Vieh $15_{,74}$ kr.

Die Einnahmen haben betragen: für Personen (incl. Militär) 1 853 352 fl., für Güter 1 555 442 fl., für Kohlen 1 341 393 fl., für Gepäck 39 946 fl., für Vieh 49 231 fl., zus. 4 839 364 fl., hierzu die Einnahmen aus anderen Quellen mit 138 263 fl., ergiebt eine Gesammt-Einnahme von 4 977 627 fl. resp. im Durchschnitt per Tag 13 637 fl., per Bahnmeile 124 910 fl., per Nutzmeile 12 fl. 19 kr. Gegen das Vorjahr sind die Einnahmen um 609 063 fl. = $13_{,94}$ Proc. gestiegen und zwar sind gestiegen die Einnahmen für Personen, Gepäck etc. um 900 374 fl., diejenigen für Güter um 55 618 fl., wogegen die Einnahmen für Kohlen um 133 324 fl. und diejenigen aus anderen Quellen um 213 605 fl. gefallen sind. An dem Ausfall der letzteren participiren hauptsächlich die Minderung der Aktien-Zinsen des früher bestandenen Reservefonds, die Meilengelder und der Erlös für Material, welches während der Kriegszeit nicht ohne Schaden abgegeben werden konnte.

Die Mehr-Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehre rühren lediglich von den Militär-Transporten her, deren Gesammt-Ertrag 1 027 942 fl. betrug. Wie grossartig diese Transporte waren und mit welchen Schwierigkeiten die Pfälzische Bahnverwaltung zu kämpfen hatte, geht allein aus der Thatsache hervor, dass vom 25. Juli ab täglich 60 Züge von und nach dem Kriegsschauplatze abgingen und in der Zeit vom 23. Juli vorigen bis Ende Januar dieses Jahres 769 517 Militärpersonen, 85 673 Pferde, 12 981 Fuhrwerke, 1223 Geschütze, 812 305 Centner Proviant und 553 Wagen Vieh, sowie ausserdem beträchtliche Quantitäten Liebesgaben, das Personal der Sanitäts- und Hilfsvereine befördert sind.

Die Ausgaben betrugen: für die allgemeine Verwaltung 125 517 fl., für die Bahnverwaltung 961 035 fl. und für die Transportverwaltung incl. Brückenbetrieb 1 392 161 fl., zusammen 2 478 713 fl., durchschnittlich per Tag 6791 fl., per Bahnmeile 62 201 fl., per Nutzmeile 6 fl. 13 kr. Die Ausgaben betrugen $49_{,79}$ Proc. der Einnahmen.

Der Reinertrag beträgt 2 498 914 fl., von welchem zu bestreiten waren: 889 348 fl. zu Zinsen der Aktien der Ludwigs-, Maximilians- und Nordbahnen, 447 358 fl. zur Verzinsung und 69 000 fl. zur Amortisation der Prioritäten der Ludwigsbahn, zus. 1 405 706 fl. Von den überschiessenden 1 093 208 fl. sind nach den Fusionsgrundlagen zu decken: die garantirten Präcipuen der Ludwigsbahn mit 5 Proc. von 11 659 000 fl. = 582 950 fl. und der Maximiliansbahn mit 1 Proc. von 6 775 000 fl. = 67 750 fl., zus. 650 700 fl. Die verbliebenen 442 508 fl. erhielten folgende Verwendung: 49 776 fl. wurden zur Dotirung eines Betriebs-Reservefonds abgesetzt, 196 366 fl. sind zur Erstattung der Passivreste der Pfälzischen Bahnen, bezw. zur Erstattung der Zinszuschüsse des Staats (welche 264 885 fl. betragen) abgeführt, 194 616 fl. zu einer Superdividende von $0_{,9}$ Proc. bestimmt und der Rest von 1750 fl. dem nächstjährigen Dividenden-Konto übertragen. Die Zinsen und Dividenden betrugen für die Aktien der Ludwigsbahn $9_{,90}$ Proc., der Maximiliansbahn $6_{,4}$ Proc. und der Nordbahnen $4_{,90}$ Proc.

An Betriebsmitteln waren vorhanden 93 Lokomotiven, 220 Personenwagen mit 7863 Sitzplätzen und 2978 diverse Lastwagen mit 353 120 Ctr. Tragfähigkeit. Von den eigenen Lokomotiven sind 391 526 und von fremden 12 535, zus. 404 061 Nutzmeilen zurückgelegt.

Auf den Antrag der Direktion hat der Verwaltungsrath beschlossen, in Anerkennung der ausgezeichneten und wahrhaft grossartigen Leistungen des gesammten Personals der Direktion und des äusseren Dienstes eine Renumeration von 90 000 fl. für das gesammte Personal anzuweisen.

Die Beamten-Pensionskasse hatte bei 1428 Mitgliedern einen Bestand von 519 740 fl.

Ueber die Eisenbahnbrücke zwischen Ludwigshafen und Mannheim wurden befördert: 85 656 Personen, 11 689 Ctr. Gepäck, 1221½ Wagen Vieh, 288 558 Militärs, 51 768 Pferde, 8810 Fahrzeuge und Geschütze, 145 301 Ctr. und 489 Wagenladungen Armeebedürfnisse, 4 471 432 Ctr. Güter und 3 139 040 Ctr. Kohlen. Für den Strassenverkehr wurden ausgegeben 765 642 Stück gewöhnliche Uebergangskarten und 5285 Abonnementskarten. Ueber die Eisenbahnschiffbrücke in Maximiliansau wurden befördert: 27 132 Personen, 2515 Ctr. Gepäck, 215 Wagen Vieh, 79 968 Militärs, 3931 Pferde, 1636 Fahrzeuge, 21 233 Centner und 2171 Wagenladungen Armeebedarf, 1 332 541 Ctr. Güter und 3 855 780 Ctr. Kohlen. Für den Strassenverkehr wurden 152 121 Uebergangskarten ausgegeben.

Personalnachrichten.

Preussen. Die Versetzung des Königl. Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspektors Jordan zu Stargard in Pommern nach Ratibor ist zurückgenommen und dagegen der Königl. Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspektor Stock zu Breslau in gleicher Eigenschaft zur Wilhelmsbahn nach Ratibor versetzt worden. — Der bisherige Königl. Eisenbahn-Baumeister Vieregge zu St. Wendel ist zum Königl. Eisenbahn-Bau-Inspektor ernannt und demselben die Stelle eines Vorstehers des technischen Bureaus der Königl. Eisenbahn-Direktion zu Saarbrücken verliehen, sowie der bisherige Ingenieur Scheueh zu Cassel als Königl. Eisenbahn-Baumeister bei der Rhein-Nahe-Bahn, mit dem Wohnsitze zu Creuznach, angestellt worden. Ebenso ist der bisherige Maschinen-Ingenieur Mohn, früher zu Osnabrück, jetzt in Bromberg, zum Königl. Eisenbahn-Maschinenmeister ernannt und als solcher bei der Ostbahn definitiv angestellt worden. Endlich ist der Baumeister Dato zu Unna zum Königl. Eisenbahn-Baumeister ernannt und als solcher bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Verwaltung, mit Anweisung des Wohnsitzes in Essen, angestellt worden.

Bei der **Braunschweigischen Eisenbahn** können einige Ingenieur-assistenten Beschäftigung finden. Siehe Bekanntmachung S. 426.

Vacanz. Die Verwaltung einer Russischen Eisenbahn sucht einen Betriebs-Inspector. Siehe Inserat S. 426.

Ausland.

— *t* — Kohlenbahnen in Californien. Die Zeitschrift Engineering vom 17. Febr. enthält eine Beschreibung und Abbildung einer Lokomotive und eines Kohlenwagens der Pittsburg-Kohlenbahn in Californien, woraus das Interessanteste im Folgenden entnommen ist.

Diese Bahn von nur 5⅓ Engl. Meilen Länge erstreckt sich von Pittsburg, welches nur in geringer Entfernung von San Francisko am San Joaquinfluss liegt, nach den Pittsburg and Union Kohlengruben bei Somersville. Auf die erste Hälfte des Weges liegt die Bahn in mässigen Steigungen, auf der zweiten Hälfte kommen aber eine Menge von starken Steigungen vor, wovon die stärkste am oberen Ende der Bahn 1 : 18½ ist, und zwar auf 10 000 Fuss Länge. Die Bahn ersteigt im Ganzen eine Höhe von 775 Fuss. Da sie auch eine Menge von scharfen Kurven enthält, so ist sie sehr schwierig zu betreiben.

Die Bahn wird mit sechsrädrigen Tendermaschinen betrieben, deren sämmtliche Räder gekuppelt sind. Der Raddurchmesser beträgt 36 Zoll, der Radstand 9½ Fuss, die mittleren Räder sind ohne Spurkränze. Die Cylinder haben 14 Zoll inneren Durchmesser bei 18 Zoll Kolbenhub. Der Kessel enthält 86 Siederohre von 7 Fuss Länge und 2¼ Zoll Durchmesser, welche eine indirecte Heizfläche von 351 □Fuss ergeben. Die direkte Heizfläche in der Feuerbüchse beträgt 70, die gesammte Heizfläche also 421 □Fuss. Die Roste hat 9 □Fuss Oberfläche. Natürlich verbraucht der Kessel mit seinen weiten und kurzen Siederohren verhältnissmässig mehr Kohlen wie andere Lokomotivkessel gewöhnlicher Construction, aber im vorliegenden Fall kam es viel weniger darauf an, Kohlen zu ersparen, als vielmehr eine kleine und doch möglichst kräftige Lokomotive zum Betrieb auf den starken Steigungen der Kohlenbahn zu construiren.

Die auf derselben Bahn gebräuchlichen Kohlenwagen haben gekrümmte Seiten- und Endwände von Eisenblech, welche sich an eine Klappe im Boden anschliessen, die mittelst einer Kette geschlossen gehalten wird, welche auf einer mit Handkurbel versehenen Welle oben auf dem Wagen aufgewickelt ist und nach entsprechender Umdrehung dieser Welle die Oeffnung der Bodenklappe und das Hindurchfallen der Kohlen gestattet. Das Wagengestell besteht aus Holz. Jeder Wagen ist mit einer kräftigen Schraubenbremse versehen, womit sämmtliche Räder gebremst werden. Nach den vorliegenden Erfahrungen ist eine Maschine der oben beschriebenen Art, welche 500 Pfund Kohlen und 138 Gallonen Wasser trägt und incl. Kohlen und Wasser etwa 20 Tons wiegt, im Stande, 15 leere Kohlenwagen von 68 130 Pfund Gesammtgewicht in 15 Minuten, d. h. mit etwas mehr als 12 Engl. Meilen Geschwindigkeit per Stunde, vom Landungsplatz am San Joaquinfluss nach den Minen hinauf zu fahren. Die von der Maschine verrichtete mechanische Arbeit berechnet sich dabei zu $121_{,2}$ Pferdekraft und die von derselben ausgeübte grösste Zugkraft zu 6554 Pfd. Dafür ist eine Dampfspannung von 67 Pfund pro Quadratzoll in den Cylindern, von 80 bis 93 Pfund im Kessel erforderlich. Eine Hin- und Herfahrt mit dem Aufenthalt beim Auf-

und Abladen von 85 Tons Kohlen dauert durchschnittlich 2 Stunden 13 Minuten, wobei 566 Pfund Kohlen verbrannt und 1376 Pfund Wasser verdampft werden.

Parallel zur Pittsburgh-Bahn läuft eine zweite 6 Englische Meilen lange, Kohlenbahn, welche zu den Black Diamond Kohlenminen hinaufführt. Ein Theil dieser letzteren Bahn, von $3^1/_4$ Meilen Länge, liegt in starken Steigungen von 1: 33 bis 1: 17. Beide Bahnen werden in ganz gleicher Weise, mit ähnlichen Maschinen und Wagen betrieben.

Technisches.

st. **Die Drahtseil-Hängebrücke über den East-River bei New-York.** Ueber diese, zu den kühnsten Bauwerken der Welt gehörende Brücke findet sich bereits in No. 25 Jahrgang 1870 unserer Zeitung eine dem Engineering entnommene Mittheilung. Die darin aufgeführten Hauptmaasse sind aber wesentlich verschieden von denen, welche eine Abhandlung in der Zeitschrift des Oesterr. Ingenieur- und Architekten-Vereins dem Manufacture and Builder entlehnt. Wir gestatten uns daher aus erwähnter Abhandlung folgende Daten wiederzugeben.

Die Brücke hat zur stabilen Verbindung der beiden Schwesterstädte New-York und Brooklyn zu dienen und dabei den Bedürfnissen des bedeutenden Schiffsverkehrs zu entsprechen; ihre Fahrbahn befindet sich daher in einer Höhe von 130 Fuss über dem Hochwasserspiegel des Stromes. Die ganze Hängebrücke hat nur drei Oeffnungen, deren mittlere 1620 Fuss weit ist; an sie schliessen sich zwei Seitenöffnungen von 1337 und 837 Fuss Spannung an. Die 2 Pfeiler erheben sich über die Fahrbahn noch um 150 Fuss, sind also im Ganzen 280 Fuss hoch und überragen weit die höchste Kirchthurmspitze New-Yorks, jene der Dreieinigkeitskirche. Sie werden ganz aus Granitquadern erbaut und haben ein Bahngeleise, einen gewöhnlichen Fahrweg und ein Trottoir aufzunehmen.

Die Fahrbahn wird von vier, je einen Fuss starken und aus parallelen Stahldrähten angefertigten Drahtseilen getragen, die beiderseits in solidem Mauerwerk verankert sind. Jedes dieser Kabel kann einem Zug von 60 000 Tonnen Widerstand leisten, wird aber kaum je auf den 10. Theil dieser Festigkeit in Anspruch genommen werden. Die Auffahrt zur Brücke geschieht beiderseits mittelst gemauerten mit $3^1/_2$% ansteigenden Viadukten, bis zu der 90 Fuss betragenden Höhe der Verankerungsmauern, von wo an die Fahrbahn sich noch eine Strecke lang über den Häusern der beiden Städte auf den Seilen hängend frei hinzieht bis zu den beiden im Strome befindlichen Pfeilern. Bei der grossen Tiefe, der bedeutenden Wassermächtigkeit und der namhaften Frequenz des Stromes war jede Fundirungsmethode, die den Einbau fester Körper in den Strom, wie Scheidewände, Fangdämme etc. voraussetzte, ausgeschlossen und man entschied sich daher für die Fundirung auf Caissons, die mittelst gepresster Luft zu versenken waren. Diese Caissons sind ganz aus Holz angefertigt und wiegt ein jeder gegen 3000 Tonnen. Die dabei verwendete Holzmasse beträgt für jeden 1500 000 Kubikfuss, zu deren Verbindung unter einander circa 100 Tonnen Schmiedeeisen verwendet wurden. Das für Keile und Schnittholz verwendete Material beträgt weitere 127 000 Kubikfuss.

Der Pfeiler auf der Brooklyner Seite wurde im verflossenen Jahre fundirt und bis auf die nöthige Höhe (280 Fuss über dem Wasserspiegel des Stromes) aufgemauert. Es ist zu hoffen, dass der zweite Pfeiler, dessen Fundirung im letzten Herbste begonnen wurde, trotzdem man daselbst bereits auf Felsen gestossen ist, doch auch ohne weitere Störung heuer noch seiner Vollendung zugeführt werden wird.

Literatur.

K. **Repertorium der technischen, mathematischen und naturwissenschaftlichen Journal-Literatur.** Unter Benutzung amtlicher Materialien mit Genehmigung des Königl. Preuss. Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten herausgegeben von F. Schotte.

Die ausserordentliche Stoffmenge, welche dem Gelehrten, wie dem Praktiker heutzutage die fachwissenschaftliche Journal-Literatur bietet, lässt sich von einem Einzelnen, in der Regel mit der Ausübung eines Berufsamtes Betrauten, gar nicht mehr übersehen. Um so schätzenswerther sind daher regelmässig erscheinende, nach den Materien geordnete Uebersichten, welche das ganze Feld eines Literaturzweiges umfassen. Das oben angeführte, die Journal-Literatur der technischen, mathematischen und Naturwissenschaften begreifende Werk bringt in alphabetischer Ordnung Inhaltsübersichten aus ca. 200 der namhaftesten Fachzeitschriften des In- und Auslandes, so wie die vom Englischen Patentamt veröffentlichten Beschreibungen neuer Erfindungen (Specification of N. N. London, Great Seal Patent Office) und wird jedem Fachmanne als ein Werk zum Nachschlagen und zum Aufsuchen der neuesten Veröffentlichungen über irgend einen Gegenstand der genannten Disciplinen sehr willkommen sein. Seine Brauchbarkeit wird noch erhöht durch den einzelnen Heften beigegebene Referate über neu erschienene fachwissenschaftliche Werke.

Eisenbahn-Karte von Oesterreich-Ungarn, nebst statistischer Tabelle und Meilenzeiger. Gezeichnet von Th. von Bomsdorff. 27″—33″. Kolorirt. Verlag von Karl Prochaska in Teschen. Neueste Ausgabe, geschlossen Ende April 1871. Preis 80 kr. Preis der Tabelle apart 30 kr. Diese Karte giebt in korrekter Ausführung und sauberem Farbendruck sämmtliche Eisenbahnlinien Oesterreich-Ungarns, auch die projektirten, und unterscheidet durch deutliche Kennzeichnung die im Betriebe von den im Bau befindlichen und den noch nicht in Angriff genommenen Strecken. Durch farbige Kolorirung unter Beifügung der Eisenbahn-Namen werden die Linien nach den Besitzverhältnissen der verschiedenen Gesellschaften auseinandergehalten und so eine leichte Uebersicht geboten. Eine eingefügte Skizze der Schienenwege der Türkei, Rumäniens und Russlands in ihren vorhandenen und projektirten Anschlüssen an die grossen Verkehrsstrassen des Westens ist bei dem stets wachsenden Interesse, speciell Oesterreich-Ungarns, für den Verkehr mit dem Osten eine willkommene Zugabe.

Eine besondere Erwähnung verdient noch die beigegebene statistische Eisenbahn-Tabelle nebst Meilenzeiger, welche einem Bedürfniss der grossen Geschäftswelt, namentlich der Kapitalisten und der in das Eisenbahnwesen einschlagenden, gewerblichen Unternehmungen entgegenkommt. Auf der Rückseite dieser Eisenbahn-Tabelle ist auch ein vollständiger Meilenzeiger der mit Ende April l. J. in Betrieb stehenden Eisenbahnen für den allgemeinen Verkehr enthalten, welcher zur Vervollständigung der Eisenbahn-Karte und der Tabelle wesentlich beiträgt.

Inhalts-Verzeichniss der besonderen Beilage zum Deutschen Reichs-Anzeiger und Königlich Preussischen Staats-Anzeiger. No. 3 vom 20. Mai 1871: Die Feier zur Eröffnung des Königlichen Schauspielhauses zu Berlin am 26. Mai 1821. — Die Banken im Deutschen Reiche. — Aus München. — Eine Chronik des Deutsch-Französischen Krieges aus der Schweiz.

Eingegangene Drucksachen.

Eisenbahn-Jahrbuch der Oesterr.-Ungar. Monarchie. Von Ignaz Kohn. Wien, 1871. Wird nächstens speciell besprochen.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserordentl. Gl.-Vers.)

31. Mai Aussig-Teplitzer Eisenb.-Ges. zu Teplitz. Bekm. s. S. 341.
7. Juni Brünn-Rossitzer Eisenbahn-Gesellschaft.
13. „ Oesterr. Staatseisenbahn-Ges. zu Wien. Siehe Bekm. S. 412.
14/26. Juni Warschau-Terespoler Eisenbahn zu Warschau.
19. Juni Berlin-Görlitzer Eisenb.-Ges. zu Görlitz. Tagesordnung u. A.: Verlegung des Domicils der Gesellschaft und des Sitzes ihrer Verwaltung von Görlitz nach Berlin; Antrag auf formelle Aufhebung des Beschlusses, betreffend die Fusion der Berlin-Görlitzer mit der Märkisch-Posener und der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn.
20. Juni Frankfurt-Hanauer Eisenb.-Ges. zu Frankfurt a/M.
21. „ Halle-Sorau-Gubener Eisenb.-Ges. zu Halle a/S. Gegenstände der Berathung und Beschlussfassung sind: 1) Bericht des Verwaltungsraths über die bisherige Bauausführung und die jetzige Lage des Baues der Bahn. 2) Bewilligung der zur vollständigen Ausführung und Ausrüstung der Bahn, zum Bau einer Eisenbahn von Eilenburg nach Leipzig und zur Verzinsung des Grundkapitals über die statutenmässige Bauzeit hinaus erforderlichen Mittel und Ermächtigung des Verwaltungsraths resp. der Direktion zur Beschaffung derselben. 3) Antrag des Verwaltungsraths, das Domicil der Gesellschaft und den Sitz ihrer Verwaltung auch nach Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Bahn in Berlin zu belassen und die deshalb nöthigen Aenderungen des Statuts zu beschliessen. 4) Antrag auf Abänderung resp. Ergänzung verschiedener Bestimmungen des Statuts §§ 26. 33. 37. 38. 40. 44. 49. 52.
27. „ Warschau-Wiener Eisenb.-Ges. zu Warschau.
28. „ Warschau-Bromberger Eisenb.-Ges. zu Warschau.
28. Juni Kaiser Franz Josefbahn in Wien. Auf der Tagesordnung steht neben Anderem auch der Antrag und die Beschlussfassung über die Geldbeschaffung für die in der General-Versammlung vom 26. Juni 1869 genehmigten Bauten und für den Bau der Flügelbahn von Budweis nach Wessely.
28. „ Gössnitz-Geraer Eisenb.-Ges. zu Ronneburg.
30. „ Köln-Mindener Eisenb.-Ges. zu Köln.
30. „ Bergisch-Märkische Eisenb.-Ges. zu Elberfeld. Siehe Bekm. S. 412.

Einzahlungen.

Thüringische Eisenbahn. Die zweite Einzahlung auf die Stammaktien C von 80% ist abzüglich 3 Thlr. $22^1/_2$ Sgr. Zinsen mit noch 26 Thlr. $7^1/_2$ Sgr. bis 1. Juli d. J. zu leisten. Siehe Bekanntmachung S. 413.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
1. Juni	zu Cassel	Elm-Gemünd. B.	400 Telegraphenstangen	—
4. „	zu Augsburg	Bayer. Staatsb.	Verpachtung der Bahnrestauration Fellheim	—
5. „	zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Bekleidungsmaterialien pro 1872	414
6. „	zu Köln	Rheinische E.	Anstreicherarbeiten.	—
10. „	zu Stendal	Berlin-Hannov. E.	Erdarbeiten	414
10. „	zu Hamburg	Venlo-Hambg. E.	Weichenschwellen	414
10. „	zu Breslau	Oberschlesische E.	Lokomotiven	414
12. „	zu Köln	Köln-Mind. E.	Weser-Brückenüberbauten bei Dreye	415
12. „	zu Osnabrück	Venlo-Hambg. E.	Eiserne Ueberbauten	—
1. Juli	zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Bahnhofrestaurations-Verpachtung Creuzthal.	—

OFFICIELLE ANZEIGEN.

K. k. priv. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Zweite Einladung

zur sechszehnten ordentlichen General-Versammlung der stimmfähigen Aktionäre der k. k. priv. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Nachdem für die auf den 13. Mai 1871 in Wien einberufene General-Versammlung die zur Beschlussfassung über die kund gemachten Verhandlungsgegenstände nach § 34 der Statuten erforderliche Anzahl von Aktien bis inclusive 29. April 1871 weder am Sitze der Gesellschaft in Wien noch bei der Cassa des Credit mobilier in Paris hinterlegt wurde, so werden die P. T. Herren Aktionäre auf Grund des § 35 der Statuten zu der sechzehnten ordentlichen General-Versammlung hiermit neuerlich eingeladen, welche **Dienstag den 13. Juni 1871 um 9 Uhr früh in Wien**, im Lokale der Gesellschaft, Schwarzenbergstrasse No. 17, stattfinden wird.

Die Verhandlungen werden die bereits kundgemachten Gegenstände betreffen, nämlich **die Beschlussfassung**

1) über die Genehmigung der Jahresrechnungen für das Betriebsjahr 1870 und Bestimmung über die Verwendung des Reinertrages,
2) über die Vertheilungsart der Aktien-Zinsen zwischen den Jänner- und Juli-Coupons,
3) über Vermehrung des Gesellschaftsfondes durch Ausgabe neuer Aktien und eventuell neuer Obligationen,
4) über weitere Anträge des Verwaltungsrathes, insbesondere bezüglich der Errichtung neuer Linien, Vermehrung der Fahrbetriebsmittel, Legung von Doppelgeleisen, Erweiterung der Stationsplätze und weiteren Ablösung der Gründerrechte in Gemässheit des in der General-Versammlung vom 3. Juni 1869 gefassten Beschlusses.

In Ansehung des Stimmrechtes und der Ausübung desselben wird auf die Bestimmungen der §§ 32, 38 und 41 der Gesellschafts-Statuten hingewiesen.

Der Besitz von wenigstens 20 Stück Aktien giebt das Recht auf Eine Stimme, mit der Beschränkung jedoch, dass Ein Aktionär in keinem Falle mehr als zwanzig eigenberechtigte Stimmen in sich vereinigen darf.

Das Stimmrecht kann auch durch einen Bevollmächtigten ausgeübt werden.

Letzterer muss jedoch ebenfalls stimmfähiger Aktionär sein und kann ausser seinen zwanzig eigenen nicht mehr als höchstens vierzig fremde Stimmen noch übernehmen.

Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten von dem Vollmachtgeber eigenhändig ausgefüllt und unterfertigt werden.

Die Herren Aktionäre, welche an der General-Versammlung theilzunehmen wünschen, werden daher eingeladen, spätestens bis inclusive 30. Mai 1871 ihre Aktien, oder falls sie dieselben bereits bei der gesellschaftlichen Depositen-Kasse erlegt haben, ihre Depositen-Scheine in **Wien** bei der **Liquidatur der Gesellschaft**,
in **Paris** „ „ **Casse des Credit mobilier**,
in **Lyon** „ „ **Casse des Credit Lyonnais**,
in **Genf** „ „ **Filiale desselben**
gegen Empfangsbestätigung zu hinterlegen, und dafür gleichzeitig die auf ihren Namen lautenden Legitimations-Karten zur General-Versammlung in Empfang zu nehmen.

Die in Folge der ersten Einladung bereits hinterlegten Aktien werden auf Verlangen der Herren Aktionäre **sofort** zurückgestellt, oder können auch als Depot für die am 13. Juni 1871 stattfindende General-Versammlung dienen.

In diesem Falle sind jedoch die bereits ausgegebenen Eintrittskarten nebst Empfangscheinen zur Umschreibung bis einschliesslich 30. Mai 1871 zu präsentiren.

Die Herren Aktionäre werden ersucht, ihre Vollmachten **mindestens drei Tage vor dem Zusammentritt der General-Versammlung bei der Liquidatur** der Gesellschaft in Wien vorzuweisen.

Die Zurückstellung der Aktien und Depositenscheine wird nach abgehaltener General-Versammlung erfolgen.

Wien, am 11. Mai 1871. **Von der General-Direktion.**

Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Herren Aktionäre der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft lade ich ergebenst ein,

am 30. Juni d. J. Vormittags 11 Uhr

im hiesigen Stations-Gebäude der **diesjährigen ordentlichen General-Versammlung** beiwohnen zu wollen, um den Geschäfts-Bericht der Königlichen Eisenbahn-Direktion für das Jahr 1870 entgegen zu nehmen und die Ergänzungswahl der Deputation der Aktionäre zu vollziehen.

Die Legitimation zur Betheiligung an der General-Versammlung hat in den drei letzten Tagen vor derselben nach Maassgabe der §§ 66 und 67 des Statuts und zwar **am 27., 28. oder 29. Juni c.** zu erfolgen.

Elberfeld, den 20. Mai 1871.

Der Vorsitzende der Deputation der Aktionäre der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft
Geheime Kommerzien-Rath
Daniel von der Heydt.

Berlin-Hamburger Eisenbahn.

Von jetzt ab werden die aus Anlass der Kriegs-Verhältnisse angeordneten Ausnahme-Bestimmungen im Betreff der Annahme, Beförderung und Auslieferung der Privat-Güter-Sendungen für den Lokalverkehr unserer Bahn aufgehoben, mit der Maassgabe jedoch, dass bis auf Weiteres zu den Lieferungsfristen, in Gemässheit des § 12 des Bundes-Betriebs-Reglements, für Eilgut ein Tag, und für Frachtgut zwei Tage der reglementsmässigen Lieferfrist zuzurechnen sind.

Die Güterannahme erfolgt fernerweit nach der Reihe der Anmeldungen. Nach § 10 des Bundes-Reglements kann die Annahme der Güter nur so weit stattfinden, als der Wagen-Bestand zum Transport ausreicht.

Wegen Aufhebung der Verkehrsbeschränkungen im direkten Verkehr mit anderen Bahnen wird weitere Bekanntmachung vorbehalten.

Bezüglich der Auszahlung der Nachnahmen bleiben die doppelten Fristen sowohl im Lokalverkehr, wie in den direkten Verbänden bis auf Weiteres bestehen.

Berlin und Hamburg, den 17. Mai 1871.

Die Direktion.

Westdeutscher Eisenbahn-Verband.

Die im Westdeutschen Verband bestehenden Tarifsätze für den direkten Güterverkehr nach und von den Stationen **Mannheim, Bahnhof, Mannheim, Rheinhafen** und **Mannheim, Neckarhafen** werden vom **1. Juli d. J. ab** aufgehoben und treten an deren Stelle vom gleichen Zeitpunkte ab diejenigen anderweiten Tarifsätze, welche in dem 22. Nachtrag zu dem vom 1. Januar 1869 ab gültigen Gütertarife des genannten Verbandes enthalten sind.

Dieser Tarif-Nachtrag ist bei sämmtlichen Verbandstationen zu erhalten.

Cassel, den 15. Mai 1871.

Königliche Direktion der Main-Weser Bahn.

Nordwestdeutscher Eisenbahn-Verband.

Die im Nordwestdeutschen Verband bestehenden Tarifsätze für den direkten Güterverkehr nach und von den Stationen **Worms, Frankenthal und Ludwigshafen** werden vom **1. Juli d. J.** ab aufgehoben und treten an deren Stelle vom gleichen Zeitpunkte ab diejenigen anderweiten Tarifsätze, welche in dem 5. Nachtrag zu dem vom 1. August 1870 ab gültigen Gütertarife des genannten Verbandes enthalten sind.

Dieser Tarif-Nachtrag ist bei sämmtlichen Verband-Stationen zu erhalten.

Cassel, den 15. Mai 1871.

Königliche Direktion der Main-Weser-Bahn.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Folgende, von der Königlichen Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn unterm 10. hujus erlassene Bekanntmachung

Bekanntmachung,

Vom **1. Juli d. Js.** ab werden die für den Transport **Oberschlesischer** Steinkohlen nach den Stationen unserer Anschlussbahnen und darüber hinaus noch bestehenden **Tonnen-Tarife** (excl. nach den Stationen der Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn) aufgehoben und es treten an Stelle derselben neue **Centner-Tarife** in Kraft.

Die Verfrachtung von Steinkohlen erfolgt in den obenbezeichneten Verkehren ausschliesslich nach **Gewicht** und wird vorläufig auf den Gruben, auf welchen die erforderlichen Vorrichtungen zur Verwiegung der Kohlen noch nicht hergestellt sind, bei der Gewichtsermittelung die Tonne zu $3^2/_3$ Ctr. angenommen.

Druck-Exemplare der neuen Centner-Tarife sind s. Zt. bei den üblichen Verkaufsstellen zu haben.

Breslau, den 10. Mai 1871.

Königliche Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn.

bringen wir hiermit zur Kenntniss des betheiligten Publikums.

Berlin, den 15. Mai 1871. **Die Direktion.**

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Bei dem stets zunehmenden Lokal- wie Verband-Güter-Verkehr sind im Drange des Geschäfts und da die zur Beförderung aufgegebenen Gegenstände (Collis) häufig gleiche Signaturen tragen, Verwechselungen und irrthümliche Verladungen bei aller Aufmerksamkeit nicht zu vermeiden gewesen.

Diesem Uebelstande kann wirksam nur dann begegnet werden, wenn die Versender alle zur Beförderung bestimmten Güter und Gegenstände mit dem **Bestimmungsorte** deutlich bezeichnen, bei Orten die nicht an der Eisenbahn liegen, mit der Eisenbahn-Station, von wo ab die Weiterbeförderung erfolgen soll, welche Einrichtung sich seit langer Zeit bei der Packetbeförderung durch die Post bewährt hat.

Wir empfehlen demnach den Versendern, künftighin alle zur Beförderung auf und über unsere Bahn hinaus bestimmten Güter und Gegenstände mit dem **Bestimmungsorte** deutlich und in geeigneter Weise bezeichnen zu wollen.

Berlin, den 19. Mai 1871. **Die Direktion.**

Berlin-Anhaltische Eisenbahn

Auf der diesseitigen Bahn sind in den Wagen, Empfangszimmern und sonstigen Räumen verschiedene Gegenstände aufgefunden und an uns abgeliefert worden. Indem wir die Eigenthümer hierdurch auffordern, sich als solche binnen 4 Wochen bei uns zu legitimiren und ihr Eigenthum in Empfang zu nehmen, bemerken wir gleichzeitig, dass mit den nach Ablauf dieser Frist nicht abgeforderten Sachen nach § 77 unseres Betriebs-Reglements wird verfahren werden.

Berlin, den 14. Mai 1871. **Die Direktion.**

Thüringische Eisenbahn.

2. Einzahlung auf die Stammaktien Litt. C
(Gera-Eichichter Bahn.)

Die Inhaber der Quittungsbogen zu unseren garantirten Stamm-Aktien Litt. C für den Bau der Gera-Eichichter Bahn, auf welche bis jetzt die 1. Einzahlung von 40% geleistet worden ist, werden hiermit aufgefordert

die zweite Einzahlung von 30%

	Thlr.	Sgr.	Pf.
mit	30 Thlr.	— Sgr.	— Pf.
abzüglich der Zinsenvergütung à $4^1/_2$% pro anno auf 40 Thlr. vom 1. Juni 1869 bis 1. Juli 1871	3 „	22 „	6 „
also netto mit	26 Thlr.	7 Sgr.	6 Pf.

pro Aktie spätestens **am 1. Juli d. J.,** mit welchem Tage die Verzinsung der neu eingezahlten 30% beginnt, bei einer der nachgenannten Einzahlungsstellen zu leisten.

Wer diesen Einzahlungstermin versäumt, verfällt den im § 16 des Statuts unserer Gesellschaft vorgeschriebenen Strafen.

Die Einzahlung ist zu leisten:

a) in **Erfurt** bei unserer Hauptkasse,
b) in **Darmstadt** bei der Bank für Handel und Industrie,
c) in **Frankfurt a/M.** bei deren Filiale,
d) in **Leipzig** bei den Herren **Frege & Co.,**
e) in **Berlin** bei den Herren **Cohn, Bürgers & Co.**

überall in den Geschäftsstunden von 9—12 Uhr Vormittags.

Behufs Quittirung sind bei der Einzahlung die Quittungsbogen, nebst einem doppelt auszufertigenden Nummerverzeichnisse, zu welchem Formulare bei obengenannten Stellen verabreicht werden, orig. vorzulegen. Die Quittungsbogen können nach einigen Tagen mit Quittung über die geleistete II. Einzahlung versehen, wieder in Empfang genommen werden.

Jede der namhaft gemachten 5 Einzahlungsstellen ist ermächtigt, über diese 2. Einzahlung rechtsverbindlich auf den Quittungsbogen zu quittiren. Die Zu- und Rücksendungen erfolgen auf Kosten und Gefahr der Inhaber.

Erfurt, den 16. Mai 1871.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

Die aus der Rein-Einnahme des vorigen Jahres zur Vertheilung kommende Dividende ist auf **$8^2/_3$ pro Cent** also **acht Thaler 20 Sgr.** für die Stamm-Aktie litr. A festgesetzt.

Dieselbe ist von jetzt ab in den Vormittagsstunden von 9 bis 12 Uhr

bei **unserer Haupt-Kasse** hier

und bis zum **10. Juni cr.** auch bei

der **Direction der Disconto-Gesellschaft** } zu
Herrn **S. Bleichröder** } Berlin,
Herrn **H. C. Plaut** } zu
der **Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt** } Leipzig,
Herrn **J. H. Cohn** zu Dessau
Herren **M. A. von Rothschild & Söhne** zu Frankfurt a/M.

zu erheben.

Den einzulösenden Dividendenscheinen ist eine Nachweisung über die Stückzahl und den Betrag derselben mit der Unterschrift des Präsentanten versehen, beizufügen.

Magdeburg, den 19. Mai 1871. **Direktorium.**

Königlich Preussische Ostbahn.

Sommer-Fahrplan

für die Strecke Danzig-Neufahrwasser vom **28. Mai d. Js.** ab bis auf Weiteres.

Danzig-Neufahrwasser.

Stationen	Züge											
	XXXI		I		XXXIII		V		XXXVII		III	
	mit Personenbeförderung in allen 4 Wagen-Classen											
	U.	M	U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M
	Morgs.		Morgs.		Nachm.		Nachm.		Abends		Abends	
Danzig { Lege Thor Abfahrt	5	45	9	32	1	46	4	21	7	46	10	10
Danzig { Hohe Thor „	6	.	9	47	2	.	4	38	8	.	10	24
Neufahrwasser . . Ankunft	6	12	9	59	2	12	4	50	8	12	10	36

Neufahrwasser-Danzig.

Stationen	Züge											
	XXXII		VI		XXXIV		II		XXXVI		XXXVIII	
	mit Personenbeförderung in allen 4 Wagen-Classen											
	U.	M.	U.	M.	U.	M	U.	M.	U.	M.	U.	M.
	Morg.		Vorm.		Nachm.		Abend		Abend		Abends	
Neufahrwasser . Abfahrt	7	20	11	23	3	30	6	41	9	.	10	50
Danzig { Hohe Thor „	7	34	11	40	3	44	6	56	9	14	11	4
Danzig { Lege Thor Ankunft	7	46	11	52	3	56	7	8	9	26	11	16

Bromberg, den 9. Mai 1871.

Königliche Direktion der Ostbahn.

Oberschlesische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von
6500 Stück Porzellan-Isolatoren mit schmiedeeisernen Schraubenstützen,
1554 Stück dergleichen ohne Stützen,
1000 Centnern starken eisernen Leitungsdraht,
750 Pfund schwachen verzinkten Leitungsdraht,
380 Pfund Bindedraht,
1072 Stück kompletten Meidinger'schen Ballon-Elementen,
203 Stück Läutewerken mit Glocken und Gewichten,
200 Stück Läutewerkshäuschen
im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Dienstag den 6. Juni c. Vormittags 10 Uhr

im Büreau des Unterzeichneten auf hiesigem Bahnhofe anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission zur Lieferung von Telegraphen-Materialien und Läutewerken"

eingereicht sein müssen, und in welchem auch die eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Submissions-Bedingungen liegen in meinem Büreau zur Einsicht aus und können daselbst auch Kopien derselben in Empfang genommen werden.

Breslau, den 16. Mai 1871.

Der Königliche Eisenbahn-Telegraphen-Inspektor.
Albrecht.

Oberschlesische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von:
16 Stück Güterzug-Locomotiven,
12 Stück Personenzug-Locomotiven,
5 Stück Tender-Locomotiven
im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Sonnabend den 10. Juni c. Vormittags 11 Uhr

in unserm Central-Büreau auf hiesigem Bahnhofe anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission zur Lieferung von Locomotiven"

eingereicht sein müssen, und in welchem auch die eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Submissions-Bedingungen und Zeichnungen liegen im obenbezeichneten Büreau zur Einsicht aus und können daselbst auch Kopien derselben in Empfang genommen werden.

Breslau, den 20. Mai 1871.

Königliche Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn.

Berlin-Hannoversche Eisenbahn.

Die Ausführung eines Theiles der Erdarbeiten und Brückenbauten zur Herstellung des Planums der Zweigbahn Salzwedel-Uelzen soll in 4 Loosen im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Loose umfassen die Verarbeitung und den Transport von 44 200 + 32 600 + 31 200 + 32 700 Schachtruthen Boden und die Herstellung von 595 + 384 + 241 + 0 Ruthen Mauerwerk excl. Lieferung der Bruch- und Ziegelsteine.

Die näheren Bedingungen sind im Central-Bau-Büreau in Stendal einzusehen, woselbst auch die vorgeschriebenen Offerten-Formulare in Empfang genommen werden können.

Die Offerten sind versiegelt und portofrei mit der Aufschrift „Offerte auf Ausführung von Erdarbeiten" bis zum **10. Juni cr. Vormittags 10 Uhr** an den Unterzeichneten einzureichen, zu welcher Zeit die Eröffnung derselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten stattfinden wird.

Stendal, den 22. Mai 1871.

Der Bau-Direktor der Berlin-Hannoverschen Bahnen.
Stute.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Die pro 1872 für die diesseitige Verwaltung erforderlichen Bekleidungs-Materialien, als:
1400 Ellen feines blaues Tuch,
3400 „ mittelfeines blaues Tuch,
6600 „ ordinaires blaues Tuch,
5000 „ feines graues Tuch,
1200 „ mittelfeines graues Tuch,
9100 „ ordinaires graues Tuch,
6600 „ blauer Düffel,
760 „ schwarzes Zephyr-Tuch,
800 „ orangefarbiges Tuch,
750 „ Lama,
21000 „ baumwollener Biber,
11300 „ grauer Köpernessel,
1700 „ Glanznessel,
4000 „ schwarzer Orleans,
19000 „ ungebleichter Nessel,
3400 „ blaues Leinen,
8800 „ graues Wattirleinen,
3700 Tafeln Watte,
1600 Ellen feiner Drillich (1 Elle breit),
7700 „ ordinairer Drillich (9/8 Ellen breit),
450 Gross grosse broncirte Adlerknöpfe,
59 „ kleine „ „
375 „ schwarze Hosenknöpfe,
80 „ weisse „
105 „ grosse schwarze Hornknöpfe,
24 „ grosse weisse „
75 Paar goldene Kragenlitzen,
80 Ellen goldene Tressen (breite),
75 „ „ „ (schmale),
2000 „ „ Plattschnur,
2000 „ wollene „
30 Gros Cocarden,
500 Stück vergoldete Räder } Mützen-Abzeichen,
4000 „ broncirte „ }
225 Ellen baumwollener Sammet,
200 Stück Pelzmützen
sollen im Wege der öffentlichen Submission angeliefert werden.

Die Bedingungen können im Büreau unserer Central-Materialien-Verwaltung hierselbst eingesehen oder von derselben gegen Erstattung von 2½ Sgr. Copial-Gebühren pro Exemplar bezogen werden.

Offerten, aus welchen der Preis der **gesondert** beizufügenden Muster ersichtlich sein muss, sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung von Bekleidungs-Materialien" portofrei bis zum **5. Juni cr. Vormittags 10 Uhr** bei der Central-Materialien-Verwaltung einzureichen.

Die Eröffnung der eingegangenen Offerten findet am nächsten Tage, den 6. Juni cr. Vormittags 10 Uhr ebendaselbst in Gegenwart etwa erschienener Submittenten statt.

Elberfeld, den 16. Mai 1871.

Der Königliche Ober-Betriebs-Inspektor.
gez. Buchholtz.

Venlo-Hamburger Eisenbahn.

Die Lieferung von 25 000 Kubikfuss eichenen Weichenschwellen, abzuliefern bis Ende Oktober d. J. nach Harburg, soll im Wege der Submission vergeben werden. Die maassgebenden Bedingungen werden von dem Bau-Büreau zu Hamburg, Banksstrasse No. 44, auf Verlangen verabfolgt.

Offerten, welche mit der äusseren Bezeichnung „Submission auf Schwellen" zu versehen sind, werden bis zum **10. Juni cr.** von mir entgegengenommen und bleiben von da ab für die Submittenten noch auf 14 Tage verbindlich.

Hamburg, den 16. Mai 1871.

Der technische Dirigent, Regierungs- und Baurath.
Lohse.

Venlo-Hamburger Eisenbahn.

Submission auf eiserne Brücken.

Die Lieferung und Aufstellung der eisernen Ueberbauten zu den Weserbrücken bei Dreye, unweit Bremen, und zwar:

Loos I. für die 3 Strom-Oeffnungen der Hauptbrücke à 186′ Lichtweite, zusammen etwa 15 600 Centr. Schmiedeeisen, und „ 1 000 „ Gusseisen,

Loos II. für die 15 Fluth-Oeffnungen der Hauptbrücke à 84′ Lichtweite, zusammen etwa 15 000 Centr. Schmiedeeisen, und „ 1 100 „ Gusseisen,

Loos III. für 28 Fluth-Oeffnungen der Brücken in der linken Wesermarsch à 32 Fuss Lichtweite, zusammen etwa 8000 Centr. Schmiedeeisen und 500 „ Gusseisen

enthaltend, soll im Wege der Submission verdungen werden.

Die Zeichnungen, Bedingungen und Gewichtsberechnungen liegen in unserem technischen Büreau, Frankenplatz No. 6 hierselbst, sowie in den Büreaus des Herrn Ober-Bauraths Funk zu Osnabrück, am Bahnhof No. 8 und des Herrn Abtheilungs-Baumeisters Meissner zu Bremen, Philosophenweg No. 1, zur Einsicht aus, können auch von dem Herrn Ober-Baurath Funk gegen Erlegung von resp. 4 Thlr., 3 Thlr. und 2 Thlr. für die Loose I, II und III bezogen werden.

Die Offerten auf eins oder mehrere der Loose sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Offerte auf eiserne Ueberbauten zu den Weserbrücken bei Dreye“

versehen, bis zum **12. Juni d. J.** an den Herrn Ober-Baurath Funk in Osnabrück einzusenden.

Köln, den 17. Mai 1871.

Die Direktion der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft.

PRIVAT-ANZEIGEN.

Beiblatt zu No. 21 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnen.

Leipzig, den 26 Mai 1871.

Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter.

a) Ueberzählige.

Altona-Kieler Eisenbahn. 19. Mai 1871.

AF 2430. 1 Fass Wein lagert in Elmshorn seit Mai 1871.
Buschback 1. Hus.-Reg. 1. Schwad. 1 Kiste lagert in Schleswig.
C A P. 1 Bund leere Säcke lagert in Altona seit Februar 1871.
C F 3. 1 Kiste lagert in Schleswig.
C H 28 1 Kiste lagert in Schleswig.
D P 775/6. 2 Säcke Farbeholz lagern in Altona seit Februar 1871.
G R F 624. 1 Kiste lagert in Altona seit März 1870.
Grabos 32. Infanterie-Regiment, Stade. 1 Koffer lagert in Schleswig.
HR 10. 1 Fass Wein lagert in Elmshorn seit Mai 1871.
H S 2521. 1 Tonne Cement lagert in Schleswig.
H W 4. 1 Kiste leere Flaschen lagert in Schleswig.
3. 1 Kiste lagert in Schleswig.
L G K 3036. 1 leere Kiste lagert in Altona seit Februar 1871.
P H 1. 1 Beutel Lakritzen lagert in Altona seit Februar 1871.
R S W J Z. 2 leere Fässer lagern in Schleswig.
Schwennsen. 1 Pack Schrauben lagert in Schleswig.
S H 24 166. 1 Kiste lagert in Schleswig.
S H 5369. 1 Korb lagert in Schleswig.
W. 3 Säcke Düngersalz lagern in Altona seit October 1870.
W R. 1 Koffer lagert in Schleswig.
Wulff A. 1 Fass lagert in Schleswig.
O/M. 2 Colli Gusseisentheile lagern in Altona seit October 1870.

Grossherzogl. Badische Bahnen. Ende April 1871.

L C 6166. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 43 Pfd.)
E L S 96. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 110 Pfd.)
C V 9065. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 63 Pfd.)
H 5. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 25 Pfd.)
M G 647. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 296 Pfd.)
R 456. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 45 Pfd.) Zweibrücken-Herzfeld bezettelt
B 6. 1 Fass Heringe (37 Pfd.)
T L M G 783. 1 Kiste (Inhalt unbek., 130 Pfd.)
1 leeres Fass (39 Pfd.)
B S 105 946/47. 2 Kisten Seife (520 Pfd.)
No. 73 718. 1 Kiste Schmiere (123 Pfd.)
No. 107 040. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 40 Pfd.)
M M 445. 1 Ballen (Inhalt unbek., 270 Pfd.)
E F 7092. 1 Kiste (Inhalt unbek., 56 Pfd.)
E S 9346. 1 Korbflasche (Inhalt unbekannt, 156 Pfd.)
N. 12 Colli Guss (453 Pfd.)
J S. 1 Collo Guss (30 Pfd.)
8 Säcke Mehl (1216 Pfd.)
1 Sack Mehl (153 Pfd.)
T L 225. 1 leere Kiste (26 Pfd.)
R W 226. 1 Ballen (Inhalt unbek., 48 Pfd.)
L O 1603. 1 Ballen (Inhalt unbek., 113 Pfd.)
H D 1405/6. 2 Ballen (Inhalt unbek., 222 Pfd.)
H R 1998/99. 2 Kisten (Inhalt unbek., 290 Pfd.)
G B 5451. 1 leeres Fass (48 Pfd.)
1 Sack Hafer (103 Pfd.)
S G 109 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
A N C 1319. 1 Kiste (Inhalt unbek., 63 Pfd.)
G G 77. 1 Fass Soda (420 Pfd.)
6 Bündel Seegras (258 Pfd.)
J E 8601. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 147 Pfd.)
4 Ballen Lumpen (576 Pfd.)
K 75. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 112 Pfd.)
S 3. 1 Korb (16 Pfd.)
J K 50. 1 Rolle (85 Pfd.)
No 1044. 1 Ballen Fusstritte (92 Pfd.)
G S 4661. 1 Kiste (Inhalt unbek., 123 Pfd.)
J S 1571. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 26 Pfd.)
C B 10. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 85 Pfd.)
L 1719. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 13 Pfd.)
CB 1775. 1 Fässchen Schnupftabak (65 Pfd.)
L A 1356. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 116 Pfd.)
H 106. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 34 Pfd.)
H C 7687. 1 Kasten (75 Pfd.)
} lagern in Mannheim.

R 776. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 122 Pfd.)
W M 652. 1 Ballen (121 Pfd.)
1 Pack leere Körbe (17 Pfd.)
E 427. 1 Fässchen (12 Pfd.)
1 eiserne Säule (300 Pfd.)
W B 180. 1 leeres Fass (50 Pfd.)
W R. 5 Colli Guss (102 Pfd.)
Stern & C. 3 Bund leere Säcke (180 Pfd.)
E K 92/93. 2 Kisten Eisenwaaren (194 Pfd.)
K & S 5659. 1 Ballen (Inhalt unbek., 66 Pfd.)
S K 7251. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 70 Pfd.)
E B C 3480. 1 Kiste (Inhalt unbek., 270 Pfd.)
G 3882. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 40 Pfd.)
M B Z 3223. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 68 Pfd.)
L Sieber, Dr. med. u. chirg. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 48 Pfd.)
} lagern in Mannheim.

K S 5517. 1 Kiste Glasglocken (25 Pfd.)
B S E 908. 1 Kiste Stearinkerzen (234 Pfd.)
M & C 1699. 1 Kiste Saamen ($19\frac{1}{2}$ Pfd.)
B & C 21 946. 1 Kiste Parfümerien (35 Pfd.)
} lagern in Heidelberg.

K 960. 1 Kiste Messer und Gabeln (98 Pfd.) lagert in Rappenau-Salina, Aglasterhausen-Heidelberg bezettelt.
G 851. 1 Fässchen (110 Pfd.) lagert in Jagstfeld, Frankfurt-Heidelberg bezettelt.
K 2. 1 Pack Säcke (62 Pfd.) lagert in Jagstfeld.
B 1. 1 Bund Säcke (45 Pfd.) lagert in Mergentheim.
L L 9749. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 199 Pfd.) lagert in Würzburg.
Reiser, Schlettstadt. 1 Kiste (Inhalt unbek., 121 Pfd.) lagert in Würzburg.
Richter, Château-Thierry. 1 Packet Kleider (5 Pfd.) lagert in Würzburg.

N 2. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 59 Pfd.)
E H 665. 1 Pack Papier (38 Pfd.)
H K 7961. 1 leeres Fass (8 Pfd.)
1 leinene Wagendecke
1 Stück Massel
} lagern in Bruchsal.

J Sp. 169. 1 Kiste Stroh (32 Pfd.)
F. 1 Fässchen Sardellen (9 Pfd.)
} lagern in Pforzheim.

V St Graudenz. 1 Kiste Verbandzeug, 47 Pfd.)
T 4. 1 leere Kiste (57 Pfd.)
B & C 3. 1 Korb Militärhelmbeschläge (155 Pfd.)
1 Ofen [8 Stücke] (71 Pfd.)
C R & G 340. 1 Kiste Stahlwaaren (76 Pfd.)
E G 7471. 1 Kiste Bügeleisen (95 Pfd.)
J F L 81. 1 leere Kiste (11 Pfd.)
Feldlazareth II, 14. Armee-Corps, Belfort. 1 Kiste Arzneiwaaren (12 Pfd.)
C D 11 606. 1 Kiste Leibbinden (50 Pfd.)
C B $3694\frac{1}{2}$. 1 Pack (Inhalt unbekannt)
L W 636. 1 Kiste Teigwaaren (58 Pfd.)
} lagern in Carlsruhe.

A E 30. 1 Fass Blechwaaren (245 Pfd.)
G C 2060. 1 Ballen Papier (50 Pfd.)
R R 7355. 1 Ballen Papier (105 Pfd.)
} lagern in Kehl.

K L 2315. 1 Ballot Leder in Leinen (30 Pfd.) lagert in Offenburg.

1 Packet Schaufeln [5 Stück] (10 Pfd.)
P 466. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 18 Pfd.)
G M 15. 1 Ring Eisendraht (110 Pfd.)
E S 15. 1 Ring Eisendraht (80 Pfd.)
V H G 2224. 1 Ballot (96 Pfd.)
} lagern in Dinglingen.

P & K 117 & 8. 1 Kiste (Inhalt unbek., 55 Pfd.)
V G 141. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 28 Pfd.)
E K & C 700. 1 leeres Fass (100 Pfd.)
} lagern in Lahr.

Holzappelerhütter V 4833. 1 Block Blei (104 Pfd.)
G W 4414. 1 Kistchen Malzbonbons (44 Pfd.)
} lagern in Krötzingen

W. 1 leeres Fass (16 Pfd.)
2464. 1 Korbflasche (253 Pfd.)
} lagern in Haltingen.

S & C 824. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 130 Pfd.)
D V 782/2. 2 Fässchen Cichorien (170, 263 Pfd.)
Adresse Caspar Jakob Gärtner Bern. 1 Collo lebende Pflanzen (14 Pfd.)
J A 8478. / Adr. Obrist (?) Colmar } 1 Kistchen (11 Pfd.)
} lagern in Basel.

M 1148. 1 Fass Erdöl (330 Pfd.) lagert in Waldshut.
F K 2819. 1 leeres Kistchen (6 Pfd.) lagert in Donaueschingen.

C V 1018. 1 Fass Eisenwaaren (373 Pfd.)
C V 1019. 1 Korb Eisenwaaren (28 Pfd.)
L V 1. 1 Sack Spreu (83 Pfd.)
780. 1 Kiste (Inhalt unbek., 216 Pfd.)
2 Bund Rundeisen (195 Pfd.)
} lagern in Constanz.

Bayerische Ostbahn. 1. Mai 1871.

S S. 1 Stab Flacheisen (29 Pfd.) lagert in Nürnberg.
No. 8 u. 40. 2 leere Kisten (84 Pfd.) lagern in Nürnberg.
6 Tafeln Zinkblech (67 Pfd.) lagern in Nürnberg.
H 4. 1 Kiste Kocheinrichtung und 1 Paar Schuhe (47 Pfd.) lagern in Nürnberg.
1 viereckiger Tisch mit versperrtem leeren Schubkasten (43 Pfd.) lagert in Nürnberg.
J B 7. 1 Pack leere Säcke (40 Pfd.) lagert in Nürnberg.
[Zeichen] 2330. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 123 Pfd.) lagert in Passau.
Blenische Dampfmühle Ofen. 1 Pack leere Säcke (57 Pfd.) lagert in Passau.
A S. 1 Pack Schleifsteine (141 Pfd.) lagert in Passau.
S K 580. 1 Kiste (25 Pfd.) lagert in Passau.
D G R V 404. 1 Kiste Bilder (30 Pfd.) lagert in München.
D G R V 407. 1 Kiste Bilder (50 Pfd.) lagert in München.
Θ 1623. 1 Fässchen Heringe (114 Pfd.) lagert in München.
R H C 388. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 9 Pfd.) lagert in München.
B 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 60 Pfd.) lagert in München.
[Zeichen WS] 8785. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 25 Pfd.) lagert in München. Leipzig-München bezettelt.)
[Zeichen AL] 2825. 1 Rolle (30 Pfd.) lagert in München. Berlin-München bezettelt.
[Zeichen GB] 672. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 15 Pfd.) lagert in München.
S J 727 & 739. Rückseite 9. } 2 Ballen Baumwolle (850 Pfd.) lagern in München. Eger-München bezettelt.
H S 18. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 235 Pfd.) lagert in München. Nürnberg-München [Eilgut] bezettelt.
1 Reisehandtasche [Rückseite von Leder, Vorderseite gestickt (10 Pfd.) lagert in Eger.
S O 6 u. 8. 2 leere Petroleumfässer (126 Pfd.) auf der Strecke gefunden lagern in Klardorf.

Bebra-Hanauer und **Hessische Nordbahn.**

Ergebniss der Revision der diesseitigen Güterböden am 12. Mai 1871.

E W 1546/1203. 2 leere Fässer lagern in Guntershausen seit 2. Februar c.
G S 32. 1 Fass Petroleum (290 Pfd.) lagert in Cassel seit 31. Januar c.
H II. 1 Wagendecke lagert in Trendelburg seit 1. April c.
J B 5. 1 leinene Wagendecke lagert in Carlshafen seit 13. Decbr. pr.
K W 90. 1 Ballen Leinen (22 Pfd.) lagert in Cassel seit 20. April c.
R S 410. 1 Ballen baumw. Waaren (73 Pfd.) lagert in Cassel seit 13. April c.
O. 1 Ballot, enthaltend: 2 Aschenkasten, 2 Feuereisen, 2 Kohlenlöffel lagert in Gelnhausen seit 1. Mai c.
XX 1 Ballen Seilerwaaren lagert in Cassel seit 21. März c.
1 Sack alte Kleider (45 Pfd.) lagert in Bebra seit 1. Januar c.
1 alter Roststab lagert in Hersfeld seit 28. Februar c.
1 Pack Guano lagert in Cassel seit 18. April c.
1 Deichsel lagert in Fulda seit 26. April c.

Verzeichniss
der im Monate April 1871 auf den **Braunschweigischen Eisenbahnstationen** überzählig vorgefundenen Güter.

[Zeichen] 6078. 1 Korb leere Flaschen (96 Pfd.)
G. 6 Colli, 12 Stück Rohrstühle enth. (114 Pfd.)
S W 2137. 1 Kiste, anscheinend Cigarren (205 Pfd.) beklebt Bünde-Breslau
1 Bürde Stahl (80 Pfd.)
} lagern in der Güter-Expedition Braunschweig.

S & B 1184. 1 Ballen, beklebt Leipzig-Wolfenbüttel
[Zeichen C L D Co.] 1920. 1 Kiste (25 Pfd.)
} lagern in Jerxheim.

Goc 4. 1 Viehgitter, beklebt Geestemünde-Helmstedt lagert in Helmstedt.
[Weiss] 1. 228 Stück Eisenstäbe ($33,_{25}$ Pfd.) lagern in Börssum.
1 Sack Lupinen (72 Pfd.) lagert in Gandersheim. [Zerrissen.]
1 Beutel Farrinzucker
R & C 263. 1 Korb Eisenwaaren (51 Pfd.)
R I. 1 Ballot, beklebt Quedlinburg-Kreiensen
} lagern in Kreiensen.

Recapitulation
der im I. Quartale 1871 auf den **Braunschweigischen** Eisenbahnstationen überzählig lagernden Güter.

Januar.

S [Zeichen] A 180. 1 Wagendecke lagert in Vechelde.
C 1431. 1 Ballot Manufacturwaaren (54 Pfd.) lagert in Goslar.

Februar.

1 gelblederne Hutschachtel
2 Colli Bettsponden und 1 Pack dazu gehörender Bretter
} lagern in der Eilgut-Expedition Braunschweig.

S 246. 1 Platte Eisen (303 Pfd.) lagert in Jerxheim.
P S 721. 1 Kistchen Cigarren (23 Pfd.) lagert in Ringelheim.
Erlau No. 5. 1 Collo Spriegel
T S 161. 1 Ballen (20 Pfd.)
} lagern in Kreiensen.
1 Pack Leder (52 Pfd.) lagert in Holzminden.
H S & Co. 15 523. 1 Kiste Honigkuchen (66 Pfd.) lagert in Holzminden.

März.

G S. 1 Sack Betten (28 Pfd.) lagert in der Eilgut-Expedition Braunschweig.
J K 921, 993, 972, 992, 991, 996, 990. 7 leere Fässer (1400 Pfd.)
F 3283. 1 Kiste Glas
3 Sack Senfsaat (495 Pfd.)
[Zeichen o] P G B 168 und 169. 2 Sack Kaffee (103 resp. 114 Pfd.)
F. 1 Pack Papier (92 Pfd.)
[Zeichen M] 40. 1 Collo Papier (90 Pfd.)
[Zeichen] Kiel. 1 Pack leere Säcke (34 Pfd.)
} lagern in der Güter-Expedition Braunschweig.

[Zeichen B] 82 und 83. 2 leere Ballons in Körben
Gerlach. 2 Säcke Gerste (327 Pfd.)
K 6. 1 Pack Säcke (62 Pfd.)
} lagern in Oschersleben.
A 1. 1 Sack Charpie, Bindezeug etc. lagert in Kreiensen.
2 Ringe Telegraphendraht lagern in Holzminden.

Grossherzogliche Friedrich-Franz-Eisenbahnen.
Verzeichniss der überzähligen Güter.

B. 1 Sack Grütze (53 Pfd.) lagert in Güstrow.
F Kniesch. 1 Blechkanne (5 Pfd.) lagert in Güstrow.
W G 3430. 1 Korb Farbewaaren (57 Pfd.) lagert in Schwerin.
J 3. 1 Pack Manufacturwaaren (59 Pfd.) lagert in Schwerin.
K 9762/4. 3 Pack Papier (172 Pfd.) lagern in Schwerin.
J C 2. 1 Sack Kreide (100 Pfd.) lagert in Schwerin.
H W 1. 1 Collo Säcke (24 Pfd.) lagert in Schwerin.
F J 4. 1 Sack Holzwaaren (52 Pfd.) lagert in Wismar.
2 Sack Dünger (328 Pfd.) lagern in Wismar.
M W 35 191. 1 Korb (82 Pfd.) lagert in Wismar.
N F 302. 1 Ballen (59 Pfd.) lagert in Schwerin.
[Zeichen TS] 3385. 1 Kiste (111 Pfd.) lagert in Schwerin.
B. 1 Korb Kleidung (22 Pfd.) lagert in Schwerin.

Halle-Casseler Eisenbahn. April 1871.

R. 1 Wildhaut (52 Pfd.) ab Kreiensen lagert in Eisleben.
W F M 2109. 1 Kiste mit Vorlegeschloss und alter Beklebung Erfurt-Nordhausen (24 Pfd.) [Eilgut] lagert in Nordhausen seit 29. März 1871.

Verzeichniss
der lagernden Güter auf den Stationen der **Hannoverschen Staatsbahnen** pro Monat April 1871.

1 Bund Gesträuche (53 Pfd.) lagert in Bremerhaven.
1 Bufferstange (86 Pfd.) lagert in Göttingen.
J. Nodapp Blankenburg. 1 Sack Kleidung
G. Schmitz in Hamburg. 1 Sack Kleidung
H. Fromme Hadersleben. 1 Sack Kleidung
H. K. Wragl Hamburg. 1 Sack Kleidung
And. Müller Altona. 1 Sack Kleidung
H. Rettig Rostock. 1 Sack Kleidung
Carl Tietje Neuland. 1 Sack Kleidung
A. Berends Hamburg. 1 Sack Kleidung
H. Dierks 1869. 1 Sack Kleidung
W. Haal. 1 Kasten
A. Klein Hamburg. 1 Kasten
1 blauer Kasten
F F W. 1 Sack Kleidung
} lagern in Hannover.
[Zeichen CK] 1. 1 Kiste, bekl. Emden-Berlin (92 Pfd.) lagert in Bremen.
L G 213. 1 Pack Säcke (80 Pfd.) lagert in Cassel.
G A K 204. 1 Kiste (1 Ctr. 1 Pfd.) lagert in Cassel.
C F H. 1 Ballen (20 Pfd.) lagert in Hannover.
S E 1136. 1 Ballen (31 Pfd.) lagert in Hannover.
G. Michal Metz. 1 Koffer (56 Pfd.) lagert in Hannover.
G & B 4635. 1 Kiste (40 Pfd.) lagert in Hannover.
F G 31. 1 Kiste (37 Pfd.) lagert in Kreiensen.

A.p. Kaiser Ferdinands- und Mähr.-Schles. Nordbahn
Monat April 1871.

A K C 1. 1 Kiste Schinken (23 Pfd.) lagert in Wien.
1 Sack Frauenkleider (16 Pfd.) vom Stationsplatz lagert in Gänserndorf seit 2. April.
46 Stück kurze Pilotten (619 Pfd.) lagern in Ostrau seit 14. März.
Dor Robak. 1 Kiste Magenbitter (36 Pfd.) lagert in Ostrau.

1 Pack Esszeug
1 Stück Handbohrer } (2 Pfd.) lagern in Brünn seit 25.—28. März.
1 Stück Koffer (39 Pfd.) lagert in Brünn. Von schwarzem Holz mit Eisenbändern und gelben Stiften mit Effecten.
1 Stück Reisepelz lagert in Brünn.
2 Stück weiche Pfosten, 3° lang, 2″ stark, lagern in Hradisch seit 3. März.
1 Stück Bauholz, 4/4zölliges, 18′ lang, von der Wächterstrecke lagert in Sokolnitz seit 29. März.

Köln-Mindener Eisenbahn. Monat April 1871.

A V 39. 1 Sack Reis (100 Pfd.) lagert in Herborn seit 1. April.
F 362. 1 Sack neue Säcke (35 Pfd.) lagert in Düsseldorf seit 1. April.
J H 1. 1 Kiste Gemälde (64 Pfd.) lagert in Düsseldorf seit 1. April.
L. 94 Pack Häute (4230 Pfd.) lagern in Ruhrort H. seit 2. April.
A S. 1 Korb Bückinge (35 Pfd.) lagert in Alten-Essen seit 3. April.
A M 1. 1 Korb Obst (37 Pfd.) lagert in Siegburg seit 3. April.
L 271, 147, 596, 772, 800, 404. 6 leere Kisten (72 Pfd.) lagern in Deutzerfeld seit 4. April.
J P 70, 410. 2 Pack leere Körbe (40 Pfd.) lagern in Deutzerfeld seit 4. April.
B G N W. 3/4 Ohm Bier (300 Pfd.) lagert in Wissen seit 4. April.
B M E B V G. 1 Eisenbahnachse lagert in Hamm seit 6. April.
R F 30. 1 Fass Oel (375 Pfd.) lagert in Giessen seit 6. April.
AB 5705. 1 Korb fabrizirter Tabak (49 Pfd.) lagert in Giessen seit 6. April.
J 1. 1 Sack Kartoffeln (126 Pfd.) lagert in Gelsenkirchen seit 7. April.
[Zeichen] 8218. 1 Rolle Stockfische (48 Pfd.) lagert in Gelsenkirchen seit 7. April.
1 Schinken (12 1/6 Pfd.) lagert in B. Borbeck seit 8. April.
F S 501, 560. 2 leere Tonnen (29 Pfd.) lagern in Minden seit 8 April.
E. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) lagert in Betzdorf seit 8. April.
A B 1. 1 Kiste Eier (22 Pfd.) lagert in Emmerich seit 8. April.
P S 227. 1 leeres Fass (30 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 11. April.
E 307. 1 leerer Kübel (13 Pfd.) lagert in Bielefeld seit 12. April.
N & C 969. 1 Kiste Ultramarin (74 Pfd.) lagert in Hennef seit 13. April.
CB 3316. 1 Fass Seife (120 Pfd.) lagert in Löhne seit 13. April.
1 Sack Wolle (26 Pfd.) lagert in Wesel seit 14. April.
CW 2/4. 3 Körbe Fische (358 Pfd.) lagern in Deutz seit 15. April.
W K I. 11 Pack eiserne Geräthe (260 Pfd.) lagern in Herfort seit 16. April.
B E 268. 1 leere Kiste (26 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 17. April.
W D 5. 1 Sack Kartoffeln (45 Pfd.) lagert in Deutz seit 19 April.
B A E 472. 1 leinene Decke lagert in Alten-Essen seit 19. April.
G 582. 1 Rolle Seile (27 Pfd.)
1 Stück Flacheisen (15 Pfd.)
W. Bocking Lettfilde 5 Pack Erzsäcke (350 Pfd.) } lagern in Siegen seit 20. April.
S 2183. 1 Kiste Käse (81 Pfd.) lagert in Wetzlar seit 21. April.
B 1a. 1 Sack Kartoffeln (195 Pfd.) lagert in Gelsenkirchen seit 21. April.
C K 108. 1 Fass Wein (89 Pfd.) lagert in Minden seit 21. April.
J C. 3 Kisten Rosinen (193 Pfd.) lagern in Dortmund seit 22. April.
No. 48. 1 Tau lagert in Münster seit 22. April.
A 1. 1 Kiste Hobel und Hammer (17 Pfd.) lagert in Minden seit 22. April.
S & W 2493. 1 leere Kiste (46 Pfd.) lagert in Minden seit 22. April.
R C 3745/6. 2 leere Kisten (104 Pfd.) lagern in Deutzerfeld seit 24. April.
1 eiserne Schublade (12 Pfd.) lagert in Deutz seit 24. April.
W. Menke Siegen. 4 Sack Hafer (568 Pfd.) lagern in Wesel seit 24. April.
8 Stück eiserne Schaufeln (19 Pfd.) lagern in Deutz seit 24. April.
Aug. Gail. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 24. April.
T B. 18 Stäbe Eisen
T B. 20 Stück Pflugeisen } (1645 Pfd.) lagern in Wesel seit 24. April.
F S. 18 leere Tonnen (350 Pfd.) lagern in Minden seit 24. April.
L C K 5988. 1 Kiste Drahtwaaren (62 Pfd.) lagert in Emmerich seit 24. April.
F St 2, 208. 1 Ballen Kaffee (208 Pfd.) lagert in Düsseldorf seit 25. April.
A B. Bentheim. 1 Pack Schlösser (10 Pfd.) lagert in Oberhausen seit 25. April.
1 Fass Petroleum (222 Pfd.) lagert in Mülheim seit 26. April.
P. 2 Colli Gusstheile (43 Pfd.) lagern in Haltern seit 26. April.
J E 1121. 1 Korb Wein (26 Pfd.) lagert in Minden seit 26. April.
J E 1120. 1 Korb Wein (94 Pfd.) lagert in Minden seit 26. April.
W 1. 1 leerer Korb (53 Pfd.) lagert in Minden seit 26. April
M. 1 Sack Hafer (95 Pfd.) lagert in Hamm seit 26. April.
WH 5191. 1 Fass Bleiweiss (118 Pfd.) lagert in Betzdorf seit 28. April.
S B 6651. 1 Kiste Maschinentheile (30 Pfd.) lagert in Emmerich seit 28. April.
D M C 134. 1 Ballen Manufakturwaaren (63 Pfd.) lagert in Dortmund seit 29. April.
Wegen der noch herrenlosen Güter aus früheren Monaten siehe die Verzeichnisse derselben.

Leipzig-Dresdner Eisenbahn. April 1871.

[Zeichen] 349. 1 leere Kiste
B & H N 504. 1 Kiste (70 Pfd.)
C B. 1 leeres Fass (17 Pfd.)
H M 100. 1 Kiste Eisentheile (95 Pfd.)
Gepäck Nr. 117. 1 Koffer (50 Pfd.), Dresden-Leipzig bezettelt
J G G 394. 1 Kiste, Dresden-Leipzig bezettelt 1606.
1 Sack
1 Pack } Kleider (26 Pfd.)
1 Seitengewehr
H H 196. 1 Kiste Eisenwaaren (50 Pfd.)
G [Zeichen] 37. 1 leere Kiste
1 Bund Maurerrohr
H 3817. 1 Pack Papier
A Rosenbaum. 3 Pack leere Säcke (113 Pfd.)
1 Pack leere Säcke 60 Pfd.)
C G F 35. 1 Ballot Emballage (36 Pfd.)
[Zeichen] 10 687 u. 3956. 2 leere Kisten
A Strauch. 1 leeres Fass von Pegau
I Pf 1273. 1 leeres Fass } lagern in Leipzig.
1 Sack Korn (160 Pfd.), Dresden-Riesa bezettelt, lagert in Riesa.
4 Stangen Rundstahl (215 Pfd.), Berlin-Riesa bez., lagern in Riesa.
[Zeichen] 52, 53, 59, 380, 381. 5 leere Fässer lagern in Pristewitz.
[Zeichen] 377. 1 leeres Fass lagert in Pristewitz.
[Zeichen] 369, 384, 396. 3 leere Fässer
[Zeichen] 8984. 1 Fass (82 Pfd.)
AB & F 69. 1 leeres Fass (10 Pfd.)
L G K 1. 1 Packt Schiefertafeln (12 Pfd.)
B 7030. 1 Sack Samen (99 Pfd.)
M S 2243. 1 Kiste (52 Pfd.)
C K 1077. 1 Ring Draht (25 Pfd.)
L 4. 1 Fass (72 Pfd.)
P 246. 1 Collo (132 Pfd.)
[Zeichen] 11 019. 1 Fass (121 Pfd.)
M R 221. 1 Kiste (17 Pfd.)
P D 2884. 1 Ballen (280 Pfd.)
1 eisernes Rohr (85 Pfd.)
S 1. 1 Fass (96 Pfd.) } lagern in Dresden.
C Heinze & C H 8. 1 Packt Lumpensäcke (50 Pfd.) lagert in Grossbothen.
ƎML 132. 1 Sack Salz (100 Pfd.) lagert in Döbeln.
B K 1572. 3 Pflugschaare lagern in Döbeln.
4 Stäbe □Eisen (190 Pfd.)
1 Stab Flacheisen (22 Pfd.)
L M W 5161. 1 Kiste leere Flaschen (85 Pfd.)
[Zeichen] 1687/88. 2 leere Kisten (105 Pfd.)
G E W 61. 1 Ballen Papier (182 Pfd.) } lagern in Grossenhain.

Verzeichniss

der auf den Stationen der **Magdeburg-Halberstädter** und **Magdeburg-Wittenberge'schen Eisenbahn** bis ult. April cr. lagernden Güter.

J M 13 950. 1 leeres Fass (10 Pfd.)
C [Zeichen] 11 712. 1 leeres Fass (44 Pfd.)
K B 60. 1 leeres Fass (45 Pfd.).
E B 9111. 1 leere Kiste (18 Pfd.). } vom Boden lagern in der Güter-Expedition Wittenberge.
C. Nagel. 2 Pack Säcke lagern in der Güter-Expedition Wittenberge.
K & P
S v B } 1 Pack (6 Pfd.) vom Boden lagert in der Eilgut-Expedition Halberstadt.
1 kleiner, gelber, mit grauem Leinen überzogener Koffer (14 Pfd.) vom Boden lagert in der Eilgut-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn.
G 114. 1 eiserne Walze, 1′ lang (1 Ctr. 14 Pfd.) lagert in Osterburg.
S W 2196. 1 Fass Wein (1 Ctr. 89 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
E W R 228, 236 L St Kollm. 2 Kisten Glas (9 Ctr. 84 Pfd.) lagern in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
1 Sack Gerste lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn. Gefunden.

Main-Neckar-Bahn.

Verzeichniss der überzähligen Güter am 1. April 1871.

I. Station Langen.

1 Sack Hafer (109 Pfd.) auf der Bahn gefunden.

II. Station Darmstadt.

H. Gaule. 2 leere Fässer (25 Pfd.).
J K 23. 1 Ballen Bücher (42 Pfd.) von Giessen.
N R 2341. 1 leere Kiste (40 Pfd.).
S 463. 1 leere Kiste (16 Pfd.).
J. G. Wieland 3777/4334. 2 Ballen leere Säcke (193 Pfd.).
G M 2. 1 Ballen leere Säcke (155 Pfd.).
A 1. 1 Ballen leere Säcke (85 Pfd.).
K V. 1 Ballen Emballage (15 Pfd.) von Vilbel.
1 leere Kiste (44 Pfd.) von Friedberg.
H A H 147. 1 leere Kiste (72 Pfd.) von Freiburg.
V R F 4334. 1 leere Kiste (32 Pfd.).
H S 2313. 1 leere Kiste (25 Pfd.) von Stuttgart.
N 6. 1 Bündel leere Säcke (19 Pfd.).
N H 1. 1 Bündel leere Säcke (20 Pfd.).
S P G H H. 1 Bündel leere Säcke (32 Pfd.).
S Z 2. 1 Bündel leere Säcke (65 Pfd.).
W R 2342. 1 Fass Emballage (21 Pfd.).
A R C 71. 1 leere Kiste (12 Pfd.).
P L 902. 1 Tischfuss (5 Pfd.).
980. 1 Kiste Käse und Zwetschen (45 Pfd.).
M 2. 10 Dachfenster (55 Pfd.).
10 Strohsäcke.
1 Matratze.
7 Teppiche.
2 Bauernwagen.

III. Station Eberstadt.

No. 29. 1 Fässchen Wein, 19 Maas haltend (102 Pfd.) von Darmstadt.

IV. Station Frankfurt.

H Z 49. 1 Ballen (60 Pfd.).
A S G 1047. 1 Collo Holzwaaren (21 Pfd.).
G L 3. 1 Korb (42 Pfd.).
R P 50. 1 Kiste (91 Pfd.).
N M 4182. 1 Kiste (290 Pfd.).
B II. 1 Ballot Kleider (75 Pfd.).
No. 1234. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 84 Pfd.).
R S 417. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 26 Pfd.).
2694. 1 Kiste (22 Pfd.)
A B 1572. 1 Ballen (75 Pfd.).
G S 7486. 1 Fass (433 Pfd.).
E B G 3. 1 Kiste (139 Pfd.).
8369. 1 Kiste (96 Pfd.).
H K 2675. 1 leere Kiste (15 Pfd.) von Darmstadt.
C N 1097. 1 Fass (Inhalt unbekannt) von Heidelberg.

Verzeichniss

der aus dem Monat März 1871 auf Stationen der **Rheinischen Eisenbahn** überzählig lagernden Güter- und Gepäckstücke.

C L A 7512. 1 gefüllte Kiste lagert in Coblenz.
△ 6627. 1 gefüllte Kiste lagert in Coblenz.
Z M 11. 1 gefüllte Kiste lagert in Coblenz.
F C 45. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Köln.
G H 1573. 1 leere Kiste lagert in Engers.
H G 280. 1 gefüllte Kiste lagert in Köln G.
S K 2302. 1 Kiste lagert in Köln E., bekl. Stuttgart.
I S 2050. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 390 Pfd.) lagert in Bingerbrück.
J K 371/3. 3 gefüllte Kisten lagern in Köln G.
5736. 1 gefüllte Kiste lagert in Köln G.
R 252. 1 gefüllte Kiste lagert in Köln G.
C B 103. 1 gefüllte Kiste lagert in Köln G.
C B 3466. 1 Kiste Körbe lagert in Köln G.
HME 350. 1 Kiste Geschirr lagert in Aachen.

Ballen und Paquete.

△ c c 865. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Coblenz.
△ c c 863. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Coblenz.
C K 99. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Coblenz.
C K 100/1. 2 Ballen (Inhalt unbekannt) lagern in Coblenz.
S 134. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Coblenz.
S S 351/4, S S 356/9 } 9 Ballen Hopfen lagern in Coblenz.
E L S 9218. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Bingerbrück.
V 7372. 1 Ballen lagert in Bingerbrück.
C R 5052. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Köln G.
HH S 244. 1 Ballen Leinen (40 Pfd.) lagert in Coblenz.
H S M 1049. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 15 Pfd.) lagert in Coblenz.
D 55. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 168 Pfd.) lagert in Andernach.
C A B 13. 1 Ballot (Inhalt unbekannt) lagert in Köln E.
G W K 3561. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Köln G.
G B A 67/69. 3 Ballen (Inhalt unbekannt) lagern in Köln G.
W W 18. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Köln G.
HL M C 929. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Köln G.
1 Ballen Schilf lagert in Bonn.
L S S. 20 Ballen rohe Schafswolle lagern in Aachen.
H 6 Ballen Woll-Decken (2050 Pfd.) lagern in Köln G.

Fässer, Tonnen und Kübel.

G H 2288. 1 leeres Fass (38 Pfd.) lagert in Engers.
F H 16 1 gefülltes Fass (162 Pfd.) lagert in Engers.
L 27. 1 Fass Petroleum lagert in Gerolstein.
F H 3358. 1 Fass Wein lagert in Ehrenfeld.
AF & C 1279. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 316 Pfd.) lagert in Cleve.
C J 4191/92. 2/4 Ohm lagern in Düren, bekl. Köln-Düren
A F 923/4. 2 Fässer Wein lagern in Köln G.
F A 1685/6. 2 Fässer Wein lagern in Köln G.
A M 4. 1 Fass Rothwein (43 Pfd.) lagert in Mülheim a/Ruhr.
No. 661. 1 Fass Petroleum (350 Pfd.) lagert in Call.
A L 3456. 1 gefülltes Fass lagert in Bingerbrück.
G I 4162. 1 gefülltes Fässchen lagert in Köln G.
C M 1393. 1 leeres Fass lagert in Köln G.
701. 1 leeres Fass lagert in Köln G.
P K 451/52. 2 gefüllte Fässer lagern in Köln G.
9. 1 leeres Fass lagert in St. Goar.
G F 2307. 1 Fass lagert in Köln E., bekl. Kirchheim-Darmstadt.
R 1046/58. 12 Fässer Kraut lagern in Eschweiler.

Diverse.

1 Kupfer lagert in Cleve.
Adr. 1 Pack Pflanzen (7 Pfd.) lagert in Cleve.
1 Ring Nageldraht (14 Pfd.) lagert in Satzvey.
1 Parthie Hafer (150 Pfd.) lagert in Sinzig.

Säcke.

M SALM. 1 Pack leere Säcke (104 Pfd.) lagert in Geldern.
S S 1. 1 Sack Obst (50 Pfd.) lagert in Essen.
N 8. 1 Pack leere Säcke lagert in Köln E.
1 Sack Hafer (127 Pfd.) lagert in Ehrenfeld.
1 Sack Hafer (82 Pfd.) lagert in Mehlem.
2 Säcke Hafer (150, 120 Pfd.) lagern in St. Goar.
K P A Wesel. 1 Sack Hafer (84 Pfd.) lagert in Coblenz.
4 Säcke Saamen lagern in Köln G.
Nathan Rothschild, Köln. 2 Pack leere Säcke lagern in Düren.

Körbe.

H 1007. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 107 Pfd.) lagert in Bingerbrück.
§ 2. 1 Korb Obst (55 Pfd.) lagert in Essen.
R N 4. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 73 Pfd.) lagert in Geldern.

Wagen.

Rh 8483. 1 Wagen Kohlen lagert in Bingerbrück.
S E B 76. 1 Wagen Petroleum lagert in Bingerbrück.
Rh. 5736. 1 Wagen Petroleum lagert in Bingerbrück.
C M 4344. 1 Wagen Petroleum lagert in Bingerbrück.
Rhein. 11044. 1 Wagen Petroleum lagert in Bingerbrück.

Material.

63 Decken von grauer Leinwand, 12 Fuss lang, 8 Fuss breit, lagern in Köln, Rheinst.

Thüringische Eisenbahn.

Verzeichniss der überzähligen Güter aus Monat April 1871.

A P 359. 1 Ballot Wollwaaren (60 Pfd.) ab Eisenach lagert in Erfurt seit 27. April 1871.
B C 142. 1 Kiste lagert in Leipzig seit 8. Mai 1871.
B 368. 1 Kiste (89 Pfd.) lagert in Halle [Eilgut] seit 17. April 1871.
B 73. 1 Packet Rohr (31 Pfd.) ab Eisenach lagert in Erfurt s. 27 April 71.
C G W 100. 1 Korb lagert in Leipzig seit 8. Mai 1871.
E A M 46. 1 Fass lagert in Leipzig seit 8. Mai 1871.
E K 6483. 1 Ballen (74 Pfd.) lagert in Leipzig [Eilgut] s. 8. März 1871.
F Z 214. 1 Ballen baumw. Garn (208 Pfd.) lagert in Weissenfels seit 17. April 1871.
F W R 3225. 1 Kiste lagert in Leipzig seit 8. Mai 1871.
HB 6670. 1 Fass lagert in Leipzig seit 8. Mai 1871.
G W 3537. 1 Kiste lagert in Leipzig seit 8. Mai 1871.
HB 996. 1 Kiste lagert in Leipzig seit 8. Mai 1871.
1809. 1 Kiste lagert in Leipzig seit 8. Mai 1871.
H E 520. 1 Kiste (37 Pfd.) lagert in Halle [Eilgut] seit 17. April 1871.
H W C 363. 1 Kiste (235 Pfd.) lagert in Halle [Eilgut] seit 17. April 71.
H B 6. 1 Kiste (59 Pfd.) lagert in Halle [Eilgut] seit 17. April 1871.
Jonas 1. 1 Packet Säcke (70 Pfd.) lagert in Leipzig [Eilgut] s. 8. April 71.
K 2532/2535. 4 Fässer lagern in Leipzig seit 8. Mai 1871.
K 1/5. Ofentheile lagern in Leipzig seit 8. Mai 1871.
K 100. 1 Packet Pappe (50 Pfd.) lagert in Merseburg seit 7. April 1871.
K P A. 81 Packet leere Säcke lagern in Gotha seit 4. April 1871.
L 856. 1 Kiste lagert in Leipzig seit 8. Mai 1871.
M L 9. 1 Wagendecke ab Erfurt lagert in Halle seit 7. April 1871.
Leipzig O 1. 5 Ofenplatten lagern in Leipzig seit 8. Mai 1871.
P G VIII. 1 Fass lagert in Leipzig seit 8. Mai 1871.
P R 7 Silbringer-Krakau. 8 Packet Säcke lagern in Leipzig seit 8. Mai 71.
R L 546. 1 Kiste lagert in Leipzig seit 8. Mai 1871.
S 6035. 1 Ballen lagert in Leipzig seit 8. Mai 1871.

T N 1754. 1 Korb lagert in Leipzig seit 8. Mai 1871.
V & C 840. 1 Ring Draht (105 Pfd.) lagert in Weissenfels s. 1. Mai 1871.
W H 420. 1 Korb lagert in Leipzig seit 8. Mai 1871.
W R 356. 1 Kiste (218 Pfd.) lagert in Halle [Eilgut] seit 17. April 1871.
43 Bufferscheiben lagern in Leipzig seit 8. Mai 1871.
1 Ring Draht lagert in Leipzig seit 8. Mai 1871.
1 Reitstiefel lagert in Leipzig [Eilgut] seit 2. April 1871.
1 Tafel Eisenblech (24 Pfd.) auf der Strecke gefunden, lagert in Dietendorf seit 3. April 1871.
532. 1 Fass Wein lagert in Leipzig seit 8. Mai 1871.
1039. 1 Ballen lagert in Leipzig seit 8. Mai 1871.
// [weisse Striche]. 1 Packet Ofenringe, 8 Ofenfüsse lagern in Leipzig seit 8. April 1871.
X [weiss]. 2 eiserne Knierohre (54 Pfd.) lagern in Gera seit 22. April 71.
Wegen der früheren überzähligen Güter cfr. die Verzeichnisse der vorigen Monate.
Erfurt, den 11. Mai 1871.
Die Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Werra-Eisenbahn. Monat April 1871.
1 Ring Kupferdraht (99 Pfd.) lagert in Lichtenfels seit 1. April 1871.
G K 329. 1 Packt Sprungfedern (2 Pfd.) lagert in Lichtenfels seit 1. April 1871.
1 Aschenkasten mit Rost (11 Pfd.) lagert in Lichtenfels s. 1. April 71.
Wegen der früheren überzähligen Güter cfr. die Verzeichnisse der vorigen Monate.
Erfurt, den 12. Mai 1871.
Die Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Westfälische Eisenbahn. Monat April 1871.
K D. 1 Korb (Inhalt unbeknnt, 58 Pfd.) lagert in Warburg seit 25. October 1870.
S. 4 eiserne Töpfe (47 Pfd.) lagern in Warburg seit 26. Februar 1871.
B 1524/27. 4 Ballen Samen (400 Pfd.) lagern in Warburg seit 9. April 1871.
B 110. 1 leeres Fass (10 Pfd.) lagert in Warburg.
G H 12 145/7. 3 Fässer Wein (500 Pfd.) lagern in Warburg seit 14. April 1871.
1 Pack Schrauben (252 Pfd.) lagert in Holzminden seit 23. Februar 1871.
△ 21 585. 1 Sack Hülsenfrüchte (181 Pfd.) lagert in Altenbeken seit 25. Februar 1871.
D E 21 585. 1 Fass Petroleum (335 Pfd.) lagert in Paderborn seit 12. Februar 1871.
S Q. 1 Privatdecke lagert in Paderborn seit 13. April 1871.
1 Strick lagert in Paderborn.
A S 4. 2 Kisten Kleider lagern in Paderborn seit 27. April 1871.
Gebr. Stern. 1 Ballen leere Säcke (67 Pfd.) lagert in Gesecke seit 10. April 1871.
F H 522. 1 Lattenkorb mit Plan lagert in Gesecke seit 8. April.
1 Pack Strohpapier (120 Pfd.) lagert in Lippstadt.
A S 321. 1 Kiste leere Kisten (163 Pfd.)
J A K 1 od. 9. 1 leeres Fass (12 Pfd.)
H 42. 1 leerer Butterküben (20 Pfd.)
30. 1 Kiste Nudeln (31 Pfd.)
K 209. 1 Kiste Glaswaaren (12 Pfd.)
W 23. 1 Kiste Kleider (23 Pfd.)
— lagern in Soest seit 19. November 1870.
1 leinene Decke lagert in Hamm seit 20. Oktober 1870.
1 Stück Winkeleisen (164 Pfd.) lagert in Hamm seit 19. Februar 1871.
W N 3. 1 Ballen Säcke (21 Pfd.)
1 Ballen Säcke (60 Pfd.)
H K 541. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 112 Pfd.)
— lagern in Hamm seit 21. März 1871.
A R B 2624. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 495 Pfd.)
M H S 3458. 1 Fass Oel (462 Pfd.)
N 3221. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 45 Pfd.)
— lagern in Münster seit 25. Januar 1871.
1 Tornister Kleider (11 Pfd.) lagert in Münster seit 10. Februar 1871.
P. 2 Kessel (160 Pfd.) lagern in Münster seit 23. Februar 1871.
◇ E P 6034. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 34 Pfd.) lagert in Münster.
M C. 1 Kinderwagen (20 Pfd.) lagert in Münster seit 14. April 1871.
K 352. 1 Korb Eisenwaaren (115 Pfd.) lagert in Münster.
J B 451. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 77 Pfd.) lagert in Münster.
H C 86/87. 2 Ballen (Inhalt unbekannt, 249, 209 Pfd.)
R K 7031. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 41 Pfd.)
S 961. 1 Sack Leim (53 Pfd.)
W 960. 1 Korb Candis (33 Pfd.)
— lagern in Münster seit 26. April 1871.
O B 1853. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 75 Pfd.) lagert in Rheine seit 19. November 1870.
H Engel. 1 Fass Wein (93 Pfd.) lagert in Rheine seit 12. December 1870.
1 eiserne Trommel (11 Pfd.) lagert in Reine seit 5. Januar 1871.
O 68. 1 Tonne Cement (290 Pfd.) lagert in Rheine seit 21. Februar 1871.
B S 232. 1 Korb Kandis (30 Pfd.) lagert in Lingen seit 26. April 1871.
R H 1014. 1 Fass Bürstenwaaren (312 Pfd.) lagert in Leer seit 23. December 1870.
W B 64. 1 Collo Lumpen (150 Pfd.) lagert in Leer seit 21. Januar 1871.
HBölzer. 2 Pack leere Säcke (146 Pfd.) lagern in Leer seit 20. Januar 1871.
D B 3. 2 Stück Holzschuhe (35 Pfd.) lagern in Leer seit 2. März 1871.
V 1783. 1 leeres Fass (49 Pfd.) lagert in Leer seit 18. März 1871.
A K 2222., D T K 410. 1 leeres Fass (19 Pfd.) lagert in Leer seit 12. April 1871.
K W 823. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 61 Pfd.) lagert in Emden seit 10. Januar 1871.
J H 6938. 1 Bündel Säcke (48 Pfd.)
1 Patentkette ohne Kugel
— lagern in Emden seit 16. März 1871.

K. Württembergische Staatsbahnen. Am 30. April 1871.
C H 1692. 1 Kiste (113 Pfd.) lagert in Bruchsal seit 20. April.
C H 2758. 1 Fass lagert in Bruchsal seit 30. April.
G N 19358. 1 Kiste (137 Pfd.) lagert in Friedrichshafen seit 30. April.
J H 98. 1 schwarze Decke lagert in Stuttgart seit 3. April.
M. Kitz. 1 leinene Decke lagert in Stuttgart seit 3. April.
M. 15 334. 1 Kübel Pech (331 Pfd.) lagert in Friedrichshafen seit 30 April.
W 54. 1 Ballot Leinengarn (25 Pfd.) lagert in Mengen seit 25. April.
G 2123. 1 Kiste (79 Pfd.) Bopfingen lagern seit 29. April.
JB 14, 15, 115, 126, 108. 5 Fässer Zucker lagern in Bruchsal seit 29. April.
E Guyon Lieutenant. 1 Kiste (36 Pfd.) lagert in Mühlacker seit April.
Straub 5836. 1 leeres Bierfässchen (24 Maas haltend) lagert in Ulm seit 12. April.
2 Wagenfedern (218 Pfd.) lagern in Nördlingen seit 4. April.
1 Stange Stahl (12 Pfd.) lagert in Ulm seit 24. April.
1 Brod Zucker (18 Pfd.) lagert in Ulm seit 15. April.
1 Kette lagert in Rottweil seit 15. April.
Wegen der früheren überzähligen Güter cfr. die Nachweisungen vom 20. März d. Js. (Beiblatt zu No. 13) und vom 31. März d. Js. (Beiblatt zu Nr. 17).

b) Fehlende.

Grossherzogliche Friedrich-Franz-Eisenbahn.
Verzeichniss der fehlenden Güter.
Blank. 1 Collo Säcke (70 Pfd.) von Hamburg fehlt in Malchin.
2 Stangen Eisen (120 Pfd.) von Rostock fehlen in Güstrow.
2 Säcke Rappmehl (304 Pfd.) von Berlin fehlen in Neubrandenburg.
C L 9. 1 Brod Zucker (19 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Güstrow.
A. 2 eiserne Grapen (28 Pfd.) von Hagenow fehlen in Rostock.
B. 2 eiserne Töpfe (9 Pfd.) von Boizenburg fehlen in Schwerin.
D C 672. 1 Bündel Stahl (109 Pfd.) von Werdohl fehlt in Güstrow.
H K 11 782. 1 Fass Bleiweiss (105 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Rostock.
B $5^1/_2$. 1 Casserolle von Berlin fehlt in Bützow.
M W 35 193. 1 Korb Terpentin (39 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Wismar.
B 3. 1 Korb Säcke (28 Pfd.) von Hamburg fehlt in Schwerin.
C F K 9688. 1 Collo Stöcke (8 Pfd.) von Hagenow fehlt in Schwerin.
W 347. 1 Korb Sensen (80 Pfd.) von Haspe fehlt in Schwerin.
A K C 1230. 1 Kiste Wein (57 Pfd.) von Büchen fehlt in Oertzenhof.
B W 187. 1 Ballen Manufactur-Waaren (20 Pfd.) von Göttingen fehlt in Schwerin.
E 1939. 1 Bündel Draht (50 Pfd.) von Berlin fehlt in Neubrandenburg.
G C 772. 1 Ballen Manufactur-Waaren (210 Pfd.) von Lüneburg fehlt in Güstrow.
C S & S 6770. 1 Geb. Wein (64 Pfd.) von Neubrandenburg fehlt in Rostock.
G. 1 eiserner Topf (12 Pfd.) von Wittenberge fehlt in Malchin.

Halle-Casseler Eisenbahn. April 1871.
H E. 1 Ballen Pumpernickel (30 Pfd.) [Eilgut] ab Münster fehlt in Halle seit 17. April 1871.
Gross-Bauchlitz 919. 1 Decke ab Göttingen für Leipzig fehlt in Halle seit 23. April 1871.
O L. 1 Tafel Eisenblech (18 Pfd.) von Siegen fehlt in Sangerhausen seit 25. März 1871.
1 gusseisernes Schwungrad (174 Pfd.) von Leipzig fehlt in Sangerhausen seit 2. April 1871.
LS 7413. 1 Ballot halbwollene Waare (55 Pfd.) [Eilgut] ab Leipzig für Kreiensen fehlt in Nordhausen seit 19. April 1871.
1 Sack Flachs (50 Pfd.) ab Kreiensen fehlt in Gernrode seit 9. September 1870.
Weiss Band. 1 Collo frische Rindhaut (98 Pfd.) ab Hannover fehlt in Leinefelde seit 15. Februar 1871.
E K 6483. 1 Ballen baumw. Garn (185 Pfd.) von Emsdetten fehlt in Heiligenstadt seit 8. März 1871.

M 1. 2 Colli Sophagestelle (36 Pfd.) von Berlin-Cassel fehlen in Arenshausen seit 13. März 1871.
W 12. 1 Sack Haare ab Dresden fehlt in Arenshausen s. 3. April 71.
O K 482. 1 Sack Holzsaamen (115 Pfd.) ab Gotha fehlt in Arenshausen seit 13. April 1871.

A. p. Kaiser Ferdinands- und Mähr.-Schles. Nordbahn.
Monat April 1871.

Bierzanow. 1 Kiste Brückenwaage (72 Pfd.) von Bierzanow fehlt in Bielitz seit 10 März. Zur Verladung.
L S. 1 Pack Leder (15 Pfd.) von Skalitz B. fehlt in Wien seit 30. März. Zur Verladung [Eilgut].
J W 7400. 1 Kiste Uniformen (17 Pfd.) von Zloczow fehlt in Wien seit 3. März. Zur Verladung [Eilgut].
D A C 180. 1 Ballen Manufactur (10 Pfd.) von Göding fehlt in Wien seit 4. April. Zur Verladung.
A S 189. 1 Ballen Tuch (35 Pfd.) von Pest fehlt in Wien seit 15 März. Zur Verladung.
MB C 2872. 1 Kiste Material (35 Pfd.) von Szolnok fehlt in Wien seit 18. März. Zur Verladung.
2 Stück Bretter (100 Pfd.) von Krakau-Tarnow fehlen in Wien seit 18. März.
7 Stück Ofentheile von Bielitz fehlen in Wien seit 9. December.

Verzeichniss

der auf den Stationen der **Magdeburg-Halberstädter** und **Magdeburg-Wittenberge'schen Eisenbahn** bis ult. April cr. fehlenden Güter.

R V 3097. 1 Kiste Nudeln (3 Ctr.) von Magdeburg, fehlt in der Güter-Expedition Wittenberge seit 10. April 1871.
1 Colli, 2 eiserne Bankfüsse enthaltend (28 Pfd.) von Berlin-Seehausen fehlt in der Güter-Expedition Wittenberge.
v. P. 190. 1 Fass Eisenwaaren (1 Ctr. 15 Pfd.) von Thale fehlt in der Güter-Expedition Wittenberge.
1 eiserner Topf von Spandau fehlt in Osterburg seit 11. März 1871.
H 363. 1 Kiste Kratzen (1 Ctr. 85 Pfd.) von Deutz-Halberstadt fehlt in der Güter-Expedition Oschersleben seit 14. April 1871.
H K 2. 1 Lagerhaus-Untertheil von Magdeburg fehlt in der Güter-Expedition Oschersleben seit 17. März 1871.
J C J 275. 1 Ballen Schinkenglocken (60 Pfd.) von Oschersleben fehlt in der Eilgut-Expedition Blumenberg seit 13. April 1871.
O P 3908. 1 Kiste Glas (50 Pfd.) von Leipzig fehlt in der Eilgut-Expedition Bernburg seit 17. April 1871.
2 Decken von Münster fehlen in der Güter-Expedition Halberstadt seit 1. April 1871.
S. 1 Sack Guano (1 Ctr. 50 Pfd.) von Vienenburg fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 10. April 1871.
H. 1 Plan von Minden fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 6. April 1871.
3 Säcke Roggen (6 Ctr. 6 Pfd.) von Magdeburg fehlen in der Güter-Expedition Halberstadt seit 12. April 1871.
No. 209. 1 leeres Fass (39 Pfd.) von Seesen fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 18. April 1871.
C 339. 1 Ballen Bindgarn (1 Ctr. 28 Pfd.) von Hamburg fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 11. April 1871.
W D45. 1 Kübel Butter (34 Pfd.) von Osnabrück fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 24. April 1871.
I roth. 1 Stange Eisen (76 Pfd.) von Magdeburg fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 22. April 1871.
B 698. 1 Ballen baumwollene Waaren (32 Pfd.) }
1 Reisekoffer } von Wesel fehlen in der Eilgut-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn seit 10. März 71.
1 kleine Kiste von Magdeburg fehlt in Neinstedt seit 3. April 1871.
3 Stäbe Flacheisen von Bremen fehlen in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn seit 31. März 1871.
B P M 1053. 1 Decke von Frankfurt fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn seit 27. März 1871.
S W 2194. 1 Fass Wein (1 Ctr. 81 Pfd.) von Deutzerfeld fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn seit 6. April 1871.
W R 4478. 1 leerer Kasten (2 Ctr. 35 Pfd.) von Barmen fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Madeburg-Halberstädter Bahn seit 6. April 1871.
D. 2 Säulen (4 Ctr. 17 Pfd.) von Tangerhütte fehlen in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn seit 12. April 1871.
1 Patentkuppel von Aachen M. fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn seit 12. April 1871.
H. Kruse 1/3. 3 Pack Säcke (2 Ctr. 90 Pfd.) von Oschersleben fehlen in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn seit 16. April 1871.
Z S 4637. 1 Kiste gebleichtes Leinen (5 Ctr. 4 Pfd.) von Geestemünde fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-HalberstädterBahn seit 18. April 1871.
G 1/9. 9 Bretter von Soest fehlen in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn seit 21. April 1871.

M L E 4. 1 Plan von Düsseldorf fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn seit 15. April 1871.
1 Schmortopf }
S. 1 Bauchtopf } von Tangerhütte fehlen in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn seit 21. April 1871.
H P 140. 1 Kiste Nieten (2 Ctr. 35 Pfd.) von Hagen fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn seit 26. April 1871.
W. 1 Kasserole von Tangerhütte fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn seit 26. April 1871.
1 Achsgestell von Frankfurt fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn seit 31. März 1871.
J G 10. 1 leeres Fass von Halberstadt fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn seit 26. April 1871.
G H 907. 1 Kiste Couverts (100 Pfd.) von Mülheim-Heissen fehlt in der Güter-Expedition Oschersleben seit 25. April 1871.
P & K 299. 1 Ballen Wollenwaaren (49 Pfd.) von Leipzig fehlt in der Eilgut-Expedition Wittenberge seit 30. März 1871.
G R C 1478. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 1 Ctr. 43 Pfd.) zum Verladen fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberger Bahn.
E T S 328. 1 Kiste Bürstenwaare (1 Ctr. 14 Pfd) zum Verladen für Lübeck fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberger Bahn.
H K 11282. 1 Fass Bleiweiss (1 Ctr. 5 Pfd.) zum Verladen für Rostock fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberger Bahn.
W 8627. 1 Kiste Kurzwaaren (35 Pfd.) zum Verladen für Schwerin fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberger Bahn.
H 5279/80. 2 Fässer Zuckerwaaren (1 Ctr. 43 Pfd.) zum Verladen für Schwerin fehlen in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberger Bahn.
2 Kaffeebrenner von Tangerhütte fehlen in der Güter-Expedition Magdeburg, Witterberger Bahn seit 21. April 1871.
M 542. 1 Kiste Manufakturwaaren (5 Ctr. 53 Pfd.) von Hamburg fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberger Bahn seit 21. April 1871.
W S 3194. 1 leere Kiste (61 Pfd.) von Seehausen fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberger Bahn seit 29. April 1871.
W R 2. 1 Kiste Wein und Kleider (1 Ctr. 16 Pfd.) von Aschersleben fehlt in der Eilgut-Expedition Stendal seit 6. April 1871.

Verzeichniss

der aus dem Monat März 1871 auf Stationen der **Rheinischen Eisenbahn** fehlenden Güter und Gepäckstücke.

Kisten und Koffer.

A H 185/7. 3 Kisten Leder (1047 Pfd.) ab Bingerbrück fehlen in Brüssel.
J M 4. 1 Kiste Kleider (40 Pfd.) ab Neuss fehlt in Jünkerath.
W C 1906. 1 Kiste Eisenwaaren (114 Pfd.) ab Neuss fehlt in Neuss.
R E G 1012. 1 Kiste Eisentheile (1012 Pfd.) ab Köln G. fehlt in Köln-Nippes.
F N 64. 1 Kiste Kurzwaaren (258 Pfd.) ab Frankfurt fehlt in Köln E.
L N C 7229/32. 4 Kisten Nudeln ab Neuss fehlen in Elberfeld.
J H S 323. 1 Kiste Zinkplatten ab Düren fehlt in Brüssel.
H G 140. 1 Kiste Kurzwaaren (122 Pfd.) ab Aachen fehlt in Düren.
L L D 3695. 1 Kiste Kratzen (32 Pfd.) ab Stolberg fehlt in Düren.
M 3071. 1 Kiste Butter (291 Pfd.) ab Aachen fehlt in Düren.
J S 5903. 1 Kiste Liqueur ab Düsseldorf fehlt in Elberfeld.
H E 1529, 1550/51. 3 leere Kisten (110 Pfd.) ab Mechernich fehlen in Düren.
V B 4, 6, 28. 3 Kisten Zucker (2443 Pfd.) ab Duisburg fehlen in Bingerbrück.
B 2. 1 Kiste Manufacturwaaren (25 Pfd.) ab Trier fehlt in Köln E.
A S 5362/66, 5367. 6 Kisten Zündhölzer ab Köln fehlen in Düren.
L B 344. 1 Kiste Bandwaaren (46 Pfd.) ab Rittershausen fehlt in Köln E.
MK W 826. 1 leere Kiste ab Rheydt fehlt in Köln G.
D E 365. 1 Kiste Wein (80 Pfd.) ab Rüdesheim fehlt in Köln G.
F S S 7. 1 Kiste Messer ab M. Gladbach fehlt in Köln E.
M R 426. 1 Kiste Käse (50 Pfd.) ab Mainz fehlt in Neuss.
J O 589. 1 Kiste Cigarren (130 Pfd.) ab Aachen fehlt in Köln E.
G N 949, 952. 2 Kisten Käse ab Köln fehlen in Aachen.
C L 69129/31. 3 Kisten Bläue (1099½ Kos.) ab Köln fehlen in Brüssel.
I S 2075. 1 Kiste baumwollne Waaren (450 Pfd.) ab Bruchsal fehlt in Bingerbrück.
F 6737. 1 Kiste Wachs (119 Pfd.) ab Kempen fehlt in Eschweiler.
720 X 1864. 1 Kiste Manufacturwaaren (75 Kos.) ab Köln fehlt in Antwerpen.
HL 1. 1 Koffer Effecten (7½ Kos.) ab Köln fehlt in Ostende.
O oSo 2893. 1 Kiste Tabak (173 Pfd.) ab Bingerbrück fehlt in Köln G.
L L 9718. 1 Kiste Metallgewebe (120 Kos.) ab Aachen fehlt in Brüssel.
S. 2 Kisten Nähmaschinen (90 Kos.) ab Aachen fehlen in Brüssel.
JHK 60. 1 Kiste Hülsenfrüchte (113 Pfd.) ab Köln fehlt in Stolberg.
J W B 6849. 1 Kiste Seife (83 Pfd.) ab Neuwied r/U. fehlt in Köln G.
G B 77. 1 Kiste Maschinentheile ab Köln Gereon fehlt in Köln C. W.
S 2577. 1 Kiste Käse ab Kaufbeuren fehlt in Bingerbrück.

W 2579. 1 Kiste Käse ab Kaufbeuren fehlt in Bingerbrück.
R K 1528. 1 Kiste Käse ab Kaufbeuren fehlt in Bingerbrück.
B N 3. 1 Kiste Gemälde ab Karlsruhe fehlt in Köln G.
A N C 350. 1 Kiste Buntpapier (103 Pfd.) ab Aschaffenburg fehlt in Aachen.
H A B 1108. 1 Kiste Papier (83 Pfd.) ab Düren fehlt in Köln E.
V A F 71. 1 Kiste Posamentirwaaren (32 Pfd.) ab Basel fehlt in Aachen.
M 4264/8. 5 Kisten Butter (1330 Pfd.) ab Mainz fehlen in Köln E.
P B 2299. 1 Kiste Kurzwaaren (62 Pfd.) ab Aachen fehlt in Coblenz.
G H 675. 1 Kiste Couverts (253 Pfd.) ab Düren fehlt in Köln G.
E N 4569. 1 Kiste Wein (89 Pfd.) ab Gau-Algesheim fehlt in Köln G.
A D 161. 1 leere Kiste ab Bingen fehlt in Neuss.
S S 55. 1 Kiste Manufacturwaaren (30 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Gereon.

Ballen und Paquete.

C K 1231. 1 Ballot Tuchwaaren (34 Pfd.) ab Aachen fehlt in Wiesbaden.
H 20. 1 Ballen Leinen (55 Pfd.) ab Essen fehlt in Bacharach.
J H S 314. 1 Ballen Rohseide (81 Pfd.) ab Bruchsal fehlt in Köln E.
F F W 56. 1 Paquet (Inhalt unbekannt, 3 Pfd.) ab Köln fehlt in Brüssel.
K A 1891. 1 Ballen Wollwaaren (130 Pfd.) ab Aachen fehlt in Köln E.
S M B 822. 1 Ballen baumwollnes Garn ab Düren fehlt in Köln E.
L 876. 1 Ballen Soda (101 Pfd.) ab Köln fehlt in Wiesbaden.
1 Ballen Putzwolle ab Köln G. fehlt in Köln C. W.
G C 333. 1 Ballen baumwollne Waare (40 Pfd.) ab Neuss fehlt in Euskirchen.
Directeur des chemins de fer 7083. 1 Paquet Schriftstücke (4 Pfd.) ab München fehlt in Köln E.
M 806. 1 Ballen baumwollne Waaren (36 Pfd.) ab Mannheim fehlt in Köln E.
D 5407. 1 Ballen Stoffe (7 Pfd.) ab Stuttgart fehlt in Köln E.
R 21. 1 Ballen baumwollne Waaren (65 Pfd.) ab Crefeld fehlt in Köln E.
W D C 347. 1 Ballen baumwollenes Garn (94 Pfd.) ab Neuss fehlt in Köln E.
A D 1096. 1 Ballen Leinentuch (31 Pfd.) ab Neuss fehlt in Köln E.
HV 213/14. 2 Ballen Seilerwaaren (108 Pfd.) ab Bingen fehlen in Coblenz.
J B 1100. 1 Ballot Gummifäden (112 Pfd.) ab Köln fehlt in Turin.
No. 6368. 1 Ballen baumwollnes Garn (100 Kos.) ab Aachen fehlt in Brüssel.
G 34. 1 Ballen Florettseide (215 Pfd.) ab Basel fehlt in Köln E.
S 868. 1 Ballen baumw. Waaren (121 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Coblenz.
B L 2423. 1 Paquet (Inhalt unbek., 24 Kos.) ab Aachen fehlt in Brüssel.
No. 2103. 1 Ballen Saamen ab Aachen fehlt in Brüssel.
Kleider-Depot, Wolff. 1 Paquet gefundene Kleider ab Neuwied l/U. fehlt in Köln E.
121/22. 2 Ballen Leinengarn (914 Kos.) ab Düren fehlen in Ostende.
AB S 6. 1 Ballen Wollwaaren (30 Pfd.) ab Göppingen fehlt in Aachen.
J B G 2. 1 Ballen Wollwaaren (60 Pfd.) ab Köln fehlt in Neuss.
P K 11. 1 Ballen Wollwaaren (25 Pfd.) ab Ems fehlt in Aachen.
HH 10. 1 Ballen Schafwolle ab Crefeld fehlt in Köln G.
G H 1596. 1 Ballen Papier (85 Pfd.) ab Düren fehlt in Neuss.
C 914. 1 Ballen Tuchwaaren (36 Pfd.) ab Aachen fehlt in Köln E.
13485. 1 Ballen Tuch (45 Pfd.) ab Aachen fehlt in Coblenz.
F S 1/2. 2 Ballen Lumpen (491 Pfd.) fehlen in Neuss.
G R 105. 1 Ballen Wollwaaren (36 Pfd.) ab Mainz fehlt in Aachen.
H W 20. 1 Ballen Reis (202 Pfd.) ab Köln fehlt in Eschweiler.
J L 80. 1 Ballen Emballage (202 Pfd.) ab Köln fehlt in Düren.
A H 1. 1 Ballen Säcke (145 Pfd.) ab Stolberg fehlt in Aachen.

Fässer, Tonnen und Kübel.

W W 119. 1 Fass Wein ab Remagen fehlt in Eschweiler.
B G / N W div. Nummern. 2 leere Fässer ab Herbesthal fehlen in Neuwied l/U.
AB 1701. 1 leeres Fass ab Düren fehlt in Neuss.
A 14. 1 Fass Wein (85 Pfd.) ab Oberwesel fehlt in Crefeld.
1. Fuss-Abth. Rhein. Art.Regt. No 8. 3 Fässer Bekleidungsstücke (360 Pfd.) ab Bingerbrück fehlen in Coblenz.
1. Fuss-Abth. Rhein. Art.-Regt. No. 8. 3 Fässer Bekleidungsstücke (300 Pfd.) ab Saarbrücken fehlen in Coblenz
AB 4533, 4536. 2 leere Fässer ab Düren fehlen in Duisburg.
K 68 1. 1 leeres Fass (12 Pfd.) fehlt in Cleve.
H K 843. 1 Fass Baumöl (44½ Pfd.) ab Köln fehlt in Düren.
S 5. 1 Fass Theer (440 Pfd.) ab Köln fehlt in Schmidtheim.
AF & C 1679. 1 Fass Branntwein (247 Pfd.) ab Uerdingen fehlt in Cleve.
F G 1679. 1 Fass Conserven (196 Pfd.) ab Köln fehlt in Mailand.
E 350. 1 Fass Wein (95 Pfd.) ab St. Goar fehlt in Elberfeld.
G S 46 352. 1 Fass Branntwein (43 Pfd.) ab Norf fehlt in Mülheim a. d. Ruhr.
H C 498. 1 leeres Fass ab Blankenheim fehlt in Neuss.
W C. 1 Kübel Käse ab Ulm fehlt in Bingerbrück.
L F 282. 1 Fass Kraut (56 Pfd.) ab Köln fehlt in Neuwied l/U.
HR 493. 1 Fass Wein (90 Pfd.) ab Remagen fehlt in Neuss.
HE 404. 1 Fass Stärke (78 Pfd.) ab Mülheim fehlt in Wattenscheid.
J M 2440. 1 Fass Senf (193½ Pfd.) ab Neuwied r/U. fehlt in Bingerbrück.
M L 15. 1 Fass Oel (378 Pfd.) ab Köln fehlt in Call.
1 K / J M 2460. 1 Fass Senf (76 Pfd.) ab Neuwied r/U. fehlt in Bingerbrück.
J M 2439. 1 Fass Oel (125 Pfd.) ab Neuwied r/U. fehlt in Bingerbrück.
9. 1 leeres Fass (12 Pfd.) ab Essen fehlt in St. Goar.
AE 420. 1 leeres Fass ab Eupen fehlt in Aachen.
Rensonnet. 1 leeres Fass ab Langerwehe fehlt in Köln G.
J R 116. 1 leeres Fass (18 Pfd.) ab Dortmund fehlt in Königswinter.
730. 1 leeres Fass ab Dortmund fehlt in Köln G.
H cc 7500. 1 Fass Farbe (66 Pfd.) fehlt in Köln G.
J M J 320. 1 Fass Stärke (128 Pfd.) fehlt in Köln G.
M C 1022, 499. 2 leere Fässer (56 Pfd.) ab Crefeld fehlen in Köln G.

Diverse.

IIII. 1 Stück Eisen (50 Pfd.) ab Köln fehlt in Engers.
B K. 1 Bund Futtergabeln (25 Pfd.) ab Darmstadt fehlt in Coblenz.
1 Schüreisen-Gabel ab Köln fehlt in Aachen.
B N 143. 1 Pack Papier (47 Pfd.) ab Düren fehlt in Neuss.
Hillesheim. 1 Collo, 3 Theerkessel enthaltend (18 Pfd.) ab Köln C. W. fehlt in Düren.
M. 1 Pack leere Säcke (107 Pfd.) ab Crefeld fehlt in Geldern.
A B I/VI. 6 Colli Futterbeutel (1232 Pfd.) ab Köln fehlen in Bingerbrück E.
1 Wagenthür, 3 Kopfwände, 1 Zugstange, 1 Kette } ab Bingerbrück fehlen in Köln.
A 6/7. 2 Collis Bettgestelle ab Euskirchen fehlen in Düren.
C G 5354. 1 Pack Papier ab Düren fehlt in Bingerbrück.
3 Stück Eisenwaaren (103 Pfd.) ab Witten fehlen in Köln G.
W oder R. 1 trockene Wildhaut ab Köln fehlt in Coblenz.
1 Collo, 4 Achsbruchlager enthaltend ab Köln C. P. fehlt in Köln C. W.
J K. 1 Pack Bäume (25 Pfd.) ab Eltville fehlt in Köln E.
H K 17. 1 Collo Kalkdecke (30 Pfd.) ab Ehrenfeld fehlt in Neuss.
1 Zeichenbock ab Rheinhausen fehlt in Hochfeld.
3 Stück Zündnadelgewehre ab Köln fehlen in Bingerbrück.
G U 3582. 1 Pack Papier (85 Pfd.) ab Köln fehlt in Bingerbrück.
4 Stück Holzschrauben ab Eschweiler fehlen in Köln C. W.
W 888. 1 Bürde Stahl (29 Pfd.) ab Milspe fehlt in Euskirchen.
C M. 6 Gebund Eisen (507 Pfd.) fehlen in Ehrenbreitstein.
No. 7708. 1 Bufferstange, 1 Spiral ab Rheinhausen fehlen in Köln G.
1 Collo Wagentheil ab Uerdingen fehlt in Köln G.
Artillerie-Depot Münster. 2 Gewehre fehlen in Köln G.
W 7/8. 2 Colli Pult (28 Pfd.) fehlen in Köln G.

Säcke.

J C 56. 1 Sack Rauhkarden ab Ravensberg fehlt in Aachen.
G B 6. 1 Sack baumwollne Litzen ab Barmen fehlt in Elberfeld.
H 753. 1 Sack gebrannter Kaffee (51½ Pfd.) ab Köln fehlt in Elberfeld.
1 Sack Lumpen ab Köln fehlt in Düren.
Adr. 4 Pack leere Säcke ab Düren fehlen in Köln G.
4 Säcke Knochen (20 Ctr.) ab Geldern fehlen in Crefeld.
6 Säcke Hafer (600 Pfd.) ab Köln fehlen in Mehlem.
1 Sack Buchweizen ab Wien fehlt in Köln-Rhein.
1 Sack Hafer ab Aachen fehlt in Brüssel.
2 Säcke Hafer ab Aachen fehlen in Herbesthal.
1 Sack Kartoffeln ab Frankfurt a/M. fehlt in Bonn.
V. 1 Sack mit 25 Säcken ab Gerolstein fehlt in Düren.
J. 3 Säcke Bettzeug ab Marten fehlen in N. Lahnstein.
Joh. Ada. Kösinghofen. 3 Pack leere Säcke ab Osterath fehlen in Ehrenfeld.
1 Sack Kohlen ab Andernach fehlt in Coblenz.
1 leerer Sack ab Köln fehlt in Crefeld.
L 1 oder L 2. 1 Bündel leere Säcke ab Coblenz fehlt in Köln E.

Körbe.

H 3. 1 Korb Porzellan ab Nürnberg fehlt in Cleve.
G Z 2791. 1 leerer Korb ab Essen fehlt in Cleve.
C B 38. 1 Korb Eisenwaaren (173 Pfd.) ab Solingen fehlt in Köln M. Bahn.
Y 179. 1 Korb Eisenwaaren ab Solingen fehlt in Köln M. Bahn.
E 4. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 140 Pfd.) ab Bingerbrück fehlt in Saarbrücken.
C K 841. 1 Korb Eisenwaaren ab Köln fehlt in Bingerbrück.
H 1107. 1 Korb Cichorien (250 Pfd.) ab Neuwied fehlt in Bingerbrück.
B N 84. 1 Korb Mineralwasser (50 Pfd.) ab Coblenz fehlt in Remagen.

Wagen.

Belg. 21 246. 1 Wagen Marmorplatten (5400 Pfd.) ab Frankfurt fehlt in Bingerbrück.
Belg. 17 272. 1 Wagen Stückgüter ab Heissen fehlt in Bingerbrück.
C M 3298. 1 Wagen Reis (9945 Pfd.) ab Bingerbrück fehlt in Bingerbrück.
Belg. 13 745. 1 Wagen Kohlen (200 Ctr.) ab Jemeppe fehlt in Bingerbrück.
Rh. 9241. 1 Wagen Kohlen ab Heissen fehlt in Bingerbrück.

Gepäck.

Gepäckschein No. 18 Köln-Verviers. 1 Collo Gepäck fehlt in Brüssel.
Gepäckschein No. 14 Aachen-Verviers. 5 Colli Gepäck fehlen in Brüssel.
Gepäckschein No. 204 Köln-Verviers. 1 Collo Gepäck fehlt in Brüssel.
Gepäckschein No. 218 Köln-Verviers. 2 Colli Gepäck fehlen in Brüssel.
Gepäckschein No. 17 Köln-London. 1 Collo Gepäck (8 Kos.) fehlt in Brüssel.

Vacante Betriebs-Inspektor-Stelle.

Die Verwaltung einer Russischen Bahn, deren Betrieb jedoch in Deutscher Weise geleitet wird, sucht einen **Betriebs-Inspektor** unter vortheilhaften Bedingungen. Schriftliche und mündliche Anfragen (letztere Morgens zwischen 10 und 12 Uhr) nimmt der Ober-Betriebs-Inspektor Klewitz in Berlin, Köthnerstrasse 8/9 bis zum 15. Juni d. Js. entgegen.

Bekanntmachung.

Bei der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft können einige im Eisenbahnwesen routinirte **Ingenieurassistenten** Beschäftigung finden. Reflektanten werden aufgefordert, ihre Zeugnisse bei der unterzeichneten Direktion einzureichen.

Braunschweig, den 17. Mai 1871.

Direktion der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Scheffler.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen.

Namen der Bahnen	Betriebslänge in Meilen 1871	Betriebslänge in Meilen 1870	Befördert wurden: Personen 1871	Personen 1870	Centner Güter 1871	Centner Güter 1870	Einnahmen: aus dem Personen-Verkehr	aus dem Güter-Verkehr	in Summa incl. Extraordinaria	Differenz gegen denselben Monat im vorjahre	Einnahmen bis ultimo März	Differenz gegen das Vorjahr
Monat März 1871.												
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben.												
Gössnitz-Geraer E.	4,6	4,6	16795	16384	271828	252666	3369	9910	13491	+611	32220	—1573
a. Sächsische Staatsbahnen	114,1	—	507090	—	8410558	—	172977	637278	840106	—	—	—
b. Privatbahnen in Staatsverwaltung	9,6	—	37913	—	650532	—	7427	20683	28110	—	—	—
c. Zusammen	123,7	122,3	545003	494037	9061090	9413184	180401	657961	868216	+74825	—	—
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Südd. Währg. angegeben.												
Badische Staatsbahnen	—	—	448709	438272	5658602	4260297	318658	1936843	2255501	+977289	5918765	+2599381
Oberhessische E.	—	—	26771	—	180458	—	14537	13387	28365	—	76583	—
Württembergische Staatsb.	144	135,1	544161	475292	2784191	2598463	320131	769646	1089777	+259342	2805039	+620160

Die Frequenz und Einnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im April 1871.

Namen der Bahnen	Betriebslänge in Meilen 1871	Betriebslänge in Meilen 1870	Befördert wurden: Personen 1871	Personen 1870	Centner Güter 1871	Centner Güter 1870	Einnahmen: aus dem Personen-Gepäck-u. Eilgut-Verkehr Gulden	aus dem Güterverkehr Gulden	in Summa Gulden	Differenz gegen denselben Monat im Vorjahr Gulden	Einnahmen bis ultimo April Gulden	Differenz gegen das Vorjahr Gulden
Alföld-Fiumaner Eisenbahn [1]	41	14	56250	10187	854370	30214	43889	57395	101284	+85021	377189	+304080
Arad-Temesvár [2]	8	—	—	—	—	—	8433	10438	18871	—	18871	—
Aussig-Teplitzer Eisenbahn [3]	8 1/2	3 3/4	20152	8705	2386105	2307657	13425	95316	108741	+14126	408135	+74268
Böhmische Nordbahn	19	19	37980	33862	528973	386398	18992	65932	84924	+14545	331753	+65492
Böhmische Westbahn	27	27	28475	23839	1228823	1248389	44301	172050	216351	—17982 [4]	939130	+19820
Buschtêhrader E. a. Bubna-Komotau, Wejhypka-Kralup	23,282	11,397	38441	24281	1568842	1234042	24321	95082	119403	+43224	524775	+128343
Buschtêhrader E. b. Karlsbad-Eger [5]	7,00	—	12171	—	187107	—	7299	14276	21575	—	84868	—
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn	9	9	20318	16749	265344	142367	—	—	42622 [6]	+16318	134449	+57047
Galizische Carl Ludwig-Bahn	70	61,5	53591	45915	733061	635004	123669	450195	573864	+75064	2521180	+789690
Graz-Köflacher Eisenbahn	5,5	5,5	10934	9815	551689	461326	6312	53716	60028	+7125	239739	+21732
a. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	82,5	82,5	194068	189302	4824775	5034851	352179	1418201	1770380	—1668	6818691	—99405
b. Mährisch-Schlesische Nordbahn [7]	18,8	11,8	24820	10701	273730	121858	25114	38816	63930	+30132	275843	+143780
Kaiser Franz-Josef-Bahn [8]	46,5	35,5	78362	34127	420027	197571	112463	146682	259146	+173834	935510	+661373
a. Kaiserin-Elisabeth-Bahn	73,30	73,80	151332	132055	2126536	1984117	235135	532161	767296	+40438	2722071	+269136
b. Neumarkt-Braunauer Bahn [9]	7,80	—	5761	—	37596	—	3603	4121	7724	—	30882	—
Kaschau-Oderberger Eisenbahn [10]	17,5	4	20498	5044	431501	343465	17846	36867	54713	+34398	191857	+91896
Kronprinz Rudolfsbahn	58,5	45	86227	50510	779973	412075	67104	76235	143339	+52735	488721	+210139
Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn	47	47	26835	23392	218841	526314	50701	75767	126468	—73306	546926	—82096
Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn	8	8	17048	12119	491212	629618	—	—	105791 [11]	+18054	346953 [11]	+52938
Oesterr. Nordwestbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oesterr. Staatsbahn u. Brünn-Rossitzer E.	207,5	178,5	313999	244390	7852601	5937550	678429	2103059	2781488	+563033	11323533	+2622996
Oesterr. Südbahn	260	260	477957	415276	6133633	4856189	850123	2057825	2907948	+639077	10395597	+2167022
Ostrau-Friedlander E. [12]	4,4	—	5732	—	95144	—	2579	9571	12150	—	58624	—
Pressburg-Tyrnauer Eisenbahn	8,50	8,50	5973	6590	50618	42179	6615	8657	15272	+2603	67329	+20437
Erste Siebenbürger Eisenbahn	38,50	28	32905	21055	409403	516926	36256	93836	130092	+35278	455713	+171389
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	31,5	31,5	50393	44079	1253388	811854	35198	183680	218878	+69023	839025	+284515
Theissbahn	77	78,5	84204	49163	1251998	1258766	181260	307114	488374	+47025	1940161	+483847
Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn	11,5	11,5	26729	24178	574473	325947	19410	54380	73790	+12215	309091	+56600
Ungarische Ostbahn [13]	20	—	15595	—	111394	—	21795	26843	48638	—	187652	—

[1] Csaba-Vásárhely am 16. Juli, Vásárhely-Szegedin am 16. November, Zombor-Essegg und Essegg-Villany am 20. December 1870 eröffnet.
[2] Eröffnet am 6. April 1871
[3] Dux-Komotau ($8^1/_2$ M.) eröffnet am 8. October 1870.
[4] Der diessmonatliche Ausfall wurde zunächst durch grössere Devisenanschaffungen veranlasst.
[5] Eröffnet am 19. September 1870.
[6] Vom 25. März bis 28. April 1871.
[7] Nezamislitz-Olmütz-Sternberg ($7_{,01}$ M.) am 1. Juli 1870 eröffnet.
[8] Wien-Eggenburg ($10_{,4}$ M.) am 23. Juni 1870 eröffnet.
[9] Eröffnet am 20. December 1870.
[10] Kaschau-Eperies (4 M.) am 1. September 1870 eröffnet.
[11] Vom 25. März bis 28. April 1871 resp. vom 1. December 1870 an.
[12] Eröffnet am 1. Januar 1871.
[13] Grosswardein-Klausenburg eröffnet am 7. September 1870.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 22.

Erscheint jeden Freitag.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
Adolph Refelshöfer
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins

1871.

Inserate
werden à 1½ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1800 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Elfter Jahrgang.

Leipzig, den 2. Juni 1871. (Schluss der Nummer: 1. Juni, Vormittags 11 Uhr.)

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der Königl. General-Direktion der Sächsischen Staats-Eisenbahnen wird die bisherige Haltestelle Schönberg, zwischen Plauen und Hof belegen, vom **15. Juni d. Js.** an zur Güter-Station erhoben werden.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

Berlin, den 27. Mai 1871.

Die geschäftsführende Direktion
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

* Deutsches Reich. Endlich sind die heissersehnten Tage herbeigekommen, an welchen die Rückkehr unserer Deutschen Armee aus Frankreich nach der Heimath per Eisenbahn ihren Anfang genommen hat. Die Einschiffung der Truppen des tapfern V. Armeecorps, welches wie an der ersten, so auch an den letzten Schlachten (bei Weissenburg am 5. August und vor Paris am 19. Januar) ruhmvollen Antheil hatte, findet in der Zeit vom 27. Mai bis 6. Juni an den Einschiffungspunkten Belfort und Mühlhausen im Elsass statt, und trafen die Spitzen des Corps am 2. Pfingsttag (29. Mai), festlich empfangen, auf dem Durchmarsch in Leipzig ein. Auch die Truppen des VII. Armeecorps, welche vor Metz und als Theile der Manteuffel'schen Armee gegen Bourbaki zur glücklichen Entscheidung des Kriegs tapfer beitrugen, haben den Rückmarsch in die Heimath angetreten. Die Einschiffung desselben erfolgt in den Tagen vom 1. bis 15. Juni zu Saarlouis. — Der Rücktransport der Garde-Truppen beginnt am 2. Juni und findet der festliche Einzug in Berlin am 16. statt.

Berliner Briefe.

(Vom Berliner Eisenbahn-Aktienmarkte. Beschlüsse der Generalversammlung der Rheinischen E.-G. Bergisch-Märkische E. Berlin-Görlitzer und Märkisch-Posener E. Generalversammlung und Projekte der Breslau-Schweidnitz-Freiburger E.-G. Berlin-Stettiner E. Berlin-Hamburger E. Harburg-Stade. Jever-Sande. Berlin-Kiel. Limburg-Selters-Camberg. Konferenz Deusch-Oesterr. Eisenbahnen.)

** Berlin, 27. Mai. Im Börsengeschäft der Eisenbahnwerthe hatten während der verflossenen Woche die Prioritäten den Vortritt. Nach einem in der Geschäftswelt verbreiteten Gerücht werden die soliden Eisenbahn-Obligationen zur Fundirung des Militär-Pensionsfonds verwandt, nachdem ein Theil der zur Dotirung dieser Fonds bestimmten Kapitalien bereits in Bundes- und Staaten-Anleihen angelegt worden sind. Ich bin nicht in der Lage, dieses Gerücht zu verificiren, jedenfalls aber zeigte sich fast täglich eine rege Kauflust für einheimische Prioritäten. Anfangs waren die 5proc. Emissionen noch wie in den Vorwochen besonders bevorzugt, später wurden auch 4 proc. und in den letzten Tagen ohne Unterscheidung der Zinssätze Obligationen der ältern Bahnen, so weit die Knappheit des Materials es gestattete, in grossen Summen aus dem Markt genommen. Auch Stammprioritäten wurden, wenngleich nicht in derselben Ausdehnung, vielfach gehandelt, u. A. auch Märkisch-Posener und Rechte Oderufer-, am Sonnabend vor Allem Magdeb.-Halberst. litt. B. In den Stammaktien war der Verkehr dieser Woche stiller als der der Vorwoche. Erst am Sonnabend brachte die definitive Feststellung der Dividende der Rheinischen Eisenbahn auf $8_{,4}$ Proc. in diese und in Bergisch-Märkische wieder grössere Bewegung. Die Tendenz des Aktienmarkts war übrigens während der ganzen Woche fest geblieben.

Ein Ereigniss für den Eisenbahnmarkt dieser Woche war die Erledigung der Zweifel über die Dividende der Rheinischen Eisenbahn nebst den übrigen Beschlüssen der am 26. stattgehabten Generalversammlung. Ausser der Bewilligung von 1 Mill. Francs zur Gotthardbahn ist am bemerkenswerthesten die ertheilte Ermächtigung zur Nachsuchung der Konzession für die schon früher beschlossenen Zweigbahnen von Wattenscheid über Dortmund nach Lippstadt, von Linn-Crefeld nach Gladbach und von Neuss nach Viersen, ferner von Ehrang nach Quint und für die feste Brücke bei Rheinhausen. Endlich wurde der Bau einer Bahn von Trier nach Diedenhofen und einer Verbindungsbahn zwischen der Eifelbahn und dem Luxemburgischen Bahnnetze beschlossen. Die auf gewisse Statutenabänderungen gerichtete Agitation einiger Aktionäre fand in der Generalversammlung nur geringe Unterstützung.

Die Divendende der Bergisch-Märkischen Eisenbahn pro 1870 ist auf 8% festgesetzt worden. (Siehe Bekanntmachung S. 432.)

Die Bewegung, die durch die am 19. Juni anstehende Generalversammlung der Berlin-Görlitzer Bahn unter den Aktionären hervorgerufen worden war, ist bereits schwächer geworden. Es handelt sich dabei wie bekannt hauptsächlich um die formelle Aufhebung des Beschlusses wegen einer Verschmelzung der Bahn mit der Halle-Sorauer und Märkisch-Posener; demnächst sind Görlitzer Aktionäre gegen die Verlegung des Sitzes der Verwaltung von Görlitz nach Berlin, und endlich gilt es, Einfluss auf die stattfindende Wahl des Verwaltungsraths zu gewinnen, für welchen die Generalversammlung acht Mitglieder zu wählen hat.

Die Märkisch-Posener Gesellschaft hat am 26. Juni ihre Generalversammlung, welcher der Antrag auf den Bau der Zweigbahn von Bentschen nach Lissa und für diesen Zweck die Aufnahme einer Prioritätsanleihe im Betrage bis zu 4 Mill. Thalern vorliegen wird.

In der am 23. d. M. abgehaltenen Generalversammlung der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn wurde den Aktionären mitgetheilt, dass für die zu bauende Bahn Breslau-Raudten die Konzession nachgesucht und seiner Zeit zur Beschlussfassung in dieser Angelegenheit eine ausserord. Generalversammlung berufen werden soll. Die inzwischen verbreitete Nachricht, diese Konzession sei der Gesellschaft bereits ertheilt, hat sich nicht bestätigt. Die Sache schwebt noch. Da die Gesellschaft den Weiterbau nach Stettin resp. Swinemünde von der Ertheilung dieser Konzession abhängig gemacht hat, so bleibt bis auf weiteres auch noch diese Erweiterung ihres Unternehmens in der Schwebe. Sicherem Vernehmen nach ist dagegen der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft vom Handelsminister die Erlaubniss zur Vornahme der Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Altwasser über Dittersbach, Friedland, Braunau zum Anschluss an die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn bei Nachod oder Skalitz oder zum Anschluss an eine von Wildenschwerdt aus nach Braunau oder Wernersdorf zu bauende Bahn ertheilt worden. Um den Bau der letzteren Bahn bewirbt sich gegenwärtig ein Oesterreichisches Konsortium.

Die Berlin-Stettiner Generalversammlung hat die Vermehrung des Aktienkapitals um 500 000 Thlr. zur Vermehrung des Betriebsmaterials beschlossen.

Die Berlin-Hamburger Bahn beabsichtigt die Strecke ihrer neuen Linie von Wittenberge bis Dömitz bis Ende des Jahres fahrbar zu machen. Die Hannoverschen Strecken bereiten auch auf dieser Bahn grössere Schwierigkeiten. Von Lüneburg aus zum Anschluss an die Venlo-Hamburger Bahn hat der Bau noch nicht begonnen. Die Hamburger Bürgerschaft genehmigte in ihrer Sitzung am 24. d. M. einen Antrag des Senats, betreffend Expropriationen für die Verbindung der Venloer Bahn mit der Verbindungsbahn.

Auf der Harburg-Stader Bahnlinie werden nach Mittheilungen lokaler Blätter jetzt auf Veranlassung einer Englischen Baugesellschaft Vermessungen vorgenommen. Ein Ihnen früher gemeldetes Gerücht betraf ein Englischen Unternehmern zugeschriebenes Projekt, von Harburg über Stade und Otterndorf nach Cuxhaven zu bauen.

Für die Eröffnung der Oldenburgischen Bahnstrecke Jever-Sande werden die ersten Wochen des August in Aussicht genommen.

Die Vorarbeiten für die Linie Berlin-Kiel hofft man in etwa zwei Monaten beendigt, die ganze Bahn binnen zwei Jahren fertiggestellt zu sehen.

Nach einer Mittheilung in Rheinischen Blättern hätte der Handelsminister beschlossen, dem Landtage eine Vorlage zu Gunsten einer Bahn von Limburg über Selters nach Camberg zu machen.

Am 5. k. M. soll in Wien eine Konferenz zu Ausgleichsverhandlungen Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahnverwaltungen wegen der Benutzung Oesterreichischer Wagen während des Krieges abgehalten werden.

⊙ Bayerische Staatsbahnen. Mit dem 1. Juni wird die Strecke Neuötting-Simbach (vide No. 19 S. 358 d. Z.) provisorisch eröffnet, sodass nunmehr die Bahnstrecke München-Simbach $33,_{355}$ Stdn. $= 16,_{677}$ Ml. lang, dem Betriebe übergeben ist. Vom 1. Juni l. J. wird dieselbe mit täglich 3 Zügen befahren und zwar in München ab: $4,_{30}$ Mrgs., $11,_{25}$ Vorm. und 5 Abds., in Simbach an: $9,_{30}$ Vorm., $3,_{25}$ Nchm., 10 Nchts.; von Simbach ab: $4,_{5}$ Mrgs., $9,_{30}$ Vorm. und $4,_{35}$ Nchm., in München an: $9,_{5}$ Vrm., $1,_{30}$ Nchm. und $9,_{36}$ Nchts. Die Fahrzeit beträgt bei den Postzügen 4, bei den gemischten Zügen 5 Stdn. Bei den Güterexpeditionen Simbach, Haidhausen und Mühldorf, ferner bei den Expeditionen I. Cl.: Thalkirchen, Schwaben, Dorfen, Schwindegg, Ampfing, Neuötting und Marktl ist die Güterabfertigung unbeschränkt, bei den Expeditionen II. Cl.: Feldkirchen und Walpertskirchen dagegen auf Einzelgüter bis zu 5 Ctr. per Collo und für Wagenladungsgüter beschränkt. Am 1. Juli d. J., mit Einführung der Sommerordnung, wird diese Bahnlinie dem internationalen Durchgangsverkehr eröffnet. Die Bahnlinie München-Neuötting wird bekanntlich seit 1. Mai mit täglich 2 Zügen befahren. Nur die Postzüge haben jetzt unmittelbaren Anschluss an die Züge der Kaiserin Elisabethbahn in Simbach.

Wiener Briefe.

♂ Wien, am 27. Mai. (Vom Eisenbahn-Aktienmarkte. Rechenschaftsbericht der Kaiser Ferdinands Nordbahn. Generalversammlungen der Böhmischen Nord- und Westb., Turnau-Kralup-Prager, Buschtêhrader und Graz-Köflacher E. Oesterr. Staatsbahn. Fünfkirchen-Barcser E. Siebenbürger E. Serbische Bahnen.)

Die Einnahme der Hauptstadt Frankreichs durch die Versailler Truppen hat etwas Leben auf den Eisenbahnaktienmarkt gebracht. Franz Josefsbahn hoben sich um 1 fl., Nordwestbahn 1¼ fl., Lombarden gingen auf 174, Staatsbahn auf 423, Karl-Ludwigbahn auf 260. Ausser diesen besserten sich noch Theissbahnaktien und Böhmische Westbahn. Die aus Bukarest eingelangte Meldung, dass das von der Regierung ernannte Schiedsgericht die Eisenbahn-Konzessionäre zur Zahlung der fälligen Zinscoupons bis zur Vollendung der Eisenbahnlinien verurtheilte, hat in den betreffenden Kreisen eine wohlbegründete Verstimmung hervorgerufen. Man wird sich wohl hüten, für Industrie-Unternehmungen im Osten fernerhin Kapitalsanlagen zu machen.

Die Veröffentlichung der Rechenschaftsberichte von Seiten der Bahngesellschaften geschieht gegenwärtig in so rascher Aufeinanderfolge, dass wir nicht Muse haben können, dieselben reflektiv zu behandeln und uns daher auf die objektive Wiedergabe beschränken müssen.

Zunächst wenden wir unsern Blick der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu.

Dieselbe hat im abgelaufenen Jahre im Ganzen $25,_{4}$ Millionen gegen $25,_{7}$ Millionen im vorigen Jahre eingenommen; dazu die Einnahmen aus dem gesellschaftlichen Montanbetriebe per $0,_{17}$ Millionen (gegen $0,_{3}$ Millionen des Vorjahres), so ergiebt sich ein Gesammterträgniss von $16,_{1}$ Millionen ($17,_{28}$ Millionen im Jahre 1869). Davon sind zu bestreiten als allgemeine Auslagen: die Beiträge zum Schienenerneuerungsfonds $0,_{8}$ Millionen, die Steuern und Stempelgebühren 2 Millionen, zusammen $2,_{6}$ Millionen, so dass zur Verzinsung des eigentlichen Aktienkapitals $13,_{5}$ Millionen gegen $14,_{5}$ Millionen im vor. Jahr verbleiben. Nachdem die fünfprocentige Verzinsung des Anlagekapitals $3,_{6}$ Millionen (gegen $3,_{3}$ Millionen des Vorjahres absorbirt, so verbleiben zur Verfügung der General-Versammlung noch $9,_{9}$ Millionen. Im vorigen Jahre hatten die Aktionäre zu demselben Zwecke die Summe von $11,_{1}$ Millionen zur Verfügung und es zeigt sich somit, dass die Nordbahn im Jahre 1870 gegen das Jahr 1869 einen Ausfall erlitten hat, der mit Rücksicht auf die Kriegsstörungen als nicht bedeutend anzusehen ist. Die Dividende pro 1870 wird 180 fl. per Aktie oder circa 18% des Nominal-Kapitals betragen.

In der am 22. d. M. abgehaltenen Generalversammlung der Böhmischen Nordbahn in Prag wurde beschlossen, die Dividende mit 5 fl. 25 kr. auszuzahlen (siehe Bekanntmachung S. 431. Die Red.), 45 000 fl. wurden dem Erneuerungsfonds zugewiesen.

In der am 25. d. stattgehabten Generalversammlung der Böhmischen Westbahn wurde die Superdividende auf 4 fl. 90 kr. festgesetzt.

Am 20. d. M. fand die Generalversammlung der Turnau-Kraluper Bahngesellschaft statt; der Reingewinn pro 1870 beträgt 329 134 fl. 92 kr. Die Dividende wurde auf 16 fl. per Aktie bestimmt. (Siehe Bekanntmachung S. 431. Die Red.)

Die am 25. d. in Prag abgehaltene Generalversammlung der Buschtêhrader Bahn beschloss den Juni-Coupon mit 35 fl. einzulösen (das Aktienerträgniss ist somit 73 fl. 12½ kr.), als Tantième an den Verwaltungsrath zu vertheilen 24000 fl., dem Pensionsfond 5000 fl., dem Erneuerungsfond 55 000 fl. zuzuweisen und den Ueberrest von 4334 fl. auf neue Rechnung vorzutragen.

Die Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft hielt ebenfalls am 25. d. M. ihre Generalversammlung ab. Der Reingewinn beträgt 331 375 fl., der beinahe gänzlich dem Eisenbahnerträgnisse zufällt. Die Kohlenerzeugung lieferte nur 1130 fl. Vom Reinerträgnisse wurden 15 Proc. dem Verwaltungsrathe als Tantième mit 16586 fl. zugetheilt, für Amortisation 3200, für den Reservefond 9348 abgezogen und 382530 fl. als Dividende vertheilt, was 9% Verzinsung macht. Der Rest von 39 728 fl. wird dem Oberbaufond zugewiesen.

Ueber die der Generalversammlung der Oesterr. Staatsbahn am 13. Juni d. J. vorzubringenden Anträge ist bereits vom Verwaltungsrathe definitiver Beschluss gefasst worden. Das Jahreserträgniss pro 1870 beträgt 60 Frcs. per Aktie. Die Superdividende beläuft sich demnach auf 35 Frcs. Bezüglich der Jahreszinsen wurde bestimmt, dass dieselben nicht wie bisher mit 12½ Frcs. für je einen halbjährigen Zinstermin vertheilt, sondern dass der Januar-Coupon mit 20 Frcs., der Juli-Coupon mit 5 Frcs. ausgezahlt werde. Hiemit soll bereits im laufenden Jahre begonnen werden. Dann wird der Generalversammlung die Ausgabe von 150 000 Aktien und zwar 50 000 zur Einlösung der Gründerrechte und zur Bestreitung anderer Auslagen und 100 000 Aktien im Wege des Bezugsrechtes der Aktien in Vorschlag gebracht werden. Vier alte Aktien geben das Bezugsrecht auf eine neue Aktie.

Bei der Fünfkirchen-Barcser Bahn sind die Ergebnisse des zweiten Betriebsjahres hinter den gehegten Erwartungen zurückgeblieben und ist man neuerlich gezwungen, die Staatsunterstützung in Anspruch zu nehmen. Die Gesammteinnahmen pro 1870 betragen $318\,441,_{69}$ fl., die Ausgaben dagegen $238\,372,_{39}$ fl. Nach Abzug der Ausgaben von den Einnahmen betrug der Nettogewinn $80\,069,_{30}$ fl., welcher Betrag zur theilweisen Verzinsung des Anlagekapitals verwendet wurde. Zur ganzen Verzinsung des Anlagekapitals mit 5 Proc. in Silber waren mit Rücksicht auf den Silbercours nothwendig $425\,416,_{32}$ fl., Amortisation von 23 Obligationen $5\,348,_{45}$ fl., zusammen $430\,764,_{77}$ fl., welche durch staatliche Subventionen gedeckt wurden.

Endlich wollen wir noch die Erste Siebenbürger Bahn erwähnen, bei welcher sich die Gesammteinnahmen auf 1 219278 fl. 68 kr. und die Gesammtausgaben auf 827 973 fl. 67 kr. beliefen. Vom Staate wurde ein Zuschuss zu der garantirten Verzinsung im Betrage von 454 937 fl. 22 kr. in Anspruch genommen.

Schliesslich wollen wir noch des projektirten Anschlusses der

Serbischen und Russischen Eisenbahnen an das Oesterreich-Ungarische Bahnnetz gedenken.

Serbien fühlt immer dringender das Bedürfniss nach Bahnen, sträubte sich aber lange dagegen, da es keine fremden Kapitale und Kapitalisten ins Land ziehen wollte. Endlich hat es dennoch müssen dem Gebote der Nothwendigkeit folgen, indem es die Staatsbahn einlud, in direkte Verhandlungen mit der Serbischen Regierung wegen des Baues beziehungsweise des Anschlusspunktes der Serbischen Bahnen zu treten. Delegirte der Staatsbahn sind bereits nach Belgrad abgereist. — Dagegen scheint sich die Vollendung des Anschlusses der Russischen Eisenbahnen an die Tarnopol-Wolocysk Bahn, welche rasch der Vollendung entgegengeht und im Juli oder August d. J. eröffnet werden soll, zu verzögern. Die Russische Anschlussbahn ist noch weit im Bau zurück und wird vielleicht erst im Laufe des kommenden Jahres dem Betriebe übergeben werden können.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn. (Aus dem Geschäftsbericht pro 1870.) Befördert wurden im Jahre 1870

201 054 Personen gegen 156 753 in 1869,
25 883 210 Centner Güter gegen 20 320 217 in 1869,

von welchen auf die am 8. Oktober 1870 eröffnete Strecke Dux-Komotau, für deren Herstellungskosten die Interkalar-Zinsen für das ganze Jahr 1870 aus dem Baufond bestritten wurden, 15 179 Personen und 138 486 Centner Güter entfallen.

Mit Einschluss von unentgeltlich verführten 265 899 Centner Regie-Kohlen beziffert sich das ganze Verfrachtungsquantum auf 26 149 109 Centner.

Die Brutto-Einnahme betrug im Jahre 1870 1 187 047 fl. 56 kr. gegen 911 976 fl. 30 kr. in 1869 und sind sonach im Jahre 1870 275 071 fl. 26 kr. mehr eingenommen worden. Es entfallen auf jede Meile der Bahn 242 254 fl. 60 kr., dagegen auf eine Bahnmeile mit Einrechnung der Zweigbahnen 152 185 fl. 58 kr. und auf eine Nutzmeile 47 fl. 54 kr.

Die Brutto-Einnahme wurde aus folgenden Titeln erzielt: aus

a) Personenverkehr 118 303 fl. 31 kr. gegen 105 388 fl. 23 kr. in 1869,
b) Eilgut- und Frachtenverkehr 993 902 fl. 29 kr. gegen 783 778 fl. 80 kr. in 1869,
c) verschiedene Einnahmen 74 841 fl. 96 kr. gegen 22 809 fl. 27 kr. in 1869.

Nach den einzelnen Titeln betragen sonach die Einnahmen im Jahre 1870

12 915 fl. 8 kr. aus dem Personenverkehr,
210 123 „ 49 „ „ „ Frachtenverkehr,
52 032 „ 69 „ „ verschiedenen Einnahmen mehr als im Jahre 1869.

Die quantitative Mehrbeförderung im Jahre 1870 beträgt

44 301 Personen und
5 828 892 Centner Güter incl. Regiekohlen.

Wird die gesammte Güterbewegung, welche

23 929 179 Ctr. Kohlen,
1 497 090 „ diverser Güter (worunter auch Kalk),
722 840 „ Güter der chemischen Fabrik umfasst, getrennt, so ergiebt sich im Jahre 1870 gegen das Jahr 1869 eine Mehrverfrachtung von 5 370 499 Ctr. Kohlen und
461 601 „ diverser Güter und eine Minderverführung von 3 208 „ Güter der chemischen Fabrik.

Die Gestaltung der Kohlenbeförderungen von den einzelnen Stationen war folgende:

	1870		1869
ab Türmitz	1 335 425 Ctr.	gegen	1 509 805 Ctr.,
„ Schönfeld	1 559 009 „	„	1 016 860 „
„ Karbitz	9 733 780 „	„	7 890 805 „
„ Mariaschein	6 476 400 „	„	5 835 675 „
„ Teplitz	616 480 „	„	606 600 „
„ Settenz	5 800 „	„	800 „
„ Ullersdorf	2 485 805 „	„	1 391 335 „
„ Dux	1 700 655 „	„	306 800 „
„ Preschen-Bilin	1 425 „	„	—
„ Brüx	8 800 „	„	—
„ Udwitz-Görkau	5 000 „	„	—
„ Komotau	600 „	„	—

Die sämmtlichen, nach vorstehender Spezifikation von den verschiedenen Stationen ausgegangenen Kohlensendungen haben folgende Richtungen genommen:

1 991 599 Ctr. im Lokalverkekr nach Aussig, 6 809 125 Ctr. dergl. zur Elbe, 7 280 110 Ctr. im internen Verkehr nach fünf inländischen Bahnen, 7 848 345 Ctr. im externen Verkehr nach dem Ausland.

Dem steigenden Verkehr sowohl, als auch den durch denselben bedingten grösseren Konservirungs-Kosten angemessen, sowie wegen eingetretener Personalvermehrungen für die neue Strecke Dux-Komotau haben auch die Betriebsspesen eine bedeutend höhere Ziffer erreicht, als im Vorjahr, und es belaufen sich dieselben auf 601 652 fl. gegen 443 283 fl. 97 kr. im Jahre 1869.

Die Spesen in den einzelnen Titeln waren im Vergleich zum Vorjahr folgende:

	1870		1869
Allgemeine Verwaltung	59 228 fl. 35 kr.	gegen	37 627 fl. 4 kr.
Bahn- und Gebäude-Erhhltung	257 941 „ 14 „	„	161 309 „ 82 „
Transport-Verwaltung	178 260 fl. 89 kr.	gegen	137 624 fl. 3 kr.
Transportmittel-Erhaltung	106 221 „ 62 „	„	54 254 „ 22 „
Steuern und Abgaben	65 231 „ 58 „	„	52 468 „ 86 „

und stellt sich die Gesammt-Spesenquote, welche im Jahre 1869 $48{,}_{65}$% betrug, im Jahre 1870 auf $50{,}_{69}$%.

Bemerkt wird, dass hauptsächlich die grossen Reparaturen an den alten Maschinen und Wagen, sowie die für die Erzielung einer grösseren Sicherheit des Betriebes bei fortwährend steigendem Verkehre höchst wichtigen Auswechslungen von Eisenschienen gegen Stahlschienen auf der Strecke Aussig-Teplitz die Hauptursachen sind, dass sich die Betriebsspesen im Jahre 1870 höher stellen als im Vorjahre, während eine bedeutende Spesenverminderung im Jahre 1871 zu erwarten sei.

Nach Kürzung der 65 231 fl. 58 kr. betragenden Steuern und Abgaben, dann der Zinsen für die in Umlauf befindlichen Prioritäts-Obligationen, deren Amortisationsquoten, sowie der Interessen für schwebende Schulden (im Sinne des § 49 der Statuten), welche 93 303 fl. 62 kr. betragen, verbleibt ein reiner Gewinn von 426 860 fl. 36 kr.

Die im Februar d. J. (in Folge einer Einladung der Firma Johann Liebieg & Co. zu Verhandlungen über eine Vereinigung der Aussig-Teplitzer Bahn mit der Dux-Bodenbacher und Bielathal-Bahn) in Wien eingeleiteten Verhandlungen führten zu keiner vollständigen Einigung und der von der Firma Johann Liebieg & Co und dem Comité des Dux-Bodenbacher Verwaltungsrathes übermittelte Entwurf eines Uebereinkommens wurde von dem Verwaltungsrathe in seiner Sitzung vom 19. März l. J. einstimmig abgelehnt und zwar in Erwägung, dass einmal die Fusion der Bahnen während der Bauzeit der Dux-Bodenbacher Bahn schwer lösbare Fragen involvirt, dass ferner der Aufwand, welcher erforderlich ist, die Dux-Bodenbacher Bahn nicht nur betriebs- sondern auch ertragsfähig zu machen, sich nicht übersehen lässt, und dass durch diesen Mehraufwand und durch die grossen Geldbeschaffungskosten, welche auf dem Dux-Bodenbacher Unternehmen bereits ruhen und welche nach den Voranschlägen auch die Bielathal- und die Osseg-Comotauer Bahn treffen würden, eine zu schwere Belastung des neuen Unternehmens zu befürchten ist.

Was die Ergänzungs- und Erweiterungsbauten anlangt, so wird hervorgehoben, dass die Elbeschleppbahn in Aussig bis an das Ende des Hafens verlängert und das 2te Geleise am Töpferhorn hergestellt wurde, so dass nur noch das 2te Geleise von der Station bis zu dem Staatsbahn-Viadukte zu legen ist, um die Elbeschleppbahn durchaus doppelgeleisig zu machen. Die Legung dieses letzteren Doppelgeleises auf der vorbezeichneten Strecke wurde auch bereits begonnen und wird jedenfalls noch vor Eröffnung der Kettenschleppschifffahrt, welche einen stärkeren Kohlenverkehr zur Elbe zuversichtlich erwarten lässt, beendet werden.

Die für die Gesammtentwickelung des immer steigenden Verkehrs nothwendige Erweiterung der Station Aussig wurde ebenfalls im Jahre 1870 in Angriff genommen und es ist auch die Ausführung derselben so weit gediehen, als solche in Aussicht genommen wurde.

Von Aussig bis Türmitz ist das zweite Geleise hergestellt und auch mit den Vorarbeiten zur Fortführung desselben bis nach Teplitz begonnen worden.

Anstatt der optischen Signalmittel sind auf der ganzen Linie die elektromagnetischen Glockensignale, sowie auch Stations-Distanz-Deckungs-Signale eingeführt worden.

Der im Jahre 1870 nach Eröffnung der Dux-Komotauer Strecke begonnene Bau der Schwatzer Zweigbahn ist so weit vollendet worden, dass dieselbe im Monate März l. J. in Betrieb gesetzt werden konnte.

Für die Linie Dux-Komotau waren bis Ende December 1870 2 883 327 fl. 24 kr. zur Verausgabung gelangt. Da nur noch eine Vemehrung von höchstens 250 000 fl für die noch rückständigen Ausgleichszahlungen und Nachschaffungen zu erwarten steht, so wird diese Bahnlinie mit Einschluss der Intercalar-Zinsen jedoch exclusive der Fahrbetriebsmittel auf 517 900 fl. Oe. Whg. pro Meile zu stehen kommen. Es wird somit, im Vergleiche zu dem mit 3 500 000 fl. präliminirten Baukapitale eine Ersparniss von nahezu 400 000 fl. erzielt, welcher Betrag durch vermehrte aber sehr zweckmässige Anschaffungen von Transportmitteln eine dem Unternehmen gewiss nur nützliche Verwendung gefunden hat.

Der Stand der Fahrbetriebsmittel war zu Ende des Jahres 1870 folgender: 20 Lokomotiven mit eben soviel Tendern, 20 Personenwagen, 9 Conducteur-Wagen, 70 Kastenwagen, 776 Kohlenwagen, 100 Equipage-Wagen u. s. w.

Die Gesammtkosten dieser Fahrbetriebsmittel repräsentiren dermalen einen Betrag von 2 163 179 fl. 21 kr.

Weiter sind in diesem Jahre 5 Lokomotiven mit Tendern, 25 Personenwagen, 3 Conducteurwagen, 324 Kohlenwagen (im Betrage von 737 310 fl. 40 kr.) bestellt worden; die Bahn ist dann mit 25 Lokomotiven, 45 Personenwagen und 1282 Güterwagen, also mit Fahrbetriebsmitteln gewiss sehr entsprechend ausgerüstet.

Wegen Verlegung des Theresienschachtes der Saxonia und sonach eingetretener Verkürzung der betreffenden Zweigbahn, dann wegen Auflassung der Förderungen am Doblhof- und am Richardschachte, sonach Ausserbetriebsetzung der zu diesen Schächten führenden Schienenstränge, verfügte der Verwaltungsrath die Abschreibung

von 8000 fl. von den Gesammtkosten der für die Saxonia hergestellten Zweigbahnen, dann der Gesammtkosten für die Abzweigung zum Doblhofschacht 8291 fl. 96 kr. und zum Richardschacht 14 068 fl. 66 kr. vom Neubau-Conto zu Lasten des Erneuerungsfonds.

Bei dem Rückblick auf die von der vorigen (12.) ordentlichen Generalversammlung gefassten Beschlüsse wird erwähnt, dass das Gesuch an das Handelsministerium um die Concession zum Bau der Linien Tetschen-Aussig und Aussig Nimburg unberücksicktigt blieb, und dass von zwölf Gesuchen des Verwaltungsraths um Baubewilligungen zu Zweigbahnen bis jetzt nur ein Einziges, betreffend die Errichtung einer Anhaltstation für den Daubek'schen Anna-Schacht in Tschausch, vom Handelsministerium erledigt und drei Zweigbahnen kommissionell begangen, während die betreffenden, sowie alle übrigen Gesuche bisher nicht erledigt wurden, wodurch die bei der vermehrten Kohlenproduktion angestrebte und von den betreffenden Kohlengewerkschaften unausgesetzt urgirte Herstellung von Schienenverbindungen zur Bewerkstelligung eines vergrösserten Kohlentransportes, zum grossen Nachtheile der Kohlen konsumirenden Industrie auch im kommenden Herbst neuerdings in Frage gestellt bleiben und die vorjährigen Kalamitäten wieder hervorgerufen werden dürften.

Das Zweigbahnprojekt zwischen Ullersdorf und Görkau ist als ein einheitliches Projekt einer auch für den Personenverkehr geeigneten Bahn modifizirt und das Concessionsgesuch dahin abgeändert worden, dass für diese Linie auf die Steuer- und Gebühren-Befreiung verzichtet werden soll.

Die zu Ausführung der vorbesprochenen Projekte nöthigen Mittel sollen durch Hinausgabe von Prioritäts-Obligationen im Betrage von 2 Millionen Thaler oder 3 Millionen Gulden Oe. W. in Silber herbeigeschafft werden und sind alle Einleitungen zur Ausfertigung der Stücke getroffen, um davon nach Maassgabe des Bedarfes die nöthige Anzahl bestmöglichst realisiren zu können.

Personalnachrichten.

Preussen. Die Baumeister Carl Friedrich Julius Müller zu Bromberg und Conrad Busse zu Strehlen O. S sind zu Königl. Eisenbahn-Baumeistern ernannt und als solche im Bereich der Oberschlesischen Eisenbahn-Verwaltung, unter vorläufiger Belassung an ihren jetzigen Wohnorten, angestellt worden.

Pfälzische Bahnen. Zum Bahnhofverwalter in Kaiserlautern wurde der 2. Verwalter Ernst Carl daselbst ernannt.

Ausland.

* **Schweiz.** Die Rigibahn wurde am 23. Mai c. mit den Stationen Vitznau, Kaltbad und Staffelhöhe cröffnet.

— *r* — **Belgien.** (Hesbaye-Condroz.) Die Arbeiten der zwischen der Brücke von Bonne und der Nordbahn gelegenen Sektion der Eisenbahnlinie Hesbaye-Condroz sind bereits weit vorgeschritten. Der Tunnel von Tilleuil ist vollendet, die Brückenpfeiler stehen, und die Herstellung der eisernen Bestandtheile würde vollendet, oder der Vollendung nahe sein, wenn nicht verschiedene Theile bis jetzt in Paris aufgehalten worden wären, wo sie seit Beginn der Belagerung bereits auf die Waggons verladen waren. Nichtsdestoweniger hofft man noch vor Ablauf des Jahres diese Strecke eröffnen zu können, welche wohl die wichtigste der Linie Hesbaye-Condroz sein dürfte, da sie die Industrie-Plätze von Hoyoux mit der grossen Nordbahnlinie verbinden wird. — Es sollen auch Unterhandlungen eröffnet sein, wegen der zwischen Huy und Landen gelegenen Strecke der Linie Hesbaye-Condroz.

Literatur.

Inhalts-Verzeichniss der besonderen Beilage zum Deutschen Reichs-Anzeiger und Königlich Preussischen Staats-Anzeiger No. 4 vom 27. Mai 1871. Chronik des Deutschen Reiches. — Die letzten Verhandlungen des heiligen Römischen Reichs Deutscher Nation. — Die Austernbänke an der Westküste Schleswigs. — Kunstdenkmale und Alterthümer im Fürstenthum Calenberg. — Der alte Thurm zu Mettlach. — Peter von Hess.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen.

20. Juni. Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenb.-Ges. zu Berlin. Auf der Tagesordnung steht u. a. die Beschlussfassung über die Vorlage des Directoriums wegen weiterer Betheiligung der Gesellschaft bei dem Braunschweiger Eisenbahnunternehmen.

30. „ Lübeck-Büchener Eisenb.-Ges. zu Lübeck. Siche Bekm. S. 430.

Einzahlungen.

Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn. Die Einzahlung der restlichen 6 Raten auf die Actien II. Emission mit je 10% oder 10 fl. Ö. W. hat zu den in der Bekanntmachung S. 432 angegebenen Terminen zu erfolgen.

Submissionen.

Termin	Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seit
5. Juni zu Horb	Württembg. Staatsb.	Tunnelbauhölzer	—
9. „ zu Zürich	Schweizer Nordostb.	Tücher	—
12. „ zu Kreuznach	Rhein-Nahebahn	Verkauf von 5510 Ctr. alter Schienen etc.	—
12. „ zu Breslau	Oberschlesische E.	Eis. Brückenüberbauten	435
13. „ zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Erdarbeiten Jülich-Stolberg	—
15. „ zu Elberfeld	dieselbe	Erdarbeiten etc. mittlere Ruhrthalbahn	—
16. „ zu Elberfeld	dieselbe	3 Indebrücken	—
1. Juli zu Köln	Rheinische E.	Bekleidungs-Materialien	434
3. „ zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Erdarbeiten bei Wengern	—

OFFICIELLE ANZEIGEN.

Generalversammlung
der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

In Gemässheit der §§ 26—29 und § 46 des Statuts werden die Aktionäre der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft zu der **einundzwanzigsten** regelmässigen

am Freitag den 30. Juni d. J. Nachmittags 3 Uhr

zu Lübeck im Casino-Gebäude abzuhaltenden **Generalversammlung** hierdurch eingeladen.

Zur Prüfung der Legitimationen der stimmberechtigten Aktieninhaber und zur Aushändigung der **Eintrittskarten** werden Kommittirte des Ausschusses

am Freitag den 30. Juni d. J. Vormittags von 11 bis 1 Uhr

im vorgenannten Lokale gegenwärtig sein.

Die Legitimation geschieht durch Einreichung einer schriftlichen Erklärung über die eigenen Aktien und über die Aktien, für welche ein Aktionär vom anderen bevollmächtigt ist, unter Vorzeigung derselben (§ 29 des Statuts).

Zur Verhandlung kommen:

1) Jahresbericht der Direktion und Rechnungsabschluss des Jahres 1870,
2) Jahresbericht des Ausschusses,
3) Mittheilung betreffs einer Seitens der Königlich Preussischen Regierung an die Direktion gerichteten Aufforderung zur Erklärug über die Uebernahme des Baues einer Zweigbahn von Oldesloe über Segeberg nach Neumünster.

Lübeck, den 30. Mai 1871.

Der Ausschuss der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Vom 20. hujus ab tritt ein direkter Güterverkehr zwischen den Stationen **Leipzig, Halle, Cöthen, Dresden, Chemnitz, Hof, Eger** einerseits und den Stationen **Königsberg Braunsberg, Elbing, Danzig, Bromberg, Kreuz** andererseits in Kraft und sind betreffende Tarif-Exemplare zum Preise von 5 Sgr. bei unseren Güterverwaltungen zu Berlin, Cöthen, Halle, Leipzig zu haben.

Berlin, den 20. Mai 1870.

Die Direktion.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Folgende, von der Königlichen Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn unterm 10. hujus erlassene Bekanntmachung

Bekanntmachung,

Vom 1. Juli d. Js. ab werden die für den Transport **Oberschlesischer** Steinkohlen nach den Stationen unserer Anschlussbahnen und darüber hinaus noch bestehenden **Tonnen-Tarife** (excl. nach den Stationen der Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn) aufgehoben und es treten an Stelle derselben neue **Centner-Tarife** in Kraft.

Die Verfrachtung von Steinkohlen erfolgt in den obenbezeichneten Verkehren ausschliesslich nach **Gewicht** und wird vorläufig auf den Gruben, auf welchen die erforderlichen Vorrichtungen zur Verwiegung der Kohlen noch nicht hergestellt sind, bei der Gewichtsermittelung die Tonne zu $3^2/_3$ Ctr. angenommen.

Druck-Exemplare der neuen Centner-Tarife sind s. Zt. bei den üblichen Verkaufsstellen zu haben.

Breslau, den 10. Mai 1871.

Königliche Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn.

bringen wir hiermit zur Kenntniss des betheiligten Publikums.

Berlin, den 15. Mai 1871. **Die Direktion.**

K. k. priv. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn.

Die mit 1. Juli 1871 fälligen **Dividenden-Coupons** für das Verwaltungsjahr 1870 werden in Gemässheit des Generalversammlungs-Beschlusses vom 20. Mai 1871 mit Oest. W. fl. 16. — in Banknoten per Stück eingelöst werden.

Die Einlösung dieser Dividenden-Coupons, gleichwie der mit 1. Juli 1871 fälligen halbjährigen **Silberzinsen-Coupons der Prioritäten** mit Rthlr. 2. 15 Sgr. oder Oest. W. fl. 3. 75 in Silber per Stück erfolgt vom 1. Juli 1871 ab bei nachstehenden Zahlungsstellen:

1) in **Prag** bei der **Hauptcassa der Gesellschaft**, No. 1012/I,
2) in „ „ „ **Allgem. Böhm. Bank**,
3) in „ „ Herrn **Moritz Zdekauer**,
4) in **Wien** „ der **Niederösterr. Eskompte-Gesellschaft**,
5) in „ „ „ **Anglo-Oesterr. Bank**,
6) in **Leipzig** bei der **Allgem. Deutschen Creditanstalt**,
7) in **Dresden** bei Herrn **Michael Kaskel**,
8) in **Berlin** bei der **Berliner Handelsgesellschaft**,
9) in „ „ Herrn **David Liepmann**,
10) in **Frankfurt a/M.** bei **H. A. M. v. Rothschild & Söhne**,
11) in **Hamburg** bei der **Norddeutschen Bank**.

Prag, am 26. Mai 1871.

Der Verwaltungsrath.

K. k. priv. Böhm. Nordbahn.

Dem Beschlusse der am 22. Mai l. J. abgehaltenen IV. ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre gemäss wird der Coupon der Aktien der k. k. priv. Böhm. Nordbahn für das Verwaltungsjahr 1870 mit Oesterr. fl. 5.25 eingelöst.

Die Auszahlung geschieht vom 1. Juli 1871 ab in **Prag** bei der **Cassa der Gesellschaft**, Quai 1012/I, in **Wien** bei der **k. k. priv. Niederösterr. Eskomptegesellschaft**, in **Warnsdorf** bei der **Warnsdorfer Eskomptegesellschaft**.

Prag, im Mai 1871.

Der Verwaltungsrath.

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

Die aus der Rein-Einnahme des vorigen Jahres zur Vertheilung kommende Dividende ist auf **$8^2/_3$ pro Cent** also **acht Thaler 20 Sgr.** für die Stamm-Aktie litr. A festgesetzt.

Dieselbe ist von jetzt ab in den Vormittagsstunden von 9 bis 12 Uhr

bei **unserer Haupt-Kasse** hier
und bis zum **10. Juni cr.** auch bei
der **Direction der Disconto-Gesellschaft** } zu
Herrn **S. Bleichröder** } Berlin,
Herrn **H. C. Plaut** } zu
der **Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt** } Leipzig,
Herrn **J. H. Cohn** zu Dessau
Herren **M. A. von Rothschild & Söhne** zu Frankfurt a/M.

zu erheben.

Den einzulösenden Dividendenscheinen ist eine Nachweisung über die Stückzahl und den Betrag derselben mit der Unterschrift des Präsentanten versehen, beizufügen.

Magdeburg, den 19. Mai 1871. **Direktorium.**

Thüringische Eisenbahn.

2. Einzahlung auf die Stammaktien Litt. C
(Gera-Eichichter Bahn.)

Die Inhaber der Quittungsbogen zu unseren garantirten Stamm-Aktien Litt. C für den Bau der Gera-Eichichter Bahn, auf welche bis jetzt die 1. Einzahlung von 40% geleistet worden ist, werden hiermit aufgefordert

die zweite Einzahlung von 30%

mit . . . . 30 Thlr. — Sgr. — Pf.
abzüglich der Zinsenvergütung à $4^1/_2$%
pro anno auf 40 Thlr. vom 1. Juni
1869 bis 1. Juli 1871 . . . . . 3 „ 22 „ 6 „
also netto mit 26 Thlr. 7 Sgr. 6 Pf.

pro Aktie spätestens am **1. Juli d. J.**, mit welchem Tage die Verzinsung der neu eingezahlten 30% beginnt, bei einer der nachgenannten Einzahlungsstellen zu leisten.

Wer diesen Einzahlungstermin versäumt, verfällt den im § 16 des Statuts unserer Gesellschaft vorgeschriebenen Strafen.

Die Einzahlung ist zu leisten:

a) in **Erfurt** bei unserer Hauptkasse,
b) in **Darmstadt** bei der Bank für Handel und Industrie,
c) in **Frankfurt a/M.** bei deren Filiale,
d) in **Leipzig** bei den Herren **Frege & Co.**,
e) in **Berlin** bei den Herren **Cohn, Bürgers & Co.**

überall in den Geschäftsstunden von 9—12 Uhr Vormittags.

Behufs Quittirung sind bei der Einzahlung die Quittungsbogen, nebst einem doppelt auszufertigenden Nummerverzeichnisse, zu welchem Formulare bei obengenannten Stellen verabreicht werden, orig. vorzulegen. Die Quittungsbogen können nach einigen Tagen mit Quittung über die geleistete II. Einzahlung versehen, wieder in Empfang genommen werden.

Jede der namhaft gemachten 5 Einzahlungsstellen ist ermächtigt, über diese 2. Einzahlung rechtsverbindlich auf den Quittungsbogen zu quittiren. Die Zu- und Rücksendungen erfolgen auf Kosten und Gefahr der Inhaber.

Erfurt, den 16. Mai 1871.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Königlich Preussische Ostbahn.

Sommer-Fahrplan

für die Strecke Danzig-Neufahrwasser vom **28. Mai d. Js.** ab bis auf Weiteres.

Danzig-Neufahrwasser.

Stationen	Züge											
	XXXI		I		XXXIII		V		XXXVII		III	
	mit Personenbeförderung in allen 4 Wagen-Classen											
	U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M
	Morgs.		Morgs.		Nachm.		Nachm.		Abends		Abends	
Danzig Lege Thor Abfahrt	5	45	9	32	1	46	4	21	7	46	10	10
Danzig Hohe Thor „	6	.	9	47	2	.	4	38	8	.	10	24
Neufahrwasser . . Ankunft	6	12	9	59	2	12	4	50	8	12	10	36

Neufahrwasser-Danzig.

Stationen	Züge											
	XXXII		VI		XXXIV		II		XXXVI		XXXVIII	
	mit Personenbeförderung in allen 4 Wagen-Classen											
	U.	M.	U.	M.	U.	M	U.	M.	U.	M.	U.	M.
	Morg.		Vorm.		Nachm.		Abend		Abend		Abends	
Neufahrwasser . Abfahrt	7	20	11	23	3	30	6	41	9	.	10	50
Danzig Hohe Thor „	7	34	11	40	3	44	6	56	9	14	11	4
Danzig Lege Thor Ankunft	7	46	11	52	3	56	7	8	9	26	11	16

Bromberg, den 9. Mai 1871.

Königliche Direktion der Ostbahn.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Bei dem stets zunehmenden Lokal- wie Verband-Güter-Verkehr sind im Drange des Geschäfts und da die zur Beförderung aufgegebenen Gegenstände (Collis) häufig gleiche Signaturen tragen, Verwechselungen und irrthümliche Verladungen bei aller Aufmerksamkeit nicht zu vermeiden gewesen.

Diesem Uebelstande kann wirksam nur dann begegnet werden, wenn die Versender alle zur Beförderung bestimmten Güter und Gegenstände mit dem **Bestimmungsorte** deutlich bezeichnen, bei Orten die nicht an der Eisenbahn liegen, mi der Eisenbahn-Station, von wo ab die Weiterbeförderung erfolgen soll, welche Einrichtung sich seit langer Zeit bei der Packetbeförderung durch die Post bewährt hat.

Wir empfehlen demnach den Versendern, künftighin alle zur Beförderung auf und über unsere Bahn hinaus bestimmten Güter und Gegenstände mit dem **Bestimmungsorte** deutlich und in geeigneter Weise bezeichnen zu wollen.

Berlin, den 19. Mai 1871. **Die Direktion.**

A. priv. Buschtêhrader Eisenbahn.

Fahrplan für die Strecke: Eger-Carlsbad.

Giltig vom 10. Juni 1871.

Von Eger nach Carlsbad.

Stationen.		Personenzug No. 2.		Personenzug No. 4.		Personenzug No. 6.		Gemischt. Zug No. 8.	
		Uhr	Min.	Uhr	Min.	Uhr	Min.	Uhr	Min.
		Früh		Mittags		Abends		Nachmitt.	
Eger	Abfahrt	8	50	1	—	8	25	3	45
Tirschnitz	„	9	3	1	13	8	38	4	2
Mostau-Nebanic	„	9	14	1	24	8	49	4	15
Königsberg-M. Kulm	„	9	22	1	32	8	56	4	32
Dassnitz	„	9	32	1	42	9	6	4	44
Zieditz	„	9	43	1	53	9	17	4	57
Falkenau	„	9	54	2	4	9	28	5	12
Elbogen-Neusattel	„	10	13	2	23	9	47	5	34
Chodau	„	10	26	2	31	9	55	5	52
Carlsbad	Ankunft	10	45	2	50	10	14	6	16
		Vormit.		Nachmitt.		Nachts.		Abends.	

Von Carlsbad nach Eger.

Stationen.		Personenzug No. 1.		Personenzug No. 3.		Personenzug No. 5.		Gemischtzug No. 7.	
		Uhr	Min.	Uhr	Min.	Uhr	Min.	Uhr	Min.
		Nachm.		Vorm.		Nachm.		Früh	
Carlsbad	Abfahrt	3	10	10	5	5	30	5	20
Chodau	„	3	31	10	25	5	51	5	49
Elbogen-Neusattel	„	3	40	10	34	6	—	6	—
Falkenau	„	4	3	10	57	6	23	6	31
Zieditz	„	4	10	11	4	6	30	6	39
Dassnitz	„	4	21	11	15	6	41	6	52
Königsberg-M. Kulm	„	4	31	11	26	6	51	7	6
Mostau-Nebanitz	„	4	38	11	33	6	58	7	14
Tirschnitz	„	4	53	11	48	7	11	7	31
Eger	Ankunft	5	3	11	58	7	21	7	45
		Nachm.		Mittags.		Abends.		Früh.	

Die Personenzüge No. 1, 2, 3, 4, 5 und 6 verkehren mit Wagen I. II. und III. Klasse, die gemischten Züge mit Wagen I. II. III. und IV. Klasse.

Prag, im Mai 1871. **Nachdruck wird nicht honorirt.** **Die General-Direction.**

Westfälische Eisenbahn.

1) Der bevorstehenden Truppen-Transporte wegen können gedeckt gebaute Güterwagen bis auf Weiteres nicht mehr in dem bisherigen Umfange zum Güter-Transport verwendet werden. Die zum Transport aufgegebenen Güter, welche reglementsmässig gedeckt zu befördern sind, werden daher zum grossen Theil nur in offenen und, so weit Decken vorhanden sind, mit Decken versehenen Wagen befördert werden, falls die Aufgeber die Versendung jener Güter auch unter den obwaltenden Umständen ausdrücklich verlangen.

2) Unsere Güter-Expeditionen nehmen Güter nur in beschränktem Maasse, d. h. nur insoweit an, als disponible Wagen vorhanden sind.

3) In Betreff der Lieferfristen nehmen wir Bezug auf unsere Bekanntmachung vom 30. vor. Mon.

Münster, den 24. Mai 1871.

Königliche Direktion der Westfälischen Eisenbahn.

Rheinische Eisenbahn.

Wegen des eintretenden Rücktransports der Armee kann der Sommerfahrplan unserer Bahn vorläufig und bis nach Beendigung der Militärtransporte **nicht zur Einführung** kommen.

Dagegen werden vom 1. Juni ab auf der Strecke Köln-Zevenaar und der rechtsrheinischen Strecke Bonn-Obercassel mit Abzweigung Ehrenbreitstein-Coblenz die seither ausgefallenen Schnell- und Personenzüge wieder aufgenommen, auf letzterer Strecke mit Ausnahme der Züge um 10 Uhr 23 M. Vm. von Bonn nach Oberlahnstein und 4 Uhr 42 M. Nachm. von Oberlahnstein nach Bonn und den Anschlusszügen zwischen Ehrenbreitstein und Coblenz.

Ausserdem treten auf der Strecke Köln-Zevenaar und Nebenbahnen, sowie auf der rechtsrheinischen Strecke von genanntem Tage ab einige Aenderungen der Fahrzeiten ein, welche aus den auf den Stationen ausgehängten Fahrplänen zu ersehen sind.

Mit dem Schnellzug No. 96 um 9 Uhr Vorm. von Köln nach Bingerbrück werden vom selben Tage ab nur mehr Passagiere in I. Klasse befördert.

Köln, den 25. Mai 1871. **Die Direktion.**

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Die Dividende für die Bergisch-Märkischen Stamm-Aktien ist für das Jahr 1870 auf 8 % oder acht Thaler pro Aktie festgesetzt und wird gegen Einlieferung des betreffenden Dividendenscheins vom 1. Juni d. J. ab ausgezahlt:

in **Berlin** bei der **Direktion der Diskonto-Gesellschaft**,
in **Köln** bei dem **A. Schaaffhausen'schen Bank-Verein**,
in **Düsseldorf** bei den Herren **Baum, Boeddinghaus & Co.**,
in **Aachen** bei den Herren **Charlier & Scheibler**,
in **Crefeld** bei dem Herrn **von Beckerath-Heilmann**,
in **Bonn** bei dem Herrn **Jonas Cahn**,
in **Frankfurt a. M.** bei den Hrn. **M. A. v. Rothschild & Söhne**,
in **Leipzig** bei dem Herrn **H. C. Plaut**,
in **Breslau** bei dem **Schlesischen Bank-Verein**,
in **Hamburg** bei den Herren **Haller, Soehle & Comp.**,
in **Hannover** bei dem Herrn **M. J. Frensdorf**,
in **Cassel** bei der **Hauptkasse der Königlichen Eisenbahn-Direktion** (Hessische Nordbahn),
in **Barmen** bei dem **Barmer Bankverein**,
in **Elberfeld** bei den Hrn. **von der Heydt-Kersten & Söhne** und bei unserer **Haupt-Kasse**.

Bei Präsentation mehrerer Dividendenscheine ist denselben ein Nummern-Verzeichniss beizufügen.

Elberfeld, den 29. Mai 1871.

Königliche Eisenbahn-Direktion.

K. k. pr. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn.

Durch den Fortschritt des Baues der Eisenbahnstrecke Neratowitz-Prag sieht sich der Verwaltungsrath veranlasst, die Einzahlung der restlichen sechs Raten, und zwar jede Rate zu 10% oder Oe. W. fl. 20 pr. Stück Aktie II. Emission mit der Bestimmung auszuschreiben, dass die

fünfte in der Zeit vom 1. bis 15. Juli 1871
sechste „ „ „ „ 1. „ 15. August „
siebente „ „ „ „ 1. „ 15. September „
achte „ „ „ „ 1. „ 15. October „
neunte „ „ „ „ 1. „ 15. November „
zehnte „ „ „ „ 1. „ 15. December „

zu berichtigen ist.

Die P. T. Herren Aktionäre werden hiernach eingeladen, die nach Maassgabe ihres Aktienbesitzes entfallenden Beträge bei nachbenannten Zahlungsstellen unter Vorlage der Interimsscheine einzuzahlen und zur gefälligen Kenntniss zu nehmen, dass die Zahlung mehrerer oder sämmtlicher Raten gestattet ist.

Die Zahlungsstellen sind:

in **Prag** bei der **Hauptcassa der Gesellschaft**,
„ „ bei Herrn **Moritz Zdekauer**,
„ „ bei der **Allg. Böhm. Bank**,
„ **Wien** bei der **Niederösterr. Escompte-Gesellschaft**,
„ **Leipzig** bei der **Allgem. Deutschen Kredit-Anstalt**.

Am 2. Januar 1872 werden die voll eingezahlten Interims-Scheine gegen Aktien mit den entsprechenden Coupons umgetauscht.

Prag, am 26. Mai 1871. **Der Verwaltungsrath.**

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen im Monat April 1871.

Namen der Bahnen	Betriebslänge in Meilen 1871	Betriebslänge in Meilen 1870	Befördert wurden Personen 1871	Personen 1870	Centner Güter 1871	Centner Güter 1870	Einnahmen aus dem Personen-Verkehr	Einnahmen aus dem Güter-Verkehr	Einnahmen in Summa incl. Extraordinaria	Differenz gegen denselben Monat im vorjahre	Einnahmen bis ultimo April	Differenz gegen das Vorjahr
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben.												
Bebra-Hanauer Eisenbahn	19,5	19,5	60976	45027	355369	323801	44220	43300	89910	+20046	342000	+124372
a. Berg.-Märkische u. Hess. Nordb.	97,66	90,35	—	—	—	—	199500	622984	888024	+29159	3262633	+116409
b. Ruhr-Siegbahn	14,39	14,39					18300	108917	135267	—439	514541	—21852
Berlin-Anhaltische E.	49,14	49,14	—	—	—	—	174500	195500	376000	+69116	1243300	+205482
Berlin-Görlitzer E.	27,6	27,6	—	—	—	—	25992	70076	104308	+19951	336401	+50868
Berlin-Hamburger E.	39,7	39,7	—	—	—	—	98720	249198	360512	—2641	1344704	—56740
Berlin-Potsdam-Magdburger E.	19,54	19,54	—	—	—	—	107612	162791	270403	+33820	1030078	+171000
a. Berlin-Stettin-Stargard	29,7	29,7	—	—	—	—	102461	109354	215049	+22818	—	+71989
b. Stargard-Cöslin-Colberg	22,9	22,9	—	—	—	—	36848	21475	58773	+16478	—	+39348
c. Zweigbahn Cöslin-Danzig[1]	26,31	8,9	—	—	—	—	16415	9172	26085	—	—	—
d. Vorpommersche Zweigbahnen	31,4	31,4	—	—	—	—	42468	24412	67493	+6342	—	+18679
a. Breslau-Schweidnitz-Freiburger E.	22,89	22,89	99478	95199	—	1603455	36196	94329	139076	+16308	488635	+52385
b. Liegnitz-Glogau[2]	7,7	2,9	16991	7962	—	41952	4763	2289	7052	+4580	21789	+13724
Cottbus-Grossenhain[3]	10,60	10,60	13996	2634	168433	13330	4341	8943	13284	+10347	44476	+41539
Hannoversche Staatsbahn	111,1	109,4	—	—	—	—	268244	563330	884363	+106039	3058859	+309348
a. Holsteinische excl. Elmsh.-Glückst.	32,4	32,4	118998	131927	585150	681856	56467	56351	112818	+64	428628	+51496
b. Glückstadt-Elmshorn	4,5	4,5	13867	12830	102378	134807	4650	3417	8067	+853	58911	+31008
c. Schleswigsche E.	30,9	30,9	42768	41407	249275	296756	23483	31770	55253	—705	184597	+16314
Homburger E.	2,41	2,41	48401	49408	50848	65435	10078	1542	11620	+18	39760	+2821
a. Köln-Mindener Hauptbahn	48,72	48,72	—	—	—	—	116415	440033	639127	+1286	2260379	—127369
b. Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn			—	—	—	—	13266	39494	58858	+6408	214728	+15132
c. Köln-Giessen und Rheinbrücken	24,31	24,31	—	—	—	—	21956	124323	163620	—1520	601097	—51182
d. Zusammen	73,03	73,03	—	—	—	—	151637	603850	861605	+6174	3076204	—163419
e. Venlo-Hamburger Bahn	8,94	8,94	—	—	—	—	6629	10735	18390	+1927	63161	+7545
Leipzig-Dresden	29,35	29,35	—	—	—	—	113140	182913	296053	+49768	965103	+138692
a. Lübeck-Büchen	6,3	6,3	13015	13155	213479	146805	4435	10916	66864	+17667	194845	+52652
b. Lübeck-Hamburg	8,45	8,8	39348	26244	309122	236548	17549	27964				
Märkisch-Posener E.[4]	36,2	—	—	—	—	—	20537	14266	37516	—	138058	—
a. Magdeburg-Leipzig	22,682	22,682	—	—	—	—	71454	177031	248485	+41533	832355	+59685
b. Halle-Casseler Zweigbahn	22,25	22,25	—	—	—	—	42547	70404	112952	+35846	452570	+182924
Magdeb.-Halberstädter E. a. Strecke Magdeburg-Thale, Cöthen-Vienenburg nebst Zweigbahnen u. Magdeburg-Wittenberge	44,0	44,0	201459	166405	3303347	3094517	69830	153854	223684	+17272	851655	+56903
b. Spandau-Gardelegen u. Stendal-Salzwedel[5]	24,2	7,6	22504	5412	66154	25650	7496	5250	12746	+8907	36383	+30002
Vormalige Mecklenburgische Eisenb.	19,27	19,27	—	—	—	—	26613	21176	47789	—3007	161112	— ca15300
Nassauische E.	27,67	26,17	103693	109957	1421836	1362479	33277	52505	95744	+11015	319528	+36618
Niederländische Rheinbahn	28	23	135512	131150	1272347	1524101	94261	1116111	205872	+10424	2557500[6]	+231912
Niederschlesische Zweigb.	9,5	9,5	34271	19957	309974	279122	11733	17760	29493[7]	+5757	104476	+11646
Nordhausen-Erfurter E.	10,2	10,2	—	—	—	—	7557	7106	14663	+2781	50747	+10186
a. Oberschlesische Hauptbahn[8]	64,63	64,63	—	—	—	—	87238	491195	648916	+77457	2450535	+105284
b. " Zweigbahn	12	12	—	—	—	—	—	15643	15925	+860	52670	+2402
c. Breslau-Posen-Glogau	27,84	27,84	—	—	—	—	40700	86590	142164	+11063	527281	+60256
d. Stargard-Posen	22,68	22,68	—	—	—	—	20051	53561	82514	—5528	294924	+9543
Ostpreussische Südbahn	30,22	30,22	48125	40905	545887	580583	17673	40417	59600	+173	215923	+28797
Preussische Ostbahn	134,59	121,05	—	—	—	—	288387	439439	755970	+37341	2583667	—268529
Rechte Oderufer-E.	39,4	29,0	—	—	—	—	24730	83427	115157	+41226	—	+122651
Rheinische E.	92,52	80,62	524675	473158	8243900	6176690	289350	538050	827400	+253238	2825920	+636930
a. Rhein-Nahe-Eisenbahn	16,15	16,15	—	—	—	—	44500	70309	119437	+35499	456787	+169307
b. Saarbrücker E.	21,93	19,55	—	—	—	—	40500	115722	169649	—11828	645117	—55281
Thüringische Eisenb. a. Stammb., Leipzig-Corbethaer u. Weissenfels-Geraer Zweigb.	37,256	37,256	—	—	—	—	134894	215631	350525	+78442	1229147	+328588
b. Dietendorf-Arnstädter Zwgb.	1,845	1,845	—	—	—	—	841	1238	2079	—83	6940	+453
c. Gotha-Leinefelder Zweigb.[9]	8,91	—	—	—	—	—	4711	8074	12785	—	49903	—
Tilsit-Insterburger E.	7,1	7,1	10169	8462	64442	70143	3942	2871	7873	+282	31031	+3303
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gu den Rhein. W. angegeben.												
Bayerische Ostbahnen	81,4	81,4	197023	185448	2105481	1974660	154228	563308	717536	+63080	2092307	+425840
Bayerische Staatsbahnen	246,0	241,5	491943	483872	4856357	4579529	482276	1447243	1929519	+229081	6927609	+901066
Frankfurt-Hanauer E.	5,46	5,46	60423	65314	480219	428256	30840	34614	71532	+7215	260642	+52500
Hess. Ludwigsb. a. Alte Strecke (nicht garantirte Linien)	33,98	33,98	307408	237710	2367099	1981698	218536	237146	456839	+130733	1574439	+445666
b. Neue Strecken (garantirte Linien)	11,44	2,87	40174	20440	214080	5321	7705	9882	17587	+14122	63321	+50457
Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth)	0,8	0,8	79937	80136	8400	6600	8853	210	9063	—331	33181	+379
Oberhessische Eisenb.	20,777	6,02	28387	—	145136	—	14975	10193	25555	—	102139	—
Pfälzische Eisenbahnen	—	—	253148	221005	3739356	3219505	133905	325786	459691	+114617	1956094	+578339
Taunusbahn	—	—	99198	97303	331922	346715	42626	23092	66180	+16	224207	+29482
Werrabahn	22,8	22,8	—	—	—	—	30492	77950	108442	+10866	398229	+46207
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Rubeln angegeben.												
Warschau-Wien	46¾	46¾	80800	74839	4135467	3413526	71919	149588	235086	+16731	929149	+47746
Warschau-Bromberg	19 6/7	19 6/7	20830	21617	1479335	1220559	15739	45876	63793	+6700	236203	+15061
Riga-Dünaburg	34,56	34,56	—	—	—	—	31452	124103	167575	+40821	692616	+137697
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Francs angegeben.												
Schweizer Centralbahn	238 kil.	238 kil.	188000	168894	1600000	1155024	312000	546000	858000	+227000	—	—

Anmerkungen zur vorhergehenden Tabelle.

[1] Stolp-Zoppot (15,9 M.) am 1. September 1870 eröffnet.
[2] Lüben-Glogau (4,10 M.) am 9. Januar 1871 eröffnet.
[3] Eröffnet am 21. April 1870.
[4] Eröffnet am 26. Juni 1870.
[5] Eröffnet am 15. März 1870.
[6] Vom 1. Mai 1870 bis ultimo April 1871.
[7] Excl. Extraordinaria.
[8] Einschliesslich der Wilhelms- und Neisse-Brieger Bahn.
[9] Gotha-Mühlhausen (5,30 M.) am 11. April, Mühlhausen-Leinefelde (3,91 M.) am 3. October 1870 eröffnet.

Bekanntmachung.

Bei der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft können einige im Eisenbahnwesen routinirte **Ingenieurassistenten** Beschäftigung finden. Reflektanten werden aufgefordert, ihre Zeugnisse bei der unterzeichneten Direktion einzureichen.

Braunschweig, den 17. Mai 1871.

Direktion der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft.
Scheffler.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen.

Mit Genehmigung des Königlichen Finanz-Ministeriums wird die bisherige Haltestelle **Schönberg** zwischen Plauen und Hof vom 15. Juni d. J. ab zur Güterstation erhoben.

Der Frachttarif für diese Station — Nachtrag I der Specialbestimmungen zu dem im Lokalverkehre der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen und der in Verbindung mit denselben verwalteten Privateisenbahnen gültigen Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde vom 1. October 1870 — ist auf allen Stationen der Sächsischen Staatseisenbahnen für 1/2 Ngr. zu haben.

In Bezug auf den Personenverkehr bleibt Schönberg Haltestelle im Sinne der einschlagenden Reglementsbestimmungen.

Dresden, am 25 Mai 1871.

Königl. Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Die pro 1872 für die diesseitige Verwaltung erforderlichen Bekleidungs-Materialien, als:

1400 Ellen feines blaues Tuch,
3400 „ mittelfeines blaues Tuch,
6600 „ ordinaires blaues Tuch,
5000 „ feines graues Tuch,
1200 „ mittelfeines graues Tuch,
9100 „ ordinaires graues Tuch,
6600 „ blauer Düffel,
760 „ schwarzes Zephyr-Tuch,
800 „ orangefarbiges Tuch,
750 „ Lama,
21000 „ baumwollener Biber,
11300 „ grauer Köpernessel,
1700 „ Glanznessel,
4000 „ schwarzer Orleans,
19000 „ ungebleichter Nessel,
3400 „ blaues Leinen,
8800 „ graues Wattirleinen,
3700 Tafeln Watte,
1600 Ellen feiner Drillich (1 Elle breit),
7700 „ ordinairer Drillich (9/8 Ellen breit),
450 Gross grosse broncirte Adlerknöpfe,
59 „ kleine „ „
375 „ schwarze Hosenknöpfe,
80 „ weisse „
105 „ grosse schwarze Hornknöpfe,
24 „ grosse weisse „
75 Paar goldene Kragenlitzen,
80 Ellen goldene Tressen (breite),
75 „ „ „ (schmale),
2000 „ „ Plattschnur,
2000 „ wollene „
30 Gros Cocarden,
500 Stück vergoldete Räder } Mützen-Abzeichen,
4000 „ broncirte „ }
225 Ellen baumwollener Sammet,
200 Stück Pelzmützen

sollen im Wege der öffentlichen Submission angeliefert werden.

Die Bedingungen können im Büreau unserer Central-Materialien-Verwaltung hierselbst eingesehen oder von derselben gegen Erstattung von 2 1/2 Sgr. Copial-Gebühren pro Exemplar bezogen werden.

Offerten, aus welchen der Preis der **gesondert** beizufügenden Muster ersichtlich sein muss, sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung von Bekleidungs-Materialien“ portofrei bis **zum 5. Juni cr. Vormittags 10 Uhr** bei der Central-Materialien-Verwaltung einzureichen.

Die Eröffnung der eingegangenen Offerten findet am nächsten Tage, den 6. Juni cr. Vormittags 10 Uhr ebendaselbst in Gegenwart etwa erschienener Submittenten statt.

Elberfeld, den 16. Mai 1871.

Der Königliche Ober-Betriebs-Inspektor.
gez. Buchholtz.

Rheinische Eisenbahn.

Verding von Uniform-Materialien.

Zur Bekleidung unserer Betriebs-Beamten für das Jahr 1872 bedürfen wir ca. 25 000 Berliner Ellen verschiedene Tuche, 40 000 Ellen Futterstoffe und mehrere 100 Gross Dienstabzeichen und bronzirte Knöpfe, welche Materialien wir im Wege der Submission in Lieferung zu geben beabsichtigen.

Die Lieferungs-Bedingungen können entweder in unserem Direktionsgebäude hier (im Büreau der Kalkulatur) oder in unserem Kleider-Depot am Central-Personen-Bahnhofe eingesehen, sowie auch auf frankirte Bestellung von uns bezogen werden.

Die Lieferungs-Offerten wolle man **versiegelt** und **portofrei** mit der Aufschrift: „Submission auf Bekleidungs-Materialien“ bis zum **1. Juli c.** bei uns einreichen. **Später eingehende Offerten werden nicht berücksichtigt.**

Köln, am 25. Mai 1871. **Die Direktion.**

Venlo-Hamburger Eisenbahn.

Submission auf eiserne Brücken.

Die Lieferung und Aufstellung der eisernen Ueberbauten zu den **Weserbrücken** bei Dreye, unweit Bremen, und zwar:

Loos I. für die 3 Strom-Oeffnungen der Hauptbrücke à 186′ Lichtweite, zusammen etwa 15 600 Centr. Schmiedeeisen, und „ 1 000 „ Gusseisen,

Loos II. für die 15 Fluth-Oeffnungen der Hauptbrücke à 84′ Lichtweite, zusammen etwa 15 000 Centr. Schmiedeeisen, und „ 1 100 „ Gusseisen,

Loos III. für 28 Fluth-Oeffnungen der Brücken in der linken Wesermarsch à 32 Fuss Lichtweite, zusammen etwa 8000 Centr. Schmiedeeisen und 500 „ Gusseisen

enthaltend, soll im Wege der Submission verdungen werden.

Die Zeichnungen, Bedingungen und Gewichtsberechnungen liegen in unserem technischen Büreau, Frankenplatz No. 6 hierselbst, sowie in den Büreaus des Herrn Ober-Bauraths Funk zu Osnabrück, am Bahnhof No. 8 und des Herrn Abtheilungs-Baumeisters Meissner zu Bremen, Philosophenweg No. 1, zur Einsicht aus, können auch von dem Herrn Ober-Baurath Funk gegen Erlegung von resp. 4 Thlr., 3 Thlr. und 2 Thlr. für die Loose I, II und III bezogen werden.

Die Offerten auf eins oder mehrere der Loose sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Offerte auf eiserne Ueberbauten zu den Weserbrücken bei Dreye“

versehen, bis zum **12. Juni d. J.** an den Herrn Ober-Baurath Funk in Osnabrück einzusenden.

Köln, den 17. Mai 1871.

Die Direktion der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft.

Oberschlesische Eisenbahn.

Die Herstellung des eisernen Ueberbaues zur Unterführung der Brüderstrasse unter unserem Bahnhofe Breslau im Gesammt-Gewicht von

2960 Ctr. Schmiedeeisen,
300 „ Gusseisen und
37 „ Gussstahl

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Termin zur Eröffnung der Offerten ist auf

Montag den 12. Juni d. J. Vormittags 11 Uhr

im Central-Büreau unserer Abtheilung II — am Oberschlesischen Bahnhofe No. 7 — hierselbst anberaumt.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen im technischen Büreau unserer Abtheilung II — am Oberschlesischen Bahnhofe No. 7— hier zur Einsicht aus und können von dort auch bezogen werden.

Breslau, den 22. Mai 1871.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Berlin-Hannoversche Eisenbahn.

Die Ausführung eines Theiles der Erdarbeiten und Brückenbauten zur Herstellung des Planums der Zweigbahn Salzwedel-Uelzen soll in 4 Loosen im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Loose umfassen die Verarbeitung und den Transport von 44 200 + 32 600 + 31 200 + 32 700 Schachtruthen Boden und die Herstellung von 595 + 384 + 241 + 0 Ruthen Mauerwerk excl. Lieferung der Bruch- und Ziegelsteine.

Die näheren Bedingungen sind im Central-Bau-Büreau in Stendal einzusehen, woselbst auch die vorgeschriebenen Offerten-Formulare in Empfang genommen werden können.

Die Offerten sind versiegelt und portofrei mit der Aufschrift „Offerte auf Ausführung von Erdarbeiten“ bis zum **10. Juni cr. Vormittags 10 Uhr** an den Unterzeichneten einzureichen, zu welcher Zeit die Eröffnung derselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten stattfinden wird.

Stendal, den 22. Mai 1871.

Der Bau-Direktor der Berlin-Hannoverschen Bahnen.
Stute.

PRIVAT-ANZEIGEN.

Mechanische Splinten

in allen Grössen empfiehlt

Theodor Kesseling in Düsseldorf.

Haeckel & Co. in Leipzig.

Königl. Sächsische Patent-Inhaber

(Etablirt seit 1853.)

Eisenbahn-Behörden

empfehlen wir zur

Einrichtung resp. Copmletirung von autographischen Druckereien,
um Pläne, Schriftstücke etc. zu vervielfältigen, unsere bewährten

Steindruck-Pressen

ganz von Eisen, in 6 Grössen, Lithographie-Steine, Walzen, Farben, Firnisse und alle Specialitäten

Referenzen von Eisenbahn-Behörden, denen wir Druckereien einrichteten, stehen zu Diensten.
Illustrirte Preislisten gratis und frankirt.

Für Ingenieure.

Unzerreissbare glatte u. rauhe **Rollenzeichenpapiere**
eigner Fabrikation
in Rollen von 71 C/m. und 142 C/m. Breite
Thlr. $4\frac{1}{2}$ Thlr. 10 pro Rolle,

Unzerreissbares Englisches **Whatman's Rollenzeichenpapier**
in Rollen von 71 oder 102 C/m. Höhe Thlr. $5\frac{2}{3}$ pro Rolle,

Doppelt geleimte Rollenzeichenpapiere aus alten Schiffstauen hergestellt, zäh wie Leder, nie brechend für Maschinen und Schablonenzeichnungen.
Hiervon stehen Muster zu Dienst.

Carl Schleicher & Schüll,
Düren, Rhein-Preussen.

Für Eisenbahn-Bauunternehmer

empfehlen eine vollständige **betriebsfähige** Locomotive mit erforderlichen Concessions-Papieren

Gebrüder Schweitzer & Co.
Hamm i/Westphalen.

Hartguss

Herzstücke und Räder

Erdtransportwagen

in jeder Grösse und zu jeder Spur, sowohl Seiten- und Vorkipper als Wagen zum Ausschaufeln, liefern in bewährter Konstruktion

Thelen & Weydemeyer,
Eisengiesserei, Maschinen- und Dampfkessel-Fabrik. Nordhausen.

Selbstschmierende Stopfbüchsen-Packung

von
C. Otto Gehrckens.
Ottensen, (Zollverein.) Hamburg, gr. Bäckerstr. 12.
Preis: **10 Sgr.** das ℔.
Eingeführt bei fast allen Bahnen und Fabriken.

Windhoff Deeters & Co.
in Lingen a/d. Ems
empfehlen die in ihrer Fabrik seit vielen Jahren als Specialitäten verfertigten **Weichen, Drehscheiben, Wasserkrähne** und **schmiedeeisernen Constructionen.**

Einsender von Offerten

auf die durch mich erlassenen Annoncen belieben **stets** die im Inserat beigedruckte

Chiffre und Nummer

äusserlich auf der Adresse zu vermerken, da ich sonst, bei dem **enormen** Material, für richtige Beförderung **nicht garantiren** kann.

Rudolph Mosse
Officieller Agent sämmtlicher Zeitungen.

Ein erfahrener

Eisenbahn-Maschinenmeister,

der 6 Jahre lang an einer grossen Bahn mit starkem Betriebe, zuletzt als commissarischer Ober-Maschinenmeister mit Erfolg thätig gewesen ist, alsdann während des beendeten Feldzuges eine Maschinenmeisterstelle in Feindes Land bekleidet hat und vorzügliche Zeugnisse besitzt, sucht sofort eine möglichst selbstständige Maschinenmeisterstelle bei einer Privatbahn. — Näheres zu erfragen in der Red. d. Bl.

Technisches Bureau

Ueberwachung der Ausführung, Inspection und Abnahme in England bestellter Lieferungen.
Einführung Deutscher Erfindungen in England und Frankreich und umgekehrt.
Besorgung und Verwerthung von Patenten in England, Frankreich, Belgien und America.
Betheiligung an Bauten und Unternehmungen auf dem Continente.
Lieferung Englischer Maschinen und Maschinentheile, Metalle, Chemikalien und anderer Materialien für Dampfschiffbetrieb, Fabriken, Arsenale, Bauunternehmungen.
Locomotiven, Waggons, Federn, Schienen und Schienen-Kleinmaterial.
Unternehmer von Eisenbahnen und öffentlichen Bauten werden darauf aufmerksam gemacht, dass neue und gebrauchte Locomobilen, Locomotiven, Waggons, Werkzeugmaschinen, Pumpen etc. fast jederzeit zum sofortigen Versandt bereit sind.
Uebernahme von Agenturen continentaler Industrien für England.

Heinrich Simon
Civil-Ingenieur, 7 St. Peters Square
Manchester.

Vertreter in Plätzen des Continents werden gesucht.

Merseburg.

Wittenberg

Das Eisenhütten- und Emaillirwerk TANGERHÜTTE

Station der Magdeburg-Wittenberger Eisenbahn

liefert die sowohl durch Billigkeit wie grosse Dauer sich allseitig bewährenden und immer mehr in Aufnahme kommenden

Gusseisernen Locomotiv-Schuppen-Schornsteine

zu den billigsten Preisen, und stehen Prospecte darüber zu Diensten.

Weitere Specialitäten der Fabrikation des Werkes zu Bahnbauten sind: **Wasserstations-Einrichtungen, Optische Telegraphen, Perronhallen, Gasanstalten, Candelaber, Laternenarme, Stationstafeln, Warnungstafeln, Pilaren, Gitter, Pumpen, Treppen, Säulen, Fenster, Ofen** für Wartesäle und Bahnwärterhäuser, nach einem sehr **reichhaltigen Modellinventar.** Cataloge über diese Gegenstände werden gern geliefert.

Die Ausdehnung des Werkes, gute mechanische Werkstätten in Verbindung mit tüchtigen Arbeitskräften, ermöglichen sowohl **rasche** als **gediegene Ausführung** der belangreichsten Bestellungen.

Norddeutscher Lloyd.

Postdampfschifffahrt von Bremen nach Newyork und Baltimore

eventuell Southampton anlaufend

D. Köln	7. Juni nach	Newyork	D. Baltimore	21. Juni nach	Baltimore
D. Berlin	7. Juni „	Baltimore	D. Rhein	24. Juni „	Newyork
D. Main	10. Juni „	Newyork	D. Frankfurt	28. Juni „	Newyork
D. Newyork	14. Juni „	Newyork	D. Hansa	1. Juli „	Newyork
D. Weser	17. Juni „	Newyork	D. Leipzig	5. Juli „	Baltimore

und ferner jeden Mittwoch und Sonnabend.

Passage-Preise nach Newyork: Erste Cajüte **165** Thaler, zweite Cajüte **100** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.
Passage-Preise nach Baltimore: Cajüte **135** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Pr. Crt.
Fracht: £ 2 mit 15% Primage per 40 Cubicfuss Bremer Maasse. Ordinäre Güter nach Uebereinkunft.

von Bremen nach Westindien via Southampton

Nach Colon, Savanilla, La Guayra und Porto Cabello mit Anschlüssen via Panama nach allen Häfen der Westküste Amerikas, sowie nach China und Japan.
D. König Wilhelm I. Mittwoch 7. Juni D. Kronprinz Friedrich Wilhelm Freitag 7. Juli und ferner am 7. jeden Monats.
Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

Den verehrlichen Eisenbahn-Baubehörden und Unternehmern zeige ich hiermit ergebenst an, dass meine ersten Frühjahrs-Abladungen

Blauer und rother Englischer Dachschiefer

angekommen sind und offerire ich solche ab Rotterdam, Harburg und Stettin aus den einlaufenden Schiffen, so wie vom Lager zu den billigsten Preisen. Gleichzeitig offerire ich **Schieferplatten zu allen baulichen und technischen Zwecken** nach Maass und Zeichnung, zu Flurbelegen, Fensterbänken, Anschreibtafeln (praktisch zur Besteinung der Waggons), **Pissoir-Anlagen**, Fussleisten, Laternen, Lampentische und Bänke, Gesimsabdeckplatten etc., **Englischen Portland-Cement** „Marke Burham".

Die Englische Schieferhandlung
J. Wilfert in Köln.

Glaserkitt

in vier Sorten

liefere ich von anerkannt bester Qualität und empfehle solchen allen grösseren industriellen Etablissements und Gärtnereien. Vorräthig sind stets Kisten von 1, 2 und 3 Ctr., sowie Fässer von 8—10 Ctr. Inhalt; Proben und Prospekte stehen zu Diensten.

F. A. Beschke
Fabrik chem. u. techn. Producte in Dresden.

A. Bessell, Schmelztiegelfabrik Dresden.

Schauwecker's pat. selbstthätiger Oeltropfapparat für Dampfschieber u. Kolben.
Allein zu beziehen durch
Fr. Schauwecker, Maschinenmeister der Ostbahn in Welden (Bayern).

Ventilatoren
Ventilator-Feldschmieden

von Thlr. 28 an.
G. Schiele & Co.
Biebergasse 10. Frankfurt a. M.

LUDWIG BECKER in OFFENBACH a. M.

empfiehlt in solidester Arbeit zu billigen Preisen

Maschinen- und Dampfkessel-Armaturen:
Platten-, Röhrenfeder-, offene Quecksilber- u. Hydraulic-Manometer — Vacuummeter — Wasserstandszeiger — Injecteurs — Hähne und Ventile aller Arten und Grössen — Dampfpfeifen — Speiserufer — Schmierbüchsen — Schmierhähne — Selbsthätige Schmier-Apparate, etc. Preis-Verzeichnisse und Ansichts-Sendungen stehen zur Disposition.

MANOMETER LUDWIG BECKER OFFENBACH

DIE UHRENFABRIK

zu Carlsfeld bei Eibenstock im Erzgebirge

fertigt seit einer Reihe von Jahren

Thurmuhren, Eisenbahnstationsuhren, Hofuhren

in allen gewünschten Grössen, horizontalem Bau, für alle localen Verhältnisse, sowie mit jeder Transmission, und empfiehlt ihre Fabrikate zu geneigter Beachtung.

Zeugniss I.

Nachdem uns auf Bestellung von der Uhrenfabrik zu Carlsfeld bei Eibenstock eine Thurmuhr geliefert, auf hiesigem Kirchthurm aufgestellt und am 31. August dieses Jahres übergeben worden, bezeugen wir hierdurch der genannten Uhrenfabrik, dass fragliches Werk mit der grössten Sorgfalt gebaut ist, bis jetzt stets ganz gleichmässig ging, auch von der Witterung, namentlich von dem sehr bedeutenden Sturme zu Anfang dieses Monats gar nicht beeinflusst worden ist und uns bis jetzt in jeder Beziehung vollständig befriedigt, wir auch den geforderten Preis als durchaus angemessen betrachten und für dieses Werk gern bezahlt haben.

Neustädtel b/Schneeberg, den 23. December 1868. Der Stadtrath. Speck, Bürgermeister.

Zeugniss IV.

Die Uhrenfabrik zu Carlsfeld im Erzgebirge hat für die Kirchfahrt zu Klinga mit Staudnitz eine neue Kirchenuhr gefertigt, welche Ende Juli a. c. aufgestellt wurde. Dieses Werk zeigt sich so solid im Bau, exact im Gange und in jeder Beziehung preiswürdig, dass sich der Unterzeichnete, zugleich im Namen des Kirchenvorstandes daselbst, veranlasst sieht, hierdurch öffentlich seine besondere Anerkennung und Dank auszusprechen und nicht verabsäumen möchte, die genannte Fabrik dem Publikum angelegentlich zu empfehlen.

Naunhof, den 16. September 1868. M. H. Schulze, P.

Zeugniss XXX.

Es wird hierdurch bescheinigt, dass die hiesige, von der Königl. Uhrenfabrik zu Carlsfeld b/Eibenstock gebaute Bahnhofsuhr nach anderthalbjährigem Gange bis jetzt keiner Reparatur bedurfte, und dieselbe in dieser Zeit vollkommen ihrem Zwecke entsprochen hat.

Königl. Bahnhofs-Inspection Oederan, den 20. October 1870. Sohlmann, Bahnhofs-Inspector.

Leder-Bandagen und Leder-Treibriemen

von

Starck, Hager & Co.

MAINZ.

(System L. Starck.)

Die einfache Probe führt zur vollen Ueberzeugung, dass eine mit Leder überzogene Riemenscheibe (S) den Riemen erst dann gleiten lässt, wenn zu a oder b mindestens ein Zusatzgewicht von gleicher Schwere wie a oder b gehängt wird z. B. Riemenbreite 10 c/m., a=40 Pfd., b=40, c = 40 Pfd. (also Reibungs-Coefficient = 1)—Eine nicht überzogene Riemenscheibe dagegen lässt den Riemen schon gleiten, wenn zu a oder b nur $^1/_4$ bis $^1/_3$ des Gewichts von a od. b gehängt würde. Reibungs-Coefficient also nur $^1/_4$—$^1/_3$.— Ausführliche Prospecte und Nachweise stehen auf Verlangen fco. zur Verfügung. Die Herstellung der Leder-Bandagen ist an strenge Bedingungen geknüpft, weshalb auch mit den vielfach nachgeahmten keine günstigen Resultate erzielt werden.

FRIEDRICH WILHELM KRONPRINZ VON PREUSSEN PROTECTOR

Fr. Chr. Fikentscher

Thonwaarenfabrik
in **Zwickau**
prämiirt
1865 in **Merseburg** u. **Dresden**
1867 in **Paris** u. **Chemnitz**
1868 in **Reichenbach**
1869 in **Wittenberg**
1870 in **Görlitz** u. **Cassel**

liefert: **Röhren** aus bestem Steinzeug für Wasserleitungen (auf 10 Atmosphären geprüft), Schleussen, Abtrittanlagen etc., **Gefässe und Apparte** für chemische Fabriken, Färbereien, Papierfabriken, als: Condensations- und Chlorentwickelungsgefässe, Decantirtöpfe, Schaalen, Entwässerungsplatten, Hähne etc. **Schornsteinaufsätze** verschiedener gefälliger und wirksamer Construction, **Fässer für Haushaltungen** zu Wasser, Kraut und zum Pöckeln, **Chamottesteine** jeder Form und Grösse.

Ausführliche **Preiscourante** auf Verlangen gratis.

Einzige Fabrik Deutschlands von Maschinen-Treibriemen nach Amerikanischer Methode.

Die

Gummiwaaren-Fabrik

von

C. SCHWANITZ & Co.

BERLIN,
Müller-Strasse 171a — 172,

liefert jedes Fabrikat aus vulcanisirtem Gummi für technische und andere Zwecke und empfiehlt besonders ihre seit 8 Jahren in den grössten Etablissements angewandten

Maschinen-Treibriemen

bis 36″ Breite in jeder Stärke und Länge für alle Zwecke, vorzüglich für nasse und dampfige Orte geeignet, sowohl Leder- als Guttapercha-Riemen übertreffend, als das beste Fabrikat, das auf den Markt gebracht wird.

Preise billiger als für Lederriemen.

Druck- und Saugeschläuche
für Brauereien, Brennereien u. andere Fabriken;

Dichtungs-Platten, Scheiben, Pumpenklappen, Buffer etc.

1869 Leipzig Silberne Med. — 1869 Altona Silberne Med. — 1869 Wittenberg Silberne Med.

Zehn Medaillen wurden C. SCHWANITZ & Co. für die Vorzüglichkeit ihrer Fabrikate zuerkannt.

Im Verlage von **Ernst & Korn** in Berlin erschien soeben vollständig:

Lehrbuch der Eisen-Constructionen

mit besonderer Anwendung auf den Hochbau.
Ein Leitfaden zum practischen Gebrauch und zu Vorlesungen an technischen Lehranstalten.
Bearbeitet und herausgegeben
von
E. Brandt,
Baumeister und Docent an der Königl. Bau-Akademie zu Berlin.
Zweite
vermehrte für Fuss- und Metermaass umgearbeitete
Auflage.
Mit 1357 in den Text eingedruckten Holzschnitten und 4 Kupfertafeln.
gr. Lex. 8. 40 Bogen broch. $5^2/_3$ Thlr.

Karl Prochaska's
Eisenbahn-Karte v. Oesterreich-Ungarn
mit statist. Tabelle u. Meilenzeiger.
Neueste Ausgabe von Ende April 1871. Preis 80 Kr.

Soeben ist erschienen und von **Adolph Refelshöfer** in Leipzig durch alle Buch- und Kunsthandlungen zu beziehen:

Koch, Dr. W., Neueste Uebersichtskarte der Eisenbahnen und Eisenbahn-Verwaltungsgebiete Europa's. 1871. 3. Ausgabe in Buntdruck. Preis 15 Sgr.

Beiblatt zu No. 22 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnen.

Leipzig, den 2. Juni 1871.

Die Fortschritte des Eisenbahnwesens in den letzten Jahren.

Fortsetzung aus No. 13.

Die oben angedeutete erhebliche Steigerung des Verkehrs auf einer Mehrzahl von Bahnen ist ausser durch die allgemeine Entwickelung der Erwerbsthätigkeit, zu einem Theile wenigstens auch durch die nach und nach eingetretene Reduktion der Transport-Tarife hervorgerufen und es darf die, wenn wir uns nicht täuschen, mehr und mehr Eingang findende Erkenntniss, dass hohe Tarife nicht unter allen Umständen die für Eisenbahnen wirthschaftlich richtigen sind, gewiss als ein entschiedener Fortschritt begrüsst werden. Nachdem einmal erkannt ist, dass durch niedrigere Tarife mit allerdings sehr vermehrter Arbeit doch ein höherer Rein-Ertrag herausgewirthschaftet werden kann als durch höhere Tarife bei geringeren Transportmassen, und nachdem ferner die Erfahrung gezeigt hat, dass mit einem verhältnissmässig wenig erhöhten Anlage-Kapitale (für Anschaffung von Betriebs-Material und Erweiterung der Stationen) die Leistungsfähigkeit und damit zugleich auch die Ertragsfähigkeit vieler Bahnen noch erheblich sich steigern lässt, halten wir auch für unzweifelhaft, dass in Herabsetzung der Tarife nach und nach erhebliche weitere Fortschritte noch werden gemacht werden.

Wenden wir uns nun der Erörterung der Frage zu: wie die Technik sowohl des Baues als des Betriebes der Eisenbahnen einestheils den gesteigerten Anforderungen und anderntheils den neuen Aufgaben gerecht geworden ist, welche die jüngst verflossene Zeit derselben brachte, so haben wir in dieser Richtung ein so reges Leben und Streben zu konstatiren, dass wir, um unsere Leser nicht zu ermüden, auf die Andeutung der Hauptsachen uns zu beschränken haben werden.

Was zunächst den Bau anbetrifft, so ist es als ein folgewichtiger Fortschritt anzusehen, dass hinfür nicht mehr alle zu erbauende Eisenbahnen als durchaus gleichartig zu betrachten sind; nicht allein, dass durch die vom Verein adoptirten „Grundzüge für die Gestaltung der sekundären Eisenbahnen" eine ganz neue Kategorie von Bahnen aufgestellt ist, sondern es hat bei der vom Verein angeordneten Revision der sogenannten Dresdener technischen Vereinbarungen von 1866 in der damit beauftragten technischen Kommission auch die Ansicht Raum gewonnen, dass neben der Ausdehnung der obligatorischen Vorschriften auf einzelne bisher von denselben ausgeschlossene wichtige Punkte (z. B. die Achsenstärken) in den fakultativen Bestimmungen mehr als bisher dem freien Ermessen Raum zu geben sei, eben um ein Anschliessen an die jeweilig gegebenen Verhältnisse, soweit solches wegen der nothwendigen Sicherheit und der unbehinderten Circulation des Betriebs-Materials überhaupt zulässig, zu gestatten.

Während auf der einen Seite, da wo es im allgemeinen Interesse, namentlich für die Sicherheit von Wichtigkeit ist, die Forderungen verschärft werden, und während man zugleich für normale Verhältnisse leitende Bestimmungen aufstellt, will man für andere Fälle durch Vereinfachung der Vorschriften überhaupt, so wie durch Gestattung von Ausnahmen, einer milderen Praxis Raum geben, — ein gewiss ebenso richtiges als unbedenkliches Vorgehen, nachdem die durch eine nunmehr vieljährige Erfahrung erlangte grössere Sicherheit vor Fehlgriffen genugsam schützen wird.

Dass auch in der Praxis des Eisenbahnbaues derartige Auffassungen sich geltend machen, ist unschwer zu erkennen. Während man Bahnen mit voraussichtlich geringem Verkehr so einfach und billig als immer thunlich herzustellen und nur die demnächst etwa nöthig werdende Vervollständigung derselben thunlichst offen zu halten sucht, passt man andere Bahnen, welche voraussichtlich sofort in einen starken Verkehr eintreten, von vornherein einem solchen an, rüstet dieselben zugleich auch auf's Vollständigste aus.

Bei Bahnen der ersterwähnten Art begegnet man in neuerer Zeit häufiger als früher ganz einspurigen oder höchstens im Terrain-Ankauf für 2 Geleise berechneten Anlagen, während einzelne, der zweiten Kategorie angehörende Bahnen sofort mit 2 Geleisen in's Leben treten.

Was die Steigungs- und Krümmungs-Verhältnisse betrifft, so ist man bei den erhöhten Anforderungen, welche die neueste Zeit an die Leistungen der Lokomotiven überhaupt stellt, meistens geneigt bei den Bahnprojekten behuf Ersparung an den Kosten der Erdarbeiten, Kunstbauten etc. von den früher geltenden strengen Anschauungen mehr und mehr abzugehen, indem man für geringere Transportmassen von vornherein schwere Lokomotiven in Aussicht nimmt. In einzelnen Fällen, namentlich bei sehr schwierigem Terrain und bei voraussichtlich wenig frequenten Bahnen mag das vielleicht auch mit Recht geschehen, während in manchen anderen die Zweckmässigkeit eines solchen Systems sehr zweifelhaft sein dürfte, namentlich deshalb, weil die stärkere Abnutzung des Oberbaues, welche bei der Anwendung schwerer Lokomotiven ohne Frage eintritt, nicht sofort fühlbar wird, indem dieselbe in der Betriebsrechnung meistens erst nach einer längeren Reihe von Jahren zur Erscheinung kommt. Gleichwohl dürfte die raschere Abnutzung des Oberbaues geeignet sein, in vielen Fällen die beabsichtigten Vortheile mehr oder weniger illusorisch zu machen.

Dass dagegen bei wirklichen Gebirgsbahnen, bei welchen es um die Ersteigung bedeutender Höhen sich handelt, die Ansichten mehr und mehr der Anwendung sehr enger Kurven und sehr starker Steigungen, bis zu $^1/_{25}$, sich zuneigen, muss wegen der dadurch zu erzielenden Verminderung der Bau- und Betriebslänge, der Vermeidung grösserer Kunstbauten und namentlich wegen Ermöglichung kürzerer Bauzeit als durchaus rationell bezeichnet werden. Wenn nämlich die Bahnen über das Fichtelgebirge, die rauhe Alp, den Semmering mit Steigungen von $^1/_{40}$ und mit einem kleinsten Krümmungshalbmesser von circa 200 Meter bereits als unzweifelhaft bewährt anzusehen sind, so haben doch auch mehre neuere Bahnen, z. B. die über den Cantal und über die Sevennen mit Steigungen von $^1/_{30}$ und Kurven von 150 Meter Radius anscheinend günstige Resultate erzielt. Da diese Bahnen mit Lokomotiven betrieben werden, deren Construktion von der der gewöhnlichen nicht wesentlich abweicht, so kann die Neuerung als erfolgreich bezeichnet werden, wenn man auch von den besonders für starke Steigungen und scharfe Kurven konstruirten Lokomotiven nach den Systemen von Wetli, Riggenbach (Rigi) und Fell, weil sie theils für grösseren Verkehr noch nicht bewährt sind, ferner von dem durchaus rationellen, aber kaum über das Versuchsstadium hinaus gelangte System Fairlie und endlich von dem wohl nur wegen der Entlegenheit des Anwendungsortes (Banater Montan-Bahn) kaum nach Verdienst gewürdigten System der Lokomotive „Steyerdorf" einstweilen gänzlich absieht.

Wir glauben deshalb auch nicht zu irren, wenn wir annehmen, dass solche Anschauungen auch bei dem der Verwirklichung rasch entgegenreifenden Projekte der Gotthardbahn, wenn vielleicht auch nicht hinsichtlich der Höhenlage des Scheiteltunnels, so doch bei den Plänen der Bahnstrecken zu beiden Seiten desselben, noch Geltung sich verschaffen werden.

Als charakteristisch für Bahnen mit sofort starkem Verkehr kann ferner angeführt werden, dass man Niveaukreuzungen, selbst wenn sie auf Bahnhöfen in gewöhnlicher Weise mittelst Weichen-Verbindungen zwischen den Geleisen geschehen könnten, gern vermeidet und mit Vorliebe durch Ueberschreitung im Hochniveau bewirkt, eine Lösung der Aufgabe, welche, wenn sie ohne Zweifel für viele Fälle auch durchaus richtig ist, zum Grundsatz

erhoben, der erheblichen Kosten und mancher anhaftenden Unbequemlichkeiten wegen, doch nicht unbedenklich sein dürfte.

In Bezug auf die specielle Bau-Technik hat die jüngst verflossene Zeit nicht allein eine so grosse Zahl sehr bedeutender Werke, namentlich im Fache des Brückenbaues aufzuweisen, dass der verfügbare Raum die Aufzählung derselben hier nicht gestattet, sondern es sah die neueste Zeit auch die Vollendung zweier Werke von bisher nicht dagewesener Grossartigkeit; wir meinen den Mont-Cenis-Tunnel und die 150 Meter weit gespannte Haupt-Oeffnung der Brücke über den Lek bei Culenborg in der Linie Herzogenbusch - Utrecht der Niederländischen Staatsbahnen. Ebensowenig wie die Länge jenes Tunnels wurde die freie Tragweite dieser Brücke bisher erreicht, während zugleich die ausgedehnte Verwendung des Stahls in den Konstruktionstheilen der Fahrbahnträger der letzteren als eine bemerkenswerthe Neuerung zu bezeichnen ist, wobei hier zugleich auch angeführt werden mag, dass die Niederländischen Staatsbahnen unseres Wissens die einzigen sind, welche Stahl auch zu anderen Brücken-Konstruktionen in grösserem Maassstabe, wenn auch immer noch versuchsweise, bisher angewendet haben.

Als bedeutende Werke der Technik sind aus der jüngstverflossenen, an Bahnhofs-Umbauten sehr reichen Zeit, noch die grossartigen Hochbauten, namentlich die Bahnhofs-Hallen zu nennen, mit welchen mehre Bahnen, z. B. ein Theil der in Berlin und Wien mündenden, ihre Endbahnhöfe versehen haben. Ebenso sind anzuführen die ausgedehnten und wohleingerichteten Gebäude-Complexe, welche manche, namentlich die ein grosses Bahnnetz umfassenden Verwaltungen für die Reparatur ihres Betriebs-Materials herstellten.

In dem so sehr wichtigen Fache der Konstruktion des Bahngestänges haben die früheren Bestrebungen zur Herbeiführung einer grösseren Solidität und zur Beseitigung des rasch vergänglichen und deshalb kostspieligen Holzes fortgedauert, ohne dass bisher bestimmte Erfolge zu verzeichnen wären. Wenn man die Richtung, für welche die Ansichten mehr sich zu einigen scheinen, heut überhaupt schon näher bezeichnen darf, so möchte es die sein, dass die Idee der Zusammensetzung der Schiene selbst, aus mehren Stücken, — ohnstreitig die rationellste, weil sie neben der vollständigsten Kontinuität des Gestänges zugleich den geringsten Eisen-Aufwand bei Auswechselungen ins Auge fasst, — einen Theil ihrer Anhänger verloren zu haben scheint, während die Systeme, welche die bisher gebräuchlichen Oberbau-Konstruktionen einfach in Eisen übersetzen (Vautherin und Andere: eiserne Querschwellen, Hilf desgl. Langschwellen) und das System Hartwich mit seiner hohen Vignols-Schiene ohne alle weitere vermittelnde Unterlage, mehr und mehr Boden gewinnen. Da die letzteren Systeme, namentlich das von Hartwich auch bereits in einer Ausdehnung zur Anwendung gekommen sind, welche wirkliche Resultate verspricht, so wird die Zeit voraussichtlich nicht mehr zu fern sein, wo verlässliche Urtheile über diesen wichtigen Theil des Eisenbahnbaues vorliegen werden.

In Bezug auf den gewöhnlichen Oberbau ist die immer mehr Bahn sich brechende Anwendung des sogenannten schwebenden Stosses, so wie eine grössere Hinneigung zu einzelnen bewährten Schienenprofilen und endlich ganz besonders die immer häufiger werdende Verwendung von Stahl als Material der Schienen, zu verzeichnen. Was das letztere Material betrifft, so hat das kürzlich erfolgte Ablaufen der Patente des Erfinders Bessemer, ferner die Konkurrenz des sogenannten Martin-Verfahrens und endlich die bedeutende Vervollkommnung, welche die Fabrikation des Puddelstahls und der Schienen von gemischtem Material (Stahlkopf) in neuester Zeit erfuhr, sehr viel dazu beigetragen, die Stahlschienen billiger und deren Verwendung auf Bahnen von grösserer Frequenz allgemeiner zu machen.

Auf die Anordnung des Oberbaues der Bahnhöfe ist die raumersparende sogenannte Englische Weiche bei vielen Bahnen, namentlich solchen, welche in der Lage waren, vorhandene Bahnhöfe erweitern zu müssen, nicht ohne wesentlichen Einfluss geblieben, obgleich die Ansichten der Techniker über den Werth dieses allerdings sehr bequemen Verbindungsmittels der Gleise zur Zeit noch nicht ganz geeinigt sind.

In der Maschinentechnik haben die Meinungen in neuerer Zeit mehr zu Gunsten des Kupplens der Räder sich gestaltet, so dass Güterzugmaschinen an denen alle und Personenzugmaschinen an denen 2 Räderpaare gekuppelt sind, heut wohl als Norm angesehen werden dürfen.

Um die schon oben erwähnten starken Personenzüge mit der verlangten grossen Geschwindigkeit, stellenweise sogar über stark ansteigende Bahnen, fahren zu können, hat man diesen gekuppelten Maschinen Kessel von bedeutender Kapacität geben müssen, wodurch solche Maschinen selbst bei der sorgfältigsten Oekonomie in den Massen, ein Gewicht bekommen, wie man es bisher nicht gekannt hat. Andererseits ist man behuf Erzielung eines ruhigen Ganges der Maschine bei hohen Geschwindigkeiten zu sehr grossen Räderständen bis zu $5,_{0}{}^{m}$ und mehr hinaufgegangen, eine Anordnung, deren Zweckmässigkeit indess mit Rücksicht auf das Durchfahren der Weichenkurven nicht zweifellos sein dürfte. Ob solche sehr schwere und ungewöhnlich lange Maschinen ebenso sich bewähren werden, wie sie ihren Zweck augenblicklich erfüllen, darüber wird die Entscheidung von der Zukunft noch zu erwarten sein.

Immerhin muss die zweckmässigste Konstruktion der sogenannten Schnellzugs-Lokomotive noch als eine offene Frage angesehen werden und dürfte dieselbe deshalb füglich als ein würdiger Gegenstand für eine der oben erwähnten, ehestens zu erwartenden Preis-Aufgaben des Vereins zu bezeichnen sein.

Güterzug-Lokomotiven, selbst für gewöhnlichen Dienst auf ebenen Bahnen, hat man mehrfach, namentlich in Oesterreich, statt der bisher meist üblichen drei, mit vier gekuppelten Achsen, aus dem gewiss sehr beachtenswerthen Grunde versehen: das bedeutende Gewicht solcher Maschinen auf möglichst viele Punkte zu vertheilen. Wenn die bisherige Erfahrung, dass durch rechtzeitiges geeignetes Verwechseln der Achsen eine ziemlich gleichmässige Abnutzung der Räder erzielt und dadurch wie durch die sonstige sehr einfache Konstruktion dieser Maschinen, der Unterhaltungs-Aufwand ganz oder nahezu auf den dreigekuppelter Maschinen von gleicher Leistungsfähigkeit herabgebracht werden kann, — auch fernerhin sich bestätigen sollten, so wird diese Maschinen-Anordnung aus dem Gesichtspunkte der Erhaltung des Bahn-Oberbaues ohne Zweifel als ein Fortschritt zu begrüssen und deren Anwendung überall da zu empfehlen sein, wo es um die Fortschaffung sehr schwerer Güterzüge mit geringerer Geschwindigkeit sich handelt.

Nachdem es beim Kupplen mehrer Räderpaare den Lokomotiven an Adhäsionsgewicht so leicht nicht mehr fehlt, macht zugleich das Bestreben mehr und mehr sich geltend, das Gewicht der Maschinen selbst möglichst zu reduciren. Durch thunlichste Vereinfachung der Konstruktion, so wie durch die ausgebreitetste Anwendung des Stahles zum Bau der Maschinen, sehen wir diesen Zweck von verschiedenen Seiten mit Erfolg angestrebt.

Was zunächst die Vereinfachung der Konstruktion betrifft, so dokumentirt sich dieselbe ziemlich augenscheinlich in dem allmähligen Verschwinden abnormer Konstruktionen, sodann aber auch in dem fast überall ersichtlichen Streben: den Zweck in einfachster Weise und mit dem geringsten Aufwande von Mitteln zu erreichen.

Wenn Einfachheit der Konstruktion auf dem Kontinente nicht immer der leitende Gedanke im Maschinenwesen war, so haben wir in der Adoptirung dieses Grundsatzes um so mehr einen Fortschritt zu begrüssen, da Einfachheit der Maschinen gewiss geeignet ist, manche theoretische Vorzüge komplicirter Konstruktionen zu kompensiren, wo nicht zu überwiegen. Es darf in letzter Beziehung beispielsweise wohl auf das System der Lokomotive „Duplex" der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn verwiesen werden, welches ungeachtet seiner Rationalität und der in Bezug auf die Stetigkeit der Bewegung bei den grössten Geschwindigkeiten mit demselben erzielten Erfolge, dennoch, so viel wir wissen, ohne alle Folge geblieben ist.

Wenn es nach den bisherigen Erfahrungen kaum noch zweifelhaft sein kann, dass der **Stahl** als Material der Kessel auch fernerhin sich bewähren wird, so muss der unleugbar darin liegende grosse Fortschritt bald ein um so allgemeinerer werden, als der ausserordentliche Aufschwung, welchen die Stalfabrikation in Deutschland während der letzten Jahre genommen, und als die Konkurrenz der verschiedenen Verfahren, welche die neueste Zeit hervorgerufen hat, die dem Material etwa noch anhaftenden Mängel gewiss bald beseitigen wird.

Gleichzeitig mit dem Stahl dürfte die Anwendung höheren Dampfdruckes bei den Lokomotiven als eingebürgert zu betrachten sein, nachdem ein geringerer Arbeitsdruck als 8 Atmosphären bei neuen Maschinen nur ausnahmsweise noch vorkommen dürfte. Geringere Dampfspannungen scheinen auch für die heutigen, namentlich rasches Anfahren bedingenden Zuggeschwindigkeiten nicht mehr zu genügen. Dampfspannungen über 12 Atmosphären dürften indess heut als praktisch bewährt noch nicht anzusehen sein.

Ausser den unleugbaren direkten Vortheilen des höheren Dampfdruckes für den Bahnbetrieb, glauben wir als eine fernere wichtige Folge der Anwendung desselben, die weitaus grössere Sorgfalt im Bau und in der Wartung der Lokomotiv-Kessel anführen zu sollen, welche, sofern wir nicht sehr irren, hauptsächlich aus der Zeit seit der Einführung des höheren Dampfdrucks datirt. Die bereits ziemlich eingebürgerten Deckenanker (Stehbolzen) an Stelle der früher gebräuchlichen wuchtigen Tragbalken über der Feuerkasten-Decke, ferner der Ersatz der langen Ankerstangen durch Eckwinkel, so wie die sogen. Schlammsäcke werden in Bezug auf die Kessel-Konstruktion als wirkliche Fortschritte bezeichnet werden können.

Für die Speisung der Lokomotivkessel dürften die **Injectoren** heute der wo nicht ausschliesslich, so doch vorwiegend gebrauchte Apparat sein, während die **Schraubensteuerung**, so wie **Schieber mit doppelter Einströmung**, beide bisher nur vereinzelt angewendet, erstere besonders bei schweren Maschinen, täglich mehr Eingang finden.

Ferner erscheint die Anwendung des Gegendampfes zum Bremsen der Lokomotiven, welche in den letzten Jahren mehr und mehr versucht wurde, heut bereits so weit bewährt, dass das Bremsen der Lokomotiven mittelst Dampf in der Reihe der wirklichen Fortschritte zu verzeichnen und die bleibende Anwendung dieses wirksamen Bremsmittels nicht mehr zweifelhaft erscheint.

Die Anwendung 4rädriger Lokomotiven hat bisher die Ausdehnung nicht gewonnen, welche sowohl nach den unzweifelhaften Vorzügen dieses Systems als auch namentlich nach dessen Brauchbarkeit für die an die Lokomotiven heut gestellten weitgehenden Anforderungen, füglich zu erwarten gewesen wäre. Wenn die Schuld davon nun, zum Theil wenigstens, in den Mängeln liegen dürfte, mit welchen die ersten Repräsentanten dieses so lange vernachlässigten, fast der Vergessenheit anheim gefallenen Systems aus naheliegenden Gründen vielleicht aufgetreten sind, so darf wohl angenommen werden, dass das seiner Rationalität wegen gewiss nicht ohne guten Grund aus der Vergessenheit wieder hervorgenommene System, ebenso wieder Geltung sich verschaffen werde als die in Deutschland einst fast vollständig ausser Anwendung gekommenen 4rädrigen Wagen es gethan haben. In demselben Maasse wie die kaum zweifelhaften Erfolge hervortreten und das Argument der Thatsachen der individuellen Ansicht gegenüber gestellt werden kann, hört das Vorurtheil auf eine Macht zu sein und die 4rädrige Lokomotive wird wieder in ihre Rechte eintreten, welche selbstverständlich übrigens ebensowenig universell sein können als die irgend eines anderen Systems.

Ehe wir die, in ihren Fortschritten durch das Vorstehende, wenigstens im Wesentlichen charakterisirte Lokomotiv-Mechanik verlassen, haben wir mit besonderer Genugthuung noch des Preis-Ausschreibens zu gedenken, welches die Direktion der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft wegen der Konstruktion einer Lastzug-Lokomotive für Geschwindigkeit von höchstens $1^1/_2$ Meilen in der Stunde, erlassen hat. Nachdem die Ursache der zeither in der Angelegenheit eingetretenen Verzögerung, der Krieg mit Frankreich, inzwischen beseitigt ist und im Vaterlande der Friedensstand hoffentlich bald zurückkehren wird, glauben wir einer Wiederaufnahme der Sache um so mehr mit Zuversicht entgegensehen zu dürfen, als der Träger der Idee zeither in eine Stellung getreten ist, welche die Förderung der grossen und allgemeinen Gesichtspunkte des Eisenbahnwesens besonders wichtig ihm erscheinen lassen muss.

(Schluss folgt.)

Statistik der Preussischen Eisenbahnen für das Betriebsjahr 1869.

Die uns vorliegenden „statistischen Nachrichten von den Preussischen Eisenbahnen" — Band XVII, enthaltend die Ergebnisse des Jahres 1869 — schliessen sich hinsichtlich der Eintheilung des sehr umfangreichen Stoffes den vorhergehenden Jahrgängen an, weshalb wir die interessantesten Notizen in der, in den Vorjahren beobachteten Reihenfolge hier folgen lassen.

I. Ausdehnung.

Neue Verwaltungen sind im Jahre 1869 nicht hinzugekommen, so dass sich die nachstehenden statistischen Notizen auf die in No. 9 der Eisenbahn-Zeitung pro 1870 S. 141 aufgeführten Eisenbahnen beziehen.

Auch die im Betriebe **einer** Verwaltung stehende Bahnlänge hat sich nicht geändert, sie beträgt wie im Vorjahre in minimo 2,41 Meilen bei der Homburger und in maximo 121,05 Meilen bei der Preuss. Ostbahn.

Dagegen hat die Betriebslänge im Jahre 1869 betragen 1370,35 Meilen, welche einen mittleren Jahresdurchschnitt von 1356,42 Meilen ergeben. Ausserdem standen theilweise im Betriebe die Nordhausen-Erfurter E. 9,10 Meilen (mittlerer Jahresdurchschnitt 3,83 Meilen) und die Strecke Cöslin-Stolp 8,94 Meilen (mittlerer Jahresdurchschnitt 4,47 Meilen). Einschliesslich dieser beiden Bahnen, welche jedoch bei fast allen nachfolgenden Notizen unberücksichtigt geblieben sind,

beträgt die Bahnlänge . . . . 1388,29 Meilen
im Jahre 1868 dagegen . . . . 1344,29 „
mithin im Jahre 1869 mehr 44,00 Meil.*

Nach den Eigenthümern repartirt waren im Betriebe (excl. Nordhausen-Erfurt und Cöslin-Stolp):

Jahr.	Staatsbahnen.	Privatbahnen in Staatsverwaltung.	Privatbahnen in eigener Verwaltung.
1869	447,95 Ml. = 32,69 %	225,34 Ml. = 16,44 %	696,96 Ml. = 50,87 %
1868	443,22 „ = 32,97 „	224,48 „ = 16,70 „	676,59 „ = 50,38 „
1867	246,70 „ = 25,86 „	201,87 „ = 21,16 „	505,367 „ = 52,98 „
1866	230,27 „ = 25,64 „	194,57 „ = 21,66 „	473,23 „ = 52,70 „

Hiernach hat sich pro 1869 bei den Privatbahnen in eigener Verwaltung ein kleines Uebergewicht gegenüber den Staatsbahnen herausgestellt.

Auf die einzelnen Provinzen vertheilt sich das Bahnnetz wie folgt:

	Proc.	pro □Meile	auf je 100 000 Einwohner
Preussen	7,79	0,09 Meil.	3,82 Meil.
Brandenburg	11,37	0,21 „	5,51 „
Pommern	5,21	0,12 „	4,72 „
Posen	4,26	0,11 „	3,63 „
Schlesien	15,05	0,27 „	5,52 „
Sachsen	10,06	0,29 „	6,86 „
Schleswig-Holstein	5,64	0,23 „	7,[illegible] „
Hannover	9,02	0,17 „	6,12 „
Westfalen	8,55	0,31 „	6,58 „
Hessen-Nassau	7,52	0,35 „	7,16 „
Rheinprovinz	14,62	0,39 „	5,56 „
Hohenzollernsche Lande	0,12	0,08 „	2,45 „
Jade-Gebiet	0,0	0,20 „	2,94 „
Lauenburg	0,79	0,49 „	20,85 „
in Summa	100	0,21 Meil.	5,47 Meil.
im Jahre 1868		0,20 „	5,30 „
„ „ 1867		0,182 „	4,697 „
„ „ 1866		0,178 „	4,554 „

An Gruben- und Industriebahnen waren im Jahre 1869 noch im Betriebe 78,96 Meilen gegen 75,28 Meilen im Jahre 1868.

Die Länge der doppelgeleisigen Strecken hat sich im Jahre 1869 nicht unbedeutend erhöht, sie betrug

Jahr	Meilen	Proc. der Gesammtlänge
1869	503,99 Meilen	= 36,78 Proc. der Gesammtlänge
1868	483,90 „	= 35,997 „ „ „
1867	350,543 „	= 36,747 „ „ „
1866	321,015 „	= 35,734 „ „ „

---

* Im Jahre 1869 sind eröffnet die Strecken: Ruhbank-Liebau 2,49 M., Herzberg-Nüxei 2,24 M., Dahlhausen-Hattingen und einige Rectifizirungen der Längen der Bergisch-Märkischen E. 0,85 M., Liegnitz-Lüben 2,73 M., Tarnowitz-Beuthen 1,89 M., Nordhausen-Nüxei 3,20 M., Halberstadt-Vienenburg 4,90 M., Strecke zwischen Zeche Hannover und Königsgrube 0,29 M., Neuss-Düren und Ehrenbreitstein-Neuwied 8,04 M., Nordhausen-Erfurt 9,10 M., Cöslin-Stolp 8,94 M., zus. 44,67 M.; durch Verkürzung einer Strecke der Schleswigschen Bahn kommen in Abgang 0,67 M., verbleiben 44,0 Meilen Zugang.

II. Anlage-Kapital.

Für die im Betriebe befindlichen Eisenbahnen beträgt das concessionirte Anlage-Kapital 564 404 591 Thlr., davon in Stamm- und Prioritäts-Stamm-Aktien 268 470 808 Thlr.; wogegen das ganze concessionirte Anlage-Kapital Ende 1869 = 750 061 643 Thlr. beträgt und zwar 315 290 758 Thlr. Stamm-Aktien, 58 998 150 Thlr. Prioritäts-Stamm-Aktien und 375 772 735 Thlr. Prioritäts-Obligationen.

Von den Prioritäts-Stamm-Aktien sind 35 751 980 Thlr. und von den Prioritäts-Obligationen 122 000 000 Thlr. mit Staatsgarantie der Verzinsung versehen.

Amortisirt waren am Schlusse des Jahres 1869 an Stamm- und Prioritäts-Stamm-Aktien 3 186 000 Thlr. und an Prioritäts-Obligationen 13 873 306 Thlr., zusammen 17 059 306 Thlr.

Das verwendete Anlage-Kapital beträgt, bei den

	Proc. Doppelgeleise.	Ueberhaupt.	Pro Meile.
Staatsbahnen	$45_{,09}$	249 902 841 Thlr.	560 283 Thlr.
Privatbahnen in Staatsverwaltung	$31_{,01}$	153 920 034 „	646 886 „
„ „ eigener Verwaltung	$33_{,31}$	355 209 848 „	514 119 „
Ueberhaupt	$36_{,78}$	759 032 723 Thlr.	552 072 Thlr.

Zur Vervollständigung der Bauanlagen und der Ausrüstung der Preussischen Eisenbahnen auf $952_{,98}$ Meilen Länge sind in den Jahren 1868 und 1869 zusammen 38 205 613 Thlr. = 20 666 Thlr. pro Meile und Jahr verausgabt.

III. Transportmittel und deren Leistungen.

An Lokomotiven waren ult. 1869 vorhanden 3249 Stück ($2_{,38}$ per Meile Bahnlänge gegen $2_{,2}$ im Vorjahre). Von den zum Ausrangiren bestimmten und in der vorstehenden Anzahl nicht enthaltenen Lokomotiven haben einige noch während des Jahres 1869 Dienst gethan. Es waren im Betriebe 3251 Lokomotiven mit einer Leistungsfähigkeit von 878 652 Pferdekräften. Durchschnittlich kamen per Lokomotive 270 Pferdekräfte gegen 268 im Vorjahre.

Die Anzahl der Tender betrug 3011 Stück.

Die Lokomotiven haben 8 765 034 Nutzmeilen und 1 607 378 Meilen leer und beim Rangiren der Züge zurückgelegt, es kommen daher auf jede im Dienst gewesene Lokomotive 2694 Meilen, gegen 2732 Meilen im Jahre 1868.

Befördert wurden 6431 Züge mit durchschnittlich 43 Achsen pro Zug und einer Gesammt-Bruttolast (incl. Lokomotiven und Tender) von 41 664 927 934 Centnern.

Der Brennmaterial-Verbrauch betrug 17 624 082 Centner Kohlen und Koaks überhaupt, per Nutzmeile $200_{,8}$ Pfund, per Achsmeile $4_{,7}$ Pfund und für je 1000 Brutto-Centnermeilen 42 Pfund gegen 43 Pfund im Vorjahre.

Gekostet haben die Brennmaterialien 3 800 608 Thlr. $13_{,0}$ Sgr. per Nutz-, $3_{,6}$ Pf. per Achsmeile und 33 Pf. für je 1000 Brutto-Centnermeilen, wie im Jahre 1868.

Die Reparaturkosten waren wiederum erheblich niedriger als im Jahre 1868, sie betrugen 2 956 812 Thlr. überhaupt, 2171 Thlr. per Meile Bahnlänge und $10_{,1}$ Sgr. per Nutzmeile gegen $10_{,7}$ Sgr. im Vorjahre und $11_{,0}$ Sgr. im Jahre 1865. Die Kosten der Schmier- und Putzmittel betrugen 1 094 816 Thlr. resp. $3_{,7}$ Sgr. per Nutzmeile gegen $3_{,9}$ Sgr. im Vorjahre.

Wie bei dem Lokomotivparke, so ist auch bei dem Wagenparke eine nicht unerhebliche Vermehrung des Bestandes eingetreten.

Vorhanden waren 2267 vier- und 2917 sechsrädrige, zusammen 5184 Personenwagen mit 13 299 Achsen überhaupt resp. $9_{,7}$ Achsen pro Meile Bahnlänge, gegen $9_{,5}$ Achsen im Vorjahre und $9_{,0}$ Achsen im Jahre 1865. Diese Wagen enthielten Plätze I. Klasse 13 235, II. Klasse 51 897, III. Klasse 127 314, IV. Klasse 53 753, zusammen 246 199 resp. $178_{,8}$ pro Meile Bahnlänge gegen $174_{,3}$ im Vorjahre und $163_{,2}$ im Jahre 1865. Pro Achse kamen $18_{,5}$ Plätze gegen $18_{,4}$ Plätze im Jahre 1868.

Die grösste Anzahl Plätze in den Personenwagen hatte die Taunusbahn mit $683_{,2}$ und die geringste die Schleswig'sche Bahn mit $57_{,9}$ Plätzen pro Meile Bahnlänge.

Die Personenwagen kosteten bei der Neubeschaffung incl. der Achsen und Räder 13 465 703 Thlr., pro Meile Bahnlänge also 9781 Thlr., pro Achse 1013 Thlr. und pro Platz $54_{,7}$ Thlr.

Die Wagen (eigene und fremde) haben 61 966 761 Achsmeilen zurückgelegt, es beträgt daher die spezifische Frequenz 45 493 Achsmeilen gegen 43 246 Achsmeilen im Jahre 1868 und zwar 145 673 Achsmeilen bei der Taunus- resp. 102 448 bei der Homburger Bahn in maximo gegen 13 587 bei der Tilsit-Insterburger, 15 939 bei der Rechten Oder-Ufer-Eisenbahn und 15 982 Achsmeilen bei den Schleswig'schen Bahnen in minimo.

Jede Achse hat durchschnittlich 4611 Meilen gegen 4394 Meilen im Vorjahre durchlaufen und es war jede bewegte Achse durchschnittlich mit $4_{,9}$ Personen besetzt, was einer durchschnittlichen Benutzung der Sitz- resp. Stehplätze von $26_{,3}$ Proc. entspricht. Die Ausnutzung der Wagen war etwas grösser als im Jahre 1868, wo jede Achse mit $4_{,8}$ Personen besetzt, resp. zu $26_{,1}$ Proc. benutzt war.

Die Reparaturkosten betrugen 765 875 Thlr. überhaupt resp. $4_{,5}$ Pf. per Achsmeile gegen $4_{,8}$ Pf. im Jahre 1868.

Die Anzahl der Lastwagen, welche erheblich grösser ist als im Vorjahre, betrug: 1256 Gepäckwagen mit 3187 Achsen ($2_{,3}$ Achsen pro Meile gegen $2_{,1}$ im Jahre 1868), 20 998 bedeckte und 43 896 offene Güterwagen mit zusammen 135 369 Achsen ($98_{,3}$ Achsen pro Meile gegen $94_{,1}$ im Jahre 1868), 2041 Pferde- und Viehwagen mit 4175 Achsen ($3_{,0}$ Achsen pro Meile gegen $3_{,1}$ Achsen im Vorjahre), 2057 Arbeitswagen mit 4212 Achsen ($3_{,1}$ Achsen gegen $2_{,9}$), überhaupt 70 248 Wagen mit 146 943 Achsen resp. $106_{,7}$ Achsen per Meile gegen $102_{,2}$ Achsen im Vorjahre und $100_{,2}$ Achsen im Jahre 1865. Die Vermehrung gegen das Vorjahr beträgt 8550 Achsen = $6_{,18}$ Proc. Ausserdem waren noch 431 Postwagen vorhanden.

Die Ladungsfähigkeit der Wagen ist von 11 419 345 Ctrn. überhaupt, $82_{,5}$ Ctrn. per Achse und 8437 Ctrn. per Meile Bahnlänge im Jahre 1868 auf 12 327 424 Ctr., $83_{,9}$ Ctr. per Achse resp. 8954 Ctr. per Meile Bahnlänge gestiegen. Die letztere Durchschnittssumme betrug in maximo 22 024 Ctr. bei der Saarbrücker und in minimo 1239 Ctr. bei den Schleswig'schen Bahnen.

Die Anschaffungskosten der Wagen betrugen 72 327 417 Thlr. überhaupt, 52 534 Thlr. pro Meile Bahnlänge resp. 492 Thlr. per Achse.

Die eigenen und fremden Wagen haben zurückgelegt 305 948 944 Achsmeilen resp. 2130 Meilen pro Achse gegen 2150 Meilen im Jahre 1868 und 222 221 Achsmeilen pro Meile Bahnlänge gegen 219 976 Achsm. im Vorjahre. Die Oberschlesische und Köln-Mindener Bahnen hatten die grösste Achsen-Frequenz mit 495 971 resp. 483 541 Achsmeilen pro Meile Bahnlänge, die Tilsit-Insterburger mit 22 268 Achsmeilen die geringste.

Jede bewegte Achse war durchschnittlich belastet im Jahre 1869 mit $34_{,4}$ Centnern = $41_{,0}$ Proc. der Maximalbelastung, gegen $34_{,0}$ Centner = $41_{,2}$ Proc. der Maximalbelastung im Jahre 1868, es ist mithin in der Ausnutzung der Wagen eine Verbesserung nicht eingetreten.

Die Reparaturkosten sind dagegen gefallen, sie betrugen 2 517 334 Thlr. überhaupt, $2_{,9}$ Pf. pro Achse und Meile, gegen $3_{,3}$ Pf. im Vorjahre und $0_{,09}$ Pf. pro Centner und Meile, gegen $0_{,10}$ Pf. in den Vorjahren 1868 und 1865.

IV. Frequenz.

Die spezifische Personen-Frequenz war im Jahre 1869 höher als in den vorhergehenden Jahren, mit alleiniger Ausnahme des wegen der Militär-Transporte zu Vergleichungen nicht geeigneten Jahres 1866, ebenso ist die spezifische Güter-Frequenz — wenn man von dem Jahre 1867 mit den kaum zu bewältigenden Getreide-Transporten absieht — grösser als in allen Vorjahren. Der absolute Verkehr erreichte eine kaum geahnte Höhe.

Nach der Statistik sind befördert worden: in der

I. Wagenklasse	991 503 Personen mit	8 896 548	Personenmeilen,
II. „	9 672 105 „ „	65 345 265	„
III. „	30 756 211 „ „	127 736 621	„
IV. „	18 499 110 „ „	80 199 351	„
u. an Militärs etc.	2 030 887 „ „	19 083 425	„
zusammen	61 949 816 Personen mit	301 261 210	Personenmeilen,
gegen	56 588 244 „ „	275 227 653	„

im Jahre 1868, mithin im Jahre 1869 mehr 26 033 557 Personenmeilen = $9_{,46}$ Proc.

Die IV. Wagenklasse war ult. 1869 noch nicht eingeführt bei der Nassauischen, Bebra-Hanauer, Main-Weser-Bahn, Hessischen Nordbahn, Thüringischen, Homburger, Frankfurt-Hanauer, Taunusbahn, Glückstadt-Elmshorner, Altona-Kieler, Lübeck-Büchener und Lübeck-Hamburger und den Schleswigschen Bahnen.

Die stattgefundenen Doppel-Aufschreibungen sind nicht zu ermitteln, auch ist aus der Statistik nicht ersichtlich, wie viele Personen im Binnen- und wie viele im direkten und Durchgangs-Verkehre befördert sind.

Von den beförderten Personen kommen

	nach Procenten	und es hat jede Person durchschnittlich zurückgelegt
auf die I. Klasse	$1_{,6}$	$9_{,0}$ Meilen,
„ „ II. „	$15_{,6}$	$6_{,8}$ „
„ „ III. „	$49_{,6}$	$4_{,2}$ „
„ „ IV. „	$29_{,9}$	$4_{,3}$ „
„ Militärs	$3_{,3}$	$9_{,4}$ „
		zusammen $4_{,9}$ Meilen

wie im Vorjahre, gegen $5_{,2}$ Meilen im Jahre 1867, $6_{,1}$ Meilen im Jahre 1866 und $5_{,8}$ Meilen im Jahre 1865.

Die spezifische Frequenz hat betragen in der

I. Klasse 6531 Personenmeilen (44 163 bei der Homburger in maximo und 293 bei der Tilsit-Insterburger in minimo),

II. „ 47 973 Personenmeilen (180 952 bei der Homburger in maximo und 7372 bei der Wilhelmsbahn in minimo),

III. „ 93 777 Personenmeilen (328 377 bei der Homburger resp. 262 248 bei der Taunusbahn in maximo gegen 17 089 resp. 17 181 bei der Tilsit-Insterburger bez. Wilhelmsbahn in minimo),

IV. „ 58 878 Personenmeilen (154 696 bei der Berlin-Potsdam-Magdeburger resp. 7218 bei der Rheinischen als grösste bez. kleinste),

und bei Militär etc. 14 010 Personenmeilen (51 353 bei der Berlin-Potsdam-Magdeburger in maximo gegen 1809 bei der Frankfurt-Hanauer in minimo).

Ueberhaupt 221 169 Personenmeilen gegen 209 119 im Jahre 1868, es hat mithin eine Zunahme um 12 050 Personenml. = $5{,}_{76}$ Proc. stattgefunden.

Wie in den Vorjahren hat die grösste spezifische Frequenz stattgefunden auf der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn mit 571 402 Personenmeilen, der Homburger mit 559 450 und der Taunusbahn mit 453 414 Personenmeilen, die geringste dagegen auf der Wilhelmsbahn mit 65 892 und der Tilsit-Insterburger mit 68 815 Personenmeilen pro Meile Bahnlänge.

Im Jahre 1869 betrug die spezifische Frequenz

auf den Staatsbahnen	229 649	Personenmeilen,
„ „ Privatbahnen in eigener Verwaltung	220 612	„
„ „ „ „ Staats-Verwaltung	206 235	„

Der Gepäck-Verkehr umfasste im Jahre 1869 . . 3 822 407 Ctr. mit 43 444 748 Centnermeilen und der Güterverkehr

	Ctr.		Centnermeil.
Eilgüter	7 153 083 Ctr.	mit	89 432 843 Centnermeil.,
Postgüter (soweit solche notirt werden)	609 367 „	„	4 258 937 „
Frachtgüter der Normalklasse (u. sperrige)	72 439 232 „	„	944 789 321 „
Kohlen und Koaks	435 947 922 „	„	8 827 617 803 „ (Kohlen und Koaks und Frachtgüter der ermässigten Kl. zusammen)
Frachtgüter der ermässigten Kl.	455 966 369 „	„	
zusammen	972 115 973 Ctr.	mit	9 866 098 904 Centnermeil.

Ferner

Dienstgut	41 246 753 Ctr.	mit	310 479 657 Centnermeil.,
Baugut	55 008 090 „	„	116 632 163 „
Equipagen	8 703 Stück	„	1 875 832 „
Pferde	123 704 „	„	188 080 490 „ (Pferde, Hunde und sonstiges Vieh zusammen)
Hunde	158 200 „		
sonstiges Vieh	7 896 853 „		

Im Vergleiche zum Vorjahre sind an Eilgüter ca. 740 000 Ctr., an Frachtgütern der Normalklasse (und sperrige Güter) rot. 10 Millionen Centner, an Kohlen und Koaks rot. 26½ Millionen Centner, an Gütern der ermässigten Klassen aber rot. 39½ Millionen Centner mehr befördert. An Centnermeilen sind 584 798 004 = $6{,}_{30}$ Proc. mehr befördert, wobei jedoch diejenigen der Equipagen und Thiere und der Dienst- und Baugüter ausser Ansatz gelassen sind.

Die beförderten Güter vertheilen sich wie folgt, es kommen

	nach Procenten	jeder Centner hat durchschnittlich zurückgelegt
auf Eilgüter	$0{,}_{7}$ (Eilgüter und Postgüter zusammen)	$12{,}_{5}$ Meilen,
„ Postgüter		$7{,}_{0}$ „
„ Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige)	$6{,}_{8}$	$13{,}_{0}$ „
„ Kohlen und Koaks	$40{,}_{8}$	$9{,}_{9}$ „ (Kohlen und Koaks und Frachtgüter der ermässigten Klassen zusammen)
„ Frachtgüter der ermässigten Klassen	$42{,}_{7}$	
„ Dienstgüter	$3{,}_{9}$	—
„ Baugüter	$5{,}_{1}$	—
	überhaupt	$10{,}_{1}$ Meilen

gegen $10{,}_{4}$ Meilen im Vorjahre und $10{,}_{1}$ Meilen im Jahre 1867.

Die spezifische Güter-Frequenz, welche 7 243 140 Centnermeilen gegen 7 051 964 Centnermeilen im Jahre 1868 umfasste, ist um $2{,}_{71}$ Proc. gestiegen; sie beträgt bei den

Eilgütern 65 657 Centnermeilen (230 088 bei der Berlin-Potsdam-Magdeburger in maximo gegen 4297 bei der Ostpreussischen Südbahn in minimo),

Postgütern 3126 Centnermeilen,

Frachtgütern der Normalklasse etc. 693 612 Centnermeilen (5 727 175 bei der Berlin-Potsdam-Magdeburger und 3 642 030 bei der Berlin-Hamburger in maximo gegen 33 753 bei der Rechten Oder-Ufer-E. und 35 518 bei der Tilsit-Insterburger in minimo),

Kohlen und Koaks und den Gütern der ermässigten Klassen 6 480 745 Centnermeilen (bei Kohlen in maximo bei der Oberschlesischen 17 993 086 resp. bei der Köln-Mindener 10 463 361 in maximo gegen 13 524 bei der Bebra-Hanauer in minimo. Bei Gütern der ermässigten Klassen 8 512 559 bei der Oberschlesischen in maximo gegen 295 329 bei der Homburger in minimo.)

Die grösste spezifische Güter-Frequenz mit 26 854 287 Centnermeilen hat bei der Oberschlesischen und die geringste mit 414 775 bei der Homburger Bahn stattgefunden.

Mit Einschluss der Dienst- und Baugüter, der Equipagen und Thiere hat die spezifische Güter-Frequenz 7 727 979 Centnermeilen betragen und zwar bei den

Privatbahnen in Staatsverwaltung	12 447 977	Centnermeilen,
Staatsbahnen	7 829 265	„
Privatbahnen in eigener Verwaltung	6 101 062	„

V. Finanz-Ergebnisse.

Dem bedeutend gestiegenen Verkehre des Jahres 1869 entsprechend, sind auch die Einnahmen und Ausgaben grösser als in den Vorjahren. Relativ übersteigen die Einnahmen diejenigen des Vorjahres, sind aber geringer als in den Jahren 1867 und 1866; dagegen sind die Ausgaben nicht gestiegen, weshalb der relative Ueberschuss höher ist als in den Vorjahren 1868 und 1867, er hat aber die Höhe desjenigen der Jahre 1864, 1865 und 1866 nicht erreicht.

Zu den speciellen Resultaten übergehend, bemerken wir, dass

I. die Einnahmen

betragen haben:

a) aus dem Personen-Verkehre

für Personen-Beförderung in der

I. Klasse	1 964 865 Thlr.	=	1443 Thlr. pro Meile
II. „	9 345 661 „	=	6866 „ „ „
III. „	11 158 499 „	=	8198 „ „ „
IV. „	4 224 288 „	=	3104 „ „ „
für Militär etc.	881 607 „	=	648 „ „ „
zusammen	27 574 920 Thlr.	=	20 259 Thlr. pro Meile
gegen	25 656 252 „	=	19 494 „ „ „ im Jahre 1868.

Die relative Einnahme betrug bei den

Privatbahnen in eigener Verwaltung	21 300 Thlr.
Staatsbahnen	20 145 „
Privatbahnen in Staatsverwaltung	17 339 „

und es kommen nach Procenten auf die

	1869	1868	1867	1866	1865
I. Klasse	$7{,}_{1}$	$7{,}_{1}$	$8{,}_{0}$	$5{,}_{5}$	$7{,}_{6}$
II. „	$33{,}_{9}$	$34{,}_{0}$	$34{,}_{6}$	$28{,}_{4}$	$34{,}_{3}$
III. „	$40{,}_{5}$	$40{,}_{6}$	$36{,}_{7}$	$31{,}_{9}$	$39{,}_{3}$
IV. „	$15{,}_{3}$	$15{,}_{3}$	$17{,}_{8}$	$16{,}_{4}$	$16{,}_{3}$
Militärs etc.	$3{,}_{2}$	$3{,}_{0}$	$3{,}_{4}$	$17{,}_{8}$	$2{,}_{5}$

Vereinnahmt sind pro Person und Meile $2{,}_{7}$ Sgr. gegen $2{,}_{8}$ Sgr. in den Vorjahren 1867 und 1868, es ist mithin im Jahre 1869 eine Ermässigung der Tarife zu constatiren.

Ferner sind im Personen-Verkehre eingenommen:

für Gepäck-Ueberfracht	924 266 Thlr.
„ Equipagen	73 579 „
„ Pferde	285 107 „
„ Hunde	28 786 „
„ Extrazüge	48 369 „
zusammen	1 360 107 Thlr.
Hierzu die Einnahmen für Personenbeförderung mit	27 574 920 „
und diejenigen der Frankfurter Verbindungsbahn „	1 582 „
ergiebt eine Gesammt-Einnahme im Personen-Verkehre von	28 936 609 Thlr.
resp. pro Meile Bahnlänge im Jahre 1869 von	21 244 „
„ „ 1868 „	20 489 „
mithin pro 1869 mehr	755 Thlr.
	= $3{,}_{685}$ Proc.

Die Einnahmen aus dem Personen-Verkehre haben betragen bei der

Homburger	62 638	Thlr. pro Meile	in maximo
Berlin-Potsdam-Magdeburger	55 848	„ „ „	in maximo
Taunusbahn	52 394	„ „ „	in maximo
Rheinischen	33 897	„ „ „	in maximo
Frankfurt-Hanauer	33 435	„ „ „	in maximo
Tilsit-Insterburger	5 394	„ „ „	in minimo
Wilhelmsbahn	5 639	„ „ „	in minimo
Ostpreussischen Südbahn	5 984	„ „ „	in minimo
Rechten Oder-Ufer-E.	6 955	„ „ „	in minimo
Schleswigschen	9 110	„ „ „	in minimo
Niederschlesischen Zweigbahn	9 254	„ „ „	in minimo
Stargard-Cöslin-Colberger	9 405	„ „ „	in minimo

Im Jahre 1868 betrug die grösste Einnahme pro Meile 53965 Thlr. bei der Berlin-Potsdam-Magdeburger und die geringste 4145 Thlr. bei der Rechten Oder-Ufer-E., es ist mithin auch bei den einzelnen Bahnen eine erhebliche Steigerung eingetreten.

Von den Einnahmen des Personen-Verkehrs kommen:

	1869	1868	1867	1866
auf den Binnen-Verkehr	$67{,}_{82}$ Proc.	$67{,}_{66}$ Proc.	$63{,}_{79}$ Proc.	$65{,}_{91}$ Proc.
„ „ direkten Verkehr	$32{,}_{18}$ „	$32{,}_{34}$ „	$36{,}_{21}$ „	$34{,}_{09}$ „

b) Im Güterverkehre

sind vereinnahmt:

für Postgüter	307 284 Thlr.
„ Eilgüter	2 530 333 „
„ Frachtgüter der Normalklasse (und sperrige)	11 823 622 „
„ Kohlen und Coaks	16 702 408 „
„ Frachtgüter der ermässigten Klassen	31 223 332 „
„ Vieh	2 169 052 „
„ Eisenbahn- und sonstige Fahrzeuge, tarifirtes Dienst- und Baugut und sonstige Neben-Erträge	2 100 862 „
zusammen	66 856 893 Thlr.
pro Meile Bahnlänge im Jahre 1869	49 196 „
„ „ „ „ „ 1868	47 876 „
pro 1869 mehr	1 320 Thlr.
	= $2{,}_{76}$ Proc.

Die Einnahmen haben pro Meile betragen bei den

Privatbahnen in Staatsverwaltung	70 694 Thlr.
Staatsbahnen	46 364 „
Privatbahnen in eigener Verwaltung	43 919 „

und zwar bei der

Oberschlesischen	138 520 Thlr.	in maximo
Köln-Mindener	100 243 „	
Magdeburg-Leipziger	90 609 „	
Tilsit-Insterburger	4 495 „	in minimo.
Homburger	6 438 „	
Vorpommerschen	8 573 „	
Ostpreussischen Südbahn	8 975 „	
Glückstadt-Elmshorner	9 696 „	
Schleswigschen	9 954 „	

Da im Jahre 1868 die grösste Einnahme pro Meile 146 496 Thlr. bei der Oberschlesischen Eisenbahn betragen hat, so ist hier ein Ausfall zu registriren, während der geringsten Einnahme von 4473 Thlrn. bei der Bebra-Hanauer Bahn eine solche von 4495 Thlrn. bei der Tilsit-Insterburger Bahn gegenübersteht.

Von den Einnahmen kommen nach Procenten auf

	1869	1868	1867
Eil- und Postgüter	4,2	4,0	3,7
Frachtgüter der Normalklasse etc.	17,7	17,7	17,5
Kohlen und Coaks	25,0	25,2	27,3
Frachtgüter der ermässigten Kl.	46,7	47,7	45,8
Vieh	3,3	2,7	2,9
sonstige Einnahmen	3,1	2,7	2,8

und es betrug die Einnahme pro Centner und Meile 2,6 Pf. gegen 2,8 Pf. im Jahre 1868 und 2,4 Pf. im Jahre 1867.

Nach Verkehrs-Arten getrennt, kommen von den Einnahmen

	1869	1868	1867	1866
auf den Binnen-Verkehr	39,63 Proc.	39,71 Proc.	39,33 Proc.	40,816 Proc.
„ „ direkten Verkehr	60,37 „	60,29 „	60,67 „	59,184 „

Die Einnahmen aus sonstigen Quellen sind um rund 1/2 Million Thlr. höher als im Vorjahre, sie betrugen . . . . 7 347 680 Thlr.

Hierzu die Einnahmen

a) aus dem Personen-Verkehre mit	28 936 609 „
b) „ „ Güter- „ „	66 856 893 „
c) „ „ Betriebe der Verbindungsbahnen in Berlin und Frankfurt a/M. mit	154 006 „
ergiebt eine Gesammt-Einnahme von	103 295 188 Thlrn.
resp. pro Meile Bahnlänge im Jahre 1869	75 568 „
„ „ 1868	73 514 „
pro 1869 also mehr	2 054 Thlr.
	= 2,79 Proc.

Sie betrugen bei den

Privatbahnen in Staatsverwaltung	98 003 Thlr.
Staatsbahnen	72 127 „
Privatbahnen in eigener Verwaltung	70 404 „

Von den Gesammt-Einnahmen kommen:

28,01 Proc. auf den Personen- etc. Verkehr,
64,88 „ „ „ Güter- etc. „
7,11 „ „ sonstige Quellen

und es repräsentiren dieselben 13,61 Proc. des verwendeten Anlage-Kapitals gegen 13,383 Proc. im Vorjahre, 14,17 Proc. im Jahre 1867, 14,504 Proc. im Jahre 1866 und 14,13 Proc. im Jahre 1865.

Die im Jahre 1869 erzielten Maximal-Einnahmen pro Meile Bahnlänge betrugen bei der

Oberschlesischen	175 648 Thlr.
Berlin-Potsdam-Magdeburger	145 172 „
Köln-Mindener	143 137 „
Magdeburg-Leipziger	132 851 „
Bergisch-Märkischen	106 879 „
Berlin-Hamburger	105 053 „
Saarbrücker	104 202 „
Niederschlesisch-Märkischen und Schles. Gebirgsb.	101 034 „

und die Minimal-Einnahmen bei der

Tilsit-Insterburger	11 248 Thlr.
Ostpreussischen Südbahn	15 558 „
Schleswigschen	19 711 „
Glückstadt-Elmshorner	20 548 „
Vorpommerschen	20 913 „
Stargard-Cöslin-Colberger	22 161 „

Die höchste Einnahme des Vorjahres mit 187 472 Thlrn. bei der Oberschlesischen Eisenbahn ist im Jahre 1869 nicht erreicht worden, ebenso diejenige der Tilsit-Insterburger Bahn (als niedrigste), welche im Vorjahre 13 016 Thlr. betrug.

---

2) Die Ausgaben,

geordnet nach den einzelnen Titeln, haben betragen für die

Bahn-Verwaltung

13 899 253 Thlr. überhaupt resp. 10 193 Thlr. pro Meile Bahnlänge und zwar bei den Privatbahnen in Staatsverwaltung 13 193 Thlr.

Staatsbahnen	9 652 „
Privatbahnen in eigener Verwaltung	9 553 „

Da die korrespondirenden Ausgaben des Vorjahres 10 350 Thlr. betragen haben, so ist eine Verminderung um 147 Thlr. = 1,43 Proc. eingetreten.

Die Maximal-Ausgaben betrugen

bei der Berliner Verbindungsbahn	28 475 Thlr.
„ „ Oberschlesischen	21 499 „
„ „ Berlin-Potsdam-Magdeburger	16 964 „
„ „ Berlin-Hamburger	16 904 „
„ „ Köln-Mindener	16 244 „

die Minimal-Ausgaben dagegen

bei der Tilsit-Insterburger	2 580 „
„ „ Ostpreussischen Südbahn	3 323 „
„ „ Rechten Oder-Ufer-Eisenb.	3 582 „
„ den Schleswigschen Bahnen	3 718 „

Hierbei ist sowohl in maximo als in minimo eine Ermässigung zu konstatiren.

Die Ausgaben der

Transport-Verwaltung

betrugen 27 740 595 Thlr. überhaupt, 20 344 Thlr. pro Meile Bahnlänge und pro Nutzmeile 3,2 Thlr. wie im Vorjahre, welche bei den Privatbahnen in eigener Verwaltung etwas niedriger waren, wie bei den übrigen Bahnen.

Die grössten Ausgaben pro Nutzmeile waren bei der

Berliner Verbindungsbahn	5,9 Thlr.
Berlin-Hamburger	5,8 „
Saarbrücker	4,5 „
Lübeck-Büchener u. Lübeck-Hamb.	4,2 „
Magdeburg-Leipziger	4,1 „

Die geringsten dagegen bei der

Schleswigschen	1,3 Thlr.
Nassauischen	1,8 „
Ostpreussischen Südbahn	2,0 „

Für die

allgemeine Verwaltung

sind verausgabt 3 767 438 Thlr. überhaupt resp. 2763 Thlr. pro Meile und zwar: bei den Staatsbahnen . . . . 3 821 Thlr.

„ „ Privatbahnen in Staatsverwaltung	2 921 „
„ „ „ in eigener Verwaltung	2 023 „

Im Vorjahre betrugen die Ausgaben pro Meile 2617 Thlr., es ist mithin im Jahre 1869 eine nicht unerhebliche Steigerung der Ausgaben dieses Titels eingetreten.

Die Gesammt-Betriebs-Ausgaben betragen hiernach 45 407 286 Thlr. (denen noch 15 101 Thlr. der Frankfurter Verbindungsbahn hinzutreten), resp. 33 287 Thlr. pro Meile Bahnlänge gegen 33 180 Thlr. im Vorjahre, mithin 107 Thlr. = 0,32 Proc. mehr. Sie betragen bei den

Privatbahnen in Staatsverwaltung	41 798 Thlr. pro Meile
Staatsbahnen	33 875 „ „ „
Privatbahnen in eigener Verwaltung	30 094 „ „ „

und bei den einzelnen Bahnen, nämlich der

Oberschlesischen	65 619 Thlr.	in maximo.
Berlin-Hamburger	62 532 „	
Berliner Verbindungsbahn	55 506 „	
Köln-Mindener	54 079 „	
Berlin-Potsdam-Magdeburger	53 862 „	
Saarbrücker	51 811 „	
Magdeburg-Leipziger	51 247 „	
Tilsit-Insterburger	7 236 Thlr.	in minimo.
Ostpreussischen Südbahn	8 756 „	
Schleswigschen	9 314 „	
Glückstadt-Elmshorner	11 700 „	

Die Ausgaben vertheilen sich wie folgt, es kommen auf die

	1869	1868	1867
Bahn-Verwaltung	30,6 Proc.	31,2 Proc.	32,6 Proc.
Transport-Verwaltung	61,1 „	60,9 „	61,4 „
allgemeine Verwaltung	8,3 „	7,9 „	6,0 „

sie absorbirten, wie im Jahre 1867, 44,0 Proc. der Brutto-Einnahme, gegen 45,1 Proc. im Vorjahre 1868 und zwar in maximo bei der

Vorpommerschen	81,2 Proc.	Bebra-Hanauer	63,2 Proc.
Starg.-Cöslin-Colberger	79,4 „	Rhein-Nahe-E.	61,7 „
Tilsit-Insterburger	64,3 „		

gegen in minimo bei der

Rheinischen	33,9 Proc.	Köln-Mindener	37,8 Proc.
Oberschlesischen	35,4 „	Magdeburg-Leipziger	38,6 „
Berlin-Potsd.-Magdeb.	37,1 „	Homburger	38,6 „
Berlin-Anhaltischen	37,1 „	Wilhelmsbahn	39,9 „
Preuss. Ostbahn	37,8 „	Thüringischen	39,9 „

Zur Vermehrung der Betriebsmittel, sowie zu Meliorationen der Bahnanlagen, insbesondere aber zu Erneuerungen sind verwendet 8 402 739 Thlr. gegen 8 740 453 Thlr. im Vorjahre. Einschliesslich dieser Summe betragen die Ausgaben (neben 15 101 Thlr. Ausgaben der Frankfurter Verbindungsbahn) 53 810 025 Thlr. überhaupt, 39 457 Thlr. pro Meile Bahnlänge und zwar bei den

Privatbahnen in Staatsverwaltung	51 313 Thlr.
Staatsbahnen	40 307 „
Privatbahnen in eigener Verwaltung	34 988 „

Im Vorjahre betrugen die Ausgaben 39 808 Thlr. pro Meile, sie sind also um 351 Thlr. = 0,9 Proc. geringer.

Mit Einschluss der zu Meliorationen verwendeten Summe haben die Ausgaben 52,1 Proc. der Einnahme absorbirt, gegen 54,1 Proc. im Vorjahre, 54,4 Proc. im Jahre 1867, 52,7 Proc. im Jahre 1866 und 48,9 Proc. im Jahre 1865.

Nach ihren sachlichen Titeln geordnet, repartiren sich die Betriebs-Ausgaben wie folgt, es kommen auf

	1869	1868	1867
1) Besoldung der Beamten . . .	26,7 Proc.	24,8 Proc.	24,5 Proc.
2) Diäten, Reisekosten, Arbeitshülfe etc.	15,2 „	12,7 „	11,1 „
3) Materielle Verwaltungskosten	5,9 „	5,3 „	5,5 „
4) Unterhaltung der Bahnanlagen	13,1 „	13,9 „	16,0 „
5) Kosten des Bahntransports . .	26,2 „	27,3 „	29,8 „
6) Unbestimmte Ausgaben . . .	12,9 „	12,8 „	9,8 „
und soweit dieselben bei den Titeln 1—5 von einer Anzahl Verwaltungen zusammengefasst sind	—	3,2 „	3,3 „

Die Kosten der Zugkraft haben im Jahre 1869 betragen 11 579 613 Thlr. überhaupt, 39,6 Sgr. pro Nutzmeile (gegen 40,2 Sgr. im Vorjahre) und 11,1 Pf. pro Achsmeile (gegen 11,2 Pf. im Vorjahre). Sie betragen pro Centner geförderter

	1869	1868	1867	1866
Nettolast . .	0,38 Pfg.	0,39 Pfg.	0,40 Pfg.	0,41 Pfg.
Bruttolast . .	0,10 „	0,13 „	0,14 „	0,14 „

3. Ueberschuss.

Wie bereits bei Besprechung der früheren Jahrgänge der Statistik mitgetheilt, wird der Ueberschuss auf 2 verschiedene Arten berechnet und zwar so, dass von den Einnahmen

1) die Betriebs-Ausgaben excl. der zu Meliorationen und
2) die Betriebs-Ausgaben incl. der zu Meliorationen verwendeten Summen in Abzug gebracht werden.

Nach der ersteren Methode hat der Ueberschuss — geordnet nach seiner relativen Höhe — betragen bei der

	überhaupt Thlr.	pro Meile Thlr.	Procent des verwendeten Anlage-Kapitals.
Oberschlesischen . . .	4 005 202	113 301	18,28
Berlin-Potsdam-Magdebg.	1 784 192	91 310	11,98
Köln-Mindener	6 294 615	86 192	9,72
Magdeburg-Leipziger . .	1 580 657	81 603	15,88
Rheinischen	4 580 063	62 044	8,18
Bergisch-Märkischen und Hessischen Nordbahn	6 191 660	60 201	7,41
Thüringischen	2 068 794	53 596	9,72
Niederschles.-Märkischen u. Schles. Gebirgsbahn	3 857 268	53 373	8,52
Saarbrücker	1 024 239	52 391	6,47
Berlin-Anhaltischen . .	2 224 787	45 275	13,09
Main-Weser-Bahn . . .	1 163 446	44 003	6,72
Homburger	104 562	43 387	6,54
Berliner Verbindungsbahn	61 380	42 923	13,46
Berlin-Hamburger . . .	1 696 078	42 701	10,41
Taunusbahn	284 929	42 463	8,25
Frankfurt-Hanauer . . .	227 393	40 972	7,56
Bresl.-Schweidnitz-Freib.	911 784	39 816	8,55
Preussischen Ostbahn . .	4 787 926	39 553	8,24
Berlin-Stettiner	1 136 639	38 452	7,27
Hannoverschen	4 118 151	36 609	8,82
Magdeburg-Halberstädter	1 522 153	35 457	7,40
Breslau-Posen-Glogauer .	905 361	32 520	7,22
Wilhelmsbahn	666 903	29 431	7,25
Stargard-Posener . . .	658 036	29 078	9,52
Westfälischen	1 414 077	26 950	5,14
Nassauischen	621 113	24 775	3,26
Rhein-Nahe-E.	369 563	22 911	2,26
Altona-Kieler	707 085	21 557	6,96
Halle-Kasseler	452 089	20 319	3,93
Niederschles. Zweigbahn .	172 570	18 165	6,91
Lübeck-Büchener etc. .	261 892	17 744	3,81
Berlin-Görlitzer	488 518	17 700*	4,08
Neisse-Brieger	96 487	15 613	6,58
Rechten Oder-Ufer-Eisenb.	366 285	13 143	3,72
Bebra-Hanauer	244 256	12 722	2,19
Schleswigschen	325 417	10 397	4,02
Glückstadt-Elmshorner .	39 109	8 848	3,83
Ostpreussischen Südbahn	205 405	6 802	1,72
Stargard-Cöslin-Colberger	104 293	4 574	1,12
Tilsit-Insterburger . . .	28 726	4 012	0,89
Vorpommerschen . . .	119 698	3 928	1,05
zusammen	57 872 801	42 281	7,76
im Jahre 1868 dagegen .	53 183 304	40 334	7,47

* In Kol. 48 Tabelle I. 1 der Statistik ist ein Fehler vorgekommen, es muss statt 1770 heissen „17 700".

Der Ueberschuss beträgt bei den

	pro Meile Thlr.	Procent des verwendeten Anlage-Kapitals.
Privatbahnen in Staatsverwaltung . .	56 205	8,50
Privatbahnen in eigener Verwaltung .	40 310	7,83
Staatsbahnen	38 252	7,29

Er ist pro Meile Bahnlänge um 1947 Thlr. = 4,827 Proc. gestiegen.

Mit Hinzurechnung der zu Meliorationen verwendeten Summen hat der Ueberschuss betragen 49 470 062 Thlr. überhaupt, 36 111 Thlr. pro Meile Bahnlänge und er verzinst das Anlage-Kapital zu 6,5 Proc. gegen 33 706 Thlr. pro Meile und 6,1 Proc. Zins im Jahre 1868
36 091 „ „ „ „ 6,5 „ „ „ „ 1867
36 753 „ „ „ „ 6,7 „ „ „ „ 1866
38 752 „ „ „ „ 7,2 „ „ „ „ 1865

Mit Ausnahme der Oberschlesischen, der Main-Weser-Bahn, der Breslau-Posen-Glogauer, Stargard-Posener, Wilhelmsbahn, Rechten Oder-Ufer-E., Neisse-Brieger, Glückstadt-Elmshorner, Ostpreussischen Südbahn und Tilsit-Insterburger ist der relative Ueberschuss bei allen Preussischen Eisenbahnen gestiegen.

Aus Staatsfonds sind im Jahre 1869 Zuschüsse geleistet zur Verzinsung der Prioritäts-Obligationen der Rhein-Nahe-Eisenbahn, Stargard-Cöslin-Colberger, Vorpommerschen und der Strecke Coblenz-Oberlahnstein nebst Rheinbrücke der Rheinischen Eisenbahn im Gesammtbetrage von 855 055 Thlr., ferner ist bei der Stargard-Cöslin-Colberger Bahn die Garantie der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft im Betrage von 54 418 Thlrn., bei der Strecke Cleve-Zevenaar die Deckung des Minder-Ertrages von 59 349 Thlr. durch die Niederländische Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft und bei den Schleswigschen Bahnen die Garantie der Altona-Kieler Eisenbahn zur Verzinsung des Anlage-Kapitals im Betrage von 69 583 Thlrn. erforderlich gewesen.

Die auf die emittirten Aktien und Obligationen gefallene Rente, welche eine Erhöhung gegen diejenige des Vorjahres ausweist, beträgt:

	1869	1868	1867	1866	1865.
einschliesslich des Staatszuschusses	5,81%	5,70%	5,98%	6,07%	6,27%
ausschliesslich des Staatszuschusses	5,67%	5,51%	5,54%	5,75%	5,98%

Ueberhaupt ist der Ueberschuss wie folgt verwendet:

zur Verzinsung der Prioritäts-Stamm-Aktien	283 980	Thlr
„ „ „ Prioritäts-Obligationen	11 044 168	„
„ Amortisation „ „ „	1 694 905	„
„ Eisenbahn-Abgabe	1 848 459	„
„ Extra-Dividende des Staates	1 306 995	„
„ Zahlung von 7,71 Proc. Dividende der Stamm-Aktien	17 385 621	„
zu Meliorationen	2 069 452	„
als Beitrag zum Reserve u. Erneuerungsfonds	7 338 968	„
zu sonstigen Ausgaben	1 308 475	„

An der Zinsen- und Dividendenzahlung nahm im Jahre 1869 ein Kapital von 473 050 178 Thlrn. Theil, davon 196 943 615 Thlr. Stamm-Aktien gegen 181 644 962 Thlr. im Vorjahre. Hieraus erklärt sich auch die Thatsache, dass die Dividende — deren Höhe bei den einzelnen Bahnen bekannt ist, von 8,35 Proc. im Jahre 1868 auf 7,71 Proc. im Jahre 1869 gefallen ist.

Einschliesslich des Zuschusses (Seitens des Staats und Privaten) hat die Dividende pro 1869 7,72 Proc. betragen.

Näheres über den Zins-Genuss der Aktien- und Prioritäten-Inhaber ist aus der Statistik S. 53 u. 54 zu ersehen.

Die Reserve- und Erneuerungsfonds hatten ult. 1869 einen Bestand von 19 130 467 Thlrn. = 2,5 Proc. des verwendeten Anlage-Kapitals.

Bei den Eisenbahnen waren im Jahre 1869 beschäftigt:
49 586 Beamte und Hülfsarbeiter und
51 802 Arbeiter täglich.

Dieselben erhielten an Gehalt, Tagegeldern und sonstigen Emolumenten 25 144 644 Thlr. oder rund pro Mann 248 Thlr. jährlich gegen 242,4 Thlr. im Vorjahre.

Die Pensionskassen hatten einen Bestand von 7 768 056 Thlrn. und die Kranken- und Sterbekassen von 382 838 Thlrn.

Bei den Unfällen wurden 334 Personen getödtet und 448 verletzt. Es kamen je eine Verletzung (und Tod) vor bei der Beförderung von
103 352 Personen im Jahre 1859
98 645 „ „ „ 1861
93 116 „ „ „ 1863
72 552 „ „ „ 1865
70 592 „ „ „ 1868
79 219 „ „ „ 1869

Als Anhang sind der Statistik beigefügt das Normal-Profil des lichten Raumes für die freie Bahn und die Bahnhöfe, das Bahn-Polizei- und das Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde, eine Uebersichtskarte und Blatt XXXIV der Nivellements-Pläne, die Nassauische Rhein- und Lahnbahn darstellend.

Mit dem Wunsche, dass das vorstehend besprochene Werk — seines reichen Inhalts wegen — in den weitesten Kreisen Verbreitung finden möge, schliessen wir unsere, sich nur auf das Wissenswertheste erstreckenden Mittheilungen.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn.

II. Geschäftsbericht pro 1870.

Der Seitens des Verwaltungsrathes der diesjährigen Generalversammlung der Aktionäre am 28. April c. erstattete Geschäftsbericht über den Bau und Betrieb der Bahn in 1870 enthält die nachfolgenden bemerkenswerthesten Notizen.

A. Allgemeine Angaben. Mit Beginn des Betriebsjahres 1870 waren $36_{,68}$ Meilen im Betriebe, nämlich die Linien Mainz-Worms mit $6_{,40}$, Mainz-Bingen $4_{,33}$, Mainz-Aschaffenburg $10_{,07}$, Bischofsheim-Frankfurt $4_{,00}$, Worms-Alzey $4_{,05}$, Seitenbahn nach dem Hafenbassin auf der Gustavsburg $0_{,23}$, Darmstadt-Hofheim (Riedbahn) $4_{,73}$ und Worms-Bensheim $2_{,87}$ Meilen. Im Laufe des Jahres wurden dem Betriebe übergeben: $0_{,40}$ Meilen besonderes Geleise für den Betrieb der Riedbahn vom Bahnhofe Darmstadt bis zur Abzweigung von dem Geleise der Main-Rhein-Bahn zunächst dem Viadukte der Main-Neckar Bahn, $0_{,38}$ Meilen von Rosengarten bis zum Bahnhofe Worms (Rheintrajekt und Hafenbahn), die Linie Bingen-Alzey mit $4_{,50}$ Meilen und von der Odenwaldbahn die Theilstrecken Babenhausen-Wiebelsbach mit $2_{,84}$ und Darmstadt Ober-Ramstadt mit $1_{,65}$ Meilen, so dass Ende 1870 sich in vollem eigenem Betriebe $45_{,65}$ Meilen befanden, wovon jedoch $0_{,40}$ Meilen (die Strecke von der Einmündung an der Luderbach bis in den Bahnhof Frankfurt) der Main-Neckar, Bahn gehören, von der Ludwigsbahn aber mitbetrieben werden.

Bezüglich der Steigungs- und Krümmungsverhältnisse der neuen, resp. theilweise noch im Bau befindlichen Strecken wird bemerkt, dass die Steigungsverhältnisse der Ried- und Worms-Bensheimer Bahn im Maximum $^1/_{200}$ und $^1/_{150}$, der Linie Alzey-Bingen $^1/_{100}$, der Linie Mainz-Alzey-Grenze und der Odenwaldbahn $^1/_{80}$ erreichen; die kleinsten Krümmungsverhältnisse der Kurven betragen 400 Meter. Zu dem Oberbau der neuen Linien werden 6 Meter lange und 130 Millimeter hohe Schienen und Laschen von Puddelstahl verwendet; das Geleise wird in den geraden Strecken und Kurven über 750 Meter Radius mit schwebenden Stössen gelegt und nur in den Kurven unter 750 Meter Radius werden Stossschwellen und Unterlagsplatten angewendet.

Die Länge sämmtlicher Geleise beträgt $57_{,57}$ Meilen = $426_{,438}$ Kilometer. Doppelgeleise, im Ganzen $7_{,81}$ Meilen, befanden sich auf der ganzen Strecke Mainz-Bingen, Gustavsburg-Bischofsheim-Weiterstadt und vom Bahnhofe Worms bis zur Bayerischen Grenze nach Ludwigshafen. Im Bau begriffen ist gegenwärtig das zweite Geleise auf der Strecke von Mainz nach Worms, welches im Laufe dieses Sommers dem Betriebe übergeben werden wird.

Ende 1870 war der Stand der Betriebsmittel folgender: 81 Lokomotiven mit 72 separaten Tendern, nämlich 33 ungekuppelt, System Stephenson und Crampton, 26 zwei Achsen, 11 drei Achsen und 2 vier Achsen gekuppelt und 9 Tendermaschinen, 2 Achsen gekuppelt, 228 Personenwagen, 1 Revisionswagen, 5 Briefpostwagen, 12 Postgepäckwagen, 60 Reisegepäckwagen, 470 gedeckte und 796 offene (zus. 1266) Güter-, Vieh- etc. Wagen nebst 2 Dampfboten und den erforderlichen Schalden und sonstigen Einrichtungen für den Trajekt bei Worms.

Das gesammte Aktienkapital betrug unverändert 24 500 000 fl. — und war vollständig emittirt. Hiervon kommen: a) auf das nicht garantirte Netz der Ludwigsbahn 19 800 000 fl., b) auf die Frankfurt-Hanauer Bahn, beziehungsweise den Erwerb der Aktien derselben 1 200 000 fl. und c) auf die vom Staate garantirten Linien 3 500 000 fl. Der Stand der autorisirten und emittirten Anleihen war gleich dem Vorjahre, nämlich die Anleihen ex 1856, 1866 und 1863/65 mit 12 000 000 fl., (wovon 543 400 fl. amortisirt) für das alte nicht garantirte Netz, die Anleihe ex 1866 mit 1 800 000 fl., (wovon 9000 fl. amortisirt) für Erwerb der Frankfurt-Hanauer Aktien und die Anleihe ex 1868/69 mit 10 500 000 fl. für den Bau der neuen, vom Staate garantirten Linien. Insgesammt sonach 24 300 000 fl., welche sämmtlich begeben und wovon 512 400 fl. amortisirt waren.

Die Anlagekosten des alten Bahnnetzes in der Gesammtausdehnung von $33_{,98}$ Meilen betrugen bis zum Jahresschluss 32 014 610 fl., was auf den Durchschnitt ca. 940 000 fl. per Meile oder nach Abrechnung der Amortisation und Gemeindebeiträge ca. 920 000 fl. per Meile ausmacht. Für das neue garantirte Netz sind bis jetzt 14 149 155 fl. verausgabt. Mit Hinzurechnung dieser Linien stellen sich die Durchschnittsausgaben auf ca. 865 000 fl. per Meile, oder nach Abrechnung der Amortisation und Beiträge auf 848 000 fl. per Meile.

Der Erneuerungsfonds, der Ende 1869 mit einem Bestande von 660 969 fl. $51^3/_4$ kr. incl. dessen Ersatzforderung an die Frankfurt-Hanauer Bahn, die bis auf 71 623 fl. 56 kr. reducirt ist, abschloss, stellt sich Ende 1870 auf 750 565 fl. $55^3/_4$ kr., sonach um 89 596 fl. 4 kr. höher. Derselbe bezieht sich lediglich auf die alten, nicht garantirten Linien.

Der Reservefonds, welcher im Vorjahre ausnahmsweise in Anspruch genommen war und mit einem Bestande von 66 586 fl. 5 kr. abschloss, hat in dem laufenden Jahre wieder die Höhe von 116 500 fl. erreicht.

B. Baubericht. Mit Ausnahme der Arbeiten zur Herstellung des zweiten Geleises von Mainz nach Worms und der Vollendung der zur Einführung der Riedbahn in den Bahnhof Darmstadt nöthig gewordenen Verbreiterung des Viaduktes im Damme der Main-Neckar-Bahn kamen auf den bereits mit Beginn des Jahres 1870 im Betriebe befindlichen Strecken keine bedeutenderen Arbeiten vor.

Auf der Strecke Alzey-Bingen wurden die im vorhergehenden Jahre begonnenen Arbeiten soweit fertig gestellt, dass am 29. Juni die Strecke von Bingen nach Armsheim und mit dem ersten November die ganze Strecke dem Verkehre bis zur definitiven Station Alzey übergeben werden konnte. Der zwischen dieser und der alten Station befindliche grosse Viaduct gelangte erst mit Schluss des Jahres zur Vollendung; am 27. Dezember konnte die Eröffnung des durchgehenden Verkehrs von Bingen nach Worms über Alzey stattfinden.

Von der Strecke Mainz-Alzey sind bis jetzt noch die Arbeiten von der Gonsenheim-Bretzenheimer Gemarkungsgrenze bis zur Einmündung in die Mainz-Binger Bahn nicht fertig gestellt, da nämlich immer noch keine definitive Entscheidung über diesen Punkt getroffen ist. Auf den anderen Theilen dieser Strecke waren die Arbeiten mit Ende des Jahres theils vollendet, theils derart gefördert, dass diese Linie im Laufe der nächsten Monate dem Verkehre übergeben werden kann. An dem $378_{,25}$ Meter langen Tunnel bei Klein-Winternheim waren Ende 1870 $332_{,8}$ laufende Meter Hauptgewölbe und $285_{,7}$ laufende Mtr. Sohlengewölbe hergestellt. In Folge des sehr starken Gebirgsdruckes hatten an verschiedenen Stellen Einsenkungen stattgefunden, wodurch einzelne Theile des Gewölbes ausgewechselt und an der Basis der Widerlager Verstärkungen vorgenommen werden mussten. Die Arbeiten auf der Zweigbahn von Armsheim nach Flonheim konnten wegen der Renitenz der Grundeigenthümer in der Gemarkung Lonsheim nur in den Gemarkungen Bornheim und Flonheim betrieben werden. Weil die Pfälzischen Bahnen mit ihren Anschlussbauten noch nicht vorgegangen, war der Stand der Arbeiten auf den Grenzstrecken bei Alzey und Monsheim derselbe wie im vorhergehenden Jahre.

Auf der Odenwaldbahn waren die Bauarbeiten bereits im Vorjahre in Angriff genommen und ziemlich gefördert worden. In den Gemarkungen Darmstadt, Bessungen, Traisa und Nieder-Ramstadt wurden dieselben bereits im Sommer vollendet, und nachdem die sehr bedeutenden Arbeiten in der Gemarkung Ober-Ramstadt, bestehend in der Aufführung verschiedener bis $17_{,5}$ Meter hohen Dämme und der Eröffnung mehrerer bis 15 Meter tiefen Felseinschnitte, beendet waren, konnte mit Ende des Jahres diese Theilstrecke dem Verkehre übergeben werden. Bereits am 29. Juni wurde die Theilstrecke resp. Zweigbahn von Babenhausen nach Gross-Umstadt in Betrieb genommen, da hier keine schwierigen Objecte vorkommen. Ebenso sind die Arbeiten auf den anderen Theilen dieser Bahnlinie in Angriff genommen und soweit fertig gestellt, dass die Eröffnung ebenfalls in der nächsten Zeit zu erwarten steht. So ist der $237_{,5}$ Meter lange Tunnel am Engelberge bei Reinheim vollständig hergestellt, während an dem 1200 Meter langen Tunnel bei Frauen-Nauses bereits $1122_{,5}$ Meter Vollprofil ausgebrochen und die Tunnelmauerung auf eine Länge von 1074 Meter, sowie das südliche Tunnelportal vollendet waren. Auch hier haben bedeutende Rutschungen in Folge des sehr mit Wasser durchzogenen Erdreichs stattgefunden, so dass an verschiedenen Stellen Entwässerungsstollen angelegt werden mussten. Am 16. Dezember erfolgte dicht bei Schacht III. plötzlich ein Einsturz der Tunnelfirste, wodurch 5 laufende Meter fertiger Tunnelgewölbe theilweise zerstört, theilweise so beschädigt wurde, dass dessen Abbruch erforderlich wurde. Die ganze Länge des Einsturzes betrug 15 Meter.

(Schluss folgt.)

Ausland.

—r— **Französische Bahnen.** Ungeachtet der schweren über Frankreich schwebenden Krise hat die Gesellschaft der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn nicht die Herstellungsarbeiten der an sie konzessionirten Linien unterbrochen. So ist auf der Sektion Aix nach Pertuis die Strecke von Meyrargues nach dem Viadukt von Pertuis fast vollendet und erübrigt an letzterem nur noch die Legung der Platteform, um den Uebergang der Züge zu ermöglichen. An der Brücke über die Duranee und an der Station von Pertuis sind nur noch einzelne Arbeiten herzustellen. Auch die Strecke von Pertuis nach Mirabeau geht ihrer Vollendung entgegen. Die Arbeiten auf der Sektion von Mirabeau nach Manosque sind hinlänglich vorgeschritten, ebenso jene auf der Sektion von Pertuis nach Codenet, welche die Alpen-Bahn über Cavaillon und Avignon mit der Lyoner Bahn verbinden wird. Auch die Studien auf der Linie von Marseille nach Aix und auf jener von Saint Maximin nach Brignoles werden eifrigst betrieben.

⊙ **Türkei.** Die Arbeiten auf der von M. Vitali übernommenen Strecke Adrianopel-Dedeagatsch haben schon vor 2 Monaten begonnen, dasselbe geschah auch auf der oberen Linie Adrianopel-Sarembey, und zwar durch 4 Sektionen, die ihren Sitz in Karagatsch, Mustapha, Pascha, Hermanli und Kara-Osmom haben, und die unter der Leitung des Inspektors Löw stehen. Der Vollendungstermin für die Linie Dedeagatsch-Adrianopel (Ende December 1871) wird voraussichtlich eingehalten werden können.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 23.

Erscheint jeden Freitag.

Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:.
Adolph Refelshöfer
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

1871.

Inserate werden à $1\frac{1}{2}$ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1800 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt.

Organ des Vereins.

Elfter Jahrgang.

Leipzig, den 9. Juni 1871. (Schluss der Nummer: 8. Juni, Vormittags 11 Uhr.)

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der General-Direktion der Königl. Bayerischen Verkehrs-Anstalten ist die Fortsetzung der am 1. Mai cr. eröffneten Strecke München-Neu-Oetting (siehe No. 18 dieser Zeitung) von **Neu-Oetting** bis **Simbach** ($3{,}_{54}$ Meilen) mit den Stationen

Perach (Haltestelle), Marktl, Buch (Haltestelle) und Simbach

am 1. Juni d. J. provisorisch eröffnet worden. — Berlin, den 3. Juni 1871.

Nach der Mittheilung des Verwaltungsraths der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn sind ausser den am 23. April d. J. eröffneten Strecken (siehe No. 17 dieser Zeitung) die $12{,}_{18}$ Meilen lange Flügelbahn **Deutsch-Brod-Pardubitz** mit den Stationen

Rosochatetz, Chotiebor, Zdiretz-Kreuzberg, Hlinsko, Skutsch, Chrast, Slatinan, Chrudim und Pardubitz (Anschluss an die Südnorddeutsche Verbindungsbahn und Oesterreichische Staats-E.),

sowie die $6{,}_{35}$ Meilen lange Strecke **Wostromer** (Horschitz)- **Pelsdorf** mit den Stationen

Bielobrad, Neu-Paka, Alt-Paka (gemeinschaftlich mit der Südnorddeutschen Verbindungs-Bahn), Kruh, Starkenbach und Pelsdorf

am 1. Juni d. J. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Die in dem veröffentlichten Fahrplan angegebene Station **Rositz** (unweit Pardubitz) ist nur eine Wechselstation für Maschinen. Personen und Frachten werden daselbst nicht aufgenommen. — Berlin, den 3. Juni 1871.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

Die geschäftsführende Direktion
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Die Fortschritte des Eisenbahnwesens in den letzten Jahren.

Schluss aus No. 22.

Wenden wir nun dem zweiten Haupt-Material des Eisenbahnbetriebes, den Wagen, uns zu, so wurde über dieselben schon oben gesagt, dass man der Vervollkommnung derselben in neuester Zeit eine grosse Sorgfalt zuwendete.

Was zunächst die Zahl der Achsen des einzelnen Wagens betrifft, so dürfte, wenn der Streit auch noch nicht ganz entschieden ist, das zweiachsige System zur Zeit doch bereits die Oberhand gewonnen haben und voraussichtlich auch behaupten.

Sodann hat die Frage ob: Interkommunikations- (Amerikanisches) oder Koupée- (Englisches) System? sowohl das Publikum als die Eisenbahn-Verwaltungen eine zeitlang sehr lebhaft beschäftigt, ohne dass bisher von einer zufriedenstellenden Lösung berichtet werden könnte. Die Vorzüge des ersteren Systems hinsichtlich der Annehmlichkeit und Sicherheit des reisenden Publikums dürften ebenso zweifellos sein als die Vortheile, welche sie dem Betriebsdienste selbst bieten, begründet sind, und dennoch scheint der Indogermane von dem hergebrachten Kasten-System ebenso wenig lassen zu können als der Epigone seiner Urahnen vom Kastengeiste.

Möglich ist indess auch, dass die Abneigung, welche im Pu-

blikum bei einzelnen mit denselben gemachten Versuchen gegen die Interkommunikationswagen sich gezeigt haben sollen, weniger im Systeme selbst als in der Ausführung desselben ihren Grund hat. Es scheint nämlich kaum glaublich, dass die mannigfachen und wesentlichen Vorzüge, welche man den in Amerika nach diesem System eingerichteten Zügen nachrühmt (von welchen wir hier nur die, allein bei diesem Systeme gebotene Möglichkeit einer ausgiebigen und sicher zu regulirenden Heizung der Wagen anführen wollen) geringwerthig erscheinen können gegenüber einer vermeintlichen grösseren Bequemlichkeit der Koupées. Da den einzelnen Plätzen der Interkommunikationswagen in jeder andern Beziehung ohne Zweifel eine gleich bequeme Einrichtung gegeben werden kann, wenn man nur ernstlich will, wie denen der Koupée-Wagen, so dürfte die vermeintlich grössere Bequemlichkeit in diesem Falle wohl kaum in etwas Anderem bestehen können als in der Beschränkung der Gesellschaft auf eine geringere Zahl von Personen.

Um das Verhältniss indess vollkommen klar zu stellen, wäre es vom grössten Interesse, dass einmal eingehendere als die gewöhnlichen Zeitungsnachrichten über die vielgerühmten Amerikanischen Interkommunikationswagen hieher gelangten, damit der Techniker Gelegenheit fände, dieselben von allen Seiten einer eingehenden Prüfung zu unterwerfen. Namentlich dürften dabei auch genaue Maass- und Gewichtsangaben nicht fehlen, da wir nicht zu irren glauben, wenn wir annehmen, dass die Abneigung mancher Betriebs-Techniker zum Theil mit in dem Umstande begründet liegt, dass die bei dem bisher gebräuchlichen Betriebs-Material schon sehr grosse Tara bei den bekannt gewordenen Versuchen mit dem Interkommunikationssysteme (verursacht durch den Wegfall je eines Platzes in der Breite des Wagens) noch erheblich höher sich stellte.

Erwägt man, dass die Tara für den Wagenplatz auf mindestens 6 Ctr. in erster und zweiter Klasse und auf mindestens $4^1/_2$ Ctr. in dritter Klasse, für den wirklich benutzten Platz aber durchschnittlich auf mindestens 18 resp. 11 Ctr. sich stellt, so muss es dem Betriebstechniker allerdings zu denken geben, wenn diese Tara bei Interkommunikationswagen auf 8 resp. $5^1/_2$ Ctr. pr. Platz und 24 resp. 13 Ctr. für die wirklich transportirte Person, gesteigert werden soll.

Ueberhaupt können wir nicht umhin, diese stets mitzuschleppende ungeheure todte Last wiederholt als einen schweren Krebsschaden unseres heutigen Eisenbahn-Wesens zu bezeichnen, dessen Beseitigung nach unserem Dafürhalten eine genügende Sorge bisher nicht gewidmet wird, obgleich in geringeren Fahrgeschwindigkeiten, kleineren Zügen (beides in dem schon oben angedeuteten Sinne) in einer grösseren als der bisher zulässigen Wagenbreite, in sorgfältiger Konstruktion, so wie in einer Ausführung, welche, namentlich in der Oekonomie des Materials, der bei gewöhnlichen Landfuhrwerken gebräuchlichen mehr sich nähert, gewiss beachtenswerthe Momente für die Beseitigung dieses Grundübels zu befinden sein dürften.

Die schon oben berührte Schwierigkeit der Erhaltung eines befriedigenden Zustandes der Bahnen so wie die grössere Fahrgeschwindigkeit haben in letzter Zeit vielfach nach Mitteln suchen lassen, die hin und wieder sehr rauhe Bewegung der Wagen und das Geräusch des Fahrens nach Möglichkeit abzuschwächen. Zwischenlegen von Gummi und ähnlichen Stoffen so wie Anbringung von Federn der verschiedensten Art und Form zwischen Untergestell und Wagenkasten haben das Uebel freilich abzuschwächen, doch bisher nicht in solchem Maasse zu beseitigen vermocht, dass einer der bisher angewendeten Konstruktionen ein durchschlagender Erfolg zugesprochen werden könnte; namentlich hat die vermehrte Komplikation, die wohl nicht ganz in Abrede zu nehmende geringere Sicherheit solcher Fahrzeuge bei Zusammenstössen, sowie das nicht unerheblich vermehrte Gewicht derartiger Wagen, der Einführung der in dieser Richtung übrigens wohl am meisten bewährten Reiffert'schen Doppelfedern, anscheinend bis jetzt hindernd im Wege gestanden. Wie die Sache augenblicklich liegt, dürfte eine der bisher versuchten Anordnungen kaum Aussicht auf bleibende Anwendung haben, namentlich nachdem es kaum zweifelhaft sein kann, dass gründliche Abhülfe nur aus anderer Richtung (Verbesserung des Schienenweges) erwartet, genügende Milderung des Uebels aber auch in einfacherer und weniger kostspieliger Weise z. B. durch Verlängerung der gewöhnlichen Federn, erreicht werden kann.

Ob die in neuerer Zeit vereinzelt in Anwendung gekommenen Wagen mit 2 Etagen eine weitere Zukunft haben, als für Lokalbahnen mit zeitweise sehr starkem Verkehr, muss einstweilen noch bezweifelt werden. Es dürften indess in der bei diesem Systeme meistens adoptirten niedrigeren Lage der Wagenkasten in der geringeren Tara und in den weniger hohen Kosten sehr beachtenswerthe Momente für die Vervollkommnung des jetzt herrschenden Wagensystems zu befinden sein.

Kaum mehr Erfolg als diese abweichenden Wagengattungen haben bisher die wegen besserer Beheizung und Beleuchtung der Wagen ausgeführten vielfachen Versuche geliefert. Wenn nach dem bis jetzt Erreichten auch nicht in Abrede gestellt werden mag, dass die Dampfheizung und die Gasbeleuchtung gegen die bisherigen Zustände einen Fortschritt nachweisen oder doch in Aussicht stellen, so sind die erforderlichen Apparate doch z. Z. noch der Art komplicirt, kostspielig und unbequem für den Dienst, dass es kaum einen Betriebstechniker geben dürfte, welcher dieselben in ihrer jetzigen Form für lebensfähig und zu bleibender Anwendung geeignet hält, so dass diese Angelegenheit zur Zeit noch als eine offene, anscheinend kaum anders als durch die Annahme des Amerikanischen Wagensystems zu lösende Frage anzusehen sein dürfte, — letzteres indess mehr auf die dem Oberwagen zu Grunde liegende Anordnung, namentlich die grössere Breite des Wagenkastens als auf die Bauart des Unterwagens bezogen.

Durch die Annahme dieses Systems würden dann zugleich auch die Erfüllung der meisten übrigen vielbesprochenen Desiderien, jederzeitig sichere Kommunikation mit dem Zugbegleitpersonale, Schlafplätze, Bequemlichkeits-Anstalten etc. angebahnt sein.

In Bezug auf die specielle Konstruktion der Wagen sowohl für Personen- als Gütertransport sind wesentliche Fortschritte für die Berichtszeit kaum zu verzeichnen. Die früher bereits eingeführte grössere Tragfähigkeit der Wagen bis zu 100 Ctr. Nto. pr. Achse ist wohl als vollständig eingebürgert, zugleich aber auch als eine Grenze zu betrachten, über welche hinaus man, vorläufig wenigstens, wohl nicht gehen wird.

Hinsichtlich der für Achsen und Räder, diese wichtigsten Theile der Wagen, zu wählenden Konstruktionen und Materiale bestehen die alten Meinungsverschiedenheiten nicht allein fort, sondern haben in Bezug auf letztere sogar mehr zu Ungunsten des Stahles sich gestaltet, indem man den Stahl-Achsen nicht mehr wie früher eine um 30 %, sondern nur um 20 % bis höchstens 25% grössere Tragkraft als Eisenachsen gleicher Stärke zugestehen will, — eine Folge der augenscheinlich geringeren Sorgfalt in der Fabrikation der gewöhnlichen Stahl-Sorten, welche durch die seiner Zeit sehr gesteigerte Nachfrage hervorgerufen wurde. Hoffentlich werden die schon oben angedeuteten, neuerdings in der Stahl-Fabrikation eingetretenen veränderten Verhältnisse bald dahin führen, dass nur wirklich tüchtiges Material marktfähig ist.

In Betreff der sogenannten Schalgussräder scheint, nachdem die 1868er technische Konferenz zu München deren bedingungsweise Zulässigkeit ausdrücklich erklärt hat, und nachdem die unausgesetzten Bemühungen der Fabrikanten: dieselben den veränderten Betriebs-Verhältnissen anzupassen, bisher wenigstens von guten Erfolgen begleitet waren, die durch frühere schlechte Ergebnisse allerdings begründete Abneigung der Betriebstechniker im Abnehmen begriffen zu sein, so dass anzunehmen ist: man werde diesem, für manche Zwecke ohne Zweifel sehr geeignetem Material hinfür nach Verdienst gerecht werden.

Bei der vermehrten Geschwindigkeit und Grösse der Züge musste dem Bremsen derselben eine erhöhte Aufmerksamkeit und zwar in doppelter Richtung gewidmet werden, einestheils in Bezug auf die Wirksamkeit der angewendeten Vorrichtungen

und anderntheils in Bezug auf die Schonung der Räder und der Fahrzeuge überhaupt.

Was den ersten Punkt betrifft, so geschah des Gegendampf-Bremsens der Lokomotiven schon oben Erwähnung; hinsichtlich der vielen übrigen in Vorschlag und Anwendung gekommenen Brems-Mechanismen wird es hier genügen anzuführen, dass unter denselben eine grössere Zahl sich befindet, welche dem Zwecke mehr oder weniger vollständig entspricht. Ob das in letzter Zeit wiederholt versuchte und dabei anscheinend auch bewährte Häberlein'sche Bremssystem, welches darauf hinausgeht: eine grössere Anzahl gewöhnlicher Wagenbremsen im Zuge durch dessen eigne lebendige Kraft von der Lokomotive aus in Wirksamkeit zu setzen und nach Erfordern zu reguliren, schon irgend wo praktische Anwendung gefunden hat, ist nicht bekannt geworden. Würde diese, übrigens nicht neue Idee in praktischer Weise sich verwirklichen lassen, dann würde in derselben unverkennbar ein grosser Fortschritt zu finden sein; wie die Sache indess heute liegt, dürfte die praktische Brauchbarkeit noch manchen Bedenken unterliegen.

Erfolgversprechender in beiden oben angedeuteten Richtungen erscheint die Woehler'sche Bremse, welche bezweckt, bei der einzelnen Bremse nicht allein die grösstmögliche Wirkung hervorzubringen, sondern auch die Räder, dadurch, dass sie nicht zum Stehen gebracht werden können, vor der sehr schädlichen ungleichmässigen Abnutzung, wie sie bei dem bisherigen Brems-Verfahren stattfindet, zu bewahren. Bei der unzweifelhaften Richtigkeit des Principes, bei den allein schon durch bessere Schonung der Räder zu erzielenden grossen Vortheilen und bei den verhältnissmässig nicht hohen, wahrscheinlich aber auch noch zu verringernden Herstellungskosten dieser Bremse, kann es nicht ausbleiben, dass dieselbe bald zu ausgedehnter Anwendung gelangt.

Auf die durch die veränderten Betriebs-Verhältnisse bedingten Vervollkommnungen des Signalwesens wurde schon oben hingewiesen. Ob die auf einer Mehrzahl von Bahnen eingeführten sogenannten Blocksignale, sowie die mit denselben meistens in Verbindung gesetzte Stationsdistanz einander folgender Züge, die erwarteten Vortheile gewähren und die Sicherheit des Dienstes in einem, den auf anderer Seite dadurch hervorgerufenen Schwierigkeiten entsprechendem Maasse erhöhen werde, wird die Folgezeit noch zu lehren haben.

Bei einer Mehrzahl von Verwaltungen ist der fast chronisch gewordene „Wagenmangel" ein Missstand, welcher die Aufmerksamkeit der Betriebsbeamten in hohem Maasse in Anpruch nimmt und welchem zu begegnen man in neuester Zeit theils durch massenhafte Wagen-Anschaffungen, theils durch Abkürzung der Auf- und Abladefristen, theils auch durch sorgfältigere Disposition des Laufs der Fahrzeuge versucht hat. Wenn durch solche Maassregeln nun zwar schon erhebliche Erfolge erzielt sind und wenn die gänzliche Beseitigung des fraglichen Uebelstandes aus, in der Natur der Sache liegenden Gründen auch immer ein frommer Wunsch bleiben wird, so dürfte die Leistung des vorhandenen Materials theils durch Vervollkommnung der Bahnhofs-Einrichtungen, namentlich der Vorkehrungen zum Auf- und Abladen, theils aber und zwar ganz besonders, durch noch sorgfältigere und namentlich weiter gehende — über die eigenen Bahngebiete hinaus — Disponirungen der Fuhrwerke, noch erheblich sich steigen lassen, ein Gesichtspunkt, welcher um so mehr Beachtung verdienen dürfte, als die Wagen-Anschaffungen nothwendig ihre nahen Grenzen haben müssen.

Um schliesslich noch der allgemeinen Gesichtspunkte der Eisenbahn-Technik mit einigen Worten Erwähnung zu thun, so hat zunächst die Annahme des metrischen Maasssystems bei der Mehrzahl der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen entweder schon stattgefunden oder ist in ernstlicher Vorbereitung begriffen, ein Fortschritt, welchen wir Angesichts der bisherigen Maassverwirrung mit besonderer Genugthuung zu konstatiren haben.

Sodann haben die freien gemeinsamen Verhandlungen der Techniker des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, — eine Institution, welcher kaum ein anderes Land etwas Aehnliches an die Seite zu stellen haben dürfte, — in der zu München im Herbst 1868 stattgehabten Konferenz, ebenso wie die häufiger wiederkehrenden Verhandlungen des engeren Ausschusses, der technischen Kommission des Vereins (in welcher nach den politischen Ereignissen des Jahres 1866 die Preussischen Staatsbahnen überwiegend vertreten sind —) das erfreuliche Resultat einer grösseren Einstimmigkeit als je vorher ergeben. Zugleich ist übrigens auch zu konstatiren, dass die Behandlung der allgemeinen technischen Fragen, angeregt durch die genannte Kommission, fast ausnahmslos bei allen Verwaltungen die kräftigste Förderung und Unterstützung bei der 1869er General-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen zu Wien aber auch volle Anerkennung gefunden hat, welche letztere namentlich dadurch sich dokumentirte, dass von der General-Versammlung die regelmässige Wiederkehr der technischen Konferenzen nach je 2 Jahren, abwechselnd mit der General-Versammlung selbst, beschlossen ist und dass neue wichtige Aufgaben für die nächste technische Konferenz, der technischen Kommission zur Vorbereitung zugewiesen wurden. Eben mit der Beendigung der letzteren beschäftigt, wurde die technische Kommission zu Coblenz am 16. Juli v. J. durch den Kriegsruf ereilt — und ruhen zeither diese Arbeiten des Friedens!

Möge ein gütiges Geschick bald Musse zur Wiederaufnahme derselben geben!* die zeither unter unseren Augen vollzogenen gewaltigen Umwälzungen, — auch auf die fernere Ausbildung der von uns vertretenen, in das Leben der Völker so tief als kaum eine andere Institution eingreifenden, verschiedenen Disciplinen der modernen Transport-Industrie können dieselben ohne grossen und weitgehenden Einfluss nicht bleiben! Mögen die neuen Aufgaben die Technik gerüstet, thatbereit, arbeitsfreudig und in der Erstrebung des Besten einig finden. —h.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn.

II. Geschäftsbericht pro 1870.

(Schluss aus No. 22.)

C. Betriebsbericht. In der Leitung des Betriebs sind in dem abgelaufenen Jahre wesentliche organisatorische Veränderungen nicht eingetreten.

Mit Ausbruch des Krieges zu Anfang der zweiten Hälfte des Jahres war für die nachfolgende Zeit eine Entwickelung des Verkehrs nicht möglich; denn abgesehen davon, dass überhaupt neue Einrichtungen nicht zur Einführung gelangen konnten, traten vielfache Störungen der Fahrordnungen und der bestehenden Verbindungen ein und erschwerten den Verkehr dadurch fortwährend auf das Stärkste.

Der Fahrdienst war nur bis zum 24. Juli ein normaler, von dieser Zeit an musste derselbe theilweise ganz suspendirt, theilweise erheblich reducirt werden, um an dessen Stelle Militärfahrordnungen treten zu lassen. Am 22. Juli wurde die Aufnahme von Gütern suspendirt und am 24. Juli der ganze Güterverkehr eingestellt. Während an diesem Tage auf den Strecken Mainz-Worms, Mainz Aschaffenburg, Mainz-Frankfurt noch je 3 Personenzüge coursirten, fielen diese vom 25. Juli an ganz aus, so dass auf den Strecken Mainz-Worms, Mainz-Aschaffenburg, Babenhausen-Gross-Umstadt alle Züge, überhaupt der gesammte Privatverkehr eingestellt war, auf der Strecke Mainz-Frankfurt nur noch 3 Personenzüge zwischen Mainz und Niederrad gingen (die Einfahrt in Station Frankfurt war durch die Main-Neckar-Bahn wegen eigener Truppentransporte aufgehoben) und im Uebrigen unter Ausschluss aller Güterzüge auf den Strecken Mainz-Bingen, Worms-Alzey, Darmstadt-Rosengarten und Rosengarten-Bensheim nur 4 Personenzüge befördert wurden. Die Militärfahrordnung in gleichmässiger täglicher Wiederholung erstreckte sich nur auf die Bahnlinien Aschaffenburg-Mainz-Worms-Grenze resp. Ludwigshafen als Theile der der Linien-Kommission E in Leipzig untergeordneten Strecken und auf die Zeit vom 24. resp. 25. Juli bis zum 10. August. Während der ersten 2 Tage wurden 12 Züge in jeder Richtung befördert, beladen von Aschaffenburg nach Worms und leer in umgekehrter Richtung; dieselben folgten sich Tag und Nacht durch, in Zeitabschnitten von 1½ Stunden, so dass in jeder Richtung eine freie Zeit von 6 Stunden hätte bleiben müssen. Da jedoch die Züge in der fahrplanmässigen Zeit nicht ankamen, mussten dieselben später gefahren werden, so dass sich die Nothwendigkeit ergab, um den Austausch der Zugskraft bewirken zu können, in jeder Richtung vier weitere Züge einzulegen, wodurch vom 26. Juli an, sonach 16 Züge in jeder Richtung in ununterbrochener Folge Tag und Nacht coursirten. Die regelmässigen grossen Truppentransporte sollten am 9. August endigen und nun Proviant- und Munitionszüge etc. folgen. Es wurden deshalb vom 10. August ab diese 16 Züge dadurch auf die

* Inzwischen ist die nächste Techniker-Versammlung auf den 26. d. M. nach Hamburg einberufen. Siehe diese Nr. S. 451. Die Red.

Hälfte gesetzt, dass einer über den andern ausfiel, die Zwischenzeit sonach 3 Stunden betrug. Zugleich wurde ein beschränkter Personenverkehr und Eilgutbeförderung, sowie Wagenladungen mit diesen Zügen zugelassen; allein neue stärkere Truppentransporte nöthigten, dies schon vom 13. August wieder bis zum 16. aufzuheben. Die hierauf folgenden vielfach wechselnden Verhältnisse machten bis Ende des Jahres eine 16malige Aenderung der Fahrordnung nothwendig. Neben den regelmässigen Militärtransporten der Linien Aschaffenburg-Mainz-Worms wurden auch auf den andern Strecken Bingen-Mainz, Mainz-Frankfurt und Aschaffenburg-Darmstadt für gleichen Zweck eine beträchtliche Zahl von Extrazügen gefahren, um einestheils die Verwundeten, Kranken und Gefangenen aus Frankreich, anderntheils die Reserven u. s. w. dahin zu transportiren; die Zahl der vom 17. Juli, dem 2. Mobilmachungstage, bis 31. December gefahrenen regelmässigen Linien- und Extrazüge betragen im Gesammt 1776.

Während des Jahres wurden abgelassen: 8505 Courier und Schnellzüge (gegen 10191), 21160 Personenzüge (gegen 19700) und 15584 Güter-, gemischte- u. Viehzüge (gegen 14335 im Vorjahre), und waren dieselben durchschnittlich belastet mit 12,40, 15,42 und 75,08 Achsen. Im Gesammt wurden sonach 45249 Züge abgelassen gegen 44226 im Vorjahre und fanden hiermit 3185098 Personen, 109531 Ctr. Reisegepäck, 161556 Traglasten, 4495 Equipagen, 19931 1/3 Wagenladungen Vieh, 12214 Stück Kleinvieh und 21021966,8 Ctr. Frachtgut Beförderung.

Ueber die Rheinbrücke bei Mainz wurden 273960 Wagen oder 21920 = 8,06 % mehr transportirt als im Vorjahre, was pro Tag 750,57 Wagen ausmacht.

Achsbrüche fanden im Jahre 1870 zwei statt, nämlich wieder an Triebachsen älterer Personenzugslocomotiven und zwar während der Fahrt, ohne jedoch weitere Folgen zu nehmen; dagegen sind mehrere Entgleisungen und leichte Zusammenstösse bei fahrenden Zügen vorgekommen, wobei nur in einem Falle Reisende, jedoch ganz unerheblich, verletzt wurden.

Ausweislich der Betriebsrechnung betrugen die Einnahmen 4637122 fl. 11 1/4 kr., die Ausgaben 1651468 fl. 43 1/4 kr. und der Ueberschuss 2985653 fl. 28 kr.; gegen das Vorjahr ergiebt sich ein Mehr der Einnahmen von 761271 fl. 19 3/4 krn. = 16,416 %, ein Mehr der Ausgaben von 212293 fl. 27 1/2 kr. = 12,854 % und ein Mehr des Reinertrags von 518977 fl. 52 1/4 Kr. = 18,387 %.

An obiger Gesammteinnahme participiren:

a) der Personenverkehr und Nebenerträgnisse mit 2517380 fl. 34 1/4 kr. = 54,28 %,
b) der Güterverkehr und Nebenerträgnisse mit 2079649 „ 24 1/2 „ = 44,84 „
c) diverse Einnahmen, Miethen Pächte etc. mit 40092 „ 12 1/2 „ = 0,88 „

Im Durchschnitt ergab:

	die Bahnmeile	die Nutzmeile	der Tag
an Einnahme . .	135548 fl.	18 fl. 13 kr.	12704 fl. 26 kr.
an Ausgabe . . .	48274 „	6 „ 29 „	4524 „ 33 „
an Reinertrag . .	87274 „	11 „ 44 „	8179 „ 53 „

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr einschliesslich aller Nebenerträgnisse betragen 2517380 fl. 34 1/4 kr. gegen 1538873 fl. 41 kr. in 1869, demnach pro 1870 978506 fl. 53 1/4 kr. = 63,58 % mehr. Befördert wurden im Ganzen 3185098 Personen gegen 2530807 im Vorjahre, was ein Mehr von 654291 Personen = 25,81 % ausmacht.

Hinsichtlich der Zahl und des Ertrags entfallen hiervon:

	Personen	Einnahme
a) auf den Lokalverkehr incl. Gefangentransport	2348680 = 73,74 %	1286721 fl. 45 kr. = 51,12 %
b) auf den direkten Verkehr . . .	679081 = 21,32 „	695272 „ 48 „ = 27,61 „
c) auf den Transitverkehr . . .	157337 = 4,94 „	535386 „ 1 1/4 „ = 21,27 „

und nach den Wagenklassen

	Personen	Einnahme
a) auf die I. Klasse .	41557 = 1,31 %	111841 fl. 17 kr. = 5,35 %
b) „ „ II. „ . .	492602 = 15,46 „	461502 „ 54 „ = 22,06 „
c) „ „ III. „ .	2650939 = 83,23 „	1518239 „ 19 „ = 72,59 „

Jede Person hat durchschnittlich in I. Klasse 161,47, in II. Klasse 56,21 und in III. Klasse 34,36 und in allen Klassen zusammen 39,40 Kreuzer ertragen und 7,58, 4,99, 5,84 resp. 5,73 Meilen zurückgelegt.

Auf eine Bahnmeile (die ganze Länge zu 33,98 Meilen gerechnet) wurden durchschnittlich 93734 Personen befördert und dafür ohne Nebenerträgniss 61553 fl. vereinnahmt, während im Vorjahre nur 87722 Personen transportirt und 45777 fl. erzielt worden waren; es wurden sonach 6012 Personen = 6,85 % mehr befördert und 34,46 % mehr eingenommen.

Die Nebenerträgnisse aus dem Personenverkehre belaufen sich auf 425797 fl. 4 1/4 kr., während das Vorjahr nur 218653 fl. 48 kr. nachwies, sonach in 1870 207143 fl. 16 1/4 kr. = 94,73 % mehr; diese bedeutende Steigerung rührt lediglich von den massenhaften Transporten von Schlachtvieh, Militärpferden und Militärfahrzeugen her.

In Folge des Krieges und der damit im Zusammenhange gestandenen Betriebs-Störungen und theilweise gänzlichen Verkehrs-Einstellungen musste der Güterverkehr nothwendigerweise leiden, obgleich durch die Proviant- und Fouragetransporte einigermaassen wieder Ersatz geboten worden ist.

Inclusive der sich auf 17146 fl. 59 3/4 kr. belaufenden Nebenerträgnisse betragen die Gesammteinnahmen aus dem Güterverkehre 2079649 fl. 24 1/2 kr. gegen 2284114 fl. 47 3/4 kr. in 1869, sonach im abgelaufenen Jahre 204465 fl. 23 1/4 kr. = 8,90 % weniger. Die transportirten Quantitäten belaufen sich auf 21021966,8 Ctr. gegen 21839299 Ctr. in 1869, somit 807332,2 Ctr. = 3,69 % weniger.

Ohne Nebenerträgnisse und Posttransporte ertheilen sich die beförderten Quantitäten und erzielten Einnahmen während des vergangenen Jahres nach folgenden drei Hauptgruppen:

a) auf den Lokalverkehr mit 4787902,1 Ctr. und 380997 fl. 35 kr.,
b) „ „ direkten Verkehr mit 9708216,5 „ „ 822614 „ 53 3/4 kr.,
c) „ „ Transitverkehr mit 6525848,1 „ „ 808675 „ 48 kr.

Der Kohlenverkehr ist sich gegen das Vorjahr im Wesentlichen ziemlich gleich geblieben, resp. hat nur um ein Geringes nachgelassen, was lediglich der gegen Ende des Jahres 1870 plötzlich eingetretenen Conjunctur zuzuschreiben sein mag. Es wurden nämlich im Ganzen 4552199 Ctr. mit 253175 fl. 37 kr. gegen 4599231 Ctr. mit 256673 fl. 57 kr. Ertrag, somit heuer weniger 47032 Ctr. und 3498 fl. 20 kr. Minderertrag. Ausser den Kohlen haben auch im verflossenen Jahre wiederum die Getreide- und Eisensendungen einen ziemlich erheblichen Factor der Transporte gebildet, indem in runder Summe ca. 548400 Ctr. Getreide und ca. 896900 Ctr. Eisen incl. Schienen und Roheisen zur Beförderung gelangten.

Im Durchschnitt hat jeder Centner — in allen Verkehren zusammen und ohne Unterschied der Klassen — 5,71 kr. Ertrag geliefert und 7,62 Meilen zurückgelegt; ferner hat jeder Centner auf die Meile 0,749 kr. erbracht, und haben sämmtliche Güter 160241271 Meilen zurückgelegt gegen 0,730 Kreuzer und 184526459 Centnermeilen im Vorjahre.

Die Beförderung der Post ertrug 50214 fl. 8 kr. gegen 36145 fl. 35 kr. in 1869.

Die unter der Rubrik „diverse Einnahmen“ verrechnete Summe von 40092 fl. 12 1/2 kr. hat sich gegen das Vorjahr um 12770 fl. 10 1/4 kr. vermindert.

Die Betriebs-Ausgaben haben betragen 1651468 fl. 43 1/4 Fr. gegen 1439175 fl. 15 3/4 kr. im Vorjahre, somit in 1870 mehr 212293 fl. 27 1/2 kr. = 12,854 %.

Von den Einnahmen betragen sie 35,610 % gegen 37,131 % des Vorjahres. Dieselben ertheilen sich:

auf die allgemeine Verwaltung mit 76166 fl. 37 1/4 kr. = 4,61 %,
„ „ Transport- „ „ 1173568 „ 27 3/4 „ = 71,06 „
„ „ Bahnunterhaltung „ 401733 „ 38 1/4 „ = 24,33 „

Der Ueberschuss beträgt vom durchschnittlichen Anlagekapital von 32000000 fl. = 9.331 %.

Auf den neuen, vom Staate garantirten Bahnstrecken wurden folgende Resultate erzielt; es betrugen auf der Strecke:

	Worms-Bensheim	Alzey-Bingen	Odenwaldbahn
die Einnahmen	42467 fl. 54 kr.	21293 fl. 54 kr.	4375 fl. 5 kr.,
die Ausgaben	45643 „ 31 „	24030 „ 4 1/4 „	10925 „ 11 „
schliessen daher ab mit einem Minus von . .	3175 fl. 37 kr.	2736 fl. 10 1/4 kr.	6550 fl. 6 kr.

oder zusammen 12461 fl. 53 1/4 kr.

Hinsichtlich des Verkehrs auf diesen Strecken ist zu bemerken, dass auf der Strecke Worms-Bensheim 230809 Personen und 264700,6 Ctr. Güter, Alzey-Bingen 57509 Personen und 141548,6 Ctr. Güter und auf der Odenwaldbahn 13466 Personen und 61319,2 Güter befördert wurden.

D. Personal-Bericht. Am Ende des Jahres waren auf sämmtlichen, im Betriebe befindlichen Strecken angestellt oder gegen Tagegelder beschäftigt: 1064 resp. 1271, zusammen sonach 2335 Personen. — Die Lage der Pensionskasse der Angestellten ist eine günstige zu nennen, indem einer Einnahme von 49817 fl. 36 kr. eine Ausgabe von 8409 fl. 39 kr. gegenübersteht, also ein Ueberschuss von 41407 fl. 57 kr. verbleibt, was mit dem Bestande aus 1869 im Betrage von 283592 fl. 2 kr. ein Vermögen von 325000 fl. ergiebt. Die Einnahmen der Krankenkasse beliefen sich auf 12244 fl. 54 kr., die Ausgaben dagegen auf 19218 fl. 52 kr.; die Rechnung schliesst daher mit einem Deficit von 6973 fl. 58 kr. ab. Der Sterbeverein weist eine Einnahme von 2058 fl. 56 kr. zuzüglich des Kassevorrathes ex 1869 im Betrage von 339 fl. aus; die Ausgaben betrugen 600 fl., so dass ein Baarvorrath von 1458 fl. 56 kr. auf neue Rechnung übergeht. Die Mitgliederzahl des Lebensversicherungsvereins stieg von 282 auf 306, das versicherte Kapital von 278200 fl. auf 311900 fl.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

* **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.** Die diesjährige Generalversammlung und die damit zu verbindende Feier des fünfundzwanzigjährigen Bestehens des Vereins wird in Berlin am 14., 15. und 16. August cr. stattfinden. Zur Vorbereitung dieser Zusammenkunft sind die Verwaltungen der 8 in Berlin einmündenden Eisenbahnen zu einer Kommission zusammengetreten, welche in Verbindung mit der geschäftsführenden Direktion des Vereins die Vereinsverwaltungen zu recht zahlreichen Besuch der Versammlung einladen.

* **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.** In der Wiener General-Versammlung des Vereins wurde beschlossen, dass im Jahre 1870 eine Techniker-Versammlung stattfinden solle. Die politischen Ereignisse des vorigen Jahres machten jedoch eine Vertagung dieser Angelegenheit erforderlich. Die Versammlung der Techniker wird nunmehr in diesem Jahre stattfinden, und zwar nach dem Beschlusse der technischen Kommission in Hamburg.

Die Berathungen werden nach Mittheilung der geschäftsführenden Direktion Montag, den 26. Juni d. J. Vormittags 9 Uhr beginnen und voraussichtlich 3 Tage in Anspruch nehmen.

Das rege Interesse, welches sich bisher den Techniker-Versammlungen zugewandt hat, die Wichtigkeit der Berathungsgegenstände, sowie die durch diese Versammlungen erzielten schätzenswerthen Resultate lassen hoffen, dass auch die diesjährige Versammlung der Herren Techniker sich eines zahlreichen Besuches zu erfreuen haben werde.

Die von der technischen Kommission in dankenswerther Weise vorbereiteten Vorlagen für die Hamburger Versammlung sind:

1) die Referate, welche — nachdem eine Reihe technischer Fragen den Vereins-Verwaltungen zur Beantwortung vorgelegt war — auf Grund der Fragebeantwortungen entworfen, von der technischen Kommission berathen und festgestellt wurden;

2) Der Entwurf der neuen „technischen Vereinbarungen." Diese für den Bahnbau und die Betriebs-Einrichtungen wichtigen Bestimmungen (1. Ausgabe von 1850, 2. Ausgabe von 1858 und 3. jetzt gültige Ausgabe von 1865) sind von der technischen Kommission einer Revision und vollständigen Umarbeitung unterzogen worden.

Die ad 1 erwähnten Referate sind in ihrem ganzen Umfange in dem 1., 2., 3. und 4. Hefte des technischen Vereins-Organs pro 1871 abgedruckt und auf diesem Wege bereits zur Kenntniss gelangt.

Die Vorlage ad 2, den Entwurf der „Vereinbarungen", deren Zeichnungsbeilagen gegenwärtig vervielfältigt werden, soll in kürzester Frist den Vereins-Verwaltungen zugehen.

Das Sitzungslokal, in welchem die Techniker-Versammlung tagen wird, ist noch nicht bekannt. Eventuell wird Vorsorge getroffen werden, dass die Herren Techniker bei ihrer Ankunft in Hamburg auf dem dortigen Bahnhofe Nachricht über das Sitzungslokal erhalten.

Deutsches Reich. Die Rückbeförderung der Deutschen Truppen in die Heimath wird für die Eisenbahnen eine der Beförderung der Deutschen Armeen nach dem Kriegsschauplatze, wo alle Betriebsmittel ausschliesslich für diesen einen Zweck in Anspruch genommen waren, gerade entgegengesetzte Aufgabe zu erfüllen haben, für welche ein gleich umfassendes Vorbild noch nicht vorliegt und die Schwierigkeit einer gelungenen Ausführung sich ebenfalls im hohen Grade geltend machen dürfte. Es soll diese Rückbeförderung nämlich nach zuverlässigen Mittheilungen so in den regelmässigen Eisenbahnbetrieb eingefügt werden, dass im Wesentlichen darunter der Fahrplan desselben für den Personen- und, mindestens auf den zweigleisigen Bahnen, auch für den Güterverkehr möglichst ungestört aufrecht erhalten bleibt. Es sind hierzu die umfassendsten Vorkehrungen getroffen worden und dieselben beruhen auf einer Vereinbarung der betreffenden Bahndirektionen mit der Eisenbahn-Exekutivkommission, welche in ihrem militairischen Theile bekanntlich in Preussen bereits für den Frieden besteht und als eine ständige Kommission dem grossen Generalstabe eingefügt ist. Der Regel nach soll nach den erfolgten Veröffentlichungen diese Rückbeförderung auf täglich sechs eingelegte Züge beschränkt werden, welche mit der Rückkehr zu ihren Ausgangspunkten zugleich die Ueberführung der Gefangenen nach Frankreich übernehmen werden. Voraussichtlich dürften für die jetzige Eisenbahnleistung dieselben Bahnen benutzt werden, welche auch für die Beförderung der Deutschen Armeen nach Frankreich benutzt worden sind. Es waren dies zehn Norddeutsche und drei Süddeutsche Bahnen. Ebenso werden bei dieser Gelegenheit auch wieder die einzelnen Eisenbahnlinien-Kommissionen in Thätigkeit treten, deren jede bei der Hinbeförderung aus einem Generalstabsoffizier und einem höheren Eisenbahnbeamten bestand, welche im Anschlusse an die betreffende Eisenbahndirektion die detaillirten Militairfahrpläne zu entwerfen und zu überwachen hatten. Die Linien-Etappenkommandos, welche an den hierzu bestimmten Eisenbahn-Etappenpunkten die regelmässige Verpflegung der Truppen zu erwirken und zu überwachen hatten, und deren jedes aus einem Offizier, einem Verpflegungs- und einem Eisenbahnbeamten zusammengesetzt war, befinden sich noch in Wirksamkeit, und es möchte sich für sie höchstens jetzt eine anderweitige Vertheilung nothwendig machen. Da es vermittelst dieser Fundamental-Organisation geglückt ist, die Hinbeförderung der Armee binnen 12, und für die am weitesten entfernten Truppen binnen 14 Tagen ohne jede grössere Störung und mit nur einem einzigen bedeutenden Unfalle zu erwirken, so lässt sich dies für die Rückbeförderung gewiss in einem um so höheren Grade annehmen, als damals die Zahl der abgelassenen Züge für die eingleisigen Bahnen bis auf 14, für die zweigleisigen bis auf 18 pro Tag hatte gesteigert werden müssen, während mit Einschluss der Züge des gewöhnlichen Fahrplans sich jetzt diese Zahlen höchstens nur auf 10 bis 12 und 14 bis 16 stellen werden.

Berliner Briefe.

(Vom Berliner Eisenbahn-Aktienmarkte. Elsass-Lothringensche E. Conferenz Deutsch-Oesterr. Eisenbahnen. Uelzen-Langwedel. Eifelbahn. Thorn-Insterburger E. Mlawa-Warschau. Berlin-Stargardt. Magdeburg-Halberstädter E.-Bauten. Berlin-Lehrte. Einbeck-Salzderhelden.)

Berlin, 4. Juni. Das Geschäft in Eisenbahnaktien bewegte sich auch in dieser Woche mit geringen Unterbrechungen in steigender Richtung. Die im Allgemeinen vorherrschende Knappheit des Materials zwängt jedoch die Umsätze in engere Grenzen als die vorhandene Kauflust denselben ziehen würde. Wie in der vorhergegangenen Woche die Rheinischen vorzugsweise Gegenstand dringenden Begehrs waren, so in der eben verflossenen Köln-Mindener. Fast jeder Tag brachte einen neuen Kourszuwachs, so dass die Woche mit einer Avanz von ca. 8—9 Proc. schliesst. Die Bewegung wurde auf die Voraussetzung einer Dividende zurückgeführt, deren Angaben zwischen $9^9/_{10}$ und $10^1/_{10}$ Proc. schwankten. Rheinische wurden vielfach realisirt, dagegen gewannen Bergisch-Märkische die frühere Festigkeit zurück, jene schliessen gleichwohl höher (134), diese $122^1/_4$, die jungen Aktien $117^7/_8$. Sehr gut behauptet blieben Oberschlesische, zuletzt, da namentlich der letzte Börsentag der Woche für Eisenbahnaktien ausserordentlich günstig verlief, war ihr Cours 185. Anhalter schliessen ca. 5—6 % besser 223, Potsdamer etwa 3 % höher $222^3/_4$. Für Thüringer ist immer ein der Befestigung des Courses förderlicher Begehr vorhanden. In Berlin-Görlitzer ging die Bewegung eher wieder rückwärts, und waren von den jungen Bahnen überhaupt Stammaktien schwer verkäuflich, Stammprioritäten dagegen mehr gefragt. Inländische Prioritäts-Obligationen erhielten sich fast unausgesetzt begehrt, namentlich waren Aachen-Mastrichter steigend, hauptsächlich aber die 5 proc. Emissionen der östlichen Bahnlinien.

Wie aus den bezüglichen Reichstagsvorlagen erhellt, sollen von Seiten des Bundesrathes 5 Mill. Thlr. vorgeschossen werden, um das nöthige Material für den Betrieb der neu erworbenen Elsässisch-Lothringischen Eisenbahnen zu beschaffen. Wie verlautet, wird bei Gelegenheit der stattfindenden Verhandlungen abermals die Errichtung einer Centralbehörde zur Oberleitung des gesammten Eisenbahn- und Verkehrswesens angeregt werden.

Von der Ende v. M. in Köln stattgehabten Konferenz von Deutsch-Oesterreichischen Bahnverwaltungen erfährt man nachträglich, dass die Vertreter der Deutschen Bahnen die Auffassung der Oesterreichischen adoptirt haben, wonach der Versender von Frachtgut wohl den Adressaten, nicht aber die Bestimmungsstation abzuändern befugt ist, sobald das Gut einmal unterwegs ist. Anderseits wurde von dem Vertreter der Oesterreichischen Staatsbahn zur Kenntniss der Konferenz gebracht, dass die Oesterreichischen Bahnen über die Einführung des Norddeutschen Betriebs-Reglements einig seien.

Wie jetzt Preussischerseits amtlich bekannt gemacht ist, hat der Senat der Stadt Bremen in Gemässheit des Art. IV. des Staatsvertrages vom 17. Juli v. J. unter der Firma: „Hansestadt-Bremisches Commissariat für die Uelzen-Langwedeler Eisenbahn" eine Verwaltung eingesetzt, welche in der Stadt Verden ihr Domicil hat. Zu Mitgliedern derselben sind der Senator Grave als Vorstand und der Baudirektor Berg ernannt. „Die gedachte Verwaltung hat in allen die Bahn betreffenden Angelegenheiten gegenüber dem Preussischen Staate und dem Publikum die völlig uneingeschränkte Befugniss, die Stadt Bremen zu vertreten." Nach einer anscheinend officiösen Mittheilung, die der Nat.-Ztg. aus Bremen zugegangen, hat die Bremer Bürgerschaft in vertraulicher Sitzung einen Seitens des Senats mit der hiesigen „Deutschen Unionbank" abgeschlossenen Vertrag über eine zum Course von $99^1/_4$ Proc. zu übernehmende 5proc. Bremer Staatsanleihe von $2^1/_2$ Mill. Thlr. genehmigt. Die Unionbank führt den Bau der Langwedel-Uelzener Bahn für 1 890 000 Thlr. aus. Der gesammte Bauaufwand einschliesslich der Herstellung der Bahnhöfe und der Beschaffung des Betriebsmaterials etc. wird auf 2 340 000 Thlr. Cour. geschätzt = 2 100 000 Thlr. Gold, während der ursprüngliche Kostenanschlag $2^1/_2$ Mill. Thlr. Gold betrug. Die Bahn soll nach dem Entreprisevertrage in 17 Monaten fertig hergestellt sein. Die Unionbank ihrerseits soll die Bauausführung einem Konsortium Bremer Bauunternehmer übertragen haben.

Für die Eröffnung des allgemeinen Verkehrs auf der Eifelbahn war der 1. Juni in Aussicht genommen. In Folge der Truppentrans-

porte durch die Eifel wird der Eröffnungstermin um etwa drei Wochen hinausgeschoben.

Die Strecke der Thorn-Insterburger Bahn Thorn-Briesen-Jablonowo soll definitiv zum 1. Oktober vollständig eröffnet werden, wo möglich auch der Betrieb bis Bischofswerder zu diesem Zeitpunkte stattfinden. Der Handelsstand der Stadt Danzig, der von dieser Bahn eine seine Interessen gefährdende Ablenkung des Verkehrs aus einem Theile des Hinterlandes der Stadt Danzig befürchtet, hat zur Abwendung dieser Gefahr das früher mit Eifer betriebene Projekt einer direkten Eisenbahn-Verbindung über Mlawa nach Warschau von neuem aufgenommen. Es handelt sich zunächst darum, von der Russischen Regierung die Konzession für den jenseitigen Theil der projektirten Linie zu erlangen.

Zur Herstellung einer Eisenbahn zwischen Berlin und Stargardt über Freienwalde a/O., Soldin und Pyritz hat sich ein Konsortium gebildet, das sich zunächst auf die Ausführung der Bahn von Berlin nach Freienwalde zu beschränken beabsichtigt.

Mit den Erdarbeiten zum Bau der Magdeburg-Halberstädter Zweigbahn nach Wernigerode (siehe No. 10 S. 135 d. Z.) ist zu Anfang Mai c. von Heudeber aus begonnen und zwar unter günstigen Verhältnissen resp. ohne Verzögerungen. Die Eröffnung soll wegen nicht vorauszusehender Schwierigkeiten beim Grunderwerb erst im Herbst d. J. stattfinden.

Die Inbetriebnahme der fertigen Strecke Berlin-Spandau kann sofort erfolgen, sobald neben den Berlin-Hannoverschen Geleisen die in Folge des gleichzeitigen Umbaues der Berlin-Hamburger Spreebrücke bei Charlottenburg zu bewirkende Verlegung der Geleise der zuletzt genannten Bahn vorgenommen ist. Die Eröffnung des dann noch fehlenden Theiles bis Lehrte mit $13,_{50}$ Meilen wird voraussichtlich bis gegen den Herbst d. Js. verschoben werden müssen.

Die Berlin-Lehrter Bahn dürfte jetzt die im Kaufvertrage über die Braunschweigischen Staatsbahnen vorgesehene Verbindung mit den letzteren erhalten. Der Landtag zu Braunschweig hat an die Regierung das Ersuchen gerichtet, auf Grund des § 18 des Verkaufvertrages vom 4. März v. J. von der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft den Beginn des Baues dieser Verbindungslinie zu fordern.

Nach einer dem Magistrat zu Einbeck gewordenen Mittheilung hat der Handelsminister die Genehmigung zur Ausführung der Vorarbeiten für eine von Einbeck nach der Station Salzderhelden zu erbauende Eisenbahn an die Direktion der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft nunmehr ertheilt.

* **Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft.** Die am 13. Mai 1871 abgehaltene ausserordentliche General-Versammlung fasste auf Antrag ihrer Gesellschaftsvorstände folgende Beschlüsse:

1) Die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft dehnt ihr Unternehmen auf das durch die allerhöchste Konzessions- und Bestätigungsurkunde vom 7. Juli 1869 genehmigte Theilunternehmen unter den im 16. Nachtrage zu den Gesellschaftsstatuten (§ 1—9 incl.) enthaltenen Bedingungen aus, nämlich:
   a) auf den Bau und Betrieb einer 2 Meilen langen Eisenbahn von Leobschütz nach der Landesgrenze in der Richtung auf Jägerndorf zum Anschluss an die Mährisch-Schlesische Centralbahn;
   b) auf Uebernahme des Betriebes für Rechnung der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft auf der von der Mährisch-Schlesischen Centralbahn zu erbauenden circa ½ Meile langen Anschlussstrecke von der Landesgrenze bis Jägerndorf auf Oesterreichischem Gebiete;
2) die Gesellschaftsvorstände werden ermächtigt:
   a) die zum Bau und zur Ausrüstung der unter 1a bezeichneten Strecke erforderlichen, überschläglich auf circa 900 000 Thaler präliminirten Geldmittel vorläufig zu beschaffen, und die Beschlussnahme über die definitive Aufbringung derselben einer nach Beendigung des Baues stattfindenden Generalversammlung vorzubehalten;
   b) die erforderlichen landesherrlichen Konzessionen für die Gesellschaft zu erwirken und den entsprechenden Statuten-Nachtrag mit Genehmigung der Staatsregierung festzustellen.

Als Motive zu diesen Beschlüssen resp. Anträgen werden angegeben:

Zu 1a und b. Die in Oesterreich unterm 21. April 1870 für den Bau und Betrieb der Eisenbahn von Olmütz längs des Feistritzthales über Freudenthal und Jägerndorf an die Oesterreichisch-Preussische Landesgrenze nebst Flügelbahnen von Jägerndorf nach Troppau, beziehungsweise zur Landesgrenze über Olbersdorf und Würbenthal koncessionirte Mährisch-Schlesische Centralbahn strebt verschiedene Anschlüsse an das Preussische Eisenbahnnetz im südwestlichen Theile Schlesiens an.

Unter diesen ist der Anschluss in der Richtung auf Leobschütz für das Unternehmen der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft und zwar ebensowohl für deren alte Linien wie für die in der Ausführung begriffenen Erweiterungen und insbesondere auch für die neu acquirirte Wilhelmsbahn von Wichtigkeit. Der Anschluss bei Leobschütz bewirkt in zweckmässiger Weise die unmittelbare Verbindung der an der Oberschlesischen wie an der Wilhelmsbahn belegenen Kohlenreviere mit Oesterreichisch-Schlesien und Mähren und im Hinblick auf den weiteren Ausbau des Oesterreichischen Eisenbahnnetzes in den südlichen Kronländern, auch mit Kärnthen und Steiermark, und eröffnet den Schlesischen Bergwerkserzeugnissen einen neuen Absatzmarkt. Die Herstellung der Verbindungsstrecke auf Preussischem Gebiete liegt sonach im wohlverstandenen Interesse des Oberschlesischen Unternehmens und die Staatsregierung hat sich bereit erklärt, die landesherrliche Koncession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Leobschütz zur Landesgrenze in der Richtung auf Jägerndorf zum Anschluss an die Mährisch-Schlesische Centralbahn für die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft zu erwirken.

Die Baulänge auf Preussischem Gebiete beträgt 3950 Ruthen = $1,_{975}$ Meilen. Die Strecke von der Landesgrenze bis Ende des Bahnhofs Jägerndorf ist 1010 Ruthen = $0,_{505}$ Meilen lang.

Der Bau dieser letztgedachten Strecke auf Oesterreichischem Gebiet ist in der Koncession der Mährisch-Schlesischen Bahn mit eingeschlossen. Die Betriebseröffnung der Mährisch-Schlesischen Bahn soll vertragsmässig zum 1. October 1872 erfolgen, und es liegt im beiderseitigen Interesse, dass bis dahin auch der Anschluss auf Preussischer Seite hergestellt ist.

Zur Vermeidung eines besonderen Trennungsbahnhofs am Grenzübergangspunkte soll im Einvernehmen mit dem Verwaltungsrathe der Mährisch-Schlesischen Bahn entweder der diesseitige Betrieb bis Jägerndorf oder der Oesterreichische Betrieb bis Leobschütz geführt werden.

Der erste Fall ist durch den Antrag zu 1b vorgesehen, da zur Uebernahme des Transportbetriebes auf fremden Bahnen nach § 10 sub c des Betriebsüberlassungsvertrages vom 17. September 1856 die ausdrückliche Genehmigung der General-Versammlung erforderlich ist, deren es für den anderen Fall, dass der Mährisch-Schlesischen Bahn der Betrieb auf der diesseitigen Strecke bis Leobschütz übertragen werden sollte, statutenmässig nicht bedürfen würde.

ad 2a und b. Nach einer generellen Veranschlagung berechnen sich die Baukosten für die Preussische Strecke Leobschütz-Landesgrenze, einschliesslich der Zinsen des Baukapitals während der Bauzeit auf rot. 900 000 Thaler.

Die Ermächtigung für die Gesellschaftsvorstände, diese Baumittel zunächst nur vorläufig zu beschaffen, beziehungsweise aus den bereitesten Beständen zu entnehmen, empfiehlt sich deshalb, weil das Erforderniss nicht bedeutend genug ist, um schon jetzt durch eine besondere Anleihe im Wege der Emission aufgebracht zu werden. Nach Vollendung des Baues dieser Strecke und der andern in der Ausführung begriffenen Bahnen wird es sich erst vollkommen übersehen lassen, ob und wieweit es noch einer Verstärkung des durch den sechszehnten Statuten-Nachtrag geschaffenen Baufonds der Stamm-Aktien Lit. D und der 5proc. Prioritäts-Obligationen (Emission von 1869) bedürfen werde. Bis dahin kann also jedenfalls die definitive Beschlussfassung über diesen Punkt ausgesetzt bleiben.

Der von einem Aktionär (Paul) gestellte Antrag: „Der Verwaltungsrath der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft wolle dahin wirken, dass die auf die Stamm-Aktien Lit. C entfallende Superdividende vom laufenden Jahre ab nicht dem Fiskus überwiesen, sondern, auf die Stamm-Aktien A, B und C gleichmässig vertheilt, den Aktionären gezahlt werde", gelangte nicht zur Abstimmung, weil der Antragsteller denselben bei Eröffnung der Diskussion zurückzog.

— *tz.* **Berlin-Anhaltische Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1870.) Im Betriebe der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft waren, wie in den Vorjahren und mit Einschluss der $1,_{74}$ Meilen langen Leopoldsbahn $49,_{14}$ Meilen, von welchen etwa 25 Meilen doppelgeleisig sind. Das Anlage-Kapital hat ebenfalls eine Veränderung nicht erlitten, es beträgt 17 000 000 Thlr., d. i. 358 688 Thlr. pro Meile und besteht zur Hälfte aus Stamm-Aktien. Von den Prioritäts-Obligationen waren bis ult. 1870 amortisirt 1 143 400 Thlr.

Die Betriebsmittel bestanden aus 84 Lokomotiven mit Tendern, 208 Personenwagen enthaltend 8195 Plätze, 21 Gepäckwagen mit einer Ladefähigkeit von 2040 Ctrn. und 1533 diversen Güterwagen mit einer Ladefähigkeit von 267 560 Ctrn.

Die Lokomotiven haben 258 998 Nutzmeilen durchlaufen.

Verkehr. Im Jahre 1870 wurden befördert: 17 283 Personen in der I. Klasse, 265 410 in der II., 792 338 in der III., 149 400 in der IV. Klasse und 387 136 Militärs, zusammen 1 611 567 Personen, 137 610 Ctr. Gepäck (wovon 44 103 Ctr. Taxgewicht), 4666 Hunde und an Gütern 521 377 Ctr. Eil- und Postgut, 1 698 498 Ctr. Frachtgüter I. Kl., 1 330 449 Ctr. II. Kl., 8 369 027 Ctr. der ermässigten Klassen, 6 763 733 Ctr. zu Spezialtarifen, 872 100 Ctr. aussergewöhnliche Gegenstände, 2875 Ctr. Equipagen, 58 826 Pferde und 161 413 Stück Rindvieh und andere Thiere zum Gesammt-Gewichte von 1 066 074 Ctrn. überhaupt 20 624 133 Ctr. Jede Person hat durchschnittlich $10,_{083}$ Meilen und jeder Ctr. Gut $13,_{387}$ Meilen durchfahren, bei einer durchschnittlichen Einnahme von $2,_{660}$ Sgr. pro Person und Meile und $3,_{12}$ Pfg. pro Centner und Meile. Die spezifische Frequenz beträgt daher 328 470 Personen- und 5 577 546 Centnermeilen. Im Vergleiche zum Vorjahre sind in den Wagenklassen I—III zusammen 179 529 Personen weniger, in der IV. Klasse 6631 und 330 282 Militärs, überhaupt 157 384 Personen = $10,_{92}$ Proc. mehr und an Gütern 1 848 247 Ctr. = $9,_{81}$ Proc. mehr befördert.

Die Einnahmen haben betragen: für Personenbeförderung 1 110 637 Thlr., für Militärbeförderung 328 479 Thlr., für Extrazüge 2348 Thlr., für diverse Beförderungen 744 Thlr., für Gepäck-Ueberfracht 38 847

Thlr., für Hunde 1525 Thlr. (zus. 1 482 580 Thlr., 142 389 Thlr. mehr als 1869), für Eilgüter und sperrige 280 384 Thlr., für Postgüter 9825 Thlr., für Frachtgüter 1 827 965 Thlr., für Thiere 272 700 Thlr., an Assecuranz und Lagergeld 9940 Thlr. (zus. 2 400 813 Thlr., 286 925 Thlr. mehr als 1869), aus sonstigen Quellen 92 374 Thlr., überhaupt 3 975 768 Thlr. = 80 907 Thlr. pro Meile Bahnlänge und gegen das Vorjahr mehr 435 089 Thlr. = $12,_{29}$ Proc.

Die Ausgaben betrugen: für die Bahnverwaltung 470 355 Thlr., für die Transportverwaltung 911 597 Thlr. und für die allgemeine Verwaltung 130 928 Thlr., zusammen 1 512 880 Thlr. = 30 787 Thlr. pro Meile und gegen das Vorjahr mehr 199 564 Thlr. Die Ausgaben absorbirten $38,_{05}$ Proc. der Brutto-Einnahmen.

Als Ueberschuss verblieben 2 462 888 Thlr. = 50 120 Thlr. pro Meile und 235 524 Thlr. = $10,_{57}$ Proc. mehr wie im Jahre 1869. Gegen das Anlage-Kapital verglichen ergiebt der Ueberschuss $14,_{49}$ Proc. Verwendet wurde derselbe wie folgt: zur Verzinsung und Amortisation der Prioritäts-Obligationen 425 000 Thlr., Einlage in den Erneuerungsfonds 381 234 Thlr., in den Fonds für Reparatur- und Erweiterungsbauten 56 369 Thlr., zu 16 Proc. Dividende der Stamm-Aktien 1 360 000 Thlr. (im Vorjahre 13⅞ Proc.), zur Eisenbahnsteuer 239 062 Thlr. und Ueberweisung auf nächstjährige Rechnung 1223 Thlr.

Der Reservefonds hatte einen Bestand von 50 000 Thlrn., der Erneuerungsfonds von 333 065 Thlrn. und die Beamten-Pensionskasse von 386 606 Thlrn. Letzterer hatte 1327 Mitglieder.

—*tz.* **Nordhausen-Erfurter Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1870.) Die Nordhausen-Erfurter Eisenbahn ist $10,_{38}$ Meilen lang und am 17. August 1869 dem Betriebe übergeben. Die Strecke vom Bahnhofe Nordhausen bis zum Bahnhofe Wolkramshausen wird gemeinschaftlich mit der Halle-Kasseler Bahn benutzt.

Koncessionirt sind 1 250 000 Thlr. Stamm-Actien (für welche die Fürstl. Schwarzburgische Regierung, Kreis und Stadt Sondershausen, die Stadt Nordhausen und der Kreis Weissensee eine Zins-Garantie übernommen haben) und 1 500 000 Thlr. Prioritäts-Stamm-Actien, denen eine am 1. April d. J. emittirte Prioritäts-Anleihe von 400 000 Thlr. hinzutritt. Das verwendete Kapital beträgt rot. 300 000 Thlr. pro Meile.

Ultimo 1870 waren vorhanden 10 Lokomotiven nebst Tendern, 23 Personenwagen, enthaltend 1006 Plätze, 4 Gepäck- und 125 diverse Lastwagen. In Bestellung gegeben sind 4 Personen- und 16 Güterwagen. Die Lokomotiven haben im Jahre 1870 25 017 Meilen zurückgelegt.

Der Betrieb ist vom Tage der Eröffnung bis Ende des Jahres 1869 für die Baurechnung geführt worden.

Im Jahre 1870 konnte der Verkehr einen besonderen Aufschwung nicht nehmen, auch war die Nordhausen-Erfurter Bahn an den Militär-Transporten nur schwach betheiligt, indem nur 8 Militärzüge befördert wurden. Der Verkehr des Jahres 1870 umfasste 830 Personen in der I., 23 547 in der II. und 143 984 in der III. Klasse, sowie 28 073 Militärs, zusammen 196 434 Personen, 12 311 Ctr. Gepäck, 14 745 Ctr. Eil-, 2263 Ctr. Post- u. 1 055 860 Ctr. Frachtgüter, 347 Pferde, 792 Hunde, 8860 Stück anderes Vieh, 3 Leichen und 9 Equipagen. Von den Personen sind 6302 und von den Gütern 167 082 Ctr. im direkten Verkehre befördert.

Die Einnahmen betrugen: für Personenbeförderung incl. Militär 68 579 Thlr., für Gepäck 1103 Thlr., für Hunde 98 Thlr., für Pferde 386 Thlr., für Fahrzeuge 77 Thlr., Lagergeld etc. 2 Thlr. (zusammen 70 245 Thlr.), für Eilgüter 3130 Thlr., für Frachtgüter 57 501 Thlr., für Postgüter 448 Thlr., für Viehtransporte 1813 Thlr., an Provisionen etc. 1642 Thlr. (zusammen 64 534 Thlr.) und aus verschiedenen Quellen 18 215 Thlr., zusammen 152 994 Thlr., resp. 15 912 Thlr. pro Meile.

Ausgegeben wurden: für die allgemeine Verwaltung 13 945 Thlr., für die Bahnverwaltung 45 301 Thlr. und für die Transport-Verwaltung 64 341 Thlr., zusammen 123 587 Thlr. Für die Magdeburg-Leipziger und Thüringische Gesellschaft sind als Kosten der Benutzung der Strecke Nordhausen-Wolkramshausen resp. Ein- und Ausfahrt der Züge in Erfurt 13 800 Thlr. reservirt. Einschliesslich dieser betragen die Ausgaben 137 387 Thlr. resp. 14 289 Thlr. pro Meile. Sie absorbirten $89,_{79}$ Proc. der Einnahmen.

Von dem verbliebenen Ueberschusse à 15 607 Thlr. wurde 1 Proc. Dividende der Prioritäts-Stamm-Actien (15 000 Thlr.) bezahlt und 607 Thlr. der Betriebsrechnung pro 1871 übertragen. Wegen der 4 Proc. Zinsen der Stamm-Actien musste die Zins-Garantie in Anspruch genommen werden.

Der Reservefonds hatte einen Bestand von 20 000 Thlrn. und die Pensionskasse von 3406 Thlrn. bei 195 Mitgliedern.

Die Einnahmen des Jahres 1869 betrugen: im Personenverkehre 29 674 Thlr., im Güterverkehre 23 512 Thlr., aus sonstigen Quellen 25 988 Thlr., zusammen 79 174 Thlr., die Ausgaben 72 161 Thlr. und der Ueberschuss 7013 Thlr.

—*tz.* **Aus dem Geschäftsbericht der Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft pro 1870.** Nach demselben haben die Einnahmen der 65 Kilometer langen Strecke Aachen-Mastricht-Hasselt 936 200 Frcs., d. i. 25 158 Frcs. mehr betragen als 1869. Nach Bezahlung der Zinsen und regelmässigen Amortisationen der Prioritäten, zu welchen der Grand Central vertragsmässig 650 000 Fr. zuzuschiessen hatte, ist ein reiner Ueberschuss von 18 292 Thlrn. verblieben, welcher eine Dividende der Stamm-Actien von 1⅕ Thlr. ermöglichte. Der Reinertrag der Grube Kirchrath betrug 49 429 Fl., von welchen aber 10 000 Fl. zur Verstärkung der Förderkraft verwendet werden mussten. Die Eröffnung der Zweigbahn von den Kohlengruben bei Kirchrath nach der Station Simpelveld soll im September d. J. stattfinden.

* **Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Gesellschaft.** Im Monat März 1871 betrug die Einnahme auf der Strecke Aachen-Hasselt: a) aus dem Personenverkehr 26 088 Frcs., b) aus dem Güterverkehr 85 717 Frcs., c) aus dem Kohlenverkauf 22 863 Frcs., zusammen 134 668 Frcs.

st **Bayerische Ostbahnen.** (Geschäftsbericht pro 1870.) Die Länge der Bayerischen Ostbahnen ist unverändert $165,_{11}$ Stunden geblieben, wovon $162,_{84}$ Stunden in Regie betrieben werden und $2,_{27}$ Stunden an anschliessende Bahnen verpachtet sind.

Die Ereignisse des Jahres 1870 haben selbstverständlich auf die Verwaltungsergebnisse einen nachtheiligen Einfluss ausgeübt. Ohne an den grossen Transporten von Truppen, Proviant und Munition betheiligt zu sein, erst unter der geschäftslosen Verkehrsstille der vier Monate Januar mit April, dann unter den Einwirkungen der immer sich wiederholenden Verkehrseinstellungen auf den Nachbarbahnen, endlich unter dem Mangel der im Ausland zurückbehaltenen Transportmittel schwer leidend, schliesst die Ostbahnunternehmung ein verhängnissvolles Jahr, jedoch unter zweifellos noch immer befriedigenden Ergebnissen. Gerade die aus solcher Lage hervorgegangenen Resultate berechtigen aber auch in dem Augenblicke, wo die friedlichen Verhältnisse wiederkehren und der Handel sowie die Industrie neue Thätigkeit entfalten, dass das kommende Jahr ein um so erfreulicheres und gesegneteres sein werde.

Neu eingeführt wurde direkter Güterverkehr mit der Köln-Mindener, Bergisch-Märkischen und Main-Weser-Bahn, zwischen den Italienischen Bahnen einer-, der Sächsischen Staats- und Böhmischen Westbahn anderseits im Transit über die Ostbahnen, mit Stettin, mit der Kaiser Franz-Josephs- und der Buschtêhrader Bahn.

Die Transportmittel bestanden am Schlusse des Jahres 1870 aus 127 Lokomotiven, 373 Personen-, 26 Bahnpost- und 2684 verschiedenen Güterwagen. Auf eine Bahnmeile entfallen $1,_{55}$ Lokomotiven, $162,_{55}$ Sitzplätze bei den Personenwagen und eine Ladungsfähigkeit von 5720 Ctrn. bei den Güterwagen.

Die Lokomotiven haben im Ganzen 486 861 Meilen zurückgelegt. Jede zurückgelegte Lokomotivmeile hat an Brenn- und Schmiermaterial, sowie Unterhaltungskosten erfordert $68,_{22}$ kr. Wegen Mangel der Nachweisungen über die Leistungen der Ostbahnwagen auf fremden Bahnen vom Monat Juli bis Ende des Jahres lassen sich die Kosten der Unterhaltung per Achs- und Wagenmeile diesmal nicht feststellen. Ertragen haben alle Wagen per Wagenmeile $56,_{02}$ kr.

Es wurden im Ganzen 2 154 432 Personen befördert und hat eine solche durchschnittlich $5,_{66}$ Meilen durchfahren und $49,_{25}$ kr. ertragen. Mit Retourbilleten wurden befördert 474 138 Personen, mit Rundreisebilleten 2828. Verfrachtet wurden 22 507 209 Ctr. Güter, durchschnittlich 61 664 Ctr. jeden Tag. Durchfahren hat durchschnittlich jeder Ctr. Gut $22,_{94}$ Meilen und ertragen $14,_{88}$ kr.

Die Betriebseinnahmen betragen . . .	9 039 867 fl. 36¼ kr.
die Ausgaben	6 725 307 „ 35 „
sohin bleibt ein verfügbarer Ueberschuss von	2 314 560 fl. 1¼ kr.

Die wirklichen Betriebsausgaben betragen 3 276 537 fl. 44¼ kr., so dass eine reine Einnahme von 5 194 788 fl. 41¼ kr. erzielt worden ist.

Dabei ergeben sich folgende Durchschnittsverhältnisse:

	pro Tag	pro Bahnmeile	pro Nutzmeile	pro Tag und Bahnmeile
Einnahme	23 209 fl. 7 kr.	104 044 fl. 47 kr.	18 fl. 52 kr.	285 fl. 3 kr.
Ausgabe	9 003 „ 24 „	40 361 „ 37 „	7 „ 19 „	110 „ 34 „
Reinertrag	14 205 „ 43 „	63 683 „ 10 „	11 „ 33 „	174 „ 34 „

Die Betriebsausgabe verhält sich zur Roheinnahme wie $38,_{60}$ zu 100. Die Hauptabtheilungen der Betriebsausgabe stehen in folgendem Verhältnisse:

Allgemeine Verwaltung . . .	$4,_{2}$ Procent,
Bahnverwaltung	$27,_{7}$ „
Transportverwaltung	$57,_{9}$ „

Der Versicherungsfond gegen Beschädigung von Mobiliarwerthen durch Brand oder sonstige Unfälle erhielt einen Dotationszuschuss von 10 000 fl. und weist, bei einem Vermögenszuwachs von 12 301 fl. 49¾ kr., einen Vermögensstand von 95 682 fl. 44¾ kr. aus.

Der Reservefond für Abnutzung der Bahnanlage, des Betriebsmaterials und aller Liegenschaften und Fahrnisse der Gesellschaft erhielt einen Dotationszuschuss von 100 000 fl. und weist, bei einem Zuwachs von 101 126 fl. 18 kr., einen Vermögensstand von 2 854 646 fl. 18 kr. aus.

Die Pensions- und Unterstützungskasse für die Angestellten wurde mit einem Zuschusse von 50 000 fl. bedacht und hat nun ein Vermögen von 921 434 fl. 11 kr.

Die Unterstützungskasse für Arbeiter und Bedienstete erhielt einen Zuschuss von 6335 fl. und besitzt ein Vermögen von 215 044 fl. 57¼ kr.

Der ärztliche Dienst erforderte eine Ausgabe von 8351 fl. 14¼ kr. und hat ein bahnärztlich behandelter Kranker einen durchschnittlichen Aufwand von 1 fl. 23¾ kr. verursacht.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. Die zu Teplitz am 31. Mai abgehaltene Generalversammlung der genannten Eisenbahn-Gesellschaft bot das seltene Schauspiel einer fast vollständigen Vertretung des Aktienkapitals, indem von den cirkulirenden 16486 Aktien nicht weniger als 13927 durch 94 Personen mit 1390 Stimmen repräsentirt waren. Es handelte sich darum, die Kräfte des grössten Aktionärs der Gesellschaft, des Hauses Liebieg, welches in den letzten Monaten massenhaft die Aktien der Aussig-Teplitzer Eisenbahn zu hohen Preisen aufgekauft hatte (um in der bevorstehenden Generalversammlung die Fusion mit Dux-Bodenbach durchzusetzen) gegen die übrigen Aktionäre zu messen. Dem ersteren standen 7000 Aktien mit 692 Stimmen, den letztern 9000 Aktien mit 697 Stimmen zu Gebot.

Die Debatte wurde, nachdem Herr Director Diettrich aus dem Geschäftsbericht Vortrag gehalten, von Seiten der Liebieg'schen Partei eröffnet. Man erhob Beschwerden über die Höhe der Betriebsspesen (ca. 50% ohne die Steuern) des vergangenen Jahres, wobei zur Vergleichung die Ausgaben anderer Bahnen pro Meile Bahnlänge herangezogen wurden. Von Seiten der Direktion und des Verwaltungsrathes, für welchen in die Debatten hauptsächlich die Herren Wachsmuth, Wolfrum und Baron Riese eingriffen, ward die erforderliche Aufklärung ertheilt, im Wesentlichen dahin gehend, dass die Spesen einer nur wenige Meilen betragenden, mit kostspieligem Zweigbahnbetrieb belasteten Kohlenbahn unmöglich mit denen einer langen Bahnlinie, auf welcher die meisten Güter nur transitirten, verglichen werden dürfte, die Spesen des Vorjahres überdem zum Theil durch ungewöhnliche Rekonstruktionen, deren Kosten viele andere Bahnen dem Kapitale entnommen haben würden, hervorgerufen seien. Bei der Vergleichung der Ausgabe pro Meile mit anderen Bahnen sei das enorme Transportquantum der Aussig-Teplitzer Bahn, bei der Höhe der Spesenquote gegenüber der Bruttoeinnahme die Herabsetzung der Tarife zu berücksichtigen. Trotz aller dieser Momente aber seien die Spesen denjenigen anderer Kohlenbahnen durchaus analog. Die Versammlung fasste hierbei Beruhigung.

Den Kernpunkt der Debatte bezeichnete ein sich hieran anschliessender Vortrag des der Liebieg'schen Parthei angehörenden Herrn Dr. Peez, welcher mit der Erklärung begann, dass er eine Gruppe von etwa 7000 Aktien repräsentire, den günstigen Stand des Unternehmens, die ehrenwerthen Persönlichkeiten und die Leistungen des Verwaltungsrathes anerkannte und für die ziffermässigen Angaben des Geschäftsberichts über Einnahmen und Ausgaben, sowie für den Bericht des Revisions-Ausschusses das Absolutorium der Generalversammlung beantragte, hieran aber den weitern Antrag knüpfte, über den Geschäftsbericht, soweit er die Bemühungen des Verw.-R. um neue Zweigbahnen und die Motive der Ablehnung der Fusion mit der Dux-Bodenbacher E. entwickelt, zur Tagesordnung überzugehen, wobei als Motiv dieses Antrages der Umstand bezeichnet wurde, dass der Verwaltungsrath versäumt habe, rechtzeitig auf eine angemessene Ausdehnung des Unternehmens und auf einen engen Anschluss an die Nachbarbahnen hinzuwirken.

Diesen Vorwürfen ward von Seiten des Verwaltungsrathes sehr entschieden mit der Erklärung entgegengetreten, dass derselbe zu keiner Zeit versäumt habe, die Ausdehnung der Linie anzustreben. Diesen Bestrebungen sei anfänglich die ungünstige Lage des Geldmarktes hinderlich gewesen, später aber, als dieses Hinderniss nicht mehr entgegenstand und die Bahn sich um die Linie Aussig-Nienburg, Ossegg-Komotau und Dux-Prag beworben habe, seien diesen Bestrebungen Einflüsse, kaum sachlicher Art, entgegengetreten, welche sich als unbesieglich herausgestellt hätten und deren Ursprung nicht vollständig aufgeklärt, wenn auch vermuthet werden könne. Noch jetzt fänden — höchst auffallender Weise — trotz des grossen Interesses der vaterländischen Industrie an Förderung der Kohlenproduktion und trotz des Drängens der Kohlenwerke selbst, die Gesuche um Konzessionen für Flügelbahnen so langsame Erledigung, dass beispielsweise noch vom Juni 1870 her 12 Zweigbahngesuche der Entscheidung der Regierung harrten. Der Verwaltungsrath habe demnach in dieser Beziehung in vollem Maasse seine Pflicht gethan; der Vorwurf des Gegentheils aus dem Munde des Dr. Peez erscheine um so befremdlicher, als zum Theil Er es gewesen sei, welcher für die Gegenprojekte der glücklicheren Konkurrenten gewirkt habe. Für diese Gegenprojekte zu agitiren und nachher der Aussig-Teplitzer Verwaltung die Verantwortlichkeit für das Misslingen ihrer eigenen Thätigkeit zu machen, sei mit der Stellung eines dem Interesse der Aussig-Teplitzer Bahn ergebenen Aktionärs nicht vereinbar und erwecke Zweifel gegen den guten Willen des Redners. Gleichzeitig wurde betont, dass ein freundliches Einvernehmen mit den Nachbarbahnen in den aufrichtigen Wünschen der Verwaltung liege.

Diese Ausführungen und die Thätigkeit des Verwaltungsrathes überhaupt fanden aus der Mitte der Aktionäre selbst und zwar durch die Redner Dr. Bruxner, Dr. Robitschek, Tempsky, Seebohm, Perutz die wärmste Anerkennung. Namentlich hoben die beiden letzteren, Repräsentanten bedeutender Kohlenwerke, rühmend die Willfährigkeit der Verwaltung hervor, den Ansprüchen der Kohlenverfrachter gerecht zu werden. Die Abstimmung über den Antrag des Dr. Peez ergab dessen Ablehnung mit 697 Stimmen gegen 692 Stimmen. Mit der gleichen Stimmenzahl siegte, nachdem einstimmig die Feststellung der Dividende auf 12% (25 fl. 20 kr. pro Aktie) erfolgt war, bei der Wahl eines Verwaltungsrathes der Bergwerksdirektor Klaus in Karbitz über den Liebieg'schen Vertreter Dr. Peez und endlich wurden mit ebenfalls gleicher Stimmenzahl die bisherigen Revisoren, statt der von der Liebieg'schen Partei, wiedergewählt.

Oesterreichische Nordwestbahn und Elbethalbahn. Am 1. d. M. sind die $6_{,35}$ Meilen lange Strecke Wostromer (Horschovitz)-Pelsdorf und die $12_{,18}$ Meilen lange Strecke Deutschbrod-Pardubitz nach vorausgegangener technischer Prüfung dem Betriebe übergeben worden. (Siehe Bekanntmachung S. 447). Durch diese beiden Strecken werden die bisher im Betrieb stehenden Linien der Oesterreichischen Nordwestbahn untereinander verbunden und sind alle nordwärts von Znaim gelegenen Theile dieses Netzes — mit Ausnahme von drei kurzen Zweigbahnen nach Gitschin, Hohenelbe und Freiheit — bereits dem Verkehr nutzbar gemacht; von dem garantirten Netze der Oesterreichischen Nordwestbahn von zusammen 82½ Meilen stehen seit dem 1. Juni 62½ Meilen in Betrieb, nämlich die Linien Znaim-Iglau-Kolin-Jungbunzlau; Wossek-Trautenau und Deutschbrod-Pardubitz. Die Presse theilt mit, dass die südwärts Znaim gelegenen Linien mit Einschluss des Thaya-Viaduktes, sowie mit Einschluss der Wiener Donaubrücke und des Wiener Bahnhofes um die Mitte des nächsten Jahres vollendet sein werden. Der Bau der Elbethalbahn beginnt noch in diesem Sommer. Auch die Geldbeschaffung wird demnächst in Angriff genommen werden.

Galizische Karl-Ludwigsbahn. Die Aktionäre werden darauf aufmerksam gemacht, dass das Recht zum Bezuge der Prioritäts-Obligationen III. Emission mit 90 Gulden Oe. W. Noten für je 100 Gulden Oe. W. Silber vom 1. d. M. angefangen bis 15. Juni l. J. in Wien ausschliesslich bei der k. k. priv. Oesterr. Kredit-Anstalt für Handel und Gewerbe und in Lemberg bei deren Filiale ausgeübt werden kann. Der Bezug geschieht durch Einreichung der am 1. Juli l. J. fälligen Aktien-Coupons und wird die Präsentirung der Aktien nicht gefordert.

Hs **Die Transport-Enquête.** Wien, 3. Juni 1871. Obwohl der förmliche Schluss der Wirksamkeit beider Enquête-Sektionen für Rechts- und Tarifsangelegenheiten noch nicht erfolgt ist, so haben dieselben im Verlauf der vorigen und dieser Woche doch nichts von sich hören lassen. — Dagegen können wir mittheilen, dass die Direktion der Kaiser Ferd.-Nordbahn im Namen der Oesterreichischen Bahnen das Gesuch um Einführung des Norddeutschen Betr.-Reglements beim Handelsministerium überreicht hat. Ob dies in Voraussicht der Erfolglosigkeit der ganzen Enquête, oder aus welchem anderen Grunde geschah — genug, es wird darin ein deren Geltung beeinträchtigendes Prävenire gesehen, das vom Kaufmannsstand übel gedeutet wird. So viel ist jedoch gewiss, dass bei der Anerkennung der Vortrefflichkeit dieses Reglements neben der Nothwendigkeit einer Abänderung des gegenwärtigen für unsere zahllosen ineinandergreifenden Beziehungen zum Deutschen Staate jeder Aufschub einheitlicher Normirung der Bahn-Vorschriften von Nachtheil ist. Auch wollen die Ungarischen Bahnverwaltungen nur den Erfolg dieses Gesuches abwarten, um auch ihrerseits beim Ungarischen Kommunikations-Ministerium um die Einführung des Norddeutschen Betr.-Reglements zu petitioniren.

Aus dem Gutachten der Corporationen wollen wir noch hervorheben, dass der Oesterreichische Reichsforstverein beantragt: Klassifizirung des Holzes in zwei Kategorien, Brenn- und Werkholz; tarifmässige Gleichstellung des Ersteren mit der Mineralkohle; Ermässigung der Galizischen Holztransporte (die jetzt auf der Weichsel durch Russland nach Danzig gehen müssen) — endlich Berechnung des harten und weichen Werkholzes zu 50 und 35 Zollpfund per Kubikfuss.

Zollwesen.

○ Seitens der Französischen Regierung sind als neue Zollabfertigungsstellen für die nach Frankreich einzuführenden Waaren und zwar für den Verkehr in der Richtung nach Pagny, Frouard und weiter Pagny s. M., für den Verkehr in der Richtung nach Longuyon, Sédan, Mezières und weiter Audun-le-Roman und für die Route Strassburg-Nancy, Emberménil errichtet worden. Sämmtliche Güter, welche über die neue Französische Grenze, also auch schon diejenigen, welche z. B. nach Pagny befördert werden sollen, sind deshalb mit der vorschriftsmässigen Zolldeklaration zu versehen. Jeder Sendung muss eine solche doppelt ausgefertigte, detaillirte, mit Datum und Unterschrift des Versenders versehene Zolldeklaration beigegeben sein.

Personalnachrichten.

Preussen. Die bei der Direktion der Ostbahn beschäftigten Regierungs-Assessoren Rummel und Lüdicke sind zu Direktions-Mitgliedern resp. der Westfälischen und der Oberschlesischen Eisenbahn, das bisherige Mitglied der Direktion der letzteren, Regierungs-Assessor Ursinus, ist zum Mitgliede der Eisenbahn-Direktion in Saarbrücken, der bei der Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn beschäftigte Regierungs-Assessor Wittich zum Mitgliede dieser Behörde, das bisherige Mitglied der letzteren, Regierungs-Assessor Ernst Fleck, zum Mitgliede der Direktion der Main-Weser-Bahn und der bei der Eisenbahn-Direktion in Hannover beschäftigte Regierungs-Assessor Hirche zum Mitgliede der Eisenbahn-Direktion in Elberfeld ernannt worden. — Der Königl. Eisenbahn-Baumeister Bücking zu Bromberg ist in gleicher Eigenschaft nach Fulda und der Königl. Eisenbahn-

Baumeister Tasch von Fulda nach Bromberg versetzt; der Königl. Eisenbahn-Baumeister Koschel zu Gnesen ist zum Königl. Eisenbahn-Bau-Inspektor ernannt und unter gleichzeitiger Verleihung der Betriebs-Inspektor-Stelle zu Osnabrück zur Hannoverschen Staats-Eisenbahn-Verwaltung versetzt, endlich ist der bisherige Königl. Eisenbahn-Baumeister Heegewaldt zu Königsberg i/Pr. zum Königl. Eisenbahn-Betriebs-Inspektor ernannt und demselben die Betriebs-Inspektorstelle bei der Ostbahn zu Insterburg verliehen worden.

Bayer. Staatsbahnen. Der Bezirks-Ingenieur Eduard Bürklein ist vom 27/28. v. Mts. in Unterpeissenberg verstorben.

Ausland.

Belgien und die Luxemburger Eisenbahnen. Bei Gelegenheit des bekannten Eisenbahnstreites, welchen Frankreich Anfang 1869 in Belgien angefacht hatte, wurde dort bekanntlich unterm 23. Februar 1869 ein Gesetz erlassen, dessen Zweck ist, fremde Gesellschaften von der Ausbeutung Belgischer Bahnen auszuschliessen, und das jede Cession, jede Substitution der Zustimmung des Belgischen Gouvernements unterordnet. Durch jenes Gesetz wurde damals zunächst das Projekt der Französischen Ostbahn-Gesellschaft durchkreuzt, die sich die Ausbeutung der Belgischen Bahn Grand Luxembourg cediren lassen wollte, die sich von Brüssel nach Namur-Arlon-Sterpnich erstreckt und mit den Bahnen der Gesellschaft Guillaume-Luxembourg im Grossherzogthum Luxemburg nicht verwechselt werden darf.

Die Versuche Französischer Gesellschaften, in Belgien dauernd Fuss zu fassen, waren übrigens nicht neu. Schon vor dem Erlass des Gesetzes vom 23. Februar 1869 hatte die Belgische Regierung ähnliche Anläufe der Französischen Nordbahngesellschaft bekämpfen müssen, und zwar mit Berufung theils auf die Bedingungen, unter welchen die Koncessionen der fraglichen Linien stattgefunden hatten, theils auf die unveräusserlichen Rechte des Staates. Die Nordbahngesellschaft beutet in Belgien verschiedene Linien aus, welche sie in einen internationalen Zusammenhang bringen möchte. Schon seit 1856 hatte sie eine Reihe von Linien und Zweigbahnen erwerben wollen, unter Anderen von Mons nach Manage, was die Belgische Regierung zu verhindern wusste. Ja, selbst nach dem Erlass des Februar-Gesetzes, im August 1870, liess sich die Nordbahngesellschaft theilweise die Eisenbahn von Chimay cediren. Aber die Konvention wurde von der Regierung nicht genehmigt und blieb wirkungslos.

In Folge des Frankfurter Friedensvertrages wird die Ostbahn-Gesellschaft voraussichtlich ihr Pachtverhältniss im Luxemburgischen an die Französische Regierung und diese dasselbe weiterhin an Deutschland abtreten, wobei die Zustimmung der Grossherzoglich Luxemburgischen Regierung vorausgesetzt wird. Eine Deutsche Gesellschaft wird vermuthlich die Ostbahn-Kompagnie in Luxemburg ersetzen. Was indessen die Strecke auf Belgischem Gebiete von Gouvy bis Pepinster angeht, so wird Belgien sie keiner ausländischen, nicht Belgischen Gesellschaft überlassen können, ohne mit dem Gesetz vom 23. Februar 1869 und mit dem bisherigen Verfahren des Staates in dieser Angelegenheit in Widerspruch zu gerathen. Die Belgische Regierung hat sich in diesem Sinne, wie der Köln. Z. aus Brüssel vom 30. Mai berichtet wird, der Deutschen Reichs-Regierung gegenüber in Berlin ausgesprochen.

Zum näheren Verständniss giebt die Köln. Ztg. folgende kurze Analyse der einschlagenden Vertragsverhältnisse. Die Ostbahn-Gesellschaft beutet in Belgien zwei Bahnen aus, die kleine von Pepinster bis Spa von etwa 12 Kilom., und weiterhin von Spa bis zur Luxemburgischen Grenze bei Gouvy von 55 Kilom., zusammen 67 Kilom. Durch Königliches Arreté vom 6. März 1863 erhielt die Luxemburgische Gesellschaft Guillaume-Luxembourg die Koncession der Linie Spa-Gouvy, von Spa bis zur Luxemburgischen Grenze, und sie genoss die Garantie eines von der Belgischen Regierung zugesicherten Minimalzinses, der für diese Linie 350 000 Franken jährlich beträgt. Die Französische Ostbahn-Gesellschaft beutet nun aber die Linie der Gesellschaft Guillaume-Luxemburg aus, also auch die Linien von Pepinster bis Spa und von Spa bis zur Luxemburgischen Grenze, in Folge mehrerer Verträge, deren letzter vom 21. Januar 1868 alle anderen annullirt hat. Kraft dieses Vertrages hat die Ostbahn-Gesellschaft auf 45 Jahre die Bahnen der Gesellschaft Guillaume-Luxembourg sowohl im Grossherzogthum als auf Belgischem Gebiete zur Ausbeutung mit ihrem, der Ostbahn-Gesellschaft, Material und Personal gepachtet. Die Ausbeutung oder der Betrieb durch die Ostbahn-Gesellschaft begann am 1. Januar 1868. Dafür zahlt die Ostbahn-Gesellschaft der Gesellschaft Guillaume-Luxembourg im Ganzen die Summe von drei Millionen Franken jährlicher Pacht und geniesst dafür die von dem Belgischen Staate gewährte Zinsengarantie. Die Ausbeutung der Luxemburgischen Linie durch die Französische Ostbahn-Gesellschaft wird in Folge des Frankfurter Friedens aufhören, und es liegt in der Natur der Sache, dass sie den Betrieb der auf Belgisches Gebiet sich erstreckenden Linie nicht wird behalten können. Diese letztere wird daher aus den angeführten Gründen von dem Belgischen Staat übernommen oder von diesem einer Belgischen Gesellschaft überlassen werden.

Schweiz. (E.-B. Bundesgesetz. Ostzürcherische und Berner etc. Bahnprojekte. Gotthardbahn. Rigibahn. Westbahn. Konstanz-Romanshorn.) Die Eisenbahnbestrebungen zur Errichtung neuer Linien in der Schweiz nehmen immer grössere Dimensionen an. Um so wichtiger wird die Abfassung eines neuen Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen. Den Entwurf für ein solches hat nun das Departement des Innern in Folge der schon im Juli 1869 von der Bundesversammlung ausgesprochenen Einladung ausgearbeitet in dem Sinne, dass dem Bunde namentlich in Bezug auf den Betrieb weitere Befugnisse eingeräumt werden. Der Bundesrath hat am 31. v. M. die Berathung dieses Entwurfs begonnen und sobald dieselbe zum definitiven Abschluss gelangt ist, wird die Veröffentlichung des Gesetzvorschlages erfolgen.

Als Beweis, wie viel neue Eisenbahn-Projekte in der Schweiz jetzt geplant werden, giebt der Korrespondent des „Akt." an, dass die Regierung von Zürich folgende Koncessions-Gesuche dem Bundesrathe anzeigte: 1) Längs des rechten Ufers des Zürichsees; 2) von der Station Wetzikon (Vereinigte Schweizerbahnen Route Zürich-Rappersweil) nach der Nordostbahnstation Kemptthal; 3) von der Nordostbahnstation Effretikon über Hinweil nach Wald mit Abzweigung nach Bubikon (Station der Vereinigten Schweizerbahnen auf gedachter Route).

Der Regierungsrath von Schwyz hat beim Grossen Rathe für den Ausbau der Langnau-Luzerner Eisenbahn eine Subvention von 2 Mill. Fr. zu bewilligen beantragt, unter der Bedingung, dass die betheiligten Gemeinden ihrerseits 250 000 Fr. leisten. Dem Grossen Rathe von Bern liegen für die Eisenbahn Solothurn-Burgdorf zwei Koncessionsbegehren vor.

Auch für eine von Lyss ausgehende Broyethalbahn empfiehlt der Berner Regierungsrath dem Grossen Rathe eine Aktien-Betheiligung mit 600 000 Fr. unter der Bedingung, dass die nächstinteressirten Bernischen Gemeinden sich mit 200 000 Fr. betheiligen und dass die Gesammtheit der Aktienzeichnungen und Subventionen die Hälfte der Baukosten, also 4 Millionen Fr., erreichen.

Wie der „N. Fr. Pr." aus Florenz vom 21. Mai mitgetheilt wird, hat die mit dem Referate über den die Konvention wegen der St. Gotthardbahn genehmigten Gesetzentwurf betraute Kommission ihre Arbeiten vollendet und den Entwurf mit einigen Modifikationen angenommen.

Am 22. Mai, am Tage nach der Eröffnungsfeier der Rigibahn, fand in Luzern die erste General-Versammlung der Rigibahn-Gesellschaft statt. Für Deckung des Ausfalles von 49 000 Fr., welcher wesentlich durch einige Erweiterungen des ursprünglichen Planes veranlasst ist, machte der Verwaltungsrath noch keine Vorschläge, einmal weil noch weitere Ausgaben in Aussicht stehen, namentlich für Vermehrung des Betriebsmaterials, das wahrscheinlich an schöneren Tagen dem Verkehr kaum genügen wird, worüber aber die Erfahrungen werden abzuwarten sein; andererseits weil die Möglichkeit vorhanden ist, dass die Gesellschaft in einer oder der andern Weise bei einer Bahn Staffelhöhe-Rigikulm sich zu betheiligen haben wird. Mit den Arbeiten zu dieser Fortsetzung der Rigibahn soll im nächsten Monat begonnen werden. Nach dem „Boten der Urschweiz" sind die finanziellen Mittel für das Unternehmen gesichert und die nöthigen Vorarbeiten vollendet.

Ueber die Rigibahn, welche unter Böllerschüssen und Musikklängen eröffnet wurde, bringt die „Grenzpost" folgende Schilderung: Gleich ausserhalb des Bahnhofes beginnt eine scharfe Steigung und nun klettert der Zug am Felsen hin, beschattet von Buchen und anderen Waldbäumen, welche durch ihre häufigen Lichtungen hindurch eine Serie der schönsten und immer neuer Landschaftsbilder liefern. Die pittoreskeste Partie der Linie ist die am Schnurtobel: die Bahn tritt aus einem etwa 300 Fuss lang in die Nagelfluh getriebenen Tunnel heraus auf eine Brücke von beinahe schwindlicher Luftigkeit. Unvermerkt steht man vor dem stolzen Häuserkomplex des Kaltbades, gleichsam einer auf den Berg gezauberten Stadt. Aber weiter noch dampft der Zug und klimmt die Alp hinauf bis zum „Gätterli", wo der so überraschende Ausblick nach Norden gewonnen wird, tief zu Füssen Küssnacht liegt und zur Rechten Staffel und Kulm hinauf strebt die Bahn, wenn es den Herren von Schwyz gefällt, für einmal aber muss sie hier stehen bleiben. Das eben aufgerichtete Stationsgebäude wird aber binnen Kurzem auch eine Zweigstrasse aufnehmen, die der unternehmende Besitzer der Rigi-Scheidek anzulegen und mit einem Omnibus zu befahren beabsichtigt.

Die Schweizer. Westbahn lieferte einen Gewinnüberschuss von 720 672 Fr. mit Einschluss der Gewinnsaldi von den beiden letzten Jahren und ohne dieselben einen Gewinn von 575 133 Fr., welche vertheilt werden mit 345 000 Fr. = 6,9 % Dividende der Prioritätsaktien, 130 000 Fr. = 0,4 % Dividende der Stammaktien, 59 534 Fr. Zutheilung dem Reservefonds, 34 599 Fr. Vortrag auf neue Rechnung.

Die Eröffnung der Eisenbahn von Konstanz in die Schweiz soll am 1. Juli erfolgen. Für Konstanz ist, wie die dortige Zeitung vernimmt, die Anlage einer Trajektanstalt und die Erweiterung des Hafens beschlossene Sache. Vertragsgemäss wird eine eidgenössische Hauptzollstätte im Bahnhof zu Konstanz errichtet.

—r— **Italienische Bahnen.** In der Absicht, die Eröffnung der Linie Bussoleno-Modane durch die Arbeiten an der 5 Kilom. langen Strecke, welche zwischen dem nördlichen Ausgang des Mont-Cenis-Tunnels und der Station Modane liegt, nicht über den Zeitpunkt der Vollendung der Strecke Bussoleno-Bardonnêche und des grossen Tunnels hinaus zu verzögern, welcher Zeitpunkt für Anfang August l. J. in Aussicht genommen werden darf, und in der Absicht eine Be-

schleunigung der Arbeiten auf der Strecke Modane-St. Michel herbeizuführen, auf welcher zunächst der Dienst mit einer Bahn nach Fell'schen Systemen besorgt werden kann, hat die Oberitalienische Bahn-Gesellschaft der Französischen Mittelmeerbahn-Gesellschaft die Summe von 2 000 000 Lire vorgeschossen.

Rumänische Eisenbahnen. Ein durch die Rumänische Regierung niedergesetztes Schiedsgericht hat in Betreff der Frage: ob die Rumänische Regierung oder die Concessionäre die Zinsen vom 1. Januar d. J. zu zahlen haben, folgendes Urtheil gefällt: „In Anbetracht, dass die Differenz zwischen dem Ministerium und den Concessionären in der Frage besteht: Ist die Regierung oder sind die Concessionäre verpflichtet, die Zinsen vom 1. Januar 1871 zu zahlen; in Anbetracht, dass der Artikel 15 und 7 der Concessionen verfügt, dass während der Dauer des Baues die Zinsen von den Concessionären gezahlt werden müssen und zwar von dem 270 000 Fr. betragenden Kapitale pro Kilometer; in Anbetracht, dass dieses Kapital den Concessionären auch ausbezahlt worden ist; in Anbetracht der am 1. (13.) März d. J. an Ort und Stelle und im Beisein des Ministers für öffentliche Arbeiten, sowie der Ingenieure dieses Ministeriums und der Concessionäre festgestellten Thatsache, dass auch nicht eine einzige Sektion so weit gediehen ist, um dieselbe dem Betrieb übergeben zu können; in Anbetracht, dass dieser Umstand auch durch eine der Kammer vorgelegte Depesche des Herrn Dr. Strousberg vom 24. Februar d. J. dargethan wird, in welcher, obschon nicht in Abrede gestellt wird, dass die Linien noch nicht geeignet sind, dem Verkehr übergeben zu werden, dennoch verlangt wird, dass sie, so wie sie sind, übernommen werden mögen; in Anbetracht schliesslich, dass die Herren Schiedsrichter J. Marcowitsch und Thomas Harrower, welche aufgefordert wurden zu erklären, ob die von Herrn Dr. Strousberg konstruirten Linien dem Verkehr übergeben werden können, sich in der Sitzung vom 30. Mai 1871 dahin ausgesprochen haben, dass die Arbeiten ungenügend und unbeendet sind, also keine einzige Linie betriebsfähig ist: bestimmt das Schiedsgericht, dass das Konsortium Dr. Strousberg zur Zahlung der Coupons vom 1. Januar 1871 verpflichtet ist. Gegeben und vorgelesen in öffentlicher Sitzung am 24. April (6. Mai) 1871. (Gez.) G. Vernescu und A. Plagino. (Die beiden Schiedsrichter.)

SD. **Norwegische Eisenbahn-Bauten und Projecte.** Kristiania im Mai 1871. Ihrer Aufforderung zufolge lenke ich Ihre Aufmerksamkeit besonders auf die folgenden in Bau begriffenen und projectirten Eisenbahnen. Von unserer Hauptbahn Kristiania-Eidsvold ist eine Bahnlinie in nördlicher Richtung zum Anschluss an die Hamar-Elverum-Grundset-Bahn bei Horsen projectirt, während letztere Bahn von Grundset aus in nördlicher Richtung über Oxna, Aastad nach Aamot fortgesetzt wird. Letztere Bahn 2,3 Norw. Ml. lang ist bereits in Bau begriffen und soll im Sommer d. J. eröffnet werden. Von Aamot aus soll dann in nördlicher Richtung (wahrscheinlich längs des Glommen und der Guta Elv) über Tonset und Aalen nach Stören (südlichster Punkt der Eisenbahn Trondjem-Stören) gebaut werden, wodurch man eine grosse Centralbahn Trondjem-Kristiania erhält. — Von Trondjem in östlicher Richtung wird eine Bahn über Meraker zur Schwedischen Grenze bei Slorda projectirt.

Abgesehen von der Strecke Grundset-Aamot sind in Bau:

1) die Kristiansa-Drammenbahn, welche im Jahre 1872 eröffnet werden soll, welche über Lysagen, Sandvigen, Valstad, Asker, Röken, Hagund führt.

2) Hougsund-Kongsberg-Bahn, 2,5 Ml. lang, im Herbst 1871 zu eröffnen.

3) Vigersund-Kröderen-Bahn, 2,2 M. lang, (Sommer 1872 zu eröffnen). Beides Zweigbahnen der in Betrieb befindlichen Drammen-Randsfjord-Bahn.

—r— **Egyptische Bahnen.** Die kürzlich in Port-Said in Angriff genommenen Eisenbahnarbeiten werden mit grösstem Eifer betrieben, und es ist bei der Thätigkeit und den Kenntnissen der Unternehmer H. Gudin und des Ingenieurs H. Adib Effendi ausser Zweifel, dass dieselben förderlichst der Vollendung zugeführt werden.

Andere Arbeiten zur Herstellung einer gegen Soria führenden Eisenbahn sollen demnächst an der Werfte Dussaud an dem Asiatischen Ufer angefangen werden. Diese Bahn soll sich dem Egyptischen Netze anschliessen, indem sie längs des Kanales auf dem Asiatischen Ufer bis Kantara hinzieht, woselbst auf beiden Seiten des Kanales eine Station errichtet wird. Kantara wird mit Zagazig durch die Route von Salahich verbunden.

Um die Lokomotiven auf dem Asiatischen Ufer mit Wasser zu versehen, soll bei Kilometer No. 1 ein eigener den Suez-Kanal kreuzender Kanal geleitet werden. (Monit. des int. mat.)

— r — **Nord-Amerika. Vereinigte Staaten.** Aus St. Louis wird Nachstehendes berichtet: Einen schlagenden Beweis für die wachsende und sich wesentlich fühlbar machende Wichtigkeit unseres Platzes liefert der Eifer, mit welchem die östlichen Eisenbahn-Kompagnien bemüht sind, neue und direkte Routen nach hier zu eröffnen, während andererseits der Bau der von der Westseite des Missisippi nach dem Westen und Nordwesten führenden neuen Bahnen, theilweise Zweigbahnen unserer bereits vollendeten Eisenbahnen, mit grosser Energie betrieben wurde; das Resultat weisen folgende offizielle Angaben nach: 1) Die St. Louis-Vandalia-Terre-Haute Eisenbahn, die bis zu dem Punkte, wo sie die Central-Illinois-Eisenbahn durchschneidet, im Betriebe ist, und bis zum Monate Juli Terre-Haute, den Endpunkt, zu erreichen hofft.

2) Die Decatur und East-St. Louis Bahn, welche grösstentheils schon im Laufe des Frühjahres dem Betriebe übergeben werden dürfte und in Decatur sich der Toledo-, Wabash- und Western-Eisenbahn anschliessend, via Lake Shore, Erie- und New-York-Central-Eisenbahn eine direkte Route nach New-York bilden wird. Ausser diesen wird eifrigst an der N. N. W. laufenden Rockfort-Rock-Island und St. Louis-Bahn gearbeitet; 146 Miles sind bereits vollendet und im Betriebe und die noch übrigen 156 Miles, durch welche eine direkte Verbindung nach St. Paul gesichert wird, sollen vor Jahresschluss vollendet und dem Verkehre übergeben werden.

Von den im Staate Missouri selbst im Baue begriffenen Bahnen, die am 1. Januar 1869 auf 610 Miles veranschlagt waren, wurden 360 Miles vollendet. Unter diesen ist die St. Louis-Iron-Mountain-Bahn die wichtigste, indem dieselbe nicht nur die Verbindung mit dem an Eisen-, Blei- und Zinkerzen reichen südlichen Theile des Staates herstellt, sondern auch, da sie in Belmont ca 25 Miles unterhalb der Mündung des Ohio den Missisippi erreicht, für St. Louis eine, weder durch Eis noch niedrigen Wasserstand afficirt werdende Verbindung mit den Städten am unteren Missisippi und via New-Orleans mit dem Golfe von Mexico sichert, sowie durch Anschluss an die Belmont gegenüber beginnende Mobile-Ohio-Eisenbahn eine direkte Eisenbahnverbindung mit dem Inneren der Staaten Tennesee, Missisippi, Alabama und Louisiana giebt, deren Endpunkte New-Orleans und Mobile sind.

Die South-Pacific-Eisenbahn (früher South-West-Pacific-Branch genannt) vollendete und übergab dem Betriebe 59 Miles, den schwierigsten Theil der ganzen Route, und ist mit dem Baue weiterer 85 Miles bis zur Staatsgrenze bereits soweit vorgeschritten, dass die ganze Strecke bis zum Herbste dem Betriebe übergeben werden wird. Die Zweigbahnen, resp. Fortsetzungen der Nord-Missouri-Bahnen vollendeten folgende Strecken: St. Louis-Chillicothe-Omaha-Bahn 25 Miles, Missouri-Valley-Bahn 49 Miles, St. Louis- und St. Joseph-Bahn 40 Miles, Alexandria- und Nebraska-City 45 Miles, sowie die Zweigbahn der Missouri-Pacific-Eisenbahn von Lexington nach Sedalia 36 Miles, vollendet und dem Verkehre übergeben wurde. Im Ganzen sind jetzt im Staate Missouri 1827 Miles im Betriebe, deren Bau in runder Zahl 88 400 000 Doll. gekostet hat. In welch' grossem Maasse der Geschäftsbetrieb der Missouri-Eisenbahnen zugenommen hat, geht unter anderem daraus hervor, dass die Einnahmen der Missouri-Pacific-Eisenbahnen für das Geschäftsjahr vom 1. März 1869 bis 28. Februar 1870 gegen das Vorjahr eine Steigerung von 124 879 Doll. ergeben, wobei in Anschlag zu bringen ist, dass die Fracht- und Passagier-Sätze um 25% gegen die von 1868 heruntergesetzt worden sind und der Monat Juli in Folge der temporären Unterbrechung des Betriebes durch Reducirung des Bahngeleises von 5 Fuss 6 Zoll auf 4 Fuss 10 Zoll einen Ausfall von 50 000 Dollars gegen das Vorjahr ergab.

Technisches.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. Versammlung am 9. Mai 1871. Vorsitzender Herr Koch; Schriftführer Herr Vogel.

Herr Elsasser referirte über das von den Herren Siemens & Halske eingegangene Schreiben, die Einführung des Blocksignalsystems betreffend, und erläuterte die von denselben konstruirten Apparate an von der Fabrik im Vereinslokale angebrachten Probestücken.

Herr Quassowsky besprach darauf die neuen Bahnhofs-Anlagen bei Magdeburg. Der Betrieb auf den alten Bahnhöfen ist seit langer Zeit im höchsten Grade schwierig und verwickelt, ebenso die Eigenthums-Verhältnisse. Alle Projekte zu Erweiterungen in der Nähe der bestehenden Bahnhöfe waren aus dem Grunde ganz ungenügend, weil die Bastion „Stern" Seitens der Militairbehörde nicht aufgegeben werden konnte; auch würde ein Umbau während des Betriebes sehr schwierig geworden sein. Als nun die Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn durch den Bau der Berlin-Lehrter Eisenbahn veranlasst wurde, von Magdeburg über Helmstedt nach Braunschweig, mit einer Abzweigung nach Jerxheim, zu bauen, entschloss sie sich gleichzeitig zur Erbauung einer zweiten, um 1 Meile kürzern Eisenbahn-Verbindung von Burg nach Magdeburg, die auf der den bisherigen Bahnhofs-Anlagen entgegengesetzten Seite in Magdeburg auf einem Terrain einlaufen soll, das zur Stadt-Erweiterung ausersehen war. Es bot sich hierbei die Gelegenheit, das Terrain zu der jetzt in Ausführung begriffenen neuen Central-Bahnhofs-Anlage der 3 Bahnen Berlin-Potsdam-Magdeburg, Magdeburg-Leipzig und Magdeburg-Halberstadt zu erwerben. Die Länge des neuen Bahnhofes wird 350 Ruthen betragen, der Flächenraum 183 Morgen. Der Personenverkehr der genannten 3 Bahnen wird vollständig auf den neuen Bahnhof übergehen, ebenso der grösste Theil des Güterverkehrs der Berlin-Potsdam-Magdeburger und Magdeburg-Leipziger Bahn. Das Empfangsgebäude der Berlin-Potsdam-Magdeburger und Magdeburg-Halberstädter Bahn liegt auf einem Inselperron und ist gemeinschaftlich, während die Magdeburg-Leipziger Bahn ein besonderes Stations-Gebäude erbaut. Diese Gebäude sind zugänglich von der Ulrichsstrasse, welche unter den Bahnhofs-Gleisen unterführt wird; der Vorplatz liegt in gleicher Höhe mit dieser Strasse und führen von demselben, ausser der Treppenanlage im Gebäude selbst zu den Wartesälen, Tunnels unter den Gleisen mit Treppen zu den einzelnen Zwischenperrons. Die Gleisverbindungen auf dem Bahnhofe sollen im Allgemeinen durch Weichen vermittelt werden, nur bei den Ladeplätzen durch Drehscheiben; bei den Güterschuppen werden

mehre Schiebebühnen mit Dampfbetrieb zur Anwendung kommen. Eine Hauptschwierigkeit der ganzen Anlage bestand darin, dass die nach verschiedenen Richtungen abgehenden Bahnen sich nicht im Niveau kreuzen sollten, die Fortification aber ausserhalb der Enceinte Dämme und Einschnitte nicht zuliess. Die Gesammtlänge der Gleise beträgt nach dem genehmigten Entwurfe 17490°, von denen zunächst 13500 Ruthen zur Ausführung kommen, gegen 3920 Ruthen der Gesammtlänge der Gleise der alten Bahnhöfe; die Zahl der Weichen 204, der Englischen Weichen 71, der halben Englischen Weichen 17.

Am Schlusse der Sitzung verlas Herr Maresch das Programm für die Reise des Vereins, die am 22. Juni cr. auf dem hiesigen Lehrter Bahnhofe angetreten werden und über die Berlin-Lehrter Bahn zunächst nach Stendal, demnächst nach Harburg und Hamburg führen soll. Die Dauer derselben ist auf 3 Tage festgesetzt.

Literatur.

* Chart of the World. Gotha: Justus Perthes. Sechste Auflage. Seit dem Erscheinen dieser ausgezeichneten Karte im Jahre 1863 hat sich der überseeische Verkehr nach einer Richtung hin ausgebreitet, die den fernen Westen mit dem äussersten Osten verknüpfend, die Anordnung der vorliegenden Welttafel äusserlich umgestalten musste. Um nämlich den jetzt von regelmässigen Verkehrslinien berührten Stillen Ocean[1] ungetrennt geben zu können, ist die bisherige Anordnung der Karten-Sektionen nach Ost- und Westlänge aufgegeben, dagegen, unter Beibehalt der bisherigen Zählung, die Scheidelinie zwischen Ost und West in der Gegend gesucht, welche von den Europäischen Westgestaden, bei Benutzung der gegenwärtigen Verkehrsmittel und ohne Aufenthalt, von beiden Richtungen aus in derselben Zeit zu erreichen ist, d. h. an der Ostküste von China, etwa im Meridian von 120° Greenwicher Ostlänge (der Grenze zugleich zwischen den sogenannten Asiatischen Sunda-Inseln und den Australischen Eilanden), so dass die grossen Plätze Shang-hai und Hongkong, letzteres zumal als Endstation der Amerikanischen Postschifffahrt über den Stillen Ocean, auf beiden Seiten der Karte am Rande wiederholt worden sind.

Das Australische Festland ebenso wie Polynesien und die Südsee bleiben dabei im Zusammenhange, während einerseits die Meere auf die übrigen Sektionen sich so vertheilen, dass der Indische und Südatlantische Ocean und der befahrenste Theil des Nordatlantischen Weltmeers, andererseits die bevölkertsten Festlandtheile ungetrennt erscheinen.

Ohne Einengung des Raumes erlaubte diese Umstellung, die Zahl der Nebenkarten auf 25 zu vermehren, wodurch eine Menge oftgenannter Oertlichkeiten an vielbefahrenen Passagen, für welche der Raum der Karte selbst nicht ausgereicht haben würde, namhaft gemacht, und die manchfaltige Gestaltung einer Anzahl der grössten Hafenplätze, von der offenen Rhede bis zum geschlossenen Bassin oder dem Doppelhafen, in grösserem Maassstabe angebracht werden konnten. So haben neben den Hauptpassagen des alten Seeweges zum Osten die Stationen der neuen Postroute von Australien nach Nord-Amerika Platz gefunden, desgl. einerseits die Etappen der Rundtour um die Nordhalbkugel, andererseits die Endstationen der ersten Transatlantischen Telegraphen. Ausführlichere Angabe verlangte der Zweck der Karte auch für jene Landengen, die zu verschiedenen Zeiten und bis auf die Gegenwart der Schauplatz von Voranstalten zu meerverbindenden Kanälen oder Schienenwegen waren. Neben dem Suez-Kanal werden die Westindischen Isthmen von Panama, Darien, Honduras, Nicaragua und Tehuantepec durch Kartons vorgeführt, auf welchen u. A. der vorrückende Bau der Honduras-Bahn, der Plan einer Eisenbahn durch Costa Rica mit der Nicaragua-Route und die jüngst vorbereitete Ueberschienung und der Durchstich der Landenge von Tehuantepec hervorgeht.

Was die auf der Karte dargestellten grossen Verkehrslinien[2] anlangt, so ist hervorzuheben, dass die Dampfschifffahrts-Linien vor den Seewegen durch kräftigere Bezeichnungen hervortreten, einen Ueberblick des viel verzweigten Netzes der überseeischen Postverbindungen und der Auswanderungswege geben.[3]

Eine Verbindung von Strichen, mit Punkten, Stricheln, Kreuzchen u. s. w. abwechselnd, sucht bei den Dampferlinien die Unterscheidung nach der Flagge der Schiffe mit Bezeichnung der Anzahl ihrer Fahrten zu vereinigen, woraus sich eine ziemliche Menge manchfaltiger, beim Vergleichen mit der Zeichenerklärung aber unschwer zu lesender Signaturen ergiebt, indem die Form der Zwischenzeichen die Nationalität der Schiffe andeutet, die Zahl der ersteren aber anzeigt, wieviel Fahrten monatlich oder wöchentlich hin und zurück stattfinden. Die Wiederholung der vorangestellten Abkürzungen, welche sich auf die neben der Zeichenerklärung aufgeführten grösseren Dampfschifffahrts-Gesellschaften bezieht, lässt den Umfang des Betriebes jeder dieser Kompagnien auf verschiedenen Richtungen leicht verfolgen.

Die Zunahme der Dampfschifffahrt in den letztvergangenen Jahren und der demzufolge häufigere Wechsel in der Dauer solcher Unternehmungen machten es unthunlich, wie in früheren Ausgaben der Karte jede Linie mit besonderer Farbe zu bezeichnen. Es wurden deshalb nur diejenigen, welche die Posten in regelmässigem, kontraktlich für längere Zeit gesicherten Dienste befördern, vor den mehr von der Ladung abhängigen Fahrten der Handelsdampfer durch Illumination hervorgehoben, die je nach der Heimath der Schiffe verschieden, u. A. das Vorherrschen der einen oder andern Flagge auf den Wasserstrassen erkennen lässt.

Kürzere Küstenschifffahrts-Linien in den Mittel-Europäischen Gewässern sind des beschränkten Raumes wegen ausgeschlossen geblieben, während die Angabe der Binnen-Dampfschifffahrt auf die grösseren Strecken beschränkt wurde.

Anstatt der vollständigen Aufnahme der Eisenbahnen, Ueberland- und Untersee-Telegraphen, welche für West-Europa und die Vereins-Staaten ein den Ueberblick störendes dichtes Netz von Linien ergeben hätten, sind dem Umfang und Zweck der Karte entsprechend nur die grösseren, dem internationalen Verkehr dienenden Durchgangslinien oder auch solche kürzere Strecken herausgehoben, die in den Seetransport eingreifend, den Verkehr mittelst des Landweges abkürzen.

Telegraphenlinien längs der Eisenbahnen und die Seekabel unterscheiden sich, bei gleicher Kolorirung, von den übrigen hinlänglich durch den Stich.

Zu leichterem Verfolg der jetzt bereits ganze Kontinente umspannenden Strecken sind ausserdem die grösseren Telegraphenlinien in gedrängtem Ueberblick auf einer Nebenkarte der Planigloben dargestellt, welche zugleich den Dampfschifffahrts-Gürtel um die Nord-Halbkugel wiederholen, wie derselbe sich in Polar-Projektion, im Gegensatze zu den gestreckten Linien der Mercatorkarte, als geschlossener Ring darstellt, welchem in der Süd-Hemisphäre ein ähnlicher, von Erdumschiffungen Englischer Schraubendampfer durch die Südmeere gezogener Gürtel correspondirt.

Wir bezweifeln nicht, dass auch die vorliegende, vorzüglich ausgestattete neue Ausgabe der Berghaus'schen Weltkarte, von welcher bis jetzt bereits 21000 Exemplare gedruckt worden sind und wie die früheren Auflagen in Englischer Sprache, dem Idiom der beiden grössten seefahrenden Nationen, verfasst ist, die weiteste Verbreitung auch in Eisenbahn-Kreisen finden wird.

Inhalts-Verzeichniss der besonderen Beilage zum Deutschen Reichs-Anzeiger und Königlich Preussischen Staats-Anzeiger No. 5 vom 3. Juni 1871. Das Dienstgebäude des Generalstabes der Armee zu Berlin. — Zur Geschichte der Strassburger Universität. — Das Kyllthal. — Aus den Berliner Bildhauerwerkstätten. IV.

[1] Die Südsee, welche, obschon längs ihrer Küsten seit geraumer Zeit von regelmässigen Verkehrslinien berührt, doch bis vor wenigen Jahren hinsichtlich der Dampfschifffahrt noch ein Stilles Meer genannt werden durfte, wird seither von mehreren Postrouten durchkreuzt. Die nach kurzem Bestehen bekanntlich wieder eingegangene Panama-Linie wurde bereits durch die Dampferlinie von Neu-Seeland nach Californien ersetzt, die nördliche Californische Linie, in Verbindung mit der Pacific-Bahn, aber hat den Westweg nach China zu einer regelmässigen Verkehrsstrasse gemacht, die nicht allein einen Theil des Europäischen Transports von dem östlichen Ueberlandwege abzuziehen sucht, sondern auch eine der Europäischen Emigration entgegenstrebende östliche Völkerwanderung vermittelt.

[2] Als Beispiel unfreiwilliger Seereisen, im Gegensatz zu den Segelstrassen auf offener See, ist ein Umriss der unerhörten Eisfahrt des Volks der untergegangenen „Hansa" zugefügt.

[3] Aufrechte Zahlen an den Strecken geben die Entfernung von Station zu Station in Seemeilen (60 = 1°), liegende Ziffern die vertragsmässige oder die durchschnittliche Fahrzeit in Tagen, auf kürzeren Routen nach Stunden.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen.

17. Juni Greiz-Brunner Eisenbahn-Ges. zu Greiz.
24. „ Bröltbaler Eisenbahn-Aktiengesellschaft zu Köln.
26. „ Märkisch-Posener Eisenb.-Ges. zu Guben. Tagesordnung: Bau der Zweigbahn Bentschen-Lissa und Prioritäts-Anleihe von 4 Millionen Thalern.
27. „ Braunschweigische Eisenb.-Ges. zu Braunschweig.
28. „ Rechte-Oder-Ufer-Eisenb.-Ges. zu Breslau. (Siehe Bekm. S. 458).
28. „ Löbau-Zittauer Eisenb.-Ges. zu Zittau.
28. „ Zittau-Reichenberger Eisenb.-Ges. zu Zittau.
30. „ Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft zu Köln.

Einzahlungen.

Hannover-Altenbekener Eisenbahn. Der Verwaltungsrath fordert die Aktionäre der Linie Löhne-Vienenburg durch Bekanntmachung vom 20. Mai c. auf, bis zum 4. Juli d. Js. 15 Proc. ihrer Aktien-Zeichnungen bei dem Bankhause Jo. Jaques in Berlin, oder bei der Gesellschaftskasse zu Hannover, Prinzenstrasse No. 14, einzuzahlen. Vollzahlungen auf Stamm- und Stamm-Prioritäts-Aktien sind gestattet, jedoch bezüglich der Stamm-Prioritäts-Aktien nur in dem Maasse, als solche auf die Stamm-Aktien bewirkt sind.

Thüringische Eisenbahn. Die auf verschiedene Stammaktien Littr. B (Gotha-Leinefelde), resp. auf die sog. jungen Stammaktien noch nicht geleisteten letzten Einzahlungen sind bis 15. Juli c. zu leisten. Weiteres siehe in den Bekanntmachungen S. 459.

Buschtěhrader Eisenbahn. Die noch rückständigen Einzahlungen auf Aktien Littr. A IV. Emission und Littr. B sind nebst 6 % Verzugszinsen bis zum 15. d. M. zu leisten. Siehe Bekanntmachung S. 460.

Märkisch-Posener Eisenbahn. Diejenigen Aktionäre der Märkisch-Posener Eisenbahngesellschaft, welche die am 12. April 1869 statuten-

mässig ausgeschriebene Vollzahlung, bezüglich die am 8. Mai und 28. September 1867, 3. September und 15. December 1868 ausgeschriebenen Ratenzahlungen, auf die von ihnen gezeichneten Stamm- und Stamm-Prioritätsaktien bisher nicht geleistet haben, werden durch Bekanntmachung des Verwaltungsraths vom 30. Mai c. nach Maassgabe des § 18 des Statuts vom 25. März 1867 und der in Spezialfällen bereits ergangenen, in der III. Instanz bestätigtigten Judikate der zuständigen Gerichte I. und II. Instanz zu Guben und resp. Frankfurt a/O. aufgefordert, nunmehr bis spätestens den 15. Juli die sämmtlichen rückständigen Raten der gezeichneten Aktien nebst 6% Verzugszinsen von den bezeichneten Einzahlungsterminen ab bei der Gesellschafts-Hauptkasse in Guben gegen Empfangnahme der Original-Aktien einzuzahlen.

Submissionen.

Termin	Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
13. Juni zu Saarbrücken	Saarbr. u. Rhein.-Naheb.	Schienen etc.	—
14. „ zu Stettin	Berlin-Stettiner E.	Betriebsmaterialien u. Verkauf von Putzlumpen	—
14. Juni zu Bruchsal	Württembg. Staatsb.	Hochbauten Bruchsal	—
15. „ zu Osnabrück	Venlo-Hambg. E.	Barrièren u. Wärterbuden	—
15. „ zu Ludwigshafen	Pfälzische E.	Schwellen	461
15. „ zu Stuttgart	Württembg. Staatsb.	Eis. Brücken-Oberbau	461
19. „ zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Hochbauten Langenberg	—
20. „ zu Elberfeld	dieselbe	3102' gusseis. Röhren	—
20. „ zu Köln	Rheinische E.	Güter- u. Gepäckwagen	461
22. „ zu Stuttgart	Württembg. Staatsb.	3. Loos Bausektion Scheer	—
22. „ zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Erdarbeiten u. Brückbauten, Odenkirchen-Jülich	—
23. „ zu Hannover	Hannoversche E.	Verkauf alter Materialien	461
28. „ zu Erfurt	Thüringische E.	Verkauf alter Materialien	460
Ende Juni zu Altona	Altona Kieler E.-B.	Personenwagen	460
10. Juli zu Ofen	Ungar. Staatsb.	10 Lokomotiven, 418 Wagen, 3 Schneepflüge	—

OFFICIELLE ANZEIGEN.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Nachdem in der am 28. April cr. angestandenen ausserordentlichen General-Versammlung der Aktionäre der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft, die Anträge der Gesellschafts-Vorstände, betreffend:

1) den Erwerb der von Roslau nach Zerbst führenden Leopolds-Eisenbahn;
2) den Bau einer Eisenbahn von Zerbst bis zur Anhaltischen Landesgrenze, zum Anschluss an die Bahn nach Magdeburg;
3) den Bau einer Eisenbahn von Wittenberg nach Falkenberg oder Herzberg, zum Anschluss an eine von Kohlfurt nach Falkenberg zu bauende Eisenbahn;
4) die Erhöhung des Stammaktien-Kapitals um 3 500 000 Thlr. Stamm-Aktien;
5) die Aufnahme einer neuen Prioritäts-Anleihe bis zum Betrage von 7 000 000 Thlr.;

ad 4 und 5 zum Zweck der ad 1, 2 und 3 aufgeführten Unternehmungen, ferner zu Bahnhofs-Anlagen, namentlich in Berlin, Neubauten, Umbauten, Erweiterungen, zur Anlage von zweiten Geleisen und Brückenbauten, sowie zur Vermehrung der Betriebs-Mittel;

mit der Modifikation angenommen worden sind, dass die Erhöhung des Stamm-Aktien-Kapitals um nur 3 000 000 Thlr., dagegen die Aufnahme der Prioritäts-Anleihe in Höhe von 7 500 000 Thlr. erfolgen solle, so ist mit Bezug auf § 33 unserer Statuten die Zusammenberufung einer neuen General-Versammlung erforderlich, weil bei der Abstimmung in der ersten General-Versammlung nicht drei Viertel der Stimmen sämmtlicher Aktien vertreten gewesen sind.

Es werden deshalb die geehrten Aktionäre der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft zu einer neuen ausserordentlichen General-Versammlung auf

Mittwoch den 21. Juni cr. Nachmittags 4 Uhr
im Wartesaal II. Klasse unseres hiesigen Bahnhofes

eingeladen.

Zweck dieser General-Versammlung ist die nochmalige Berathung und Beschlussfassung über die oben unter No. 1 bis 5 aufgeführten Anträge der Gesellschafts-Vorstände nebst der in der General-Versammlung am 28. April cr. beschlossenen Modifikation.

Wir machen darauf aufmerksam, dass in dieser zweiten General-Versammlung die Mehrheit von zwei Dritteln der Stimmen der Anwesenden nach § 33 der Statuten über den in Frage gestellten Gegenstand unbedingt entscheidet.

Im Uebrigen ersuchen wir die geehrten Aktionäre, gemäss der Bestimmungen des § 28 des Statuts, in den Tagen des 17., 19. und 20. Juni c. Vormittags zwischen 9 und 12 Uhr und Nachmittags zwischen 3 und 6 Uhr, ihre Stamm-Aktien nebst einem nach den verschiedenen Kathegorien (Littr. A, B, C) geordneten, vom Inhaber unterschriebenen Verzeichnisse in der Gesellschafts-Haupt-Kasse (am Askanischen Platz No. 6) niederzulegen. Die Aktien mit dem Verzeichnisse werden daselbst zurückbehalten und es wird dagegen eine Bescheinigung über die Stimmenzahl des Inhabers ausgehändigt werden, welche als Einlasskarte zur General-Versammlung dient. Die Vertreter stimmberechtigter Aktionäre, welche statutenmässig Mitglieder der Gesellschaft sein müssen, haben ihre beglaubigten Vollmachten ebenfalls in den genannten Tagen in der Haupt-Kasse niederzulegen.

Die deponirten Aktien werden vom 22. Juni cr. ab in den oben angegebenen Geschäftsstunden, Wochentags in der Gesellschafts-Haupt-Kasse gegen Aushändigung der darüber ausgestellten Bescheinigung zurückgegeben.

Berlin, den 2. Mai 1871.

Der Verwaltungs-Rath.
V. v. Magnus.

Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn.

Die diesjährige ordentliche General-Versammlung findet hierselbst

im kleinen Saale des neuen Börsengebäudes, Wallstrasse No. 6,
am Mittwoch den 28. Juni cr. Nachmittags 3 Uhr

statt, wozu die Herren Aktionäre und Aktien-Zeichner, unter Hinweis auf die Gesellschafts-Statuten, hierdurch ergebenst eingeladen werden.

Zur Berathung und Beschlussfassung werden ausser den im § 26 sub 1, 2 und 3 der Gesellschafts-Statuten vorgeschriebenen Gegenständen noch folgende Angelegenheiten gelangen:

I. Antrag der Direktion auf Emission von 4 000 000 Thlr. 5procentiger Prioritäts-Obligationen der Gesellschaft zum Zwecke der Erbauung von Flügel- und Verbindungsbahnen, sowie zur Vermehrung des Fahrparkes und Erweiterung und Vervollkommnung der Bahn-Anlagen und Entscheidung über die von dem Verwaltungs-Rathe an die Emission der Anleihe geknüpfte Bedingung.

II. Entscheidung über gegenseitige Competenz-Verhältnisse der Verwaltungs-Organe.

Die Aktien oder Quittungsbogen resp. Anerkenntnissscheine zur Theilnahme an der General-Versammlung müssen:

a) entweder bei einer unserer Gesellschafts-Kassen, insbesondere bei der Haupt-Kasse der Gesellschaft in Breslau, Berlinerstrasse No. 76,
b) oder bei der Preussischen Hypotheken-Credit- und Bank-Anstalt, Commandit-Gesellschaft auf Aktien „Hermann Henkel" zu Berlin, Wilhelmstrasse No. 62 deponirt werden.

Die Jahresberichte werden in den der General-Versammlung vorhergehenden drei Tagen in unserer Haupt-Kasse und in unserem Formular-Magazin — Berlinerstrasse No. 76 part. — ausgegeben.

Breslau, den 3. Juni 1871.

Der Vorsitzende
des Verwaltungs-Raths der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft.
v. Ysselstein.

Bekanntmachung.

Wir bringen hiermit zur öffentlichen Kenntniss, dass für den Westfälischen, sowie für den Deutsch-Holländischen Verbandsverkehr fortan und bis auf Weiteres die Ausnahme-Bestimmungen, welche aus Anlass des Krieges erlassen worden sind, ausser Kraft treten, und dass die bestehenden Reglements- und Tarif-Vorschriften für diese Verkehre überall wieder maassgebend sind.

Die Lieferfristen sind bis auf Weiteres in Rücksicht auf die noch immer obwaltenden besonderen Verkehrs-Verhältnisse dahin bemessen, dass dieselben das Doppelte der im § 12 B des Bundes-Betriebs-Reglements bezeichneten Fristen nicht überschreiten dürfen.

In Betreff der Nachnahmefristen behält es einstweilen bei den zur Zeit bestehenden Vorschriften das Bewenden.

Münster, den 27. Mai 1871.

Königliche Direktion der Westfälischen Eisenbahn.
Dittmer.

Thüringische Eisenbahn.

Auf die zu unseren Stammaktien Littr. B (Gotha-Leinefelde) gehörigen Quittungsbogen

No. 1126. 2267. 2272. 10448.

ist die am 31. December 1870 fällig gewesene **vierte und letzte Einzahlung von 20%** nicht geleistet worden.

Wir fordern die Inhaber dieser Quittungsbogen unter Hinweis auf die Bestimmungen des § 16 unseres Gesellschaftsstatutes nochmals auf, die Einzahlung nachträglich unter Erlegung der Conventionalstrafe von 2 Thalern pro Aktie und Erstattung der Verzugszinsen **bei unserer Hauptkasse hier bis zum 15. Juli** d. J. zu leisten, widrigenfalls jene Quittungsbogen für ungültig erklärt werden und die darauf geleisteten Einzahlungen der Gesellschaft verfallen.

Erfurt, den 3. Juni 1871.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Thüringische Eisenbahn.

Auf die nachstehenden 70%igen Quittungsbogen zu unseren sogenannten **jungen** Stammaktien und zwar:

No. 9962. 9966. 9967. 14150. 16487. 17696. 17697. 17698. 17699. 17700. 17701. 17702. 17703. 17704. 17705. 17706. 20748. 22409.

ist die am 31. December 1870 fällig gewesene **dritte und letzte Einzahlung von 30%** bis jetzt nicht geleistet worden.

Wir fordern die Inhaber dieser Quittungsbogen unter Hinweis auf den § 16 des Gesellschaftsstatuts nochmals auf, die Einzahlung nachträglich unter Erlegung der Conventionalstrafe von 2 Thlr. pro Quittungsbogen und Erstattung der Verzugszinsen **bei unserer Hauptkasse hier** bis zum 15. Juli d. J. zu leisten, widrigenfalls jene Quittungsbogen für ungültig erklärt werden und die darauf geleisteten Einzahlungen der Gesellschaft verfallen.

Erfurt, den 3. Juni 1871.

Die Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

K. k. pr. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn.

Durch den Fortschritt des Baues der Eisenbahnstrecke Neratowitz-Prag sieht sich der Verwaltungsrath veranlasst, die Einzahlung der restlichen sechs Raten, und zwar jede Rate zu 10% oder Oe. W. fl. 20 pr. Stück Aktie II. Emission mit der Bestimmung auszuschreiben, dass die

fünfte in der Zeit vom 1. bis 15. Juli 1871
sechste „ „ „ „ 1. „ 15. August „
siebente „ „ „ „ 1. „ 15. September „
achte „ „ „ „ 1. „ 15. October „
neunte „ „ „ „ 1. „ 15. November „
zehnte „ „ „ „ 1. „ 15. December „

zu berichtigen ist.

Die P. T. Herren Aktionäre werden hiernach eingeladen, die nach Maassgabe ihres Aktienbesitzes entfallenden Beträge bei nachbenannten Zahlungsstellen unter Vorlage der Interimsscheine einzuzahlen und zur gefälligen Kenntniss zu nehmen, dass die Zahlung mehrerer oder sämmtlicher Raten gestattet ist.

Die Zahlungsstellen sind:

in **Prag** bei der **Hauptcassa der Gesellschaft,**
„ „ bei Herrn **Moritz Zdekauer,**
„ „ bei der **Allg. Böhm. Bank,**
„ **Wien** bei der **Niederösterr. Escompte-Gesellschaft,**
„ **Leipzig** bei der **Allgem. Deutschen Kredit-Anstalt.**

Am 2. Januar 1872 werden die voll eingezahlten Interims-Scheine gegen Aktien mit den entsprechenden Coupons umgetauscht.

Prag, am 26. Mai 1871. **Der Verwaltungsrath.**

K. k. priv. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn.

Die mit 1. Juli 1871 fälligen **Dividenden-Coupons** für das Verwaltungsjahr 1870 werden in Gemässheit des Generalversammlungs-Beschlusses vom 20. Mai 1871 mit Oest. W. fl. 16. — in Banknoten per Stück eingelöst werden.

Die Einlösung dieser Dividenden-Coupons, gleichwie der mit 1. Juli 1871 fälligen halbjährigen **Silberzinsen-Coupons der Prioritäten mit Rthlr. 2. 15 Sgr.** oder **Oest. W. fl. 3. 75** in Silber, per Stück erfolgt vom 1. Juli 1871 ab bei nachstehenden Zahlungsstellen:

1) in **Prag** bei der **Hauptcassa der Gesellschaft,** No. 1012/I,
2) in „ „ „ **Allgem. Böhm. Bank,**
3) in „ „ Herrn **Moritz Zdekauer,**
4) in **Wien** „ der **Niederösterr. Eskompte-Gesellschaft,**
5) in „ „ „ **Anglo-Oesterr. Bank,**
6) in **Leipzig** bei der **Allgem. Deutschen Creditanstalt,**
7) in **Dresden** bei Herrn **Michael Kaskel,**
8) in **Berlin** bei der **Berliner Handelsgesellschaft,**
9) in „ „ Herrn **David Liepmann,**
10) in **Frankfurt a/M.** bei **H. A. M. v. Rothschild & Söhne,**
11) in **Hamburg** bei der **Norddeutschen Bank.**

Prag, am 26. Mai 1871.

Der Verwaltungsrath.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Vom **1. Juli cr.** ab werden in unserer Hauptkasse am Askanischen Platz Nro. 6 in den Vormittagsstunden von 9—12 Uhr jeden Wochentages eingelöst werden:

a) die zum 1. Juli cr. fällig werdenden **Coupons der diesseitigen 4% Pioritäts-Actien No. 5, der 4½% Prioritäts-Obligationen No. 31 und der 4½% Prioritäts-Obligationen Littr. B No. 1, sowie die Dividenden-Scheine der Stamm-Actien No. 59,** ferner die an früheren Fälligkeits-Terminen bis jetzt nicht abgehobenen Coupons und Dividenden-Scheine, soweit dieselben nicht verjährt sind;
b) die am 11. März cr. **verloosten Prioritäts-Actien und -Obligationen,** sowie die in früheren Ziehungen verloosten, aber noch nicht abgehobenen Actien etc. (cfr. unsere öffentliche Bekanntmachung vom 11. März cr.)

Es wird gebeten, diesen Coupons und Dividenden-Scheinen etc. **nur einen Nachweis über die Stückzahl und den Werth derselben,** event. nach den verschiedenen Kategorien geordnet, beizufügen.

In **Leipzig** geschieht die beregte Einlösung (**jedoch nur der Coupons und Dividenden-Scheine ad 1**) in den Tagen vom **1. bis einschliesslich 15. Juli cr.** bei der Güterkasse auf unserem dortigem Bahnhofe in den Vormittagsstunden von 9—12 jeden Wochentages.

Berlin, den 1. Juni 1871. **Die Direktion.**

K. k. priv. Böhm. Nordbahn.

Dem Beschlusse der am 22. Mai l. J. abgehaltenen IV. ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre gemäss wird der Coupon der Aktien der k. k. priv. Böhm. Nordbahn für das Verwaltungsjahr 1870 mit Oesterr. fl. 5.25 eingelöst.

Die Auszahlung geschieht vom 1. Juli 1871 ab in **Prag** bei der **Cassa der Gesellschaft,** Quai 1012/I, in **Wien** bei der **k. k.**

priv. Niederösterr. Eskomptegesellschaft, in Warnsdorf bei der Warnsdorfer Eskomptegesellschaft.

Prag, im Mai 1871.

Der Verwaltungsrath.

Kundmachung

an die p. t. Herren Aktionäre der ausschliessend priv. Buschtêhrader Eisenbahn.

Von Einzahlungen auf hierseitige Aktien Litt. A IV. Emission und Litt. B sind in Summa noch Oe. W. fl. 2327. 50 ausständig.

Die p. t. Herren Besitzer dieser Aktien beziehungsweise Interimsscheine werden unter Bezug auf die Kundmachung vom 8. October 1870 nochmals aufgefordert, die ausstehenden Einzahlungen nachträglich und zwar längstens bis **15. Juli l. J.** unter Entrichtung von 6% Verzugszinsen zu leisten, widrigenfalls selbe nach § 9 der Gesellschafts-Statuten ihrer Rechte aus der Zeichnung der Aktien und ihrer geleisteten Theilzahlungen zu Gunsten der Gesellschaft für verlustig erklärt werden würden.

Prag, am 31. Mai 1871.

Der Verwaltungsrath.

Nachdruck wird nicht honorirt.

Ausschl. priv. Buschtêhrader Eisenbahn.

In der am 25. d. Mts. abgehaltenen General-Versammlung wurde beschlossen, die am 1. Juli l. J. fälligen Coupons der hierseitigen Aktien Litt. A, à 525 fl. Oesterr. Währg. mit **35 fl.** Oesterr. Währg., und jene der Genussscheine von solchen Aktien mit **46 fl. 87½** kr. Oesterr. Währung einzulösen.

Die entfallenden Beträge können vom **1. Juli d. J.** an gegen Einbringung von arithmetisch geordneten Consignationen und Rückstellung der Coupons

bei der **Hauptcassa der Gesellschaft in Prag,**
„ „ **k. k. pr. allgem. Oesterr. Bodencredit-Anstalt** und **k. k. pr. Anglo-Oesterreichischen Bank in Wien,**
„ „ **Allgem. Deutschen Creditanstalt in Leipzig,**
„ den Herren **M. A. v. Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M.**

erhoben werden.

Prag, am 31. Mai 1871.

Der Verwaltungsrath.

Nachdruck wird nicht honorirt.

Rheinische Eisenbahn.

Wegen des eintretenden Rücktransports der Armee kann der Sommerfahrplan unserer Bahn vorläufig und bis nach Beendigung der Militärtransporte **nicht zur Einführung** kommen.

Dagegen werden vom 1. Juni ab auf der Strecke Köln-Zevenaar und der rechtsrheinischen Strecke Bonn-Obercassel mit Abzweigung Ehrenbreitstein-Coblenz die seither ausgefallenen Schnell- und Personenzüge wieder aufgenommen, auf letzterer Strecke mit Ausnahme der Züge um 10 Uhr 23 M. Vm. von Bonn nach Oberlahnstein und 4 Uhr 42 M. Nachm. von Oberlahnstein nach Bonn und den Anschlusszügen zwischen Ehrenbreitstein und Coblenz.

Ausserdem treten auf der Strecke Köln-Zevenaar und Nebenbahnen, sowie auf der rechtsrheinischen Strecke von genanntem Tage ab einige Aenderungen der Fahrzeiten ein, welche aus den auf den Stationen ausgehängten Fahrplänen zu ersehen sind.

Mit dem Schnellzug No. 96 um 9 Uhr Vorm. von Köln nach Bingerbrück werden vom selben Tage ab nur mehr Passagiere in I. Klasse befördert.

Köln, den 25. Mai 1871. Die Direktion.

Taunus-Eisenbahn.

Wegen Militärtransporten auf den Anschlussbahnen kann der für den **15. d. Mts.** bereits veröffentlichte Fahrtenplan vorerst nicht ausgeführt werden.

Frankfurt a/M., den 4. Juni 1871.

I. A. d. V.-R. die **Direktion der Taunus-Bahn.**
Wernher.

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

Es soll die Lieferung von 3 vierrädrigen Personenwagen I. und II. Klasse mit Kloset und von 8 vierrädrigen Personen-Personenwagen IV. Klasse kontractlich vergeben werden. Die Lieferungsbedingungen können auf unserem Hauptbüreau oder bei unserem Maschinenmeister Nollau in Altona in Empfang genommen, auch bei dem letzteren nähere Erkundigungen über die Lieferung eingezogen werden. Bezügliche Offerten mit Angabe der Zeit, innerhalb welcher die Lieferung kontractlich übernommen werden kann, sind bis spätestens Ende Juni bei uns schriftlich einzureichen.

Altona, den 6. Juni 1871. **Die Direktion.**

Thüringische Eisenbahn.

Die bei der Bahnunterhaltung der Thüringischen Eisenbahn aufgekommenen Eisenbahnabfälle, bestehend in:

1) ca. 45 859 Ctr. alten Schienen von 15′ und mehr Länge der Profile I, II, III und V,
2) „ 5301 „ Schienenstücken unter 15′ Länge der Profile I, II, III und V,
3) „ 1206 „ Laschen,
4) „ 711 „ Unterlagsplatten, Schrauben und Haknägel,
5) „ 102 „ Gusseisentheile,
6) „ 14 „ diverses Eisen

beabsichtigen wir im Submissionswege zum Verkauf zu bringen und ersuchen Kauflustige ihre Offerten schriftlich, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Offerte zum Ankauf alter Materialien“

versehen, bis zum **28. d. Mts. Vormittags 11 Uhr** bei uns einzureichen, zu welchem Termine die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Die Offerten müssen genau nach Anleitung der Verkaufsbedingungen abgefasst, auch muss denselben ein unterschriftlich vollzogenes Exemplar der letzteren, welches von unserem Secretariate gratis zu beziehen ist, beigefügt sein.

Erfurt, den 6. Juni 1871.

Die Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Oberschlesische Eisenbahn.

Die Herstellung des eisernen Ueberbaues zur Unterführung der Brüderstrasse unter unserem Bahnhofe Breslau im Gesammt-Gewicht von

2960 Ctr. Schmiedeeisen,
300 „ Gusseisen und
37 „ Gussstahl

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Termin zur Eröffnung der Offerten ist auf

Montag den 12. Juni d. J. Vormittags 11 Uhr

im Central-Büreau unserer Abtheilung II — am Oberschlesischen Bahnhofe No. 7 — hierselbst anberaumt.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen im technischen Büreau unserer Abtheilung II — am Oberschlesischen Bahnhofe No. 7— hier zur Einsicht aus und können von dort auch bezogen werden.

Breslau, den 22. Mai 1871.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Bekanntmachung.

Bei der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft können einige im Eisenbahnwesen routinirte **Ingenieurassistenten** Beschäftigung finden. Reflektanten werden aufgefordert, ihre Zeugnisse bei der unterzeichneten Direktion einzureichen.

Braunschweig, den 17. Mai 1871.

Direktion der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft.
Scheffler.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es sollen
circa 81 900 Centner ausrangirte Eisenbahnschienen,
„ 35 Centner altes Blei (gebrauchte Plomben) und
„ 5 034 Centner altes Schmiedeeisen, Gusseisen und Stahl, bestehend aus Laschen, Schrauben, Nägeln, Herzstücken etc.,

welche auf verschiedenen Stationen der Hannoverschen Staats-Eisenbahn lagern, im Wege öffentlicher Submission verkauft werden.

Offerten darauf sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Ankauf alter Materialien“

bis zu dem auf

Freitag den 23. Juni d. J., Vormittags 10 Uhr

anstehenden Termine an die unterzeichnete Ober-Betriebs-Inspektion einzusenden und sollen dieselben zur angegebenen Terminsstunde geöffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Verkaufsbedingungen können in dem Büreau der Unterzeichneten eingesehen, auch auf portofreie Requisition von derselben bezogen werden.

Hannover, den 31. Mai 1871.

Königliche Ober-Betriebs-Inspection.
Wiebe.

Pfälzische Eisenbahnen.

Es soll die Lieferung von
90 000 Stück kiefernen Bahnschwellen und
9 000 „ eichenen Weichenschwellen

im Wege der Submission vergeben werden.

Die Bedingungen liegen auf dem technischen Büreau der unterfertigten Direktion zur Einsicht offen.

Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Schwellen“

längstens bis **15. Juni d. J.** auf dem Büreau der unterfertigten Direktion einzureichen.

Ludwigshafen, den 29. Mai 1871.

Die Direktion.
v. Jaeger.

Kgl. Württembergische Staatseisenbahn.

Lieferung des eisernen Oberbaues für Brücken der Allgäubahn.

Für die Strecke Kisslegg-Leutkirch der Allgäubahn ist der eiserne Oberbau zu vier Brückenöffnungen von beziehungsweise 16, 35, 45 und 60 Fuss lichter Weite im Gesammtgewicht von 675 Ctr. Schmied- und Walzeisen und 29 Ctr. Gusseisen zu liefern. Die Aufstellung sämmtliuher Brücken hat spätestens bis Juni 1872 zu geschehen und wird bis dahin das Bahngeleise für den Transport der Brückentheile von Kisslegg ab bis zu den Aufstellungsorten verfügbar sein.

Von den Zeichnungen und Lieferungsbedingungen kann auf unserem technischen Büreau dahier Einsicht genommen werden und sind die Anerbietungen spätestens bis

15. Juni d. J.

unter Angabe des Preises per Ctr. Schmied- und Walzeisen und per Ctr. Gusseisen des fertig aufgestellten Brückenoberbaues bei der unterzeichneten Stelle schriftlich einzureichen.

Stuttgart, den 27. Mai 1871.

Königl. Eisenbahnbau-Commission.
Klein.

Rheinische Eisenbahn.

Verding von Uniform-Materialien.

Zur Bekleidung unserer Betriebs-Beamten für das Jahr 1872 bedürfen wir ca. 25 000 Berliner Ellen verschiedene Tuche, 40 000 Ellen Futterstoffe und mehrere 100 Gross Dienstabzeichen und bronzirte Knöpfe, welche Materialien wir im Wege der Submission in Lieferung zu geben beabsichtigen.

Die Lieferungs-Bedingungen können entweder in unserem Direktionsgebäude hier (im Büreau der Kalkulatur) oder in unserem Kleider-Depot am Central-Personen-Bahnhofe eingesehen, sowie auch auf frankirte Bestellung von uns bezogen werden.

Die Lieferungs-Offerten wolle man **versiegelt und portofrei** mit der Aufschrift: „Submission auf Bekleidungs-Materialien“ bis zum **1. Juli c.** bei uns einreichen. **Später eingehende Offerten werden nicht berücksichtigt.**

Köln, am 25. Mai 1871. **Die Direktion.**

Rheinische Eisenbahn.

Wir beabsichtigen die Lieferung von:
150 Stück bedeckten Güterwagen à 200 Ctnr. Tragfähigkeit und
15 Stück Dienstgepäckwagen, von Letzteren:
5 Stück mit hohem Coupé an einem Ende und mit Cabinet,
5 Stück mit hohem Coupé an einem Ende ohne Cabinet und
5 Stück mit ausgebautem Mittelcoupé ohne Cabinet

im Submissionswege zu vergeben.

Bedingungen und Zeichnungen sind von unserem Central-Verwaltungs-Büreau — Altes Ufer No. 2 hierselbst — auf portofreie Anfrage zu beziehen und Offerten mit der Aufschrift „Submission auf die Lieferung von Güter- und Dienstgepäckwagen“ bis zum **20. d. Mts.** uns einzureichen.

Köln, den 5. Juni 1871.

Die Direktion.

Börsen: Berlin, Basel, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, Paris, Wien = B., Ba., F., H., L., P. u. W.
* Papiere, deren Zinsen vom Staate garantirt sind.

Coursblatt vom 31. Mai 1871.

Redigirt von R. Grossschupf.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Düsseldorf	4	B.	82½	%
do. II. Emiss.	4	B.	82½	% à 200 u. 100 Thlr.
do. III. Emiss.	5	B.	—	%
Aachen-Mastricht	4½	B.	79¾	%
do. II. Emiss.	5	B.	88	% à 500, 200, 100 Thlr.
do. III. Emiss.	5	B.	88	%
Alföld-Fiumaner	5 i.S.	W.	89	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Altona-Kiel	5	L.	—	% à 500 u. 100 Thlr.
Annaberg-Weipert	5	L.	87	% à 100 Thlr.
Aussig-Teplitz	5i.S.	L.	94	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.	5i.S.	L.	89	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1868	5i.S.	L.	85	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Bergisch-Märkische	4½	B.	93	%
do. II. Ser.	4½	B.	93	%
do. III. Serie * 3¼	3½	B.	76¼	%
do. III. Serie B. * 3¼	3½	B.	76¼	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. IV. Serie	4½	B.	91½	%
do. V. Serie	4½	B.	91¼	%
do. VI. Serie	4½	B.	91½	%
do. Nordbahn	5	B.	99¼	%
do. Düsseldorf-Elberfeld	4	B.	82½	%
do. do. II. Ser.	4½	B.	—	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. Dortmund-Soest	4	B.	—	%
do. do. II. Ser.	4½	B.	90½	%

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Berlin-Anhalt	4	B.	89½	% à 500 u. 100 Thlr.
do.	4½	B.	93	%
do. Lit. B.	4½	B.	93	% à do.
Berlin-Görlitz	5	B.	98⅞	% à 100 Thlr.
Berlin-Hamburg I. Emiss.	4	B.	84½	% à 500, 200, 100 und 50 Thlr.
do. II. Emiss.	4	B.	99⅜	%
Berlin-Potsdam-Magdbg. A. u. B.	4	B.	86	% à 200, 100 u. 25 Thlr.
do. C.	4	B.	84½	%
do. D.	5	B.	100	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
Berlin-Stettin	4½	B.	—	% à 200 Thlr.
do. II. Emiss. * 3½	4	B.	82	%
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	—	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. IV. Emiss. * 3½	4½	B.	92½	%
do. VI. Emiss. * 3½	4	B.	81⅝	%
Böhmische Nordbahn	5 i. S.	W.	99	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Böhmische Westbahn *	5 i. S.	W.	94¾	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1869 *	5 i.S.	W.	92½	% à do. = do. i. S.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	4½	B.	90¾	% à 500 und 100 Thlr.
do. Emiss. 1868	4½	B.	90¾	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
Brünn-Rossitz	5i.S.	L.	81	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Buschtêhrader (Böhm. Nordwestb.)	5i.S.	L.	83	% à 100 Thlr.
Chemnitz-Würschnitz	4	L.	80¼	% à 100 Thlr.
Cöln-Crefeld	4½	B.	—	% à 100 Thlr.

Eisenbahn-Priorit.-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Cöln-Minden	4 1/2	B.	92	%
do. II. Emiss.	5	B.	100 1/4	%
do. do.	4	B.	84 1/2	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. III. Emiss. * 3 1/2	4	B.	88	%
do. do. Lit. B * 3 1/2 u. B.	4 1/2	B.	91 3/4	%
do. IV. u. V. Emiss. * 3 1/2	4	B.	83	%
Cosel-Oderberg I. u. II. Ser.	4	B	83 1/8	% à 100 u. 50 Thlr.
do. III. u. IV. Emiss.	4 1/2	B.	90 1/4	%
Dux-Bodenbach	5 i.S.	L.	74	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Fünfkirchen-Barcser *	5 i.S.	W.	90 1/2	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Galizische Carl-Ludwigbahn *	5 i.S.	L.	85 3/4	% à 200 Thlr = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss. *	5 i.S.	L.	82 1/8	% à do. = do. i. S.
Gloggnitzer	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 100 fl. C.-M.
Graz-Köflach	4 1/2 i.S	L.	76 1/4	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Hessische Ludwigsbahn	4 1/2	F.	94 1/2	% in fl. S. W. } à 175 und 350 fl.
do. do.	4	F.	—	% in Thlr. à 105 kr.
do. do.	5	F.	100	% à 200 Thlr. à 105 kr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	C.M. 5	W.	91 1/2	fl. ö. W. pr. 100 fl. C.M. } à 1000,
	ö.W. 5	W.	87 1/2	do. pr. 100 fl. ö. W. } 500, 100 fl.
ditto	5 i.S.	W.	105 1/2	do. pr. 100 fl. ö. W. i. S.
Kaiser Franz-Josephsbahn *	5 i.S.	W.	97	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn *	5	W.	—	do. pr. 100 fl. C. M.
ditto *	5 i. Silb.	W.	95	do. pr. 100 fl. ö. W. } à 300 fl.
ditto * Emiss. 1862	do.	W.	93 1/2	fl. ö. W. pr. 100 fl. ö. W.
ditto * Emiss. 1869	do.	W.	100	fl. ö. W. pr, do. à 200 fl. i. S.
Kaschau-Oderberg *	5 i.S.	W.	90	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Kronprinz Rudolfsbahn *	5 i.S.	W	90 1/4	% à 300 fl. ö. W. i. S.
Leipzig-Dresden	3 1/2	L.	100 1/2	% à 100 und 50 Thlr.
do. von 1854	4	L.	91	% à 100 Thlr.
do. von 1860	4	L.	86 1/2	% à 100 Thlr.
do. von 1866	4	L.	83 1/4	% à 100 u. 500 Thlr.
do. von 1866	5	L.	100 3/4	% à do.
Lemberg-Czernowitz *	5 i.S.	L.	64 1/8	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss. *	5 i.S.	L.	74	% à do. = do. i. S.
do. -Jassy * III. Em.	5 i.S.	L.	67 7/8	% à do. = do. i. S.
Ludwigshafen-Bexbach	4 1/2	F.	—	%
do.	4	F.	87 1/4	% à 1000, 500 u. 100 fl. S. W.
do.	5	F.	101	%
Magdeburg-Halberstadt	4 1/2	B.	91 3/4	% à 100 Thlr.
do. do. v. 1865	4 1/2	B.	91 3/4	% à 100 u. 500 Thlr.
do. do. v. 1870	5	B.	98 7/8	% à do. u. do.
do. Wittenberge, Stamm	3	B.	67 1/2	% à 200 Thlr.
do. do. Priorit.	4 1/2	B.	—	% à 100 Thlr.
Magdeburg-Leipzig I. Emiss.	4	L.	85	%
do. II. Emiss.	4	L.	80	% à 100 Thlr.
do.	4 1/2	L.	91	%
Mähr.-Schles. Centralbahn	5 i.S.	W.	84 1/2	% à 300 fl. ö. W. i. S.
Niederschlesisch-Märkische I. Ser.	4	B.	86	%
do. II. Ser.	4	B.	85	%
do. conv. I. u. II. Ser.	4	B.	85 3/4	% à 62 1/2, 100 u. 500 Thlr.
do. III. Ser.	4	B.	82	%
do. IV. Ser.	4 1/2	B.	—	%
Niederschles. Zweigbahn Lit. C.	5	B.	98 1/2	% à 100 Thlr.
do. Litt. D.	5	B.	98 1/2	% à do.
Oberschlesische A.	4	B.	86	%
do. B.	3 1/2	B.	78	%
do. C.	4	B.	84 1/2	%
do. D.	4	B.	84 1/2	% à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. E.	3 1/2	B.	76 3/4	%
do. F. * 3 1/2	4 1/2	B.	92	%
do. G.	4 1/2	B.	92	%
do. H.	4 1/2	B.	92	%
do. von 1869	5	B.	99	% à 100 Thlr.
do. Brieg-Neisse	4 1/2	B.	90 1/2	% à 100 Thlr.
do. Cosel-Oderberg	5	B.	98 1/2	% à 100 Thlr.
Oesterr. Nordwestbahn *	5 i.S.	W.	96 1/4	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Oesterr. Staats-Eisenbahn *	3	W.	139	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do. Emiss. 1867 *	3	W.	135	fl. ö. W. pr. do. à do.
Oesterr. Südbahn * (Lombard.)	3	W.	110 1/2	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do. *	5 i.S.	W.	90	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. Bons 1875—76	6	W.	238	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
Ostpreuss. Südbahn	5	B.	95	% à 500 u. 100 Thlr.
Ostrau-Friedland	5 i.S.	L.	72 1/8	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Pardubitz-Reichenberg	5	W.	80	% fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M.
do. *	5 i.S.	W.	96	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Rheinische	4	B.	83	%
do. *	3 1/2	B.	—	% à 250, 200 u. 100 Thlr.
do. III. Emiss. v. 1858—1865	4 1/2	B.	91 3/4	%
do. *	4 1/2	B.	100	%
Rhein-Nahe Bahn *	4 1/2	B.	92 1/2	% à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. II. Emiss. *	4 1/2	B.	92 1/2	%
Russische * (Mosco-Rjäsan)	5	B.	90	% à 200 ,,
do. * (Rjäsan-Kozlow)	5	B.	86 1/4	% à 200 ,,
do. * (Kozlow-Woronesch)	5	B.	86 1/4	% à 200 Thlr.
do. * (Jelez-Woronesch)	5	B.	86 1/4	% à 136 Thlr.
do. * (Jelez-Orel	5	B.	86 1/8	% à
do. * (Kursk-Charkow)	5	B.	86 1/8	% à
do. * (Kursk-Kiew)	5	B.	86 1/4	% à 1000, 500 u. 200 Thlr.
do. * (Schuja-Ivanovo)	5	B.	86	% à
do. * (Poti-Tiflis)	5	B.	—	% à 680 u. 136 Thlr.
Ruhrort-Crefeld-Gladbach	4 1/2	B.	—	%
do. II. Emiss.	4	B.	—	% à 200 und 100 Thlr.
do. III. Emiss.	4 1/2	B.	—	%
Schleswigsche v. Altona-Kiel abgest.	4 1/2	L.	89 1/2	% à 1000, 500, 200, u 100 Thlr.
I. Siebenbürger *	5 i.S.	W.	89	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Stargard-Posen	4	B.	82 1/2	%
do. II. Emiss.	4 1/2	B.	—	% à 100 und 50 Thlr.
do. III. Emiss.	4 1/2	B.	—	%
Theissbahn *	5 i.S.	W.	—	% à
Thüringische I. Emiss.	4	L.	84	%
do. II. Emiss.	4 1/2	L.	91 1/4	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. III. Emiss.	4	L.	83 3/4	%
do. IV. Emiss.	4 1/2	L.	91 1/8	%
Turnau-Kralup-Prag	5 i.S.	L.	86 3/4	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1870	5 i.S.	L.	84	% à do. = do.
Ungarische Nordostbahn *	5 i.S.	W.	85 1/2	% à 300 fl. ö. W. i. S.
Ungarische Ostbahn *	5 i.S.	W.	85	% à 300 fl. ö. W. i. S.
Warschau-Terespol *	5	B.	85	% à 1000 u. 100 S.R. = 107 Thlr.
Warschau-Wien	5	B.	87	% à 500 u. 100 Thlr.
Werrabahn *	5	L.	91	% à 500, 200 u. 100 Thlr.

Eisenbahn-Stamm-Actien	Dividende und Zinsen in % 1865	1866	1867	1868	1869	1870	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	0	0	0	1	1/2	3/5	4	B.	37 1/2	% à 200 Thlr.
Alföld-Fiumaner *	—	—	—	5	5	5	5	W.	177 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Altenburg-Zeitz Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	5	5	L.	79 1/2	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	10	9	5	6	7	7	4	B.	119	% à 100 Spec. = 150 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	7 1/4	4 3/4	5 1/2	6	7 1/4	6 1/10	4	B.	101 1/2	% à 250 fl. holl. = 145 Thlr.
Aussig-Teplitz	9 1/8	8 1/4	10	10	10	12	5	L.	138	Thlr. pr. 150 fl. C. M. } 200 fl. C. M.
Bayerische Ostbahn *	5 3/4	6	7	7 3/4	7 3/4	7 1/2	4 1/2	F.	130	% à 200 fl. S. W.
Bergisch-Märkische	9	8	7 1/2	8	8 1/2	8	4	B.	122	% à 100 Thlr.
Berlin-Anhalt	13	13 1/8	13 7/12	13 7/12	13 7/8	16	4	B.	220	% à 200 ,,
Berlin-Görlitz	—	—	—	0	1	1	4	B.	75	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	5	5	5	5	5	5	5	B.	98	% à 200 ,,
Berlin-Hamburg	9 1/2	9	9 1/2	9 1/2	10 1/2	10	4	B.	158	% à 200 ,,
Berlin-Potsdam-Magdeburg	16	16	16	17	18	20	4	B.	219 3/4	% à 100 ,,
Berlin-Stettin	8	8 7/12	8	8 1/6	9 1/6	9 1/6	4	B.	146 1/2	% à 200 ,,
Böhmische Nordbahn	—	—	—	5	3 1/2	3 1/2	5	W.	133 3/4	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W.
Böhmische Westbahn * 5 2/10	5	5	5	6	7 1/4	7 9/20	5	W.	—	fl ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Breslau-Schweidnitz-Freib.	9	9 1/6	8	8 1/8	8 1/8	7 1/2	4	B.	149 1/4	% à 200 Thlr.
do. neue	—	—	—	—	5	5	5	B.	104 1/2	% à 200 Thlr.
Brünn-Rossitz Stamm-Prior.	6	4	6	6	6		5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Buschtêhrader	9 13/14	9 13/14	10 5/42	12 5/21	12 5/21		5	W.	779	do. pr. 500 fl. C. M.
Chemnitz-Würschnitz	11	8	6 1/2	7	7 1/2		4	L.	141	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden *	17 2/3	9 1/12	8 11/20	8 1/12	8 9/10		4	B.	138 3/4	% à 200 ,,
do. Lit. B.	—	—	—	—	5		5	B.	103 3/4	% à 200 ,,
Crefeld-Kreis Kempen	—	—	—	—	—		5	B.	—	% à 100 ,,
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—		6	B.	—	% à 100 ,,
Dux-Bodenbach	—	—	—	—	5	5	5	W.	165 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Frankfurt-Hanau	5 1/2	5 4/5	6 1/10	6 3/10	6 1/2		3 1/2	F.	—	% à 250 fl. S. W.
Fünfkirchen-Barcser *	—	—	—	5	5	5	5	W.	176	fl. ö. W. pr. 200 ö. W. i. S.
Galizische Carl Ludwigb. * 5 2/10	5	6 1/20	9 1/2	7	7	8	5	W.	259	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Glückstadt-Elmshorn	0	0	0	0	0		4	H.	—	% à 150 Thlr.
Graz-Köflach	3	2 1/2	4 1/4	7	10	9	ob. Z	W.	269	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Halle-Sorau-Guben	—	—	—	—	4	4	4	B.	40 1/2	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	5	5	5	B.	71 1/4	% à 200 Thlr.
Hamburg-Bergedorf	9 2/5	8 5/6	9 1/6	9 5/6	10 3/5		4	H.	—	% à 300 B. M. = 150 Thlr.
Hannover-Altenbeken	—	—	—	—	5	5	5	B.	41	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	5	5	5	B.	70 1/2	% à 200 Thlr.
Hessische Ludwigsbahn	8	7 3/4	8 1/2	9	9 1/2	9 1/2	4	F.	151	% à 250 fl. S. W. u. 200 Thlr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	13	13 3/4	15 10/21	19 3/4	20	17 1/7	5	W.	227 1/2	fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M. à fl. 1000, 500, 200 C. M.
Kaiser Franz-Josephsb. *	—	—	—	5	5	5	5	W.	201	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn *	5	5	5		8 1/5	6 3/10	5	W.	222 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
do. Linz-Budweis	—	—	—	—	5	5	5	W.	197 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Kaschau-Oderberg *	—	—	—	—	5	5	5	W.	97 1/4	fl. ö. W. p. eingez. 100 fl. ö. W.
Kronprinz Rudolfsbahn * 5 2/10	—	—	—	5 i.S.	5	5	5	W.	164	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz. i. S.
Leipzig-Dresden	23	20	25	28 1/2	14	14 1/2	4	L.	219 3/4	% à 100 Thlr.
Lemberg-Czernowitz-Jassy *	—	7	7	2	7		5	W.	172	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Löbau-Zittau Lit. A.	0	0	1/2	4	3	3 1/2	4	L.	75	% à 100 Thlr.
do. Lit. B.	0	0	4		4	4	4	L.	90 3/8	% à 25 ,,
Ludwigsh.-Bexbach (Pfälz. L.-B.) *	10	10 2/5	9 2/3	11 1/5	10 3/10	9 9/10	4	F.	172	% à 500 fl. S. W.
Lübeck-Büchen	3 5/8	4 13/24	4 3/4	5			4	H.	—	% à 200 ,,
Magdeburg-Halberstadt	15	14	13	15	10 1/2	8 2/3	4	B.	125	% à 100 Thlr.
do. Lit. B.	—	—	3 1/2	3 1/2	3 1/2	3 1/2	3 1/2	B.	76 1/8	% à 100 ,,
Magdeburg-Leipzig	20	20	18	19	14 1/2	12	4	L.	176 1/2	% à 100 ,,
do. Lit. B. *	4	4	4	4	4	4	4	L.	—	% à 100 Thlr.
Mähr.-Schles. Centralbahn	—	—	—	—	—	5	5	W.	142 1/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. i. S.
Märkisch-Posener	—	—	—	—	4	4	4	B.	36 1/2	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	5	5	5	B.	66	% à 200 ,,
Münster-Hamm *	4	4	4	4	4	4	4	B.	88	% à 100 ,,
Neust.-Weissenburg * (Pfälz. Max.)	4 1/2	5 1/10	5	5 1/2	5 4/10	6 4/10	4 1/2	F.	118	% à 500 fl. S. W.
Niederschlesisch-Märkische *	4	4	4	4	4	4	4	B.	87 3/4	% à 100 Thlr.
Niederschles. Zweigbahn	3 2/3	5 1/2	3 3/4	4 1/8	5	6	5	B.	97 3/8	% à 100 ,,
Nordhausen-Erfurt *	—	—	—	—	4	4	4	B.	67 1/2	% à 100 ,,
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	5	1	5	B.	68	% à 100 u. 500 Thlr.
Oberschlesische Lit. A. u. C.	11 2/3	12	13 2/3	15	13 1/2	12 2/3	3 1/2	B.	182 1/2	% à 100 ,,
do. * Lit. B.	11 2/3	12	13 2/3	15	13 1/2	12 2/3	3 1/2	B.	168 1/4	% à 100 ,,
Oberhessische *	—	—	—	—	3 1/2	3 1/2	3 1/2	F.	72 7/8	% à 350 fl. S. W.
Oesterr. Nordwestbahn *	—	—	—	—	5	5	5	W.	212 1/4	fl. ö. W. p. 200 fl. ö. W. i. S.
Oesterr. Staats * 5 2/10 (Oest. Franz.)	5	7	8 1/2	10 1/2	12	12	5	W.	422	fl. ö. W. pr. Stück von frs. 500.
Oesterr. Südbahn * (Lombard.)	7 1/2	7 1/2	6 3/5	6 3/5	5		5	W.	174	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Ostpreuss. Südbahn	—	—	—	—	0		4	B.	36 3/8	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	5	5	—	—	5		5	B.	64	% à 200 Thlr.
Ostrau-Friedland	—	—	—	—	—		5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Parduh.-Reichenb. * (S.-Ndd. V.-B.)	4 1/2	4 4/10	5	5	5	4 1/2	4 1/2	W.	179 3/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Pfälz. Alsenzb. * m. 80% Einz.	—	—	—	4	4	4	4	F.	102 1/2	% à 500 fl. S. W.
Pfälz. Nordb. *	—	4	4	4	4	4 9/10	4	F.	102 1/2	% à 500 fl. S. W.
Rechte Oderufer	—	—	—	—	5		5	B.	91 1/2	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	5		5	B.	99 3/4	% à 200 ,,
Rheinische	7	6 1/2	7 1/2	7 1/3	7 4/5	8 2/5	4	B.	134 3/4	% à 250 ,,
do. Stamm-Prior.	7	6 1/2	7 1/2	7 1/3	7 4/5		4	B.	—	% à 250 ,,
do. * Lit. B.	—	—	—	—	4		4	B.	87	% à 250 ,,
Rhein-Nahe-Bahn	0	0	0	0	0		4	B.	31 1/4	% à 200 ,,
Russische Bahnen *	5	5	5	5	5		5	B.	91 7/8	% à 125 Rh. = 134 Thlr.
I. Siebenbürger *	—	—	—	5	5		5	W.	170 1/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Stargard-Posen *	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2		3 1/2	B.	93 1/2	% à 100 Thlr.
Stuhlweissenburg-Raab-Graz *	—	—	—	—	—		5	W.	170 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Taunusbahn	8	3 1/5	7	7 1/5	8 1/5	6 3/10	ob. Z	F.	348	fl. S. W. pr. 250 fl. S. W.
Thüringische	8 1/3	7 2/3	8 1/2	9	8 3/4	9	4	L.	144	% à 100 Thlr.
do. Em. v. 1868 (Gotha-Leinef.) *	—	—	—	4	4	4	4	L.	83 1/2	% à 100 ,,
do. Litt. C (Gera-Eichicht) *	—	—	—	—	4 1/2	4 1/2	4 1/2	L.	89 5/8	% à 100 ,,
Theissbahn * 5 2/10	5	5	5	19 3/4	8 7/25	7 1/2	5	W.	245	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Turnau-Kralup-Prag.	—	5	6	7		8	5	W.	251	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
K. Ung. priv. Nordostbahn *	—	—	—	5	7		5	W.	162 3/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
I. Ungar.-Galizische *	—	—	—	—	—		5	W.	161	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Ungar. Ostbahn *	—	—	—	—	5		5	W.	86	fl. ö. W. p. eingez. 80 fl. i. S.
Warschau-Terespol *	—	—	—	—	5		5	B.	92 1/2	% à 100 S.-R. = 107 Thlr.
Warschau-Wien	8 1/3	8 1/3	8 1/3	6 2/3	9 7/12		5	B.	66	Thlr. pr. 60 Rub.
Werrabahn (beschränkt gar.)	2 2/3	2 6/10	2 6/10	2 1/4	1 1/8		4	B.	—	% à 100 Thlr.
Schweizer Centralbahn	5 60	5 6/10	5 6/10	6 2/5	6 4/5	6 3/10	ob. Z	Ba.	—	fs. pr. 500 fs. Einz.
do. Nordostbahn	8	8	7 1/2	8	7 1/2	7	,,	Ba.	—	fs. pr. 500 ,, ,,
Vereinigte Schweizerbahnen	—	0	0	0	0	0	,,	Ba.	—	fs. pr. 500 ,, ,,
Schweizer Westbahn	—	0	0	0	0	0,4	,,	Ba.	—	fs. pr. 500 ,, ,,
Französische Orléans	11 1/5	11 1/5	11 1/5	11 1/5	11 1/5		ob. Z	P.	—	fs. pr. 500 fs. Einz.
do. Nordbahn	17 7/8	17 1/2	18	15 1/4	16 3/4		,,	P.	—	fs. pr. 400 ,, ,,
do. Ostbahn	6 3/5	6 3/5	6 3/5	6 3/5	6 3/5		,,	P.	—	fs. pr. 500 ,, ,,
do. Südbahn	8 1/2	8	8	8	8		,,	P.	—	fs. pr. 500 ,, ,,
do. Westbahn	7 1/2	7	7	7	7		,,	P.	—	fs. pr. 500 ,, ,,
Paris-Lyon-Mittelmeer	12	12	12	12	12		,,	P.	—	fs. pr. 500 ,, ,,

PRIVAT-ANZEIGEN.

25 Thaler Belohnung.

Seit dem 22. Januar a. c. fehlen mir zur Verladung nach Neuwied bestimmte

W S 128. 1 Ballen baumwollene Waare, Brutto 236 Pfd.,
„ 129. 1 „ do. „ 467 „

Die Vermuthung liegt nahe, dass diese Colli als herrenlos auf irgend einer Eisenbahn-Station liegen. Ich sichere Demjenigen, welcher mir zur Wiedererlangung dieser Colli verhilft, obige Belohnung zu.

Berlin, Juni 1871.

J. G. Henze,
Prenzlauer-Strasse Nr. 35.

Merseburg. Wittenberg

Das Eisenhütten- und Emaillirwerk TANGERHÜTTE

Station der Magdeburg-Wittenberger Eisenbahn

liefert die sowohl durch Billigkeit wie grosse Dauer sich allseitig bewährenden und immer mehr in Aufnahme kommenden

Gusseisernen Locomotiv-Schuppen-Schornsteine

zu den billigsten Preisen, und stehen Prospecte darüber zu Diensten.

Weitere Specialitäten der Fabrikation des Werkes zu Bahnbauten sind: **Wasserstations-Einrichtungen, Optische Telegraphen, Perronhallen, Gasanstalten, Candelaber, Laternenarme, Stationstafeln, Warnungstafeln, Pilaren, Gitter, Pumpen, Treppen, Säulen, Fenster, Ofen** für Wartesäle und Bahnwärterhäuser, nach einem sehr **reichhaltigen Modellinventar.** Cataloge über diese Gegenstände werden gern geliefert.

Die Ausdehnung des Werkes, gute mechanische Werkstätten in Verbindung mit tüchtigen Arbeitskräften, ermöglichen sowohl **rasche** als **gediegene Ausführung** der belangreichsten Bestellungen.

Die

Werkzeugmaschinenfabrik und Eisengiesserei

von

Kertzscher & Benndorf in Chemnitz

empfiehlt sich zur Lieferung ihrer: **Patent-Schraubenschneid-Support-Drehbänke** nach Whitworths Scala, **Support-Drehbänke** zum selbstthätigen Lang- und Plandrehen, **Bohr-Drehbänke, Plan-Drehbänke, Locomotiv-** und **Eisenbahnwagenräder-Drehbänke, Horizontal-, Vertical-, Radial-** und **Langlochbohrmaschinen, Shaping-, Stoss-** und **Hobelmaschinen, Rädertheil-** und **Fraismaschinen, Mutter-** und **Schraubenschneidmaschinen, Mutterstoss-** und **Fraismaschinen, Blechdurchstossmaschinen** mit **Scheeren, Blechbiegmaschinen, Dampfhämmer,** geräuschlose **Ventilatoren, Parallelschraubstöcke;**

ferner **Holzbearbeitungsmaschinen,** als:

Bohr-, Frais- und **Hobelmaschinen, Kreissägen, Sägegatter,** verticale **Bandsägen, Zapfen-** und **Zinken-Stemmmaschinen, Fraismaschinen** zu allen möglichen Façonhölzern etc.

Norddeutscher Lloyd.

Postdampfschifffahrt

von Bremen nach Newyork und Baltimore

eventuell Southampton anlaufend

D. Main	10. Juni nach Newyork	D. Rhein	24. Juni nach Newyork
D. Newyork	14. Juni „ Newyork	D. Frankfurt	28. Juni „ Newyork
D. Weser	17. Juni „ Newyork	D. Hansa	1. Juli „ Newyork
D. Baltimore	21. Juni „ Baltimore	D. Leipzig	5. Juli „ Baltimore

und ferner jeden Mittwoch und Sonnabend.

Passage-Preise nach Newyork: Erste Cajüte **165** Thaler, zweite Cajüte **100** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.
Passage-Preise nach Baltimore: Cajüte **135** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Pr. Crt.
Fracht: £ 2 mit 15% Primage per 40 Cubicfuss Bremer Maasse. Ordinäre Güter nach Uebereinkunft.

von Bremen nach Westindien via Southampton

Nach Colon, Savanilla, La Guayra und Porto Cabello mit Anschlüssen via Panama nach allen Häfen der Westküste Amerikas, sowie nach China und Japan.
D. König Wilhelm I. Mittwoch 7. Juni D. Kronprinz Friedrich Wilhelm Freitag 7. Juli und ferner am 7. jeden Monats.

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

DIE UHRENFABRIK

zu Carlsfeld bei Eibenstock im Erzgebirge

fertigt seit einer Reihe von Jahren

Thurmuhren, Eisenbahnstationsuhren, Hofuhren

in allen gewünschten Grössen, horizontalem Bau, für alle localen Verhältnisse, sowie mit jeder Transmission, und empfiehlt ihre Fabrikate zu geneigter Beachtung.

Zeugniss I.

Nachdem uns auf Bestellung von der Uhrenfabrik zu Carlsfeld bei Eibenstock eine Thurmuhr geliefert, auf hiesigem Kirchthurm aufgestellt und am 31. August dieses Jahres übergeben worden, bezeugen wir hierdurch der genannten Uhrenfabrik, dass fragliches Werk mit der grössten Sorgfalt gebaut ist, bis jetzt stets ganz gleichmässig ging, auch von der Witterung, namentlich von dem sehr bedeutenden Sturme zu Anfang dieses Monats gar nicht beeinflusst worden ist und uns bis jetzt in jeder Beziehung vollständig befriedigt, wir auch den geforderten Preis als durchaus angemessen betrachten und für dieses Werk gern bezahlt haben.
Neustädtel b/Schneeberg, den 23. December 1868. Der Stadtrath. Speck, Bürgermeister.

Zeugniss IV.

Die Uhrenfabrik zu Carlsfeld im Erzgebirge hat für die Kirchfahrt zu Klinga mit Staudnitz eine neue Kirchenuhr gefertigt, welche Ende Juli a. c. aufgestellt wurde. Dieses Werk zeigt sich so solid im Bau, exact im Gange und in jeder Beziehung preiswürdig, dass sich der Unterzeichnete, zugleich im Namen des Kirchenvorstandes daselbst, veranlasst sieht, hierdurch öffentlich seine besondere Anerkennung und Dank auszusprechen und nicht versäumen möchte, die genannte Fabrik dem Publikum angelegentlich zu empfehlen.
Naunhof, den 16. September 1868. M. H. Schulze, P.

Zeugniss XXX.

Es wird hierdurch bescheinigt, dass die hiesige, von der Königl. Uhrenfabrik zu Carlsfeld b/Eibenstock gebaute Bahnhofsuhr nach anderthalbjährigem Gange bis jetzt keiner Reparatur bedurfte, und dieselbe in dieser Zeit vollkommen ihrem Zwecke entsprochen hat.
Königl. Bahnhofs-Inspection Oederan, den 20. October 1870. Sohlmann, Bahnhofs-Inspector.

Haeckel & Co. in Leipzig.

Königl. Sächsische Patent-Inhaber

(Etablirt seit 1853.)

Eisenbahn-Behörden

empfehlen wir zur

Einrichtung resp. Copmletirung von autographischen Druckereien,

um Pläne, Schriftstücke etc. zu vervielfältigen, unsere bewährten

Steindruck-Pressen

ganz von Eisen, in 6 Grössen, Lithographie-Steine, Walzen, Farben, Firnisse und alle Specialitäten.
Referenzen von Eisenbahn-Behörden, denen wir Druckereien einrichteten, stehen zu Diensten.
Illustrirte Preislisten gratis und frankirt.

Gebrüder Decker & Co.
in Canstatt (Württemberg)

empfehlen die in ihrer Fabrik seit vielen Jahren als Specialitäten verfertigten eisernen Brücken. Drehscheiben, Schiebebühnen, Weichen, Kreuzungen, Wasserstations-Einrichtungen, fahrbare Laufkrahne und Brückenwaagen bis 1000 Centner Tragkraft, eiserne Dachconstructionen, Schachtpumpen, Ventilatoren und Hebmaschinen für Tunnel-Bauten, Dampfmaschinen, Dampfkessel, patentirte American. Universal-Dampfpumpen.

Ventilator-Feldschmieden.

Leistungsfähigkeit: Schweisshit ze auf $2^1/_2$zölliges Quadraeisen in 8—10 Minuten.— Preis von 30 Thlr. an. Versand stets vom Lager.
Roessemann & Kühnemann
Maschinenbau-Anstalt u. Eisengiesserei
Berlin, 21 Gartenstrasse 21.

Schauwecker's pat. selbstthätiger Oeltropfapparat für Dampfschieber u. Kolben.
Allein zu beziehen durch
Fr. Schauwecker, Maschinenmeister der Ostbahn in Welden (Bayern).

Selbstschmierende Stopfbüchsen-Packung
von
C. Otto Gehrckens.
Ottensen, (Zollverein.) Hamburg, gr. Bäckerstr. 12.
Preis: **10 Sgr.** das ℔.
Eingeführt bei fast allen Bahnen und Fabriken.

Hartguss

Herzstücke und Räder

Erdtransportwagen

in jeder Grösse und zu jeder Spur, sowohl Seiten- und Vorkipper als Wagen zum Ausschaufeln, liefern in bewährter Konstruktion
Thelen & Weydemeyer,
Eisengiesserei, Maschinen- und Dampfkessel-Fabrik. Nordhausen.

Windhoff Deeters & Co.
in Lingen a/d. Ems

empfehlen die in ihrer Fabrik seit vielen Jahren als Specialitäten verfertigten Weichen, Drehscheiben, Wasserkrähne und schmiedeeisernen Constructionen.

Fr. Chr. Fikentscher

Thonwaarenfabrik
in Zwickau
prämiirt
1865 in Merseburg u. Dresden
1867 in Paris u. Chemnitz
1868 in Reichenbach
1869 in Wittenberg
1870 in Görlitz u. Cassel

liefert: Röhren aus bestem Steinzeug für Wasserleitungen (auf 10 Atmosphären geprüft), Schleussen, Abtrittanlagen etc., Gefässe und Apparte für chemische Fabriken, Färbereien, Papierfabriken, als: Condensations- und Chlorentwickelungsgefässe, Decantirtöpfe, Schaalen, Entwässerungsplatten, Hähne etc. Schornsteinaufsätze verschiedener gefälliger und wirksamer Construction, Fässer für Haushaltungen zu Wasser, Kraut und zum Pöckeln, Chamottesteine jeder Form und Grösse.
Ausführliche Preiscourante auf Verlangen gratis.

Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft.

Directe **Post-Dampfschifffahrt** zwischen

Hamburg und Newyork

vermittelst der Post-Dampfschiffe

Germania,	Mittwoch,	14. Juni	Morgens.	Cimbria,	Mittwoch,	28. Juni	Morgens.
Hammonia,	do.	21. Juni		Westphalia,	do.	5. Juli	
Vandalia,	Sonnabend,	24 Juni					

Passagepreise: 1. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **165**, 2. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **100**, Zwischendeck Pr. Crt.-Thlr. **55**.

Fracht £ 2. —pr. 40 Hamb. Cubicfuss mit 15% Primage, für ord. Güter nach Uebereinkunft.
Briefporto von und nach den Verein. Staaten **3** Sgr. Briefe zu bezeichnen „per Hamburger Dampfschiff".

und zwischen **Hamburg** und **Westindien**
via Grimsby und eventuell später Havre,
nach St. Thomas, La Guayra, Puerto Cabello, Curacao, Colon, Santa Marta, Sabanilla und von Colon (Aspinwall) mit Anschluss via Panama
nach allen Häfen des Stillen Oceans
und via San Francisco nach Japan und China

Dampfschiff Teutonia,	Capt. Milo,	am 24. Juni,
„ Bavaria,	„ Stahl,	„ 24. Juli,
„ Borussia,	„ Kuhlewein,	„ 24. August.

Näheres bei dem Schiffsmakler **August Bolten, Wm. Miller's Nachf., Hamburg.**

Den verehrlichen Eisenbahn-Baubehörden und Unternehmern zeige ich hiermit ergebenst an, dass meine ersten Frühjahrs-Abladungen

Blauer und rother Englischer Dachschiefer

angekommen sind und offerire ich solche ab Rotterdam, Harburg und Stettin aus den einlaufenden Schiffen, so wie vom Lager zu den billigsten Preisen. Gleichzeitig offerire ich **Schieferplatten zu allen baulichen und technischen Zwecken** nach Maass und Zeichnung, zu Flurbelegen, Fensterbänken, Anschreibtafeln (praktisch zur Besteinung der Waggons), **Pissoir-Anlagen**, Fussleisten, Laternen, Lampentische und Bänke, Gesimsabdeckplatten etc., **Englischen Portland-Cement** „Marke Burham".

Die Englische Schieferhandlung
J. Wilfert in Köln.

LUDWIG BECKER in OFFENBACH a. M.

MANOMETER LUDWIG BECKER OFFENBACH

empfiehlt in solidester Arbeit zu billigen Preisen

Maschinen- und Dampfkessel-Armaturen:

Platten-, Röhrenfeder-, offene Quecksilber- u. Hydraulic-Manometer — Vacuummeter — Wasserstandszeiger — Injecteurs — Hähne und Ventile aller Arten und Grössen — Dampfpfeifen — Speiserufer — Schmierbüchsen — Schmierhähne — Selbstthätige Schmier-Apparate, etc. Preis-Verzeichnisse und Ansichts-Sendungen stehen zur Disposition.

Leder-Bandagen und Leder-Treibriemen

von

Starck, Hager & Co.

MAINZ.

(System L. Starck.)

Die einfache Probe führt zur vollen Ueberzeugung, dass eine mit Leder überzogene Riemenscheibe (S) den Riemen erst dann gleiten lässt, wenn zu *a* oder *b* mindestens ein Zusatzgewicht von gleicher Schwere wie *a* oder *b* gehängt wird z. B. Riemenbreite 10 c/m., *a*=40 Pfd., *b*=40, *c* = 40 Pfd. (also Reibungs-Coefficient = 1) — Eine nicht überzogene Riemenscheibe dagegen lässt den Riemen schon gleiten, wenn zu *a* oder *b* nur $1/4$ bis $1/3$ des Gewichts von *a* od. *b* gehängt würde. Reibungs-Coefficient also nur $1/4$—$1/3$.— Ausführliche Prospecte und Nachweise stehen auf Verlangen fco. zur Verfügung. Die Herstellung der Leder-Bandagen ist an strenge Bedingungen geknüpft, weshalb auch mit den vielfach nachgeahmten keine günstigen Resultate erzielt werden.

Buismann, Heyl & Vorster

in Meppen a. d. Westfälischen Bahn

empfehlen sich zur Anfertigung jeder Art Guss aus Hoh- und Cupolöfen zu billigsten Preisen, besonders auch zur Lieferung der **Eisengusssachen** zu **Brücken, Eisenbahnwagen** etc. an Fabriken für Eisenbahnbetriebsmaterial.

A. Bessell, Schmelztiegelfabrik Dresden.

LEIPZIG, VERLAG VON ADOLPH REFELSHÖFER.

ERSCHEINT MONATLICH

AUS ALLEN WELTTHEILEN

Illustrirtes Familienblatt für LÄNDER- UND VÖLKERKUNDE

PREIS 18 SGR. PRO QUARTAL

REDACTEUR: DR. OTTO DELITSCH.

Jedes Heft auch einzeln à 6 Sgr.

Durch alle Buchhandlungen und Postämter

Inhalt des Aprilheftes 1871:

Albrecht von Roon, Kriegsminister und Geograph. Holzfäller und Schneidemühlen im Gebiet Washington. Die Mammuthhöhle in Kentucky, von K. Knortz. Entdeckung von Gold in Neuseeland, von L. Engler. Der Harz, v. H. C. W. Bartholomäus. Der Seidenbau in Kalifornien. Macroy's Bootfahrt auf dem Rio S. Ana, v. S. Ruge. Die Pampas und die Patagonier, von J. C. Cremony. Die Kommunikation zwischen Europa u. Nordamerika. Der Spreewald, von O. Lehmann. Miscellen: Wischnu und der Maulbeerbaum, von B. v. Wallentodt. Das Deutsche Element in Ungarn und an der untern Donau. Tiefe Bergwerke in England und im Harz. Die Diamantfelder am Vaalflusse. Gold in Madagaskar. Australien. Alterthümer auf der Osterinsel. Erdbeben auf Sunday-Island. Auswanderung aus Oesterreich. Neue Nordpolexpeditionen. Die Ramé-Pflanze. Dr. O. Peschel, Prof. d. Geogr. in Leipzig etc.

Inhalt des Maiheftes 1871:

Marienburg von G. Jacquet. Die Skandinavische Halbinsel, Reiseschilderungen von A. Ravenstein Der Harz und seine Bewohner von H. C. W. Bartholomäus. Sierra Leana, von P. Diehl. Die Moldau-Walachei und ihre Bewohner von W. Gross. Von den Fidschi-Inseln v. H. Greffrath. Eine Alpenfahrt oder keine? Der Kandirufang auf dem Ucayali. Miscellen: Bauten am Kieler Hafen. Der Neusiedler See. Der Petersberg bei Mastricht. Die St. Gotthards-Eisenbahn. Britische Rettungsboote. Aus Russland: Rekrutirungs-Ergebnisse. Einnahmen der Zollämter. Neues Statut über die Goldwäscherei. Steinkohlengruben am Don. Naphta- und Petroleum-Ausbeute. Die Kiew-Brester Eisenbahn. Gesammteinnahme der Russischen Eisenbahnen. Der Vulkan Tandurek in Armenien. Der Suez-Kanal und seine Erfolge. Aus Australien, Kolonie Victoria: Ausgaben und Einnahmen, Handel, Goldgräberei, Steinkohlen, Diamanten. Kulturländereien, Volksschulen. Perry's Leben auf S. Cristoval. Elsässer und Lothringer Einwanderung in Nord-Amerika. Deutsches Lehrer-Seminar in Nord-Amerika. Mantegazza und Finzi, Archiv für Anthropologie und Ethnographie.

Dieses **Familienblatt**, im echten Sinne des Wortes, reich ausgestattet mit vortrefflichen Illustrationen und Karten bringt in allgemein verständlicher und ansprechender, keineswegs trocken wissenschaftlicher Form, interessante und gediegene Schilderungen aus allen Theilen der Welt von den tüchtigsten Verfassern, führt die Leser aber auch namentlich stets in die durch die Zeitereignisse gerade besonders berührten Gegenden.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 24.

Erscheint
jeden Freitag.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
Adolph Refelshöfer
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins

1871.

Inserate
werden à 1½ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1800 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 8 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Elfter Jahrgang.

Leipzig, den 16. Juni 1871. (Schluss der Nummer: 15. Juni, Vormittags 11 Uhr.)

Die Unglücksfälle beim Eisenbahnbetriebe und im Berufsbereiche der übrigen Gewerbs- und Industrie-Zweige.

Von Julius Frühauf.

Die neulichen Debatten des Reichstages über den Gesetzentwurf, betreffend die Verbindlichkeit zum Schadenersatze für die beim Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerken u. s. w. herbeigeführten Tödtungen uud Verletzungen, haben zwei auch für die Leser der Eisenbahnzeitung bemerkenswerthe Thatsachen von weiterem Gesichtspunkte eruirt, einmal die, dass die Abgeordneten des Reichstages wie das Deutsche Publikum überhaupt zum ersten Male genauere Kenntniss davon erfuhr, dass die Eisenbahnen von allen Verkehrsinstitutionen der Neuzeit so ziemlich allein dastehen mit einer rationellen Organisation der Selbstversicherung der Beamten gegen Unglücksfälle; — die gleich rühmlichen Einrichtungen der Obsorge für Invaliden und Hinterlassene Getödteter im Bergbau durch die Knappschaftskassen sind nicht das Verdienst und Werk unserer modernen Zeit, ihre Gründung und wunderbare Organisation ist vielmehr eine sehr alte Erbschaft, deren Ursprung sich sogar bis ins 14. Jahrhundert zurückverfolgen lässt, — sodann die weitere nicht minder wichtige Thatsache, dass es ein ebenso thörichtes wie weitverbreitetes Vorurtheil des Publikums ist, als sei der Eisenbahnbetrieb, neben dem Bergwerksbetriebe, in welchem die elementaren Gewalten jene Verheerungen an Menschenleben mit der plötzlichen Macht entfesselter Naturkräfte anrichten, die allein gefährlichste Partie des Gewerbetriebes für Leben und Gesundheit der dabei angestellten Beamten und Arbeiter überhaupt.

Die folgenden Zeilen, die sich auf die Denkschrift des Königlich Preussischen Statistischen Büreaus von Geheimrath Dr. Engel stützen, dürfen von der Annahme ausgehen, dass es einmal von nicht ganz unerheblichem Interesse auch für die Eisenbahn-Beamten ist, sozusagen aus dem Büreau-Fenster oder vom Bahndamme aus hinüber zu sehen auf die übrige Welt des grossen Verkehrs-Organismus und die in dieser gewaltigen Maschinerie arbeitenden und in der Arbeit zerstörten Lebens- oder Gesundheitskräfte. Ein nicht unbedeutender Gewinn wird immerhin resultiren: die Erkenntniss, dass gerade die Eisenbahnen — die von der Phrase gerade jetzt am Abschluss einer grossen Zeit allseitig angegriffen werden von Leuten, welche in demselben Athemzuge das Geständniss ablegen müssen, dass die Verkehrsbeamten fast das Unglaubliche geleistet und sich ein hohes patriotisches Verdienst um das Vaterland zur Zeit der Gefahr erworben haben — durch ihre vortreffliche, auf langen biostatischen Beobachtungen beruhende Organisation der Fürsorge für die Verunglückten und deren Hinterlassene das Vorbild geworden sind, dem andere Verkehrsgebiete verwandter Natur, zu Genossenschaften für Versicherungsverbände organisirt, folgen werden müssen.

Man kann Volkswirth und Freihändler, man kann entschiedener Feind aller socialistischen Bestrebungen sein, und doch sagen, dass die gegenwärtigen Zustände, bei denen in den meisten Arbeitsgebieten für die von Unfällen Betroffenen so gut wie gar nicht gesorgt ist, unmöglich lange noch fortbestehen können, ohne dass sich die Reichsgesetzgebung des abhelfenden Werkes annimmt. Jene Zustände sind jetzt einfach die, dass die Gewerbe und Industrie die Kräfte massenhaft und rasch aufbrauchen, um die Individuen, nachdem ihre Arbeitsfähigkeit ganz oder theilweise konsumirt ist, hilflos ziehen zu lassen, dem lieben Gott und der Gemeinde-Armenkasse die weitere Fürsorge überlassend. Und von den Hinterlassenen der Getödteten oder den Angehörigen der Invaliden — „davon war leider nie die Rede", oder wenigstens nur sehr theilweis. Wie ganz anders sieht es hier aus im Bereiche des Eisenbahnwesens!

Drängt einerseits also die Menschenliebe dahin, diese Zustände zum Gegenstand eingehender Erwägung zu machen, so nicht minder die Volkswirthschaftslehre, die da mit ansehen muss, wie die Invaliden und verarmten Hinterlassenen einfach der Gemeinde zur Last fallen, also den Steuerzahlern, d. h. somit thatsächlich: die Industrie verbraucht eine Masse Kräfte, nimmt die Gewinne der Gewerbebetriebe, macht Kapitalansammlungen und lässt es sich bis jetzt recht wohl gefallen, dass ihr die übrigen Steuerzahler die Invaliden und Angehörigen ernähren, kurz, dass **ihr die steuerpflichtige Allgemeinheit die Arbeiter versichert!** So stellt sich das thatsächliche Verhältniss volkswirthschaftlich dar. Doch davon weiter unten. Wir kommen jetzt auf das schon oben berührte Verhältniss des Gefährlichkeitsgrades des Eisenbahnbetriebes in Vergleich mit anderen Gewerbebetrieben; es ergiebt sich

hier die überraschende, noch wenig gekannte Thatsache, dass auch anderwärts das Kontingent der Verunglückten ein sehr bedeutendes ist. Im Jahre 1869 betrug im ganzen Preussischen Staate die Zahl der in Ausübung ihres Berufs Verunglückten bei den verschiedenen Zweigen:

	tödtlich Arbeit- Geber	tödtlich Arbeit- Nehmer	tödtlich Sa.	nicht tödtlich Arbeit- Geber	nicht tödtlich Arbeit- Nehmer	nicht tödtlich Sa.
A. Im Verkehr:						
zu Lande incl. Eisenbahnen . . .	2	198	200	4	97	101
zu Wasser incl. See	6	93	99	—	4	4
bei der Herbergung	3	1	4	2	2	4
B. Beim Handel	6	18	24	4	16	20
C. Bei der Landwirthschaft	107	455	562	25	86	111
D. „ „ Forstwirthschaft	3	67	70	—	12	12
E. „ „ Fischerei	25	22	47	—	—	—
F. „ dem Berg- und Hüttenwesen . .	—	523	523	—	137	137
G. „ Brennereien, Brauereien, Zuckerfabriken, Mühlen	9	91	100	2	51	53
H. „ Steinbrüchen	3	36	39	1	10	11
I. „ der Metall-Industrie	—	27	27	—	27	27
K. „ „ chemischen Industrie . .	—	26	26	1	15	16
L. „ „ Textil-Industrie	—	23	23	—	46	46
M. „ „ Papier- und Leder-Industrie	2	21	23	—	13	13
N. „ „ Holz-Industrie	—	23	23	1	9	10
O „ „ Maschinen-Industrie . . .	—	31	31	—	42	42
P. „ den Baugewerben	17	328	345	7	219	226
Q. „ „ Bekleidungsgewerben . .	—	2	2	—	1	1
R. „ „ polygraphischen Gewerben	—	—	—	—	2	2
S. „ „ persönlichen Diensten . .	—	28	28	—	16	16
Summa	183	2013	2196	47	805	852
Sa. Sarum.			3048			

Die erste Zifferreihe der Tabelle ist noch nicht die reine Ziffer der Eisenbahn-Unfälle, auf die später zu kommen sein wird, aber schon hier wird unseren Lesern das wohl den Wenigsten bisher bekannte auffällige Zahlenverhältniss der Unfälle in den verschiedenen anderen Verkehrszweigen sofort in die Augen gefallen sein, das sich also übersichtlich so stellt:

	tödtlich	nichttödtlich
Unfälle zu Lande und bei Eisenbahnen	200	100
bei der Landwirthschaft	562	111
im Berg- und Hüttenwesen	523	137
Bier-, Branntwein-, Zucker- u. Mühlen-Industrie	100	53
Baugewerbe	345	226

Wir sehen hier drei Gewerbsbranchen, welche hinsichtlich des Gefährlichkeitsgrades die Eisenbahnen ganz bedeutend überragen. Die obige Tabelle zeigt schlagend, dass, wenn das neue Gesetz nur die Eisenbahnen, Bergwerke, Steinbrüche, Gräbereien und Fabriken zur Schadenersatzleistung verpflichtet erklärt, fast genau ebensoviel Betriebsunfälle unberücksichtigt gelassen werden. Demnach treffen nämlich auf die nun haftverbindlichen Gewerbe 1532 auf die nichthaftverbindlichen 1516 Unfälle. Dass von den im Jahre 1869 auf den Preussischen Eisenbahnen gefahrenen 61 949 816 Passagieren (welche zusammen 301 261 210 Personenmeilen zurücklegten), 4 tödtlich und 17 nicht tödtlich verunglückten, mag hier zunächst beiläufig erwähnt werden. Im nämlichen Jahre verloren von 45 849 mit der Beförderung der Züge und Bewachung der Bahn beschäftigten Beamten und Angestellten etc. 78 Beamte und 96 bei der Bahn beschäftigte Arbeiter, zusammen also 174 Personen beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe ihr Leben und wurden ausserdem verletzt 171 Bahnbeamte und 207 Arbeiter, zusammen 378 Personen, wobei jedoch auch leichte Verletzungen mit inbegriffen sind.

Fragt man nun nach dem Grade der Gefährlichkeit in der Weise, dass man die Ziffer sucht, welche als Unglücksziffer von je 1000 in dem Berufszweige überhaupt Selbstthätigen auftritt, (Procentualverhältniss), so ergiebt sich allerdings, dass die Eisenbahnen am höchsten stehen, es stellt sich aber auch heraus, dass sie, trotzdem sie eine quantitativ ungeheure Gütermasse und Menschenmenge bewegen, doch lange nicht so weit abstehen von anderen Gewerben.

Es kommen nämlich auf je 1000 in Ausübung ihres Berufes Verunglückte:

	Verunglückte.	
auf den Preuss. Eisenbahnen (Band VII der Preuss. E.-B.-Stat.) .	$3,_{80}$ tödlich,	$8,_{24}$ nichttödtlich,
bei der Fischerei	$3,_{24}$ „	— „
beim Berg- und Hüttenwesen . .	$2,_{60}$ „	$0,_{68}$ „
bei den Baugewerben	$1,_{38}$ „	$0,_{90}$ „
„ der Forstwirthschaft . . .	$1,_{99}$ „	$0,_{34}$ „
„ der Gross- u. Klein-Industrie	$0,_{17}$ „	$0,_{13}$ „
„ der Landwirthschaft . . .	$0,_{13}$ „	$0,_{03}$ „

Würde man zur Landwirthschaft die Unfälle aus der Forstwirthschaft, Fischerei und den landwirthschaftlichen Nebengewerben (Brauerei etc.) hinzurechnen, so würde der Gefährlichkeitsgrad absolut und relativ auch hier sogar grösser sein als bei der Industrie und den Eisenbahnen.

Wenn wir also seit einem Jahrzehnt bei der Frage der Haftverbindlichkeit für Unfälle fortwährend und in erster Linie immer nur von den Eisenbahnen und Bergbau sprechen hörten, wenn wir jetzt auch in dem neuen Gesetz diese beiden Branchen wieder vorangestellt und nur einige wenige zugefügt finden, anstatt alle Gewerbszweige in einem einheitlichen Haftverbindlichkeits-Gesetz behandelt zu sehen, so kann wenigstens aus den statistisch vorliegenden Gefährlichkeits-Coeffizienten für diese Einschränkung kein Grund angeführt werden.

Noch auffälliger aber muss diese Einschränkung sein, wenn man näher die Ursachen aufsucht, welche die Unfälle herbeigeführt haben. Hier zeigt es sich nämlich klar, dass eine grosse Menge von Verlusten an Leib und Lebenskraft aus ganz ähnlichen Ursachen und Vorfällen datirt, wie bei den Eisenbahnen. Wir wollen dafür nur folgende Mittheilungen machen. Es verunglückten:

A. bei der Landwirthschaft von	673	Personen
durch Maschinen	75	„
„ Wagen und Ueberfahren	272	„
„ Verschüttung	43	„
also	390	Personen
B. bei der Industrie von	515	Personen
durch Maschinen	226	„
„ Kesselexplosion	88	„
„ Feuer, Dampf und Metall	33	„
„ Herabfallen vom Gerüst während des Montirens	26	„
„ Quetschung von Maschinen . . .	52	„
also	425	Personen
C. bei den Baugewerben von	571	Personen
durch herabfallende Steine und Verschüttung	72	„
„ Ueberfahren	17	„
„ Brückengerüst-Einsturz	27	„
„ desgl. beim Brunnen- und Hochbau	262	„
„ Einsturz und Fall	139	„
also	517	Personen
D. Beim Strassenverkehr von	301	Personen
durch Ueberfahren durch Eisenbahnen . .	159	„
„ „ „ Wagen . . .	92	„
„ Herab- und Umsturz von Wagen .	16	„
„ Herabsturz von Frachten	4	„
also	271	Personen

Diese Zahlen geben für die Eisenbahnen, und gegen das noch längere Hingehenlassen allen Mangels an Selbstversicherung der Arbeiter gegen Unfälle scharfe Waffen in die Hand. Die grosse Masse der an den Bahnen beschäftigter Arbeiter lässt es für den Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen nicht minder wichtig erscheinen, wie für unsere legislatorischen Faktoren und die Vertreter der Gemeinden, dass hier eine gesetzliche Regelung auf viel breiterer Basis vorgenommen wird, als das Gesetz thut.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

*Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Techniker-Versammlung.) Nach Mittheilung der geschäftsführenden Direktion des Vereins werden die Berathungen der am 26. Juni cr. in Hamburg abzuhaltenden Techniker-Versammlung im Sitzungslokale der Hamburger Bürgerschaft (im Gebäude der patriotischen Gesellschaft, beim alten Rathhause) stattfinden. Die Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft, welche sich der Mühwaltung der Beschaffung dieses Sitzungssaales unterzogen, hat ausserdem die Einrichtung getroffen, dass die Theilnehmer an der Versammlung bei ihrer Ankunft in Hamburg von der dortigen Bahnhofs-Inspektion Auskunft über das Versammlungslokal erhalten können.

* Deutsches Reich. Das Gesetz, betreffend die Beschaffung von Betriebsmitteln für die Eisenbahnen in Elsass und Lothringen, welches am 9. d. M. vom Reichstage unverändert angenommen wurde, lautet:

Der Reichskanzler wird ermächtigt, den Bedarf für die Ausrüstung der an Deutschland abgetretenen Eisenbahnen in Elsass und Lothringen mit Betriebsmitteln bis auf die Höhe von 5 Mill. Thlrn. aus den bereitesten Mitteln der von Frankreich zu zahlenden Kriegsentschädigung vorschussweise* zu bestreiten.

In den Motiven dazu heisst es:

Da durch den Friedensschluss mit Frankreich die seither der Französischen Ostbahngesellschaft angehörenden Eisenbahnen in Elsass-Lothringen ausschliesslich des Lokomotiven- und Wagenparks erworben sind, so wird für die Ausstattung dieser Bahnen mit dem nöthigen Betriebsmaterial zu sorgen sein. Bisher hat der Betrieb auf denselben, ausser mit den für Kriegszwecke durch Verwendung aus den Kriegsfonds erworbenen Transportmitteln, hauptsächlich mit Betriebsmitteln bewirkt werden müssen, welche den Deutschen Eisenbahnen entnommen sind. Die längere Verwendung dieser Betriebsmittel in jenen Landestheilen würde mit den Interessen des Verbrauchs, des Handels und der Gewerbsamkeit Deutschlands unvereinbar sein und dennoch keineswegs den Anforderungen entsprechen, welche der Verkehr in den gedachten Landestheilen schon gegenwärtig stellt. Der infolge des Friedens zu erwartende Aufschwung des Verkehrs wird die Knappheit des Betriebsmaterials auf den Eisenbahnen sowohl in Elsass-Lothringen als auch im übrigen Deutschland in erhöhtem Maasse fühlbar werden lassen. Dieser Lage gegenüber erscheint es nicht nur im Interesse der für Deutschland erworbenen Gebietstheile, sondern auch im Interesse des gesammten Deutschen Verkehrs dringend geboten, mit der grössten Beschleunigung für die Beschaffung eines ausreichenden eigenen Betriebsmaterials für die Eisenbahnen in Elsass-Lothringen Fürsorge zu treffen. Nach den im übrigen Deutschland gemachten Erfahrungen ist zur mässigen Ausrüstung einer Meile Eisenbahn mit Betriebsmitteln ein Betrag von durchschnittlich 100 000 Thlrn. erforderlich. Bei einer Betriebslänge der in Rede stehenden Bahnen von etwa 100 Meilen wird also ein Gesammtbetrag von 10 Mill. Thlrn. Verwendung finden müssen. Die Beschaffung von Eisenbahnbetriebsmitteln, welche aus Kriegsfonds stattgefunden hat, hat einen Werthbetrag von 2 bis höchstens 3 Mill. Thlrn. erreicht, sodass, wenn dieses für gemeinsame Kriegszwecke beschaffte Material auf die Elsässisch-Lothringischen Eisenbahnen übertragen wird, immer noch für 7—8 Mill. Thlr. Betriebsmittel zu beschaffen sein werden. Es dürfte daher keinem Bedenken unterliegen, wenn dem Reichskanzler die Ermächtigung ertheilt wird, den Betrag von 5 Mill. Thlrn., welcher für die bis zum Spätherbst zu bewirkenden Beschaffungen ausreichen wird, zu dem gedachten Zwecke vorschussweise zu verwenden. Die definitive Verrechnung dieses Kostenaufwandes ist bis zur definitiven Ordnung der Verhältnisse der erworbenen Eisenbahnen zu verschieben.

Deutsches Reich. Durch Kabinets-Ordre des Kaisers ist die Formation eines Eisenbahn-Bataillons aus geeigneten Mannschaften des aktiven Dienststandes der Infanterie und der Pionniere, unter entsprechender Verwendung des in den Feld-Eisenbahn-Abtheilungen vorhandenen Personals und Materials genehmigt und bestimmt worden, dass das genannte Bataillon in Berlin in der Stärke von rund 500 Mann zu formiren und zunächst für die in Frankreich verbleibende Occupationsarme in Bereitschaft zu halten ist. Dasselbe ist zugleich als Friedensstamm der für Eisenbahnzwecke nothwendigen mobilen Formationen und daher mit Rücksicht auf die Ausbildung des für den Krieg erforderlichen Konstructions- und Betriebs-Hülfs-Personals zu organisiren. Auch sollen dem Bataillon die entsprechenden Vorbereitungen für die vorbezeichneten mobilen Formationen, sowie die Beschaffung und Bereithaltung des für Herstellungsarbeiten nöthigen Kriegsmaterials etc. übertragen werden. Das zu formirende Bataillon ist selbstständig und soll in disciplinarischer und ökonomischer Beziehung dem General-Inspekteur des Ingenieur-Corps und der Festungen, jedoch mit der Maassgabe unterstellt werden, dass der Chef des Generalstabes der Armee einerseits die Vorschriften für die special-technische Ausbildung zu erlassen, andererseits von den Erfolgen derselben sich Ueberzeugung zu verschaffen hat. Das Offizier-Corps wird aus dem Ingenieur-Corps entnommen; letzteres wird auch die höheren Offiziere für die ökonomischen Musterungen kommandiren.

f Aus Elsass-Lothringen. Das Netz der Französischen Ostbahn umfasste bei Beginn des Jahres 1870 einen Bahn-Complex von 3099 Kilom. oder 413 Deutsche Meilen. Hiervon befanden sich 2837 Kilom. oder 378 Meilen im Betriebe und 262 Kilom. oder 35 Meilen im Bau. Durch den Zusatz-Artikel 1 zum Friedensvertrage vom 10/21. Mai d. Js. hat das Deutsche Reich die in den abgetretenen Gebietstheilen belegenen Ostbahnstrecken mit 813 Kilom. oder 108 Meilen, also etwas mehr als $^1/_4$ des ganzen Ostbahnnetzes erworben und zwar 727 Kilom. oder 97 Meilen Betriebs- und 85 Kilo oder 11 Meilen Bau-Strecke.

Freilich können zur Zeit weder die Franzosen noch wir die Grenzen und damit auch die von der Grenzbestimmung abhängigen Bahnlängen genau angeben. Beim Abschlusse der Präliminarien wie des Friedens selbst wurde nur in grossen Zügen gearbeitet. Die definitive Grenz-Regulirung ist einer besonderen Kommission vorbehalten. Erst wenn diese Regulirung beendet ist, werden sich die Bahnlängen genau bestimmen lassen. [1]

Zweigeleisig sind die Strecken Avricourt-Strassburg-Kehl, Strassburg-St. Louis, Mühlhausen-Grenze bei Belfort und Forbach-Metz-Grenze bei Novéant mit zusammen 375 Kilom. oder 50 Meilen. Ausserdem ist die Strecke Wen-denheim-Weissenburg-Grenze bereits theilweise während des Krieges von der Bayerischen Feldeisenbahn-Abtheilung mit einem zweiten Geleise versehen worden. Alle übrigen Betriebsstrecken sind eingeleisig, ingleichen sollten die im Bau befindlichen eingeleisig hergestellt werden.

Neben der Industriebahn von Modelange nach Moyeuvre möchte noch die von Styring nach Wendel zu erwähnen sein, deren Länge ungefähr eine Meile beträgt und deren Haupteigenthümer der grosse Gruben- und Hüttenbesitzer de Wendel ist, dem auch die Bahn nach Moyeuvre gehört. [2]

Von projectirten Bahnen ist ausser den S. 404, Anm. 4 erwähnten als nicht der Ostbahn gehörige Lokalbahnen zu erwähnen: Courcelles-Boulay-Teterchen und Steinburg-Buxweiler.

Als interessantes Project ist noch zu erwähnen, die direkte Verbindung der Elsässischen und Badischen Bahnen mittelst Herstellung einer Bahn von St. Louis an der Schweizer Grenze nach Leopoldshöhe an der Badischen Bahn unter Ueberbrückung des Rheins. Dies Project befand sich jedoch bei Ausbruch des Krieges noch im Stadium der Verhandlungen zwischen den beiderseitigen Verwaltungen. [3]

Elsass-Lothringische Bahnen. Der „Reichsanz." enthält folgende Mittheilung: Auf den nach dem Frankfurter Frieden in Deutschen Besitz übergegangenen Strecken der Französischen Ostbahn in Elsass-Lothringen ist während der Occupation im Verlaufe des Krieges der Betrieb im Wesentlichen auf militärische Transporte beschränkt, gleichwohl aber der Privatgüter-Verkehr nicht gänzlich eingestellt gewesen. Bei dem Mangel an Betriebsmitteln und um zu starkem Güterandrange zu wehren, sowie zur Vermeidung eines komplizirten Verwaltungsmechanismus mussten jedoch unter Anwendung einer sehr einfachen Klassifikation für diese Transporte Frachtsätze

---

* Bei der Berathung des Gesetzentwurfs bemerkte der Präsident Delbrück, dass der Ausdruck „vorschussweise" gewählt sei, um jedes Präjudiz darüber auszuschliessen, was aus der Bewilligung werden soll: ob sie definitiv angerechnet oder auf einen andern künftigen Eigenthümer übertragen werden solle. Unter allen Umständen werde das Haus darüber zu entscheiden haben. — In Bezug auf eine Anfrage des Abg. Grafen Rittberg, ob das in Elsass und Lothringen erbeutete Eisenbahnmaterial bei dieser Gelegenheit nicht mit angerechnet werden soll, bemerkt Präsident Delbrück, dass dort wohl Eisenbahnmaterial vorgefunden, in Beschlag genommen und benutzt, aber nicht im technischen Sinne erbeutet worden ist. Denn es war Privat-, nicht Staatseigenthum und das Material der Ostbahn musste ihr vertragsmässig zurückgegeben werden.

[1] Die in No. 21 S. 404 mitgetheilten Französ. offic. Angaben, namentlich bezüglich der Linien bei Belfort (34 Kil. statt 40 Kil.), Novéant (81 statt 90 Kil.) und Fontoy (8 Kil. statt 20 Kil.) weichen von den diesseitigen Ermittelungen, welche in Vorbereitung des Friedensschlusses angestellt wurden, mehrfach ab.

Was die im Bau begriffenen Linien anlangt, so ist Thionville-Carling nach derselben Quelle mit 57 (statt 51,4 in der Französ. Statistik), Metz-Grenze bei Habonville mit 12,6 (statt 17) Kil., ausserdem Cernay-Wittelsheim und Sentheim-Grenze bei Belfort mit 22 Kil. berechnet, Summa 85 Kil. Welche Angaben die richtigeren sind, lässt sich erst ermessen, wenn die Grenzen regulirt und die Bahnlängen durch die Organe der neuen Deutschen Verwaltung noch einmal vermessen und damit definitiv festgestellt sein werden; selbst die Ostbahn schwankt in den verschiedenen Jahresberichten in ihren Angaben.

[2] Wir werden in einer der nächsten Nummern eine vollständige Uebersicht dieser Industriebahnen geben. Die Red.

[3] Ob die Ostbahn gemäss Art. 2 des Nachtrages die 4 Kilom. von St. Louis bis Basel für 2 000 000 Frcs. abtreten wird, darüber hat man bis jetzt noch nichts in Erfahrung bringen können. Weigert sie sich, so würden wir allerdings über kurz oder lang genöthigt sein, uns eine selbständige Verbindung mit Basel zu beschaffen, entweder neben der Ostbahn oder durch Ausführung des vorstehend erwähnten Projects.

eingeführt werden, welche die sonst üblichen Sätze zum Theil allerdings erheblich überschreiten. So lange die kriegerischen Ereignisse dies erheischten und Industrie und Grosshandel darniederhielten, auch die Transporte sich mehr oder minder auf die eigentlichen Verbrauchsartikel beschränkten, liess sich hierin nichts ändern. Seitdem aber mit dem Abschluss der Friedenspräliminarien Handel und Industrie aufzuleben begannen, wurden von vielen Seiten Wünsche nach Gewährung niedrigerer, den üblichen Tarifen sich annähernder Frachtsätze laut, Wünsche, deren Berechtigung die Anerkennung nicht zu versagen war. In der geforderten Ausdehnung konnte denselben freilich Erfüllung nicht gewährt werden, weil einerseits den Entschliessungen der für die Bahnen in Elsass-Lothringen seiner Zeit einzusetzenden definitiven Verwaltung in der Annahme eines bestimmten Tarifsystems nicht vorgegriffen werden durfte, andererseits das früher bestandene, höchst komplizirte Französische Tarifsystem auch nur provisorisch zur Verhütung der bedenklichsten Inkonvenienzen nicht wieder eingeführt werden konnte. Im Interesse einer gedeihlichen Entwickelung der Industrie in dem neuerworbenen Reichsgebiete sind indess, wie wir hören, die dort kommissarisch bestehenden Bahnbehörden: die Eisenbahnbetriebs-Kommission in Strassburg und die Eisenbahn-Direktion in Saarbrücken, beauftragt worden, für einzelne wichtige Artikel, insbesondere für die im Artikel 45 der Reichsverfassung aufgeführten Güterarten, nach Maassgabe des Bedarfs ermässigte Spezialtarife einzuführen. Bezüglich der Verbandtarife für den Verkehr mit Deutschen Bahnen haben die genannten Behörden schon früher wegen einer dem Bedürfniss entsprechenden Wiedereinführung solcher Tarife Instruktion erhalten.

Was den Personenverkehr im Elsass anlangt, so werden vor Allem die nothwendigen Folgen der veränderten politischen Verhältnisse und der Verlegung der Zoll-Linie die gebührende Berücksichtigung finden müssen. Während früher das dortige politische Leben und das gesammte Verkehrswesen nach Paris gravirtirte und diese Thatsache in den Fahrplänen der Französischen Ostbahn mit den zahlreichen direkten Zügen zwischen Basel über Mühlhausen-Belfort und Paris sowie auf der Route Strassburg-Paris ihren Ausdruck fand, wird es Aufgabe der Deutschen Verwaltung sein, den weniger gepflegten Verbindungen in der Richtung des Rheinthales, namentlich auch der bisher zu der untergeordneten Bedeutung einer Seitenbahn herabgedrückten Linie Strassburg-Weissenburg besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden, um dem linken Rheinufer gute Verbindungen, sowohl mit den Städten des Mittel- und Nieder-Rheins als auch mit Frankfurt a/M. und Berlin zu verschaffen.

Von diesem Gesichtspunkte aus sind Seitens der Eisenbahn-Betriebskommission in Strassburg durch Vereinbarung mit den betheiligten Deutschen Bahnverwaltungen die Vorbereitungen getroffen, um zwei durchgehende Züge zwischen Köln und Basel (einen Schnellzug und einen Personenzug), sowie einen an die Westdeutschen Nachtschnellzüge anschliessenden Schnellzug schon vor Ablieferung der für die Bahnen im Elsass noch zu beschaffenden Betriebsmittel durch Beistellung von Wagen der betreffenden Deutschen Bahnen einzurichten. Ausser diesen durchgehenden Zügen ist es Absicht, für den lokalen und für den Verkehr mit den Nachbarbahnen zwischen Strassburg-Basel noch 3 und zwischen Strassburg-Weissenburg noch 2 Personenzüge mit möglichst zweckmässigem Anschlusse an die Züge der Saarbrücker, der Pfalzbahn und die in Strassburg mündenden, resp. von da ausgehenden Züge der Badischen Bahn zu bestimmen. Ein entsprechender Fahrplan soll alsbald nach Beendigung der gegenwärtig stattfindenden grössern Militärtransporte ins Leben treten.

Nach Herstellung besser geordneter Zustände in Frankreich sollen demnächst für die Richtung Strassburg-Avricourt und Mühlhausen-Belfort direkte Züge zwischen Paris-Nancy-Strassburg-Kehl-München-Wien, sowie Paris-Belfort-Mühlhausen-Basel, nebst besonderen Zügen für den Lokalverkehr und die Verbindung mit Nancy und Metz eingerichtet werden.

Berliner Briefe.

(Vom Berliner Eisenbahn-Aktienmarkte. Venlo-Hamburger E. Schwerin-Lübeck-Kiel. Neumünster-Oldesloe. Oberlausitzer E. Frankfurt a/O.-Leipzig. Görlitz-Reichenberg. Oberschlesische E. Creuzburg-Posen. Hanau-Offenbach. Taunusbahn. Mainz-Alzey. Rheinische E. Lemförde-Bergheim. Elsässische Bahnen.)

** Berlin, 11. Juni. Während die parlamentarische Krisis in Oesterreich die von der Wiener Börse abhängigen Speculations-Papiere während der vergangenen Woche in ihrer Geschäftsbewegung lähmte, erhielt sich für Eisenbahneffekten an den meisten Tagen der Woche eine gewisse Regsamkeit. Allerdings beschränkte sich diese auf einen verhältnissmässig engen Kreis von Aktien, zumeist von solchen, für welche in den Verhältnissen der betreffenden Unternehmungen selbst ein Impuls gegeben ist. In erster Reihe standen Köln-Mindener. Nachdem die Direktion die in der Vorwoche über die Höhe der Dividende verbreitet gewesenen Angaben mit dem Bemerken hatte dementiren lassen, dass vor dem 14. Juni eine Festsetzung nicht erfolgen könne, schwankte der Cours, der schon am Montag von 145 auf $143^1/_2$ gewichen war. Im Laufe der Woche erreichte er die frühere Höhe, am Sonnabend schloss er wieder $144^1/_2$. Mehr Festigkeit hatte die steigende Bewegung der Rheinischen, die $2^1/_4$ Proc. höher mit $146^1/_4$ schliessen. Bergisch-Märkische von $122^1/_4$ auf 124 gestiegen, schliessen $123^1/_4$. Halle-Sorau stiegen von 40 auf $42^1/_2$, weil der auf der bevorstehenden Generalversammlung auszutragende Interessenkampf die Parteien zwingt, sich im Voraus durch den Kauf von Aktien eine möglichst grosse Stimmenzahl zu sichern. Im Allgemeinen, von diesen Einzelheiten abgesehen, blieb der Aktienmarkt während der ganzen Woche vorwiegend in steigender Entwickelung, und auch für Prioritäten erhielt sich, in bald mehr bald weniger belangreichen Umsätzen zum Ausdruck kommend, gute Nachfrage. Die Berlin-Stettiner Prioritäten traten in dieser Woche mehr als sonst hervor, ebenso Nordhausen-Erfurt.

Die so häufig angekündigte landespolizeiliche Begehung der Venlo-Bremen-Hamburger Bahnlinie von Rotenburg ab in der Richtung auf Harburg soll Hannöverschen Blättern zufolge in den nächsten Tagen endlich stattfinden. Zugleich wird mitgetheilt, der Anschluss von Bremen aus werde über Oberneuland nach Saghorn erfolgen.

Auf Mecklenburg-Schwerinschem Gebiet finden bereits die Messungen zur Feststellung der Richtungslinien der Schwerin-Lübeck-Kieler Bahn statt.

In der Ende d. M. stattfindenden Generalversammlung der Aktionäre der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft wird voraussichtlich der dem Ausschuss der Gesellschaft bereits eingegebene Plan für die von Neumünster über Segeberg nach Oldesloe zu führende Zweigbahn zur Vorlage kommen.* Wegen der Uebernahme des Baues soll der Lübeck-Büchener Eisenbahn, wie ich früher wohl schon berichtete, von Seiten der Preussischen Regierung eine Anfrage zugegangen sein.

Die Aktionäre der Oberlausitzer Eisenbahn (Kohlfurt-Falkenberg) sind zu einer den 10. Juli c. in Ruhland (Station der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn) im Zollhause daselbst abzuhaltenden General-Versammlung eingeladen. Die erste 10% Einzahlung ist bis 1. Juli c. zu leisten.

Das für den Bau einer Bahn von Frankfurt a/O. nach Leipzig zusammengetretene Gründungs-Comité hat die generellen Vorarbeiten, zu deren Vornahme es ermächtigt ist, durch den Ober-Ingenieur William Ware in Naumburg bereits in der Provinz Sachsen in Angriff nehmen lassen.

In der bevorstehenden Generalversammlung der Aktionäre der Berlin-Görlitzer Eisenbahn werden voraussichtlich definitive Mittheilungen über den Bau von Görlitz nach Reichenberg gemacht werden. Börsengerüchten zufolge haben die Gesellschaftsvorstände von dem Oesterreichischen Handelsminister bereits die Normirung der Bedingungen erbeten, unter welchen für die Oesterreichische Strecke die Konzession ertheilt werden würde.

Die Eröffnung der Eisenbahnstrecke Breslau-Strehlen auf der neuen Linie Breslau-Glatz der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft wird mit dem 1. Oktober in Aussicht genommen.

Zur Ermittelung der Richtungen für das Bahnproject Posen von Creuzburg in Oberschlesien an der R.-Oderufer-Bahn nach Posen sind bei Creuzburg bereits Ingenieure im Auftrage des betreffenden Comités thätig. Das Bahnproject wird insbesondere von den Oberschlesischen Kohlenwerken begünstigt, die von demselben eine erhebliche Steigerung des Kohlenverkehrs erwarten. Die Linie soll die Städte Kempen, Schildberg, Ostrowo, Pleschen, Jarocin, Neustadt a/W., Schroda berühren. Der Abgeordnete v. Kardorff hat sich dem Vernehmen nach an die Spitze des Comité gestellt; für die Geldbeschaffung haben Breslauer Bankfirmen sichere Zusage gegeben.

Aus dem Westen hat unsere Wochenchronik diesmal nur ein spärliches Material.

Am 9., als am Geburtstag des Grossherzogs von Hessen, geschah der erste Spatenstich an der Hanau-Offenbacher Bahn.

Die Verwaltung der Taunusbahn überrascht ihre Aktionäre durch die Eröffnung, dass in einer auf den 11. Juli ausgeschriebenen Generalversammlung eine Vorlage der Preussischen Regierung, betreffend den Ankauf der Bahn abseiten des Staats, zur Verhandlung kommen soll. Noch in der vor wenigen Wochen stattgehabten ordentlichen Generalversammlung war mitgetheilt worden, dass die Unterhandlungen über diese Angelegenheit gänzlich ruhten.

Für die Durchführung der Bahnlinie Mainz-Alzey durch den Mainzer Festungsrayon ist Seitens des Kriegsministers die beste und zugleich wenigst kostspielige unter den fünf abgesteckten Traçen zugestanden. Damit soll zugleich für die bauende Gesellschaft die ihr früher zur Bedingung gemachte Uebernahme der Kosten für gewisse Befestigungsarbeiten in Wegfall kommen.

In Neuwied schliesst man (der Köln. Ztg. zufolge) aus neuen von der Rheinischen Eisenbahngesellschaft angeordneten Vermessungen, dass diese Gesellschaft eine Zweigbahn in das an Eisensteingruben reiche Wiedthal auszuführen beabsichtige.

Aus dem Lippe'schen wird ein Erlass des Fürstlichen Kabinets-Ministeriums mitgetheilt, aus welchem erhellt, dass die Regierung des Fürstenthums an dem Project der Lemförde-Bergheimer Eisenbahn festhält, jedoch noch nicht entschieden ist, ob die Bahn in die Hannover-Altenbekener Bahn bei Bergheim oder bei Steinheim einmünden soll.

---

* Man siehe die Bekanntmachung S. 474. Die Red.

Nach dem Niederrhein. Courier wird eine allgemeine Reduktion der so hohen Frachtsätze auf den Elsässischen Bahnen beabsichtigt, die jetzt fast die dreifache Höhe des frühern Ostbahntarifs erreichen sollen. (Siehe die nachfolgende Mittheilung des Reichs-Anzeigers. Die Red.)

Ueber die der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft unterm 16. Juni 1870 konzessionirte Zweig-Eisenbahn von Wittenberge über Dömitz und Lüneburg bis zum Anschlusse an die Osnabrück-Bremen-Hamburger Bahn theilt uns die Direktion der genannten Gesellschaft Folgendes mit:

Die Bahnlänge beträgt $18,_1$ Meilen = $136,_3$ Kilom. Der Unterbau wird für 2 Geleise ausgeführt.

Die Inangriffnahme des Baues geschah im September 1870 auf der Elb-Brücken-Baustelle bei Dömitz, jedoch mit Rücksicht auf den Krieg nur mit beschränkten Mitteln. Die kräftige Inangriffnahme des Baues der Elbbrücke erfolgte zu Anfang April 1871. Auf der 5 Meilen langen Strecke von Wittenberge bis Dömitz wurden die Bauarbeiten im April und Mai 1871 begonnen. Voraussichtlich wird die ganze Bahn bis Ende 1872, spätestens jedoch bis Mitte 1873 fertig gestellt sein.

Auf der 3¾ Mln. langen Strecke von Wittenberge bis zur Mecklenburgischen Grenze ist das Terrain theils erworben, theils sind die bezüglichen Expropriations-Anträge gestellt. — Innerhalb des Grossherzogthums Mecklenburg ist der Eisenbahngesellschaft alles Terrain kostenfrei überwiesen worden.

Die wichtigsten Stationsorte sind Dannenberg $6,_7$ Meilen und Lüneburg $13,_6$ Meilen von Wittenberge.

An Bauobjecten ist nur die Brücke über die Elbe, 26 Oeffnungen mit zusammen 2950 Fuss lichter Weite zu erwähnen.

I. Bau-Abtheilung-Strecke von Wittenberge bis zur Mecklenburgischen Grenze; II. Bau-Abtheilung-Strecke im Grossherzogthum Mecklenburg, einschliesslich der Elbbrücke. Die folgenden Bau-Abtheilungen sind noch nicht gebildet.

Preussische Ostbahn. Im Anschlusse an den im Jahrg. 1869 dieser Zeitung No. 50 S. 774 abgedruckten Bericht über den Fortschritt und Stand des Baues der Thorn-Insterburger- und der Schneidemühl-Dirschauer Eisenbahn erhalten wir von der Königl. Direktion der Ostbahn unterm 5. d. M. nachfolgende weitere Mittheilung:

Die planmässige Förderung der Bauausführungen hat durch den Krieg im verflossenen Jahre eine wesentliche Beeinträchtigung erfahren, indem die erhebliche Abnahme der Arbeitskräfte fast überall zu einer Einschränkung der Arbeits-Dispositionen nöthigte, um wenigstens bei den wichtigeren Arbeiten einen den vorgeschriebenen Bauten entsprechenden Fortschritt zu machen.

Auf der 40 Meilen langen Strecke Thorn-Insterburg sind die Erdarbeiten, sowie die Ausführung der Brücken und Durchlässe bis zum Schlusse des verflossenen Jahres in dem Maasse gefördert, dass jetzt die Länge des fertigen Bahnkörpers ca. 25 Meilen beträgt, bei dessen Herstellung ca. 1 360 000 Schachtruthen Boden bewegt wurden.

Die Herstellung des Oberbaues wurde von Insterburg aus über Gerdauen und Korschen bis Bahnhof Bansen und von Thorn aus über Schoensee und Briesen bis in die Nähe des Bahnhofs Jablonowo fortgesetzt, wobei das durchgehende von Arbeitszügen befahrene Schienengeleis eine Länge von über 20 Meilen erreichte. Davon ist die ca. 6 Meilen lange Strecke von Insterburg nach Gerdauen seit Mitte Januar d. J. der öffentlichen Benutzung übergeben. Auf Bahnhof Korschen wurde die Kreuzung mit der Ostpreussischen Südbahn durch Ueberführung der diesseitigen Bahn zur Ausführung gebracht.

Den Fortschritten der Geleis-Anlage entsprechend fand auch die Ausführung der sonstigen Bahnanlagen, Wärterhäuser, Einfriedigungen, Signal-Vorrichtungen etc. statt.

Beim Bau der Bahnhöfe ist den Bedürfnissen insoweit Rechnung getragen, als zunächst nur die nöthigen Gebäude zu Diensträumen und Beamten-Wohnungen errichtet und die sonstigen Einrichtungen für den regelmässigen Gang der Züge getroffen wurden. Der Bau der übrigen Hochbauten, namentlich der definitiven Empfangsgebäude musste dagegen noch ausgesetzt bleiben, da der grösste Theil der hierzu erforderlichen Baumaterialien auf Arbeitszügen aus grösserer Entfernung herbeizuschaffen ist.

Ueber den Bau der Weichselbrücke bei Thorn, welche 5 Oeffnungen zu 300 Fuss und 12 Oeffnungen zu 110 Fuss lichter Weite durchweg mit eisernem Oberbau erhält, ist Folgendes zu bemerken:

Für die auf der Bazar-Kämpe belegenen Mittelpfeiler der 110 Fuss weiten Brückenöffnungen sind die zwischen 18 und 23 Fuss im Lichten weiten Fundamentbrunnen aufgemauert, zum Theil auch bis zur projectmässigen Tiefe gesenkt und mit Betonfüllung versehen.

Von den 6 grossen Strompfeilern der 300 Fuss weiten Brückenöffnungen wurden die drei zunächst dem linken Ufer belegenen Pfeiler in Angriff genommen. Bei denselben wurden die Baugruben durch ca. 40 Fuss tiefe Pfahlwände eingeschlossen, die Fundamentirung durch Betonschüttung auf Grundpfählen hergestellt und demnächst bei zweien dieser Pfeiler das Mauerwerk bis über den gewöhnlichen Wasserstand aufgeführt, auch die die Pfahlwände umgebenden Steinpackungen hergestellt. Ausserdem sind bei dem auf dem rechten Ufer belegenen Strompfeiler im Laufe des Winters die Rammarbeiten für die einschliessenden Pfahlwände zur Ausführung gekommen.

Der Bahnhof Thorn ist in Folge des Anschlusses der Thorn-Insterburger, sowie der Posen-Thorner Eisenbahn vollständig umzubauen, und hinsichtlich der Geleise und baulichen Anlagen sehr bedeutend zu erweitern, zu welchem Behufe die Erdarbeiten in Angriff genommen und die Arbeiten für die theilweise Translocirung der Gebäude vorbereitet wurden.

Auf der 24 Meilen langen Strecke Schneidemühl-Dirschau nahm die Länge des fertigen Bahnkörpers um 7 Meilen zu. Die Länge desselben beträgt jetzt ca. 15 Meilen, bei dessen Herstellung im Ganzen 536 000 Schachtruthen Boden bewegt wurden. Die Ausführung des Oberbaues wurde von Schneidemühl über Krojanke und Flatow bis zum Bahnhof Firchau und von Dirschau über Pr. Stargardt bis zur Ferse-Brücke fortgesetzt, wobei das durchgehende von Arbeitszügen befahrene Schienen-Geleis eine Länge von 13 Meilen erreichte.

Hiervon sind die Strecken Dirschau-Pr.-Stargardt und Schneidemühl-Flatow in Länge von 7½ Meilen gleichfalls seit Mitte Januar d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben worden. Der Fortschritt der Brückenbauten, Bahnhöfe und der sonstigen Bahnanlagen erfolgte in derselben Weise wie bei der Thorn-Insterburger Eisenbahn.

Auf beiden Neubau-Strecken wurden im verflossenen Jahre durchschnittlich 6500 Arbeiter beschäftigt.

Ueber die Zweigbahn nach den Rüdersdorfer Kalkbergen wird eine besondere Mittheilung in Aussicht gestellt.

△ **Hannover-Altenbekener Eisenbahn.** Am 31. Mai und am 1. Juni hat Seitens der Königlichen Landrostei zu Hildesheim die landespolizeiliche Prüfung der Special-Projecte auf der Hildesheim-Vienenburger Bahnstrecke von Amt Marienburg bis in die Nähe des Bahnhofs Grauhof (jedoch excl. der Bahn-Ueberkreuzung der Braunschweig'schen Bahn bei Ringelheim) stattgefunden und wird, nach der nunmehr bald zu erwartenden Genehmigung dieser Baupläne Seitens des Königlichen Handels-Ministeriums, sofort mit der Ausführung des Baues begonnen werden.

* **Oberhessische Eisenbahn-Gesellschaft.** Die Verhandlungen der Oberhessischen Eisenbahngesellschaft mit der Grossherzoglich Hessischen Regierung wegen der Zweigbahn nach Ortenberg sind noch nicht zum Abschluss gelangt. — Was die Dammrutschung am Oberhessischen Bahnhof zu Fulda betrifft, so kann bestätigt werden, dass man nichtsdestoweniger die Strecke Salzschlirf-Fulda noch vor Ende dieses Monats, nöthigenfalls mit Hülfe provisorischer Einrichtungen, zu eröffnen beabsichtigt.

—tz. **Taunus-Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1870.) Betriebslänge wie im Vorjahre $5,_{81}$ Meilen für die Taunusbahn (von welchen $5,_{13}$ Ml. doppelgeleisig sind), $0,_{99}$ Ml. für die Zweigbahn von Höchst nach Soden und $0,_{25}$ Ml. nach der Griesheimer Fabrik.

Anlage-Kapital ist verwendet 6 068 329 fl. d. i. pro Ml. 904 371 fl.

Betriebsmittel: 20 Lokomotiven mit Tender, 128 Personenwagen enthaltend 4584 Plätze, 3 Post-, 14 Gepäck- und 266 Güterwagen mit einer Ladefähigkeit von 49 910 Ctrn.

Die Lokomotiven haben 53 280 Nutzmeilen zurückgelegt.

Im Jahre 1870 wurden befördert: 32 543 Personen in der I. Klasse, 348 302 in der II., 789 482 in der III. Kl., 100 433 Militärs, zusammen 1 270 760 Personen (davon 1 151 226 im Binnenverkehre), 58 686 Ctr. Gepäck, 45 124 Stück Traglasten, 2676 Equipagen, 20 218 Pferde, 1619 Hunde; ferner 103690 Ctr. Eilgüter, 258117 Ctr. Frachtgüter I. Klasse, 333 775 Ctr. II. u 2 843 116 Ctr. III. Kl., zusammen 3 538 698 Ctr. Güter (davon 789 024 Ctr. im Binnenverkehre), 2618 Stück Thiere und 1 641 695 fl. declarirte Geldsendungen.

Gegen das Vorjahr sind 83 961 Personen = $6,_2$ Proc. und 35 543 Ctr. Güter = $1,_0$ Proc. weniger befördert. Durchschnittlich hat jeder Reisende $2,_{42}$ Meilen und jeder Ctr. Frachtgut $3,_{93}$ Meilen durchfahren und es betrug die Einnahme pro Person und Meile $9,_{82}$ kr. und pro Centner und Meile $1,_{04}$ kr.

Die Einnahmen haben betragen a) aus dem Personenverkehre: 507 151 fl. für Personen, 22 721 fl. für Reisegepäck, 366 fl. für Extrafahrten, 342 fl. für Hunde, 116 fl. an Nebenerträgen (zus. 530696 fl. d. i. 81 631 fl. weniger als 1869), b) aus dem Güterverkehre: 242 222 fl. für Eil- und Frachtgüter, 27 154 fl. für Viehtransporte incl. der Militärpferde, 2309 fl. für Traglasten und 11 824 fl. für Equipagen und Fahrzeuge (zus. 283 509 fl. d. i. 53 491 fl. mehr als 1869), c) aus verschiedenen Quellen 28 619 fl., überhaupt 842 824 fl. resp. pro Meile Bahnlänge 125 607 fl. und gegen das Vorjahr weniger um 43 149 fl. = $4,_9$ Proc.

Die Betriebs-Ausgaben betrugen 497 318 fl. (74 116 fl. pro Meile resp. 29 300 fl. mehr als 1869) und es verblieb ein Ueberschuss von 345 506 fl. = 51 491 fl. pro Meile.

Rechnet man von den Ausgaben die zu Neu- und Verbesserungsbauten verwendeten Summen (welche um 29 017 fl. grösser waren, als im Vorjahre,) ab, so verbleiben 418 105 fl. Ausgaben, welche $49,_6$ Proc. der Einnahmen repräsentiren.

Von dem Ueberschusse wurden 7000 fl. der Pensionskasse, 500 fl. der Arbeiter-Krankenkasse, 80 000 fl. dem Erneuerungsfonds und 2831 fl. dem Kapital-Reserve-Konto überwiesen, 11 279 fl. als Eisenbahnsteuer reservirt, 17 fl. pro Aktie zur Summe von 204 000 fl. als Dividende vertheilt, 721 fl. auf neue Rechnung übertragen und 39 275 fl. zu Erneuerungsbauten bestimmt. Die Dividende ist demnach von $8,_2$ Proc. im Jahre 1869 auf $6,_8$ Proc. im Jahre 1870 gefallen.

Der Reservefonds hatte ult. 1870 einen Bestand von 219 091 fl.

der Erneuerungsfonds von 190365 fl. (davon treffen 11 587 fl. auf die Sodener Zweigb.) und die Pensions-, Wittwen- und Waisenkasse bei 181 Mitgliedern von 83.354 fl. Zufolge Beschlusses der General-Versammlung übernimmt die Gesellschaft das Kapital der Pensions- etc. Kasse gegen die Verpflichtung, die Pensionen nach Maassgabe der bestehenden Statuten und unter Aufrechterhaltung der Beitragspflicht der Beamten an die Pensionsberechtigten auszuzahlen.

Wiener Briefe.

♂ Wien, am 13. Juni. (Vom Eisenbahn-Aktienmarkte. Staatsbahn. Brünn-Rossitz. Ostrau-Friedländer E.-B. Ossegg-Komotauer Bahn. Lagerhäuser. Die Elbethalbahn. Rudolfsbahn. Verkehr nach dem Auslande. Ungar. Staatsbahn.)

Die Hausse feiert wieder jubelnd ihr Fest. Man ist mit den Erträgnissen der Bahnen sehr zufrieden. Dieser Umstand wird von der Spekulation mit Vorliebe benutzt und das Publikum betheiligt sich lebhaft, so kommt es, dass die Bahnaktien trotz der leidigen nie endenden und demoralisirenden Verfassungswirren steigen. Karl-Ludwigsbahn avancirten auf 262, Staatsbahn auf 431, Lombarden auf 176 und Oesterreichische Nordwestbahn auf 216. Die übrigen Bahnpapiere participirten ebenfalls an der Hausse.

Was die weiteren Vorgänge auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens anlangt, finden wir uns in der Lage, Nachstehendes hervorzuheben:

Ueber die Dividende der Staatsbahn-Gesellschaft pro 1870 habe ich Ihnen bereits Mittheilung gemacht. Aus den Betriebsrechnungen pro 1870 wollen wir Nachstehendes hervorheben:

Der Reinertrag beläuft sich auf 20 402 981 fl. Aus dem Betriebe der Berg- und Hüttenwerke nebst Domänen resultirte ein Nettoerträgniss von 1 715 066 fl. Im Ganzen beträgt sohin der Reinertrag 22 459 066 fl.

Befördert wurden auf sämmtlichen Linien 3 433 688 Civilreisende und 110 Millionen Partei- und Regiefrachten ohne Militär.

Den hervorragendsten Antheil an der Verfrachtung haben folgende Artikel: Getreide mit $20{,}_9$ Mill. Ctr. (gegen $27{,}_7$ Mill. Ctr. in 1869), Braunkohle $15{,}_4$ Mill. Ctr. (gegen $10{,}_6$ Mill. Ctr.), Steinkohle $12{,}_4$ Mill. Ctr. (gegen $10{,}_7$), Mahlprodukte $3{,}_{410}$ Mill. Ctr. (gegen $3{,}_{486}$), Zucker $2{,}_{312}$ Mill. Ctr. (gegen $1{,}_{646}$), Eisenb.-Schienen $2{,}_{292}$ Mill. Ctr. (gegen $1{,}_{335}$), Bau- und Bruchsteine $2{,}_{099}$ Mill. Ctr. (gegen $1{,}_{439}$), Eisenwaaren $1{,}_{966}$ Mill. Ctr. (gegen $1{,}_{669}$), Raps $1{,}_{810}$ Mill. Ctr. (gegen $1{,}_{380}$), Bier $1{,}_{227}$ Mill. Ctr. (gegen $1{,}_{102}$).

Die unter den Auspicien der Staatsbahn befindliche Brünn-Rossitzer Bahn hatte am 7. d. M. hier die General-Versammlung. Der Rechenschaftsbericht pro 1870 weist an Betriebseinnahmen 393136 fl., an Betriebsauslagen 137 700 fl., somit einen Ueberschuss von 255 436 fl. aus. Hierzu der Gewinnsaldo von 1869 mit 9779 fl. giebt im Ganzen 265 215 fl. Nach Abzug von Steuern, Zins und sonstigen Ausgaben ergab sich ein Reinerträgniss von 185 854 fl. Auf die 6% Verzugszinsen der Prioritätsaktien entfielen 123 480 fl. Der Ueberschuss per 62 374 fl. wird in folgender Weise vertheilt: 10153 fl. kamen dem Pensionsfond zu und der Rest per 52 221 fl. wurde zur theilweisen Tilgung der Buchschuld an die Staatsbahn verwendet.

Aus dem in der Generalversammlung der Ostrau-Friedländer Eisenbahngesellschaft vom 9. d. M. verlesenen Geschäftsberichte entnehmen wir folgende Daten: Der bereits am 31. December 1870 eröffneten Strecke Friedland-Ostrau-Wittkowitz folgte am 21. Mai d. J. die Strecke Wittkowitz-Ostrau. Mit der Ferdinands-Nordbahn wurde ein dreijähriger Vertrag abgeschlossen, nach welchem dieselbe die Gesammt-Verkehrsleitung und Beistellung sämmtlicher Betriebsmittel übernommen hat. Dem in der letzten Versammlung gefassten Beschlusse gemäss wurde die erste Emission von 7250 Stück Prioritäts-Obligationen à 200 fl. zurückgezogen und hierfür 4833 Stück Prioritäten neuer Form, auf 300 fl. lautend, hinausgegeben, wodurch das Gründungskapital 2 899 900 fl. beträgt. Während der ersten vier Betriebsmonate betrug die durchschnittliche Monatseinnahme 14 000 fl.

Die Ossegg-Komotauer Bahn, welche längere Zeit hindurch den Zankapfel zwischen der Teplitz-Aussiger und Dux-Bodenbacher Bahn bildete, ist nunmehr den letzgenannten konzessionirt worden. Die Länge der Ossegg-Komotauer Bahn beträgt $4{,}_6$ Meilen; die effektiven Baukosten sind mit 2 967 080 fl. oder per Meile mit 652 970 fl. (worunter 100 200 fl. für Fahrbetriebsmittel) präliminirt. Nach der Konzessions-Urkunde wurden den Unternehmern keinerlei staatliche Begünstigungen finanzieller Natur gewährt, und bestimmt, dass der Bau längstens binnen zwei Jahren vom Tage der erhaltenen Baubewilligung an vollendet und die Strecke dem Verkehre übergeben werden muss.

Die Staatsbahn, Nordbahn, Elisabeth- und Franz-Josefsbahn arbeiten unausgesetzt an dem Zustandekommen der von ihnen projektirten Lagerhäuser. Das Publikum ist ungeduldig worden und verlangt bereits die Fertigstellung derselben; allein so schnell geht dies nicht, denn gut Ding will Weile haben.

Die Oesterr. Nordwestbahn geht nunmehr ernstlich daran, durch den Bau der Linien Nimburg-Reichsgrenze bei Tetschen mit einer Abzweigung nach Prag, Reichsgrenze bei Niederlipka nach einem Punkte der Brünn-Prager Route bei Wildenschwert und noch anderer kleinerer Strecken sich in direkte Verbindung mit der Oberschlesischen Eisenbahn und Sächsischen Staatsbahn zu bringen. Die Länge des Ergänzungsnetzes ist auf 47 Meilen veranschlagt, so dass in der Folge die Oesterr. Nordwestbahn eine Gesammtlänge von 129 Meile haben wird.

Von dem auf 59 800 000 fl. festgesetzten Baukapitale (30 000 000 fl. in Aktien lit. B und 29 800 000 fl. in Obligationen lit. B) werden vorerst 90 000 Aktien lit. B, welche auf 200 fl. Oe. W. Silber, gleich 133⅓ Thlr., gleich 233⅓ Gulden Süddeutsche Währung lauten, emittirt, und den Besitzern der bereits bestehenden 180 000 Stammaktien der Oesterr. Nordwestbahn wird das Vorrecht zum Bezuge dieser 90 000 Aktien lit. B in der Art eingeräumt, dass auf jede Stammaktie eine halbe Aktie lit. B entfällt. Die Aktionäre, welche von diesem Bezugsrechte Gebrauch machen wollen, haben die in ihrem Besitze befindlichen Stammaktien (Interimsscheine) nebst Consignation in der Zeit vom 12. bis 17. Juni l. J. einzureichen. Nach dem 17. Juni l. J. erlischt das Bezugsrecht. Der Emissionscours der neuen Aktien lit. B ist auf 178 fl. in Oesterr. Staats- oder Banknoten festgesetzt.

Die Elbethalbahnaktien sind mit Erfolg auf die Börse gebracht worden. Wie bei jedem neuen Papiere hat es auch diesmal nicht an Opposition gefehlt. Indess die günstige Tendenz kam dennoch zum Durchbruche und es fanden sich viele Nehmer.

An den Verwaltungsrath der Kronprinz-Rudolfsbahn ist folgender Erlass des Finanzministeriums ergangen:

Laut des vom k. k. Handelsministerium hierher mitgetheilten Protokolls ddo. vom 25. März 1871 bezüglich der Feststellung der Staatsgarantiesumme der Bahnstrecke Laibach - Tarvis hat die Letztere eine Ausdehnung von 54'011 716 Klafter, das ist $13{,}_{50}$ Meilen, wornach sich mit Zugrundelegung des im § 15 der Konzessionsurkunde vom 23. Februar 1869 zugesicherten Nominalkapitals von 1 195 000 fl. pro Meile das Anlage-Kapital auf 16 132 500 fl. beziffern wird. Im Vergleiche mit dem für diese Linie emittirten Anlagekapital von 16 275 900 fl., das ist 40 689 Aktien zu 200 fl. und 27 127 Prioritäten zu 300 fl., ergiebt sich eine Herabminderung von 143 400 fl. Da der Tilgungsplan auf Grund der für das höhere Anlagekapital entsprechenden jährlichen Annuität von 824 009 fl. zusammengestellt erscheint, wird der Verwaltungsrath unter Beziehung auf den ersten Punkt des Erlasses des k. k. Handelsministeriums vom 19. Mai eingeladen, einen neuen Tilgungsplan über das Anlagekapital von 16 132 500 fl. als Grundlage für die künftige Ermittelung der Staatsgarantievorschüsse, gefälligst anfertigen zu lassen, wie dies bereits mit dem Erlasse vom 20. Februar 1871 als nothwendig bezeichnet worden ist."

Die Staatsbahn war bemüht, seit der Wiedereröffnung der direkten Verkehre nach dem Auslande den In- und Auslands-Verkehr zu bewältigen und liess, um den grossen Anforderungen der Geschäftswelt zu genügen, ihren Fahrpark mit Güter aller Art nach allen Richtungen, ja sogar bis zu den entlegensten Stationen des Auslandes cirkuliren. Jedoch wird seit 14. v. M. der Ausstand der Oesterr.-Ungarischen Wagen im Auslande immer grösser, und es steht zu befürchten, dass durch die grosse Inanspruchnahme der ausländischen Wagenparke zur Beförderung von Militärtransporten, die Oesterr.-Ungarischen Wagen längere Zeit im Auslande zurückbehalten werden, was zur Folge hätte, dass die Staatsbahn den Verkehr nach dem Auslande demnächst beschränken müsste, denn es kann keiner Bahnverwaltung zugemuthet werden, dass sie die Mittel besitzen, um im in- und ausländischen Verkehr das ihr aufgegebene Gut in beliebiger Quantität bis zu den verschiedensten Bestimmungsorten ohne Aushilfe der mitinteressirten Bahnen transportiren zu können.

Die Handels- und Geschäftswelt muss sich jetzt übrigens gefasst machen, dass die Verkehrsstockungen während der Rücktransporte der Deutschen Armeen ebenso gross und anhaltend sein werden, als dies bei der Mobilisirung zum Einbruch nach Frankreich der Fall gewesen ist.*

Am 13. d. M. wird die Ungar. Staatsbahnstrecke Miskolcz-Bánréve mit den Zwischenstationen Putnok, Vadna, Sajó-Szt.-Péter eröffnet.

Hs. Die Transport-Enquête. Wien, 10. Juni 1871. Mit dem Heutigen schliessen wir diese Berichte, da endlich für den 14. die der Schlussberathung der Rechts- und Betriebs-Sektionen, darauf aber die aller drei (noch der Tarif-) Sektionen, und zwar wegen Feststellung der Plenarversammlungen statt findet, welche für die ersten acht Tage des Juli d. J. in Aussicht genommen werden.

Aus den Sitzungen der noch allein thätigen I. (Rechts-) Sektion sind weiter folgende Referate nachzutragen: a) Der Ausdruck böslliche Handlungsweise, welche im Handelsgesetze die Bahnen zum vollen Ersatze verpflichtet, ist nicht nur auf die böswillige Absicht, sondern auch auf grobe Fahrlässigkeit, daher nicht auf jedes Verschulden anwendbar. b) Die Schwierigkeiten, welche der büreaukratische Geist der Zollbeamten den Transport-Anstalten bei der Behandlung der Güter an der Grenze verursachen (dass z. B. bei

* Wir können diese Befürchtung des Herrn Korrespondenten nicht theilen, da (wie wir in voriger Nummer S. 451 aus guter Quelle berichteten) von Seiten der Deutschen Eisenbahn-Executiv-Kommission und der Deutschen Eisenb.-Verwaltungen die umfassendsten Vorkehrungen getroffen sind, um während der Rücktransporte der Deutschen Armee selbst den Güterverkehr möglichst ungestört aufrecht zu erhalten. Die Redaktion.

ganzen Waggonladungen von Garnen nicht der Waggon, sondern jedes einzelne Stück Garn plombirt werde u. s. w.), rechtfertigen die von der Sektion auch acceptirte Vorstellung beim Ministerium gegen diese Chicanen der Zoll-Manipulation. c) Die Frage, ob die Concessionen der Bahngesellschaften auch ohne deren Zustimmung einer Revision unterzogen und dem Staat der im allgemeinen Interesse nöthig scheinenden Einflussnahmen auf den Bahnbetrieb gesichert werden können — veranlasste folgende Resolution: Konzessionen sind bilaterale Verträge, welche einseitig nur auf Grund des jus supremi dominii des Staates geändert werden dürfen.

Wir schliessen auch noch mit folgenden Desiderien aus den Gutachten anderer Körperschaften, als der sich in ihren Beschwerden wiederholenden übrigen Handels- und Gewerbekammern des Reichs. Der Verein zur Ermunterung des Gewerbsgeistes in Prag will Festsetzung von Refaktien für grössere Minimalquantitäten in den Tarifbüchern und Erledigung aller Bahnbeschwerden durch die Lokalbehörden; der Mährische Gewerb-Verein in Brünn beantragt Einführung von Zonentarifen als einziges Mittel gegen die ausserordentliche Complikation des Tarifwesens und Geltung der Fracht-Duplikate als Ladescheine mit allen handelsgesetzlichen Rechtswirkungen; der Verein für kaufmännische Interessen in Wien wünscht Frankirungszwang für leere Gefässe zur Vermeidung willkürlicher Retouren und Beibehaltung der gegenwärtigen Bestimmungen über die Nichtbesichtigung des Gutes durch den Empfänger vor der Auslösung des Frachtbriefes; die Mährich-Schlesische Gesellschaft zur Beförderung des Ackerbaues, der Natur- und Landeskunde plaidirt endlich für den Wegfall der Provision bei Nachnahmen (weil die Bahnen hierbei keine Auslagen haben) und die Publikation aller Instruktionen für die Bahnbediensteten.

Sobald die Sektionsberichte veröffentlicht werden, beabsichtigen wir die mitgetheilten Beschlüsse zu ergänzen, um dann mit den sogenannten Referaten über die Plenarversammlungen die Reihe von Artikeln über die Transport-Enquête definitiv abzuschliessen.

Personalnachrichten.

Niederländische Staats-Eisenbahnen. Nach Mittheilung der General-Direktion der Niederländischen Staatseisenbahnen an die geschäftsführende Direktion des Vereins Deutscher Eisenb.-Verw. hat der „Raad van Commissarissen" den Herrn W. Testas auf seinen Antrag des Dienstes als Sekretär der Gesellschaft, unter ehrenvoller Anerkennung seiner Amtsführung, und zwar vom 31. Mai c. ab enthoben, und mit der Wahrnehmung jenes Amtes den Herrn W. K. M. Vrolik betrauet. — Ferner ist kraft art. 29 der Statuten bestimmt, dass bei Abwesenheit des General-Direktors die Herren „Chefs van Dienst" zeichnen sollen, als:

für den Dienst Mouvement, Ihr Mr. H. M. A. van der Goes;
„ „ „ Handelszaken, J. J. Engeringh;
„ „ „ Weg en Werken, C. P. J. van den Berg;
„ „ „ Tractie en Materieel, J. W. Stous Sloot;
„ „ „ Finanzangelegenheiten, W. K. M. Vrolik.

„Der General-Direktor
Bei Abwesenheit
Der Chef von Dienst von . . . . ."

während diese Briefe vom Sekretär gegengezeichnet werden:

„Gelesen
Der wahrnehmende Sekretär
Vrolik."

Im Fall der Herr W. K. M. Vrolik als Chef des Finanzdienstes „für den General Direktor bei dessen Abwesenheit" zeichnet, dann wird der Herr J. H. Verhoop, Hauptbuchhalter der Gesellschaft, die von dem Herrn Vrolik in bezeichneter Eigenschaft unterschriebenen Briefe gegenzeichnen.

Oldenburgische Staatseisenbahn. Der Maschinenmeister Wolff ist zum Obermaschinenmeister, die Bahningenieure Bruhn, Behrmann und von Finckh sind zu Eisenbahn-Inspektoren ernannt.

Ausland.

Ξ **Frankreich.** Ohngeachtet des Kriegs und aller durch denselben über Frankreich hereingebrochenen Noth hat doch, schreibt der Monit. des inter. materiels No. 24, die Compagnie anonyme des Dombes et du chemin de fer du Sud-Est ihre Arbeiten fortgesetzt, und die Linie von Mâcon nach Paray-le-Monial noch während des Kriegs dem Betrieb übergeben. Desgleichen wird die Vollendung der Linie von Châlons sur Saône nach Lons-le-Saulnier aufs eifrigste betrieben und wurde dieselbe am 30. April dieses Jahres für den Personen- und Güterverkehr eröffnet.

⊙ **Schweiz.** Ueber die neu eröffnete Rigibahn entnehmen wir Schweizer Blättern Folgendes: Es fahren nun täglich 3 regelmässige Züge (11 Vorm., 3 und 5 Nachm.) von Viznau nach Staffel und 2 regelmässige Züge (6,30 Vorm. und 3 Nachm.) von Staffel nach Vitznau. Jede Fahrt auf- und abwärts dauert 1 Stde. 15 Min. Die Bergfahrt kostet 5 Frcs., die Thalfahrt 2 Frcs. 50 Cts., Hin- und Rückfahrt zusammen 7 Frcs. Extrazüge werden gegeben, wenn eine Gesellschaft die entsprechenden Kosten trägt. Am 27. Mai wurden 300 Personen befördert, und mit den bisherigen Einnahmen (6677 Frcs.) ist die Verwaltung zufrieden.

Am 9. Juni wurde in Sonceboz durch Sprengung der ersten Mine im Felsen von Pierro-Pertuis, des künftigen Tunnels, der Beginn der Arbeiten an der Jurabahn gefeiert.

⊙ **Italien.** Am 1. Juni ist die 26 Kilom. lange Bahnstrecke Cagliari-Villasor dem Verkehr übergeben worden. In kurzer Zeit wird ebenfalls die Eröffnung des von Cagliari nach Oristano gebauten Schienenweges und der Bahnstrecke Sassari-Portotorres erfolgen.

Literatur.

* **Eisenbahn-Jahrbuch der Oesterreich-Ungarischen Monarchie von Ignaz Kohn.** Wien 1871. In Verlag von Lehmann und Wentzel. Wien 1871. Herr Kohn, Büreauchef bei der commerciellen Direktion der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft hat vor kurzem den IV. Jahrgang seines vorstehend, von uns bereits früher anerkennend erwähnten Eisenbahn-Jahrbuchs der Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen erscheinen lassen. In der neuen Ausgabe ist das Werk selbstverständlich bedeutend vermehrt worden und werden in demselben jetzt 57 Bahnen (die K. Ungar. Staatsbahnen als eine einzige Bahnanstalt betrachtet) besprochen. Die innere Einrichtung desselben ist die gleiche einheitliche und systematische geblieben, wie in den früheren Jahrgängen. Die I. Abtheilung enthält, abgesehen von Personalien, eine übersichtliche Darstellung der Entwicklung und der Bewegung im Eisenbahnwesen der Oesterr.-Ungar. Monarchie während des Jahres 1870, die II., III. und IV. Abtheilung die speciellen statistischen Notizen über die ganz oder theilweise in Betrieb stehenden Lokomotivbahnen und die neuen Unternehmungen. Und zwar werden in dieser Richtung mitgetheilt, resp. besprochen: Personalien, historische Notizen*, Beschlüsse der Generalversammlungen, Beschreibung des Bahngebiets und der einzelnen Linien, bauliche Verhältnisse, Fahrbetriebsmittel, Gesellschafts- und Anlage-Kapital, Betriebsrechnung pro 1869, Bilanz etc.

In der V. Abtheilung werden in derselben Weise die Lokal-Strassen- (Pferde-) Eisenbahnen besprochen.

Beigegeben sind dem Werk noch 2 Tabellen, eine Ergänzung der in den früheren Jahrgängen enthaltenen Meilenzeiger nach dem Bestand vom 1. Januar 1871, dann die wöchentlichen Durchschnittscourse der Eisenbahn-Effecten im Jahre 1870 enthaltend.

Die statistischen Daten betreffen meist das Jahr 1869 und die technischen Berichte veranschaulichen den Tracezug, die Anlage und die Ausrüstung der eröffneten Linien.

Diese kurze Inhaltsübersicht wird schon von dem reichhaltigen Inhalt des Werkes ein Bild geben, dessen besonderer Werth darin liegt, dass die Angaben, wie der Verfasser versichert, sämmtlich aus authentischer Quelle geschöpft sind. Möge dem Werke die günstige Aufnahme zu Theil werden, welche bereits die früheren Jahrgänge gehabt haben.

Inhalts-Verzeichniss der besonderen Beilage zum Deutschen Reichs-Anzeiger und Königlich Preussischen Staats-Anzeiger No. 6 vom 10. Juni 1871. Chronik des Deutschen Reichs. Zur Geschichte des Deutsch-Französischen Krieges. Die Deutsche Heldensage. (I.) Das Institut für archäologische Korrespondenz in Rom. Kunstausstellung von vaterländischen Transparent-Kriegsbildern.

Inhalts-Verzeichniss der besonderen Beilage zum Deutschen Reichs-Anzeiger und Königl. Preuss. Staats-Anzeiger. No. 7 vom 14. Juni 1871. Chronik des Deutschen Reichs. Berliner Siegeseinzüge. Die via triumphalis im alten Rom. Die Deutsche Heldensage. II. Der Fortgang des Baues der Königlichen National-Galerie in Berlin während des Jahres 1870.

Miscellen.

—r— **Einnahmen des Zollvereins 1870.** Das Centralbureau des Zollvereins hat die Abrechnung für die gemeinschaftliche Einnahme an Ein- und Ausgangszöllen für das Jahr 1870 aufgestellt. Das Resultat ist als ein sehr günstiges zu betrachten. Das Jahr 1869, welches im friedlichen Verlaufe verging und in welchem Industrie und Handel in hohem Grade blühten, hatte eine Brutto-Einnahme von 26 575 416 Rthlr. gehabt, das Kriegsjahr 1870 erreichte aber eine Einnahme von 28 554 984 Rthlr., was also ein Mehr von fast 2 000 000 Rthlr. ergiebt. Die grösste Einnahme im letzten Jahre ist im vierten Quartale, also gerade inmitten des Krieges erzielt worden. Die drei ersten Quartale hatten eine Einnahme von 19 950 198 Rthlr., mithin durchschnittlich jedes einzelne 6 650 066 Rthlr., dagegen das letzte Quartal 8 614 486 Rthlr., mithin fast 2 Mill. Thlr. mehr.

Von der Einnahme des vergangenen Jahres haben erhoben: der Norddeutsche Bund 24 061 614 Rthlr., Luxemburg 242 877 Rthlr., Bayern 1 491 403 Rthlr., Württemberg 516 364 Rthlr., Baden 1 631 162 Rthlr. und Südhessen 422 564 Rthlr. Nach Abzug der Kosten für die

* Diese historischen Mittheilungen, welche bis auf die neueste Zeit reichen, enthalten ausser den rein geschichtlichen Daten, rücksichtlich der neuen Linien die wichtigsten Bestimmungen der Concessions-Urkunden, sowie Angaben über Zweck und Bedeutung der resp. Bahnlinien, wie wir solche in unserer Zeitung mittheilen, rücksichtlich der ältern Institute, den ganzen oder theilweisen Wortlaut der zwischen einzelnen Gesellschaften oder mit dem Staat abgeschlossenen Uebereinkommen etc.

Zollerhebung und den Zollschutz an den Aussengrenzen und sonstiger Ausgaben bleiben zur Vertheilung unter den Zollvereinsstaaten 25 231 572 Rthlr., wovon nach dem Verhältnisse der Bevölkerung fallen auf den Norddeutschen Bund 19 432 008 Rthlr., Luxemburg 131 722 Rthlr., Bayern 3 179 827 Rthlr., Württemberg 1 171 512 Rthlr., Baden 944 330 Rthlr. und Südhessen 41 987 Rthlr. Es haben mithin von ihren Einnahmen herauszuzahlen, der Norddeutsche Bund 2 243 089 Rthlr., Luxemburg 171 270 Rthlr., Baden 334 732 Rthlr. und Südhessen 41 897 Rthlr., dagegen zu empfangen: Bayern 2 111 895 Rthlr. und Württemberg 679 083 Rthlr.

K. **Goldhaltige Gegenden in Schottland.** Im Norden Schottlands sind neuerdings goldhaltige Lager entdeckt worden; in den Grafschaften Southerland und Caithness finden sich Goldgeschiebe in Alluvionen und im Bett der Wasserläufe, welche vom Berge Morven herkommen und südlich oder nördlich gegen das Meer hin sich erstrecken. Zweifelsohne ist das Gold in Quarzadern der Morven enthalten und wird in Folge Verwitterung des Gesteins durch die Bergwässer fortgeführt. (Annales des Mines.)

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.)

29. Juni Altona-Kieler Eisenbahn-Ges. zu Altona. S. S. 474.

10. Juli Oberlausitzer Eisenbahn (Kohlfurt-Falkenberg) in Ruhland (Station der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn). Tagesordnung: 1) Feststellung der Zeichnung des Grundkapitals und der Einzahlung von 10% auf dasselbe; 2) Genehmigung des Gesellschafts-Statuts; 3) Wahl des Aufsichtsraths.

11. „ *Crefeld-Kreis-Kempener Industrie-Eisenb.-Ges. zu Crefeld.

11. Juli *Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft zu Wiesbaden. Tagesordnung: Vorlage der Kgl. Preuss. Staatsregierung bezüglich des Ankaufs der Taunusbahn durch den Staat.

Einzahlungen.

Oberlausitzer Eisenbahn. (Kohlfurt-Falkenberg.) Die Zeichner der Aktien der zu konstituirenden Oberlausitzer Eisenbahn-Gesellschaft haben die statutenmässige Einzahlung von zehn Procent des gezeichneten Betrages bei einer der nachverzeichneten Einzahlungsstellen:

Berliner Bankverein, Dorotheenstrasse No. 8,

Gemeindekasse zu Niesky (z. H. des Herrn Gemeindevorstehers Uttendörfer),

Kommunalständische Sparkasse zu Hoyerswerda (z. H. des Herrn Bürgermeister Kotze),

Kreis-Sparkasse zu Liebenwerda (z. H. des Herrn Rendanten Schwerdt),

gegen Interimsquittung bis spätestens zum 1. Juli c. zu bewirken.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
19. Juni	zu Sigmaringen	Württembg. Staatsb.	Hochbauten	—
19. „	zu Schwaben	Bayer. Staatsb.	2. Loos Schwaben-Erding	—
22. „	zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	eis. Perronhalle Vohwinkel	—
24. „	zu Elberfeld	dieselbe	Hochbauten Deutz	—
27. „	zu Elberfeld	dieselbe	Erdarbeiten Wrexen-Rimbeck	—
27. „	zu Braunschweig	Braunschweig. E.	Materialien-Verkauf	478
30. „	zu Köln	Köln-Mindener E.	Materialien	—
30. „	zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	eiserne Ueberbauten Brilon-Bredelar	—
3. Juli	zu Breslau	Rechte Oderuferb.	Wagen	477
15. „	zu Saarbrücken	Saarbrücker E.	Verkauf von Wagen etc.	478

OFFICIELLE ANZEIGEN.

Generalversammlung
der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

In Gemässheit der §§ 26—29 und § 46 des Statuts werden die Aktionäre der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft zu der **einundzwanzigsten** regelmässigen

am Freitag den 30. Juni d. J. Nachmittags 3 Uhr

zu Lübeck im Casino-Gebäude abzuhaltenden **Generalversammlung** hierdurch eingeladen.

Zur Prüfung der Legitimationen der stimmberechtigten Aktieninhaber und zur Aushändigung der **Eintrittskarten** werden Kommittirte des Ausschusses

am Freitag den 30. Juni d. J. Vormittags von 11 bis 1 Uhr

im vorgenannten Lokale gegenwärtig sein.

Die Legitimation geschieht durch Einreichung einer schriftlichen Erklärung über die eigenen Aktien und über die Aktien, für welche ein Aktionär vom anderen bevollmächtigt ist, unter Vorzeigung derselben (§ 29 des Statuts).

Zur Verhandlung kommen:

1) Jahresbericht der Direktion und Rechnungsabschluss des Jahres 1870,
2) Jahresbericht des Ausschusses,
3) Mittheilung betreffs einer Seitens der Königlich Preussischen Regierung an die Direktion gerichteten Aufforderung zur Erklärung über die Uebernahme des Baues einer Zweigbahn von Oldesloe über Segeberg nach Neumünster.

Lübeck, den 30. Mai 1871.

Der Ausschuss der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

König Christian VIII. Ostseebahn.
General-Versammlung
der Aktionäre am Donnerstag den 29. Juni 1871 Mittags 12 Uhr im Bahnhofs-Hôtel in Altona.

Gegenstände der Verhandlung:

1) Berichterstattung des Ausschusses und der Direktion.
2) Antrag von Ausschuss und Direktion auf Ermächtigung zur Erbauung einer Zweigbahn von Neumünster über Segeberg nach Oldesloe und Aufbringung der dazu erforderlichen Mittel durch eine Prioritäts-Anleihe III. Emission im Nominalbetrage von 1 500 000 Thlr.
3) Wahl für die in Gemässheit § 54 des Statuts austretenden fünf Ausschussmitglieder.

Der General-Versammlung beizuwohnen und in derselben die Rechte der Aktionäre auszuüben, sind zufolge § 41 des Statuts nur diejenigen Aktionäre berechtigt, welche am Mittwoch den 28. Juni von 10 bis 1 Uhr Morgens und von 4 bis 7 Uhr Nachmittags oder am Tage der General-Versammlung von 9 bis $11^1/_2$ Uhr Morgens im Büreau der Gesellschaft im Bahnhofshôtel in Altona die vorgeschriebenen schriftlichen Erklärungen, wozu die gedruckten Schemata ebendaselbst abzufordern sind, unter Vorzeigung ihrer Aktien eingereicht haben, die Aktien werden sogleich zurückgegeben nebst Einlasskarten, die auch zur Legitimation beim Stimmen dienen.

Zur Beschlussnahme über den Antrag ad 2 ist es zufolge § 45 des Status erforderlich, dass drei Viertel sämmtlicher Aktien vertreten seien und dass von diesen zwei Drittel der Stimmen sich dafür erklären, ferner ist dafür die allerhöchste Genehmigung erforderlich.

Altona, den 10. Juni 1871.

Der Ausschuss.
Theod. Reincke, Vorsitzender.

Werra-Eisenbahn.

Auf Grund des von der Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft zu Erfurt aufgestellten Rechnungs-Abschlusses haben wir die **auf die Stammaktien pro 1870 entfallende Dividende** auf 1 Thaler oder 1 Gulden 45 Kreuzer pro Aktie festgestellt.

Diese Dividende wird gegen Rückgabe des Dividendenscheines XII von der Hauptkasse der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft in Erfurt, den Billetexpeditionen der Werrabahn und denen der Thüringischen Bahn in Weimar und Gotha nach vorheriger Anmeldung, den Herren **G. Müller & Comp.** in Berlin, **A. Siebert** in Frankfurt a/M. und **Becker & Comp.** in Leipzig vom **1. k. Mts. Juli** an ausbezahlt.

Die Einlösung **der am 1. Juli l. Js. fälligen Coupons der 5procentigen Prioritätsanleihe** erfolgt bei den vorgenannten Stellen, der Mitteldeutschen Creditbank hier, der Coburg-Gothaischen Creditgesellschaft in Coburg, der Württembergischen Vereinsbank in Stuttgart und den Herren Gebrüder **Haas** in Carlsruhe.

Meiningen, den 8. Juni 1871.

Der Verwaltungsrath der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft.

Taunus-Eisenbahn.

Wegen Militärtransporten auf den Anschlussbahnen kann der für den **15. d. Mts.** bereits veröffentlichte Fahrtenplan vorerst nicht ausgeführt werden.

Frankfurt a/M., den 4. Juni 1871.

I. A. d. V.-R. **die Direktion der Taunus-Bahn.**
Wernher.

Thüringische Eisenbahn.

Die am **1. Juli cr.** fälligen Zinscoupons der 4 und $4^1/_2$ procentigen Prioritäts-Obligationen der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft:

1) Serie I (4%) Coupon No. 5
2) „ II ($4^1/_2$%) „ „ 3
3) „ III (4%) „ „ 5
4) „ IV ($4^1/_2$%) „ „ 5

werden von dem gedachten Tage ab eingelöst:

I. durch unsere Hauptkasse in Erfurt,

II. während des Monats Juli cr.

a) **durch die Billetexpeditionen in den an der Thüringischen Bahn belegenen Städten** nach vorausgegangener Anmeldung;

b) die unter 1. 2. 3 erwähnten Coupons durch Herrn **J. H. Cohn in Dessau,**

c) die Coupons sämmtlicher obengenannten Serien No. I—IV
in **Berlin** durch die Herren **Breest & Gelpcke,**
in **Frankfurt a/M.** durch die Herren **M. A. von Rothschild & Söhne,**
in **Leipzig** durch die **Leipziger Bank,** endlich

d) die Coupons der **Prioritäts-Anleihe Serie II** (ad 2) durch Herrn **A. Stürcke** hier.

Die Einlösung erfolgt nur von 9 bis 12 Uhr Vormittags.

Vom 1. August cr. ab findet die Einlösung sämmtlicher Coupons nur durch unsere Hauptkasse statt.

Erfurt den 6. Juni 1871.

Die Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Thüringische Eisenbahn.

Die am **1. Juli 1871** fälligen Zinscoupons No. 2 unserer zum Bau der Leipzig-Zeitzer Bahn emittirten $4^1/_2$ procentigen Prioritäts-Obligationen **Serie V** werden von dem gedachten Tage ab

I. durch unsere Hauptkasse in Erfurt

2) während des Monats Juli d. J.

a) **durch die Billet-Expeditionen in den an der Thüringischen Eisenbahn belegenen Städten** nach vorausgegangener Anmeldung,

b) **durch nachstehende Bankhäuser:**
in **Berlin** durch die **Direktion der Disconto-Gesellschaft,**
in **Frankfurt a/M.** durch die Herren **M. A. von Rothschild & Söhne,**
in **Leipzig** durch die **Allgemeine Deutsche Credit-Anstalt,**
in **Weimar** durch die **Weimarische Bank** und
in **Erfurt** durch Herrn **Adolph Stürcke**

bezahlt.

Die Einlösung erfolgt nur von 9—12 Uhr Vormittags.

Vom **1. August cr.** ab findet die Einlösung dieser Coupons nur durch unsere Hauptkasse statt.

Erfurt, den 7. Juni 1871.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Vom **1. Juli cr.** ab werden in unserer Hauptkasse am Askanischen Platz Nro. 6 in den Vormittagsstunden von 9—12 Uhr jeden Wochentages eingelöst werden:

a) die zum 1. Juli cr. fällig werdenden **Coupons der diesseitigen 4% Pioritäts-Actien No. 5, der $4^1/_2$% Prioritäts-Obligationen No. 31 und der $4^1/_2$% Prioritäts-Obligationen Littr. B No. 1,** sowie die **Dividenden-Scheine der Stamm-Actien No. 59,** ferner die an früheren Fälligkeits-Terminen bis jetzt nicht abgehobenen Coupons und Dividenden-Scheine, soweit dieselben nicht verjährt sind;

b) die am **11. März cr. verloosten Prioritäts-Actien und -Obligationen,** sowie die in früheren Ziehungen verloosten, aber noch nicht abgehobenen Actien etc. (cfr. unsere öffentliche Bekanntmachung vom 11. März cr.)

Es wird gebeten, diesen Coupons und Dividenden-Scheinen etc. nur **einen Nachweis über die Stückzahl und den Werth derselben,** event. nach den verschiedenen Kategorien geordnet, beizufügen.

In **Leipzig** geschieht die beregte Einlösung (**jedoch nur der Coupons und Dividenden-Scheine ad 1**) in den Tagen vom **1. bis einschliesslich 15. Juli cr.** bei der Güterkasse auf unserem dortigem Bahnhofe in den Vormittagsstunden von 9—12 jeden Wochentages.

Berlin, den 1. Juni 1871. **Die Direktion.**

K. k. pr. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn.

Durch den Fortschritt des Baues der Eisenbahnstrecke Neratowitz-Prag sieht sich der Verwaltungsrath veranlasst, die Einzahlung der restlichen sechs Raten, und zwar jede Rate zu 10% oder Oe. W. fl. 20 pr. Stück Aktie II. Emission mit der Bestimmung auszuschreiben, dass die

fünfte in der Zeit vom 1. bis 15. Juli 1871
sechste „ „ „ „ 1. „ 15. August „
siebente „ „ „ „ 1. „ 15. September „
achte „ „ „ „ 1. „ 15. October „
neunte „ „ „ „ 1. „ 15. November „
zehnte „ „ „ „ 1. „ 15. December „

zu berichtigen ist.

Die P. T. Herren Aktionäre werden hiernach eingeladen, die nach Maassgabe ihres Aktienbesitzes entfallenden Beträge bei nachbenannten Zahlungsstellen unter Vorlage der Interimsscheine einzuzahlen und zur gefälligen Kenntniss zu nehmen, dass die Zahlung mehrerer oder sämmtlicher Raten gestattet ist.

Die Zahlungsstellen sind:

in **Prag** bei der **Hauptcassa der Gesellschaft,**
„ „ bei Herrn **Moritz Zdekauer,**
„ „ bei der **Allg. Böhm. Bank,**
„ **Wien** bei der **Niederösterr. Escompte-Gesellschaft,**
„ **Leipzig** bei der **Allgem. Deutschen Kredit-Anstalt.**

Am 2. Januar 1872 werden die voll eingezahlten Interims-Scheine gegen Aktien mit den entsprechenden Coupons umgetauscht.

Prag, am 26. Mai 1871. **Der Verwaltungsrath.**

K. k. priv. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn.

Die mit 1. Juli 1871 fälligen **Dividenden-Coupons** für das Verwaltungsjahr 1870 werden in Gemässheit des Generalversammlungs-Beschlusses vom 20. Mai 1871 mit Oest. W. fl. 16. — in Banknoten per Stück eingelöst werden.

Die Einlösung dieser Dividenden-Coupons, gleichwie der mit 1. Juli 1871 fälligen halbjährigen **Silberzinsen-Coupons der Prioritäten** mit Rthlr. 2. 15 Sgr. oder Oest. W. fl. 3. 75 in Silber per Stück erfolgt vom 1. Juli 1871 ab bei nachstehenden Zahlungsstellen:

1) in **Prag** bei der **Hauptcassa der Gesellschaft,** No. 1012/I,
2) in „ „ „ **Allgem. Böhm. Bank,**
3) in „ „ Herrn **Moritz Zdekauer,**
4) in **Wien** „ der **Niederösterr. Eskompte-Gesellschaft,**
5) in „ „ „ **Anglo-Oesterr. Bank,**
6) in **Leipzig** bei der **Allgem. Deutschen Creditanstalt,**
7) in **Dresden** bei Herrn **Michael Kaskel,**

8) in Berlin bei der Berliner Handelsgesellschaft,
9) in „ „ Herrn David Liepmann,
10) in Frankfurt a/M. bei H. A. M. v. Rothschild & Söhne,
11) in Hamburg bei der Norddeutschen Bank.

Prag, am 26. Mai 1871.

Der Verwaltungsrath.

K. k. priv. Böhm. Nordbahn.

Dem Beschlusse der am 22. Mai l. J. abgehaltenen IV. ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre gemäss wird der Coupon der Aktien der k. k. priv. Böhm. Nordbahn für das Verwaltungsjahr 1870 mit Oesterr. fl. 5.25 eingelöst.

Die Auszahlung geschieht vom 1. Juli 1871 ab in Prag bei der Cassa der Gesellschaft, Quai 1012/I, in Wien bei der k. k. priv. Niederösterr. Eskomptegesellschaft, in Warnsdorf bei der Warnsdorfer Eskomptegesellschaft.

Prag, im Mai 1871.

Der Verwaltungsrath.

Ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Vom 15. Juli d. J. beginnend, werden die volleingezahlten Interimsscheine auf Aktien litt. A IV. Emission à 525 fl. Ö. W., dann Aktien litt. B. à 200 fl. Ö. W. gegen Hinausgabe der Aktien eingezogen, und bei diesem Anlasse zugleich die 5%gen Zinsen der eingezahlten Beträge für die Zeit bis 30. Juni d. J. baar ausgeglichen. Die Aktien litt. A lauten auf bestimmte Namen, jene litt. B auf den Ueberbringer.

Die Aktien sind mit Coupons, deren erster pr. 1. Januar 1873 auf die kundgemachte Abschlagszahlung des Jahres 1872 lautet, dann einem Einschaltcoupon pr. 1. Januar 1872 auf die 5%gen Zinsen der Aktieneinlage vom 1. Juli bis 31. December d. J. versehen.

Der Austausch der bestehenden Interimsscheine gegen die entfallenden Aktien, dan der erwähnte Zinsenausgleich geschieht gegen Beibringung arithmetisch geordneter Consignationen in duplo durch die Hauptkasse der Gesellschaft in Prag und durch die Vermittelung des Herrn Moriz Zdekauer in Prag, der k. k. pr. allgem. Oesterr. Bodenkreditanstalt in Wien, der allgemeinen Deutschen Kreditanstalt in Leipzig und der Herren M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M.

Prag, am 31. Mai 1871.

Der Verwaltungsrath.

Nachdruck wird nicht honorirt.

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

Mit Bezug auf unsere Bekanntmachung vom 2. März. d. J. bringen wir hierdurch zur öffentlichen Kenntniss, dass bei der am 21. d. M. vorschriftsmässig erfolgten Ausloosung

a) der vom 1. Juli cr. ab zur Tilgung gelangenden 24 200 Thlr. in 242 Stück der von uns übernommenen und abgestempelten Magdeburg-Wittenbergeschen 4½ procentigen Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen,

b) von ½ Procent des Stamm-Kapitals der in ein dreiprocentiges Rentenpapier verwandelten Magdeburg-Wittenbergeschen Eisenbahn-Aktien folgende Nummern gezogen worden sind.

a) 4½% Magd.-Wittenbergesche Prioritäts-Obligationen:

No. 49. 63. 225. 362. 449. 472. 508. 515. 522. 688. 934. 1007. 1043. 1166. 1193. 1506. 1564. 1735. 1821. 1878. 2095. 2242. 2409. 2492. 2601. 2610. 2652. 2667. 2678. 2707. 2729. 2732. 2912. 2985. 3257. 3299. 3535. 3590. 3627. 3654. 3673. 3687. 3718. 3753. 3951. 3978. 4064. 4079. 4308. 4327. 4353. 4384. 4678. 4721. 4881. 4932. 5025. 5185. 5237. 5266. 5302. 5500. 5611. 5633. 5683. 5692. 5905. 5948. 5980. 6049. 6061. 6176. 6191. 6231. 6264. 6299. 6682. 6721. 6734. 6969. 7057. 7084. 7141. 7393. 7401. 7404. 7435. 7541. 7635. 7641. 7769. 8001. 8051. 8071. 8117. 8322. 8416. 8442. 8499. 8516. 8587. 8665. 8835. 8837. 8893. 9378. 9553. 9575. 9599. 9624. 9627. 9642. 10003. 10072. 10102. 10195. 10207. 10295. 10314. 10363. 10378. 10705. 10718. 10756. 10852. 10938. 10946. 10952. 11014. 11128. 11141. 11305. 11390. 11410. 11423. 11496. 11539. 11625. 11637. 11707. 11807. 11894. 11946. 12007. 12039. 12125. 12273. 12276. 12367. 12415. 12511. 12528. 12536. 12636. 12854. 12885. 12915. 12995. 13004. 13311. 13355. 13362. 13457. 13519. 13551. 13596. 13665. 13777. 13813. 13869. 13898. 13957. 13963. 14010. 14043. 14257. 14261. 14390. 14391. 14397. 14477. 14555. 14682. 14792. 14976. 15019. 15037. 15127. 15182. 15208. 15316. 15335. 15391. 15507. 15520. 15694. 15826. 15911. 15933. 16084. 16103. 16324. 16343. 16438. 16498. 16519. 16658. 16690. 16720. 16779. 16909. 16942. 16972. 17276. 17279. 17367. 17418. 17579. 17580. 17744. 17841. 17964. 18144. 18172. 18183. 18198. 18246. 18270. 18306. 18319. 18758. 18879. 18921. 18967. 18988. 18994. 19285. 19291. 19635. 19662. 19684. 19934.

b) 3% Rentenpapiere (früher Magdeburg-Wittenbergesche Stamm-Aktien):

No. 6. 344. 502. 603. 890. 1027. 1220. 1383. 1446. 1504. 1679. 2216. 2353. 2538. 2584. 2649. 2659. 2919. 3084. 3158. 3402. 3510. 3609. 3802. 3893. 4223. 4324. 4428. 4460. 4625. 4891. 4905. 4997. 5183. 5306. 5514. 5521. 5589. 5929. 6684. 6795. 6878. 7537. 8116. 8363. 8401. 8528. 8530. 8575. 9009 9123. 9868. 10329. 10435. 10460. 10492. 10496. 11512. 11550. 11669. 11862. 11900. 12124. 12155. 12184. 12342. 12559. 12682. 12750. 12775. 12836. 12897. 13045. 13167. 13694. 14382. 14383. 14447. 14628. 14744. 15375. 15606. 15764. 15778. 16022. 16122. 16210. 16216. 16429. 16656. 17062. 17200. 17572. 17785. 18104. 18260. 18858. 19006. 19205. 19333. 19449. 19579. 20038. 20105. 20367. 20390. 21082. 21376. 21543. 21651. 22136. 22237.

Der Betrag dieser Obligationen resp. Rentenpapiere ist nach dem Nennwerthe vom 1. Juli d. J. ab Vormittags 9—12 Uhr in unserer Hauptkasse hierselbst — Fürstenwallstrasse No. 16 — zu erheben, mit welchem Tage auch die Verzinsung jener Obligationen resp. Rentenpapiere aufhört.

Zugleich machen wir darauf aufmerksam, dass

a) von den Prioritäts-Obligationen

aus der Verloosung per 1. Juli 1863
No. 8174,

aus der Verloosung per 1. Juli 1868
No. 1398. 5403. 6735. 7930. 12408. 13044. 19685. 19712,

aus der Verloosung per 1. Juli 1869
No. 1218. 2690. 2955. 5220. 6075. 6277. 6691. 6786. 7201. 8743. 9180. 9515. 9887. 10419. 10826. 11372. 12488. 14455. 14495. 15062. 15485. 16734. 16918. 18600. 18647,

aus der Verloosung per 1. Juli 1870
No. 172. 365. 665. 821. 1378. 1986. 2420. 2421. 2585. 2722. 2804. 2975. 3068. 3681. 4528. 5087. 5522. 6320. 6415. 7179. 10206. 10542. 10745. 11909. 14114. 14385. 14489. 15079. 16657. 16756. 18131. 18293. 19597,

b) von den 3% Rentenpapieren

aus der Verloosung per 1. Juli 1869
No. 5516. 7280. 15068,

aus der Verloosung per 1. Juli 1870
No. 779. 1403. 1579. 1710. 2212. 2925. 3380. 4342. 5232. 5376. 5753. 6104. 12474. 14043. 16233. 17713. 18839,

noch nicht zur Zahlung präsentirt sind.

Für fehlende Dividenden-Scheine wird die Rente mit 6 Thlr. pro Stück vom Kapitale in Abzug gebracht.

Schliesslich machen wir bekannt, dass die bis jetzt eingelösten Obligationen resp. Rentenpapiere in obigem Termine in Gegenwart eines Notars verbrannt sind und bringen gleichzeitig in Erinnerung, dass diejenigen Magdeburg-Wittenbergeschen 4½ procentigen Prioritäts-Obligationen, welche bis jetzt in Folge Bekanntmachung vom 26. Oktober 1863 noch nicht zur Abstempelung eingereicht sind, zum 1. Juli 1864 gekündigt und seitdem zinslos sind.

Magdeburg, 27. März 1871.

Direktorium.

K. k. priv. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn.

Auf Grund des mit hohem k. k. Ministerial-Erlasse vom 28. December 1864 Z. 25903 F. M. genehmigten Tilgungsplanes wurden bei der in Gegenwart des k. k. Landesfürstlichen Commissärs und eines k. k. Notars am 11. April 1871 stattgefundenen Verloosung nachstehende 128 Schuldverschreibungen gezogen:

77	1981	5775	7749	9875	12371	14478	16704
144	1991	5785	7789	9952	12401	14746	17010
306	2630	5804	7794	10007	12424	14960	17610
325	3342	6119	7868	10276	12544	15029	17635
327	3785	6479	7879	10706	12725	15153	17985
403	3801	6706	8059	11080	12781	15241	18092
511	4081	6748	8806	11239	12798	15254	18139
731	4158	6787	8990	11270	12906	15379	18604
956	4268	6868	9009	11568	13379	15394	18776
999	4282	6951	9213	11656	13431	15521	18893
1120	4707	7048	9241	11744	13687	15573	18921
1299	5043	7078	9395	11839	13694	15763	19133
1354	5058	7210	9548	11902	13774	15786	19447
1400	5128	7492	9734	12126	13910	15961	19676
1424	5150	7526	9739	12174	14073	15975	19803
1556	5216	7601	9867	12243	14453	16375	19853

Die Auszahlung der für diese Schuldverschreibungen entfallenden Beträge, von 100 Thaler oder 150 fl. Ö. W. in Silber pr. Stück, erfolgt gegen Abgabe derselben vom **1. Juli 1871** ab, bei folgenden Kassen:

1) in **Hamburg** bei der **Norddeutschen Bank**,
2) „ **Berlin** „ „ **Berliner Handelsgesellschaft**,
3) „ **Dresden** „ **Michael Kaskel**,
4) „ **Leipzig** „ der **Allgemeinen Deutschen Creditanstalt**,
5) „ **Wien** „ „ **Niederösterr. Escompte - Gesellschaft**,
6) „ **Wien** „ „ **Anglo-Oesterr. Bank**,
7) „ **Prag** „ **Moritz Zdekauer**,
8) „ **Prag** „ der **Directions-Hauptcassa** No. 1012— I, Quai.

Gleichzeitig wird zur Kenntniss gebracht, dass folgende gezogene Prioritäts - Obligationen, deren Verzinsung mit 30. Juni des bezüglichen Verloosungsjahres erloschen ist, bisher nicht zur Einlösung gelangt sind, u. z.

pro 1866: No. 360, 1738, 4166.
„ **1867:** „ 9608.
„ **1868:** „ 181, 422, 1458, 1464, 2701, 8146, 12790, 14843, 14899, 16205, 16264, 17041, 17429, 18134.
„ **1869:** „ 6400, 6896, 7925, 8298, 9661, 9680, 11104, 13582, 14602, 15392, 16542, 17310, 17668, 18606, 18617, 19190.
„ **1870:** „ 53, 86, 177, 263, 1073, 1477, 1571, 1777, 1931, 2436, 2920, 3004, 7175, 7386, 8125, 8202, 8941, 10957, 11961, 13177, 13319, 14069, 14876, 15039, 15065, 15124, 15138, 15140, 15311, 15371, 16295, 16360, 16789, 17327, 19134, 19475, 19719.

Prag, am 11. April 1871.

Der Verwaltungsrath.

Ausschliessend priv. Buschtêhrader Eisenbahn.

Bei der in Folge Beschlusses der Genernalversammlung vom 25. Mai 1871 in Gegenwart des Herrn landesfürstl. Commissärs und eines k. k. Notars heute stattgefundenen zwölften Verloosung wurden 56 Stück Actien litt. A mit folgenden Coupons-Nummern gezogen:

38. 48. 172. 239. 326. 369. 464. 641. 1076. 1078. 1314. 1352. 1492. 2001. 2093. 2100. 2190. 2313. 2679. 2813. 2893. 2961. 3031. 3174. 3451. 3527. 3684. 3693. 3846. 3871. 4004. 4010. 4144. 4177. 4180. 4278. 4527. 4574. 4690. 4695. 4763. 4986. 5041. 5118. 6026. 6223. 6261. 6279. 6555. 6627. 6644. 6665. 6756. 6835. 6997. 7006.

Die Auszahlung der für diese Actien entfallenden Beträge von 525 fl. Ö. W. pr. Stück, sowie die Erfolgung der bezüglichen Genussscheine geschieht gegen Abgabe der betreffenden Actien sammt Coupons und Talons vom **1. Juli d. J.** angefangen bei der Haupt-Cassa der Gesellschaft in Prag und durch die Vermittlung der k. k. pr. allgem. Oesterr. Bodencreditanstalt in Wien, der allgem. Deutschen Creditanstalt in Leipzig und der Herren M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M.

Prag, am 10. Juni 1871.

Der Verwaltungsrath.

Nachdruck wird nich honorirt.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es sollen
circa 81 900 Centner ausrangirte Eisenbahnschienen,
„ 35 Centner altes Blei (gebrauchte Plomben) und
„ 5 034 Centner altes Schmiedeeisen, Gusseisen und Stahl, bestehend aus Laschen, Schrauben, Nägeln, Herzstücken etc.,

welche auf verschiedenen Stationen der Hannoverschen Staats-Eisenbahn lagern, im Wege öffentlicher Submission verkauft werden.

Offerten darauf sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Ankauf alter Materialien“

bis zu dem auf

Freitag den 23. Juni d. J., Vormittags 10 Uhr

anstehenden Termine an die unterzeichnete Ober-Betriebs-Inspektion einzusenden und sollen dieselben zur angegebenen Terminsstunde geöffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Verkaufsbedingungen können in dem Büreau der Unterzeichneten eingesehen, auch auf portofreie Requisition von derselben bezogen werden.

Hannover, den 31. Mai 1871.

Königliche Ober-Betriebs-Inspection.
Wiebe.

Rheinische Eisenbahn.

Wir beabsichtigen die Lieferung von:
150 Stück bedeckten Güterwagen à 200 Ctnr. Tragfähigkeit und
15 Stück Dienstgepäckwagen, von Letzteren:
5 Stück mit hohem Coupé an einem Ende und mit Cabinet,
5 Stück mit hohem Coupé an einem Ende ohne Cabinet und
5 Stück mit ausgebautem Mittelcoupé ohne Cabinet
im Submissionswege zu vergeben.

Bedingungen und Zeichnungen sind von unserem Central-Verwaltungs-Büreau — Altes Ufer No. 2 hierselbst — auf portofreie Anfrage zu beziehen und Offerten mit der Aufschrift „Submission auf die Lieferung von Güter- und Dienstgepäckwagen“ bis zum **20. d. Mts.** uns einzureichen.

Köln, den 5. Juni 1871.

Die Direktion.

Oberschlesische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von
4 Stück Personenwagen I. und II. Klasse mit Retirade,
3 „ do. do. ohne Retirade,
8 „ Personenwagen II. Klasse,
17 „ do. III. Klasse, davon 9 Stück mit Retirade,
18 „ do. IV. Klasse,
13 „ Passagiergepäckwagen für Personenzüge,
6 „ do. für Güterzüge,
276 „ gussstählerne Tragfedern
im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Montag den 3. Juli cr. Vormittags 11 Uhr
in unserem Central-Büreau auf hiesigem Bahnhofe anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission zur Lieferung von Wagen"
eingereicht sein müssen, und in welchem auch die eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Submissions-Bedingungen und Zeichnungen liegen im oben bezeichneten Büreau zur Einsicht aus und können daselbst auch Kopien derselben in Empfang genommen werden.

Breslau, den 9. Juni 1871.

Königliche Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn.

Saarbrücker Eisenbahn.

Es sollen
17 Stück complette Wagen incl. Achsen mit Rädern,
30 Satz Achsen mit Rädern und
7 Achsen
im Wege der öffentlichen Submission **Samstag den 15. Juli d. J. Vormittags 11 Uhr** im Geschäftslokale des Unterzeichneten an den Meistbietenden zum Verkauf gestellt werden.

Offerten sind bis dahin versiegelt, portofrei und mit der Aufschrift:

„Offerte auf den Ankauf von Wagen resp. Wagentheilen"
versehen, einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen. Später eingehende Offerten können nicht berücksichtigt werden. Verkaufsbedingungen nebst Zeichnung liegen in meinem Büreau, bei den Maschinenmeistern, sowie auf den Stationen Trier, Neunkirchen, St. Wendel und Bingerbrück zur Einsicht offen, können auch auf portofreie Gesuche von mir bezogen werden.

Saarbrücken, den 3. Juni 1871.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
Finckbein.

Braunschweigische Eisenbahnen.

Es sollen die gegenwärtig in Werkstättenmagazinen zu Braunschweig vorhandenen und im Laufe dieses Jahres sich noch ansammelnden Materialien-Abgänge, als:

etwa 1500 Ctr. altes Schroteisen, alte Schrauben etc. und altes Blech von Aschenkasten, Kesseln etc.,
„ 300 „ altes Gusseisen, sowohl kleinere Gussstücke, als zerbrochene Schienenstühle etc., wie auch grössere dergl. als Herzstücke etc.,
„ 800 „ alte abgenutzte schmiedeeiserne Roststäbe,
„ 200 „ alte abgenutzte Radbandagen aus Feinkorneisen, Puddelstahl und einige Stücke aus Gussstahl,
„ 250 „ Winkellaschen,
„ 300 „ gerade Laschen,
„ 200 „ Stahl von zerbrochenen Tragfedern,
„ 40 „ Stahlspitzen vom Abschrägen der Federblätter etc.,
„ 800 „ schmiedeeiserne Dreh- und Bohrspähne (feine und grobe gemischt),
„ 40 „ gusseiserne Bohrspähne,
„ 70 „ messingene Dreh- und Bohrspähne,

eine Partie alter schmiedeeiserner Eisenbahnräder und Achsen,
eine kleine alte horizontale Dampfpumpe und
etwa 30 Centner alte Gummiabfälle (alte Bufferringe)
im Wege der öffentlichen Submission verkauft werden.

Hierzu ist Termin auf
Dienstag, den 27. Juni 1871 Vormittags 10 Uhr
anberaumt, bis zu welchem Tage die Offerten portofrei und versiegelt mit der Aufschrift
„Offerte auf Ankauf von Materialien, Abgängen etc."
an die Unterzeichnete einzureichen sind.

Die Bedingungen liegen in unserm Bureau zur Einsicht aus und werden auch auf portofreie, an uns zu richtende Schreiben gegen Erstattung von 4 Groschen pro Exemplar mitgetheilt.

Braunschweig, den 9. Juni 1871.

Die Ober-Betriebs-Inspektion.
A. Steigertahl. (W. Clauss.)

Ungarische Ostbahn.

Geänderter Fahrplan der Personen- und gemischten Züge auf der Strecke
Grosswardein-Klausenburg (Kolozsvár),
giltig vom 15. Juni 1871.

Richtung Grosswardein-Klausenburg.

Stationen	Personen-Zug No. 1				Gemischter Zug No. 5			
	Ankunft		Abgang		Ankunft		Abgang	
	St.	M.	St.	M.	St.	M.	St.	M.
			Abends				Früh	
Wien Nordbahn	.	.	8	15	.	.	7	45
Wien Staatsbahn	.	.	8	25	.	.	7	55
			Früh				Abends	
Pest								
Czegled	.	.	7	30	.	.	6	5
Szolnok	.	.	10	33	.	.	8	55
	.	.	11	22	.	.	9	58
			Nachm.				Nachts	
Püspök-Ladány	.	.	2	35	.	.	1	15
Grosswardein	4	47	5	10	4	45	5	25
Mezö-Telegd	5	52	5	54	6	22	6	35
Élesd	6	14	6	16	7	2	7	13
Rév	6	37	6	42	7	42	7	57
Brátka	7	10	7	11	8	33	8	47
Csucsa	7	53	7	58	9	42	10	17
B. Hunyad	8	42	8	46	11	16	11	51
Egeres	9	42	9	45	12	51	1	6
M. Nádas	10	17	10	19	1	45	1	53
Kolozsvár (Klausenburg)	10	42	Abends		2	21	Nachm.	

Richtung Klausenburg-Grosswardein.

Stationen	Personen-Zug No. 2				Gemischter Zug No. 6			
	Ankunft		Abgang		Ankunft		Abgang	
	St.	M.	St.	M.	St.	M.	St.	M.
Kolozsvár (Klausenburg)	Früh		5	15	Vorm.		11	30
M. Nádas	5	38	5	39	11	58	12	3
Egeres	6	11	6	16	12	42	12	52
B. Hunyad	7	13	7	16	1	55	2	25
Csucsa	8	.	8	5	3	23	3	51
Brátka	8	46	8	48	4	45	4	53
Rév	9	16	9	21	5	29	5	41
Élesd	9	42	9	44	6	9	6	29
M. Telegd	10	4	10	9	6	56	7	11
Grosswardein	10	51	11	22	8	6	8	51
Püspök-Ladány	1	23	Nachm.		11	56	Nachts	
Szolnok	4	38	.	.	4	19	Früh	
Czegled	5	32	.	.	5	55	.	.
Pest	8	37	Abends		8	43	.	.
Wien Nordbahn	6	19	Früh		6	49	Abends	
Wien Staatsbahn	6	9	„		6	36	„	

Bemerkungen: Ausser obigen Anschlüssen finden die P. T. Reisenden in Püspök-Ladány Anschluss an die Theissbahnzüge von und nach Debreczin, Miskolcz, Kaschau und in Czegled an die Staatsbahn-Züge von und nach Szegedin.

Pest, im Juni 1871.

Die General-Direktion.

Fahr-Ordnung

der

k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Giltig vom 15. Juni 1871 bis auf Weiteres.

In der Richtung von Aussig nach Komotau

Meilen	Stationen		Gemischter Zug	Personen-Zug		Gemischter Zug	Personen-Zug	Lastzug mit Personenbeförderung
			I	III	V	VII	IX	XI
			U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.
	Aussig	Abfahrt	4_{25}	11_{49}	3_{59}	7_{50}	1_{17}	7_{30}
0.6	Türmitz	"	4_{38}	12_{1}	4_{11}	8_{3}	1_{29}	7_{47}
0.9	Schönfeld	"	4_{44}	12_{6}	—	8_{9}	—	7_{58}
1.2	Karbitz	"	4_{51}	12_{12}	4_{22}	8_{16}	1_{38}	8_{9}
1.7	Mariaschein	"	5_{2}	12_{21}	4_{31}	8_{27}	1_{46}	8_{25}
2.4	Teplitz	"	5_{19}	12_{36}	4_{46}	8_{47}	1_{56}	8_{38}
2.6	Settenz	"	5_{25}	12_{41}	—	8_{53}	Ank.	Ank.
3.1	Ullersdorf	"	5_{34}	12_{48}	4_{58}	9_{2}		
3.7	Dux	"	5_{49}	12_{59}	5_{9}	9_{19}		
4.2	Preschen-Bilin	"	6_{2}	1_{9}	5_{19}	9_{34}		
4.9	Ratschitz-Oberleutensdorf	"	6_{18}	1_{21}	5_{31}	9_{53}		
5.7	Brüx	"	6_{40}	1_{38}	5_{48}	10_{17}		
6.8	Holtschitz-Seestadtl	"	7	1_{53}	6_{3}	10_{39}		
7.3	Wurzmes	"	7_{12}	2_{3}	6_{13}	10_{53}		
7.8	Udwitz-Görkau	"	7_{26}	2_{12}	6_{22}	11_{7}		
8.5	Komotau	Ankunft	7_{39}	2_{22}	6_{32}	11_{20}		

In der Richtung von Komotau nach Aussig.

Meilen	Stationen		Personen-Zug		Gemischter Zug		Personen-Zug	Lastzug*
			II	IV	VI	VIII	X	XII
			U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.
	Komotau	Abfahrt	8_{32}	12_{48}	8_{30}	3_{30}		-
0.8	Udwitz-Görkau	"	8_{44}	1	8_{47}	3_{47}		
1.2	Wurzmes	"	8_{51}	1_{7}	8_{56}	3_{56}		
1.8	Holtschitz-Seestadtl	"	9	1_{16}	9_{9}	4_{11}		
2.8	Brüx	"	9_{18}	1_{34}	9_{32}	4_{39}		
3.6	Ratschitz-Oberleutensdorf	"	9_{30}	1_{46}	9_{50}	4_{58}		
4.3	Preschen-Bilin	"	9_{42}	1_{58}	10_{4}	5_{19}		
4.9	Dux	"	9_{53}	2_{8}	10_{17}	5_{35}		
5.5	Ullersdorf	"	10_{4}	2_{18}	10_{30}	5_{49}		
5.9	Settenz	"	—	2_{25}	10_{38}	5_{57}		
6.2	Teplitz	"	10_{19}	2_{34}	10_{48}	6_{10}	2_{40}	5_{15}
6.8	Mariaschein	"	10_{31}	2_{46}	11_{1}	6_{24}	2_{51}	5_{33}
7.4	Karbitz	"	10_{40}	2_{55}	11_{11}	6_{36}	2_{59}	5_{49}
7.7	Schönfeld	"	—	3	11_{17}	6_{42}	—	5_{59}
7.9	Türmitz	"	10_{49}	3_{5}	11_{23}	6_{49}	3_{8}	6_{9}
8.5	Aussig	Ankunft	11	3_{16}	11_{35}	7_{1}	3_{19}	6_{23}

Die Fahrzeiten von 6 Uhr Abends bis inclus. 5 Uhr 59 Min. Morgens sind eingerahmt.

* Personenbeförderung mit Lastzug XII findet nur während der Badesaison d. i. vom 1. Mai bis 1. October statt.

Teplitz, im Mai 1871.

Die Direktion.

Anmerkung. Zwischen Bodenbach und Komotau verkehren das ganze Jahr hindurch directe Personenwagen, wodurch das Uebersteigen in Aussig entfällt. Ausserdem verkehrt während der Badesaison ein direkter Krankenwagen zwischen Berlin und Teplitz.

PRIVAT-ANZEIGEN.

LUDWIG BECKER in OFFENBACH a. M.

empfiehlt in solidester Arbeit zu billigen Preisen

Maschinen- und Dampfkessel-Armaturen:

Platten-, Röhrenfeder-, offene Quecksilber- u. Hydraulic-Manometer — Vacuummeter — Wasserstandszeiger — Injecteurs — Hähne und Ventile aller Arten und Grössen — Dampfpfeifen — Speiserufer — Schmierbüchsen — Schmierhähne — Selbsthätige Schmier-Apparate, etc. Preis-Verzeichnisse und Ansichts-Sendungen stehen zur Disposition.

Norddeutscher Lloyd.

Postdampfschifffahrt

von Bremen nach Newyork und Baltimore

eventuell Southampton anlaufend

D. Weser	17. Juni nach	Newyork		D. Donau	15. Juli nach	Newyork
D. Baltimore	21. Juni „	Baltimore		D. Ohio	19. Juli „	Baltimore
D. Rhein	24. Juni „	Newyork		D. Hermann	22. Juli „	Newyork
D. Frankfurt	28. Juni „	Newyork		D. Hannover	26. Juli „	Newyork
D. Hansa	1. Juli „	Newyork		D. Main	29. Juli „	Newyork
D. Leipzig	5. Juli „	Baltimore		D. Berlin	2. Aug. „	Baltimore
D. Deutschland	8. Juli „	Newyork		D. Köln	2. Aug. „	Newyork
D. Bremen	12. Juli „	Newyork				

und ferner jeden Mittwoch und Sonnabend.

Passage-Preise nach Newyork: Erste Cajüte **165** Thaler, zweite Cajüte **100** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.

Passage-Preise nach Baltimore: Cajüte **135** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Pr. Crt.

Fracht: £ 2 mit 15% Primage per 40 Cubicfuss Bremer Maasse. Ordinäre Güter nach Uebereinkunft.

von Bremen nach Westindien via Southampton

Nach **Colon, Savanilla, La Guayra** und **Porto Cabello** mit Anschlüssen via **Panama** nach allen Häfen der Westküste Amerikas, sowie nach **China** und **Japan.**

D. Kronprinz Friedrich Wilhelm Freitag 7. Juli; **D. Graf Bismark** Montag 7. August und ferner am 7. jeden Monats.

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

In C. W. Kreidel's Verlag in Wiesbaden erscheint und ist durch alle Buchhandlungen und Postanstalten des In- und Auslandes zu beziehen:

Organ
für die Fortschritte des Eisenbahnwesens

in technischer Beziehung.

Organ des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Herausgegeben von

Edmund Heusinger von Waldegg.

26. Jahrgang. Preis des Jahrgangs 6 Thaler.

Unsere Zeitschrift ist vom Jahrg. 1864 an das technische Organ des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen und erscheint in Quartformat in 6 Lieferungen von 5—6 Druckbogen Stärke, nebst Zeichnungen in Lithographie und Holzschnitt, auf deren Ausführung besondere Sorgfalt verwendet wird.

Probehefte sind durch jede Buchhandlung zu beziehen.

Neue Folge. VIII. Band. 1871. Inhalt des III. u. IV. Heftes:

Original-Aufsätze. Referate über die Beantwortungen der für die V. Versammlung der Techniker Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen aufgestellten Fragen (Fortsetzung und Schluss). — Uhlenhuth's Schraubenkuppelung für Eisenbahnfahrzeuge, ohne Verwendung besonderer Nothketten. Von Keil. — Ueber die auf der Oberschlesischen Eisenbahn mit gusseisernen Bremsklötzen gemachten Erfahrungen. Von G. Meyer. — Steintransportwagen der Schweizerischen Nordostbahn. Von Maey. — Ueber Dampf-Cylinderkolben und Vorrichtungen zur praktischen Bearbeitung derselben. Von B. Curant. — Selbstthätiges Thorsignal. Von Brettmann. — Nochmals über Schmierung der Schieber und Cylinder bei Locomotiven. Von U. Hoelzenbein. — Skizze über Weichenbeleuchtung durch Gas. Von A. Währer. — Notizen über die Thätigkeit der Deutschen Feldeisenbahn-Abtheilungen in dem Deutsch-Französischen Kriege. Vom Herausgeber. (Fortsetzung). — Die Balancirungsmassen an Locomotiven. Von J. Stocker.

Bericht über die Fortschritte des Eisenbahnwesens.

Luftheizungen und Dampfheizungen

für Bahnhöfe und Bauwerke aller Art liefert

J. H. Reinhardt, Mannheim.

Putztücher

in allen Quantitäten liefert in bester Waare zu den billigsten Preisen die **Fabrik** von

C. Louis Klinge in Chemnitz,

Leder- und Riemenfabrik.

Auf Befehl des Königl. Marine-Ministeriums in allen Marine-Etablissements eingeführt

Cubiktabellen
für
Metermaass

von

J. Hildebrandt,

Kgl. Marine-Schiffbau-Ober-Ingenieur.

Im Verlage von **A. W. Kafemann** in Danzig und durch alle Buchhandlungen zu beziehen. (Brosch. 1 Thlr. 20 Sgr., in Callico geb. 2 Thlr.)

Windhoff Deeters & Co.

in Lingen a/d. Ems

empfehlen die in ihrer Fabrik seit vielen Jahren als Specialitäten verfertigten **Weichen, Drehscheiben, Wasserkrähne** und schmiedeeisernen Constructionen.

Schauwecker's pat. selbstthätiger Oeltropfapparat für Dampfschieber u. Kolben. Allein zu beziehen durch

Fr. Schauwecker, Maschinenmeister der Ostbahn in Weiden (Bayern).

Fähige technische Praktikanten

vom Civilingenieurfache

werden bei der Bauunternehmung der Wiener Hochquellen-Wasserleitung **A. Gabrielli, Wien,** Centralmarkthalle, an welchen sich brieflich oder persönlich zu wenden, aufgenommen.

Leipzig, Verlag von Adolph Refelshöfer.

Aus allen Welttheilen.

Illustrirtes Familienblatt

für

Länder- und Völkerkunde.

Red. Dr. Otto Delitsch.

Preis jedes Monatsheftes 6 Sgr.

Inhalt des Maiheftes 1871:

Marienburg von G. Jacquet. Die Skandinavische Halbinsel, Reiseschilderungen von A. Ravenstein. Der Harz und seine Bewohner von H. C. W. Bartholomäus. Sierra Leona, von P. Diehl. Die Moldau-Walachei und ihre Bewohner von W. Gross. Von den Fidschi-Inseln v. H. Greffrath. Eine Alpenfahrt oder keine? Der Kandirufang auf dem Ucayali. Miscellen: Bauten am Kieler Hafen. Der Neusiedler See. Der Petersberg bei Mastricht. Die St. Gotthards-Eisenbahn. Britische Rettungsboote. Aus Russland: Rekrutirungs-Ergebnisse. Einnahmen der Zollämter. Neues Statut über die Goldwäscherei. Steinkohlengruben am Don. Naphta- und Petroleum-Ausbeute. Die Kiew-Brester Eisenbahn. Gesammteinnahme der Russischen Eisenbahnen. Der Vulkan Tandurek etc.

☞ Hierzu eine Beilage: „Prospectus über Dr. G. Hirth's Annalen des Deutschen Reiches".

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 25.

Erscheint jeden Freitag.

Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes

Commissionär:
Adolph Refelshöfer
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins

1871.

Inserate werden à 1½ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1800 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 8 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Elfter Jahrgang.

Leipzig, den 23. Juni 1871. (Schluss der Nummer: 22. Juni, Vormittags 11 Uhr.)

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der Direktion der Königl. Ungarischen Staats-Eisenbahnen wird die 6_{99} Meilen lange Strecke **Losoncz-Altsohl** mit den Stationen:

Lónyabánya, Krivany, Véghles-Szalatna und Altsohl (Zólyom)

am 18. Juui d. Js. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Sämmtliche Stationen sind für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtverkehr eingerichtet.

Ausserdem ist die **Vicinalbahnstrecke Miskolcz-Bánréve** mit den Stationen:

Sajó-Szent-Péter, Vadna, Putnok und Bánréve

am 13. Juni d. Js. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. Die Länge dieser Strecke beträgt 5_{77} Meilen und die Verbindung vom Staatsbahnhofe Miskolcz bis zum Theissbahnhofe daselbst 0_{18} Meilen.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

Berlin, den 15. Juni 1871.

Die geschäftsführende Direktion
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Das Gotthardbahn-Project.

Die technischen und commerciellen Verhältnisse des projectirten Unternehmens und dessen Bedeutung für Deutschland nach Inhalt der Denkschrift des Norddeutschen Bundeskanzlers. Stand und Entwickelung des Projects in den Jahren 1869 bis 1871.

Die am 15. Juni d. J. erfolgte Annahme des Gesetzes, betreffend den Bau der St. Gotthardbahn, Seitens des Italienischen Parlaments, welche den definitiven Abschluss der Verhandlungen über das für Italien, die Schweiz und Deutschland gleich wichtige Gotthardproject enthält, giebt uns Veranlassung auf die Bedeutung und die Entwickelung dieses grossartigen Unternehmens in den Jahren 1869 bis 1871 zurückzukommen. Wir knüpfen dabei an die gründliche Denkschrift an*, welche im verflossenen Jahre Graf Bismarck unter Darlegung der politischen Seite der Gotthardbahnfrage[1] dem Norddeutschen Reichstage vorlegte, als er von demselben die Subventionirung der Gotthardbahn forderte (siehe No. 22 S. 380 des Jahrg. 1870 dieser Zeitung).

* Leider kam die Denkschrift im verflossenen Jahre erst in unsere Hände, als der Ausbruch des Kriegs das Interesse an dem Gotthardbahn-Project sehr herabgemindert hatte. Wir zogen es desshalb vor, die Besprechung derselben für eine geeignetere Zeit zurückzustellen.

[1] Bekanntlich gab diese Darlegung des Nordd. Bundeskanzlers Veranlassung zu einem parlamentarischen Vorspiel für die im vorigen Jahre plötzlich hereinbrechende kriegerische Katastrophe, nämlich zu den Französischen Kammerverhandlungen über die am 9. Juni v. J. von dem früheren St. Simonisten Mony eingebrachte Interpellation betreffend das Uebereinkommen zwischen Italien, der Schweiz, dem Norddeutschen Bunde und Baden über die Gotthardbahn. Dieselbe lautete: „Ist die von der Schweiz im Artikel 7 des Vertrages vom 15. October 1869 übernommene Verbindlichkeit, die geeigneten Maassregeln zu treffen, um ihre Neutralität zu verbürgen, eine absolute und besteht in dieser Hinsicht kein geheimer Artikel? Hat man nicht zu befürchten, dass die Axe des Europäischen Handels durch diese Linie verlegt werde? Bringt endlich das durch jene Convention begründete Recht des Miteigenthums nicht auch nöthigenfalls das Recht des freien Durchzugs für die Truppen der betheiligten Mächte mit sich?“ Die Gotthardbahn sollte nach Ansicht des Interpellanten und deren, welche hinter ihm standen, somit Frankreich in militärischer und volkswirthschaftlicher Beziehung bedrohen.

Wir glauben annehmen zu dürfen, dass die Discussion in den Franz. Kammern, welche nach allen Richtungen hin die Bedeutung der Gotthardbahn für Frankreich beleuchtet, auch jetzt noch für unsere Leser von Interesse ist, und theilen daher das Wesentlichste daraus nachfolgend mit.

Der Französische Minister des Aeussern, der Herzog von Grammont, welcher einen Monat später im Auftrage Napoleons Preussen und damit Deutschland den Fehdehandschuh hinwarf, konnte nicht umhin dem Interpellanten zu erwidern, dass, nachdem die Schweiz sich bei den Verhandlungen in Beziehung auf die Gotthardbahn ihre Neutralität auch durch alle möglichen Garantien geschützt habe, eine politische Frage aus dem Gotthardproject nicht zu machen sei.

Die Denkschrift, welche zeigt, dass Italien, und zwar schon im Jahre 1866 „nach zwanzigjährigen Studien“ den Gedanken anregte, es müsse unter Subventionirung der betheiligten Regierungen eine Schweizerisch-Italienische Eisenbahn durch den Gotthard

gebaut werden, wirft zunächst einen geschichtlichen Rückblick auf die seit einer langen Reihe von Jahren geführten technischen, finanziellen und commerziellen Erörterungen, Untersuchungen und Vorstudien, wie auf die Verhandlungen zwischen den Deutschen Regierungen einerseits, der Schweiz und Italien andererseits. Sie erörtert das Project des Gotthard-Comités, geht darauf zur Mittheilung der Conferenzverhandlungen und ihrer Ergebnisse über, wendet sich dann zur Darlegung der angenommenen Tarife, der Rentabilitätsberechnung und endlich des Schlussprotolls der Conferenz, welches den abzuschliessenden Staats-Verträgen als Basis dienen sollte. Die Denkschrift setzt ferner noch die Wichtigkeit der Alpenbahn und das Verkehrs-Interesse Deutschlands an derselben auseinander und giebt eine Uebersicht der Entfernungen, wie auch der kürzesten Routen zwischen den Hauptstädten Deutschlands und Italiens, unter Berücksichtigung der gegenwärtig in Ausführung begriffenen Linien, für den Gotthard-Uebergang sowohl, wie für den Brenner.

Ueber die technischen und commerziellen Verhältnisse des projectirten Unternehmens haben wir im vor. Jahrg. No. 21 aus den Untersuchungen des Gotthard-Comités die wesentlichsten Momente bereits mitgetheilt, auch über den damaligen Stand des Unternehmens und die Deutscherseits in Aussicht gestellten resp. bereits bewilligten Subventionen berichtet; es erübrigt uns noch, die hohe Bedeutung einer Alpenbahn für die Deutschen Interessen darzulegen und zu dem Ende, aus der Denkschrift des Bundes-Kanzlers referirend, die nothwendigen Ergänzungen unseres früheren Artikels in Folgendem nachzutragen.

Die Preussische Regierung war der Entwickelung der Alpenbahnfrage mit lebhaftem Interesse gefolgt; sie hatte sowohl die verschiedenen Bahnprojecte als auch die auf Unterstützung des Unternehmens gerichteten Anträge der eingehendsten Prüfung und Erörterung unterzogen. Die im Anfange des Jahres 1866 von der Regierung ergriffene vermittelnde Initiative zur Herbeiführung von gemeinsamen Erörterungen der meistbetheiligten Deutschen Staaten über die auf eventuelle Unterstützung des Unternehmens bezüglichen Fragen und zur Erzielung einer Verständigung über gemeinsame Entschliessungen, blieb ohne Erfolg. Nach Beendigung des Krieges war es Italien, welches zur Ueberwindung der, durch verschiedenartige Interessen der einzelnen Schweizer-Cantone entstandenen Schwierigkeiten eine Verbindung mit Baden und dem Norddeutschen Bunde suchte, um durch Annahme des Gotthardprojectes eine feste Grundlage für die weitere Entwickelung der Frage zu gewinnen.

Die Verschiedenheit der Interessen, welche in der Schweiz eine Verständigung verhinderte, waltete auch in Deutschland ob; die östlichen Theile des Norddeutschen Bundesgebietes und Bayern waren auf einen östlichen, die westlichen Theile des Bundesgebietes und Baden auf einen centralen Uebergang über die Alpen angewiesen; bei der Unmöglichkeit einer Vereinigung dieser Interessen und in Hinsicht darauf, dass der für einen östlichen Uebergang interessirte Verkehr Norddeutschlands, wenigstens zum Theil, durch die Brennerbahn Befriedigung gefunden hatte, entschied man sich dafür, der Gotthardlinie den Vorzug zu geben und erklärte in Verbindung mit Baden und Italien der Schweizerischen Bundesregierung, dass eine pecuniäre Betheiligung an dem Unternehmen ausschliesslich nur für die Gotthardlinie in Aussicht gestellt werden könne.

Diese Erklärungen gaben der Schweizerischen Bundesregierung die Möglichkeit, aus der bisherigen abwartenden Stellung herauszutreten und die weitere Behandlung der Angelegenheit in die Hand zu nehmen; mit dem Antrage, die ferneren Verhandlungen in einer zu Bern abzuhaltenden Conferenz von Bevollmächtigten zu pflegen, verband sie die Vorlage der für die Gotthardlinie bearbeiteten Pläne und Programme, in der Voraussetzung, dass diese als Grundlage für Staatsverträge dienen könnten, durch welche die gegenseitig zu übernehmenden Verpflichtungen zu regeln sein würden. Die Theilnahme des Norddeutschen Bundes an der beabsichtigten Conferenz geschah unter der Voraussetzung, dass diese lediglich einen informatorischen Character trage und den Norddeutschen Bund vor ertheilter Zustimmung des Bundesraths und des Reichstages finanziell nicht engagire, dass dagegen die technische Seite der Frage vollständiger noch, als bisher geschehen, aufgeklärt und auf diesem Wege eine sichere Grundlage für künftige Entschliessungen gewonnen werde. Die Conferenz fand sodann in den Tagen vom 13. September bis 13. October 1869 in Bern statt.

Nach den durch das Gotthard-Comité aufgestellten Projecten sollte das herzustellende Bahnnetz umfassen:

a) die Stammlinien	
Chiasso-Lugano-Bellinzona mit	$53,_7$ Kilom.
Bellinzona-Biasca-Flüelen-Goldau mit .	$125,_7$ „
b) die Zweiglinien	
Goldau-Immensee-Küssnacht-Luzern mit	$23,_1$ „
Goldau-St. Adrian-Zug mit	$15,_5$ „
Bellinzona-Locarno mit	$18,_0$ „
überhaupt	$236,_3$ Kilom.

Folgendes, die Verhältnisse klar stellende Schreiben des Herrn Gressier (des früheren Bautenministers) an den Minister des Aeussern, der ihn über die St. Gotthardbahn befragt hatte, theilte in dieser Richtung der Minister zu seiner Unterstützung der Kammer mit:

Paris, 24. November 1869. Heute sind die einzigen Eisenbahnen, welche die Alpen durchschneiden, im äussersten Westen die Mont-Cenis-Linie, welche Frankreich mit Italien verbindet, und im äussersten Osten die Brenner-Linie, welche dieses letztere Königreich mit Oesterreich und Bayern in Verbindung setzt. Es ist also nicht zu verwundern, dass die Schweizerische Regierung zwischen diesen beiden Linien, die nahe an 300 Kilometer auseinander liegen, eine Verbindung herzustellen sucht, welche den Bedürfnissen der mittleren Schweiz entspricht. Die Hauptrichtungen, welche, um diesen Zweck zu erreichen, in Erwägung gezogen werden können, sind die Pässe des Simplon, des Gotthard und des Splügen. Aber der erste wie der letzte dieser Wege sind offenbar nicht der Art, um der Mittelschweiz zu Statten zu kommen, während die Linie des Gotthard die von der Natur bezeichnete bleibt, um eine directe und rasche Verbindung zwischen Italien und der Schweiz herzustellen und sogar vom Standpuncte der Französischen Interessen aus der Linie des Splügen, der einzigen, welche ernstlich neben ihr in Betracht gezogen wurde, vorzuziehen ist. Ich glaube daher nicht, dass es Seitens der Französischen Regierung statthaft ist, gegen das Project einer Eisenbahn über den Gotthard Einwendungen zu machen und schliesse danach, dass unsere Nationalinteressen sich genügend gewahrt finden würden, wenn selbstverstanden der Betrieb dieser Linie einer stricten Neutralität unterworfen bleibt.

Die militärische Seite der Angelegenheit beleuchtete der Kriegsminister Leboeuf. Seine Ausführungen sind auch jetzt noch nicht ohne Interesse zu lesen. Leboeuf weist den Vorwurf zurück, dass die Regierung sich nicht mit der strategischen Seite der Frage beschäftigt habe; sie habe das schon vor längerer Zeit gethan. Herr von Keratry sagte, dass eines schönen Tages eine Preussische Armee von Deutschland nach Italien geben könne. Damit dies möglich würde, müsse die Schweiz ihre Neutralität aufgeben. Nun habe er aber das grösste Vertrauen in den Patriotismus der Schweiz und die Ueberzeugung, dass Niemand ihre Neutralität verletzen wird. Herr v. Keratry spreche von einer Armee, die aus dem Grossherzogthum Baden nach Mailand gehen werde. „Wenn man annimmt, dass 25 000 Mann sich dorthin begeben sollen, so würden sie vier Tage Zeit nothwendig haben, um mit ihrem Material nach Mailand zu gelangen; ausserdem müsste man in Basel ein Observationscorps zurücklassen. In dieser Beziehung haben wir aber noch zehn Jahre Zeit. Nun wird in einem Jahre der Mont-Cenis durchstochen sein, und selbst, wenn die Gotthardbahn in einem Jahre fertig würde, so kämen wir doch von Grenoble her noch vor den Preussen in Mailand an. Und dabei setze ich voraus, dass die Neutralität verletzt wird, was eine enorme Thatsache ist.“ Die weitere Argumentation, dass die Eisenbahn von Frankfurt nach Basel, Strassburg, Breisach und Colmar gerade gegenüber liegt und daher hundert und einige Mann hinreichen würden, um diese Bahn unfahrbar zu machen ist zwar nach der Eroberung des Elsasses durch Deutschland nicht mehr zutreffend, interessant aber die daran anschliessende Bemerkung: „Eine Eisenbahn ist nur gefährlich, wenn sie senkrecht auf die Grenze geht, aber nicht, wenn sie neben derselben herläuft. Ich will nicht läugnen, dass die Gotthardbahn das militärische Gleichgewicht etwas modificirt, aber sie ändert es nicht auf beunruhigende Weise.“

Andererseits musste der Minister der öffentlichen Bauten Mr. Plichon der Kammer bekennen, dass von den verschiedenen Alpenwegen gerade der über den Gotthard für gewisse Theile Frankreichs (Elsass, Lothringen und Nordfrankreich) dem Bedürfniss am meisten entspreche, und er also durch die projectirte Bahn die Verkehrs-Interessen Frankreichs nicht verletzt finden könne. Er sagte in dieser Richtung: Die Eröffnung des Suezcanals wird ohne Zweifel eine Art von Revolution im Waarentransport hervorrufen; alle Waaren, welche man auf Eilwegen befördern will, werden ohne Zweifel in Brindisi concentrirt werden. Drei Wege führen dahin über die Alpen, der Mont-Cenis, der Simplon und der Gotthard. Der Mont-Cenis befriedigt den grössten Theil unserer Departements im Süden und im Westen, die Stadt Marseille ausgenommen. Der Weg über den Gotthard entspricht den Bedürfnissen des Elsass, Lothringens und des Nordens. Um von Brindisi nach Paris und Dünkirchen zu gelangen, ist der kürzeste Weg über den Mont-Cenis. Von Brindisi nach Calais über den Gotthard beläuft sich die Fahrt auf 2143 Kilometer, sie wird nur 2034 über den Mont-Cenis betragen durch die Abkürzung, von welcher ich eben gesprochen. Jede Linie hat also ihren Vortheil, und sie tragen beide dazu bei, uns den Transit der Waaren von der anderen Seite des Mittelländischen Meeres zuzusichern. Ich habe in dem allen kein amtliches Interesse verletzt finden können.

Um die Wahrheit zu sagen, so hat allerdings Graf Bismarck in der Gotthardbahnfrage zuerst ein politisches Motiv geltend gemacht, als er im Norddeutschen Reichstag die Subvention für die St. Gotthardbahn forderte (siehe No. 22 S. 380 des vor. Jahrg.). Die Spitze seiner Argumentation richtete sich aber nicht etwa gegen Frankreich. Er wollte die politischen Sympathien Norddeutschlands für eine directe Eisenbahnverbindung Norddeutschlands mit Italien wach rufen, weil die Gotthardbahn nicht ganz Norddeutschland, sondern ausschliesslich den westlichen Provinzen desselben zu Gute kommt, während den östlichen Provinzen die Brennerverbindung genügen würde. Um also einem etwaigen hartnäckigen Widerstand der Abgeordneten aus den östlichen Provinzen zu begegnen, musste er auch Gewicht auf die mittelst der Gotthardbahn eintretende directe politische Verbindung mit Italien legen, nachdem die vor Allem ins Auge zu fassende volkswirthschaftliche Bedeutung des Projects in der Seitens des Bundeskanzleramts dem Norddeutschen Reichstag vorgelegten Denkschrift nach allen Seiten hin klar gestellt worden war.

Mit welchen Augen man in Wien damals in gewissen Kreisen die Gotthardbahn-Frage ansah, darüber vgl. man das Oesterr. Centralbl. No. 40 S. 407 u. in No. 49 den Aufsatz: Die Gotthardbahn und Oesterreich.

Der Bau sollte in zwei Stadien derart ausgeführt werden, dass die nördlich von Füelen gelegenen Strecken, sowie die Linie Bellinzona-Lugano gleichzeitig mit dem grossen Tunnel, die übrigen Theile hingegen, d. h. die Linien Flüelen-Göschenen, Airolo-Locarno und Lugano-Chiasso, schon nach Verlauf von 4 Jahren, vom Beginn der Tunnelarbeiten an gerechnet, dem Betriebe übergeben werden könnten, und zwar in Verbindung mit Trajectanstalten auf dem Vierwaldstätter- und Langensee, sowie mit einem gut organisirten Post- und Frachtfuhrdienst auf der 34 Kilometer langen Strassenstrecke Göschenen-Airolo, wenn es nicht vorgezogen werde, zwischen den beiden letzteren Puncten eine provisorische Ueberschienung herzustellen.

Mit der Eröffnung des Tunnels sollten sämmtliche Zufahrtslinien in Betrieb gesetzt sein, und zwar in Verbindung mit einer Trajectanstalt auf dem Langensee für so lange, als die Bahn nicht auch in dieser Richtung eine ununterbrochene Fortsetzung gefunden haben würde.

Man ging von der Ansicht aus, dass der Alpentunnel zwischen Göschenen und Airolo von den subventionirenden Staaten, Gemeinden und Bahngesellschaften entweder selbst oder durch Hergabe der nothwendigen Mittel auszuführen, die Zufahrtslinien zum Alpentunnel aber von der zu concessionirenden Gesellschaft herzustellen wären.

Die Hauptdaten für den in einer geraden Linie zwischen Göschenen und Airolo zu erbauenden Alpentunnel sind nach dem von der Italienischen Commission adoptirten Entwurf in No. 21 vorigen Jahrg. der Vereins-Zeitung bereits mitgetheilt.

Gestützt auf garantirte Anerbietungen für die Ausführung des Tunnels und in Uebereinstimmung mit einer Berechnung des Ingenieurs Grattoni, Dirigenten des Mont-Cenistunnels, war die Bauzeit für den Gotthardtunnel auf $8^1/_2$—9 Jahre und der Kostenaufwand, einschliesslich der Kosten für den Oberbau aus Stahlschienen, auf 62 Millionen Franken geschätzt.

Bei den Zufahrtslinien zum Tunnel wurden nach der Natur der Terrain- und Betriebsschwierigkeiten alpine und subalpine Zufahrten unterschieden und zu den ersteren die Linien Flüelen-Göschenen und Airolo-Biasca, zu den letzteren die Linien nördlich von Füelen bis Luzern und Zug und südlich von Biasca bis Chiasso und Locarno gerechnet.

Die Berechnung des Anlage-Capitals für die alpinen Zufahrten basirt auf einem Project des Ingenieurs Koller, welches anstatt der früher angenommenen 25 pro Mille eine Maximalsteigung von 50 pro Mille und für den Betrieb die Anwendung der Systeme von Fell oder von Agudio voraussetzte.

Zur Berechnung der Anlagekosten für die subalpinen Linien hatten die Projecte von Beckh und Gerwig für die nördliche Abtheilung Flüelen-Luzern-Zug und von Wetli für die südliche Abtheilung Biasca-Bellinzona-Chiasso-Locarno als Basis gedient.

Auf der nördlichen Abtheilung sollte die Maximalsteigung von 15 pro Mille auf 12 pro Mille zurückgeführt und die durchschnittliche Steigung nicht höher als $4_{,9}$ pro Mille gegriffen werden. Bei der südlichen Abtheilung sollte für die Thallinie Biasca-Locarno die Maximalsteigung 10 pro Mille, die mittlere Steigung $4_{,13}$ pro Mille betragen, während für die Hügellinie Bellinzona-Chiasso eine Maximalsteigung von 25 pro Mille auf der nördlichen Abdachung des Monte-Cenere und von 18 pro Mille auf der südlichen Abdachung desselben, sowie eine mittlere Steigung von $12_{,8}$ pro Mille vorgesehen war.

Einschliesslich der Zinsen während der Bauzeit, welche unter Annahme eines Zinsfusses von 5 Procent pro anno und Anwendung desselben auf den ganzen Kostenaufwand für die halbe Bauzeit der betreffenden Strecken berechnet waren und unter Hinzurechnung der für den Tunnel auf 62 000 000 Fr. veranschlagten Kosten belief sich der Gesammtaufwand auf 156 364 500 Fr.

Der für die Linie zu erwartende Verkehr war auf 180 000 Reisende und 270 000 Tonnen Gut (auf die Gesammtlänge sämmtlicher Linien vertheilt) veranschlagt, und glaubte man eine entsprechende Ersparniss aus den Ausgaben für den Oberbau und für die Betriebsmittel in Aussicht nehmen zu können, falls und so lange die übrigen Ziffern nicht erreicht werden würden.

Um die Bildung einer Actiengesellschaft für die Ausführung der Gotthardbahn zu ermöglichen, hielt man — ausser dem Bedarf für den grossen Tunnel — zur Deckung des Ausfalls in Folge des streckenweisen Bahnbetriebes vor Eröffnung des Tunnels, zur Errichtung der provisorischen Trajectanstalten auf dem Vierwaldstätter- und Langensee, zum Zwecke der Verbesserung der Communicationen zwischen Göschenen und Airolo für die Dauer des Provisoriums, sowie für Ermässigung der kilometrischen Anlagekosten der Zufahrtlinien noch eine weitere Subvention von 28 Millionen Franken für erforderlich und bezifferte somit die Gesammtsumme der à fonds perdu zu leistenden Subvention auf 90 000 000 Fr., die in acht gleichen Jahresraten eingezalt werden sollten.

Nach Eröffnung der Conferenz wurde zunächst eine Localbesichtigung der ganzen Linie durch die technischen Delegirten vorgeschlagen und zur Ausführung gebracht; für die Beurtheilung der verschiedenen Pläne des Unternehmens und für die Prüfung der vorgeschlagenen Betriebseinrichtungen der Alpenbahn gewann man dadurch eine gründliche Basis.

Inzwischen war bei der Schweizerischen Bundesregierung eine Erklärung der Württembergischen Regierung eingelaufen, nach welcher diese einer Alpenbahn über den Gotthard gleichfalls den Vorzug vor allen anderen Projecten gebe und unter dem Vorbehalte der nachträglichen Bewilligung der Kammern bereit sei, sich an dem Unternehmen zu betheiligen. Delegirte der Württembergischen Regierung traten den Conferenzverhandlungen bei.

In der Conferenz herrschte darin Uebereinstimmung, dass bei der Wahl der Linien für die Alpenbahn auf das Interesse des internationalen Verkehrs, dem das Unternehmen vorzugsweise zu dienen habe, besondere Rücksicht zu nehmen, und dass es nothwendig sei, für dasselbe eine möglichst directe Verbindung mit den im Norden und Süden der Alpen bestehenden Linien anzustreben, und zwar im Süden der Alpen in der Richtung auf Mailand, Genua, Turin etc., im Norden der Alpen in der Richtung auf Luzern für den Verkehr über Basel durch das Rheinthal etc., und auf Zürich für den Verkehr über Waldshut, Schaffhausen und Romanshorn bezw. über den Bodensee.

Unter diesen Gesichtspuncten betrachtet, hielten die Delegirten der nicht Schweizerischen Staaten zwar die Linien Bellinzona-Locarno und Goldau-St. Adrian-Zug nicht für unbedingt integrirende Theile des ganzen Unternehmens; bei den ausgesprochenen, aus der Concessionsbefugniss der einzelnen Schweizercantone erwachsenden Schwierigkeiten einer Reducirung der projectirten Linien einigte man sich dahin: die Linie Bellinzona Locarno durch eine Linie Bellinzona-Magadino-Italienische Grenze (Pino) in der Richtung auf Luino und mit einer Abzweigung auf Locarno zu ersetzen, die übrigen oben aufgeführten Stamm- und Zweiglinien jedoch beizubehalten.

Um der Alpenbahn die erforderlichen Anschlüsse im Norden und Süden der Alpen zu sichern, erklärte sich die Schweizerische Bundesregierung bereit, eine Verbindung des Netzes der Schweizerischen Centralbahngesellschaft mit den Badischen Bahnen durch einen Uebergang über den Rhein bei Basel zu veranstalten, wogegen von der Italienischen Regierung die Verpflichtung übernommen wurde, die in Chiasso einmündende Alpenbahn nach Camerlata fortzusetzen und ferner auf dem linken Ufer des Lago maggiore eine Bahn zum Anschluss an die Alpenstrecke Bellinzona-Magadino, zu bauen, wodurch dann eine directe Verbindung einerseits mit Mailand, andererseits mit dem auf Genua führenden Italienischen Bahnnetze hergestellt sein wird.

Die Conferenz bezeichnete ferner noch eine möglichste Abkürzung der Entfernungen bei den bestehenden, an die Alpenbahn sich anschliessenden Eisenbahnlinien und insbesondere eine Beseitigung der Inconvenienzen als wünschenswerth, welche dem über Waldshut sich bewegenden Verkehr aus der Lage und Anlage der Station Altstetten erwachsen. Zwischen den Schweizerischen und Badischen Delegirten wurden dahin zielende Verabredungen getroffen.

Was die Constructionsverhältnisse der Bahn anbetrifft, so einigte man sich in der Festsetzung, dass die Strecke von Flüelen bis Biasca zweigeleisig herzustellen, dass auf dem übrigen Theil der Strecke Goldau-Bellinzona die Tunnels für 2 Geleise, die Kunstbauten und Erdschüttungen aber nur für 1 Geleis auszuführen und dass alle übrigen Strecken durchweg eingeleisig zu bauen seien. Die Linien von Biasca nach dem Langensee und von Lugano nach Chiasso sollen 3 Jahre nach Constituirung der Gesellschaft vollendet sein und in derselben Zeit soll Italien die Anschlussstrecke Chiasso-Camerlata bauen und in Betrieb setzen; die übrigen Strecken sollen erst später, aber so rechtzeitig in Angriff genommen werden, dass sie gleichzeitig mit dem grossen Tunnel dem Betriebe übergeben werden können.

Die technischen Delegirten sprechen ferner die Ueberzeugung aus, dass die Kosten des Tunnelbaues, einschliesslich der Kosten der Schienenlegung für 2 Geleise den Betrag von 59 600 000 Fr. nicht überschreiten würden und glaubten festsetzen zu müssen, dass in Rücksicht auf die Herbeiführung einer möglichst leichten internationalen Verbindung und auf die Concurrenz der Brenner- und der Mont-Cenisbahn die Höhenlage des Tunnels nicht $1162_{,5}$ Meter über dem Meeresspiegel überschreiten dürfe.

Die Baukosten des gesammten, durch die Conferenz festgestellten Bahnnetzes wurden wie folgt berechnet:

1) Für die Linien, deren Bauzeit auf $2^1/_2$ Jahre angenommen ist, und zwar:
   Luzern-Küssnacht-Goldau; Zug-St. Adrian-Goldau; Goldau-Brunnen (ohne den Tunnel bei Goldau); Biasca-Bellinzona; Bellinzona-Pino (Schweizerische Grenze); Zweigbahn nach Locarno; Lugano-Chiasso, zusammen $129_{,9}$ Kilom. eingeleisig, einschliesslich der Kosten für Geleise, Betriebs-Material und der Bauzinsen zu 6% für die Hälfte der Bauzeit = 33 403 028 Fr.
2) Für die Linien, deren Bauzeit auf $4^1/_2$ Jahre angenommen ist, und zwar:
   Tunnel bei Goldau, zweigeleisig; Brunnen-Flüelen, die Tunnel zweigeleisig, sonst eingeleisig; Flüelen-Göschenen; Airolo-Biasca; Bellinzona-Lugano; die letzten 3 eingeleisig, zusammen $116_{,4}$ Kilom. an Kosten wie vor 88 125 427 Fr.
3) Für den Gotthardtunnel, bei einer Bauzeit von 9 Jahren:
   Göschenen-Airolo, zweigeleisig, $14_{,9}$ Kilom. 59 600 000 Fr.

Durch die Reduction der Maximalsteigungen auf 25 pro Mille treten der Gesammtsumme von 181 128 455 noch 1 871 545 Fr. hinzu, so dass

für die 263 Kilom. des ganzen Unternehmens 183 000 000 Fr. aufzuwenden sind. Für das Baucapital des Tunnels wurden Bauzinsen nicht berechnet, da man voraussetzte, dass jenes Capital aus den Subventionen zu decken sei.

Dem eigentlichen Baucapital sind noch die Verluste hinzuzurechnen, welche aus dem Betriebe der binnen 3 Jahren nach der Constituirung der Gesellschaft zu vollendenden Linien Biasco-Lago maggiore und Lugano-Chiasso bis zur Eröffnung der ganzen Linie erwachsen und die in Allem auf 3 992 943 Fr. zu berechnen sind. Diese Verluste würden also das Baucapital auf 187 Millionen Fr. erhöhen.

Endlich noch hielt die Conferenz für angemessen, für den durch die Schweiz sich bewegenden Transitverkehr Maximaltaxen festzusetzen. Diese sind angenommen wie folgt:

A) im Personenverkehr

für Reisende in	I. Classe 50 Cent. = 4 Sgr.	}	für die Schweizermeile von 4800 Meter.
„ „	„ II. „ 35 „ = 3 „		
„ „	„ III. „ 25 „ = 2 „		

mit einer Auftaxe von 50% für die Strecken mit Steigungen von 15 pro Mille und mehr. Derartige Steigungen werden innerhalb des 263 Kilom. langen Bahnnetzes auf circa 92 Kilom. Länge vorkommen und darnach die durchschnittliche Fahrtaxe sich stellen: in I. Classe auf $58_{,74}$ Cent. = $4_{,7}$ Sgr.; in II. Classe auf $41_{,12}$ Cent. = $3_{,29}$ Sgr.; in III. Classe auf $29_{,37}$ Cent. = $2_{,35}$ Sgr.

B. im Güterverkehr.

Für Eilgüter 45 Cent. pro Tonne und Kilom. oder ca. $16_{,9}$ Pf. pro Centner und Meile, ohne Aufschlag.

Für Frachtgüter und zwar:

für Rohproducte, als Kohlen, Coaks, Erze, Erden, Dünger, Schwefel, Steine, Holz etc., sowie für Eisen und rohe Eisenwaaren, sofern diese Artikel in vollen Wagenladungen zur Aufgabe kommen = 5 Cent. pro Tonne und Kliom. = $1_{,883}$ Pf. pro Centner und Meile, mit einer Auftaxe von 3 Cent. pro Tonne und Kilom., für Strecken mit Steigungen von 15 pro Mille und mehr (im Durchschnitt $6_{,05}$ Cent. pro Tonne und Kilom. oder $2_{,278}$ Pf. pro Centner und Meile);

für alle sonstigen Frachtgüter = 14½ Cent pro Tonne und Kilom. mit einer Auftaxe von 5 Cent. pro Tonne und Kilom., für Strecken mit Steigungen von 15 pro Mille und mehr (im Durchschnitt 16¼ Cent. pro Tonne und Kilom. oder ca. 6 Pf. pro Centner und Meile).

Unter Berücksichtigung dieser Maximaltaxen glaubte man auf Grund sorgfältiger Calculation die der Rentabilitätsberechnung zum Grunde zu legende mittlere Einnahme pro Kilometer auf

8 Centimen für jeden Reisenden (einschliesslich der Gepäckfrachten) und
8 Centimen für jede Tonne Gut

schätzen zu müssen, indem man bezüglich der Einnahme aus dem Güterverkehre in Betracht nahm, dass die Gütermassen zur Hälfte aus Rohmaterialien mit niedrig normirten Frachten bestehen würden.

Gestützt auf den Verkehr des Jahres 1862 hatte das Gotthard-Comité die Zahl der Reisenden, welche die ganze Linie durchfahren würden, auf 180 000 geschätzt. Nach den statistischen Mittheilungen des Schweizerischen Bundes-Postdepartements hatte sich aber in den Jahren 1862 bis 1869 eine beständige Verkehrszunahme von 40% für die Passage über den Gotthard herausgestellt; die Conferenz hielt darnach für die ersten 10 Jahre des Betriebes und für die ganze Bahnlänge die Annahme einer Bewegung von jährlich 200 000 Personen für unbedenklich. Bei einer mittleren Einnahme von 8 Centimen pro Kilometer würde sich daraus ein jährlicher Bruttoertrag von 16 000 Fr. pro Kilometer ergeben.

Für den Güterverkehr hatte das Gotthard-Comité 100 000 Tonnen Kohlen und 170 000 Tonnen sonstiger Güter, überhaupt also 270 000 Tonnen angenommen. In Rücksicht auf die bei anderen ähnlichen Bahnen erzielten Resultate, auf die voraussichtliche Verkehrs-Vermehrung während der neunjährigen Bauzeit, auf den für die Gotthardbahn wichtigen Viehverkehr, endlich auf die nicht ausser Betracht zu lassende Einwirkung der Eröffnung des Suezcanals, schätzte die Conferenz die Güterbewegung auf der ganzen Bahnlänge für die 10 ersten Betriebsjahre auf 400 000 Tonnen. Nach dem Durchschnittssatz von 8 Cent. pro Tonne und Kilom. resultirt dann eine Jahreseinnahme von 32 000 Fr., die unter Hinzurechnung der Einnahme aus dem Personenverkehr eine durchschnittliche Jahres-Einnahme von 48 000 Fr. pro Kilometer ergeben würde. Bei Annahme einer Höhe der Betriebskosten von 50% verbleibt als Nettoertrag eine Summe von 24 000 Fr. pro Kilometer, oder von 6 312 000 Fr. für das ganze Bahnnetz, welche bei Voraussetzung eines Zinssatzes von 7% für die Actien und von 5% für die Obligationen und eines Verhältnisses ihrer Anzahl von 3 zu 2, zu durchschnittlich $6_{,2}$% capitalisirt, einem Capital von 101 800 000 Fr. entsprechen würde. Da das Anlagecapital des Bahnnetzes auf 187 Millionen beziffert ist, so würde der durch Subsidien zu deckende Mehrbetrag sich auf 85 200 000 Fr. belaufen. Obwohl die Schweiz Subsidien im Belaufe von 89 Millionen begehrte, weil die Alpenbahn in den ersten 5 Jahren die auf 48 000 Fr. berechnete jährliche Einnahme pro Kilometer nicht aufbringen werde, einigte sich die Conferenz gleichwohl, 85 Millionen als die durch Subsidien der Staaten, Cantone und Gesellschaften zu deckende Subvention vorauszusetzen.

Um die Ausführung des Unternehmens zu sichern, hielt man den Abschluss eines Vertrages zwischen der Schweiz und den Subventionsstaaten für nothwendig, durch welchen nicht nur die den Bau und Betrieb der Alpenbahn betreffenden Fragen, sondern auch die Rechtsverhältnisse der einzelnen Staaten gegenüber der Schweiz, sowie ferner die Bedingungen geregelt würden, unter denen die einzelnen Staaten sich an dem Unternehmen durch Subsidien zu betheiligen hätten.

Als Basis für die abzuschliessenden Staatsverträge sollte das am 13. October 1869 unterzeichnete Schlussprotocoll, in welchem die in der internationalen Conferenz gefassten Beschlüsse niedergelegt sind, dienen, dessen einzelne Artikel wir bereits in No. 18, S. 299 in der Deutschen Uebersetzung wörtlich wiedergegeben haben.

Die Denkschrift führt sodann noch an, dass die Wichtigkeit einer Alpenbahn im Allgemeinen eben so unbestritten sei, wie die Thatsache, dass eine solche Bahn ohne Subventionen nicht herzustellen ist. Die Vortheile, welche Deutschland von dem Unternehmen zu erwarten hat, lassen sich in bestimmten Zahlen schwer ausdrücken; der Nutzen der zu bewilligenden Subvention wird in der Wirkung auf den materiellen Wohlstand der Bevölkerung, in der Hebung der wirthschaftlichen Interessen, des Handels und der Industrie, wie in der gesteigerten Rente der Eisenbahnen zu suchen, die Subvention selbst also keineswegs als ein Opfer anzusehen sein, selbst wenn sie nur einen geringen oder gar keinen Zins tragen sollte.

Nachdem sodann in der Denkschrift nach Feststellung des Verkehrsgebiets der Gotthardbahn eine tabellarische Zusammenstellung der durch die Gotthardbahn gegenüber der Brenner- und der Mont-Cenis-Bahn eintretenden Kürzung der Entfernung namentlich für die betheiligten Hauptstädte Norddeutschlands mitgetheilt ist, wird schliesslich der Französische Text des Schlussprotocolls sowie des Staatsvertrages zwischen der Schweiz und Italien angefügt.

Nach Schluss der Conferenzverhandlungen wurde dann unter Zugrundelegung des Schlussprotocolls zwischen Italien und der Schweiz ein Staatsvertrag über die gegenseitig übernommenen Verpflichtungen abgeschlossen und den übrigen Staaten der Beitritt freigehalten. Dieser Vertrag ist sodann, nachdem das Parlament des Norddeutschen Bundes seine gesetzliche Zustimmung zu dem von der Bundesregierung proponirten Gesetz, betreff. Subventionirung der Gotthardsbahn, gegeben hatte (siehe Jahrg. 1870 No. 21, S. 357), zu folgender unterm 20. Juni 1870 in Varzin und Berlin unterzeichneten Convention zwischen den Vertretern der Schweiz, Italiens und des Norddeutschen Bundes, das Gotthardsunternehmen betreffend, umgestaltet worden. Derselbe lautet:

Da Se. Maj. der König von Italien und der Bundesrath der Schweizerischen Eidgenossenschaft nach dem Wortlaute des Schlussprotocolls vom 13. October 1869 Se. Maj. den König von Preussen eingeladen haben, Namens des Norddeutschen Bundes der den 15. October 1869 zwischen Italien und der Schweiz abgeschlossenen Convention für den Bau einer Eisenbahn durch den St. Gotthard zur Verbindung der Deutschen mit den Italienischen Bahnen beizutreten, und da Se. Maj. der König von Preussen zur Vollendung des Werks die Bemühungen des Norddeutschen Bundes mit denjenigen Italiens und der Schweiz zu verbinden wünscht, so haben Ihre Maj. der König von Preussen und der König von Italien und der Bundesrath der Schweizerischen Eidgenossenschaft beschlossen, zu diesem Zwecke eine Convention abzuschliessen und haben zu ihren Bevollmächtigten ernannt die Herren etc.

Nach Austausch der Vollmachten sind dieselben über folgende Artikel einig geworden:

Art. 1. Der Norddeutsche Bund tritt der unterm 15. October 1869 zu Bern zwischen Italien und der Schweiz abgeschlossenen Convention bei und verpflichtet sich, die Summe von 10 Mill. Frcs. von den in Art. 16 genannter Convention festgesetzten Subsidien zu übernehmen. In dieser Summe von 10 Mill. Francs sind inbegriffen die Subsidie von 1 Mill. Frcs., die von der Verwaltung der Rheinischen Bahnen votirt wurde, und die Subsidie von 1 Mill. Frcs., welche die Verwaltung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn votirt hat, sodass die oben angeführte Summe von 10 Mill. Frcs. um den Betrag genannter Subsidien, die von Seiten der bemeldeten Bahnverwaltungen erwartet werden[2], vermindert würde, in dem Falle, dass der Beschluss dieser Verwaltungen von den betreffenden General-Versammlungen nicht ratificirt würde.

Art. 2. Die hohen Contractanten sind einig geworden, die in Art. 21 der Convention vom 15. October 1869 festgesetzte Frist, die schon durch die Zusatzartikel zu dieser Convention erstreckt worden ist, bis zum 31. Januar 1871 zu verlängern.

Art. 3. Der Norddeutsche Bund verpflichtet sich, die von der Schweiz und Italien zur Vollziehung des Art. 22 der Convention vom 15. October 1869 bereits gethanen Schritte zu unterstützen, und wird seine guten Dienste leihen, um die nach den Art. 16 und 20 obenerwähnter Convention von Deutschland zu übernehmende Subsidiensumme zu ergänzen.

Wenn in der neuen, in Art. 2 festgesetzten Frist diese Ergänzung der Subsidien von Deutschland nicht gesichert wäre, so würde die gegenwärtige Convention, wie diejenige vom 15. October 1869, als dahingefallen betrachtet werden.

---

[2] Diese Subventionen sind von den in 1871 abgehaltenen Generalversammlungen der genannten Eisenbahn-Gesellschaften genehmigt worden. Siehe bezüglich der Berg.-Märkischen No. 20 S. 373, bezüglich der Rheinischen No. 22 S. 427. — Seitens der Generalversammlung der Köln-Mindener ist übrigens im Vorjahre ebenfalls (siehe Jahrg. 1870 No. 27 S. 479) eine Subvention von 1 Million Frcs. votirt worden.

Art. 4. Die gegenwärtige Convention wird der Ratification unterstellt, und die Ratificationen werden zugleich mit denjenigen der Convention vom 15. October 1869 in Bern ausgewechselt werden.

Zur Bekräftigung dessen haben die Bevollmächtigten unterzeichnet und ihr Siegel beigesetzt.

Geschehen zu Varzin und Berlin, den 20. Juni 1870.

(Folgen die Unterschriften.)

Der fast unmittelbar nach dem Abschluss dieser Convention ausbrechende Krieg, welcher bis zur Niederwerfung des Feindes in Deutschland jeden Gedanken an das grossartige und kostspielige Eisenbahnproject in den Hintergrund drängen musste, würde auch diese Convention hinfällig gemacht haben, wenn nicht zwischen den kontrahirenden Mächten (unterm 27. Jannar d. J.) ein Nachtrag zum Vertrag vom 15. Oktober 1869 unterzeichnet worden wäre, der die Frist für die definitive Zusage und vertragsmässige Feststellung der Subsidiensumme bis zum 31. October 1871 erstreckte.

Diese Nachtrags-Convention und die ursprüngliche Convention vom 15. October 1869 wurden nun, wie erwähnt, am 15. d. M. vom Italienischen Parlamente nach eingehender Debatte [3] in der Form eines Gesetzes genehmigt, welches die Regierung ermächtigt, diese beiden Conventionen zur Ausführung zu bringen, jedoch unter der Bedingung, dass die von Italien zu zahlende Subvention niemals die Summe von 45 Millionen Francs überschreiten dürfe, und mit einem von der Regierung beantragten Additionalartikel, wonach die letztere zur Emission einer fünfprocentigen Anleihe behufs Bezahlung der für den Bau der Bahn auf Italien entfallenden Quote ermächtigt wird.

Wir dürfen wohl zuversichtlich hoffen, dass nunmehr das Zustandekommen der wichtigen Eisenbahn durch die Schweizerischen Alpen, welche ebensowohl den commerziellen Interessen der Schweiz, Italiens und Deutschlands dienen, als auch die Freundschaftsbanden zwischen diesen Nachbarstaaten enger knüpfen soll, vollkommen gesichert ist. Deutschland insbesondere hat in Folge des Wiedererwerbes von Elsass-Lothringen noch ein grösseres Interesse am Zustandekommen einer Gotthardbahn als früher.

[3] Bei dieser Debatte, welche vom 9. d. M. ab 5 Sitzungen der Deputirtenkammer in Anspruch nahm, wies der Berichterstatter Mordini die commerzielle Nützlichkeit der Bahn nach, welche zudem gleichzeitig den Zweck habe, das Freundschaftsband mit Deutschland und der Schweiz enger zu knüpfen (Mordini citirt die Worte, welche Fürst Bismarck seiner Zeit in diesem Sinne gesprochen). Der Finanzminister Sella machte sodann aus der Annahme des Gesetzes eine Cabinetsfrage, indem er Folgendes ausführte: „Italien bedürfe einer Eisenbahn durch die Schweizer Alpen wegen der Interessen seines Handels und seiner Schifffahrt. Deutschland, die Schweiz und Italien hätten sich über den Gotthard verständigt; wenn jetzt die Kammer die Vorlage ablehne, so werde damit der Plan, eine kürzere Eisenbahnverbindung zwischen Deutschland und Italien herzustellen, fallen gelassen; denn es handle sich nicht mehr um eine Wahl zwischen diesem oder jenem Alpenpasse, die Italien nach seinem Belieben treffen könne, sondern um den Gotthard allein; nur für diesen „mit Ausschluss aller andern Uebergänge" habe Deutschland seine Subvention zugesichert. In Italien hätten bereits eine Anzahl Communen die Summe von 10 Millionen Francs als Subvention für den Gotthard bewilligt; also fast den vierten Theil des auf Italien überhaupt fallenden Antheils von 45 Millionen Francs. Der Transitverkehr durch die Schweiz nach Italien nehme schnell ab, er sei von 34 Millionen im Jahre 1861 auf 6 Millionen Frcs. Werthe im Jahre 1870 gesunken, trotzdem der internationale Handel der Schweiz seit jener Zeit zugenommen habe. Um sich gegen die Möglichkeit, nachträglich zu einer Erhöhung der Subvention gezwungen zu werden, zu sichern, könne in einem Artikel ausgesprochen werden, dass Italien in keinem Falle mehr als 45 Millionen Frcs. zahlen werde. Einer Frage von der höchsten öconomischen Wichtigkeit für Italien könne die Politik nicht fremd bleiben. Auch Cavour habe aus der Durchbohrung des Mont-Cenis eine politische Frage gemacht. Er erkläre, dass Italien zu allen Ländern die freundschaftlichsten Beziehungen hege und sich freue, die Hindernisse zu beseitigen, welche es davon trennten. Nachdem ein Ministerium einmal die Verantwortlichkeit für den Abschluss einer solchen Convention übernommen habe, könne es dann etwa davon zurücktreten? Die Kammer entscheide zugleich über die Convention und die Minister, welche dieselbe abgeschlossen hätten. — Das Gesetz, auf welches wir demnächst specieller zurückzukommen beabsichtigen, wurde sodann mit grosser Majorität von der Deputirtenkammer angenommen.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Vorschlag, betreffend Verschleppung von Gütern auf Eisenbahnen. Im Hinblick auf das Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, betreffend Verschleppung von Gütern auf Eisenbahnen, erlaubt man sich noch folgende Vorschläge der allgemeinen Erwägung zu unterstellen. Es ist ohne Zweifel ein Fortschritt zum Bessern, wenn die Absender und Aufgeber den Zeichen der Collis den Bestimmungsort beifügen, allein warum geht man nicht gleich weiter und beantragt, dass die Absender eine Marke aufkleben, welche zugleich ihren Namen erkennen lässt.

Es ist bekannt, dass in kaufmännischen Geschäften für elegante Geschäftspapiere, Siegel, Trockenstempel, Siegelmarken und dergleichen viel aufgewendet wird, und es wäre deshalb wohl kaum zu viel verlangt, wenn den Versendern zugemuthet würde, ihre Colli mit derartigen Siegelmarken zu versehen und es sind uns viele Fälle bekannt, dass bereits Absender durch Aufkleben von eleganten Firmen-Marken das Geheimniss des Absenders preis geben, vielleicht gerade auf diesem Wege ihre Firmen empfehlen. Solche Güter können nur auf ganz ausserordentliche Art verschleppt werden, und geschieht es ja einmal doch, so ist durch eine Rückfrage an den bekannten Absender rasch Abhülfe zu erlangen. Die Versender können aber auch durch folgende Einrichtung bei trockenen Gütern zur Vermeidung von Verschleppungen noch Vieles beitragen. Diese Einrichtung besteht einzig und allein darin, dass oben auf die Waare, bevor der Verschluss erfolgt, eine Adresskarte des Absenders gelegt werde. Befinden sich in Händen einer Güter-Expedition gleichwohl unbestellbare Colli, weil äussere Merkmale abgefallen, Fracht-Papiere verloren oder beim Transporte Fehler unterlaufen sind, so würde ein Oeffnen der Colli sogleich zum Ziele führen.

Dieses Oeffnen der Colli empfiehlt sich überhaupt, um thunlichst bald den Eigenthümer zu entdecken und in den publizirten Verzeichnissen auch den Inhalt der Colli richtig anzugeben.

Nürnberg 1871. S.

Berliner Briefe.

(Vom Berliner Eisenbahn-Aktienmarkte. Eisenbahnprojekt Köln-Frankfurt a/M. Badisch-Hessische Eisenbahn-Konferenz. Main-Lahn-Siegbahn-Projekt. Breslau-Schweidnitz-Freiburger E. Grossschönau-Warnsdorf. Pommersche Centralbahn. Halle-Sorau-Gubener E. Hannover-Altenbekener E. Konferenz Deutsch-Oesterr. Eisenbahnen. Schadenersatz-Gesetz.)

** Berlin, 18. Juni. Das Börsenereigniss dieser Woche ist die Festsetzung der Dividende der Köln-Mindener Eisenbahn-Aktien auf 10½ Proc., während bekanntlich die vorherige Schätzung derselben auf 10⅛ und selbst auf 10 als eine Ueberschätzung bezeichnet worden war. Mit der Kundgebung der Dividende war auch den übrigen westlichen Bahnaktien ein geschäftlicher Impuls gegeben, der sich mit wenigen Ausnahmen in der ganzen Woche wirksam erwies. Zunächst stiegen Köln-Mindener selbst fast täglich um Procente, sie gelangten am Sonnabend bis 153. Für Rheinische war fast ununterbrochen Begehr geblieben, sie gelangten bis 135. Bergisch-Märkische hatten zwar nur eine beschränktere Koursbewegung, gleichwohl schliessen auch sie ansehnlich höher mit 124, für neue Aktien 119½. Das Bekanntwerden des Geschäftsberichts der Berlin Görlitzer Bahn hob am Sonnabend die Aktie, die bis dahin ziemlich stationär auf 71 geblieben war, auf 73, dagegen waren für Priorität-Aktien dieser Bahn Verkäufer, die den Kours von 94 auf 92 drückten. Potsdamer gingen zuletzt von 230¼ auf 233, Anhalter behaupteten 224; Hamburger, während der Woche zuweilen stark rückgängig, befestigten sich schliesslich auf dem höheren Koursstand von 157½; eben so Mainz-Ludwigshafen auf 154¾, Pfälzische Ludwigsbahn desgleichen auf 177. Für Oberschlesische war meist Kauflust, der letzte und höchste Kours ist 186. Auch Thüringer bleiben vorwiegend begehrt, am Sonnabend mit 144½. Von leichten Aktien erfuhren Hannover-Altenbeken gegen Ende der Woche lebhaftere Frage und wurden bis 40 bezahlt. In Prioritäts-Obligationen war das Geschäft in dieser Woche ruhiger wie in allen mit festen Zinsen ausgestatteten Börsenwerthen, die in Folge der erwarteten grossen Französischen Anleihe eher an den Markt gebracht werden, um das Kapital für die neue Anlagegelegenheit verfügbar zu haben. Auch die jetzt herannahenden Einzahlungen auf die zahlreichen neuen Emissionen steigern den Geldbedarf und beeinträchtigen ebensowohl den Umsatz als den Koursstand der älteren Kapitalpapiere.

In der Rheinprovinz wird für die Herstellung einer direkten Verbindung zwischen Köln und Frankfurt a/M. lebhaft agitirt und glaubt man, dass nach Fertigstellung der Verbindung Köln-Gladbach-Roermonde-Antwerpen für die Bergisch-Märkische Gesellschaft das Bedürfniss eintreten werde, durch Herstellung der direkten Linie Köln-Frankfurt ihren weitern Weg nach Süddeutschland zu nehmen. Die betheiligten Handelskorporationen sollen sich geneigt zeigen, zur Erlangung der Concession für diese Linie ihre Bemühungen zu vereinigen.

Im Anfange der vergangenen Woche sollte in Mannheim abermals eine Konferenz Badischer und Hessischer Bevollmächtigten wegen des Baues verschiedener Eisenbahnstrecken stattfinden. Namentlich scheint es sich um die Riedbahn von Mannheim nach Worms und die Bahn Eberbach-Erbach zu handeln. Ob es zu einer Verständigung bereits gekommen ist, darüber hat bis jetzt nichts verlautet.

Die in Bezug auf die Main-Lahn-Sieg-Eisenbahn an den Deutschen Bundesrath gerichtete Petition ist ablehnend beschieden worden, weil eine Ausführung der projektirten Bahn auf Kosten des

Reichs nicht gerechtfertigt sein, die Concessionirung eines Privatunternehmens zu dem fraglichen Eisenbahnbau aber von der Preussischen Regierung nicht versagt werden würde.

Am 11. Juni wurde die neu erbaute Bahnstrecke der Breslau-Freiburger Eisenbahngesellschaft von der Direktion bis Rothenburg befahren. Ueber den Zeitpunkt der Eröffnung scheint noch nichts festgestellt zu sein.

Die Betriebseröffnung der zum Anschluss an die Böhmische Nordbahn von Grossschönau nach Warnsdorf im Bau begriffene Eisenbahnstrecke steht zufolge der in den Lokalblättern enthaltenen Angaben in wenigen Wochen bevor.

Die Erdarbeiten der Pommerschen Centralbahn, die mit grossem Eifer an drei Punkten in Angriff genommen waren, sollen bei Dramburg wieder eingestellt sein.

Nach dem Geschäftsbericht der Verwaltung der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn für die am 21. stattfindende Generalversammlung wird nach den getroffenen Vorarbeiten die vollständige Fertigstellung und Inbetriebsetzung der ganzen Bahn bis zum Ablauf dieses Jahres erreicht werden, sofern die Bewilligung der dazu erforderlichen Geldmittel erfolgt und die Beschaffung oder doch die Sicherstellung derselben in möglichst kurzer Zeit ermöglicht wird. Die Genenalversammlung soll, wie bekannt, zur Erreichung dieser Zwecke die Emission von 4 690 000 Thlrn. in 5% Prioritäts-Obligationen und ausserdem zum Bau einer Zweigbahn von Eilenburg nach Leipzig die Emission von 2 220 000 Thlrn. gleichfalls in 5% Prioritäts-Obligationen beschliessen.

Die Eröffnung der $6_{,8}$ Meilen langen Strecke Hannover-Hameln der Hannover-Altenbekener Eisenbahn, sowie die der $3_{,6}$ Ml. langen Deister-Zweigbahn (Weetzen-Haste) soll am 15. November d. J., die Eröffnung der $8_{,1}$ Ml. langen Strecke Hameln-Altenbeken am 15. Juni 1872 bestimmt stattfinden. — Auf den einzelnen Abtheilungen der Löhne-Hameln-Hildesheim-Vienenburger Strecke wird der Bauangriff noch in diesem Jahre erfolgen.

Die wegen der Benutzung Oesterreichischer Waggons im Deutsch-Französischen Kriege abgehaltene Konferenz Deutscher und Oesterreichischer Eisenbahn-Delegirter ist dem Vernehmen nach resultatlos verlaufen und wird deshalb zur Wiederaufnahme der Ausgleichsverhandlungen eine neue Konferenz am 5. k. M. in Wien stattfinden.

Der Reichs-Anzeiger vom 14. d. M. publizirt das vom 7. Juni 1871 datirende Gesetz, betreffend die Verbindlichkeit zum Schadenersatz für die bei dem Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerken etc. herbeigeführten Tödtungen und Körperverletzungen.

○ Aus Süddeutschland. (Regensburg-Neumarkt-Nürnberg. Schweinfurt-Kissingen. Industriebahn bei Amberg. Schwetzingen-Speyer.)

Der Bahnbau Regensburg-Nürnberg nimmt, trotz der grossartigen Terrainschwierigkeiten, welche sich besonders in der Section Regensburg-Laaber bieten, einen sehr raschen Verlauf und sind von den bedeutenden Arbeiten, welche diese Strecke erforderte, bei einer durchschnittlichen Verwendung von 1500 Arbeitern nunmehr nahezu 60% vollendet. Zwischen Regensburg und Laaber sind als Hauptbauten besonders der Bahndamm am rechtsseitigen Donauufer und die bei Mariaort ausmündende Donaubrücke zu bezeichnen. Der bis zu 18 Meter hohe Bahndamm bei Prüfening enthält ca. 131000 Kubikmeter, welche zumeist aus dem ungebundenen, bei 250 000 Kubikmeter umfassenden Abtrage der Bahnhofanlagen in Regensburg mittelst durch Lokomotiven betriebener Erdtransportzüge erholt werden müssen und wozu bei täglich 10 Fahrten mit je 10 Transportwagen, und somit bei einer mittleren täglichen Bewegung mit ca. 600 Kubikmeter, 11 Monate erforderlich sind. — Der Grundstein zur Donaubrücke bei Mariaort, welche sich den bedeutendsten Brückenbauten der Neuzeit zur Seite stellen kann, wurde am 29. October 1870 gelegt. Der Bauentwurf und die Ausführung dieses grossartigen Werkes wurde durch den Oberingenieur Ludwig Fomm, einem der genialsten Schöpfer im Brückenbaufache der Neuzeit, und dem Sectionsingenieur Peter geleitet und hergestellt. Die Donaubrücke besteht aus 6 in Stein gewölbten Fluthbrückenöffnungen zu je 24 Meter Lichtweite auf dem rechtsseitigen Donauufer und aus 3 mit eisernen Fachwerken überspannten Stromöffnungen von je 63 Meter Lichtweite. Die obenliegende Fahrbahntafel liegt $21{,}4^{m}$ über 0 Pegel der Donau. Der Steinbau umfasst 24 100 Kubikmeter diverse Mauermassen und kostet gegen 500 000 fl. Der eiserne Oberbau wird im Akkord von den v. Maffei'schen Werkstätten in Regensburg ausgeführt, wiegt pro laufenden Meter ca. 46 Centner und kostet, im Ganzen ca. 9300 Centner wiegend, beiläufig 135 000 fl. Die Arbeiten zur Herstellung der Donaubrücke sind so eingeleitet und nunmehr auch so weit gefördert, dass bereits am 15. Juni d. J. mit der Einwölbung der Fluthbrückenbögen begonnen werden konnte, und dürften Ende November d. J. alle 6 Bogen geschlossen sein. Ende August beginnend, wird es möglich sein für eine, event. für zwei Oeffnungen die Eisenkonstructionen auf selbstständigen Hilfsrüstungen zu montiren, so dass voraussichtlich Ende Mai 1872 die Schienenlage mit Lokomotivenbetrieb von Regensburg aus über die Donaubrücke weiter geführt werden kann. Nur die unmittelbare sofortige Schienenverbindung des Brückenbauplatzes mit dem Bahnhofe Regensburg macht es möglich, ein so bedeutendes Objekt, das in Folge seiner Höhendimensionen einen kolossalen Materialbedarf erfordert, in der kurzen Bauzeit von zwei Jahren herzustellen.

Die officiellen Probefahrten auf der voraussichtlich am 1. Juli d. J. zur Eröffnung gelangenden Bahnlinie Schweinfurt-Kissingen haben begonnen. Die Linie hat eine Länge von $3_{,45}$ Ml. und enthält die Stationen: Oberndorf (Rangirstation) $0_{,33}$ Ml., Oberwern $1_{,21}$ Ml., Poppenhausen (P H) $1_{,69}$ Ml., Ebenhausen $2_{,17}$ Ml. und Kissingen $3_{,45}$ Ml.

Die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen dem ärarialischen Eisensteinbergbau bei Amberg und dem Bahnhof daselbst wurde genehmigt und steht deren Ausführung demnächst bevor.

Nach vollendetem Frieden wird nun wieder allen Ernstes an Herstellung der Eisenbahn von Heidelberg über Schwetzingen nach Speyer gedacht. Auf Badischer Seite werden die Vorarbeiten rege betrieben und es handelt sich nur noch um eine Uebereinkunft mit der Bayerischen Regierung in Betreff des Anschlusses, indem diese ihre Zustimmung von verschiedenen Concessionen der Badischen Regierung bezüglich der Bruchsal-Germersheimer Bahn abhängig gemacht hat.

Oesterr. Staats-Eisenbahn. Die am 13. Juni 1871 unter dem Vorsitze des Herrn Freiherrn von Doblhoff-Dier abgehaltene XVI. General-Versammlung der Aktionäre der k. k. priv. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft hat nach Anhörung des vom Verwaltungsrathe erstatteten Geschäftsberichtes nachstehende Anträge zum Beschlusse erhoben:

1) Die General-Versammlung bestimmt die Dividende per Aktie für das Jahr 1870 mit 35 Francs, so dass der Gesammt-Ertrag des Betriebsjahres an Zinsen (25 Frcs.) und Dividende (35 Frcs.) sich auf 60 Francs beläuft.

2) Die General-Versammlung beschliesst, dass vom Jahre 1871 an die 5%igen Zinsen im Betrage von 25 Frcs. per Aktie derart vertheilt werden, dass am 1. Juli eine Abschlagszahlung von 5 Frcs. und am darauffolgenden 1. Jänner die Restzahlung von 20 Frcs. geleistet werde. Der diessjährige Juli-Coupon wird daher mit Hinzurechnung der Abschlagszahlung von 5 Frcs. auf die Zinsen des Jahres 1871 zu der für 1870 entfallenden Dividende von 35 Frcs., mit 40 Frcs. bezahlt werden.

Die General-Versammlung beschliesst bezüglich der Vermehrung des gesellschaftlichen Kapitals wie folgt:

3) Es werden 150 000 Stück neue Aktien al pari zu 500 Francs emittirt werden. Die successive auf diese Aktien zu leistenden Einzahlungen werden in effectiver Gold- oder Silbermünze, unter den vom Verwaltungsrathe zu bestimmenden Bedingungen und zwar wie folgt stattfinden:

100 Francs vom 15. bis 25. August 1871,
100 „ „ 1. „ 10. Jänner 1872,
100 „ „ 1. „ 10. Juli 1872,
100 „ „ 1. „ 10. Jänner 1873,
100 „ „ 1. „ 10. Juli 1873.

Die neuen Aktien werden Anspruch haben auf die 5%ige Verzinsung der geleisteten Einzahlungen und auf die Theilnahme an den Super-Dividenden gleich den alten Aktien, vom Betriebsjahre 1872 an gerechnet. Einzahlungen in Vorhinein können nur in Folge eines öffentlich kundgemachten Verwaltungsraths-Beschlusses geleistet werden, ohne einen andern Genuss als den der 5%igen Zinsen der geleisteten Einzahlungen zu gewähren. Angenommen mit Stimmen-Einhelligkeit.

4) Von diesen zu emittirenden 150 000 Stück Aktien werden 100 000 Stück den Aktionären mit dem Bezugsrechte von je einer neuen Aktie auf vier alte Aktien zur Verfügung gestellt.

Die Aktien-Genussscheine werden den noch nicht amortisirten Aktien gleichgehalten werden.

Die übrigen 50 000 Stück Aktien werden im Sinne des früheren Beschlusses der General-Versammlung vom 3. Juni 1869 zur Einlösung der Gründerrechte verwendet werden.

Es wird den Gründern eine Frist bis zum 1. Jänner 1872 eingeräumt, um sich über die Abtretung der ihnen zustehenden Gründerrechte an die Gesellschaft gegen Ausfolgung jener Anzahl der neu emittirten Aktien zu erklären, welche ihrem Antheile an der 10%igen Gesammt-Gründertantième vom Ueberschusse des Reinertrages entspricht, wobei selbstverständlich ihrerseits die Verzugszinsen auf die erste Einzahlung zu vergüten sein werden.

Der Verwaltungsrath wird ermächtigt, mit jenen Gründern, welche innerhalb der festgesetzten Frist unter den obgedachten Bedingungen ihre Gründerrechte nicht abgetreten haben, über deren Ansuchen mit bester Wahrung des Interesses der Gesellschaft, Ablösungsverträge abzuschliessen.

Es wird der nächsten General-Versammlung über das Resultat der Einlösung Bericht erstattet werden.

Das durch die Emission der 150000 Stück neuer Aktien beschaffte Kapital ist gemäss den Vorschlägen des Verwaltungsrathes zur Ausdehnung und Vervollständigung des alten Netzes zu verwenden.

Die General-Versammlung genehmigt ferner die wegen Erwirkung einer Erhöhung des Zinsengarantie-Betrages des alten Netzes einzuleitenden Unterhandlungen. Angenommen mit Stimmeneinhelligkeit.

5) Die austretenden Herren Verwaltungsräthe: Anton Freiherr

von Doblhoff-Dier, Heinrich Freiherr Trenck von Tonder und Isaac Pereire werden auf die Dauer von fünf Jahren wiedergewählt.

6) Die General-Versammlung bestimmt, dass der in der General-Versammlung vom 30. Mai 1866 gemäss den §§ 19 und 45 der Statuten gefasste Beschluss bezüglich des Werthes der den Verwaltungsräthen gebührenden Anwesenheits-Marken und der denselben zu bewilligenden Antheilsquote an dem Ueberschusse des jährlichen Reinerträgnisses auf eine weitere Periode von fünf Jahren, vom 1. Jänner 1871 an, erneuert werde.

7) Zur Prüfung der mit dem Berichte des Verwaltungsrathes vorgelegten Rechnungen des Betriebsjahres 1870 wird ein Ausschuss, bestehend aus den Herren Gustav Ritter von Epstein, Anton Zimmermann und Gustav Figdor ernannt, denen unter Einem die Vollmacht gegeben wird, dem Verwaltungsrathe hierüber das Absolutorium zu ertheilen.

—tz. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. (Geschäftsbericht pro 1870.) Durch die am 29. December 1869 erfolgte Eröffnung der Strecke Königshain-Liebau ist die Länge der pro 1870 in Betrieb befindlich gewesenen Linien auf $31,_5$ Meilen gestiegen und beträgt daher 1 Meile mehr als im Jahre 1869.

Das Anlage-Kapital beträgt 23 948 389 fl. und einschliesslich von 1 404 584 fl. Zinsen, zusammen 25 352 973 fl., welchem gegenüberstehen 25 338 409 fl. validirende und 584 150 fl. amortisirte Effekten. Aktien sind 15 747 459 fl. emittirt.

Die Betriebsmittel bestehen aus 40 Lokomotiven mit Tendern, 98 Personenwagen enthaltend 3582 Plätze, 18 Gepäck- und 771 diverse Güterwagen mit einer Ladefähigkeit von 157 224 Ctrn. Von den Lokomotiven sind 119 715 Nutzmeilen zurückgelegt.

Im Jahre 1870 wurden befördert: 2431 Personen in der I., 37 680 in der II., 182 110 in der III. und 296 209 in der IV. Klasse, sowie 31 250 Militärs, zusammen 549 680 Personen, 28 212 Ctr. Gepäck, 46 016 Ctr. Eilgüter, 2 081 588 Ctr. Frachtgüter I. Klasse, 1 238 107 Ctr. II. Kl., 16 243 Ctr. III. Kl., 7 457 088 Ctr. in Wagenladungen und 29 383 Ctr. Militärgüter, zusammen 10 822 409 Ctr. Frachtgüter. Von den Personen sind 468 141, von den Eilgütern 10 584 Ctr. und von den Frachtgütern 4 847 157 Ctr. im Binnenverkehre befördert worden. Durchschnittlich hat jeder Reisende $4,_{88}$ Meilen, jeder Centner Eilgut $9,_{84}$ Meilen und jeder Centner Frachtgut $9,_{96}$ Meilen durchfahren, auf die ganze Bahnlänge entfallen daher 85 222 Personen, 14 377 Ctr. Eil- und 3 421 994 Ctr. Frachtgüter. Gegen das Vorjahr sind mehr befördert: 53 437 Civilpersonen = $11,_{49}$ Proc., 5331 Militärs = $20,_{57}$ Proc., 12 701 Ctr. Eilgüter = $38,_{12}$ Proc. und 2 401 942 Ctr. Frachtgüter = $28,_{53}$ Proc. (An Kohlen wurden 1 903 938 Ctr. und an Getreide 380 673 Ctr. mehr befördert.)

Die Einnahmen haben betragen: für Personenbeförderung 431 953 fl., für Militär-Transporte 15 514 fl., für Gepäck, Equipagen und Hunde etc. 11 964 fl., für Eilgüter 40 192 fl., an Nebengebühren 1311 fl., für Frachten 1 670 303 fl., an Nebengebühren 34 266 fl., zusammen 2 205 503 fl. resp. nach Abzug von 80 500 fl. Versicherungsprämien, Stempelgebühren, Refactien etc. 2 125 003 fl. Die Einnahmen aus verschiedenen Quellen betrugen 102 294 fl. und die Gesammt-Einnahmen 2 227 297 fl. resp. 70 708 fl. per Bahnmeile. Gegen das Vorjahr sind die Einnahmen um 231 603 fl. = $11,_{66}$ Proc. gestiegen. Die Erlöse aus alten Materialien dürfen seit 1. Januar 1870 als Einnahmen nicht gebucht werden; werden die betreffenden Summen bei den Einnahmen des Jahres 1869 in Abzug gebracht, so beträgt die Mehr-Einnahme 272 005 fl. = $13,_{91}$ Proc.

Ausgegeben wurden: für die allgemeine Verwaltung 84 438 fl., für die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 542 198 fl., für den Verkehrs- und commerziellen Dienst 335 350 fl., für Zugförderung und Werkstätten 394 714 fl., zusammen 1 356 700 fl. (gegen das Vorjahr 176 063 fl. = $14,_{91}$ Proc. mehr), und einschliesslich der direkten und indirekten Steuern 1 471 084 fl., 46 701 fl. per Meile Bahn, $12,_{26}$ fl. per Nutzmeile und $4,_{29}$ fl. per 1000 Centnermeilen resp. 191 816 fl. mehr als im Jahre 1869. Die Ausgaben betragen $60,_{91}$ Proc. der Einnahmen und einschliesslich der Steuern $66,_{04}$ Proc.

Der Netto-Ertrag betrug 756 213 fl., er war um 39 787 fl. = $5,_{55}$ Proc. höher als im Jahre 1869. Die zur Verzinsung des Aktien-Kapitals Seitens des Staats zuzuschiessende Summe betrug 252 000 fl. Silber und 226 587 fl. Noten, zusammen 478 587 fl. Die Gesammt-Zuschusssumme erreichte ult. 1870 die Höhe von 6 230 887 fl.

Der Pensionsfonds schloss ult. 1870 mit einem Bestande von 141 076 fl. ab.

Directe Verkehre, Zoll- und Tarifwesen.

Vom 1. Juli ab wird der Courierzug Berlin-Köln nicht mehr via Mühlheim a/R., sondern via Düsseldorf-Neuss nach Köln eingeführt resp. von dort abgelassen werden. Von Berlin ab: 10 Abends, Köln 8_{51} Früh, Aachen 9_{47} Vorm.; aus Aachen 10 Abends, Köln 10_{45} Abds., in Berlin 10_{50} Vorm. — Der Courirzug vermittelt künftig über Aachen, Gladbach-Düsseldorf den jetzt über Aachen-Köln bestehenden Anschluss nach und von Ostende und London und mit directen Billets: von Aachen 12_{10} Nachts, in London 5_{30} Früh; von London Abfahrt 7_{25} Abds., in Aachen 9_{35} Abds.

Personalnachrichten.

Preussen. Die Baumeister Carl Büttner zu Witten, von Geldern zu Matzdorf bei Liebsgen (Reg.-Bez. Frankfurt) und Heinrich Moritz Knoche zu Stendal sind zu Königl. Eisenbahn-Baumeistern ernannt und als solche bei der Rhein-Nahe-Bahn zu St. Wendel, resp. bei der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, mit dem Wohnsitze in Berlin und bei der Hannoverschen Staats-Eisenbahnverwaltung mit dem Wohnsitze zu Hannover angestellt worden. Den bei der Königl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld als Bureau-Vorsteher fungirenden Eisenbahn-Sekretären Wilhelm Elkemann und Karl Vormann ist der Charakter als Rechnungs-Rath verliehen worden.

Oesterreich. Ritter von Aichinger legte seine Stelle als General-Director der Kronprinz Rudolphsbahn nieder und tritt in den Verwaltungsrath ein. — Der Verwaltungsrath der Vorarlberger Bahn besteht nunmehr aus: Dr. Andreas Fetz, v. Froschauer, E. Ganahl, Johann Göpel, Dr. A. Jettel, V. A. Ritter v. Michel, Dr. Fr. X. Neumann, Dr. G. Rebhahn, Dr. Ed. Sochor, J. A. Tschavoll, Johann Ferdin. v. Wagner und Carl Weiss.

Rumänische Eisenbahnen. Zwei Betriebs-Inspectoren werden gesucht. cfr. Bekanntmachung S. 495.

Ausland.

⊙ Gotthardbahn. Nach der „Gazz. Tic“ hat Ingenieur Grattoni Befehl gegeben, von der Felsmasse des St. Gotthard in der Richtung der projektirten Bahn 2 Felsstücke in der Grösse von 1 Kubikmeter loszulösen. Dieselben sollen nach Italien gebracht und zu wissenschaftlichen Experimenten und Studien verwendet werden.

—tz. Schweizerische Nordostbahn. (18. Geschäftsbericht pro 1870.) I. Im Betriebe der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft waren, wie im Vorjahre, die Strecken Aarau-Turgi, Waldshut-Turgi, Turgi-Zürich, Rorschach-Romanshorn-Winterthur, Schaffhausen-Winterthur und Winterthur-Zürich in einer Gesammt-Ausdehnung von 193 Kilometern, ferner die Strecke Zürich-Zug-Luzern von 66 Kilom. und die Bülach-Regensberger Bahn von 20 Kilom. Länge.

Die Anlagekosten betrugen ult. 1870 64 864 615 Fr., welchen noch hinzutreten die Betheiligung bei anderen Unternehmungen und zwar der Linie Zürich-Zug-Luzern 6 800 000 Fr., der Linie Bülach-Regensberg 805 320 Fr. und der Bötzbergbahn 20 000 Fr. und es waren zur Deckung derselben emittirt 28 708 000 Fr. Aktien und 44 100 000 Fr. Obligationen.

An Betriebsmitteln waren vorhanden: 62 Lokomotiven, 251 Personenwagen enthaltend 10 606 Plätze, 40 Gepäck- und 954 Güterwagen mit einer Tragkraft von 200 120 Ctrn. In den Bahnzügen haben die Lokomotiven 1 248 539 Kilometer zurückgelegt.

Im Jahre 1870 wurden befördert: 19 916 Personen in der I., 520 085 in der II. und 1 906 008 in der III. Klasse, zusammen 2 446 009 Personen (56 230 = $2,_{35}$% mehr als 1869), 166 851 Ctr. Gepäck, 105 955 Stück Thiere, 402 960 Ctr. Eilgüter, 1 090 558 Ctr. Güter I. Kl., 2 737 268 Ctr. II. und III. Klasse, 3 260 242 Ctr. der Klasse A, 1 332 173 Ctr. Kl. B und 4 446 178 Ctr. Klasse C, zusammen 13 269 379 Ctr. Güter (1 902 430 Ctr. = $16,_{73}$% mehr). Jeder Reisende hat durchschnittlich $21,_{71}$ Kilometer und jeder Ctr. Gut $57,_{59}$ Kilometer befahren; auf jeden Kilometer kommen 12 674 Reisende und 68 753 Ctr. und auf die ganze Bahnlänge 275 163 Personen und 3 959 560 Ctr. Güter. Von den Personen sind 858 231 und von den Gütern 10 277 577 Ctr. im direkten und Transitverkehre befördert worden.

Per Reisenden und Kilometer betrug die Einnahme $4,_{72}$ Centimes und per Centner-Kilometer $0,_{54}$ Cent.

Die Einnahmen betrugen: für Personen 2 506 706 Fr., für Gepäck 158 529 Fr., für Vieh 115 627 Fr., für Güter 4 131 765 Fr. Hierzu die mittelbaren Betriebs-Einnahmen von 602 004 Fr. (203 039 Fr. weniger als 1869) ergiebt eine Gesammt-Einnahme von 7 514 631 Fr., welche um 177 150 Fr. = $2,_{42}$ Proc. grösser ist als im Vorjahre und 38 936 Fr. pro Kilometer beträgt.

In den mittelbaren Betriebs-Einnahmen sind 102 000 Fr. Ertrag des Betheiligungs-Kapitals der Nordostbahn bei der Zürich-Zug-Luzerner Bahn und 36 413 Fr. Nettoertrag des Dampfbootbetriebes enthalten. Werden diese Summen von den Einnahmen in Abzug gebracht, so verbleiben 7 376 218 Fr. Die Ausgaben betragen 3 465 649 Fr. und der Reinertrag 3 910 569 Fr. = $53,_{01}$ Proc. der Brutto-Einnahme gegen $56,_{01}$ Proc. im Vorjahre. Der Reinertrag beträgt pro Kilometer 20 262 Fr. und erhöht sich mit Einrechnung der vorhin erwähnten 102 000 Fr., 36 413 Fr. und des Saldovortrages vom Jahre 1869 mit 150 687 Fr. auf 4 199 669 Fr. Davon waren zu bestreiten zur Verzinsung der Anleihen 1 902 477 Fr. gegen 1 792 402 Fr. im Vorjahre. Als Dividende der Aktien wurden 2 009 560 Fr. = 7 Proc. vertheilt (gegen $7^1/_2$ Proc. im Vorjahre), 278 963 Fr. = $6^3/_5$ Proc. des Reinertrages fielen in den Reservefonds und 8667 Fr. wurden auf die Betriebsrechnung des Jahres 1871 übertragen. Der Reservefonds schloss ult. 1870 mit einem Bestande von 2 261 939 Fr. ab.

II. Für die Zürich-Zug-Luzerner Bahn waren Ende 1870 verausgabt 11 200 517 Fr.

Befördert wurden: 3975 Personen in der I., 63 449 in der II., 276 305 in der III. Klasse, zusammen 343 729 Personen (80 622 weniger als 1869), 27 726 Ctr. Gepäck, 9935 Thiere, 52 564 Ctr. Eilgüter, 90 127 Ctr. Frachtgüter I. Kl., 323 854 Ctr. II. und III. Kl., 240 070 Ctr. der Klasse A, 151 275 Ctr. der Klasse B, 334 812 Ctr. der Klasse C., zusammen 1 192 702 Ctr. Güter (81 836 Ctr. weniger als 1869).

Auf die ganze Bahnlänge entfallen 149 015 Personen und 829 160 Ctr. Güter; von den ersteren sind 175 255 und von den letzteren 1 082 270 Ctr. im direkten und Transitverkehre befördert worden.

Die Einnahmen betrugen: für Personen 458 210 Fr., für Gepäck 29 548 Fr., für Vieh 9714 Fr., für Güter 336 782 Fr. (9002 Fr. mehr als 1869) und die mittelbaren Betriebs-Einnahmen 45 117 Fr., zusammen 879 371 Fr., pro Kilometer 13 470 Fr. resp. im Vergleiche zum Vorjahre 127 971 Fr. weniger.

Die Ausgaben betrugen 546 427 Fr. und der Reinertrag 332 944 Fr. = $37_{,86}$ Proc. der Brutto-Einnahme resp. 5202 Fr. pro Kilometer. Der Reinertrag ist um 111 958 Fr. geringer als im Vorjahre. Mit Einschluss des Saldovortrages aus dem Jahre 1869 von 15 584 Fr., beträgt der Reinertrag 348 528 Fr. Von demselben sind vorab zu decken der Miethzins für die Mitbenutzung des Bahnhofes Zürich und der Bahnstrecke Zürich-Altstetten 50 000 Fr. und für die Mitbenutzung des Bahnhofes Luzern und der Bahnstrecke bis jenseits der Baslerstrasse 51 290 Fr. Von den verbliebenen 247 238 Fr. sind 204 000 Fr. = $1^7/_{10}$ Proc. als Zinsdividende des Baukapitals vertheilt und 48 000 Fr. dem Reservefonds gutgeschrieben. Die Differenz von 4762 Fr., um welche der Ueberschuss überschritten ist, wird als Passiv-Saldo auf neue Rechnung übertragen.

III. Die Bülach-Regensberger Bahn erforderte bis ult. 1870 ein Baukapital von 2 005 320 Fr.

Befördert wurden 8592 Personen in der II. und 132 513 in der III. Kl., zus. 141 105 Personen, 4788 Ctr. Gepäck, 2068 Stück Vieh und 197 021 Ctr. Eil- und Frachtgüter. 3093 Personen und 27 785 Ctr. Güter mehr als 1869.

Eingenommen wurden 73 652 Fr. für Personen, 1473 Fr. für Gepäck, 1640 Fr. für Vieh, 19 116 Fr. für Güter und 1655 Fr. an mittelbaren Betriebs-Einnahmen, zusammen 97 536 Fr. = 4877 Fr. pro Kilometer und 5509 Fr. mehr als im Jahre 1869.

Die Ausgaben betrugen 82 105 Fr. (1980 Fr. mehr als 1869), es verbleibt daher ein Reinertrag von 15 431 Fr., von welchem 12 000 Fr. dem Reservefonds überwiesen sind, welcher mit einem Bestande von 85 560 Fr. abschloss.

IV. Die Strecke Romanshorn-Kreuzlingen (Landesgrenze) soll am 1. Juni 1871 dem Betriebe übergeben werden; hinsichtlich der Bötzbergbahn, deren Bau und Betrieb gemeinschaftlich mit der Centralbahn ausgeführt werden soll, sind die Projektirungs-Arbeiten durch den Baurath Beckh in Stuttgart vollendet, ein Steigungs-Maximum von 12‰ angenommen. Der Bau soll nach den Voranschlägen 22 500 000 Fr. kosten. In dem Falle, dass die Genehmigung der Aarauer Regierung in der Kürze erfolgt, soll vorerst mit dem Bau des Bötzbergtunnels von ca. 8400 Fuss Länge — dem schwierigsten Objekte der ganzen Linie — unverzüglich, eventuell mit dem 15. April d. Js. begonnen werden. Der Bau ist dem Ingenieur Kaufmann aus Heilbronn übertragen und soll bis 8. Juni 1875 vollendet sein.

V. Die Unterstützungskasse hatte einen Bestand von 309 928 Fr. und die Krankenkasse von 17 186 Fr., erstere zählte 1252 und letztere 854 Mitglieder.

⊙ **Aus Frankreich.** Seit dem 3. Juni haben alle Eisenbahnlinien in Paris ihren Dienst wieder aufgenommen. Die Nordbahn ist eifrig mit der Herstellung der zerstörten Kunstbauten, eines Viadukts bei Cateau, eines zwischen Vervin und Hirson, 3 Brücken auf der Oise beschäftigt. An Stelle einiger zerstörter eiserner Brücken behilft man sich mit hölzernen Nothbauten. Die Restaurationsarbeiten werden überhaupt auf allen Linien mit grossem Eifer betrieben.

Um diejenigen verwundeten und erkrankten Soldaten, die nicht auf gewöhnlichen Eisenbahnzügen zu befördern sind, in die Heimath zurückzuführen, ist noch ein Sanitätszug im Gange, der fortwährend Kranke aus Frankreich nach Deutschland bringt.

Grosse Russische Eisenbahn-Gesellschaft. In der am 27. (15.) Mai stattgehabten Generalversammlung ergab die Abstimmung über die neuen auf die Tagesordnung gesetzten Fragen nach den Mittheilungen des „Journ. de St. Pet." folgende Resultate: Die Fragen, 1) über die Zahlung von 19 Kop. pro Aktie als Dividende der Nikolaibahn und 2) über die Einrichtung einer Unterstützungskasse für die Agenten der Gesellschaft wurden mit 2957, resp. 2998 Stimmen angenommen. Die dritte Frage, ob die Aktionäre ihre Genehmigung zum Bau einer Zweigbahn der Nikolaibahn zwischen den Stationen Obiralowka und Pawlowo ertheilen, wurde verworfen, da die statutenmässig erforderliche Stimmenzahl (zwei Drittel) nicht zu Stande kam. Die übrigen 6 Fragen: wegen Nachsuchung einer Konzession zum Bau der Linie Dünaburg-Schaulen, wegen Verwandlung der gegenwärtigen Aktien und Obligationen in Aktien und Obligationen au porteur, wegen Anweisung von 11 125 Rub. für die Gründung eines Museums der angewandten Wissenschaften, wegen Bestätigung der Resolutionen der Revisions-Kommission für das Jahr 1870, wegen Revision der Statuten der Grande Société und wegen Bewilligung einer Entschädigung von 14 000 Rbl. an die Mitglieder der Revisions-Kommission — wurden von der Versammlung mit bedeutender Majorität approbirt.

○ **Schweden.** Die Eisenbahnlinie Carlstad-Arvika ist am 16. Juni eröffnet worden. Die Fahrt von Stockholm nach Christiania wird jetzt in $15^1/_2$ Stunden zurückgelegt.

st. **Erhöhte Strassen-Eisenbahn für New-York.** Die unglaubliche Steigerung des Verkehrs, welche in New-York durchaus stetig stattfindet und bereits eine Fülle von Verkehrsmitteln aller Art hervorgerufen hat, wie sie keine zweite Stadt der Welt besitzt, macht die Unzulänglichkeit aller dieser bisherigen Verkehrsmittel täglich fühlbarer und ruft eine Menge neuer Projekte und Versuche hervor, wie diesem Uebelstande abzuhelfen sei.

Auf der Oberfläche des Erdbodens, dem die bereits bestehenden Strasseneisenbahnen für Lokomotiv- und Pferdebetrieb nicht ohne Schwierigkeit den Raum für ihre Geleise abgerungen haben, ist factisch kein Platz mehr für neue Anlagen vorhanden und absolut unmöglich ist es dem vollen lebendigen Menschenstrome, dem Gewühle der zahllosen Fuhrwerke noch engere Grenzen anzuweisen, noch weitere Hindernisse in den Weg zu legen. Es bleibt daher für jedes Projekt eines neuen Verkehrsmittels nur der Raum unter oder über der Erde disponibel.

Untergrundeisenbahnen, wie sie namentlich in London aufgekommen sind, waren eine Zeit lang stark in Mode und sind auch hier bereits zur Ausführung gelangt, scheinen jedoch eine weitere Zukunft für New-York nicht zu haben. Denn einerseits sind die geologische Beschaffenheit der Manhattan-Insel, die Lage der Strassen und die Bauart der Häuser derartig, dass sie die technische Ausführung solcher Projekte ausserordentlich schwer, ja grossentheils unmöglich machen, andererseits findet der praktische Amerikaner wenig Geschmack darin, zum Zweck einer Eisenbahnfahrt unter die Erde hinabzusteigen, dort in feuchten kellerartigen Räumen zu warten und dann in einem unheimlichen mehr oder weniger schlecht ventilirten und beleuchteten Tunnel wie eine todte Waare sich fortbewegen zu lassen.

Sehr viel grösseren Anklang fanden daher die Projekte einer erhöhten Eisenbahn, auf der man in unumschränktem Genusse von Luft, Licht und Aussicht über den Strassenverkehr hinweggleiten kann und trat auch der erste Versuch einer solchen „Elevated Railway" die sogenannte Pfeiler-Eisenbahn (vide Jahrg. 1870 No. 13 Seite 226 d. Ztg.) mit allgemeinem Beifall und unter grossen Hoffnungen ins Leben. Leider hat dies Unternehmen, das sich bald als doch zu kühn und gefährlich herausstellte, ziemlich kläglich fallirt und damit das ganze Princip für einige Zeit in Misskredit gebracht. Es fehlt jedoch nicht an einer ganzen Anzahl neuer Projekte, welche die Fehler jener ersten Probe zu vermeiden suchen und sich um die Gunst des Publikums bewerben. Die meiste Aussicht, diese zu erlangen, hat das Projekt einer „erhöhten Strasseneisenbahn auf gothischen Bögen, dessen Autor Herr Richard P. Morgan, Civilingenieur in Blomington Ill. ist.

Das tragende Gerüst für diese Strasseneisenbahn bildet eine Reihe schmiedeeiserner, in Entfernungen von je 75′ (23m.) aufgestellter Bögen, der äussern Form nach Spitzbögen, deren Scheitel sich bis ca. 45′ ($13_{,7}$ m.) über die Strassenkrone erhebt, während der freie Raum unter denselben durch einen elliptischen Bogen von 25′ ($7_{,6}$ m.) Scheitelhöfe begrenzt wird. Als Fundamente für die Fusspunkte dieser Bögen dienen Mauerwerkskörper; der Hauptlängenverband wird durch einen mittleren Gitterträger von bedeutenden Dimensionen bewirkt, der nebst zwei kleineren Seitenträgern das Auflager für die in $3^3/_4$′ ($1_{,14}$ m.) Entfernung gestreckten Querträger bildet, welche die beiden Eisenbahngeleise tragen. Die Stationen für den Zu- und Abgang zu und von der Bahn sollen in entsprechenden Entfernungen zu beiden Seiten der Bahn innerhalb eines hiezu gemietheten Wohnhaus-Stockwerkes angelegt und durch schmiedeeiserne Brücken mit den Geleisen verbunden werden. Als Betriebsmittel sind Lokomotiven und zwar eine Art sogenannter „Dummies", die zur Verhütung des Herabfallens von Asche oder Kohle völlig eingeschlossen sind, in Aussicht genommen.

Als wesentliche Vorzüge seines Systems — ganz abgesehen von den allgemeinen Vortheilen einer erhöhten Eisenbahn vor einer Untergrundeisenbahn — bezeichnet der Erfinder Folgendes:

1) Von allen ähnlichen Anlagen, die Gleiches leisten und gleiche Sicherheit gewähren, ist „die erhöhte Strasseneisenbahn auf gothischen Bögen" die billigste.

2) Ihre Herstellung ist eine verhältnissmässig einfache und leicht zu bewirkende. Da die einzelnen Theile des Systems in der Werkstatt sich fertig stellen lassen, so erfordert namentlich die Aufstellung der Bahn nur kurze Zeit und ist ohne erhebliche Störung des Strassenverkehrs, sowie ohne wesentliche Aenderung der vorhandenen Zustände zu bewirken. Es wird z. B. nur in seltenen Fällen erforderlich sein, die in der Strasse liegenden Gas- und Wasserleitungsröhren zu verlegen.

3) Die fertige Bahn und der Betrieb auf derselben bieten in keiner Weise ein Verkehrshindерniss. Von dem Strassenterrain werden auf je 75′ ($22_{,8}$ m.) Entfernung nur je 12□″ ($0_{,0077}$□m.) für die an dem Trottoirrande angeordneten Stützen in Anspruch genommen, doch

kommt auch dies nicht in Betracht, da die Bögen gleichzeitig Strassenlaternen tragen und ein Auflager für die Telegraphenleitungen ersetzen können.

4) Bei der Leichtigkeit und Luftigkeit der Construction ist nicht zu befürchten, dass der über die Strassen geführte Bau das für diese und die angrenzenden Häuser erforderliche Licht beeinträchtigt oder das Aussehen derselben schädigt; der Erfinder hofft vielmehr in seinem System einen neuen charakteristischen Schmuck der Strassen zu liefern.

5) Die Art und Weise der Construction, sowie das Material bürgt dafür, dass die Bahn von äusseren Einflüssen (Schnee, Eis, Feuer etc.) fast gar nicht gefährdet werden kann; dieses und die Leichtigkeit, eine Reparatur vornehmen zu können, garantiren daher eine grosse Sicherheit und Dauer der Eisenbahn. Ueber den Grad, in welchem diese Vorzüge sich in Wirklichkeit bewähren, werden in kurzer Zeit Versuche entscheiden. Vielleicht richtet man mittlerweile auch in Europa seine Aufmerksamkeit auf diese Projekte und sucht sich die Erfahrungen Amerika's zu Nutze zu machen. Denn wenn die grossen Städte der alten Welt an fieberhafter Lebendigkeit des Verkehrs sich mit New-York zwar nicht ganz messen können, so können sie neuer Verkehrsmittel doch gleichfalls nicht länger entbehren und werden gut thun, ihr Augenmerk sofort auf die vollkommensten derselben zu lenken. (Deutsche Bauzeitung.)

Literatur.

Coursbuch 1871 No. 3. Juni, und Eisenbahn-Anzeiger No. 6. Juni. Von dem im Cours-Bureau des Bundes-General-Post-Amts bearbeiteten, im Verlage der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker) erscheinenden Eisenbahn-, Post- und Dampfschiff-Coursbuche mit der grossen Eisenbahn-Karte von Mittel-Europa, auf welcher bei jeder einzelnen Bahnstrecke die korrespondirende Seitenzahl in rother Farbe beigedruckt, ist so eben die neue No. 3 in der bekannten Ausstattung ausgegeben worden, welche die bis zu dem vorgedachten Zeitpunkte eingetretenen resp. mit demselben eintretenden Aenderungen in dem Gange der Eisenbahnzüge, Posten und Dampfschiffe enthält. Ferner sind darin enthalten: Reisetouren zwischen mehreren Hauptorten Europa's, Verzeichniss der Bade- und Kurorte in Deutschland und den angrenzenden Ländern, nebst Nachrichten über die Reiseverbindung dieser Orte, Reisetouren zwischen Berlin und den bedeutenderen Badeorten, Tarif für Courier- und Extraposten, Wegemaasse, Münz-Vergleichungs-Tabelle, Zusammenstellung der Bestimmungen über Benutzung der Telegraphenlinien und Gebührentarif etc. Preis 15 Sgr. — „Eisenbahn-Anzeiger" No. 6. Juni — ebenfalls im Cours-Bureau des Bundes-General-Post-Amts bearbeitet, enthält die Fahrpläne der Eisenbahnen in Deutschland und der Oesterr.-Ungarischen Monarchie. Preis 7½ Sgr. — Diverse auf dem Umschlag (durch Hinweis auf die betreff. Seitenzahlen) bezeichnete Fahrpläne, deren Einführung zum 1. Juni beabsichtigt war, nämlich die der Sächs. Staatsb., Bayer. und Rheinischen (Eifelbahn und Linie Köln-Coblenz-Bingerbrück) müssen der Truppentransporte wegen vorerst noch unterbleiben. Hierauf wird wegen der Anschlüsse bei den influirenden Bahnen noch besonders aufmerksam gemacht.

Telegraphenwesen.

Die vereinigten Kabelgesellschaften haben eine Erhöhung ihres Tarifs und Abschaffung der Vergünstigungen, welche bisher der Presse zugestanden war, angekündigt. Im Oktober war der Satz für das Publikum 30 s. per 10 Worte und 3 s. für jedes weitere Wort. Als die beiden älteren Kabel brachen, wurde der Tarif auf 3 Pfd. St. erhöht. Alsdann ermässigt, wird jedoch vom 1. Juli der Tarif 2 Pfd. Sterl. für die ersten 10 Worte und 4 s. für jedes weitere Wort betragen.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen.

12. Juli Vereinigte Südösterreichische, Lombardische und Central-Italienische Eisenbahn-Gesellschaft zu Paris. Siehe Bekanntmachung S. 491.
23. „ Leoben-Vordernberger Eisenbahn zu Graz. Tagesordnung: Geschäftsbericht; Wahlen; Verpachtung des Eisenbahnbetriebs.

Einzahlungen.

Pommersche Central-Eisenbahn. Die Aktionäre haben eine weitere Einzahlung auf die Stammaktien von 10% oder 20 Thlr. pro Aktie bis zum 21. Juli c. bei der Gesellschaftskasse in Berlin zu leisten. Ausserdem kann die Einzahlung auch in Wangerin, Dramburg, Neustettin, und Schlochau erfolgen.

Submissionen.

Termin	Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
26. Juni zu Breslau	Oberschlesishe E.	Eichene Brückenschwellen	495
26. „ zu Liebenzell	Württemb. Staatsb.	5. Loos Nagoldbahn	—
28. „ zu Köln	Rheinische E.	Bahnhofrestaurations-Verpachtung zu Kylburg, Erdorf und Speicher	—
28. „ zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	400 Sch.-R. Pflastersteine	—
29. „ zu Ludwigshafen	Pfälzische E.	Oberbaumaterialien	495
4. Juli zu Köln.	Köln-Mindener E.	36 Drehscheiben	—

OFFICIELLE ANZEIGEN.

(Officielle Anzeigen sind an die Redaction (nicht an die Expedition) der Zeitung zu richten.)

Vereinigte Südösterreichische, Lombardische und Central-Italienische Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Herren Aktionäre werden hiermit in Kenntniss gesetzt, dass die auf den 25. Mai d. J. einberufene und laut unserer Kundmachung vom 11. Mai d. J. auf einen späteren Termin verschobene

General-Versammlung

der Gesellschaft nunmehr am

12. Juli 1871 Nachmittags 3 Uhr

in **Paris** (Salle Herz, rue de la Victoire 48) stattfindet.

Im Uebrigen bleiben die laut unserer Kundmachung vom 24. April l. J. publicirten Bestimmungen, namentlich die Gegenstände der Tagesordnung, unverändert.

Wien, 13. Juni 1871.

Der Verwaltungsrath.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Vom **1. Juli cr.** ab werden in unserer Hauptkasse am Askanischen Platz Nro. 6 in den Vormittagsstunden von 9—12 Uhr jeden Wochentages eingelöst werden:

a) die zum 1. Juli cr. fällig werdenden **Coupons der diesseitigen 4% Pioritäts-Actien No. 5, der 4½% Prioritäts-Obligationen No. 31 und der 4½% Prioritäts-Obligationen Littr. B No. 1,** sowie die **Dividenden-Scheine der Stamm-Actien No. 59,** ferner die an früheren Fälligkeits-Terminen bis jetzt nicht abgehobenen Coupons und Dividenden-Scheine, soweit dieselben nicht verjährt sind;

b) die am 11. März cr. **verloosten Prioritäts-Actien und -Obligationen,** sowie die in früheren Ziehungen verloosten, aber noch nicht abgehobenen Actien etc. (cfr. unsere öffentliche Bekanntmachung vom 11. März cr.)

Es wird gebeten, diesen Coupons und Dividenden-Scheinen etc. nur **einen Nachweis über die Stückzahl und den Werth** derselben, event. nach den verschiedenen Kategorien geordnet, beizufügen.

In Leipzig geschieht die beregte Einlösung (**jedoch nur der Coupons und Dividenden-Scheine ad 1**) in den Tagen vom **1. bis einschliesslich 15. Juli cr.** bei der Güterkasse auf unserem dortigen Bahnhofe in den Vormittagsstunden von 9—12 jeden Wochentages.

Berlin, den 1. Juni 1871. **Die Direktion.**

Westfälische Eisenbahn.

Die am **1. Juli d. J.** fällig werdenden Zinsen der Stamm-Actien und Prioritäts-Obligationen der Münster-Hammer Eisenbahn sind vom gedachten Tage ab gegen Einreichung der Zinscoupons bei folgenden Zahlungsstellen zu erheben:

a) bei unserer Hauptkasse in Münster in den Vormittagsstunden zwischen 9 und 12 Uhr,
b) bei unserer Stationskasse zu Hamm,
c) bei dem Banquier Herrn A. Paderstein zu Berlin.

Mehrere zur Einlösung präsentirte Coupons sind mit einem Verzeichnisse, nach der Nummerfolge geordnet, einzureichen.

Münster, den 12. Juni 1871.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Es hat heute die Verloosung unserer 4% Prioritäts-Actien resp. 4½% Prioritäts-Obligationen Statt gefunden und sind dabei folgende Nummern gezogen worden:

I. der 4% Prioritäts-Actien.

255 Stück à 100 Thlr.

17. 40. 73. 99. 118. 133. 139. 160. 163. 179. 245. 280. 316. 340. 385. 388. 403. 422. 464. 510. 520. 522. 597. 631. 699. 822. 833. 875. 915. 921. 929. 970. 1044. 1054. 1197. 1287. 1447. 1460. 1470. 1514. 1520. 1540. 1602. 1627. 1665. 1673. 1750. 1792. 1800. 1806. 1898. 1899. 1943. 1949. 2006. 2015. 2030. 2063. 2101. 2148. 2167. 2186. 2228. 2287. 2336. 2352. 2391. 2403. 2431. 2501. 2558. 2594. 2603. 2622. 2665. 2667. 2683. 2738. 2794. 2822. 2832. 2842. 2851. 2868. 2871. 2875. 2878. 2882. 2912. 2930. 2934. 3006. 3043. 3132. 3163. 3216. 3232. 3247. 3265. 3286. 3307. 3345. 3481. 3488. 3503. 3526. 3556. 3558. 3600. 3657. 3688. 3721. 3793. 3800. 3805. 3817. 3856. 3901. 3902. 3987. 3988. 4018. 4028. 4067. 4072. 4137. 4170. 4210. 4223. 4240. 4295. 4298. 4314. 4317. 4326. 4480. 4505. 4546. 4564. 4572. 4581. 4658. 4713. 4736. 4783. 4791. 4794. 4802. 4805. 4840. 4866. 4914. 4947. 4985. 5012. 5031. 5049. 5112. 5120. 5170. 5173. 5192. 5213. 5214. 5229. 5248. 5261. 5264. 5298. 5352. 5410. 5428. 5444. 5445. 5474. 5510. 5526. 5534. 5547. 5673. 5696. 5723. 5729. 5813. 5815. 5868. 5902. 5922. 5925. 6024. 6059. 6064. 6066. 6162. 6171. 6200. 6258. 6302. 6320. 6332. 6423. 6437. 6571. 6586. 6659. 6702. 6783. 6791. 6818. 6830. 6846. 6853. 6876. 6924. 6970. 7004. 7030. 7136. 7144. 7159. 7236. 7297. 7312. 7347. 7350. 7406. 7409. 7412. 7417. 7490. 7631. 7637. 7700. 7753. 7817. 7818. 7870. 7872. 7876. 7965. 7980. 8005. 8011. 8063. 8071. 8084. 8136. 8215. 8291. 8352. 8376. 8429. 8440. 8491. 8498.

39 Stück à 500 Thlr.

80. 104. 182. 245. 306. 435. 436. 455. 474. 510. 531. 533. 534. 556. 584. 632. 643. 665. 666. 671. 730. 736. 744. 771. 803. 841. 933. 957. 996. 1036. 1047. 1092. 1114. 1117. 1132. 1143. 1195. 1196. 1281.

II. der 4½% Prioritäts-Obligationen.

219 Stück à 100 Thlr.

270. 282. 359. 632. 1003. 1079. 1244. 1314. 1357. 1485. 1510. 1576. 1586. 1660. 1836. 2011. 2028. 2089. 2208. 2351. 2584. 2686. 2709. 2711. 2785. 2938. 2953. 3230. 3284. 3384. 3300. 3308. 3707. 3735. 3776. 4117. 4127. 4485. 4588. 4599. 4734. 4761. 4788. 4835. 4842. 5049. 5055. 5307. 5378. 5492. 5579. 5645. 5762. 5849. 5876. 5975. 6021. 6099. 6166. 6464. 6544. 6613. 6636. 6757. 6761. 6852. 7012. 7061. 7325. 7403. 7432. 7730. 7731. 7833. 7839. 7898. 8048. 8081. 8111. 8229. 8275. 8617. 8779. 8806. 8826. 8828. 8895. 9024. 9036. 9480. 9663. 9692. 9844. 10028. 10270. 10638. 11159. 11557. 11870. 11913. 11946. 12096. 12104. 12358. 12359. 12473. 12502. 12656. 12734. 12822. 13136. 13142. 13211. 13286. 13538. 13598. 13976. 14009. 14119. 14145. 14296. 14446. 15189. 15318. 15367. 15515. 15583. 15635. 15829. 15959. 16301. 16592. 16800. 16980. 16993. 17010. 17168. 17355. 17600. 17898. 17911. 18095. 18206. 18221. 18228. 18235. 18363. 18472. 18564. 18699. 18952. 19100. 19110. 19153. 19179. 19188. 19192. 19222. 19309. 19407. 19500. 19519. 19622. 19746. 19797. 20120. 20266. 20444. 20538. 20548. 20691. 20711. 20774. 20865. 20867. 21027. 21220. 21467. 21556. 21580. 21694. 21698. 21850. 21988. 22101. 22119. 22197. 22232. 22262. 22409. 23038. 23140. 23452. 23857. 24040. 24054. 24184. 24213. 24223. 24350. 24529. 24541. 24608. 24858. 25118. 25154. 25337. 25819. 25979. 26126. 26225. 26291. 26384. 26663. 26967. 27147. 27156. 27263. 27330. 27372.

44 Stück à 500 Thlr.

261. 349. 432. 441. 514. 648. 912. 929. 964. 1205. 1435. 1567. 1568. 1713. 1720. 1772. 1894. 1973. 2016. 2023. 2033. 2101. 2203. 2334. 2500. 2538. 2582. 2814. 3520. 3819. 4023. 4172. 4188. 4198. 4414. 4602. 4635. 4683. 4740. 4793. 5023. 5296. 5412. 5448.

III. der 4½% Prioritäts-Obligationen Littr. B.

45 Stück à 100 Thlr.

2511. 2674. 2948. 2949. 2988. 3087. 3732. 3767. 4105. 4395. 4735. 4881. 4937. 4940. 5091. 5136. 5181. 5866. 5921. 5944. 6105. 6109. 6231. 6297. 6350. 6486. 6744. 6958. 7127. 7177. 7687. 7865. 7950. 8255. 8393. 8501. 8524. 8527. 8557. 8567. 8637. 8711. 8792. 8832. 8945.

9 Stück à 500 Thlr.

144. 195. 352. 389. 899. 955. 1084. 1401. 1467.

Die Verzinsung dieser verloosten Prioritäts-Actien und Obligationen hört mit dem 30. Juni d. J. auf, weshalb deren Inhaber ersucht werden, solche vom 1. Juli c. ab bei der Gesellschafts-Haupt-Casse — am Askanischen Platz No. 6 — nebst den vom 1. Juli c. ab laufenden Zins-Coupons gegen Zahlung des Nennwerthes der Actien resp. Obligationen einzuliefern.

Der Betrag etwa fehlender Zins-Coupons wird bei der Einlösung in Abzug gebracht, und in Betreff derjenigen Actien resp. Obligationen, welche auch bis zum 1. December cr. nicht zur Einlösung gebracht werden, tritt gerichtliches Depositions-Verfahren ein.

Aus früheren Verloosungen sind bis jetzt noch folgende Prioritäts-Actien und Obligationen **zur Einlösung nicht** präsentirt:

I. 4% Prioritäts-Actien

aus der 14. Verloosung de 1856 mit 1 Coupon.
à 100 Thlr. No. 3711.

aus der 23. Verloosung de 1865 mit 7 Coupons
à 100 Thlr. No. 2926.

aus der 27. Verloosung de 1869 mit 7 Coupons à 100 Thlr.
272. 313. 315. 489. 702. 907. 1043. 1187. 1662. 1769. 1982. 2906. 3588. 4105. 5131 5976. 6356. 6361. 6921. 7447. 7560. 7566. 7617. 8338.

aus der 28. Verloosung de 1870 mit 5 Coupons à 500 Thlr.
9. 450. 904. 1291.

à 100 Thlr.
7. 89. 95. 331. 337. 362. 964. 1128. 1200. 1204. 1561. 1702. 2106. 2119. 2174. 2178. 2663. 3093. 3180. 3747. 3803. 4750. 4853. 5368. 5516. 6118. 6505. 6692. 7003. 7026. 7047. 7106. 7222. 7512. 7952. 8365. 8486.

II. 4½% Prioritäts-Obligationen I. Emission.

aus der 10. Verloosung de 1867 mit 17 Coupons
à 100 Thlr. 1180. 2166. 4978.

aus der 11. Verloosung de 1868 mit 15 Coupons
à 500 Thlr. 962.
à 100 Thlr. 1054. 1102. 1234. 1265. 1920. 3608. 3759.

aus der 12. Verloosung de 1869 mit 13 Coupons
à 500 Thlr. 145. 396.
à 100 Thlr. 284. 566. 1520. 2574. 4487. 4916.

aus der 13. Verloosung de 1870 mit 11 Coupons
à 500 Thlr. 273. 367. 379. 979.
à 100 Thlr. 662. 951. 1272. 2272. 2827. 2978. 3609. 3706 3731. 3828. 3917. 4912.

III. 4½ % Prioritäts-Obligationen II. Emission.

aus der 6. Verloosung de 1866 mit 19 Coupons
à 500 Thlr. 5464.
à 100 Thlr.
5540. 6108. 7227. 9085. 13212. 14025. 19224. 21152. 22228. 24903.

aus der 7. Verloosung de 1867 mit 17 Coupons
à 500 Thlr. 2540. 2702.
à 100 Thlr.
5008. 9880. 10201. 11328. 11570. 12334. 12633. 13317. 13506. 16049. 18258. 18422. 19227. 19234. 21878. 21999. 22290. 22556. 22952. 24476. 26466. 27152.

aus der 8. Verloosung de 1868 mit 15 Coupons
à 500 Thlr. 2588. 3265. 3655. 4197.
à 100 Thlr.
7129. 8961. 9577. 10093. 10600. 12654. 13078. 14077. 15550. 16718. 17652. 17993. 18856. 19163. 20086. 20245. 23120. 25454. 25984.

aus der 9. Verloosung de 1869 mit 13 Coupons
à 500 Thlr. 1197. 1381. 2498. 3472. 4250. 4603.
à 100 Thlr.
5093. 5303. 5459. 12407. 13034. 13629. 13882. 13979. 16501. 16610. 19374. 19852. 20391. 20475. 22309. 22332. 23229. 23382. 23698. 23805. 23806. 24631. 24924. 24999. 26841.

aus der 10. Verloosung de 1870 mit 11 Coupons
à 500 Thlr. 1035. 1362. 1722. 3503. 3992. 5138. 5469.
à 100 Thlr.
6088. 7013. 7157. 7679. 8010. 8073. 8519. 8785. 9227. 9446. 10113. 10280. 10452. 10821. 10891. 10972. 11078. 11252. 11658. 11864. 11915. 13208. 14269. 14763. 14857. 14925. 15038. 15440. 15968. 16299. 16452. 16490. 18488. 18776. 19649. 19825. 19975. 19980. 20033. 20577. 20731. 20848. 22066. 22368. 22450. 22597. 23873. 24507. 24809. 26155. 26869. 27245.

IV. 4½ % Prioritäts-Obligationen Littr. B.

aus der 2. Verloosung de 1868 mit 5 Coupons
à 100 Thlr. 3197. 5072. 5739.

aus der 3. Verloosung de 1869 mit 3 Coupons
à 500 Thlr. 991.
à 100 Thlr. 2812. 4007. 6579.

aus der 4. Verloosung de 1870 mit 1 Coupons
à 500 Thlr. 79. 198. 942.
à 100 Thlr. 2563. 3562. 4182. 5119. 6514. 7091. 7690. 7887.

Alle übrigen bisher verloosten und eingelösten Actien resp. Obligationen nebst den dazu gehörigen Coupons sind vorschriftsmässig vernichtet worden.

Berlin, den 11. März 1871.

Die Direction.

Königl. Preussische Ostbahn.

Wir bringen hierdurch zur öffentlichen Kenntniss, dass die auf den Strecken Schneidemühl-Flatow, Dirschau-Pr. Stargardt und Insterburg-Gerdauen coursirenden Personenzüge bis auf Weiteres die **Erste Wagen-Klasse nicht** führen werden.

Bromberg, den 12. Juni 1871.

Königliche Direktion der Ostbahn.

Leipzig-Dresdner Eisenbahn.

Die am 1. December ds. Js. zurückzuzahlenden 96 Nummern der Partial-Obligationen unserer Anleihe vom 1. December 1839 und der 2. Serie dieser Anleihe vom 1. Juni 1841, sowie die an demselben Tage zurückzuzahlenden 11 Serien unserer Anleihe vom 1. December 1854, ingleichen die 104 Nummern unserer Anleihe vom 1. December 1860 sollen

Sonnabend den 1. Juli ds. Js., Vormittags um 9 Uhr

im Sitzungszimmer des hiesigen Bahnhofes notariell und öffentlich ausgeloost werden.

Leipzig, den 14. Juni 1871.

Directorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Comp.
W. Seyfferth. C. A. Gessler.

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

Am Montag den 10. Juli d. J. Vormittags 12 Uhr finden im Stationsgebäude in Altona die 5te Ausloosung von 90 Stück 4procentigen und die 1ste Ausloosung von 90 Stück 5procentigen Altona-Kieler Prioritäts-Obligationen I. resp. II. Emission zum Nominalwerth von resp. 30000 Thlrn. und 17500 Thlrn., zusammen 47500 Thlr., in Gegenwart zweier Directionsmitglieder und des protocollführenden Notars statt, zu welcher Verloosung den Inhabern der Prioritäts-Obligationen der Zutritt gestattet ist.

Altona, den 20. Juni 1871. Die Direction.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Gemäss des von den stimmberechtigten Aktionären in der am 31. Mai h. J. stattgehabten dreizehnten ordentlichen Generalversammlung nach Maassgabe des § 53 der Statuten gefassten Beschlusses sind an Zinsen und Dividende für das Jahr 1870 auf jede Aktie pr. 210 fl. Ö. Whg. fünf und zwanzig Gulden und zwanzig Kreuzer Oesterr. Whg., am 1. Juli 1871 zahlbar, zu vertheilen, wornach im Sinne des § 51 der Statuten auf jeden am 1. Juli 1871 fälligen Coupon von den Genussscheinen an Stelle der bis jetzt rückgezahlten und getilgten Aktien vierzehn Gulden und siebzig Kreuzer Oesterr. Whg. als Antheil der Dividende aus dem Jahre 1870 entfallen.

Ferner wurden nach Maassgabe des § 51 der Statuten im Sinne des ebenfalls in der heurigen zwölften ordentlichen Generalversammlung gefassten Beschlusses am heutigen Tage vierzig Stück Actien:

No. 285	No. 2491	No. 6811	No. 9425	No. 13050
„ 602	„ 3579	„ 6939	„ 9852	„ 13081
„ 989	„ 3959	„ 7383	„ 9930	„ 13174
„ 1266	„ 4513	„ 7595	„ 10537	„ 13456
„ 1348	„ 5126	„ 8193	„ 10774	„ 14503
„ 1349	„ 5546	„ 8405	„ 11455	„ 14631
„ 1651	„ 5749	„ 8630	„ 12274	„ 14927
„ 1958	„ 5909	„ 8841	„ 12965	„ 14930

in der vorgeschriebenen Weise zur Tilgung gezogen, für welche der Nominalbetrag pr. 200 fl. Conv.-Münze nun 210 fl. Ö. Whg. zu vergüten kömmt.

Sämmtliche vorbenannte Beträge werden vom 1. Juli 1871 an:
bei der **Allgemeinen Deutschen Kredit-Anstalt in Leipzig,**
„ „ **Anglo Oesterreichischen Bank in Wien,**
„ **Herrn S. Bleichröder in Berlin,**
„ „ **Michael Kaskel in Dresden,**
„ „ **M. A. v. Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M.,**
„ „ **Moritz Zdekauer in Prag** oder
„ **der Directions-Cassa in Teplitz**
gegen Beibringung der Aktien-Coupons No. 13, der am 1. Juli 1871 flüssigen Genussscheine-Coupons, oder der vorstehend verzeichneten verloosten Aktien, Letztere mit Coupons von No. 14 anfangend, und dem zu jeder Aktie gehörigen Talon baar ausgezahlt und werden an diesen Kassen auch für die übergebenen verloosten Aktien die entfallenden statutenmässigen Genussscheine verabfolgt werden.

Schliesslich wird unter Hinweisung auf den für die Besitzer **entstehenden Zinsenverlust** erwähnt, dass nachfolgende zur Tilgung gezogene Aktien bisher **nicht** eingelangt sind:

aus dem Jahre 1869:
No. 8735 und 10092.

aus dem Jahre 1870:
No. 3268, 3766, 6944, 10598, 14265.

Teplitz, den 19. Juni 1871.

Die Direktion.

Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Bei der am **2. Januar d. J.** stattgehabten Ausloosung der zu amortisirenden Obligationen der Prioritäts - Anleihe unserer Gesellschaft vom Jahre 1867 sind folgende Nummern gezogen worden:

102—156—160—379—878—1114—1268—1518—1772—2143—2316—2603—2619—2651—2814—2925—3274—3534—3667—3680—3793—4188—4388—4515—4707—5163—5230—5293—5349—5736—5787—5881—6139—6222—6472—6844—6882—6883.

Die Auszahlung des Nennwerthes dieser Obligationen findet vom **1. Juli d. J.** an bei der Hauptkasse unserer Gesellschaft auf dem hiesigen Bahnhofe an allen Wochentagen Vormittags von 10 bis 12 Uhr, sowie bei der Norddeutschen Bank zu Hamburg gegen Einlieferung der Obligationen nebst Talons und der Zinscoupons No. 10 bis 12 statt.

Von der ersten Verloosung ist die Prioritäts - Obligation No. 2100 zur Einlösung noch nicht präsentirt.

Lübeck, den 16. Juni 1871.

Die Direktion.

Bekanntmachung.

Personenzugs-Fahrplan der Westfälischen Eisenbahn.

Gültig vom 1. Juli 1871 ab.

Stationen	Personenzüge						Gemischte Züge	
	1	3	5	7	9	11	41	36
	Nachts	Morgs.	Morgs.	Vorm.	Nchm.	Abds.		Nchm.
Holzminden Abf.	11.45	3.40	7.30	10.	3.29	6.40	.	12.50
Höxter „	11.58	3.49	7.42	10.14	3.39	6.52	.	1.35
Godelheim (H) „	.	.	7.52	10.24	.	7.2	.	1.53
Brakel „	12,26	.	8.13	10.47	.	7.23	.	2.41
Driburg „	12.45	.	8.31	11.7	4.14	7.42	.	3.29
Altenbeken Ank.	12.59	.	8.45	11.23	4.27	7.57	.	4.
								Nchm.
Warburg Abf.	11.35	.	8.5	.	3.25	7.10	.	.
Bonenburg „	11.58	.	8.22	.	3.42	7.26	.	.
Willebadessen „	12.15	.	8.35	.	3.55	7.38	.	.
Buke „	12.41	.	8.56	.	.	7.57	.	.
Altenbeken Ank.	12.51	.	9.3	11.28	4.20	8.4	.	.
Altenbeken Abf.	1.4	.	9.8	11.28	4.30	8.9	.	.
Paderborn „	1.31	4.50	9.33	11.59	4.51	8.33	.	.
Salzkotten „	1.50	.	9.49	12.21	.	8.48	.	.
Gesecke „	2.2	.	9.59	12.35	5.11	8.58	.	.
Lippstadt „	2.21	5.21	10.15	12.57	5.25	9.14	.	.
Benninghausen „	2.33	.	10.26	1.10	.	9.25	.	.
Sassendorf „	2.47	.	10.39	1.26	.	9.39	.	.
Soest Ank.	2.56	5.42	10.46	1.35	5.47	9.46	.	.
Soest Abf.	3.6	5.50	10.56	1.45	5.52	9.53	.	.
Welver „	3.22	6.6	11.12	2.2	6.6	10.8	.	.
Hamm Ank.	3.39	6.22	11.28	2.19	6.20	10.23	.	.
Hamm Abf.	3.45	6.27	11.33	2.24	6.25	10.35	.	.
Ermelinghof (H) „	.	6.35	.	2.32	.	10.43	.	.
Drensteinfurt „	4.8	6.52	11.54	2.50	6.46	11.	.	.
Rinkerode (H) „	.	7.3	.	3.2	6.56	.	.	.
Hiltrup (H) „	.	7.15	.	3.14	7.8	.	.	.
Münster Ank.	4.36	7.25	12.20	3.25	7.18	11.25	.	.
Münster Abf.	4.41	7.30	12.25	Nchm.	7.21	Abds.	.	.
Greven „	5.2	7.50	12.45	.	7.40	.	.	.
Emsdetten „	5.18	8.5	1.	.	7.55	.	.	.
Mesum (H) „	5.29	8.15	1.10	.	8.5	.	.	Zug 15
Rheine Ank.	5.40	8.25	1.20	.	8.15	.	.	Nchm.
Rheine Abf.	5.56	Vorm.	1.40	.	8.20	.	.	2.40
Salzbergen Ank.	6.6	.	1.53	.	8.30	.	.	2.57
Salzbergen Abf.	6.7	.	1.55	.	8.32	.	.	3.12
Leschede „	6.19	.	2.11	.	8.46	.	.	3.36
Lingen Ank.	6.35	.	2.32	.	9.4	.	.	4.5
Lingen Abf.	6.37	.	2.35	.	Abds.	.	.	4.35
Meppen „	6.59	.	3.5	.	.	.	.	5.30
Kellerberg „	7.12	.	3.22	.	.	.	.	5.58
Lathen „	7.23	.	3.37	.	.	.	.	6.24
Kluse-Dörpen „	7.34	.	3.51	.	.	.	.	6.46
Aschendorf „	7.50	.	4.12	.	.	.	.	7.24
Papenburg Ank.	7.57	.	4.22	.	.	.	Morgs.	7.37
Papenburg Abf.	8.	.	4.27	.	.	.	8.53	8.
Ihrhove „	8.12	.	4.44	.	.	.	9.21	8.24
Leer Ank.	8.21	.	4.57	.	.	.	9.40	8.40
Leer Abf.	8.26	.	5.5	.	.	.	10.	9.20
Neermoor „	8.37	.	5.17	.	.	.	10.24	9.40
Oldersum „	8.48	.	5.28	.	.	.	10.47	9.58
Emden Ank.	9.	.	5.40	.	.	.	11.7	10.15
	Vorm.		Nchm.				Vorm.	Abds.

Stationen	Personenzüge							Gemischte Züge	
	2	4	6	8	10	12	14	20	46
	Nchm.					Morgs.		Morgs.	Nchm.
Emden Abf.	4.23	.	.	.	.	9.5	.	4.20	1.15
Oldersum „	4.37	.	.	.	.	9.20	.	4.46	1.38
Neermoor „	4.50	.	.	.	.	9.34	.	5.10	1.59
Leer Ank.	5.2	.	.	.	.	9.47	.	5.30	2.15
Leer Abf.	5.9	.	.	.	.	9.53	.	5.45	2.45
Ihrhove „	5.22	.	.	.	.	10.6	.	6.8	3.7
Papenburg Ank.	5.36	.	.	.	.	10.20	.	6.30	3.28
Papenburg Abf.	5.38	.	.	.	.	10.26	.	6.44	Nchm.
Aschendorf „	5.48	.	.	.	.	10.36	.	7.2	.
Kluse-Dörpen „	6.8	.	.	.	.	10.56	.	7.40	.
Lathen „	6.26	.	.	.	.	11.14	.	8.4	.
Kellerberg „	6.40	.	.	.	.	11.28	.	8.29	.
Meppen „	6.57	.	.	.	.	11.45	.	9.7	.
Lingen Ank.	7.24	.	.	Morgs.	.	12.12	.	9.50	.
Lingen Abf.	7.27	.	.	6.45	.	12.15	.	10.18	.
Leschede „	7.48	.	.	7.6	.	12.36	.	10.54	.
Salzbergen Ank.	8.2	.	.	7.19	.	12.50	.	11.15	.
Salzbergen Abf.	8.4	.	.	7.21	.	12.52	.	11.38	.
Rheine Ank.	8.16	.	.	7.34	Vorm.	1.5	.	11.57	.
Rheine Abf.	8.23	.	.	7.40	10.15	1.40	.	Vorm.	.
Mesum (H) „	8.35	.	.	7.52	10.27	1.52	.	.	.
Emsdetten „	8.46	.	.	8.4	10.38	2.3	.	.	.
Greven „	9.2	.	.	8.20	10.54	2.19	.	.	.
Münster Ank.	9.22	.	Morgs.	8.41	11.15	2.38	Nchm.	.	.
Münster Abf.	9.25	.	4.55	8.46	11.20	2.42	5.	.	.
Hiltrup (H) „	.	.	.	8.53	11.31	.	5.11	.	.
Rinkerode (H) „	.	.	.	9.11	11.43	3.2	5.23	.	.
Drensteinfurt „	9.53	.	5.20	9.22	11.55	3.13	5.34	.	.
Ermelinghof (H) „	.	.	.	.	12.14	.	5.51	.	.
Hamm Ank.	10.15	.	5.40	9.45	12.22	3.36	5.58	.	.
Hamm Abf.	10.40	.	5.46	9.50	12.32	3.41	8.	.	.
Welver „	10.59	.	6.7	10.10	12.51	4.	8.18	.	.
Soest Ank.	11.15	Morgs.	6.25	10.27	1.7	4.16	8.33	.	.
Soest Abf.	1.5	2.11	6.40	10.37	Nchm.	4.26	8.47	.	.
Sassendorf „	1.14	.	6.50	.	.	4.35	8.56	.	.
Benninghausen „	1.28	.	7.7	.	.	4.49	9.10	.	.
Lippstadt „	1.40	2.34	7.25	11.2	.	5.3	9.23	.	.
Gesecke „	1.[illegible]	.	7.45	11.17	.	5.20	9.39	.	.
Salzkotten „	2.8	.	7.59	.	.	5.32	9.51	.	.
Paderborn „	2.29	3.8	8.25	11.42	.	5.54	10.12	.	.
Altenbeken Ank.	2.58	3.31	8.55	12.5	.	6.24	10.43	.	.
Altenbeken Abf.	3.40	.	9.5	12.12	.	6.30	.	.	.
Buke „	3.50	.	9.15	.	.	6.42	.	.	.
Willebadessen „	4.11	.	9.39	12.36	.	7.7	.	.	.
Bonenburg „	4.24	.	9.56	12.48	.	7.25	.	.	.
Warburg Ank.	4.40	.	10.15	1.2	.	7.40	.	.	.
									Zug 28
									Nchm.
Altenbeken Abf.	3.2	3.32	9.10	12.8	.	6.34	10.47	.	12.22
Driburg „	3.16	.	9.24	12.22	.	6.51	11.1	.	12.55
Brakel „	4.7	.	9.41	.	.	7.12	11.18	.	1.35
Godelheim (H) „	4.27	.	10.	.	.	7.35	.	.	2.16
Höxter „	4.39	4.17	10.10	12.57	.	7.47	11.44	.	2.50
Holzminden Ank.	4.50	4.26	10.20	1.6	.	8.	11.54	.	3.10
	Morgs.	Morgs.	Vorm.	Nchm.		Abds.	Nchts.		Nchm.

Anmerkung: 1) Die Fahrzeiten von 6 Uhr Abends bis inclusive 5 Uhr 59 Minuten Morgens sind eingerahmt.
2) Das Nähere ergiebt der auf allen diesseitigen Stationen aushängende Fahrplan, wovon Abdrücke von unseren Stations-Kassen gegen Erstattung von 1 Sgr. pro Exemplar bezogen werden können.

Münster, den 15. Juni 1871.

Königliche Direktion der Westfälischen Eisenbahn.

Durch die Uebernahme der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen ist die schleunigste Beschaffung einer grossen Zahl Personen-, Gepäck-, offener und bedeckter Güter-Wagen zum Betriebe dieser Bahnen im Interesse des Handels und Verkehrs der neu erworbenen Landestheile dringend erforderlich. Da die bereits erfolgten Wagenbestellungen nur allmälig bis zum Schlusse dieses Jahres erledigt werden können, so richten wir an alle verehrlichen Eisenbahn-Verwaltungen und an die Herren Unternehmer, welche im Besitze von Eisenbahnwagen sind, das ergebenste Ersuchen, uns recht bald mittheilen zu wollen, ob und unter welchen Bedingungen sie bereit sind, uns Wagen der genannten Art miethweise zu überlassen.

Strassburg, den 15. Juni 1871.

Eisenbahn-Betriebs-Commission.

Saarbrücker Eisenbahn.

Es sollen

17 Stück complette Wagen incl. Achsen mit Rädern,
30 Satz Achsen mit Rädern und
7 Achsen

im Wege der öffentlichen Submission **Samstag den 15. Juli d. J. Vormittags 11 Uhr** im Geschäftslokale des Unterzeichneten an den Meistbietenden zum Verkauf gestellt werden.

Offerten sind bis dahin versiegelt, portofrei und mit der Aufschrift:

„Offerte auf den Ankauf von Wagen resp. Wagentheilen“

versehen, einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen. Später eingehende Offerten können nicht berücksichtigt werden. Verkaufsbedingungen nebst Zeichnung liegen in meinem Büreau, bei den Maschinenmeistern, sowie auf den Stationen Trier, Neunkirchen, St. Wendel und Bingerbrück zur Einsicht offen, können auch auf portofreie Gesuche von mir bezogen werden.

Saarbrücken, den 3. Juni 1871.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
Finckbein.

Braunschweigische Eisenbahnen.

Es sollen die gegenwärtig in Werkstättenmagazinen zu Braunschweig vorhandenen und im Laufe dieses Jahres sich noch ansammelnden Materialien-Abgänge, als:

etwa 1500 Ctr. altes Schroteisen, alte Schrauben etc. und altes Blech von Aschenkasten, Kesseln etc.,
„ 300 „ altes Gusseisen, sowohl kleinere Gussstücke, als zerbrochene Schienenstühle etc., wie auch grössere dergl. als Herzstücke etc.,
„ 800 „ alte abgenutzte schmiedeeiserne Roststäbe,
„ 200 „ alte abgenutzte Radbandagen aus Feinkorneisen, Puddelstahl und einige Stücke aus Gussstahl,
„ 250 „ Winkellaschen,
„ 300 „ gerade Laschen,
„ 200 „ Stahl von zerbrochenen Tragfedern,
„ 40 „ Stahlspitzen vom Abschrägen der Federblätter etc.,
„ 800 „ schmiedeeiserne Dreh- und Bohrspähne (feine und grobe gemischt),
„ 40 „ gusseiserne Bohrspähne,
„ 70 „ messingene Dreh- und Bohrspähne,
eine Partie alter schmiedeeiserner Eisenbahnräder und Achsen,
eine kleine alte horizontale Dampfpumpe und
etwa 30 Centner alte Gummiabfälle (alte Bufferringe)

im Wege der öffentlichen Submission verkauft werden.

Hierzu ist Termin auf

Dienstag, den 27. Juni 1871 Vormittags 10 Uhr

anberaumt, bis zu welchem Tage die Offerten portofrei und versiegelt mit der Aufschrift

„Offerte auf Ankauf von Materialien, Abgängen etc.“

an die Unterzeichnete einzureichen sind.

Die Bedingungen liegen in unserm Bureau zur Einsicht aus und werden auch auf portofreie, an uns zu richtende Schreiben gegen Erstattung von 4 Groschen pro Exemplar mitgetheilt.

Braunschweig, den 9. Juni 1871.

Die Ober-Betriebs-Inspektion.
A. Steigertahl. (W. Clauss.)

Pfälzische Eisenbahnen.

Lieferung von Oberbau-Materialien betreffend.

Die unterfertigte Direktion beabsichtigt eine vom September 1871 bis December 1872 zu beschaffende Lieferung von

147 600 Zollcentner eiserne Bahnschienen von 123 Millimeter Höhe,
15 700 Zollcentner dergleichen von 100 Millimeter Höhe,
76 350 Stück Stahllaschen für Schienen von 123 Millimeter Höhe,
11 000 Stück dergleichen für Schienen von 100 Millimeter Höhe,
181 000 Stück Laschenbolzen für Schienen von höherem Profil,
21 000 Stück dergleichen für Schienen von kleinerem Profil,
668 000 Stück Schienennägel für die höhern Schienen und
78 000 Stück für die Schienen mit niederem Profil

im Wege der schriftlichen Submission zu vergeben.

Uebernahmslustige werden ersucht, ihre Offerten auf diese Gegenstände spätestens bis **Donnerstag den 29. Juni nächsthin bis Mittags 12 Uhr** verschlossen und mit der Ueberschrift:

„Submission auf Oberbaumaterialien“

bei der unterfertigten Stelle einzureichen.

Die Submittenten bleiben bis zum 8. Juli an ihr Angebot gebunden.

Die Lieferungsbedingungen und die zugehörigen Zeichnungen liegen in diesseitiger Direktions-Canzlei zur Einsicht auf, können aber auf portofreies Verlangen gegen Vergütung der Kosten bezogen werden.

Ludwigshafen, den 16. Juni 1871.

Die Direction der Pfälzischen Eisenbahnen.
von Jäger.

Oberschlesische Eisenbahn.

Die Lieferung von:

8670 laufenden Fuss eichener Brückenschwellen

zum Bau der Brücken der Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn bei Posen soll im Wege der Submission vergeben werden.

Termin zur Eröffnung der Offerten ist auf

Montag den 26. Juni 1871 Vormittags 11 Uhr

im Central-Büreau unserer Abtheilung II (am Oberschlesischen Bahnhofe No. 7) hierselbst anberaumt.

Die Bedingungen liegen ebendaselbst zur Einsicht aus und können auch von dort bezogen werden.

Breslau, den 12. Juni 1871.

Königliche Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn.

Rumänische Eisenbahnen.

Zum Dienstantritt am 1. August a. c. werden **zwei Betriebs-Inspectoren** mit einem jährlichen Gehalte von **10—12000 Francs** und **freier Dienstwohnung** gesucht.

Nach sechsmonatlicher Probezeit wird ein Contract auf **mehrere Jahre** abgeschlossen.

Geeignete Bewerber wollen Ihre Gesuche mit den nothwendigen Zeugnissen versehen an uns einsenden.

Bukarest, den 10. Juni 1871.

Die Betriebs-Direktion.

PRIVAT-ANZEIGEN.

Merseburg. Wittenberg

Das Eisenhütten- und Emaillirwerk
TANGERHÜTTE
Station der Magdeburg-Wittenberger Eisenbahn

liefert die sowohl durch Billigkeit wie grosse Dauer sich allseitig bewährenden und immer mehr in Aufnahme kommenden

Gusseisernen Locomotiv-Schuppen-Schornsteine

zu den billigsten Preisen, und stehen Prospecte darüber zu Diensten.

Weitere Specialitäten der Fabrikation des Werkes zu Bahnbauten sind: **Wasserstations-Einrichtungen, Optische Telegraphen, Perronhallen, Gasanstalten, Candelaber, Laternenarme, Stationstafeln, Warnungstafeln, Pilaren, Gitter, Pumpen, Treppen, Säulen, Fenster, Ofen** für Wartesäle und Bahnwärterhäuser, nach einem sehr **reichhaltigen Modellinventar.** Cataloge über diese Gegenstände werden gern geliefert.

Die Ausdehnung des Werkes, gute mechanische Werkstätten in Verbindung mit tüchtigen Arbeitskräften, ermöglichen sowohl **rasche** als **gediegene Ausführung** der belangreichsten Bestellungen.

Technisches Bureau

Ueberwachung der Ausführung, Inspection und Abnahme in England bestellter Lieferungen.
Einführung Deutscher Erfindungen in England und Frankreich und umgekehrt.
Besorgung und Verwerthung von Patenten in England, Frankreich, Belgien und America.
Betheiligung an Bauten und Unternehmungen auf dem Continente.
Lieferung Englischer Maschinen und Maschinentheile, Metalle, Chemikalien und anderer Materialien für Dampfschiffbetrieb, Fabriken, Arsenale, Bauunternehmungen.
Locomotiven, Waggons, Federn, Schienen und Schienen-Kleinmaterial.
Unternehmer von Eisenbahnen und öffentlichen Bauten werden darauf aufmerksam gemacht, dass neue und gebrauchte Locomobilen, Locomotiven, Waggons, Werkzeugmaschinen, Pumpen etc. fast jederzeit zum sofortigen Versandt bereit sind.
Uebernahme von Agenturen continentaler Industrien für England.

Heinrich Simon
Civil-Ingenieur, 7 St. Peters Square
Manchester.

Vertreter in Plätzen des Continents werden gesucht.

L. Gänicke in Wittenberge a|Elbe

— eine der ältesten Dachpappenfabriken —
empfiehlt

Asphalt-Dachpappe,
Isolirplatten, präp. Steinkohlentheer, flüssigen Asphalt und Asphalt-Mastix,
in anerkannt vorzüglicher Qualität.

Die Fabrik übernimmt nach Vereinbarung die Erhaltung grösserer Pappdächer auf eine lange Reihe von Jahren unter Garantie.

Den verehrlichen Eisenbahn-Baubehörden und Unternehmern zeige ich hiermit ergebenst an, dass meine ersten Frühjahrs-Abladungen

Blauer und rother Englischer Dachschiefer

angekommen sind und offerire ich solche ab Rotterdam, Harburg und Stettin aus den einlaufenden Schiffen, so wie vom Lager zu den billigsten Preisen. Gleichzeitig offerire ich **Schieferplatten zu allen baulichen und technischen Zwecken** nach Maass und Zeichnung, zu Flurbelegen, Fensterbänken, Anschreibtafeln (praktisch zur Besteinung der Waggons), **Pissoir-Anlagen**, Fussleisten, Laternen, Lampentische und Bänke, Gesimsabdeckplatten etc., **Englischen Portland-Cement** „Marke Burham".

Die Englische Schieferhandlung
J. Wilfert in Köln.

Buismann, Heyl & Vorster

in Meppen a. d. Westfälischen Bahn

empfehlen sich zur Anfertigung jeder Art Guss aus Hoh- und Cupolöfen zu billigsten Preisen, besonders auch zur Lieferung der Eisengusssachen zu Brücken, Eisenbahnwagen etc. an Fabriken für Eisenbahnbetriebsmaterial.

Fr. Chr. Fikentscher
Thonwaarenfabrik
in Zwickau

prämiirt
1865 in **Merseburg** u. **Dresden**
1867 in **Paris** u. **Chemnitz**
1868 in **Reichenbach**
1869 in **Wittenberg**
1870 in **Görlitz** u. **Cassel**

liefert: **Röhren** aus bestem Steinzeug für Wasserleitungen (auf 10 Atmosphären geprüft), Schleussen, Abtrittanlagen etc., **Gefässe und Apparte** für chemische Fabriken, Färbereien, Papierfabriken, als: Condensations- und Chlorentwickelungsgefässe, Decantirtöpfe, Schaalen, Entwässerungsplatten, Hähne etc. **Schornsteinaufsätze** verschiedener gefälliger und wirksamer Construction, **Fässer für Haushaltungen** zu Wasser, Kraut und zum Pöckeln, **Chamottesteine** jeder Form und Grösse.

Ausführliche **Preiscourante** auf Verlangen gratis.

Selbstschmierende Stopfbüchsen-Packung
von
C. Otto Gehrckens.

Ottensen, (Zollverein.) — **Hamburg,** gr. Bäckerstr. 12.
Preis: **10 Sgr.** das ℔.

Eingeführt bei fast allen Bahnen und Fabriken.

A. Bessell, Schmelztiegelfabrik, Dresden.

Für Ingenieure.

Unzerreissbare glatte u. rauhe **Rollenzeichenpapiere**
eigner Fabrikation
in Rollen von 71 C/m. und 142 C/m. Breite
Thlr. $4^1/_2$ Thlr. 10 pro Rolle,

Unzerreissbares Englisches **Whatman's Rollenzeichenpapier**
in Rollen von 71 oder 102 C/m. Höhe Thlr. $5^2/_3$ pro Rolle,

Doppelt geleimte Rollenzeichenpapiere aus alten Schiffstauen hergestellt, zäh wie Leder, nie brechend für Maschinen und Schablonenzeichnungen.
Hiervon stehen Muster zu Dienst.

Carl Schleicher & Schüll,
Düren, Rhein-Preussen.

Für Eisenbahn-Bauunternehmer

empfehlen eine vollständige **betriebsfähige** Locomotive mit erforderlichen Concessions-Papieren

Gebrüder Schweitzer & Co.
Hamm i/Westphalen.

Norddeutscher Lloyd.

Postdampfschifffahrt

von Bremen nach Newyork und Baltimore

eventuell Southampton anlaufend

D. Rhein	24. Juni	nach	Newyork
D. Frankfurt	28. Juni	„	Newyork
D. Hansa	1. Juli	„	Newyork
D. Leipzig	5. Juli	„	Baltimore
D. Deutschland	8. Juli	„	Newyork
D. Bremen	12. Juli	„	Newyork
D. Donau	15. Juli	„	Newyork
D. Ohio	19. Juli	nach	Baltimore
D. Hermann	22. Juli	„	Newyork
D. Hannover	26. Juli	„	Newyork
D. Main	29. Juli	„	Newyork
D. Berlin	2. Aug.	„	Baltimore
D. Köln	2. Aug.	„	Newyork

und ferner jeden Mittwoch und Sonnabend.

Passage-Preise nach Newyork: Erste Cajüte **165** Thaler, zweite Cajüte **100** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.
Passage-Preise nach Baltimore: Cajüte **135** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Pr. Crt.
Fracht: £ 2 mit 15% Primage per 40 Cubicfuss Bremer Maasse. Ordinäre Güter nach Uebereinkunft.

von Bremen nach Westindien via Southampton

Nach **Colon, Savanilla, La Guayra** und **Porto Cabello** mit Anschlüssen via **Panama** nach allen Häfen der Westküste Amerikas, sowie nach **China** und **Japan**.
D. Kronprinz Friedrich Wilhelm Freitag 7. Juli; D. Graf Bismarck Montag 7. August und ferner am 7. jeden Monats.

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

Leder-Bandagen und Leder-Treibriemen

von

Starck, Hager & Co.
MAINZ.
(System L. Starck.)

Die einfache Probe führt zur vollen Ueberzeugung, dass eine mit Leder überzogene Riemenscheibe (S) den Riemen erst dann gleiten lässt, wenn zu a oder b mindestens ein Zusatzgewicht von gleicher Schwere wie a oder b gehängt wird z. B. Riemenbreite 10 c/m., a=40 Pfd., b=40, c = 40 Pfd. (also Reibungs-Coefficient = 1)—Eine nicht überzogene Riemenscheibe dagegen lässt den Riemen schon gleiten, wenn zu a oder b nur $^1/_4$ bis $^1/_3$ des Gewichts von a od. b gehängt würde. Reibungs-Coefficient also nur $^1/_4$—$^1/_3$.— Ausführliche Prospecte und Nachweise stehen auf Verlangen fco. zur Verfügung. Die Herstellung der Leder-Bandagen ist an strenge Bedingungen geknüpft, weshalb auch mit den vielfach nachgeahmten keine günstigen Resultate erzielt werden.

Wasserdichte leinene Plane

empfiehlt
A. Baswitz in Berlin,
Neue Friedrichstr. 37.

Billiges Leuchtgas.

Gasapparate, zur Selbstbereitung eines billigen Steinkohlengases, pro 1000 Cbkfss. = Thlr. 1 und von 10 Flammen an rentabel, liefert, nach einem besondern sehr einfachen System

C. König, Gasingenieur
in Speyer a/Rh.

Für Bauende!

Bester Engl. Portland-Cement ist unter Garantie für die Güte entsprechend billig zu beziehen durch
Carl Bües in Hamburg,
Holstenstrasse 5.

Portland-Cement

in stets frischer zuverlässiger Waare empfiehlt den Herren Bau-Beamten, Bau-Unternehmern und Cementhändlern

Braunschweig.

R. Herrmann.

Ein Ingenieur, der seine Studien in Carlsruhe und Berlin gemacht, mehrere Jahre in Privat-Werken und seit 5 Jahren im Eisenbahndienste als Lokomotivführer auf einer Staatsbahn, Techniker und Werkmeister thätig gewesen, gegenwärtig als Constructeur auf dem technischen Büreau beschäftigt ist, sucht entsprechende Stellung beim äusseren Betriebe einer Bahn. Franko-Offerten unter **A. K. No. 60** an die Expedition d. Zeitung.

Leipzig, Verlag von Adolph Refelshöfer.

Aus allen Welttheilen.

Illustrirtes Familienblatt
für
Länder- und Völkerkunde.
Red. Dr. Otto Delitsch.
Preis jedes Monatsheftes 6 Sgr.

Inhalt des Maiheftes 1871:

Marienburg von G. Jacquet. Die Skandinavische Halbinsel, Reiseschilderungen von A. Ravenstein. Der Harz und seine Bewohner von H. C. W. Bartholomäus. Sierra Leona, von P. Diehl. Die Moldau-Walachei und ihre Bewohner von W. Gross. Von den Fidschi-Inseln v. H. Greffrath. Eine Alpenfahrt oder keine? Der Kandirufang auf dem Ucayali. Miscellen: Bauten am Kieler Hafen. Der Neusiedler See. Der Petersberg bei Mastricht. Die St. Gotthards-Eisenbahn. Britische Rettungsboote. Aus Russland: Rekrutirungs-Ergebnisse. Einnahmen der Zollämter. Neues Statut über die Goldwäscherei. Steinkohlengruben am Don. Naphta- und Petroleum-Ausbeute. Die Kiew-Brester Eisenbahn. Gesammteinnahme der Russischen Eisenbahnen. Der Vulkan Tandurek etc.

☞ **Mit No. 27 beginnt ein neues Quartal;** ich bitte um baldgefl. **Erneuerung der Abonnements** und zugleich um genaue **Beachtung meiner Firma,** da fortwährend noch viele die Zeitung betreffende Zuschriften an die **J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung,** welche früher den Commissionsdebit besorgte, gehen. **Officielle Anzeigen der Bahnverwaltungen** sind an die **Redaction** zu richten.

Leipzig, 22. Juni 1871.

Adolph Refelshöfer.

Beiblatt zu No. 25 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnen.

Leipzig, den 23. Juni 1871.

Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter.

a) Ueberzählige.

Bayerische Ostbahn. 1. Juni 1871.

S S. 1 Stab Flacheisen (29 Pfd.) lagert in Nürnberg.
No. 8 u. 40. 2 leere Kisten (84 Pfd.) lagern in Nürnberg.
H 4. 1 Kiste Kocheinrichtung (47 Pfd.) lagert in Nürnberg.
1 viereckiger Tisch mit versperrtem leeren Schubkasten (43 Pfd.) lagert in Nürnberg.
J B 7. 1 Pack Säcke (40 Pfd.) lagert in Nürnberg.
M S 2330. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 123 Pfd.) lagert in Passau.
Blenische Dampfmühle Ofen. 1 Pack Säcke (57 Pfd.) lagert in Passau.
A S. 1 Pack Schleifsteine (141 Pfd.) lagert in Passau.
S K 580. 1 Kiste (25 Pfd.) lagert in Passau.
1 Reisehandtasche, Rückseite von Leder, Vorderseite gestickt (10 Pfd.) lagert in Eger.
G F. 1 Bund Stabeisen (130 Pfd.) lagert in Furth a/W.
R H C 388. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 9 Pfd.) lagert in München.
B 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 60 Pfd.) lagert in München.
WS 8785. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 25 Pfd.) lagert in München. Leipzig-München bezettelt.)
AL 2825. 1 Ballen [Rolle] (30 Pfd.) lagert in München. Berlin-München bezettelt.
GB 672. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 15 Pfd.) lagert in München.
S J 727 739. } 2 Ballen Baumwolle (850 Pfd.) lagern in München.
Y 509 u. 393. } Rückseite Eger-München bezettelt.
H S 18. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 235 Pfd.) lagert in München. Nürnberg-München [Eilgut] bezettelt.
11 Säcke Mehl (2200 Pfd.) lagern in München.

Bebra-Hanauer und **Hessische Nordbahn.**

Ergebniss der Revision der diesseitigen Güterböden am 1. Juni 1871.

E W 1203/1546. 2 leere Fässer lagern in Guntershausen seit 8. Februar 1871.
G A 19. 1 Ballen Emballage (80 Pfd.) lagert in Cassel seit 25. Mai 71.
H II. 1 Wagendecke lagert in Trendelburg seit 31. März c.
J B 5. 1 leinene Wagendecke lagert in Carlshafen seit 23. Decbr. pr.
K 4. 1 Sack Seiler etc. lagert in Hanau seit 10. Mai c.
K W 90. 1 Ballen Leinen (22 Pfd.) lagert in Cassel seit 20. April c.
O. 1 Ballot, enthaltend: 2 Aschenkasten, 2 Feuereisen, 2 Kohlenlöffel, lagern in Gelnhausen seit 8. Mai c.
XX 5602. 1 Ballen Seilerwaaren (116 Pfd.) lagert in Cassel s. 21. März 71.
1 Sack Guano lagert in Cassel seit 18. April c.
4 Stück Schienen, je ca. 4½' lang (245 Pfd.) lagern in Flieden seit 13. Mai c.
1 eiserner Ring (15 Pfd.) lagert in Fulda seit 1. Juni c.

Verzeichniss
der auf den Stationen der **Bergisch-Märkischen Eisenbahn** bis ult. Mai cr. als überzählig ermittelteten Güter.

A 7. 1 Kiste fr. Arbeitskleider (30 Pfd.) lagert in Annen.
A 456. 1 Ballot Eisenwaaren (55 Pfd.) lagert in Altenhundem.
A 80. 1 Korb Schuhe (17 Pfd.) lagert in Düsseldorf [Eilgut].
A B 960. 1 Kiste Eisenwaaren (46 Pfd.) lagert in Steinbeck.
A B 758. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 88 Pfd.) lagert in Altenhundem.
A D. 1 leerer Korb lagert in M. Gladbach.
A D 876. 1 Fass Soda (417 Pfd.) lagert in Mülheim am Rhein.
A D. 1 Ohm Oel (340 Pfd.) lagert in Lennep.
A E 98 107. 1 Kiste Wichse (42 Pfd.) lagert in Bochum seit 1. Juni 1871.
A H 2449. 1 Packet Stühle (25 Pfd.) lagert in Steinbeck.
A K 970. 1 leeres Fass (7½ Pfd.) lagert in Hamm seit 26. Mai 1871.
A K 6733/4. 2 Ballen Saamen (70 Pfd.) lagern in Mülheim am Rhein.
A M 249. 1 Ballot Abfälle lagert in M. Gladbach.
A M 1/3. 3 leere Fässer lagern in B. Rittershausen.
A. N. St. 12195. 1 Nähmaschinengestell (52 Pfd.) lagert in Steinbeck.
A O 2165. 1 Kiste (38 Pfd.) lagert in Mülheim am Rhein seit 8. Mai 1871.
A R 1966. 1 Packet Messer (28 Pfd.) lagert in Hagen seit 1. Juni 1871.
A R 4445. 1 Ballot Manufakturwaaren (18 Pfd.) lagert in Hamm seit 19. Mai 1871.
A R 2382. 1 leerer ½ Ohm (44 Pfd.) lagert in Lennep.
A S 4. 1 Pack Körbe lagert in M. Gladbach.
A S 167. (Gut nicht bezeichnet) lagert in Mülheim am Rhein.
A S 5. 1 Fass Wein (93 Pfd.) lagert in Mülheim am Rhein.
A T 96. 1 Bd. Eisen (97 Pfd.) lagert in Steele seit 25. Mai 1871.
A W 958. 1 Ballot Leinen (45 Pfd.) lagert in Lennep.
A Z 1/4. 4 Packete Besen (50 Pfd.) lagern in Steinbeck seit 1. Juni 1871.
B 1727. 6 Packete Packleinen lagern in Solingen.
B 5/7. 3 Säcke Holzwaaren lagern in Steinbeck.
B 1/2. 2 Säcke Kartoffeln (260 Pfd.) lagern in Holzwickede s. 27. Mai 1871.
B 132. 1 Kiste Knöpfe (416 Pfd.) lagert in Aachen M. seit 1. Juni 1871.
B II. 1 Ballot alte Watte lagert in M. Gladbach seit 1 Juni 1871.
B 475/8. 2 Ballot Tabak (102 Pfd.) lagern in Lennep seit 1. Juni 1871.
B 80. 1 Mantelofen lagert in M. Gladbach.
B 81. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in M. Gladbach.
B 274. 1 Korb Blechwaaren lagert in Aachen M.
B 1. 1 Pack, 4 Körbe enth. (30 Pfd.) lagert in Lüttringhausen.
B 889. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 165 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
B 1/35. 35 Pack Papier (3407 Pfd.) lagern in M. Gladbach.
B B 5. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 44 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
B C 107. 1 Korb Messingwaaren (70 Pfd.) lagert in Steinbeck.
B C 107. 1 Packet Schrauben (18 Pfd.) lagert in Steinbeck.
B C 2085. 1 Kiste Futterstoff (64 Pfd.) lagert in Aachen M. seit 1. Juni 71.
B C 3339. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 25 Pfund) lagert in Mülheim a. R. [Eilgut] seit 10. Mai 1871.
B C 79. 1 Korb Lederwaaren (25 Pfd.) lagert in Mülheim a. R. [Eilgut.]
B D 2905. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) lagert in Steinbeck.
B D 839. 1 Fass Oel (380 Pfd.) lagert in Steinbeck.
B D 840. 1 Fass Oel (160 Pfd.) lagert in Steinbeck.
B H 439. 1 leere Kiste (25 Pfd.) lagert in Steinbeck.
B H 1209. 1 Fass Bier (69 Pfd.) lagert in Barmen seit 31. Mai 1871.
B H K. 1 Kiste (9 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
B K 10. 1 Ballot baumw. Waaren (52 Pfd.) lagert in Aachen M. seit 27. Mai 1871.
B K S 601. 1 Pack Papier (107 Pfd.) lagert in Remscheid.
B M. 2 eiserne Kohlenbecken (36 Pfd.) lagern in Crefeld.
B M Bensberg 5. 1 Ballot Flocken (47 Pfd.) ab Bensberg lagert in Langenberg seit 5. Mai 1871.
B M 84. } 1 Kistchen (Inhalt unbekannt) lagert in M. Gladbach.
A 13. }
B M. 1 lederne Hutschachtel (4 Pfd.) lagert in Crefeld.
B M. 4 Ofentheile (32 Pfd.) lagern in Crefeld.
B M. 1 Stange Eisen (18 Pfd.) lagert in Crefeld.
B P 4840. 1 Sack Griesmehl (202 Pfd.) lagert in Arnsberg.
B S. 1 Pack Steine (32 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
B S 9190. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 27 Pfd.) lagert in Neuss seit 7. April 1871.
„ 2192. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 55 Pfd.) lagert in Neuss seit 7. April 1871.
„ 6937. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 17 Pfd.) lagert in Neuss seit 7. April 1871.
B S 66/74, 76/77, 79, 81, 83. 14 Ballen Lumpen lagern in M. Gladbach seit 1. Juni 1871.
B T 2462. 1 leeres Fass (88 Pfd.) lagert in Herdecke.
B & V 22040. 1 Kiste Parfümerie (23 Pfd.) lagert in Steinbeck.
B W 20016. 1 Kiste Cigarren (100 Pfd.) lagert in Barmen s. 1. Juni 1871.
B W 20072. 1 Kiste Cigarren (39 Pfd.) lagert in Mülheim am Rhein.
C 1209. 1 Korb (200 Pfd.) lagert in Steinbeck.
C 9394. 1 Korb (15 Pfd.) lagert in Mülheim am Rhein.
C A 4121/2. 2 Stb. Eisen (126 Pfd.) lagern in Altena seit 6. Mai 1871.
C A B 1255. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 41 Pfd.) lagert in Hamm.
C B_5 2775, 350. 1 Kiste Stärke (79 Pfd.) lagert in Dortmund.
C C 3753. 1 Fass Petroleum lagert in Steinbeck.
C D 7046. 1 Fass Stärke (364 Pfd.) lagert in Witten.
C D D F 108/132. 25 Fässer (Inhalt unbekannt, 1350 Pfd.) lagern in Steinbeck seit 31. Mai 1871.
C F B 1207. 1 Pack Draht (29 Pfd.) lagert in Lennep.
C H. 1 Packet emaillirte Kessel (53 Pfd.) lagert in Arnsberg s. 30. Mai 1871.
C H 493. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 55 Pfd.) lagert in Steinbeck seit 30. Mai 1871.
C H 100. 1 Fass Candis (538 Pfd.) lagert in Steinbeck.
C H 1. 1 Pack Kupferpfannen (56 Pfd.) lagert in Crefeld.
C H 6530. 1 Kiste Pfeffer (15 Pfd.) lagert in Witten.
C H 472. 1 Pack Düten (20 Pfd.) lagert in Witten.
C J 4082½. 1 Korb Flaschen (14 Pfd.) lagert in Hamm.
C K 68. 1 leeres Fass (7½ Pfd.) lagert in Hamm seit 26. Mai 1871.
C K 828. 1 Kiste (270 Pfd.) lagert in Steinbeck.
C K 1/3. 4 Pack Matten (168 Pfd.) lagern in M. Gladbach.
C K. 1 Kiste alte Bücher und Effekten (69 Pfd.) lagert in B. Gladbach.
C K 914. 1 Pack Springfedern (50 Pfd.) lagert in Altenhundem.
C K 6925. 1 Bürde Stahl (40 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
C M 695. 1 Pack Papier (55 Pfd.) lagert in Essen seit 1. Juni 1871.

C M 110. 1 Korb gr. Holzwaaren (15 Pfd.) lagert in Haspe.
C M. 2 Pack Säcke (102 Pfd.) lagern in Dortmund.
C N 250. 1 Kiste Spielwaaren (100 Pfd.) lagert in Dortmund.
C O 25. 1 Fass Oel (315 Pfd.) lagert in Witten seit 2. Mai 1871.
C O 8. 1 Fass Petroleum (295 Pfd.) lagert in Herdecke.
C R 7340. 1 Ballot Papier (48 Pfd.) lagert in Hörde seit 1. Juni 1871.
C S. 1 Colli, 8 kl. eiserne Scheiben enth. (13 Pfd.) lagern in Mülheim a. R.
C V 21. 1 Sack leere Säcke (50 Pfd.) lagert in Hamm seit 15. Mai 1871.
C V V 2120. 1 Ballen Wollwaaren (53 Pfd.) lagert in Aachen M.
D 10. 1 Reisetasche, alte Kleider (8 Pfd.) lagert in Creutzthal seit 10. Mai 1871.
D. 1 Fass, Eimer und Korb (28 Pfd.) lagert in Bochum seit 1. Juni 1871.
D. 2 Ballen Genth. (28 Pfd.) lagern in Bochum seit 1. Juni 1871.
D 10. 1 Ballen Genth. (15 Pfd.) lagert in Ruhrort.
D 117. 1 Korb Tabak (30 Pfd.) lagert in Steinbeck.
D C 4. 1 Bd. Holzschuhe (20 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein s. 5. Mai 71.
D C. 1 Bd. Genth. (22 Pfd.) lagert in Bochum seit 1. Juni 1871.
D H 3588. 1 leere Tonne (28 Pfd.) lagert in Altenhundem.
D L 2058. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in M. Gladbach.
D M 374. 1 Fass Petroleum (330 Pfd.) lagert in M. Gladbach s. 1. Juni 1871.
E 3. 1 Decke lagert in Hamm seit 31. Mai 1871.
E 2. 2 Pack Papier (40 Pfd.) lagern in Neuss seit 31. Mai 1871.
E 2946/7. 2 Rg. Bleirohre (735 Pfd.) lagern in Steinbeck.
E C 2875, 3182. 2 leere Körbe (53 Pfd.) lagern in Steinbeck.
E D 3450. 1 Pack Papier (31 Pfd.) lagert in Steinbeck.
E E 6132. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 195 Pfd.) lagert in Altenhundem.
E v G 2048. 1 Korb Eisenwaaren (10 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
E H 3138. 1 Kiste Feuerzeuge (86 Pfd.) lagert in Aplerbeck s. 21. Mai 71.
E H 2. 2 Körbe Flaschen (20 Pfd.) lagern in Haspe.
E J 10. 1 Kiste Kleider (74 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
E K 351. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 60 Pfd.) lagert in Haspe.
E M 125. 1 Pack, 6 leere Kbl. enth. (28 Pfd.) lagert in Hamm s. 26. Mai 71.
E M 4. 1 Kübel (10 Pfd.) lagert in Steinbeck.
E P Barmen 800 1 Ballen Leinen (35 Pfd.) lagert in Burscheid.
F 2. 1 Ballot leere Säcke (90 Pfd.) lagert in Essen seit 1. Juni 1871.
F 535. 1 Kästchen lagert in M. Gladbach seit 1. Juni 1871.
F. 1 Kiste (42 Pfd.) lagert in Steinbeck seit 1. Juni 1871.
F. 1 Packet, 4 leere Körbe (20 Pfd.) lagert in Steinbeck seit 1. Juni 1871.
F 727. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in M. Gladbach.
F A J 681, 697. 2 Kästchen Schwefelhölzer (85 Pfd.) lagern in Aachen M. seit 20. Mai 1871.
F A O 3519. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 90 Pfd.) lagert in Altenhundem seit 1. Juni 1871.
F B 89. 1 Kübel (Inhalt unbekannt, 15 Pfd.) lagert in Hamm s. 19. Mai 71.
F B 3306. 1 Fass Draht (402 Pfd.) lagert in Aachen M. seit 1. Juni 1871.
F B 6821. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in M Gladbach s. 1. Juni 1871.
F B 1522. 1 Marmorplatte (45 Pfd.) lagert in Hamm.
F B 3377, 3397. 2 leere Kisten (78 Pfd.) lagern in Letmathe.
F C 6. 1 Pack Papier (60 Pfd.) lagert in Neuss.
F D 1201. 1 Fass lagert in M. Gladbach.
F F 6091. 1 Kiste lagert in M. Gladbach.
F F 14909 1 Sack Federn (62 Pfd.) lagert in Mülheim am Rhein.
F G 167. 1 Kiste Fensterglas ab Annen lagert in Rheidt seit 31. Mai 1871.
F G 2601. 1 Pack Bindfaden (25 Pfd.) lagert in Neuss seit 1. Juni 1871.
F G C 4302. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 123 Pfd.) lagert in Crefeld seit 1. Juni 1871.
F H 729. 1 leeres Fass lagert in M. Gladbach.
F H 625. 1 leere Kiste (21 Pfd.) lagert in Arnsberg seit 4. Mai 1871.
F H 1906. 1 Korb Tabak (57 Pfd.) lagert in Lennep.
F H 338/9. 2 Pack Papier (197 Pfd.) lagern in Essen.
F J 104. 1 leere Kiste (7 Pfd.) lagert in Soest seit 28. Mai 1871.
F J 965. 1 Fass (220 Pfd.) lagert in Remscheid.
F K 776. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 120 Pfd.) lagert in Limburg.
F K L 10. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 68 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
F M 159. 1 Fass Branntwein (88 Pfd.) lagert in Witten seit 2. Mai 1871.
F N 2216/19. 4 Ballen (1097 Pfd.) lagern in M. Gladbach.
F P 1565. 1 leere Kiste lagert in M. Gladbach.
F R 28. 1 Ballen Säcke (11 Pfd.) lagert in Hagen seit 1. Juni 1871.
F R 1121. 1 Korb (42 Pfd.) lagert in Steele seit 28. Mai 1871.
F W R C 598. 1 Fass (Inhalt unbekannt) lagert in Ruhrort.
F W R 3331. 1 Fass (412 Pfd.) lagert in Steinbeck.
G 1/3. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 260 Pfd.) lagert in Hamm s. 12. Mai 71.
G 6398. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 135 Pfd.) lagert in Steinbeck seit 15. Mai 1871.
G 14. 1 Ballot Farbholz (290 Pfd.) lagert in Homburg seit 26. Mai 1871.
G B 104. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 64 Pfd.) lagert in Oberhausen seit 9. Mai 1871.
G B roth X X oder 1691. 1 Kiste Feilen (130 Pfd.) lagert in Annen seit 28. Mai 1871.
G C 9922. 1 Kiste (63 Pfd.) lagert in Steinbeck.
G F 774/6. 3 Pack Papier (117 Pfd.) lagern in Mülheim am Rhein.
G G 275. 1 Fass (Inhalt unbekannt) lagert in M. Gladbach s. 1. Juni 71.
G G 667. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 642 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
G H 55. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 48 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
G K 2890. 1 Stange Stahl lagert in Iserlohn.
G M 419. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert in Crefeld seit 2. Juni 1871.
F S 1514. 1 Kiste (50 Pfd) lagert in Steinbeck.

G S 511. 1 Korb Eisenwaaren (90 Pfd.) lagert in Soest seit 30. Mai 1871.
G S 1467. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 55 Pfd.) lagert in Altenhundem seit 1. Juni 1871.
G S 10. 1 Pack Zieheisen (63 Pfd.) lagert in Altena seit 4. Mai 1871.
G T 3032. 1 Korb Eisenwaaren (197 Pfd.) lagert in Hamm s. 14. Mai 71.
G V 4136. 1 Fass Eisenwaaren (109 Pfd.) lagert in Ruhrort s. 30. Mai 71.
H. 2 Rollen Packleinen (26 Pfd.) ab Kreiensen lagern in B. Rittershausen seit 19. Mai 1871.
H oder S 538. 1 Ballen Lumpen (68 Pfd.) lagert in Ruhrort s. 12. Mai 71.
H. 1 Stck. Ofentheile (16 Pfd.) lagert in Breyell seit 20. Mai 1871.
H 7224. 1 Kiste Zuckerwaaren (90 Pfd.) lagert in Dortmund s. 27. Mai 71.
H. 4 Tafeln Zinkblech (67 Pfd.) lagern in Mülheim a. d. Ruhr s. 8. Mai 71.
H 11144. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in M. Gladbach s. 1. Juni 71.
H. 4 Stg. Stahl (180 Pfd.) lagern in Bochum seit 1. Juni 1871.
H 1/2. 2 Ballen Abfälle (474 Pfd.) lagern in Aachen T. seit 27. Mai 71.
H 2. 1 Kiste Eisen (55 Pfd.) lagert in Limburg seit 1. Juni 1871.
H 1036. 1 Kiste Rosinen (60 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein s. 13. Mai 71.
H 490. 1 Korb Eisenwaaren (180 Pfd.) lagert in Steele seit 31. Mai 71.
H 1. 1 Sack Kartoffeln, Fleisch und Pflaumen (145 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
H 5. 1 Pack Papier lagert in M. Gladbach.
HB. 1 Ballen Fuchsfallen (80 Pfd.) lagert in Aachen M. seit 17. Mai 71.
H B 13. / F C 2. } 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 30 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
HD & C 478. 1 Pack Messingwaaren (17 Pfd.) lagert in Aachen M. seit 24. Mai 1871.
H D 191. 1 Ambos (350 Pfd.) lagert in Ohligswald seit 27. Mai 1871.
H E 293. 1 Kiste Fuchsfallen (38 Pfd.) lagert in Schwelm seit 1. Juni 71.
H E 431. 1 Fass Baumwolle (20 Pfd.) lagert in Hagen seit 1. Juni 1871.
HE. 1 Kiste leere Kisten (112 Pfd.) lagert in Hagen seit 1. Juni 1871.
HF 166. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 29 Pfd.) lagert in Remscheid seit 27. Mai 1871.
H K 9291. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 46 Pfd.) lagert in Hamm seit 12. Mai 1871.
H K 516. 1 Kiste Steine (170 Pfd.) lagert in Steinbeck.
H K 132. 1 leere Kiste (40 Pfd.) lagert in Lennep.
H K 1936. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 70 Pfd.) lagert in Altenhundem seit 1. Juni 1871.
H L 3474. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 123 Pfd.) lagert in Elberfeld seit 31. Mai 1871.
HL 852. 1 leerer Korb lagert in M. Gladbach.
HL St. 768 1 Sack Grütze (80 Pfd.) lagert in Altenhundem s. 1. Juni 71.
HN 36. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 50 Pfd.) lagert in Neuss s. 24. Mai 71.
HN 207/8. 2 Säckchen Kaffee (85 Pfd.) lagern in Bochum seit 1. Juni 71.
H P 134. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 125 Pfd.) lagert in Steinbeck.
H P 688. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 212 Pfd.) lagert in Steinbeck.
H R 164. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 130 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
H S. 1 Korb Flaschen (95 Pfd.) lagert in Mülheim am Rhein.
H T 1/10. 10 Colli Steine (1200 Pfd.) lagern in Steinbeck seit 3. Mai 71.
H 1310. / W 9719. } 1 Ballen Kaffee (116 Pfd.) lagert in Altenhundem s. 1. Juni 71.
J 100. 21 Pack Papier (1050 Pfd.) ab Elberfeld lagern in Crefeld seit 24. Mai 1871.
J A H 6239. 1 Bll. Manufakturw. (60 Pfd.) lagert in Hagen seit 1. Juni 71.
J B 7956. 1 Pack Bretter lagert in M. Gladbach.
J B C 967/8. 2 Fässer Petroleum lagern in Steinbeck.
J C 80. 1 leerer ¼ Ohm (23 Pfd.) lagert in Soest.
J D 7993. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 65 Pfd.) lagert in Steinbeck.
J D 2052. 1 Fass Eisenw. (447 Pfd.) lagert in Lennep.
J D 2053. 1 Korb Eisenw. (60 Pfd.) lagert in Lennep.
J D K 1461. 1 Fass Farbstoffe (85 Pfd.) lagert in Hamm seit 26. Mai 71.
J D 2. / M L 4. } 1 leere Kiste lagert in Remscheid seit 25. Mai 1871.
J E 388. 1 Korb Mineralwasser (218 Pfd.) lagert in Soest seit 14. Mai 71.
J F B 70. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in M. Gladbach.
J G 564. 8 Stück Pflugeisen (48 Pfd.) lagern in Mülheim am Rhein.
J H. 1 Pack l. Säcke (10 Pfd.) lagert in Steinbeck.
J H 1236. 1 Ballen Leinen (127 Pfd.) lagert in Steinbeck.
J H 3691. 1 Fass Wein (96 Pfd.) lagert in Steinbeck seit 19. Mai 1871.
J H 2592. 1 ¼ Ohm Wein (94 Pfd.) lagert in Lennep.
J H 64. 1 leerer ¼ Ohm (19 Pfd.) lagert in Lennep.
J K 25. 1 leeres Fass (32 Pfd.) lagert in Erkelenz.
J M 445. 1 Fass Wein (88 Pfd.) lagert in Essen seit 1. Juni 1871.
J MF 48. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 33 Pfd.) lagert in Steinbeck.
J R 309. 1 Fass (66 Pfd.) lagert in Mülheim am Rhein.
J S 2098. 1 Kiste Manufakturw. (153 Pfd.) lagert in Essen seit 1. Juni 71.
J V S 1876. 1 Kiste Glasw. (53 Pfd.) lagert in Witten seit 2 Mai 1871.
J W B 2684. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 98 Pfd.) lagert in Steinbeck.
K 128. 1 Sack Korke lagert in M. Gladbach seit 1. Juni 1871.
K 40. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 80 Pfd.) lagert in Steinbeck.
K. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 35 Pfd.) lagert in Steinbeck.
K 159. 1 Ballen Haare (159 Pfd.) lagert in Steinbeck.
K 715. 1 Rolle Packleinen (43 Pfd.) lagert in Aachen M.
K. 3 Colli Werkzeuge (30 Pfd.) lagern in Mülheim am Rhein.
K C 285. 1 Ballen Wachstuch (55 Pfd.) lagert in Dortmund seit 22. Mai 1871.
K & C 2907. 1 Korb Eisenw. (157 Pfd.) lagert in Mülheim am Rhein.

K d Stadthagen 153. 1 Ballen l. Wollstücke (234 Pfd.) lagert in Lennep.
K L 104. 1 Sack Bohnen (197 Pfd.) lagert in M. Gladbach seit 1. Juni 71.
K N M E 370. 1 Decke lagert in Neuss seit 24. Mai 1871.
K S 674. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 102 Pfd.) lagert in Steinbeck.
K S 1216. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 255 Pfd.) lagert in Steinbeck.
K S 1217. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 34 Pfd.) lagert in Steinbeck.
K S 1215. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 283 Pfd.) lagert in Steinbeck.
K T D 239. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 570 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
K T D 1959. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 500 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
K T D 237. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 495 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
K W. 1 Kiste Weissblech (168 Pfd.) lagert in Soest seit 28. Mai 1871.
L 657. 1 Fass Eisenbeitze lagert in Steinbeck.
L 34. 1 leeres Ohmfass lagert in M. Gladbach.
L B 464. 1 Korb Eisenw. (76 Pfd.) lagert in Neuss seit 1. Mai 1871.
L B 1. 1 Ballen Holzschuhe (40 Pfd.) lagert in Neuss seit 1 Mai 1871.
L & B 1223. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 310 Pfd.) ab Dülmen lagert in Steinbeck seit 15. Mai 1871.
L H 749. 1 Ballen Bettfedern lagert in M. Gladbach seit 1. Juni 1871.
L H 749. 1 Ballen Bettfedern lagert in M. Gladbach.
L K 44. 1 Pack Säcke (76 Pfd.) lagert in Hamm seit 24. Mai 1871.
L L 60. 1 Ballen Garn lagert im M. Gladbach.
L S 462. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 59 Pfd.) lagert in Soest s. 28. Mai 71.
L S S 4357 } A H 2701 } 1 Ballen Putzwolle (183 Pfd.) lagert in Soest.
M. 1 Pack (Inhalt unbekannt, 27 Pfd.) lagert in Soest seit 28. Mai 1871.
M 501. 1 Fass Schuhw. (84 Pfd.) lagert in Neuss.
M A 1522. 1 ½ Ohm (Inhalt unbek.) lagert in M. Gladbach s. 1. Juni 71.
M H 6. 1 Ballen Wachspapier lagert in M. Gladbach.
M H 6. 1 leeres Fass lagert in M. Gladbach.
M K 4956. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 80 Pfd.) lagert in Hamm seit 12. Mai 1871.
M K 699. 1 Kiste Vogelbauer (215 Pfd.) lagert in Hagen seit 24. Mai 71.
M W 6029. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 88 Pfd.) lagert in Steinbeck.
M W 8. 1 leere ¼ Ohm lagert in M. Gladbach.
N 10. 1 Bund Eisen (70 Pfd.) ab Geilenkirchen lagert in Crefeld seit 9. Mai 1871.
N 960. 1 Korb mit 2 Blechflaschen (10 Pfd.) lagert in Steinbeck.
N C 58. 1 Pack Säcke (44 Pfd.) lagert in Mülheim am Rhein.
P 8549½. 1 Korb Candis (26 Pfd.) lagert in Soest seit 1. Juni 1871.
P. 4 Feuertöpfe (120 Pfd.) lagern in Geilenkirchen seit 15. April 1871.
P 4. 1 Pack, 3 Körbe (20 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
P K 485. 1 leere Kiste (15 Pfd.) lagert in Steinbeck.
P S 1879. 1 Ballot Nessel (120 Pfd.) lagert in Steinbeck seit 24. Mai 71.
P S 102/3. 2 Pack Kohlenlöffel (50 Pfd.) lagern in Mülheim am Rhein.
P P S 7628. 1 Fass Wein (172 Pfd.) lagert in Mülheim am Rhein.
Q 1. 1 Sack geräucherte Fleischwaaren (28 Pfd.) lagert in Finnentrop seit 16. Mai 1871.
R 1. 1 Pack Guss (4 Pfd.) ab Ruhrort lagert in Crefeld seit 14. April 1871.
R 16. 1 leere Kiste (100 Pfd.) lagert in Steinbeck.
R 154. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 79 Pfd.) lagert in Lennep.
R. 4 gusseiserne Ofenrahmen (24 Pfd.) lagern in Düsseldorf.
R 4. 1 Bund Gasrohre lagert in Arnsberg.
R 884. 1 Fass Oel } R 886/8. 3 Fässer Oel } (1393 Pfd) lagern in M. Gladbach.
R B 115. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 96 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
R G 3602/3. 2 Körbe Blechflaschen (26 Pfd.) lagern in Steinbeck.
R H 1404. 1 Ballen Papier (65 Pfd.) lagert in Hamm.
R L 1. 1 Pack Papier (100 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
R R M. 1 Sack Kartoffeln (202 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rh.
R S 60. 3 Rollen Packleinen (72 Pfd) lagern in M. Gladbach s. 1. Juni 71.
R & S 4554. 1 Harrass Hohlglas (110 Pfd.) lagert in Steinbeck.
R T 5. 1 Korb Eisenwaaren (172 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
R T & V 27. 1 Fass Oel (179 Pfd.) lagert in Neviges seit 1. Juni 1871.
S 120. 1 Pack, 6 leere Kübel (36 Pfd.) lagert in Hamm s. 26. Mai 1871.
S 1659. 1 Pack, 9 leere Kübel (55 Pfd.) lagert in Hamm seit 26. Mai 1871.
S 625. 1 Tonne Heringe (62 Pfd.) lagert in Essen seit 1. Juni 1871.
S 10. 1 leerer Koffer (37 Pfd.) ab Letmathe lagert in Iserlohn seit 30. März 1871.

B K S 50. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 111 Pfd.) lagert in Steinbeck.

S A 68. 1 Ballot leere Säcke (73 Pfd.) lagert in Essen seit 1. Juni 1871.
S A 155. 1 leeres Fass (10 Pfd.) lagert in Mülheim a. d. Ruhr seit 17. April 1871.
S B 438. 1 Kiste Decke (34 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein s. 7. Mai 71.
S B 6047. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 98 Pfd.) lagert in Steinbeck.
S G 1657. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 180 Pfd.) lagert in Neuss s. 1. Juni 71.
S H 116. 1 leinene Decke lagert in Arnsberg seit 23. Mai 1871.
S H 16, 5132. 2 leere Kisten (9 Pfd.) lagern in Remscheid.
S H C 1. 1 Pack Draht (50 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein s. 13. Mai 71.
S L 43. 3 Pack Papier (68 Pfd.) lagern in Mülheim a. Rhein s. 23. April 71.
S R 26. 1 Pack Säcke (65 Pfd.) lagert in Ruhrort seit 8. Mai 1871.
S R J 1. 1 Ballot Lumpen lagert in M. Gladbach seit 1. Juni 1871.
S S 94. 1 Fass Branntwein (238 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
S V 648. 1 Bund Eisen (42 Pfd.) lagert in Altena seit 6. Mai 1871.
S W 1308. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 255 Pfd.) lagert in Altenhundem seit 1. Juni 1871.

St W 442. 1 Kinderwagen lagert in Steinbeck seit 1. Mai 1871.
T L. 1 Pack Stühle lagert in Rheydt seit 8. Mai 1871.
T N 310. 1 Kiste Seilerwaaren (88 Pfd.) lagert in Aachen, M. s. 12. Mai 71.
T N 200. 1 Korb Eisenwaaren (62 Pfd.) lagert in Limburg s. 1. Juni 1871.
T S 6269. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in M. Gladbach s. 1. Juni 71.
T W 2145. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Remscheid s. 25. Mai 71.
V 6611. 1 Ballen Wollwaaren (242 Pfd.) lagert in Hamm seit 30. Mai 1871.
V B Werl 1. 1 Pack leere Säcke (30 Pfd.) lagert in Altenhundem seit 1. Juni 1871.

V C 9506. 1 Kiste Stampfmelis (93 Pfd.) lagert in Arnsberg s. 30. Mai 71.

V G 67. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 67 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
W 1. 1 Ballen Papier (8 Pfd.) lagert in Hamm seit 24. Mai 1871.
W 1219. 1 Ballot Twist (500 Pfd.) lagert in Barmen seit 31. Mai 1871.
W 411. 2 Stangen Stahl (18 Pfd.) lagert in Neuss seit 1. Juni 1871.
W 104. 1 Pack (Inhalt unbekannt, 15 Pfd.) lagert in Neuss seit 1. Juni 71.
W. 1 Rostbalken (5Pfd.) lagert in Arnsberg.
W 67. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 54 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
W B 208. 1 leeres Fass (32 Pfd.) lagert in Hamm seit 15. Mai 1871.
W B 42. 1 Pack Kohlenlöffel (24 Pfd.) lagert in Hagen seit 1. Juni 1871.
W C 10 399. 1 ½ Ohm (Inhalt unbekannt, 171 Pfd.) lagert in Arnsberg seit 20. Mai 1871.
W & C 1403. F 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 35 Pfd.) lagert in Steinbeck seit 1. Mai 1871.
W F 1. 1 Korb Schwämme (24 Pfd.) lagert in Ruhrort seit 1. Juni 1871.
WH 4265. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 138 Pfd.) lagert in Steinbeck.
W M 179. 1 Kübel Butter (30 Pfd.) lagert in Schwelm seit 1. Juni 1871.
W M 2. 1 leinene Decke lagert in M. Gladbach.
W N 16 821. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in M. Gladbach seit 1. Juni 1871.
W N 23. 1 leere Kiste (15 Pfd.) lagert in Remscheid.
W R 3325. 1 Fass Oel (150 Pfd.) lagert in Hagen seit 1. Juni 1871.
W S 590. 1 Pack Sensen lagert in M. Gladbach seit 1. Juni 1871.
W S 266. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 19 Pfd.) lagert in Steinbeck seit 30. Mai 1871.
ZM 9829. 1 Korb Tabak (103 Pfd.) lagert in Barmen seit 1. Juni 1871.

B C 4493. 1 Ballot Tabak (38 Pfd.) lagert in Holzwickede seit 27. Mai 1871.

466. 1 Kübel (Inhalt unbekannt, 62 Pfd.) lagert in Elberfeld, D. seit 31. Mai 1871.

Z 8112. 1 Ballen Saamen (93 Pfd.) lagert in Aachen, M. seit 9. Mai 1871.

J L 3475. 1 Kiste (14 Pfd.) lagert in M. Gladbach seit 1. Juni 1871.

OB 1840. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 20 Pfd.) lagert in Bochum seit 1. Juni 1871.

B 3899. 1 Pack Papier (36 Pfd.) lagert in Arnsberg seit 1. Mai 1871.

2519. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 121 Pfd.) lagert in Remscheid seit 23. Mai 1871.

8473. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 222 Pfd.) lagert in Mülheim am Rhein seit 6. Mai 1871.

CH 342. 1 Ballen Wolle lagert seit 20. Mai 1871.

Θ 132. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 102 Pfd.) lagert in Remscheid.
No. O 9/10. 2 Bettrahmen (30 Pfd.) lagern in Dortmund seit 22. Mai 1871.
X. 1 Ring Eisendraht (30 Pfd.) lagert in Hagen seit 1. Juni 1871.

5392 1 Ballen Leder (93 Pfd.) lagert in M. Gladbach s. 1. Juni 71.

II. 1 Bund Bandeisen lagert in M. Gladbach seit 1. Juni 1871.

3187. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 94 Pfd.) lagert in Remscheid seit 23. Mai 1871.

△ 2346. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 75 Pfd) lagert in Steinbeck.
△ 1165. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 65 Pfd.) lagert in Steinbeck.
△ 1161. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 25 Pfd.) lagert in Steinbeck.

1 Ballen (Inhalt unbekannt, 64 Pfd.) lagert in Steinbeck.

X 12 263. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 114 Pfd.) lagert in Soest s. 30. Mai 71.

1 Pack Blech (20 Pfd.) lagert in Solingen seit 1. April 1871.

3690. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in M. Gladbach.

R 1174. 1 Sack (Inhalt unbekannt) lagert in M. Gladbach.

XII. 20 Bund Reifen ab Wesel lagern in Gevelsberg.
△ 5893. 1 Korb Materialwaaren (146 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
△ 58. 1 Sack Säcke (47 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.

1438. 1 Kübel Pech (577 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.

5913. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 105 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.

A. Brenken 1. 1 Sack Gerste (200 Pfd.) ab Dortmund lagert in Werl seit 31. Mai 1871.

H. Janssen. 1 Sack Hafer (77 Pfd.) lagert in Holzwickede seit 27. Mai 71.
C. Schulze. 1 Sack leere Säcke (125 Pfd.) lagert in Hamm seit 12. Mai 71.
Breslau, Colm & Comp. 1 Sack Gerste (150 Pfd.) lagert in Aachen, M. seit 17. Mai 1871.
Dampfmühl Huisgen. 3 Pack leere Säcke (318 Pfd.) lagern in Aachen, M. seit 30. Mai 1871.
Ortrandt. 1 Viehgitter lagert in Unna seit 30. Mai 1871.
Greven 3172, 161, 289, 3111, 478, 356. 6 Fässer (130 Pfd.) lagern in Steinbeck seit 31. Mai 1871.
F. Wiekühler. 1 Fass (800 Pfd.) lagert in Steinbeck seit 31. Mai 1871.
Wallbrahe 340. 1 leeres Fass (40 Pfd.) lagert in Steinbeck.
Küpper 744. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert in Steinbeck.
J. W. Scharpenach 3. 1 leeres Fass (30 Pfd.) lagert in Steinbeck.
F. Neuhoff 149. 1 leeres Fass (100 Pfd.) lagert in Steinbeck.
Wiekühler 1107. 1 leeres Fass (100 Pfd.) lagert in Steinbeck.
St. J. Hausen, Neuss. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) lagert in Lennep.
Fabrik zu Busch. 2 Pack Säcke (100 Pfd.) lagern in Cabel.
N. Rothschild. 1 Sack Säcke (62 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
No. 2072 1 Anker Bier (75 Pfd.) lagert in Neviges seit 1. Juni 1871.
No. 1. 1 Stange Stahl (24 Pfd.) lagert in Bochum seit 1. Juni 1871.
No. 6. 3 Holzschuhe (2 Pfd.) lagern in Arnsberg seit 26. Mai 1871.
No. 3705½. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 69 Pfd.) lagert in Steinbeck.
No. 34. 1 Sack Erbsen (200 Pfd.) lagert in Lennep.
No. 2350. 1 Fass Oel (68 Pfd.) lagert in Altenhundem seit 13. Mai 1871.
No. 924. 1 Ballen Reis (203 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
No. 127. 1 leinene Decke lagert in M. Gladbach.
No. 1920. 1 Kiste Kandis (280 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
No. 5. 1 Sack Graupen (190 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
No. 731. 1 Stück altes Eisen (25 Pfd.) lagert in Wickrath.
1 Sack Hafer (92 Pfd.) lagert in Holzwickede seit 27. Mai 1871.
2 Stück Blei (70 Pfd.) lagern in Holzwickede seit 27. Mai 1871.
1 Pack Eisenstangen (48 Pfd.) lagert in Elberfeld, D. seit 31. Mai 1871.
1 Kiste Seife (87 Pfd.) lagert in Duisburg seit 9. Mai 1871.
1 Kübel mit Deckel (25 Pfd.) lagert in Hamm seit 26. Mai 1871.
1 Sack Säcke (26 Pfd.) lagert in Hamm seit 12. Mai 1871.
1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert in Neviges seit 1. Juni 1871.
2 Stück leere ¼ Ohm-Fässer lagern in Creuzthal.
1 Collo Messingplatte (5 Pfd.) lagert in Aachen M. seit 12. Mai 1871.
1 Fässchen Schwärze (22 Pfd.) lagert in Barmen seit 1. Juni 1871.
1 Fuss vom Sopha (1 Pfd.) lagert in Ruhrort seit 24. Mai 1871.
1 Block Zinn (105 Pfd.) lagert in Iserlohn seit 2. Juni 1871.
1 Privatdecktuch lagert in Crefeld seit 2. Mai 1871.
1 Partie Lagerkasten, Wagenfeder lagert in M. Gladbach seit 1. Juni 1871.
2 eiserne Kettenbäume (92 Pfd.) lagern in M. Gladbach seit 1. Juni 1871.
1 eisernes Schraubengewinde (4 Pfd.) lagert in M. Gladbach seit 1. Juni 71.
4 eiserne Oelkannen lagern in M. Gladbach seit 1. Juni 1871.
1 Parthie Tannenbord lagert in M. Gladbach seit 1. Juni 1871.
1 Fass Oel (205 Pfd.) lagert in Bochum seit 1. Juni 1871.
1 eiserne Platte (185 Pfd.) lagert in Bochum seit 1. Juni 1871.
1 Fass Branntwein (285 Pfd.) lagert in Limburg seit 1. Juni 1871.
3 Gebund Röhren lagern in Steinbeck seit 6. Mai 1871.
1 Fass Oel (87 Pfd.) lagert in Steinbeck.
5 Stück Kessel (250 Pfd.) lagern in Steinbeck.
4 Colli Bettstellen (40 Pfd.) lagern in Steinbeck.
13 Kinderwagen lagern in Steinbeck.
1 Sack Roggen lagert in Hoerde seit 7. Mai 1871.
1 Eisenblech (17 Pfd.) lagert in Langendreer seit 5. April 1871.
1 Sack Kaffee (125 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
1 Korb Candis (23 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
1 Pack Strohpapier (21 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
1 Sack Hafer (114 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
1 Sack Hafer (96 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
2 Stück Farbholz (55 Pfd.) lagern in Düsseldorf.
13 Tafeln Sturz (?) lagern in M. Gladbach.
1 leere Kiste lagert in M. Gladbach.
1 Cll. vom Schrank (4 Pfd.) lagert in Ruhrort.
1 Ballen Baumwolle (376 Pfd.) lagert in Viersen.
1 Stück Eisen (10 Pfd.) lagert in Aachen M.
1 Wagenschloss }
4 Riemen }
1 Blechbüchse } lagern in Aachen, M.
3 hölzerne Modelle }
1 eiserne Bufferstange lagert in Aachen, M.
1 Sack Hafer lagert in Cabel.
1 Parthie weisse Weiden (17 Pfd.) lagert in Arnsberg.
1 Ring eiserner Draht (11 Pfd.) lagert in Mülheim am Rhein.
4 Stück Stahl (57 Pfd.) lagern in Mülheim am Rhein.
29 Roststäbe (216 Pfd.) lagern in Mülheim am Rhein.
1 Korb Flaschen (99 Pfd.) lagert in Mülheim am Rhein.
1 Fass Wein (95 Pfd.) lagert in Mülheim am Rhein.
2 Pack Gussrohr (21 Pfd.) lagern in Steele.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Verzeichniss der überzähligen Güter pro April 1871.

1) In Berlin (Empfang-Expedition).

No. 12. 1 Satz Kisten (25 Pfd.) aus B. A. 428 lagert seit 31. März 71.
C H 11. 1 leere Kiste, im April auf dem Speicher gefunden, lagert seit 30. März 1871.
1 Sack Kartoffeln (64 Pfd.), auf der Strecke gefunden.
1 Sack Lumpen, auf der Strecke gefunden, lagert seit 31. März 1871.
1 Tau auf der 8. Bahnstrecke im März 1871 gefunden.

2) In Berlin (Versand-Expedition).

1 [weiss]. 2 Bund Stahl, Bergwitz bez.
/// [roth]. 3 Stangen Stahl, Bergwitz bez.
1 Bund Gasröhren.
2 Stangen Walzeisen.
F L C 3058. 1 leere Kiste, Dresden bez.
F S 357. 1 leere Kiste, Gotha bez.
C W 496. 1 Ballen, Prag bez.
1 Kiste Rosinen (16 Pfd.).
H H 123. 1 leeres Fass, Mannheim bez.
H H 5916. 1 leeres Fass, Nordhausen bez.
[Zeichen] CH 15. 1 Kiste.
1 Bund Kupferdraht.
E M 1813. 1 leeres Fass.
[Zeichen] 5915. 1 leere Kiste.
B B G. ⅛ Tonne.
B U B. ²/₈ Tonnen.
Bergbrauerei Hasenheide. ²/₈ Tonnen.
Böhmisches Brauhaus. ⁴/₈ Tonnen.
Schwendy. ⅛ Tonne.
Patzenhofer. ⅛ Tonne.
B W 391. ⅛ Tonne (15 Pfd.).
1 Fass (1 Ctr.).
H C 1257. 1 Fass (32 Pfd.).
Butz 360. 1 Fass (26 Pfd.).
F W 69. 1 Fass (1 Ctr.).
No. 737. 1 Fass (1 Ctr. 80 Pfd.).
1 Fass (8 Pfd.).
F 4735. 1 Fass (1 Ctr. 45 Pfd.).
P & B 745. 1 Fass (1 Ctr. 92 Pfd.).
HH 4945, 4946. 2 Kisten (26 Pfd.).
C M 171. 1 Kiste (6 Pfd.).
H 4174. 1 Kiste (25 Pfd.).
[Zeichen] 360. 1 Kiste (20 Pfd.).
C R C 2024. 1 Kiste (70 Pfd.).
G A N 2111. 1 Kiste (10 Pfd.).
Schartow. 1 Korb (5 Pfd.).
S T 35. 1 Wanne (18 Pfd.).
1 Fass (14 Pfd.).

3) In Jüterbog (Güter-Expedition).

// weisse Striche. 2 Stangen Rundeisen.
// weisse Striche. 3 Gasröhren.
O E 6885. 1 Fass, Kralup-Dresden bez.

4) In Köthen (Güter-Expedition).

C R 22. 1 leere Lade (64 Pfd.) lagert seit 20. December 1870.
B 4. 1 Fass Flüssigkeit (78 Pfd.) lagert seit 30. Januar 1871.

5) In Leipzig (Güter-Expedition).

H 2 oder P H. 1 brauner Holzkoffer (1 Ctr.) lagert seit 15. April 71.
F K. 1 Ballen Felle (2 Ctr. 49 Pfd.) lagern seit 20. April 1871.

Wegen der früheren überzähligen Güter vgl. die Nachweisungen der vorhergehenden Monate.

Berlin, 19. Mai 1871. **Die Direktion.**

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

April 1871.

1 Krahntau von 30′ Länge }
1 Krahntau von 10′ Länge } lagern in Berlin seit 5. April.
1 dreikantige Eisenschiene, ca. 8′ lang (20 Pfd.) auf der Strecke bei Gr. Kreutz gefunden, lagert in Berlin seit 15. April.
Joh. Ph. Schuss in Siegen. 1 Plan lagert in Berlin seit 23. April.
G 499. 1 Kiste (32 Pfd.) lagert in Berlin seit 26. April.
C B. 1 grüngestrichene Blechkanne (6 Pfd.) lagert in Berlin seit 30. April.

Nachweisung

der erledigten Differenzen aus den Meldungen früherer Monate über lagernde Güter und Gepäckstücke der **Berlin-Potsdam-Magdeburger** Stationen pro April 1871.

1 Sack Salz lagerte in Berlin [Eilgut] seit Februar. Frachtpapiere nachträglich eingegangen.
L D K 101. 1 leeres Fass (29 Pfd.) lagerte in Magdeburg, Friedrichstädter Boden. Der Eigenthümer des Fasses ist nachträglich ermittelt.
S M S 679. 1 Kiste Glas (11 Ctr. 46 Pfd.) lagerte in Berlin seit März. Gehört zur Karte Deutzerfeld nach Berlin.
2 Taue (25 Pfd.) lagerten in Magdeburg seit März. Gehören nach Gesecke und sind dorthin gesandt.
G L & O Berlin 288. 1 Kiste (50 Pfd.) lagerte in Berlin [Eilgut] seit März. Gehört dem hiesigen Eisenbahn-Postamt und ist demselben übergeben.

Verzeichniss

der im Monate Mai 1871 auf den **Braunschweigischen Eisenbahnstationen** überzählig vorgefundenen Güter.

W K H. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 125 Pfd.) } lagern in der Güter-
×× 5745. 1 leeres Fass (42 Pfd.) } Exped. Braunschweig.
Ca. 15 Himpten Kartoffeln, auf der Strecke Jerxheim-Börssum gefunden, lagern in Jerxheim.

Halle-Casseler Eisenbahn. Mai 1871.

F R 3. 1 Wagendecke ab Deutzerfeld lagert in Sangerhausen seit 25. Mai cr.

Verzeichniss

der lagernden Güter auf den Stationen der **Hannoverschen Staatsbahnen** pro Monat Mai 1871.

2 Säcke Hafer (291 Pfd.) lagern in Cassel seit 2. Mai.
Gepäck-No. 439 Bremen-Hannover. 1 Packet in Wachstuch, enthält 3 Stück eingeb. Französ. Journale De Debats vom Jahre 1848 (34 Pfd.) lagert in Hannover.
1 alter Rohrstuhl mit Beklebung Arenshausen (8 Pfd.) lagert in Göttingen seit 5. Mai.
4 Bretter, 10′ lang (54 Pfd.) lagern in Geestemünde.
1 grüne Holzkiste oder Koffer, enthaltend Kleidungsstücke (70 Pfd.) lagert in Hannover.
K S E. 7 Militärbänke lagern in Kreiensen seit 9. Mai.
1 braunlederne Reisetasche mit Bandelier nebst einem Tuche lagert in Hildesheim seit 15. April.
H A 10. 1 Privatdecke lagert in Bremerhaven seit 24. Mai.

A. p. Kaiser Ferdinands- und Mähr.-Schles. Nordbahn Monat Mai 1871.

X. 6 Pack Säcke (232 Pfd.) lagern in Wien seit 9. März. Anklebezettel Neuhäusel.
ϴ. 8 Pack Säcke (198 Pfd.) lagern in Wien. Anklebzettel Pest.
3 leere Kisten lagern in Napagedl seit 13. April.
N 6187/90. 4 leere Fässer lagern in Napagedl.
1 Bütl. Powidl (47 Pfd.) lagert in Napagedl.
1 Packet Säcke (57 Pfd.) lagert in Napagedl.
4 Stück Falzplatten (31 Pfd.) lagern in Napagedl.
1 Sack Heiden (74 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Troppau seit 20. April.
3 Stück Mühlräder (81 Pfd.) lagern in Troppau.
W 36. 1 Ballen Wolle (131 Pfd.) lagert in Troppau seit 13. April.
1 Stück Brett, ½″, 15″, 12′ (20 Pfd.) lagert in Lundenburg.
4 Stück Eisenplatten, 35″ lang, 12″ breit, 4‴ dick, 29 1zölligen Löchern (163 Pfd.) lagern in Angern seit 11. April.
S C 226. 1 Kiste Manufactur (410 Pfd.) lagert in Wien seit 16. März.

K. k. priv. Kaiserin Elisabeth-Bahn. 30. April 1871.

M E. 1 Busch Eisen (112 Pfd.) von Passau lagert in Wien seit 19. Februar.
N } 248. 1 Kiste Waare (138 Pfd.) von Passau lagert in Wien
J G K S } seit 12. März.
K N 1253. 1 Kiste Waare von Passau lagert in Wien seit 24. März.

Köln-Mindener Eisenbahn. Monat Mai 1871.

G 318. 1 Kiste Rosinen (55 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 2. Mai.
J U S 3074. 1 Ballen Buxkin (10 Pfd.) lagert in Ruhrort, H. seit 2. Mai.
F H 1175. 1 Korb Tabak (120 Pfd.) lagert in Alten-Essen seit 2. Mai.
4 Rungen lagern in Alten-Essen seit 2. Mai.
G B 17. 1 Pack leere Säcke (49 Pfd.) lagert in Deutzerfeld s. 4. Mai.
S 1. 1 Rolle, 10 Eimer (21 Pfd.) lagert in Wesel seit 5. Mai.
No. 20. 1 Spiralfeder (20 Pfd.) lagert in Deutz seit 8. Mai.
F H 1176. 1 Korb Tabak (110 Pfd.) lagert in Alten-Essen seit 9. Mai.
F H 1177. 1 Korb Tabak (120 Pfd.) lagert in Alten-Essen seit 9. Mai.
E. 1 Platte Eisenblech (50 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 9. Mai.
[Zeichen] 590. 1 Kiste Feuerzeug (90 Pfd.) lagert in Deutzerfeld s. 11. Mai.
K O 1111. 1 Stab Eisen (52 Pfd.) lagert in Duisburg seit 11. Mai.
B D 5565. 1 Sack Griesmehl (202 Pfd.) lagert in Duisburg s. 11. Mai.

Berlin/Deutz 205. 1 Koffer (35 Pfd.) }
8 Stück Holzschuhe (16 Pfd.) } lagern in
2 alte Nothketten (18 Pfd.) } Deutz s. 12 Mai.
F W E 894. 1 Kiste, 30 Kistchen Cigarren (72 Pfd.)
S 790. 1 Kiste Tabak (36 Pfd.) lagert in Haiger seit 12. Mai.
I 1731. 1 Kiste Stahlfedern (58 Pfd.) }
M S 1095. 1 Fass Wein (480 Pfd.) } lagern in Betzdorf seit
[Zeichen] 1431. 1 Ballen Flanell (43 Pfd.) } 12. Mai.
R O 134. 1 Fass Branntwein (330 Pfd.) }
D. 1 Pack alte Säcke (65 Pfd.) } lagern in Alten-Essen seit
1 Sack Sägemehl (40 Pfd.) } 12. Mai.

O B. 31 Pack Holzschuhe }
H K. 5 Pack Holzschuhe } (942 Pfd.) } lagern in Deutzerfeld
K E. 10 Pack Holzschuhe } } seit 12. Mai.
AE 2255. 2 Pack Papier (114 Pfd.) }
1 Sack Hafer (150 Pfd.) lagert in Benrath seit 13. Mai.
F J & S 524. 1 Ballen Papier (100 Pfd.) lagert in Oberhausen seit 16. Mai.
C V 1/2. 2 Fässer Strohsäcke (980 Pfd.) lagern in Deutz seit 16. Mai.
C A 11. 1 Kiste eiserne Maschinentheile (168 Pfd.) lagert in Deutz seit 16. Mai.
P R. 1 Seilscheibe }
1 Achse } (3531 Pfd.) lagern in Ruhrort, H. seit 16. Mai.
WAH 7834. 1 Ballen Decken (63 Pfd.) lagert in Hennef seit 16. Mai.
M W 246. 1 Sack Sago (75 Pfd.) lagert in Dortmund seit 17. Mai.
1 Kolbenrohr (1030 Pfd.) }
2 Kolben (114 Pfd.) } lagern in Gelsenkirchen seit 17. Mai.
HH 857. 1 leere Kiste (39 Pfd.) lagert in Ruhrort, H. seit 19. Mai.
HB 711, 721, 708, 719, 734. 5 Kübel Butter (303 Pfd.) lagern in Gelsenkirchen seit 19. Mai.
B VI. 1 Kette lagert in Alten-Essen seit 20. Mai.
J T 1071. 1 Ballen Papier (15 Pfd.) lagert in Gütersloh seit 20. Mai.
A J 1/6. 6 Tonnen Cement (1380 Pfd.) lagern in Alten-Essen s. 20. Mai.
J D 595. 1 Ballen Bücher (60 Pfd.) lagert in Deutz seit 22. Mai.
1 eisernes Rohr }
2 Pack Eisenwaaren } (1220 Pfd.) lagern in Dortmund seit 22. Mai.

N 19. 1 Fass Kraut (235 Pfd.) }
7 Colli Schreinerarbeit (140 Pfd.) }
S. 6 Colli Schränke (410 Pfd.) }
C & F. 1 Tonne Heringe (320 Pfd.) }
A 1. 1 Tonne Cement (360 Pfd.) }
MH 16. 1 Korb Candis (26 Pfd.) } lagern in Duisburg s. 23. Mai.
B L 3097. 1 Korb Candis (32 Pfd.) }
1 Ballen Kaffee (126 Pfd.) }
T N 417. 1 Ballen Reis (149 Pfd.) }
Z H. 1 Gebund Bandeisen (75 Pfd.) }

Gebr. Mgbr. 1279. ½ leerer Ohm (50 Pfd.) lagert in Duisburg s. 23. Mai.
P S 190. 1 Korb Fische (100 Pfd.) lagert in Hamm seit 23. Mai.
J B 2543. 1 Ballen Tapeten (268 Pfd.) lagert in Wetzlar seit 23. Mai.
J B 44. 1 Ballen Tapeten (45 Pfd.) lagert in Wetzlar seit 23. Mai.
C B 5718. 1 Ballen Leinen (66 Pfd.) lagert in Dortmund seit 24. Mai.
B J. 1 Sack Pflaumen (160 Pfd.) lagert in Siegen seit 25. Mai.
C W 1457. 1 Kiste Hohlglas (400 Pfd.) lagert in Emmerich s. 26. Mai.
D S 2500/1. 2 leere Fässer (83 Pfd.) lagern in Küppersteg s. 26. Mai.
16 Säcke Roggen (3200 Pfd.) lagern in Dortmund seit 27. Mai.
S 1/3. 34 Pack Papier (1600 Pfd.) lagern in Dortmund seit 27. Mai.
F R 6/9. 2 Rollen Tau (33 Pfd.) lagern in Deutz seit 27. Mai.
H 5. 1 Bund Kupfer (28 Pfd.) lagert in Gütersloh seit 27. Mai.
1 Handtasche (15 Pfd.) lagert in Duisburg seit 28. Mai.
No. 2319. 1 leeres Fass (28 Pfd.) lagert in Dortmund seit 30. Mai.
2 Blöcke Holz (1120 Pfd.) lagern in Dortmund seit 30. Mai.
M 1420. 1 Stück Gusseisen (33 Pfd.) lagert in Langenfeld s. 30. Mai.
F D 3955. 1 Fass Seife (104 Pfd.) lagert in Herford seit 30. Mai.
Actienbrauerei Detmold. 2 leere Fässer (60 Pfd.) lagern in Herford seit 30. Mai.
C H S 1033. 1 Kiste Holzwaaren (500 Pfd.) lagert in Emmerich seit 31. Mai.

Wegen der noch herrenlosen Gütern aus früheren Monaten siehe die Verzeichnisse derselben.

Verzeichniss

der überzählig lagernden Güter auf Stationen der **Leipzig-Dresdner** und **Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn** im Mai 1870.

P K 1076/77. 2 Fässer Wein (196 Pfd.) }
[Zeichen] 349. 1 leere Kiste von Dresden }
[Zeichen] 3956. 1 leere Kiste }
„ 10 687. 1 leere Kiste }
1 Bund Maurerrohr }
C G F 35. 1 Ballot Emballage (35 Pfd.) } lagern in Leipzig.
1 Packt leere Säcke (68 Pfd.) }
A Rosenbaum. 3 Packt leere Säcke (113 Pfd.) }
H H 196. 1 Kiste Eisenwaaren (50 Pfd.) }
G [Zeichen] 37. 1 leere Kiste (10 Pfd.) }
W 117. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 50 Pfd.) von Dresden }
J G G 1606 No. 394. 1 Kiste von Dresden
1 Sack Korn (160 Pfd.) von Dresden lagert in Riesa.
[Zeichen] 52, 53, 59, 380, 381. }
[Zeichen] 377. } 9 Stück leere Fässer } lagern in Pristewitz.
[Zeichen] 369, 384, 396. }
L N & Co. 4270/71. 2 Ballen Photogen }

Z 1214. 1 Korb (25 Pfd.) von Cassel
M C 8901. 1 Fass (340 Pfd.) von Mainz
A D 1812. 1 Fass (88 Pfd.) von Elberfeld
M C 8884. (247 Pfd.) von Leipzig (Gut nicht bezeichnet)
G L 4941, 47, 46, 45, 43, 37, 34, 40, 39, 44. 10 Stück Fässer (87, 84, 86, 87, 89, 157, 46, 175, 90, 86 Pfd.) von Mainz
„Ersatz-Compagnie". 4 Fässer (788 Pfd.) von Mainz
„Ersatz-Compagnie". 1 Kiste (144 Pfd.) von Mainz
A D 604. 1 Fass (197 Pfd.) von Mainz
M C 8902. 1 Fass von Mainz
E 4. 1 Fass (72 Pfd.) von Leipzig
11 019. 1 Fass (121 Pfd.) von Leipzig
M R 221. 1 Kiste (17 Pfd.) von Leipzig
C K 1077. 1 Ring Draht (25 Pfd.) von Leipzig
M S 2243. 1 Kiste (52 Pfd.) von Bielefeld
B 7030. 1 Sack Samen (99 Pfd.) von Erfurt
L G K 1. 1 Packt Schiefertafeln (12 Pfd.) von Leipzig
AB & F 69. 1 leeres Fass (10 Pfd.)
} lagern in Dresden.

D L 4035, 37, 39. 3 Ballen Wolle (286, 242, 262 Pfd.) von Leipzig
E B 6368, 77, 79, 6517. 4 Ballen Wolle (270, 259, 132, 274 Pfd.) von Leipzig
} lagern in Leisnig.

652. 1 Kiste (383 Pfd.) lagert in Döbeln.
B K 1572. 3 Stück Pflugschaare (20 Pfd.) lagern in Döbeln.
ЭML 132. 1 Sack Salz (100 Pfd.) lagert in Döbeln.

G E W 61. 1 Ballen Papier (182 Pfd.) von Nassau
1 Päckchen Drahtwaaren (4 Pfd.) von Dresden
BL 1687/88. 2 leere Kisten (105 Pfd.)
L M W 5161. 1 Kiste leere Flaschen (85 Pfd.)
1 Stab Flacheisen (22 Pfd.)
4 Stäbe □Eisen (190 Pfd.) von Dresden
} lagern in Grossenhain.

Verzeichniss

der auf den Stationen der **Magdeburg-Halberstädter** und **Magdeburg-Wittenberge'schen Eisenbahn** pro Mai 1871 lagernden Güter.

K 277. 1 Fass Petroleum (3 Ctr. 17 Pfd.) vom Boden lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
P S 415. 1 Fass Petroleum (3 Ctr. 41 Pfd.) vom Boden lagert in der M Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
2 Bretter (55 Pfd.) lagern in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
P. J. Michelsen Antwerpen. 1 Sack Kaffeesäcke (34 Pfd.) vom Boden lagern in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
G 666. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 44 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn. Beklebt Düsseldorf–Magdeburg.
1 eiserne Stuhlschiene, 16' lang vom Boden lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
1 Sack Leimleder lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
F H 181. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 66 Pfd.) vom Boden lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
L 11. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 1 Ctr. 53 Pfd.).
R. Apitz Berlin. 1 Bund Stahl (37 Pfd.).
J F 1298. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 46 Pfd.).
H 36. 1 Privatdecke lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
T W. 2 Pack Säcke (1 Ctr. 58 Pfd.) lagern in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
W. E. Papenburg. 1 eiserner Koppelbaum vom Bahnhof lagert in der Güter-Expedition Stendal.
2 Privatketten.
C L. 3 kleine eiserne Räder (6 Pfd.) lagern in der Güter-Expedition Halberstadt.
V 1 per Adr. Kgl. Landrath v. Dittfurt. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 37 Pfd.). vom Boden lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Witterberger Bahn.

W 219, 207, 210. 3 Ballen Wolle
M N 1383. 1 Kiste Wein (207 Pfd.)
W G 808. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 34 Pfd.)
II. 19 Gittertheile
E. 20 Bauchtöpfe
V C 23, 6, 9, 14. 4 Ketten
1 Collo Eisen
Wegener in Nahrstedt. 3 Säcke Lupinen (5 Ctr. 77 Pfd.)
} vom Boden lagern in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberger B.

M W B G. 1 Bank lagert in der Eilgut-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.

J M 13 950. 1 leeres Fass (10 Pfd.)
C (11) 11 712. 1 leeres Fass (44 Pfd.)
K B 60. 1 leeres Fass (45 Pfd.).
E B 9111. 1 leere Kiste (18 Pfd.).
} vom Boden lagern in der Güter-Expedition Wittenberge.

Main-Neckar-Bahn.

Verzeichniss der überzähligen Güter pro Monat Mai 1871.

I. Frankfurt.

a) Eilgut.

W 460/61. 2 Ballen Stopfen von Mannheim.
Z 331. 1 Kiste von Mannheim.
A E 453/4. 2 Fäser Militär-Effecten
A MM 16. 1 Kiste Militär-Effecten
} aus Militärzug vor der Halle niedergelegt.

b) Ordinär-Gut.

H Z 49. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 60 Pfd.) vom Güterboden.
E B G 3. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 1 Ctr. 39 Pfd.) vom Güterboden.
H K 2675. 1 leere Kiste (15 Pfd.) von Darmstadt.
H St E. 1 Kuppel vom Güterboden.

c) von der Gepäck-Expedition hierher abgegeben:

Piano Glas. 1 leeres flaches Holzkistchen.
HH D T. 1 Sack, enthaltend: 1 Reitsattel, complet, 1 Militärarztrock, 1 Paar Hosen, 1 Regenmantel, 1 Paar wollene Socken.
3 Säcke, davon enthält 1 Sack: 7 kleine Teppiche, alt, 3 Paar alte Schuhe, 1 wollene Jacke etc. 1 Sack: 14 leere Säcke, gezeichnet: Nackenhein. 1 Sack: 6 leere Säcke, davon 1 gezeichnet: Moritz Mark, Fritzlar.
1 Reisetasche, enthaltend allerlei werthlose Sachen.

II. Langen.

1 Sack Hafer (109 Pfd.). Gefunden.

III. Darmstadt.

H. Gaule. 2 leere Fässer (25 Pfd.).
J K 23. 1 Ballen Bücher (42 Pfd.) von Giessen.
N R 2341. 1 leere Kiste (40 Pfd.).
S 463. 1 leere Kiste (16 Pfd.).
A 1. 1 Ballen leere Säcke (85 Pfd.).
K V. 1 Ballen Emballage (15 Pfd.) von Vilbel.
1 leere Kiste (44 Pfd.) von Friedberg.
V R F 4334. 1 leere Kiste (32 Pfd.).
H S 2313. 1 leere Kiste (25 Pfd.) von Stuttgart.
N 6. 1 Ballen leere Säcke (19 Pfd.).
N H 1. 1 Ballen leere Säcke (20 Pfd.).
S P G H M 4. 1 Bündel leere Säcke (32 Pfd.).
W R 2342. 1 Fass Emballage (21 Pfd.).
S Z 2. 1 Bündel leere Säcke (65 Pfd.).
A R C 71. 1 leere Kiste (12 Pfd.).
P L 902. 1 Tischfuss (5 Pfd.).
M 2. 1 Dachfenster (55 Pfd.).
10 Strohsäcke.
1 Matratze.
7 Teppiche.
2 Bauernwagen.

Verzeichniss

der auf den Stationen der **Main-Weser-Bahn** bis Ende April 1871 überzählig lagernden Güter und Gepäckstücke.

Cassel.

C G 9. 1 leerer Korb (11 Pfd.) mit weisser Lackfarbe angestrichen.
L 1. 2 Collis runde Eisenplättchen (2 Pfd.).
H & C 5560. 1 Kiste Wollenwaaren (58 Pfd.).
S 6912. 1 Ballen Betten (30 Pfd.).
No. 348. 1 braungelber Koffer (35 Pfd.) mit Adresse: George Warb.
L P F 282. 1 Ballen Effecten (50 Pfd.).

Guntershausen.

B 32 F W 1546, 1203. 2 leere Fässer (26 Pfd.).
No. 1. 1 Sack Gerste (1 Ctr. 50 Pfd.).

Kirchhain.

No. 8719. 1 Sack Hafer (50 Pfd.).
1 Sack Hafer (65 Pfd.).
3 Säcke Hafer (4 Ctr. 16 Pfd.).
G S H. 1 Sack Hafer (1 Ctr. 40 Pfd.).
1 Sack Hafer (1 Ctr. 40 Pfd.).
2 Säcke Hafer (2 Ctr. 80 Pfd.).
1 Sack Hafer (1 Ctr. 4 Pfd.).

Marburg.

H H 492. 1 Korb Vitriol und Stärke (1 Ctr. 36 Pfd.).
1 Sack Kleidungsstücke (29 Pfd.).
C F B 849, 777, 4374, 4628. 4 Wagentücher.
C F B 339, 628 2 Leinen.
No. 38. 7 Stück eiserne Töpfe (34 Pfd.).

C G 1. 1 Kiste Eisenwaaren (22 Pfd.).
H Z 625. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 31 Pfd.).
F. 2 Stück Ofenrohre (21 Pfd.).

Giessen.

H 14. 1 Ofenthürchen.
K 6. 1 Eisenplättchen.
1 Brod Zucker.
S C. 1 Stück Stahl.
1 Pflugschaar.

Butzbach.

S 1. 1 Rost (6 Pfd.).
1 Plättchen.
1 eiserne Stange mit 2 Ringen (7 Pfd.).

Friedberg.

No. 33, 66. 2 Collis Eisenguss (6 Pfd.).
L S 4811. 1 leerer Korb (8 Pfd.).
B G. 2 leere Fässer (75 Pfd.).
Gebr. K 1024. 1 leere Kiste (28 Pfd.).

Niederwöllstadt.

1 Kiste Werkzeug (42 Pfd.).

Bockenheim.

1 Gebund Stuhlrohr (14 Pfd.).
1 Stab Flacheisen (45 Pfd.).
H. Rubensohn. 1 Sack Hafer.
1 Sack Hafer.

Frankfurt.

E B 1. 1 Koffer Kleider (58 Pfd.).
S C S 276. 1 Collo (Inhalt unbekannt, 3 Pfd.).
[Zeichen] 7307. 1 leere Kiste (13 Pfd.).
Zeichen: 1/2 Conn., No. 5 auch 243. 1 Päckchen Feilen (13 Pfd.).
A R 1896. 1 Kiste Petroleumlampen (54 Pfd.).
H 1896. 1 Sack Lumpen (74 Pfd.).
[Zeichen] 170/1. 2 Kisten Schildkrotplatten (1 Ctr. 73 Pfd.).
Schröder & Schyler, Bordeaux. 18 Stück leere Weinfässer aus Wagen K S E No. 734 seit 11. März.
4 Stück Fusswärmer.
[Zeichen] 2273. 1 Fass Syrup } (1 Ctr. 34 Pfd.).
[Zeichen] 2274. 1 Kiste Essenz }
S F 73. 1 Kiste Eier und Honig (1 Ctr. 34 Pfd.).
H S 2006. 1 Pack Strohpapier (46 Pfd.).
1 Stück Nothkette mit 3 Gliedern.
1 Puffer.
J F 153. 1 leeres Fass (50 Pfd.).
C R M S 1. 1 Kiste Puppenköpfe (45 Pfd.).
H & K 125. 1 leeres Fass (20 Pfd.).
S P 1. 1 Kiste Holl. Käse (1 Ctr. 13 Pfd.).
△ 1185. 1 leeres Fass (12 Pfd.).
S M 19 552. 1 leeres Fass (35 Pfd.).
G S S 3503. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 1 Ctr. 16 Pfd.).
J F 36/7, 39/41, 44/5, 51. 8 Fässer Oel (41 Ctr. 36 Pfd.) aus Wagen C M 3004, seit 14. April.
A Z 4. 1 Sack Heu (45 Pfd.).
H 8123. 1 Ballen Wollenwaaren (46 Pfd.).
S 1382. 1 leere Kiste (18 Pfd.).
M H. 1 Gebund Nageleisen (50 Pfd.).
S & D 1182. 1 leere Kiste (12 Pfd.).
1 Pack Binsenmatten.
G T 4. 1 Sack Holznägel (42 Pfd.).
H 64 1 Ballen Kalbfelle (1 Ctr. 60 Pfd.).
Z 76. 1 Ballen Ziegenfelle (2 Ctr. 4 Pfd.).

Kgl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.
Pro April 1871.

K 10. 1 Sack hölzerne Schachteln (45 Pfd.) lagert in Berlin seit 4. April cr.
1 Eisenachse mit Räder lagert in Breslau seit 27. April cr.
Gebr. Hanisch, Liegnitz. 2 Pack Säcke (123 Pfd.) lagern in Breslau seit 27. April cr.
P K 1. 1 Sack Mais (128 Pfd.) lagert in Breslau seit 27. April cr.
J H C 411. 1 Fass Gyps (609 Pfd.) lagert in Breslau seit 6. Mai cr.
T R 2870. 1 eiserner Topf, 1 Pack Betten, 1 Bund Klammern, 1 alte Schürze (50 Pfd.) lagern in Breslau seit Mitte Mai cr.
B & S 250. 1 Ballen Schweinehaare (107 Pfd.) lagert in Breslau seit Mitte Mai cr.
B B G Tivoli. 1 leeres Fass (25 Pfd.) lagert in Breslau seit Mitte Mai cr.
} in Breslau ohne Papiere eingeliefert.

Niederschlesische Zweigbahn. Ende Mai 1871.

3 leere Butterkübel lagern in Klopschen seit 25. August 1870.
5 kieferne Bretter, 16' und 18' lang, lagern in Klopschen seit 7. März 1871.
1 Sack Lumpen und Papierschnitzel lagert in Hansdorf seit 30. April 1871.

Oberschlesische Eisenbahn. Mai 1871.

F G W 4284. 1 Pack Gummiwaaren (55 Pfd.).
8 Stück Unterlagsplatten (10 Pfd.).
K & W 1568. 1 Ballen Chemikalien (1 Ctr. 24 Pfd.).
Aug. Sperlich. 1 alter Kinderstuhl (4 Pfd.).
/K/W/ 423. 1 Kiste Tabak (38 Pfd.).
C K 5626. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 55 Pfd.).
v. L. Katzow, Wolgast. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 63 Pfd.).
F K. 3 Stück Pflugschaare (23 Pfd.).
J. Kratochwill. 1 Sack Mehl oder Kleie (52 Pfd.).
Scholtz 219. 1 leeres Fass (32 Pfd.).
J 39. 1 Pack leere Säcke (53 Pfd.).
B 26. 1 Kiste Wirthschaftssachen (53 Pfd.).
B R. 1 Fass grüne Seife (56 Pfd.).
[Zeichen] 7758. 1 leeres Fass (27 Pfd.).
1 eiserne Bohrstange (35 Pfd.).
R. 1 Pack 6 Blechthüren (43 Pfd.).
1 Fass Dachtheer
1 Asphaltkessel
2 Eimer
1 Füllkelle
4 Rollen Dachpappe
2 Rührstöcke
} (5 Ctr. 25 Pfd.).
1 Helmschachtel mit 1 Helm (4 Pfd.).
A D 2. 1 leere Kiste (23 Pfd.).
E E 1317. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 3 Ctr. 47 Pfd.).
7 Bund Flachs (1 Ctr. 25 Pfd.).
Via Chalons-Soissons nach Bahnhof Guissinville 1 Meile von St. Denis. 70 Ballen Dubelstoffe, 2 Ballen Wollstoffe, 1 Ballen Deckenstoffe (60 Ctr. 80 Pfd.).
H. 1 Ballen Lumpen.
1 Bündel in Wachsleinwand.
48 Colli Heerdringe.
A 1. 1 Stange Eisen.
2 Deichseln.
1 Collo zu Kinderwagen.
G E C 1792. 1 Korb Schwertnägel (2 Ctr. 6 Pfd.).

Kgl. Preussische Ostbahn. Pro Mai 1871.

H 24 572/3. 2 Kisten Pech (268 und 274 Pfd.).
L B. 1 Bund Bandeisen (50 Pfd.).

Verzeichniss
der aus dem Monat April 1871 auf Stationen der **Rheinischen Eisenbahn** überzählig lagernden Güter- und Gepäckstücke.

Kisten und Koffer.

W 4. 1 Koffer Kleider lagert in Köln, E.
F L 9909. 1 Kiste ohne Beklebung lagert in Köln, E.
B VIII 10/43. 1 Kistchen (Inhatt unbekannt) lagert in Aachen.
G D 45. 1 Kiste Kurzwaaren (45 Pfd.) lagert in Aachen.
P 13. 1 Kiste Wichse lagert in Neuss.
C W M 681. 1 gefüllte Kiste (25 Pfd.) lagert in Coblenz.
M N 1016. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Düren, E.
F C 435. 1 gefüllte Kiste lagert in Köln, G.
AN 9137. 1 leere Kiste lagert in Köln, G.
H S 45. 1 Kiste, beklebt Saargemünd-Saarbrücken lagert in Köln, E.
H R 1/2. 2 Kisten, beklebt Hamburg lagern in Köln, E.
A St 4542. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Bonn.
J D 115. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Düren, E.
R L 550. 1 Kiste Butter, beklebt Köln-Zülpich lagert in Düren.

Ballen und Paquete.

J P 15. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Köln, E.
R 222. 1 Ballen trockene Häute
C P 223/4. 2 Ballen trockene Häute
H 10. 1 Ballen Säcke
} lagern in Bingerbrück.
I O 34. 1 Ballen Flocken (64 Pfd.) lagert in Aachen.
A W 12. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Köln, G.
[Zeichen] 1830. 1 Ballen Wolle (400 Pfd.) lagert in Brühl.
I H 592. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Köln, G.

Fässer, Tonnen und Kübel.

W V 124. 1 gefülltes Fass lagert in Köln, G.
F S 731. 1/4 Ohm Wein lagert in Köln, G.
L F 532/34.
[Zeichen AR] 16 473.
} 4 Fässer (Inhalt unbekannt) lagern in Eupen.
C 35. 1 leeres Fass (16 Pfd.) lagert in Bingerbrück.
J G N 1017. 1 leeres Fass (17 Pfd.) lagert in Crefeld.
J W 1393, 4364. 2 leere Fässer lagern in Köln, G.
F v L 498. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 30 Pfd.) lagert in Hochfeld.
C C 793. 1/2 Ohm Bier lagert in Aachen.
T M 3103, 3190. 2 leere Fässer lagern in Herbesthal.

Diverse.

1 Berd 14' lang 8" breit lagert in Oberwesel.
6 Stück Zuthen lagern in Neuss.
G. C B 1 Achsenlager (57 Pfd.) lagert in Aachen.
B. 12 Stück Salzhäute lagern in Bingerbrück.
L 1 leere Blechflasche lagert in Düren.
316 Collis Gusstheile lagern in Köln, G.
1 Stück Schiene 19¾" lang Col. III lagert in Mechernich.
1 Messinglager, beklebt Würzburg lagert in Köln, E.
2 Gebunde Flacheisen (185 Pfd.) lagern in Cleve.
A. 9 Collis Eisen lagern in Bonn.
Signatur undeutlich. 1 Bund Gasröhre (126 Pfd.) lagert in Coblenz.

Säcke.

1 Sack Hafer (88 Pfd.) lagert in Oberwesel.
1 Sack Hafer lagert in Bonn.
Joh Blum 1870. 1 Sack Bohnen (117 Pfd.) lagert in Oberwesel.
K R R M Paderborn 1870. 1 Sack Hafer (148 Pfd.) lagert in St. Goar.
3 Säcke Hafer lagern in Sechtem.
25 Säcke Griesmehl (25 Ctr.) lagern in Cleve.

Körbe.

(Zeichen VB) 14 871/3. 3 Körbe Wein lagern in Köln, G.
C K 1600. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 70 Pfd.), beklebt Eltville-Bonn lagert in Bonn.
K S E 531. 1 Wagen Blei lagert in Mülheim a/Rhein.

Verzeichniss

der bei den **Kgl. Sächs. Staats-** und den mit diesen verwalteten **Privatbahnen** im Monat April 1871 überzähligen Transportgüter.

Flachsspinnerei Gabersdorf Towg. 18. 1 Bund Towgarn lagert bei der Güter-Expedition Bischofswerda.
L G 155. 1 Kiste feine Horndrechslerwaaren (16 Pfd.) lagert bei der Güter-Expedition Görlitz.
1 Hemd, 1 Hose, 1 Weste, 1 Rock, 1 Schurzfell lagern bei der Eilgut-Expedition Leipzig.
2 Colli Eisengusstheile (je 3 Pfd.) lagern bei der Güter-Expedition Siegmar.
H. 1 Collo eiserne Ofentheile (8 Pfd.) }
4 Säcke Hafer } lagern bei der Güter-Expedition Hof.

Thüringische Eisenbahn.

Verzeichniss der überzähligen Güter aus Monat Mai 1871.

A. 2 Bund, 2 Tafeln } Blech ab Geisweid lagern in Leipzig seit 21. Mai 1871.
Bensen, Director. 1 Koffer (40 Pfd.) [Eilgut] lagert in Leipzig.
D H 5736. 1 Kiste (60 Pfd.) [Eilgut] lagert in Leipzig seit 27. Mai 71.
G W 3537. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Leipzig s. 8. Mai 71.
G H 60. 1 Kiste (47 Pfd.) lagert in Leipzig seit 2. Juni 1871.
(Zeichen) 1315. 1 Fass (25 Pfd.) lagert in Leipzig seit 2. Juni 1871.
G K 3024. 1 Korb Mineralwasser lagert in Eisenach seit 9. Mai 71.
J L 1230. 1 Fass Nägel (46 Pfd.) von der Bodenrevision lagert in Weimar.
K 3. 1 Sack Lumpen (22 Pfd.) lagert in Merseburg seit 10. Mai 1871.
K 1/5. 5 Ofentheile lagern in Leipzig seit 8. Mai 1871.
L 15. 1 Ofenplatte (2 Pfd.) von der Bodenrevision lagert in Weimar.
M G 2774. 1 Fass Wein (93 Pfd.) lagert in Halle seit 1. Mai 1871.
M 19. 1 Ofenplatte (22 Pfd.) von der Bodenrevision lagert in Weimar.
(Zeichen MS) 8313. 1 Fass Wein (38 Pfd.) von der Bodenrevision lagert in Weimar.
M L L 7187. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 206 Pfd.) bei der Bodenrevis. lagert in Weimar.
P G VIII. 1 leeres Fass lagert in Leipzig seit 8. Mai 1871.
R L 546. 1 Kiste ab Solingen lagert in Leipzig seit 2. Mai 1871.
S 605. }
R 76. } 1 Säckchen Gepäck (11 Pfd.) [Eilgut] lagert in Leipzig.
S 1. 1 Fass Leinöl (77 Pfd.) von der Bodenrevision lagert in Weimar.
T N 1754. 1 Korb lagert in Leipzig seit 8. Mai 1871.
V R 27. }
J G Bolz in Salzmünde. } 1 Pkt. Säcke (23 Pfd.) lagert in Leipzig seit 8. Mai 1871.
W S 6107, 7201. 2 leere Fässer lagern in Halle seit 18. Mai 1871.
WA 13853. 1 Fass Wein (86 Pfd.) lagert in Weimar seit 31. Mai 71.
(Zeichen AB) 3256. 1 leere Kiste (35 Pfd.) ab Arnstadt lagert in Leipzig seit 19. Mai 1871.
(Zeichen G, T B) 1497. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 61 Pfd.) von der Bodenrevision lagert in Leipzig seit 2. Juni 1871.
1 Ring Eisendraht lagert in Leipzig seit 8. Mai 1871.
Weiss 11. 1 Pkt. Ofenringe, 8 Ofenfüsse } lagern in Leipzig seit 8. Mai 1871.
Θ. 3 Ketten (38 Pfd.) ab Elberfeld lagern in Leipzig seit 19. Mai 71.
1 leeres Fässchen (1 Pfd.) [Eilgut] lagert in Leipzig.

Gepäckstücke:

Görlitz/Leipzig 133. 1 Koffer (33 Pfd.) ab Görlitz lagert in Leipzig.
Elberfeld/Leipzig 94. 1 Sack (40 Pfd.) ab Elberfeld lagert in Leipzig.
Frankfurt/Leipzig 662. 1 Kistchen (33 Pfd.) ab Frankfurt lagert in Leipzig.

Erfurt, den 12. Juni 1871.

Die Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Werra-Eisenbahn. Monat Mai 1871.

R L 209. 1 Kiste Eisenwaaren (206 Pfd.) ab Elberfeld lagert in Eisenach seit 10. Mai 1871.
A M. 2 Langbalken (1200 Pfd.) ab Mainz lagern in Salzungen seit 30. Mai 1871.
C 102. 1 leeres Fass (19 Pfd.) ab Apolda lagert in Walldorf seit 30. Mai 1871.
R 3567. 1 Ballon Solaröl ab Weissenfels lagert in Coburg.
W E. 12 Standbäume ab Lichtenfels lagern in Coburg.
R 2345. 1 leere Kiste (20 Pfd.) ab Lichtenfels lagert in Ebersdorf seit 10. Mai 1871.
K 21. 1 Kiste neue Stiefeln (26 Pfd.) ab Lichtenfels lagert in Ebersdorf seit 10. Mai 1871.
C E B 929. 1 Sack Holzbierspäne lagert in Lichtenfels s. 22. Mai 71.
C W C 6855. 1 Sack Leim lagert in Lichtenfels seit 22. Mai 1871.
(GPN) 1647/8. 2 leere Bierfässer lagern in Lichtenfels seit 22. Mai 71.
△ 3. 1 Bd. Schiefertafeln lagert in Lichtenfels seit 22. Mai 1871.
B. 1 Kiste (54 Pfd.) lagert in Lichtenfels seit 1. Juni 1871.

Wegen der früheren überzähligen Güter cfr. die Verzeichnisse der vorigen Monate.

Erfurt, den 13. Juni 1871.

Die Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Westfälische Eisenbahn. Ende Mai.

S. 4 eiserne Töpfe (47 Pfd.) lagern in Warburg seit 26. Februar 1871.
B 410. 1 leeres Fass (10 Pfd.) lagert in Warburg seit 9. April 1871.
1 Pack Schrauben lagert in Holzminden seit 23. Februar 1871.
K E B 516. 1 Decke lagert in Holzminden seit 23. Mai 1871.
R. Keller, Stolberg 6. 1 Decke lagert in Holzminden seit 23. Mai 1871.
(Zeichen T) 871. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 320 Pfd.) lagert in Höxter seit 29. Mai 1871.
No. 62, 13, 2366. 1 Stange Flacheisen (17 Pfd.) lagert in Altenbeken seit 19. Mai 1871.
D E 11. 1 Fass Petroleum (335 Pfd.) lagert in Paderborn seit 12. Februar 1871.
S Q 1. 1 Privatdecke und 1 Strick lagern in Paderborn s. 13. April 71.
1 Tönnchen Zinkweiss (24 Pfd.) lagert in Gesecke seit 13. April 1871. Gefunden.
1 Pack Strohpapier (120 Pfd.) lagert in Lippstadt seit 13. April 1871. Gefunden.

A S 321. 1 Kiste leere Kisten (163 Pfd.)
J A K 1. 1 leeres Fass (12 Pfd.)
W B 9, H 42. 1 leerer Butterkübeln (20 Pfd.)
(Zeichen E) 30. 1 Kiste Nudeln (31 Pfd.)
K 209. 1 Kiste Glaswaaren (12 Pfd.)
W 23. 1 Kiste Kleider (23 Pfd.)
L C K 2. 1 Pack Tafeln (18 Pfd.)
} lagern in Soest seit 19. November 1870.

(Zeichen) 439. 1 leeres Fass (39 Pfd.)
K G 4. 1 Collo Modell (12 Pfd.)
H 463. 1 Fass leere Säcke (16 Pfd.)
} lagern in Soest s. 13. Mai 71.

W N 3. 1 Ballen Säcke (21 Pfd.)
1 Ballen Säcke (60 Pfd.)
H K 541. 1 Kiste Drahtgewebe (112 Pfd.)
} lagern in Hamm seit 21. März 1871.

C F B 8802. 1 Decke lagert in Hamm seit 16. Mai 1871.
O E I. 1 Collo Maschinentheil (24 Pfd.) lagert in Hamm s. 23. Mai 71.

A R B 2624. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 495 Pfd.)
M H S 3458. 1 Fass Oel (362 Pfd.)
H 3221. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 45 Pfd.)
} lagern in Münster seit 25. Januar 1871.

1 Tornister Kleider (11 Pfd.) lagert in Münster seit 10. Februar 1871.
2 leere Kessel (160 Pfd.) lagern in Münster seit 23. Februar 1871.
◇ E P 6034. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 34 Pfd.) lagert in Münster seit 23. Januar 1871.
M C. 1 Kinderwagen (20 Pfd.) lagert in Münster seit 14. Januar 1871.
K 352. 1 Korb Eisenwaaren (115 Pfd.) lagert in Münster s. 17. April 71.
S 961. 1 Sack Leim (53 Pfd.) lagert in Münster seit 30. April 1871.
W 960. 1 Korb Kandis (33 Pfd.) lagert in Münster seit 30. April 1871.
H F. 1 Pack Schiefertafeln (28 Pfd.) lagert in Münster seit 9. Mai 71.
H F 213. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Münster seit 27. Mai.
O 68. 1 Tonne Cement (290 Pfd.) lagert in Rheine seit 21. Febr. 1871.
R S 232. 1 Korb Kandis (30 Pfd.) lagert in Lingen seit 26. April 1871.
R H 1014. 1 Fass Bürstenwaaren (312 Pfd.) lagert in Leer seit 23. December 1870.
W B 64. 1 Ballen Lumpen (150 Pfd.) lagert in Leer seit 21. Januar 1871.
HBölzer. 2 Pack leere Säcke (146 Pfd.) lagern in Leer s. 30. Jan. 71.
D B 3. 2 Stock Holzschuhe (35 Pfd.) lagern in Leer seit 2. März 1871.
V 1783. 1 leeres Fass (49 Pfd.) lagert in Leer seit 18. März 1871.
A K 2222. }
B J K 410. } 1 leeres Fass (19 Pfd.) lagert in Leer seit 12. April 1871.
G W 472/75. 4 Pack leere Säcke (255 Pfd.) lagern in Leer s. 31. Mai 71.
K W 823. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 61 Pfd.) lagert in Emden seit 10. Januar 1871.
J H 6938. 1 Bündel Säcke (48 Pfd.) lagert in Emden seit 16. März 71.

K. Württembergische Staatsbahnen. Am 31. Mai 1871.

A B 1. A 151. } 1 Kiste Cigarren (56 Pfd.) lagert in Ellwangen seit 18. Mai.
B 1. 1 Pack Blechgeschirr (4 Pfd.) lagert in Zuffenhausen s. 20. Mai.
F C 865. 1 Gabel (5 Pfd.) lagert in Zuffenhausen seit 21. Mai.
J B 8760. 1 leeres Weinfass (39 Pfd.) lagert in Ulm seit 26. Mai.
J F. 1 Pack Eisendraht (45 Pfd.) lagert in Ulm seit 24. Mai.
K. 1 Stück Guss (10 Pfd.) lagert in Rottweil seit 28. Mai.
K C 572. 1 Kiste Spieldosen (38 Pfd.) lagert in Stuttgart s. 31. Mai.
S L & C 8. 1 Pack leere Hopfensäcke (17 Pfd.) lagert in Altshausen seit 24. Mai.
S P 16 054. 1 Kiste (62 Pfd.) lagert in Rottweil seit 17. Mai.
Z & S. K } 1 Sack Holz- und Blechwaaren (12 Pfd.) lagert in Ulm seit 31. Mai.
No. 180. 1 gusseiserner Ofentheil (9 Pfd.) lagert in Immendingen seit 22. Mai.
5 leere Packfässer (210 Pfd.) lagern in Stuttgart seit 1. Mai.
16 leere Kisten (800 Pfd.) lagern in Stuttgart seit 1. Mai.
1 Bund leere Körbe (30 Pfd.) lagert in Stuttgart seit 31. Mai.
1 tannene Schwelle (107 Pfd.) lagert in Crailsheim seit 7. Mai.

Wegen der früheren überzähligen Güter cfr. die Nachweisungen vom 20. März d. J. (Beiblatt zu No. 13), vom 31. März d. J. (Beiblatt zu No. 17) und vom 30. April d. J. (Beiblatt zu No. 21).

Nachweisung

der im Bereiche der **Eisenbahn-Betriebs-Commission zu Strassburg** am 1. Juni 1871 herrenlosen Güter und Gepäckstücke.

Strassburg.

B E 3019. 1 Wagen Reis.
C K Carlsruhe. 1 Kistchen Kleider-Effecten und Cigarren (10 Pfd.).
S & N 242. 1 Kiste Cigarretten und Zündh. (44 Pfd.).
1 schwarze Reisetasche mit Effecten und Adresse, Karten mit Namen von Coniar (8 Pfd.).
K & C 2511. 1 Ballen Futterzeug. Kommt von Nanzig.
H 8. 2 Säcke Holzspunde (136 Pfd.). Kommt von Nanzig.
(C) 2416. 1 Ballen Baumwolle (30 Pfd.). Kommt von Nanzig.
A J 897. 1 Pack Engl. Pflaster (42 Pfd.). Kommt von Nanzig.
G H 2184. 1 leeres Fass. Kommt von Nanzig.
1 leeres Fass. Kommt von Nanzig.
1 leeres Fass. Kommt von Nanzig.
C F 285. 1 Kiste Photographierahmen (8 Pfd.). Kommt von Nanzig.
Des Moines, Jowa. 1 mit grauer Leinwand überzogener Lederkoffer Effecten (60 Pfd.). Erbrochen vorgefunden.
Peter Brettmacher aus Biringen, Intendantur-Beamter. 1 schwarzer Lederkoffer (40 Pfd.). An Adress. geschrieben.
21 Päcke leere Säcke (1175 Pfd.).
Bittrock, Hann. 1 Kiste, scheinbar 1 mech. Pferd.
Bittrock, Hann. 1 Kiste, Theile vom Pferde, Stiefel, Füsse etc. enthaltend.
M P F V C 1827. 1 Ballen Zwilch (190 Pfd.). Kommt von St. Louis.

Weissenburg.

6 Colli, Verbinde-Stücke für Wasser und Gasleitungen enthaltend (234 Pfd.).
1 Holzverschlag eiserne Haspel (300 Pfd.).
1 Chaise Pferdegeschirr.
Chât.-Thierry. 1 Feuerspritze.
5 Colli Roheisen.
6 Colli Maschinentheile zu einer Feuerspritze.
P. 5 leere Weinfässer.
E B 1/6. 6 Tonnen alte Montur (1474 Pfd.).
R B U Fürstenwalde. 1 Kiste alte Montur (600 Pfd.).
1 offene Kutsche.
W. Plonkowsky Colonne 12. Train Esbly. 1 Sack Militär-Effecten (28 Pfd.).
G T 44. 1 Tonne alte Stiefeln (278 Pfd.).
G. 1 Tonne alte Stiefeln und Hosen (214 Pfd.).
G A 1. 1 Sack alte Montur (50 Pfd.).
G A 4. 1 Kiste alte Montur (230 Pfd.).

St. Louis.

S C 1110. 1 Ballen Seidenwaaren (450 Pfd.).

Altkirch.

L A 2931. 1 Kiste Feilen (142 Pfd.).
G W 1. 1 Kiste Telegraphenger. (80 Pfd.).

b) Fehlende.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. April 1871

(SM) 480. 1 Kiste baumw. Waaren (2 Ctr. 14 Pfd.) vom Versandt-Güterboden fehlt in Berlin.
B & S 4955. 1 Kiste Cigarren (1 Ctr. 4 Pfd.) von Delmenhorst fehlt in Berlin seit 3. April.
M & Co. 528. 1 Ballen halbwollene Waaren (59 Pfd.) von Rheydt fehlt in Berlin seit 15. April.
X. 15 Stück Gelbholz (3 Ctr. 2 Pfd.) von Bremerhafen fehlen in Berlin seit 14. April.
B P M 489. 1 Leine von Neuenkirchen fehlt in Berlin seit 8. April.
1 Kurbelzapfen (20 Pfd.) } von Düsseldorf B. M. fehlen in Berlin [Eilgut] seit 9. April.
1 Kolbenstange (98 Pfd.) }
B 522. 1 Ballen Twist (98 Pfd.) von Crefeld fehlt in Berlin seit 12. April.
1 Brod Zucker (20 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Berlin seit 21. April.
5 Glieder und 2 Nothkettenhaken zum Wagen K. N. M. Wagen 5176 von Deutzerfeld fehlen in Berlin seit 20. April.
N M E 327. 1 Plan von Deutzerfeld fehlt in Berlin seit 20. April.
F A 1721/5. 5 Ballen Wolle (10 Ctr. 82 Pfd.) von Anvers-Bassin fehlen in Berlin seit 8. April.
F A 1711/20. 10 Ballen Wolle (20 Ctr. 60 Pfd.) von Anvers-Bassin fehlen in Berlin seit 8. April.
S V. 2 Stück rohe Jute-Sackleinen (69 Pfd.) von Braunschweig fehlen in Berlin seit 21. April.
Belg 1051, 3718. 2 Decken } von Verviers fehlen in Berlin s. 17. April.
Belg 5391, 1298. 2 Leinen }
B P M 2. 1 Plombirleine von Bielefeld fehlt in Berlin [Eilgut] seit 2. April.
M & Co. 36. 1 Bündel Reise-Effecten (21 Pfd.) von Bremen fehlt in Berlin [Eilgut] seit 21. April.
3 Hämmer (35 Pfd.) von Magdeburg fehlen in Berlin seit 25. April.
C G 129. 1 Ballen baumwollene Stuhlwaaren (40 Pfd.) von Viersen fehlt in Berlin seit 20. April.
G E 20. 1 Ballen Wollwaaren (28 Pfd.) von Osnabrück fehlt in Berlin seit 24. April.
B P M 160, 139. 2 Plombirleinen von Barmen fehlen in Berlin seit 16. April.
N M E Berlin 253. 1 Plan von Neuss fehlt in Berlin seit 19. April.
R & Co. 3964. 1 Kiste Hohlglas (1 Ctr. 50 Pfd.) von Mülheim-Heissen fehlt in Berlin seit 25. April.
(G) 2150. 1 Fass Wein (7 Ctr. 32 Pfd.) von Mülheim-Heissen fehlt in Berlin seit 29. April.
H S 274. 1 Kiste Papier (2 Ctr. 24 Pfd.) von Mülheim-Heissen fehlt in Berlin seit 29. April.
F B 444. 1 Fass Soda (4 Ctr. 74 Pfd.) von Rittershausen fehlt in Brandenburg seit 27. April.
No. 3895. 5 Roststäbe (97 Pfd.) von Aachen M. fehlen in Berlin seit 28. April.
B P M 32. 1 Plombirleine von Saarlouis fehlt in Berlin seit 5. April.
H S M 3751. 1 Ballen Korke fehlt in Magdeburg auf dem Friedrichstädter Boden.
3 Pack Rosshäute von Bingerbrück fehlen in Berlin seit 22. April.
C S E 2286. 1 Collo Tuch (57 Pfd.) von Cottbus fehlt in Brandenburg seit 9. April.
E B 193/6, 6404/7. 8 Ballen Wolle (22 Ctr. 31 Pfd.) von Verviers fehlen in Berlin seit 24 April.
C W & Co. 775. 1 Ballen Tuche (30 Pfd.) von Brandenburg fehlt in Berlin seit 23. April.
Rh. 3275, 5697. 2 Pläne von Ostende fehlen in Berlin seit 24. April.
Ostende 70, 30. 2 Leinen von Ostende fehlen in Berlin seit 24. April.
G F A R 100. 1 Packet Militär-Effecten (5 Pfd.) von Deutzerfeld fehlt in Berlin seit 30. April.
(FS) 958. 1 Kiste Cigarren (1 Ctr. 48 Pfd.) von Braunschweig fehlt in Potsdam seit 20. April.
1 Manotte nebst Mutter zum N. M. Wagen No. 1975 von Soest fehlt in Berlin seit 26. April.
L. 1 eiserner Träger von Aachen T. fehlt in Berlin seit 23. April.

Nachweisung

der erledigten Differenzen aus den Meldungen früherer Monate über fehlende Güter und Gepäckstücke der **Berlin-Potsdam-Magdeburger** Eisenbahn pro Monat April 1871.

G G 76. 1 Kiste Farbenwaaren (2 Ctr. 63 Pfd.) von Magdeburg fehlte in Berlin seit Januar. Nachträglich von Magdeburg eingegangen.
G S 1776. 1 Ballen Sacklein (70 Pfd.) von Osnabrück fehlte in Berlin seit Januar. Nachträglich von Leer eingegangen.
Belge 253. 1 Decke fehlte in Berlin seit Februar. Nachträglich ab Herbesthal eingegangen.
B P M 287. 1 Decke von Münster fehlte in Berlin. Nachträglich eingegangen.
B P M 226. 1 Leine von Marburg fehlte in Berlin seit Februar. Nachträglich eingegangen.
1 Plan von Oschersleben fehlte in Berlin seit März. Nachträglich eingegangen.
B P M 483. 1 Leine von Oschersleben fehlte in Berlin seit März. Nachträglich eingegangen.
L C L 1638. 1 Stück Stahlblech (20 Pfd.) von Haspe fehlte in Berlin seit März. Nachträglich eingegangen.
S S 139. 1 Leine von Ruhrort B. M. fehlte in Berlin seit März. War nach hier gar nicht abgesandt.
L D 2453. 1 Kiste Wein (1 Ctr. 10 Pfd.) von Deutz fehlte in Berlin seit März. Nachträglich eingegangen.
B P M 76. 1 Leine von Lennep fehlte in Berlin seit März. Die Leine ist jetzt vorhanden.

B P M 64. 1 Leine von Lennep fehlte in Berlin seit März. Nachträglich eingegangen.
G & Co. 28637. 1 Kiste Wein (1 Ctr. 43 Pfd.) von Giessen fehlte in Potsdam seit März. Nachträglich ab Eisenach eingegangen.
Bosnitz 11. 1 Decke von Münster fehlte in Berlin seit März. Gehört nach Magdeburg und ist dort nachträglich eingegangen.
B R 1239. 1 Fass Oelfarbe (2 Ctr. 9 Pfd.) von Crefeld fehlte in Berlin seit März. Das eingegangene Fass ist als das richtige weiter gesandt.
Z & K Berlin 1. 1 Kiste Ingwer (51 Pfd.) von Rotterdam fehlte in Berlin seit März. Von Braunschweig nachträglich eingegangen.
B 1/6. 2 Pack Strohdeckel (50 Pfd.) von Leer fehlten in Berlin seit März. Vom Absender nachgeliefert und dem Adressaten zugeführt.

Halle-Casseler Eisenbahn. Mai 1871.

1 Kette ab Halle fehlt in Eisleben seit 31. Mai cr.
F R Witschel 3. 1 Wagendecke ab Deutzerfeld fehlt in Sangerhausen seit 24. Mai cr.
H F 766. 1 Ballen wollene Waare (65 Pfd.) ab Magdeburg-Greussen fehlt in Nordhausen seit 28. März cr.
CHG 1868 1 leeres Fass ab Eisenach fehlt in Nordhausen seit 28. Mai cr.
TB 1486. 1 Sack fabr. Tabak (73 Pfd.) ab Cassel fehlt in Leinefelde seit 31. Mai cr.

A. p. Kaiser Ferdinands- und Mähr.-Schles. Nordbahn. Monat Mai 1871.

45 Stück Latten, 4/4, 2° lang, 2″ breit (227 Pfd.) von Teschen fehlen in Krzanowitz seit 24. April.
D A C 180. 1 Ballen Manufactur (10 Pfd.) von Göding fehlt in Wien seit 4. April. Zur Verladung.
1 Stück Koffer fehlt in Prerau. Mit Segeltuch überz. 10 Dutzend 1 Paar neue Strümpfe.
G 1/4. 4 Säcke Erdäpfel (338 Pfd.) von Prossnitz fehlen in Wien seit 21. März.
D W 962. 1 Kiste Leinen (304 Pfd.) von Hohenstadt fehlt in Wien seit 18. April. Zur Ausfolgung.
1 Ballen Hadern (99 Pfd.) von Göding fehlt in Brünn seit 18. April.

Verzeichniss
der auf den Stationen der **Magdeburg-Halberstädter** und **Magdeburg-Wittenberge'schen Eisenbahn** pro Mai 1871 fehlenden Güter.

1 Collo Winkeleisen von Braunschweig fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 24. April.
M H E. 1 Kette von Schwerte fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 29. April.
1 Stück Rundgussstahl von Hoerde fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 28. April.
H S 3021. 1 Bund Stuhlrohr (44 Pfd.) von Bremen fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 4. Mai.
O R C 8344 1 Ballen baumwollene Waare (1 Ctr. 40 Pfd.) von Ludwigsburg fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 29. April.
Ad. Engel. 1 Fass Wein (1 Ctr. 38 Pfd.) von Kehl fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 20. April.
S 54. 1 Ballen Schinken (35 Pfd.) von Osnabrück fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 6. Mai. Versichert 8½ Thlr.
M HE 354. 1 Plan von Elberfeld fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 19. Mai.
250 Keile von Quedlinburg fehlen in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 14. Mai.
1 leeres Fass von Wasserleben fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 13. Mai.
K 1. 1 Ballen Betten (71 Pfd.) von Jerxheim fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 29. Mai.
T W. 2 Pack Säcke (2 Ctr. 26 Pfd.) von Mülheim fehlen in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 19. Mai.
J K 47. 1 Koffer Kleider (19 Pfd.) von Wilhelmshafen-Stettin fehlt in der Eilgut-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 31. Mai.
Haupt-Steuer-Amt Magdeburg No. 386. 1 Pack Schlösser von Waldshut fehlt in der Eilgut-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 10. Mai.
J H H. 1 Schiene, 21′ lang (4 Ctr. 95 Pfd.) von Oberhausen fehlt in Eilgut-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 10. Mai.
C B A. 1 Pack Bibeln (15 Pfd.) von Halle fehlt in der Eilgut-Expedition Bernburg seit 13. Mai.
H E 4111. 1 Fass Wein (48 Pfd.) von Mainz fehlt in der Güter-Expedition Aschersleben seit 28. April.
1 hölzerne Schippe von Cöthen fehlt in der Güter-Expedition Aschersleben seit 20. Mai.
Mgbrg. 336. 1 Plan, am 23. April nach Magdeburg gesandt, fehlt in der Güter-Expedition Wasserleben.

AB 5618. 1 Pack Säcke (8 Pfd.) von Bismark fehlt in der Güter-Expedition Neustadt-Magdeburg seit 22. April.
V B 197. 1 Ballen Stuhlwaare (38 Pfd.) von Stendal fehlt in der Güter-Expedition Neustadt-Magdeburg seit 8. Mai.
W A 865. 1 Ballen Manufactur-Waare (28 Pfd.) fehlt in der Güter-Expedition Neustadt-Magdeburg seit 8. Mai.
G L 3829. 1 Kiste Wollen-Waare (49 Pfd.) von Meerane-Lübeck fehlt in der Eilgut-Expedition Wittenberge seit 13. Mai.
R L 2799. 1 Ballen Wollen-Waare (54 Pfd.) von Eisenach-Hamburg fehlt in der Güter-Expedition Wittenberge seit 16. Mai.
A H 12. 1 leerer Kübel (22 Pfd.) von Berlin fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 14. Mai.
I. 2 Ventiltheile von Tangerhütte fehlen in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberge'sche Bahn seit 27. Mai.
29 Ofentheile von Tangerhütte fehlen Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberge'sche Bahn seit 5. Mai.
T 914. 1 Korb Eisenwaare (2 Ctr. 40 Pfd.).
W. 1 Casserole von Tangerhütte fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 26. April.

Verzeichniss
der auf den Stationen der **Main-Weser-Bahn** bis Ende April 1871 fehlenden Güter und Gepäckstücke.

Cassel.

ER C 3606. 1 Fass Wein (1 Ctr. 68 Pfd.).
F 434. 1 Kiste Wagenfett (67 Pfd.).
E. 1 Sack Schweinshaare (56 Pfd.).
J H. 2 leere Fässer.
Kühnemann 75. 1 leeres Fass.
No. 186. 6 Stück Rundkupfer (2 Ctr. 36 Pfd.).
No. 2. 1 eiserner Langbalken (6 Ctr.).
53 Blöckchen Kupfer (5 Ctr. 58 Pfd.).
S. 1 Stück Knieofenrohr.
K. 2 Stück Ofenrohre.
R W. 2 Fässer marinirte Fische (20 Pfd.).
G H N 698. 1 Fass Wein (90 Pfd.).
B N 1. 1 Paar Zollschlösser.

Treysa.

1 Sack altes Blei (70 Pfd.).

Kirchhain.

AD 8410. 1 Ballen Wollenwaaren (54 Pfd.).

Marburg.

R 3094. 1 Fass Tabak (29 Pfd.).
1 Stück gerades Ofenrohr (3 Pfd.).
1 Knierohr (7 Pfd.).
L S 6269. 1 Kiste präparirtes Salz.
O 3539. 1 Kiste Wein (37 Pfd.).

Lollar.

R 3. 1 Pack leere Säcke (65 Pfd.).

Giessen.

G H 911. 1 Kiste Lederwaaren (28 Pfd.).
R 850. 1 Ballen Hanf (63 Pfd.).
I. 12 Stück Gusstheile.
H 3194. 1 Fass Mohnöl (84 Pfd.).
P N 1. 1 Handkoffer (20 Pfd.).
C 262, 264 2 Fässer Essenz (42 Pfd.).
F 2649. 1 Pack Papier (55 Pfd.).
2113. 1 Sack Kaffee (1 Ctr. 30 Pfd.).
2 Stück Sackkarren.
E E 219. 1 leeres Fass (20 Pfd.).
S S 3846. 1 Kiste Wollenwaaren (1 Ctr. 20 Pfd.).
T 324a. 1 Kiste Eisenwaaren (1 Ctr. 30 Pfd.).

Bockenheim.

GS¹ 2341. 1 Kiste Manufacturwaaren (1 Ctr. 30 Pfd.).

Frankfurt.

I 1641. 1 Kiste Kurzwaaren (33 Pfd.).
R S 4 Platten Rohkupfer.
M & S 3166. 1 Ballen Baumwollenwaaren (32 Pfd.).
HR 1068. 1 Korb Eisenwaaren (36 Pfd.).
Loscant. 1 Korb Obst (86 Pfd.).
N 10. 1 Ballen Kaffee (1 Ctr. 23 Pfd.).

Frankfurt.

B & C 307. 1 Ballen Leinen.
TB 5692. 1 Fass Baumwollenwaaren (1 Ctr. 27 Pfd.).
69 Blöcke Zinn (43 Ctr. 30 Pfd.).
MR 955. 1 leeres Fass.
L H 3738. 1 leeres Fass.
H. 1 leeres Fass.
B & C 611. 1 Korb Eisenwaaren (15 Pfd.).

L G 3502. 1 Ballen Manufacturwaaren (28 Pfd.).
P 8283. 1 Kiste (Inhalt unbekannt. 1 Ctr. 50 Pfd.).
G H 1/2. 2 leere Fässer (45 Pfd,).
18 Blöcke Zinn (15 Ctr. 21 Pfd).
J G 1. 1 Kiste Kleider (44 Pfd.).
1. 1 leeres Fass (34 Pfd.).
T 65. 1 Fass mar. Fische ($10^1/_2$Pfd.).
M S 3166. 1 Ballen Baumwollenwaaren (52 Pfd.).
E R 407. 1 Kiste Chocolade (51 Pfd.).
L D 1672. 1 Kiste Cigarren (29 Pfd.).
W P. 28 Collis eiserne Röhren, 11 Collis eiserne Muffen (18 Ctr. 25 Pfd.).
S W 466/7. 2 Kisten Cigarren (3 Ctr. 90 Pfd.).
F M 50. 1 Sack Kaffee (53 Pfd.).
E R 2. 1 Sack Kaffee (1 Ctr. 18 Pfd.).
H St 274. 1 Ballen Baumwollenwaaren (41 Pfd.).

Kgl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.
Pro April 1871.

W J Joseph. 3 Sack Erbsen (612 Pfd.) von Schwiebus fehlen in Berlin seit 21. April cr.
1 Sack Roggen von Opalenica fehlt in Berlin seit 5. April cr.
2396. 1 Fass Cichorien (495 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Guben seit 1. April cr.
J W 40. 2 Pack Leinengarn (44 Pfd.) von Lauban fehlen in Sorau seit 11. April cr.
S W 2137. 1 Kiste Cigarren (99 Pfd.) von B. P. M. Bahn fehlt in Breslau seit 1. Februar cr.
W L 272. 1 Pack Kohlenlöffel (47 Pfd.) von Berlin fehlt in Breslau seit 24. Januar cr.
P R 9431. 1 Kiste Kerzen (60 Pfd.) von Weissenfels fehlt in Breslau seit 23. April cr.
B S 610. 1 Haut Leder von Zwolle fehlt in Breslau seit 28. April cr.
H S M 375. 1 Ballen Korken (55 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Breslau seit 2. Mai cr.
1 Sack Weizen (170 Pfd.) von Reichenberg fehlt in Hirschberg seit 3. April cr.
1 Sack Gerste (150 Pfd.) von Frankenstein fehlt in Hirschberg seit 8. April cr.

Niederschlesische Zweigbahn. Ende Mai 1871.

F G 9171. 1 Kiste Cigarren (77 Pfd.) fehlt in Sprottau seit 10. December 1870.

Oberschlesische Eisenbahn. Mai 1871.

E B 1548. 1 Fass Petroleum (3 Ctr. 19 Pfd.).
1872. 1 Ballen Korke (64 Pfd.).
U U 7140. 1 Rolle Tabak (16 Pfd.).
3844. 1 Fässchen mar. Fische (7 Pfd.).
N. 1 Pack [in Leinen] Messingwaaren (44 Pfd.).
Gbr. R 1330. 1 Rolle Tabak.
S R 4. 1 Ballen Felle (1 Ctr. 7 Pfd.).
K K 2. 1 Kiste Rosinen (32 Pfd.).
T W 1148. 1 Kiste Spielkarten (31 Pfd.).
1 Collo Messer (1 Ctr. 31 Pfd.).
G E 3898. 1 Ballen Nessel (51 Pfd.).
C H 6. 1 Pack Leinen (20 Pfd.).
A S. 1 Sack Dotter (3 Ctr. 24 Pfd.).
A R 10. 1 Kübel Butter (45 Pfd.).
A R 3099. 1 Sack Kaffee.
F H 2982. 1 Kiste Tabak (66 Pfd.).
E M 2. 1 Kübel Butter (21 Pfd.).
F M 10. 1 Kiste Butter und alte Sachen (28 Pfd.).
R G 42. 1 Kübel Butter (58 Pfd.).
K K 56. 1 Kübel Butter (57 Pfd.).
B S 82. 1 Haut.
D A. 1 Korb Fische (1 Ctr. 6 Pfd.).
W 2519. 1 Fass marinirte Fische (12 Pfd.).
S M 554. 1 Fass Seife (1 Ctr. 10 Pfd.).
R. 1 Fass Bricken (9 Pfd.).
S 1385. 1 Pack Apfelsinen (1 Ctr. 58 Pfd.).
M W. 2 Pack leere Säcke (2 Ctr. 2 Pfd.).
Z 458. 1 Ballen Leinen (35 Pfd.).
9210. $^1/_8$ Ohm Wein (48 Pfd.).
H H 1. 1 Schachtel Muffe (2 Pfd.).
R & M 1767. 1 Collo Manufactur-Waare (25 Pfd.).
81. 1 Kiste Rosinen (48 Pfd.).

1689. 1 Kiste Alcal-Oxyd (54 Pfd.).
v. Soga. 1 Kiste Kleider (60 Pfd.).
S L 166. 1 Ballen Kaffee (49 Pfd.).
A R 87. 2 Ballen Tabak.
J C A 558. 1 Tonne Heringe (35 Pfd.).
Moritz Jessel. 1 Collo leere Säcke (65 Pfd.).
S
C R 6811. 1 Kiste Bonbons (37 Pfd.).
M W 2. 2 Pack leere Säcke (22 Pfd.).
S C 1. 1 Ballen Rauchwaaren (38 Pfd.).
H C 7191. 1 Kiste Farbe (96 Pfd.).
M H C 7135. 1 Fass Mostrich (44 Pfd.).
Scherner. 4 Sack Knochenmehl.
M K 107. 1 Ballen baumwollene Gewebe (1 Ctr. 27 Pfd.).
4097. 1 Collo Leinen (35 Pfd.).
A K 3. 1 Fass Petroleum.
H V 100. 1 Koffer Kleider.
5 Bund Strohpapier.
H 2472/3. 2 Kisten Pech.
M W 331. 1 Ballen Leinwand (18 Pfd.).
L F 929a. 1 Pack Tüten.
6 Ballen Rosshaare (11 Ctr. 29 Pfd.).
E E 1853. 1 Collo Manufactur-Waare.
S 1. 1 Ballen Tabak (5 Pfd.).
G S N 1332/3. 1 Ballen Kaffee.
1526. 1 Kiste Leinen (44 Pfd.).
Adresse. 1 Collo kalte Küche.
H K 325, W 326. 2 Colli Schoddy (10 Ctr. 23 Pfd.).
3. 1 Sack Kleider.
4 Sack Knochen.
Gbr. Jacobi. 1 Pack leere Säcke.
S C 3507. 1 Ballen baumwollene Waare (2 Ctr. 28 Pfd.).
G R C 49. 1 Ballen Kunstwolle.
A K 82. 1 Ballen leinene Gewebe.
J R 1639. 1 Fass (90 Pfd.).
J R 1640. 1 Fass Wein (1 Ctr. 73 Pfd.).
M D 6074. 1 Kiste Wein (2 Ctr. 12 Pfd.).
W H 302. 1 Ballen Manufacturwaare (43 Pfd.).
T. 2 Pack leere Säcke (1 Ctr. 27 Pfd.).

Kgl. Preussische Ostbahn. Pro Mai 1871.

H H 99. 1 Kistchen geräucherte Fische (5 Pfd.).
L & Co. 1003. 1 Kiste Manufacturwaaren (263 Pfd.).
F P 146. 1 Ballen Wollenwaaren (47 Pfd.).
S R 4032. 1 leeres Fass.
W 225. 1 Ballen baumwollene Waaren (70 Pfd.).
F H S 6. 1 Koffer Kleider (132 Pfd.).
1 Reisetasche [Gepäckstück] (25 Pfd.).
D K 1628. 1 Kiste Wein (142 Pfd.).

Verzeichniss
der aus dem Monat April 1871 auf Stationen der **Rheinischen Eisenbahn** fehlenden Güter und Gepäckstücke.

Kisten und Koffer.

F F 3953. 1 Kiste Butter ab Immenstadt fehlt in Köln, Gereon.
T 4013. 1 Kiste Stearinlichte ab Neuwied fehlt in Essen.
W 724. 1 Kiste Uhren (150 Pfd.) ab Köln fehlt in Gent.
5736. 1 Kiste Cigarren (60 Pfd.), G B 103. 1 Kiste Holzwaaren (97 Pfd.), R 257. 1 Kiste leere Flaschen (17 Pfd.) ab Coblenz fehlen in Vallendar.
1 Kiste Goldwaaren ab Aachen fehlt in Brüssel.
B K 4892. 1 Kiste Cigarren (53 Pfd.) ab Coblenz fehlt in Elberfeld.
G G 45. 1 Kiste Porzellan (210 Pfd.) ab Köln, E. fehlt in Aachen.
K B 30. 1 Kiste Seide (70 Pfd.) ab Düren fehlt in Blankenheim.
Sp & L 20. 1 Kiste Eisentheile (28 Pfd.) ab M. Gladbach fehlt in Coblenz.
J^e D N. 1 Kiste Cichorien (109 Pfd.) ab Köln fehlt in Mainz.
J L B 1070. 1 Kiste versilberte Kirchengeräthe (38 Pfd.) ab Köln fehlt in Neuss, E.
K R 393. 1 Kiste gr. Eisenwaaren (260 Pfd.) ab Köln, G. fehlt in Vallendar.
E P 5963. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 77 Pfd) ab Wien fehlt in Köln, E.
J T 800. 1 Kiste Wein ($5^1/_2$ Kos.) ab Köln fehlt in Brüssel.
E 3. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, $79^1/_2$ Kos.) ab Köln fehlt in Brüssel.
1 Kiste Apparate (21 Pfd.) ab Passau fehlt in Köln, E
H F 317. 1 Kiste Wein (59 Kos.) ab Köln fehlt in Brüssel.
Adr. 1 Kiste Bier (95 Pfd.) ab Darmstadt fehlt in Köln, G.
M 3546. 1 Kiste Bücher fehlt in Bonn.

P C 2652/53. 2 leere Kisten (74 Pfd.) } ab Tubingen fehlen in Bingerbrück.
P C 2051. 1 Kiste gr. Eisenw. (30 Pfd.) }
Versolaet Cie., Rotterdam. 1 Kiste bemaltes Papier (18 Pfd.) ab Basel fehlt in Köln, E.
S 25. 1 Kiste Eier ab Mainz fehlt in Köln, G.
L F 20. 1 Kiste Werkzeuge ab Köln fehlt in Brüssel.
HM 803, 4983. 2 leere Kisten (153 Pfd.) ab Köln fehlen in Bonn.
M 692. 1 Kiste Butter ab Immenstadt fehlt in Köln, G.
G M 1644. 1 Kiste bw. Waaren (88 Pfd.) ab Stuttgart fehlt in Bonn.
H C 7091. 1 Kiste Kurzwaaren (55 Pfd.) ab Königswinter fehlt in Köln, G.
F 3. 1 Kiste Zucker ab Uerdingen fehlt in Köln, G.
E F 1157. 1 Kiste Seife ab Andernach fehlt in Köln, G.
T P 729. 1 Kiste Seidewaaren (228 Kos.) ab Aachen fehlt in Ostende.
S F 465, 494. 2 leere Kisten ab Mülheim a/Ruhr fehlen in Köln, G.
H 45. 1 Kiste Bücher (71 Pfd.) ab Saarbrücken fehlt in Köln, E.
G H 742½. 1 leere Kiste fehlt in Köln, G.
C 473. 1 Kiste Wagenfett (250 Pfd.) ab Ehrenfeld fehlt in Heissen.
J D 8477/79. 3 Kisten Käse (287 Pfd.) ab Rothenbach fehlen in Bonn.
M M D 1. 1 Kiste Stahl (130 Pfd.) ab Aachen fehlt in Mainz.
R C 7518. 1 Kiste Cigarren (271 Pfd.) ab Neuwied l/U. fehlt in Köln, E.
H L 965. 1 Kiste Printen (57 Pfd.) ab Aachen fehlt in Düren, E.
R L 19 061. 1 leere Kiste (18 Pfd.) ab Wattenscheid fehlt in Essen.
S W 891. 1 leere Kiste (50 Pfd.) ab Wattenscheid fehlt in Essen.
R S 185. 1 Kiste Leder (330 Pfd.) ab München fehlt in Aachen.
B 132. 1 Kiste Eisenwaaren (213 Kos.) ab Neuss fehlt in Brüssel.

Ballen und Paquete.

J S II. 1 Ballen Wollwaaren (42 Pfd.) ab Limburg fehlt in Aachen.
M 1228. 1 Ballen Manufacturwaaren (37 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Düren.
J V 179. 1 Ballen Leinengarn (256 Pfd.) ab Neuss fehlt in Remagen.
1 Ballen Seide (90 Kos.) ab Köln fehlt in Brüssel.
H S 551. 1 Ballen Bücher (112 Pfd.) ab Köln fehlt in Neuss.
D P 9085. 1 Ballen Wollwaaren (36 Pfd.) ab Düren fehlt in Köln, E.
H J 983. 1 Ballen baumwollene Waaren (31 Pfd.) ab Köln fehlt in Aachen
3224. 1 Ballen Wollenwaaren (53 Pfd.) ab Eupen fehlt in Köln, E.
H 3. 1 Ballen Saamen (35½ Pfd.) ab Köln fehlt in Eschweiler.
1 Paquet Kunstschlösser ab Passau fehlt in Aachen.
8 Ballen Tuchlappen (496 Pfd.) ab Essen fehlen in Eupen.
No. 742. 1 Ballen Wolle ab Aachen fehlt in Brüssel.
B 52. 1 Ballen Reis (202 Pfd.) ab Coblenz fehlt in Bingerbrück.
H I 594, 599. 6 Ballen Tuch (1513 Pfd.) } ab Aachen fehlen in Antwerpen.
8 Ballen Tuch (601 Pfd.) }
E O 508. 1 Ballen baumwollene Waaren (34 Pfd.) ab Bruchsal fehlt in Bonn.
B W 12. 1 Ballen Fustdecken (156 Pfd.) ab Osnabrück fehlt in Köln, G.
F H 1506. 1 Ballen Tapeten (41 Pfd.) ab Bingen fehlt in Köln, E.
J D A div. Nummern. 4 Ballen Hopfen (3126 Pfd.) ab Aachen fehlen in Antwerpen.
F R F 105. 1 Ballot rohe Seide (67 Kos.) ab Köln fehlt in Malines.
W 8235. 1 Ballen Wollwaaren (18 Pfd.) ab Barmen fehlt in Neuwied l/U.
Zollamt Aachen. 1 Paquet Zollschlösser ab Frankfurt a/M. fehlt in Köln, E.
D L 4015/17. 3 Ballen Wollabfall (2822 Pfd.) ab Vervies fehlen in Köln G.
A 933. 1 Ballen Kaffee (137½ Pfd.) fehlt in Köln, G.
I S 2194. 1 Ballen baumw. Waaren (65 Pfd.) ab Bruchsal fehlt in Köln G.
H J 588. 1 Ballen Bücher ab Köln fehlt in Brüssel.
B 131. 1 Ballen Kaffee (137 Pfd.) ab Köln fehlt in St. Goar.
P C 9045. 1 Ballen Filztücher (62 Pfd.) ab Heissen fehlt in Elberfeld.
S 1513. 1 Ballen baumw. Waaren (24 Pfd.) fehlt in Düren.

Fässer, Tonnen und Kübel.

WAH 3660, 3672. 2 Fässer Schwärze ab Köln fehlen in Brüssel.
F F C F 1/10 } 15 Fässer Schmalte (1663 Pfd.) ab Coblenz fehlen in Vallendar.
F H 11/15 }
9 leere Fässer (1225 Pfd.) ab Aachen fehlen in Brüssel.
L D. 1 leeres Bierfass ab Neuss fehlt in Bonn.
MB 5. 1 leere ½ Ohm (32 Pfd.) ab Cleve fehlt in Bonn.
T M J 333. 1 Fass Stärke (259 Pfd.) ab Neuss fehlt in Bingerbrück.
K 2165. 1 Fass Sprit (1226 Pfd.) ab Crefeld fehlt in Kempen.
T S 2165. 4 leere Fässer ab St. Goarshausen fehlen in Köln, G.
3 leere Oelfässer ab Neuwied r/U. fehlen in Neuss.
HM 1159. 1 leere ½ Ohm ab Eupen fehlt in Köln, G.
M L A G 1159. 14 Fässer Petroleum ab Köln fehlen in Basel.
K 3254. ⅛ Ohm Branntwein (53 Pfd.) ab Crefeld fehlt in Deutzerfeld.
C T 482. 1 Fass Wein ab Köln fehlt in Brüssel.
H 7. 1 Fass Harzöl (364 Pfd.) ab Köln fehlt in Limburg.
△ 431. 1 Fass Zucker (670 Pfd.) ab Coblenz fehlt in Bingerbrück.
A B 71. 1 leeres Fass ab Viersen fehlt in Köln, G.
C M 2/3. ²/₄ leere Ohm ab Elberfeld fehlen in Köln, G.
K 900, 872. 2 Kübel Schmalz (160 Pfd.) ab Bruchsal fehlen in Neuwied l/U.
A R 2. 1 Fass Wein (100 Pfd.) ab Neuwied l/U. fehlt in Hochfeld.
H 2081. 1 Fass Aepfel (507 Pfd.) ab Engers fehlt in Aachen.
H R 6. 1 leeres Fass (20 Pfd.) ab Oberlahnstein fehlt in Vallendar.
L P 315. 1 leeres Fass (26 Pfd.) ab Elten fehlt in Crefeld.

K. 1 leeres Fass ab Eupen fehlt in Brüssel.
M 5162. 1 Fass Oel (79 Pfd.) ab Aachen fehlt in Brüssel.
D 35012. 1 Fass Branntwein ab Köln fehlt in Eupen.
N 16. 1 Fass Wein (50 Pfd.) ab Heissen fehlt in Hochfeld.
G N 137. 1 Fass Wein (103 Pfd.) ab Ingelheim fehlt in Bonn.
B H. 1 Fass Steine und Sand ab Mainz fehlt in Köln, G.
P K 43. 1 Fass Wein (84 Pfd.) ab Düren fehlt in Aachen.
B G 261. 1 Fass Mutterlauge fehlt in Köln, G.
L 974. 1 Fass Butter (70 Pfd.) ab Kaufbeuren fehlt in Duisburg.
R H 4652. 1 Oxhoft Branntwein ab Köln fehlt in Aachen.
E B 1584. 1 leeres Fass (20 Pfd.) fehlt in Köln, G.
F S S 289. 1 leeres Fass ab Eupen fehlt in Köln, G.
F v L 298. 1 Fass Farberde (140 Pfd.) ab Köln fehlt in Hochfeld.
H S 1/2. 2 leere Fässer (36 Pfd.) ab Aachen fehlen in Köln, G.
M A 1278. 1 Fass Branntwein (180 Pfd.) ab Mainz fehlt in Köln, G.
F T 5. ⅛ Ohm Wein (45 Pfd.) ab Königswinter fehlt in Herbesthal.
R A v B 2569. ½ Ohm Bier ab Andernach fehlt in Aachen.
D 35 935. 1 Ohm Liqueur (167 Pfd.) ab Köln fehlt in Eschweiler.

Diverse.

1 Pack Kleider (50 Pfd.) ab Düren fehlt in Bingerbrück.
1 Pack Steingut ab Vallendar fehlt in Bingerbrück.
L W 264. 7 Pack Strohpapier (168 Pfd.) ab Essen fehlt in Heissen.
J S 6001/2. 2 Pack Sägen (67 Pfd.) ab Darmstadt fehlen in Bonn.
No. 1319. 1 Pack Papier ab Mülheim a/Rhein fehlt in Coblenz.
1 Blöckchen Kupfer ab Remagen fehlt in Köln, Rhein.
1 Tisch ab Saarbrücken fehlt in Köln, G.
B 24. 1 Pack Papier ab Brohl fehlt in Köln, G.
S K 580. 1 Verschlag Kleider fehlt in Köln, E.
B N. 1 runder und 1 viereckiger Ofenroster ab Bingerbrück fehlen in Neuwied.
1 messingener Leuchter ab Gerolstein fehlt in Köln C. W.
G H 163. 1 Collo Hüte ab Crefeld fehlt in Brüssel.
1 Collo Muster (108 Grammes) ab Aachen fehlt in Brüssel.
B 6497. 1 Collo Schnüre (27 Kos.) ab Neuss fehlt in Brüssel.
1 Perpendickel ab Köln fehlt in Hochfeld.
R. 1 Stück Eisen (2570 Pfd.) ab Eschweiler fehlt in Hochfeld.
2 Stück Stabeisen ab Herzogenrath fehlen in Köln Rhein.
L W 183. 1 Pack Pappe (200 Pfd.) ab Düren fehlt in Neuss.
M 10. 1 Stück Haut ab Uerdingen fehlt in Kevelaer.
1 Tragfeder ab Köln C. W. fehlt in Köln, G.
G G 1. 1 Pack Radfelgen (16 Pfd.) ab Ludwigshafen fehlt in Köln G.
6 Blöcke Kupfer ab London fehlen in Aachen.
M 6. 1 Pack Papier ab Brohl fehlt in Coblenz.

Säcke.

A B 12. 1 Säckchen Vorschuss (60 Pfd.) ab Köln fehlt in Horrem.
Ispert. 1 Pack Säcke ab Aachen fehlt in Köln, G.
M C 4. 1 Sack Dünger ab Ehrenfeld fehlt in Köln, G.
1 Sack Bohnen ab Wien fehlt in Köln Rhein.
6 Säcke Roggen ab Louvain fehlen in Stolberg.
2 Pack Säcke (186 Pfd.) ab Herbesthal fehlen in Aachen.
G F. 1 Pack Säcke (20 Pfd.) ab Junkerath fehlt in Euskirchen.
H K 57/59. 3 Säcke Saamen (46 Kos.) ab Köln fehlen in Brüssel.
S Berge. 1 Bündel Säcke (100 Pfd.) ab Neuwied l/U. fehlt in Roisdorf.

Körbe.

B 1/2. 2 Körbe Gemüse ab Amsterdam fehlen in Düren.
1 leerer Korb (14 Pfd.) ab Heissen fehlt in Neuss.
H R 3466. 2 leere Körbe (24 Pfd.) ab Coblenz fehlen in Vallendar.
VB 14 806/8. 3 Körbe Wein ab Verviers fehlen in Köln, G.
1 Korb (Inhalt unbekannt, 128 Pfd.) ab Passau fehlt in Köln, E.
J S 2766/67. 2 Körbe leb. Pflanzen (230 Kos.) ab Herbesthal fehlen in Köln, G.
L C M 1585. 1 Korb chem. Producte (28 Kos.) ab Bonn fehlt in Brüssel.
J C 831. 1 Korb Eisenwaaren (120 Pfd.) ab Ehrenfeld fehlt in Neuss.
F K 4. 1 Korb Kartoffeln (50 Pfd.) ab Engers fehlt in Köln, G.
J R 1828. 1 Korb Magenbitter (46 Pfd.) fehlt in Köln, G.
G C 38 888. 1 Korb Wein (262 Pfd.) fehlt in Köln, G.
G K 2503. 1 Korb Min.-Wasser ab Remagen fehlt in Neuss.
B 339. 1 Korb Blechbüchsen ab Crefeld fehlt in Köln, Gereon.
V G 123. 1 Korb Effecten (38 Pfd.) ab Vettweiss fehlt in Bonn.
M M 2. 1 Korb Fleischwaaren (20 Pfd.) ab Coblenz fehlt in Köln, E.
R 49. 1 Korb Kleider (30 Pfd.) ab Kirn fehlt in Köln, G.
W F 595. 1 Korb Bürstenwaaren (60 Pfd.) ab Köln fehlt in Godesberg.
P H 3421. 1 Korb Tabak ab Köln fehlt in Eschweiler.

Wagen.

No. 9202. 1 Wagen Bleiblöcke ab Call fehlt in Brüssel.

Gepäck.

D 141. 1 Gepäckstück ab Saarbrücken fehlt in Bonn.
D 584 E Z T S 1 Koffer Effecten (48 Pfd.) ab Köln fehlt in Mainz.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N° 26.

Erscheint jeden Freitag.

Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
Adolph Refelshöfer
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins

1871.

Inserate werden à $1^1/_2$ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1800 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 8 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Elfter Jahrgang.

Leipzig, den 30. Juni 1871. (Schluss der Nummer: 29. Juni, Vormittags 11 Uhr.)

☞ Die nächste Nummer muss einen Tag früher ausgegeben werden als gewöhnlich und ersuchen wir die geehrten Vereins Bahnverwaltungen, die für dieselbe bestimmten Bekanntmachungen, so weit als möglich, bis zum nächsten Mittwoch Mittag uns zugehen zu lassen.

Die Redaction.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der General-Direction der Ungarischen Nordostbahn ist die $9_{,17}$ Meilen lange Strecke **Debreczin-Nagy Károly** mit den Stationen

Debreczin, Halap (Haltestelle), Vamos Percs, Abrány (Haltestelle), Er Mihalyfalva, Reszege-Szaniszlo und Nagy Károly

am 25. Juni d. J. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

Berlin, den 26. Juni 1871.

Die geschäftsführende Direktion
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Ueber Güterbewegung auf Eisenbahnen.

Ein Beitrag zur Lösung der Tariffrage, von H. Westphalen.

— *K.* Die vorliegende Schrift versucht eine Lösung der schwebenden Fragen über das Tarifsystem der Eisenbahnen auf einem ganz andern, als den bisher eingeschlagenen und vorgeschlagenen Wegen. Nach einer Untersuchung über die Entstehung, wie über die Zulässigkeit verschiedenartiger Tarifsätze für verschiedene Waarenklassen wird erklärt, dass der Handelswerth einer Waare keine berechtigte Grundlage für den Transport-Tarif abgeben und dass zu einer solchen Tarifirung dem Waarenführer weder Beruf noch Qualifikation innewohnen könne. Alle Tarifverschiedenheiten, selbst die Ausnahmetarife für sperrige Güter und Steinkohlen werden daher verworfen und Verschiedenheiten nur in Bezug auf die Klassifikation als Fracht- oder Eilgut zugelassen. Speciell den Kohlentarif anlangend, so vertritt die Broschüre die Meinung, dass eine Industrie, die nur durch billige Ausnahmetarife aufrecht zu erhalten, keine gesunde sei und dass der dadurch ihr zugewandte Vortheil einen Nachtheil für das Allgemeinwohl darstelle. Der Gedankengang des Verfassers ist in Folgendem dargestellt.

Das zur Zeit bestehende Tarifsystem basirt auf der gemessenen Länge des durchlaufenen Weges, dessen Einheit die Meile, bez. das Kilometer ist. Bei Einführung dieser Grundlage bleibt aber die Höhe des Baukapitals, sowie der, nach den Steigungs- und Krümmungsverhältnissen der Bahn verschiedene Betriebs-Aufwand ganz ausser Betracht. Diese Vernachlässigung ist als ein Verstoss gegen die Naturgesetze aufzufassen, zu dessen Beseitigung die weiter dargelegten Vorschläge dienen sollen.

Sowie die sogen. „Betriebslänge" einer Bahnstrecke aus der gemessenen Länge derselben und einem rechnungsmässig zu bestimmenden, aus den Steigungs- und Krümmungs-Verhältnissen sich ergebenden Zuschlage zusammengesetzt ist, eben so lässt sich eine „Tariflänge" bilden, welche ausser jenen Faktoren noch das Baukapital und den von diesem verlangten procentigen Ertrag in Rechnung zieht.

Unter Zugrundelegung der Voraussetzung, dass die Tariflänge zu den Gesammtkosten sich ebenso verhalten soll, wie die Betriebslänge zu den Betriebskosten sich verhält, wird die Formel entwickelt:

$$L_2 = \left(1 + \frac{n\,C}{100\,K}\right) L_1$$

Darin bedeutet:

L_2 die Tariflänge einer bestimmten Bahnstrecke,
L_1 die Betriebslänge derselben,
K die Betriebskosten dieser Strecke,
C das Baukapital derselben und
n den Procentsatz, welchen das Kapital C abwerfen soll.

Folgendes Beispiel wird angeführt: Beträgt die gemessene Länge einer Bahnstrecke $2_{,2}$ Meilen, die für eine der Richtungen ermittelte Betriebslänge $2_{,5}$ Ml., das Anlagekapital dieser Strecke 960 000 Thlr. und ihre Betriebskosten 48 000 Thlr., soll endlich das Anlagekapital mit 6 Procent verzinst werden, so findet man aus der obigen Formel die Tariflänge zu $5_{,5}$ Meilen. Die Einführung der Tariflängen, statt der gemessenen Längen, unter Hinwegfall der Waaren-Klassifikation und die Anwendung eines festen Tarifsatzes für die Einheit der Tariflänge — oder wie die Broschüre kürzer sich ausdrückt: die Einführung der Tariflängen statt der Waaren-Klassifikation — wird nun als

wünschenswerth hingestellt, vorerst jedoch nur für neu anzulegende Bahnen befürwortet, da der Anwendung auf bereits bestehende Bahnen mancherlei Schwierigkeiten entgegenstehen und daher „bis zu dem Zeitpunkte, wo zum Zweck der Beförderung des Waarentausches und somit zur Verbreitung des Wohlstandes, durch die Gesetzgebung eine Maximalhöhe des Zinsenertrages festgestellt wird, welche Kapitalien nicht überschreiten dürfen, die bei öffentlichen Verkehrs-Einrichtungen angelegt sind, den einzelnen Verwaltungen überlassen bleiben muss, die Tariflängen für ihre Bahnen nach eigenem Ermessen zu bestimmen."

Als Vortheile, welche aus der allgemeinen Einführung der Tariflängen erwachsen, werden die folgenden aufgeführt:

1) Den Verwaltungen ist dadurch ein Mittel gegeben, den Zinsenertrag, welchen die Umstände überhaupt gestatten, auf die einfachste und untrüglichste Weise zu erzielen.
2) Den Absendern von Waaren wird es dadurch möglich, den Frachtsatz für dieselben zwischen je zwei Stationen mit Sicherheit sofort zu ermitteln, auch werden damit Allen für gleiche Pflichten gleiche Rechte zuerkannt.
3) Die Gesetzgeber kommen dadurch in die Lage, auf den ersten Blick zu erkennen, ob und in welchem Maasse dem Austausche von Waaren auf den einzelnen Bahnstrecken Schwierigkeiten bereitet werden.

Diese Vortheile, namentlich der unter 1 aufgeführte, sind in der That so verlockender Natur, dass wir die Erbringung weiteren Nachweises der Möglichkeit ihrer Realisirung ungern vermisst haben.

Die Broschüre geht dann auf die zeitigen Einrichtungen im Güterverkehr über und empfiehlt zur Beschleunigung der Güterbewegung, zu thunlichster Verminderung des Transports leerer Wagen und zur Beseitigung mancher im Verkehrswesen wohl empfundenen Uebelstände, die Einführung eines Systems von Hauptstrassen für die Hauptrichtungen der Waarenströmung. Es wird vorgeschlagen, diese Hauptstrassen als Strassen erster Ordnung zu bezeichnen und alle an ihnen liegenden Stationen mit ihren Tariflängen in eine Tabelle zusammen zu stellen, sodann in andern Tabellen die Tariflängen von jeder Station erster Ordnung nach den Stationen zweiter Ordnung der abzweigenden Bahnen nachzuweisen, um hierdurch die Ermittelung des Frachtbetrages zwischen je zwei Stationen auf einfache Weise für Jedermann zu ermöglichen.

Als wünschenswerth für die weitere Entwickelung des Verkehrswesens werden bezeichnet:

1) Bewegung der durchgehenden Güter auf übersichtlich geordneten Hauptbahnen.
2) Gleiche Tarifirung aller Transportgegenstände.
3) Gleiche Ermässigung des Tarifsatzes bei Auflieferung voller, nach einer Station bestimmten Ladungen.
4) Weitere Ermässigung des Tarifsatzes für Rückfrachten und Extrazüge. —

In der Einführung der „T a r i f l ä n g e" findet der Verfasser einen wesentlichen Fortschritt des heutigen Transportwesens und ein Heilmittel für viele demselben anhaftenden Uebel, deren Beseitigung durch verschiedene Vorschläge vielfach schon angestrebt aber bislang nur in unzureichendem Maasse gefördert worden ist. Das Interesse der Neuheit, welches dieser Vorschlag auf Einführung von „Tariflängen" bietet, wird es rechtfertigen, wenn wir ihm und den aus seiner Anwendung sich ergebenden Konsequenzen eine kurze Erörterung widmen.

Der eingeführte Begriff T a r i f l ä n g e bezeichnet ein ideelles, der Tarifirung zum Grunde liegendes Längenmaass. Tariflängen bilden jedoch kein Tauschobjekt; die Transportkosten werden vielmehr aus 2 Faktoren, der Längeneinheit und dem Einheitstarifsatze gebildet. Die A r t der Festsetzung dieses Letzteren lässt die Broschüre unerörtert, doch scheint aus ihren Anführungen hervorzugehen, dass die Annahme eines für das ganze Eisenbahnnetz gültigen festen Einheitssatzes gedacht worden ist. Für gewisse Fälle — für Rückfrachten, Extrazüge etc. — wird eine weitere, bestimmte Ermässigung der Tarifsätze vorausgesetzt.

Die „Tariflänge", wie solche in der oben mitgetheilten Formel ausgesprochen ist, wird bedingt durch zwei feste Grössen: das Baukapital und die Betriebslänge; ferner durch eine willkührlich veränderliche: den Zinsfuss; und durch eine abhängig veränderliche Grösse: die Betriebskosten.

Das B a u k a p i t a l einer Strecke ist eine nur momentan feststehende Grösse. Es begreift aber nicht allein das für den Bahnbau aufgewandte Kapital, sondern nothwendigerweise auch die Kosten der Betriebs-Einrichtungen und Betriebs-Mittel, deren zutreffende Vertheilung auf die einzelnen Stations-Entfernungen einer Bahn wohl einige Schwierigkeiten bieten möchte. Die B e t r i e b s - L ä n g e zwischen zwei Stationen stellt sich als eine absolut konstante Grösse dar.

Der Z i n s f u s s, dessen Erreichung erstrebt wird, also die Rentabilität der Bahn, soll zwar nicht unbedingt stabil sein, jedoch in jedem einzelnen Falle von vorn herein festgesetzt werden; er soll nach den Anschauungen der Broschüre ein gesetzlich zu fixirendes Maximum nicht überschreiten. Die zum Voraus angenommene Höhe des Zinsfusses beeinflusst die Tariflänge, somit die Höhe des T a r i f s a t z e s; j e g r ö s s e r die von der Bahn erwartete Rente ausfallen soll, d e s t o h ö h e r m u s s s o m i t d e r T a r i f s a t z g e s t e l l t w e r d e n. Ob diese Art der Tarifirung geeignet sei, minder günstig situirten Bahnen aufzuhelfen, möchten wir bis zu erbrachtem Beweise einstweilen dahin gestellt sein lassen. Während den bislang gängigen Anschauungen zufolge die Leistungsfähigkeit einer Bahn, der Umfang des Verkehrs, die Gunst natürlicher Verhältnisse, günstige Konjunkturen und die Intelligenz der Verwaltung die Rentabilität einer Bahn begründen und sichern, soll diese durch Einführung jener Tariflänge von einem willkührlich zu wählenden, mathematischen Begriffe abhängig gemacht werden. Ohne erheblichen Widerspruch befürchten zu müssen, darf man wohl behaupten, dass das wirkliche Erträgniss einer Bahn kaum jemals mit dem zum Voraus verlangten übereinstimmen wird.

Den zweiten, die Tariflänge beeinflussenden veränderlichen Faktor bilden die B e t r i e b s k o s t e n. Bei richtiger Anwendung der obigen Formel müssten die Betriebskosten für jede einzelne Stations-Entfernung ermittelt werden, eine Aufgabe, die in zutreffender Weise wohl kaum zu lösen sein möchte. Die absolute Höhe der Betriebskosten ist zudem nicht nur eine bei verschiedenen Bahnen sehr verschiedene, sondern sie schwankt auch mit zu- und abnehmendem Verkehr auf ein und derselben Bahn. Sie wird bedingt durch die feststehende Betriebslänge und — ausser andern, kaum in die Rechnung einführbaren Faktoren — durch den wechselnden, im Allgemeinen im Steigen begriffenen Verkehrsumfang. In der Formel für die Tariflänge findet dieser Umfang des Verkehrs zwar in den Betriebskosten, nicht aber in dem Erträgniss der Bahn seinen Ausdruck. Das letztere soll vielmehr stabilisirt und in jedem Einzelfalle als ein zum Voraus festzusetzender Procentsatz in die Formel eingeführt werden. Aus dieser ungleichartigen Behandlung der beiden, in einem gewissen Abhängigkeitsverhältniss zu einander stehenden Grössen K und n erklärt sich die seltsame Erscheinung, dass die berechnete T a r i f l ä n g e, folglich auch der T a r i f s a t z, absolut um so kleiner wird, je grösser die Betriebskosten; um so grösser, je geringer die Betriebskosten ausfallen, Resultate der Formel, welche der Natur der Dinge widersprechen.

Mag nun aber auch die vorliegende Formel den an sie zu stellenden Ansprüchen nicht genügen, so wird sich eine andere, entsprechendere finden lassen; es genügt daher die Wirkung des aufgestellten Princips allgemein zu erfassen und zu erörtern.

Zunächst fällt dabei in die Augen, dass für die Entfernung zwischen zwei, in verschiedenen Meereshöhen liegenden Orten auch zwei verschiedene Betriebslängen, somit auch zwei verschiedene Tariflängen bez. Tarifsätze einzuführen sind, je nachdem die Richtung der Fahrt bergwärts oder thalwärts erfolgt. Der gewöhnliche Umfang der Tarife wird also verdoppelt werden müssen.

Fernerweit steigt unter normalen Verhältnissen der Umfang des Verkehrs von Jahr zu Jahr; mit ihm steigen nicht nur die Betriebskosten, sondern in Folge weiterer Ausrüstung und Ergänzung des Bahn-Unternehmens auch die Anlagekosten; endlich wird das vorausgesetzte Erträgniss der Bahn selbst im günstigsten Falle dem wirklichen nicht durchaus entsprechen und daher das erstere, den gewonnenen Erfahrungen gemäss, gewisse Modifikationen erleiden müssen. Aus dem allen folgt, dass jede Bahn, welche ihre Tarife auf Grund von „Tariflängen" festsetzt, mindestens alljährlich diese Tariflängen auf Grund der Ergebnisse des Vorjahrs in umständlicher Weise neu berechnen und somit auch jährlich einen neuen Tarif herausgeben muss. Die Einführung der Tariflänge an sich kann daher die tarifarische Fluth nur vermehren; die erzielte Vereinfachung und Uebersichtlichkeit der Tarife dagegen würde lediglich dem — von mehreren Seiten vielfach schon angeregten und bei den Nassauischen Bahnen versuchsweise bereits eingeführten — Wegfall der Waaren-Klassifikation zu danken sein.

Ueberhaupt aber muss sich die Frage aufdrängen, ob d i e A r t u n d W e i s e der Feststellung der Transportkosten überhaupt so wesentlich ist, dass man ihr zu Liebe die angedeuteten erheblichen Arbeiten übernehmen soll, deren Ergebnisse das verkehrtreibende Publikum ebensowenig befriedigen werden, wie es die bisherige Art der Tarifirung gethan hat. Das Publikum wird kein Verständniss dafür haben, dass der Tarifsatz für zwei ganz gleiche Längen-Entfernungen ein wesentlich verschiedener sein soll und noch weniger wird es sich darin finden, dass zwischen zwei Nachbarstationen zwei verschiedene Transportsätze eingeführt werden sollen, je nachdem der Transport in der einen oder der andern Richtung erfolgt.

Den Mathematikern aber ist es bekannt, dass der gesetzmässige Ausdruck für die Wirkungen einer Naturkraft, oder der Zusammenhang zwischen Argument und Funktion in der verschiedensten Weise sich darstellen lässt, dass man ihn in den mannichfaltigsten Formeln ausdrücken kann, und dass es nur darauf ankommt, zutreffende Erfahrungs-Coefficienten in diese Formeln einzuführen. Hiernach muss es auch gleichwerthig bleiben, ob man die Tarifsätze auf Grund der gemessenen oder der Tariflängen bestimmt; ihre Berichtigung durch die gewonnenen Erfahrungs-Coefficienten ist in dem einen wie in dem andern Falle eine Nothwendigkeit. Da nun aber die einfachste Form des gesetzmässigen Zusammenhangs für praktische Zwecke die vorzuziehende ist, so möchten wir uns für die Beibehaltung der gemessenen Längen als Grundlage der Tarifirung entscheiden.

Der Zug der Zeit verlangt die äusserte Vereinfachung der Tarifsysteme; er erstrebt Wegfall der Waaren-Klassifikation und Festsetzung der Transportkosten nach den gemessenen Entfernungen. Hält man diesem Streben entsprechend irgend einen Einheitssatz der

Transportkosten als Maximum für die gemessene Längen-Einheit fest, so ist jede Bahn-Verwaltung oder jeder Bahnkomplex im Stande, mit der steigenden Rentabilität der Linie den Anforderungen der Verkehrtreibenden durch allmählige Verminderung jenes Einheitssatzes zu entsprechen. Gegenüber den Anschauungen der besprochenen Broschüre wird man dann allerdings eine Bahn oder eine durchgehende Bahnlinie als ein Ganzes aufzufassen und vorauszusetzen haben, dass die Art und Weise der Feststellung des Einheitstarifsatzes ohne Bedeutung und nur das Resultat der Ermittelung, d. h. die Höhe des Einheitssatzes von Belang sei. Wendet hiergegen der Verfasser etwa ein, dass die Willkürlichkeit eines solchen Verfahrens den Naturgesetzen widerspreche, so möchte darauf zu erwidern sein, dass selbst die von ihm verlangte Feststellung durch Tariflängen von Willkürlichkeiten nicht frei ist; dass der Pulsschlag des Verkehrs wie der Verkehrsbedürfnisse und Ansprüche sich in eine mathematische Formel nicht zwängen lässt; man wird ihm entgegen halten können, dass er selbst gegen das Ende seiner Broschüre von einer eventuellen Herabsetzung der Tariflängen spricht, die er doch zuvor auf Grund der Naturgesetze, somit nach einer unwandelbaren und willkürfreien Norm, berechnet zu haben glaubt.

Französischer Rechtsfall, betreffend Gültigkeit der Reglementsbestimmung bei dem Transport von vom Absender selbst verladener Güter.

Nachstehend theilen wir ein Urtheil des Handels-Gerichtes zu Epernay vom 21. April 1869 nebst Uebersetzung mit, dessen Inhalt deshalb von allgemeinem Interesse sein dürfte, weil dadurch implicite auch Seitens eines Französischen Gerichtes der Grundsatz anerkannt ist, dass die Vereinbarung darüber, dass die Auf- und Abladung vom Versender resp. Empfänger, unter Befreiung der Bahn von der mit dem Auf- und Abladen, oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr, selbst besorgt werde, auch vermittelst allgemeiner Reglements, resp. Tarifbestimmungen getroffen werden könne.

Das Thatsächliche des Rechtstreites ergiebt sich aus den Entscheidungsgründen.

Jugement du tribunal de commerce d'Epernai du 21. Avril 1869.

Entre M. M. Demerlé frères contre la Compagnie de l'Est, la Comgagnie prussiene et Schultz.

Attendu que M. M. Demerlé reclament à la Cie. de l'Est, une somme de 3900 frcs. valeur de 43 creusets en terre refractaire, qui leur étaient vendus par le sieur Schultz de Sarrebrück, les dits creusets devant être employés par eux à l'usine du Darcy;

Attendu qu'à l'arrivée en gare à Epernay, le sieur Demerlé, l'un d'eux, s'apercevant à la réception, que des avaries graves avaient été causées aux dits creusets dans le cours du voyage, a refusé de prendre livraison de 38 creusets défectueux, en prenant seulement cinq creusets qu'il a reconnus propres à ses besoins;

qu'en conséquence, ils demandent au tribunal de condamner la Cie. de l'Est, à leur rembourser la somme de 3900 frcs. prix des creusets; en outre, en reparation du préjudice causé, par suite de non livraison en temps utile des objets nécessaires à l'exploitation de leur usine du Darcy, à leur payer, à titre de dommages-interêts, une somme de 61000 frcs.;

Attendu que par ordonnance du 18 septembre 1868, trois experts ont été commis, pour vérifier les dites marchandises, donner leur opinion, et apprécier les raisons qui ont pu causer les avaries, objet du Citige;

Attendu qu'il ressort du rapport des experts, que la seule cause du dégât doit être attribuée au defaut d'emballage;

Attendu qu'il ressort des documents produits, que lors du chargement des creusets au chemin de fer prussien à Sarrebrück, lequel a été effectué par des gens au service de Demerlé, et par suite de la convention avec Schultz, ceux-ci dans le but de faire tenir un plus grand nombre de creusets dans chaque wagon, ont retiré les cadres en bois qui formaient l'emballage;

Attendu qu'il résulte de l'inspection faite par le tribunal en personne, que l'on avait mis dans un seul wagon 15 creusets; qu'il était impossible de faire tenir ces 15 creusets emballés dans chaque wagon; que pour les y introduire, on les avait déballés, et que c'est à l'vbsence d'emballage, que l'on doit attribuer le frottement des creuseuts les uns contre les autres, cause du sinistre, le quel fait doit être imputé à Demerlé seul;

Attendu que la Cie. Prussienne appelée en garantie par la Cie. de l'Est francais, aux termes de l'article 3 du tarif international, accepté par Demerlé, n'est pas responsable des avaries resultant d'un emballage insuffisant, alors que la marchandise a été chargée par wagon complet par l'expediteur lui-même, ainsi qu'il est arrivé dans l'espèce; qu'elle a rempli son mandat en plombant les wagons chargés par Demerlé à Sarrebrück, et en les faisant passer en douane française à Forbach; qu'il resulte en outre des pièces produites par l'administration de la Douane, que les employés, lors de l'ouverture des wagons faite à Forbach, se sont contentés d'une simple visite d'aspect, pour reconnaitre la nature de la marchandise, et qu'ils ont été de suite remis sous plombs, sans qu'il ait été causé aucun dommage;

Attendu que la Cie. de l'Est a aussi rempli sa mission, en remettant a Demerlé en gare d'Epernay, les wagons munis des scellés prussiens;

Attendu que dans l'état de la cause, le tribunal a les éléments nécessaires pour juger, dit qu'il n'y a pas lieus de s'arrêter aux articulations de fait posées par les parties, pas plus qu'a la demande de Demerlé en dommages-interêts, qui est mal fondée.

Par ces motifs, jugeant en premier ressort: entérine le rapport des experts, et sans s'arrêter à l'articulation de fait posée par les parties, declare Demerlé mal fondé en sa demande, l'en déboute, le condamne en 15 frcs, de dommages-interêts justiciaires et en tous les déprens.

Urtheil des Handels-Gerichtes zu Epernay vom 21. April 1869.

In Sachen Gebrüder Demerlé wider die Französische Ostbahn-Gesellschaft, wider die Königlich Preußische Eisenbahn-Direktion zu Saarbrücken, wider Schultz.

In Erwägung, daß die Herren Demerlé von der Ostbahn-Gesellschaft eine Summe von 3900 Frcs. als Werth von 43 Glashäfen (Tiegeln aus feuerfestem Thon), welche ihnen von dem Herrn Schultz in Saarbrücken zum Gebrauche in ihrer Glashütte Darcy verkauft waren, beanspruchen;

In Erwägung, daß nach der Ankunft auf dem Bahnhofe Epernay einer der Herren Demerlé, weil er bei der Uebernahme bemerkte, daß die besagten Häfen während des Transportes bedeutende Verletzungen erlitten hatten, die Annahme von 38 beschädigten Häfen verweigerte und nur 5 Häfen, welche er als zum Gebrauch geeignet anerkannte, angenommen hat;

daß sie dieserhalb den Antrag stellen, die Ostbahn-Gesellschaft zu verurtheilen, ihnen den Preis der Häfen mit 3900 Frcs. und außerdem zur Vergütung des verursachten Schadens wegen nicht rechtzeitiger Ablieferung dieser, zum Betriebe ihrer Glashütte Darcy nothwendigen Gegenstände einen Schadenersatz von 61 000 Frcs. zu zahlen;

In Erwägung, daß durch Ordonanz vom 18. September 1868 drei Sachverständige beauftragt wurden, die gedachten Güter zu besichtigen, ihr Gutachten abzugeben und die Gründe, welche die streitigen Beschädigungen haben verursachen können, abzuwägen;

In Erwägung, daß aus dem Berichte der Sachverständigen sich ergiebt, daß die Ursache der Beschädigung allein dem Mangel der Verpackung zugeschrieben werden muß;

In Erwägung, daß aus den vorgelegten Beweisstücken hervorgeht, daß bei der Verladung der Häfen zu Saarbrücken auf der Preußischen Bahn, welche von Leuten im Lohne des Demerlé besorgt wurde, diese in Folge der Uebereinkunft mit Schultz zu dem Zwecke, eine größere Anzahl von Tiegeln in jedem Wagen unterzubringen, die Holzrahmen, welche die Verpackung bildeten, fortgenommen haben;

In Erwägung, daß bei der Ortsbesichtigung, die vom Gerichte selbst vorgenommen wurde, sich ergab, daß man in einen einzigen Wagen 15 Häfen gestellt hatte, daß es unmöglich war, diese 15 Häfen mit Verpackung in jedem Wagen unterzubringen, daß man sie, um sie hineinzubringen, ihrer Verpackung entkleidet hatte, und daß man dem Fehlen der Verpackung das Reiben der Häfen gegeneinander, — die Ursache des Unglücks, — zuschreiben muß, welche Thatsache den rc. Demerlé allein angerechnet werden muß;

In Erwägung, daß die, von der Französischen Ostbahn in den Prozeß beigeladene Preußische Bahn nach Inhalt des Artikel 3 des internationalen Tarifs, welcher von p. Demerlé angenommen ist, für die Beschädigungen, welche aus einer unzureichenden Verpackung hervorgehen, alsdann nicht verantwortlich ist, wenn das Gut in ganzen Wagenladungen vom Versender selbst verladen ist, wie es sich im vorliegenden Falle verhält; daß sie ihre Aufgabe erfüllt hat, indem sie die von Demerlé verladenen Wagen zu Saarbrücken plombirt, und dieselben der Französischen Zollstelle in Forbach vorgeführt hat; daß außerdem aus den von der Zollbehörde ausgegangenen Schriftstücken folgt, daß deren Beamte beim Oeffnen der Wagen zu Forbach sich mit einer einfachen Besichtigung, um die Natur des Gutes festzustellen, begnügt und daß sie dieselben sofort wieder unter Plombenverschluß gelegt haben, ohne daß dadurch irgend ein Schaden verursacht wäre;

In Erwägung, daß die Ostbahn-Gesellschaft ebenfalls ihre Mission erfüllt hat, indem sie auf dem Bahnhofe in Epernay die mit den Preußischen Siegeln versehenen Wagen an p. Demerlé übergab;

In Erwägung, daß das Gericht bei diesem Stande der Sache die nöthigen Grundlagen für die Entscheidung hat, daß es folglich nicht angebracht ist, sich bei den von den Parteien über den Sachverhalt aufgestellten Beweiserbietungen aufzuhalten, eben so wenig, wie bei der Schadensersatzforderung der p. Demerlé, welche nicht begründet ist;

Aus diesen Gründen stimmt das Gericht in 1. Instanz dem Gutachten der Sachverständigen bei, erklärt die Klage der rc. Demerlé, ohne weiter auf die Beweiserbietungen der Parteien einzugehen, für nicht begründet, weist sie mit derselben ab und verurtheilt sie in 15 Francs Schadensersatz, sowie in alle Kosten.

Die finanziellen Resultate der Eisenbahnen Russlands in den Jahren 1869 und 1870.

Namen der Bahnen	Länge derselben in Wersten	Vom 1. Januar 1869 bis zum 1. Januar 1871 wurden befördert				Gesammt-Einnahme vom 1. Januar 1869 bis zum 1. Januar 1871.								Differenz dieser Einnahmen		Procent-Verhältniss dieser Einnahmen
		Passagiere		Güter		1869				1870						
		1869	1870	1869	1870	Zusammen		ProWerst		Zusammen		ProWerst				
Staatsbahnen:				Pud	Pud	Rbl.	Kop.	Rbl.	Kop.	Rbl.	Kop.	Rbl.	Kop.	Rbl.	Kop.	
Moskau-Kursk	502	912487	965129	36590144	43095189	5793956	$71^{3}/_{4}$	11541	74	6626498	$39^{3}/_{4}$	13200	20	+832541	68	+ 14,36
Elisawetgrad-Krjukow .	136	—	41688	—	3815520	—	—	—	—	172229	2	—	—	Wurde am 29. Juli 1870 von der Odessaer Bahn getrennt und der Russ. Gesellschaft für Dampfschifffahrt und Handel übergeben.		
Summa	638	912487	1006817	36590144	46910709	5793956	$71^{3}/_{4}$	11541	74	6798727	$41^{3}/_{4}$	—		—		—
Privatbahnen:																
St. Petersburg-Moskau (Nikolaibahn) . . .	604	1446868	1498066	87639599	86345483	16478770	90	27282	73	16497915	87	27314	43	+19144	97	+0,11
St. Petersburg-Warschau mit der Zweigbahn zur Preussischen Grenze .	1206	1514268	1565063	46098792	60400783	8513401	$32^{3}/_{4}$	7059	21	9882960	$36^{1}/_{4}$	8194	82	+1369559	$3^{1}/_{2}$	+16,08
Riga-Dünaburg	204	239759	252853	15277182	24282185	1518919	12	7445	68	2003021	60	9818	73	+484102	48	+32,53
Moskau-Nischni-Nowgorod	410	885529	899150	58975375	53422260	6576780	$89^{3}/_{4}$	16040	93	6028330	$6^{3}/_{4}$	14703	24	—548450	83	—8,34
Schuja-Iwanowo . . .	84	123466	132842	5112192	5600318	350322	$31^{3}/_{4}$	4182	40	321298	$57^{1}/_{2}$	3824	97	—29023	$74^{1}/_{4}$	—8,29
Moskau-Rjäsan . . .	196	668358	663369	48956155	43026124	4405214	20	23475	53	3965524	31	20232	26	—439689	89	—9,98
Moskau-Jaroslaw . . .	266	464982	764945	16203251	23326842	729401	94	—		1714780	51	—		Die Bahn ist am 18. Februar 1870 in ihrer ganzen Länge eröffnet.		
St. Petersburg-Zarskoje-Selo	25	902091	929156	545714	603314	402954	30	16118	17	418812	$41^{1}/_{2}$	16752	50	+15858	$11^{1}/_{2}$	+3,93
St. Petersburg-Peterhof	51	973794	1046967	1496042	2514461	405975	$12^{1}/_{2}$	7960	30	456164	54	8944	39	+50189	$41^{1}/_{2}$	+12,36
Rjäsan-Koslow	197	326003	287971	44830214	34293063	3511340	86	17824	7	3030433	81	15382	91	—480907	5	—13,7
Rjäschsk-Morschansk .	121	89589	82494	11756774	7419588	640712	$38^{3}/_{4}$	5295	14	458210	$95^{3}/_{4}$	3786	87	—182501	43	—28,49
Koslow-Woronesch . .	167	179116	225830	15237063	11795087	872147	77	5222	44	758553	12	4542	23	—113594	65	—13
Orel-Grjäsi	284	83172	162597	5786966	11627257	291647	5	2831	52	829961	27	—		Die Bahn ist am 8. August 1870 in ihrer ganzen Länge eröffnet.		
Dünaburg-Witebsk . .	243	209700	242285	14027466	20284575	1584282	—	6519	8	1886493	—	7763	35	+302211	—	+19,01
Wolga-Don	73	23963	23932	12787423	13718438	512461	93	7020	3	569401	56	7800	1	+56939	63	+11.11
Warschau-Wien . . .	325	856681	956748	39942723	47715766	2677002	88	8236	93	3008835	58	9257	95	+331832	70	+12,4
Warschau-Bromberg .	138	291189	297415	13072704	16637690	674427	30	4887	15	811391	85	5879	65	+136964	55	+20,3
Warschau-Terespol . .	193	194679	235485	5054848	8472649	529146	93	2741	69	801241	$32^{1}/_{2}$	4151	51	+272094	$39^{1}/_{2}$	+51,42
Lodzer Bahn	26	109352	103632	3723736	4319925	88477	82	3402	95	96449	$10^{1}/_{2}$	3709	50	+7971	$28^{1}/_{2}$	+9,01
Gruschewo-Rostow . .	79	256661	369054	17249696	13025175	333102	$98^{3}/_{4}$	4216	49	450319	$80^{1}/_{4}$	5561	1	+117216	$81^{1}/_{2}$	+35,19
Orel-Witebsk	488	241549	296304	21840939	33883600	2603255	19	5334	54	3390682	—	6948	10	+787426	81	+30,25
Kursk-Kiew	438	259775	312044	7206056	10126988	2048813	$8^{1}/_{2}$	4677	66	2743790	84	6264	36	+694977	$75^{1}/_{2}$	+33,92
Riga-Mitau	40	197527	220750	1809835	2580311	164398	10	4109	95	188228	97	4705	72	+23830	87	+14,49
Kursk-Charkow-Asow .	763	138006	736268	2156448	19627502	555604	$66^{3}/_{4}$	—		4240822	83	—		Die Bahn ist am 23. December 1869 eröffnet.		
Grjäsi-Zarizyn	195	—	102418	—	7112698	—	—	—		574975	$79^{1}/_{2}$	—		Die Bahn von Grjäsi bis Borissoglebsk ist am 5. December 1869 eröffnet.		
Tambow-Koslow . . .	68	—	108616	—	3604348	—	—	—		222343	39	—		Die Bahn ist am 22. December 1869 eröffnet.		
Nowotorschoker Bahn .	32	—	33835	—	808096	—	—	—		36547	91	—		Die Bahn ist am 30. Mai 1870 eröffnet.		
Rybinsk-Bologowo . .	280	—	114845	—	4401932	—	—	—		541492	98	—		Die Bahn ist am 4. Juni 1870 eröffnet.		
Odessaer Bahn	681	464722	656103	30262585	41535350	2655074	32	—		4841113	$50^{1}/_{2}$	—		Die Bahn ist am 29. Juli 1870 der Russ. Gesellschaft für Dampfschifffahrt und Handel übergeben.		
Tambow-Saratow . . .	110	—	40781	—	6950569	—	—	—		90446	—	—		Die Bahn von Tambow bis Umet ist am 9. August 1870 eröffnet.		
Moskau-Smolensk . .	397	—	108428	—	1728424	—	—	—		293611	$9^{3}/_{4}$	—		Die Bahn ist am 20. September 1870 eröffnet.		
Kiew-Brest	278	—	173026	—	5280420	—	—	—		565688	$35^{3}/_{4}$	—		Die Bahn von Kiew bis Schmerinka und von Kasatino bis Berditschew ist am 3. September 1870 der Kiew-Brester Eisenbahngesellschaft übergeben.		
Baltische Bahn . . .	388	—	35899	—	769040	—	—	—		117867	43	—		Die Bahn ist am 24. October 1870 eröffnet.		
Summa	9050	11320799	13679171	527349715	627240261	59123635	$40^{1}/_{2}$	—		71837710	$73^{1}/_{2}$	—		—		—
Total	9688	12233286	14685988	563939859	674150970	64917592	$12^{1}/_{4}$	—		78636438	$15^{1}/_{4}$	—		—		—

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Berliner Briefe.

(Vom Berliner Eisenbahn-Aktienmarkte. Berlin-Görlitzer E. Halle-Sorau-Gubener E. Berlin-Anhaltische E. Berlin-Potsdam-Magdeburger E. Magdeburg-Halberstädter E. Berlin-Lehrte. Berliner Nordbahn. Moselbahn. Rhein-Nahebahn. Frankfurt-Hanauer E. Hessische Ludwigsbahn. Grossschönau-Warnsdorf. Veröffentlichung der Jahresbilanzen der Eisenbahnen. Nicht-Anlage von Sparkassengeldern in nicht garantirten Eisenbahn-Priorit.-Obligationen. Elsass-Lothringen'sche Eisenbahnen.)

** Berlin, 25. Juni. Im Börsenverkehr macht sich bereits eine gewisse Abspannung erkennbar, die zum Theil eine Folge der grossen Erregtheit der jüngsten Geschäftsperiode, zum Theil als die Begleiterin der jetzt beginnenden „todten Jahreszeit" anzusehen ist. Banquiers und Kapitalisten besuchen die Bäder, die Coursgewinne, die aus der letzten Haussebewegung hervorgegangen, werden realisirt, neue Engagements unterbleiben, da die Abwesenden nicht in der Lage sind, den Conjuncturen zu folgen. Das gilt hauptsächlich von den eigentlichen Speculationspapieren, theilweise aber auch von den Eisenbahnwerthen. Für diese und für den eigentlichen Markt der Kapitalsanlage überhaupt ist überdies der Umstand entscheidend, dass die Inanspruchnahme des Geldmarktes durch die ungewöhnlich grosse Anzahl neuer Unternehmungen und jetzt ganz besonders durch die Anleihe der Franzosen das Geld vertheuert hat. Die feinsten Disconten sind nicht unter $3^{5}/_{8}$ Proc. zu begeben. Das Privatkapital wendet sich daher dem Discontengeschäft mehr zu. Endlich übt auch der bevorstehende Monatsschluss seine Wirkung auf das Geschäft. Mit Ausnahme der Köln-Mindener, Bergisch-Märkischen und Berlin-Görlitzer hatten daher Eisenbahnaktien selten ein nennens-

werthes Geschäft in dieser Woche, obwohl die Coursrichtung meist günstig blieb. Köln-Mindener schliessen diese Woche mit 153, dem höchsten Course der Vorwoche, Bergisch-Märkische wenig darunter mit 123⅝ und 119⅜ für neue Aktien. Görlitzer, die am Montag von 73 temporär bis 77 gestiegen waren, gaben diesen den Beschlüssen der Generalversammlung zu dankenden Gewinn in Folge der stark an den Markt dringenden Aktienmenge bald wieder ab, schliessen aber recht fest zu 73½. Rheinische schliessen 1¼ niedriger, 163¾, auch Potsdamer sind etwas niedriger (231¾), Anhalter etwa 1% höher, (224⅞). Halle-Sorauer, in Folge der neuen Organisation der Verwaltung, sind von 39¾ auf 41½ gestiegen. In Prioritäten war der Verkehr der Woche äusserst schwach.

Die Neuwahlen für den Verwaltungsrath der Berlin-Görlitzer Eisenbahn haben in ihren Resultaten den Erwartungen der gegen die bisherige Verwaltung gerichteten Opposition überall entsprochen. Der am 23. constituirte neue Verwaltungsrath hat den Geh. Finanz-Rath Wilkens aus Berlin zum Vorsitzenden, den Banquier Rich. Hardt von hier zu dessen Stellvertreter gewählt. Als Vertreter der Direction wurden gewählt Geh. Rath Wilkens, Rechtsanwalt Salomonsohn (einer der Geschäfts-Inhaber der Berliner Disconto-Gesellschaft) und der aus der früheren Administration während deren Amtirung ausgeschiedene Landeshauptmann v. Seydewitz. Der Sitz der Direktion wird, dem Beschlusse der Generalversammlung entsprechend, von Görlitz nach Berlin verlegt, und zwar, wie man vernimmt, zum 1. October. Von den Verwaltungsorganen verbleibt nur die 2. Betriebs-Inspection in Görlitz.

Der Kampf einer Fraction der Halle-Sorau-Gubener Actionäre gegen die Administration dieser Bahn, die in ihrer Zusammensetzung mit der der Berlin-Görlitzer wesentlich identisch war, ist durch ein Kompromiss erledigt. Die Anträge des Verwaltungsraths (siehe No. 21 S. 411) wurden sämmtlich genehmigt, nachdem den Wünschen der Actionäre durch Einsetzung eines Centralausschusses aus ihrer Mitte und gleichzeitige Cooptirung der fünf Ausschussmitglieder in den Verwaltungsrath Rechnung getragen worden.

Ohne jede Aufregung verliefen die in dieser Woche hier stattgehabten Generalversammlungen der Berlin-Anhaltischen und der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaften. Sämmtliche Anträge der Gesellschafts-Vorstände (siehe No. 19 S. 364 resp. No. 22 S. 430) fanden ohne Widerspruch die Zustimmung der Actionäre.

Die Gesetzsammlung publicirte in dieser Woche die Concessions- und Bestätigungs-Urkunde, betreffend Bau und Betrieb der von der Generalversammlung der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft vom 12. März d. J. beschlossenen Eisenbahn von Magdeburg nach Neuhaldensleben und darüber hinaus bis zum Anschlusse an die Berlin-Hannoverschen Bahnen.

Das Hauptobject auf der noch nicht in Betrieb gesetzten Berlin-Spandauer Strecke der Berlin-Lehrte-Bahn, die hinter Charlottenburg befindliche Spreebrücke, ist vollendet. Mithin sind nur noch der hiesige Bahnhof und die unweit desselben befindliche Brücke fertig zu stellen, was binnen Kurzem geschehen sein wird. Diese Brücke ist der Berlin-Lehrte-Bahn mit der Berliner Verbindungsbahn gemeinsam, und die Eröffnung der letzteren soll schon im nächsten Monat erfolgen.

In Betreff des Projects der Berliner Nordbahn (Berlin Stralsund) war an der Börse zu Anfange der Woche das Gerücht verbreitet, das zur Uebernahme der Stammprioritäten vereinigt gewesene Consortium habe sich aufgelöst. Das Project schien damit aufgegeben, jedenfalls ins Unbestimmte vertagt. Indessen ist dem Gerücht widersprochen worden.

Die Eisenbahnlinie von Berlin nach Metz soll jetzt durch Herstellung der Moselbahn (Coblenz-Trier) completirt werden. Die Vorarbeiten sind angeordnet, die Leitung derselben ist dem technischen Mitgliede des Königl. Eisenbahn-Commissariats zu Coblenz, Kgl. Regierungs- und Baurath Franz, übertragen. Diese Arbeiten werden vorläufig in zwei Abtheilungen, Trier-Cochem und Cochem-Coblenz, vorgenommen. Man glaubt, den Bau schon im nächsten Frühjahre in Angriff nehmen zu können.

Keiner andern Eisenbahn hat der Krieg so viel Vortheile zugeführt, wie der Rhein-Nahe-Eisenbahn. Zum ersten Mal seit ihrem Bestehen hat sie nicht allein keiner Zuschüsse aus der Staatskasse bedurft, sondern alle Prioritätszinsen und Amortisationen aus den Betriebs-Ueberschüssen gedeckt und ausserdem à Conto der frühern Zuschüsse einen Netto-Ertrag von 270 000 Thlr. an die Staatskasse abgeführt. Der Betrag der Staatsvorschüsse betrug Ende 1869 1 134 337 Thlr. Durch diese pro 1870 gewährte Rückzahlung ist er auf 864 337 Thlr. reducirt.

Die entgegengesetzte Wirkung hat die Frankfurt-Hanauer Bahn erfahren. Der Krieg hat ihre Einnahmen zwar vermehrt, die Betriebsausgaben jedoch unverhältnissmässig gesteigert. Da von der Hessischen Ludwigsbahn eine Zinsgarantie von 6½ Procent gewährt ist, so hat diese den Ausfall zu decken.

Nachdem die Hessische Ludwigsbahn von der Odenwaldbahn am 15. Mai d. J. bereits die Strecke Ober-Ramstadt-Reinheim dem öffentlichen Verkehr übergeben hat, wird am 28. d. M. die weitere Strecke Reinheim-Wiebelsbach eröffnet werden.

Nach einer Mittheilung im „Dresd. Journ." ist die Betriebs-Eröffnung der Grossschönau-Warnsdorfer Bahn für den August in Aussicht genommen, sofern die Böhmische Nordbahngesellschaft bis dahin das Stationsgebäude und alle sonstigen Vorrichtungen auf dem Bahnhofe in Warnsdorf vollständig hergestellt haben würde.

Einer Anordnung des Handelsministers zufolge veröffentlichen jetzt auch die älteren Eisenbahn-Verwaltungen ihre Jahresbilanzen. Bis jetzt sind wir der der Berlin-Potsdam-Magdeburger, der Magdeburg-Halberstädter, der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger und der Berlin-Anhaltischen begegnet.* Ursprünglich sollte diese Anordnung nur den sogen. Entreprisebahnen gelten, und hatte eine derartige Veröffentlichung bisher auch nur abseiten der Ostpreussischen Südbahn, der Tilsit-Insterburger, der Berlin-Görlitzer, der Halle-Sorauer etc. stattgefunden. Uebrigens entspricht dieses Verfahren lediglich den Bestimmungen des Handels-Gesetzbuches.

Durch Erlass des Ministeriums des Innern an die den städtischen Sparkassen vorgesetzten kommunalen Aufsichtsbehörden ist angeordnet, dass die Gelder dieser Kassen ferner in den ohne Staatsgarantie emittirten Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen nicht angelegt werden sollen.

Das Gesetz, die Beschaffung von Betriebsmitteln für die Eisenbahnen in Elsass und Lothringen betreffend (dessen Wortlaut siehe No. 24 S. 469), hat unterm 14. d. M. die Allerhöchste Genehmigung erhalten und ist publicirt.

Seitens der Eisenbahn-Betriebs-Commission zu Strassburg ist inzwischen, da die bereits erfolgten Wagenbestellungen nur allmählig bis zum Schluss dieses Jahres erledigt werden können, an alle Eisenbahnverwaltungen und Unternehmer das Ersuchen gerichtet, der genannten Behörde mitzutheilen, ob und unter welchen Bedingungen sie bereit seien, ihr Personen-, Gepäck- und Güter-Wagen miethweise zu überlassen. (Siehe die Bekanntmachung S. 524.)

* **Preussische Ostbahn.** Mit Bezugnahme auf den Schlusspassus in der Mittheilung über die Baufortschritte auf der Thorn-Insterburger Bahn etc. theilt uns die Kgl. Direktion der Ostbahn mit, dass die Zweigbahn nach den Rüdersdorfer Kalkbergen in einer Schienenlänge von circa 1 Meile noch in diesem Jahre im Oberbau fertig gestellt werden wird. Es wird auf derselben ein Bahnhof zu Rüdersdorf und ein Anschluss-Bahnhof an die Ostbahn bei Petershagen hergestellt. Die qu. Zweigbahn hat den Zweck, den Kalk und Kalksteine aus den Rüdersdorfer Kalkbergen der Ostbahn zuzuführen, doch wird die Benutzung derselben auch für sonstigen Güter- und Personenverkehr eröffnet werden.

— *tz.* **Berlin-Hamburger Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1870.) Das Anlage-Kapital betrug unverändert 14 000 000 Thlr., d. i. 372 044 Thlr. pro Meile. Von den 3 000 000 Thlr. Actien Lit. B waren Ende 1870 1 717 809 Thlr. und von den 6 000 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen 685 000 Thlr. amortisirt.

An Transportmitteln waren vorhanden: 116 Locomotiven mit 106 Tendern, 222 Personen-, 40 Gepäck-, 1745 Güter- und 87 Viehwagen, 1 Dampfdraisine und 2 Schwellenwagen. Die Locomotiven haben 326 655 Meilen zurückgelegt.

Wie in dem Jahre 1866 hat der Personen-Verkehr in der I. und II. Klasse abgenommen, in der III. und IV. Klasse dagegen zugenommen, während die Einnahmen für Personenbeförderung mit denen des Jahres 1867 ziemlich gleich sind. Befördert wurden: 14 625 Personen in der I., 271 329 in der II., 730 284 in der III., 653 442 in der IV. Kl., 10 709 in Extrazügen etc. und 148 933 Militärs, zusammen 1 829 322 Personen, von welchen durchschnittlich jede $6{,}_{49}$ Meilen durchfahren hat. Die specifische Frequenz beträgt 298 763 und die Mehrbeförderung gegen das Vorjahr 61 830 Personen = $3{,}_{85}$ Proc. Passagier-Gepäck wurden 107 840 Ctr. und Equipagen 106 Stück befördert. Im Güterverkehre kamen zur Beförderung: 464 900 Ctr. Eilgüter, 5 768 940 Ctr. Normal-Frachtgüter, 6 458 887 Ctr. Producte, 578 084 Ctr. Kohlen und 942 553 Ctr. in Wagenladungen, zusammen 14 213 364 Ctr. Jeder Centner hat durchschnittlich $20{,}_{32}$ Meilen durchfahren und pro Centner und Meile $2{,}_{93}$ Pf. eingebracht. Die specifische Frequenz beträgt 7 272 851 Centnermeilen. Gegen das Vorjahr sind 224 099 Ctr. = $1{,}_{55}$ Proc. weniger befördert. Der Vieh-Transport umfasste 34 539 Pferde, 25 527 St. Rindvieh, 44 852 Kälber, 223 821 Schweine, 125 149 Schafe, 4797 Hunde, 23 902 St. Geflügel und 8062 Thiere in Käfigen.

Hinsichtlich ihrer Bedeutung für den Güterverkehr rangirten die einzelnen Stationen wie folgt: Hamburg (249 604 869 Centnermeilen), Berlin (208 704 215 Ctrm.), Wittenberge (50 165 355 Ctrm.), Hagenow (15 897 729 Ctrm.), Büchen (12 231 356 Ctrm.), Lauenburg (11 084 421 Ctrm.) u. s. w.

Die Einnahmen haben betragen: für gewöhnliche Personen-Transporte 958 114 Thlr., für extraordinäre 148 526 Thlr., für Gepäck 29 590, für Equipagen 1105 Thlr., für Frachtgüter (tarifmässige Einnahmen) 2 209 734 Thlr., für extraordinäre 48 688 Thlr., für Eilgüter 239 710 Thlr., für Vieh 354 947 Thlr., aus sonstigen Quellen 158 934 Thlr., zusammen 4 172 567 Thlr. = 105 049 Thlr. pro Meile = 114 Thlr. weniger als im Vorjahre.

Ausgegeben wurden: für die allgemeine Verwaltung 98 452 Thlr., für die Bahnverwaltung 706 859 Thlr. und für die Transportverwaltung 1 701 838 Thlr., zusammen 2 507 149 Thlr. = 63 121 Thlr. pro

* Die Jahresbilanz der Werrabahn siehe S. 520.

Meile resp. $7_{,68}$ Thlr. pro Nutzmeile. Gegen das Vorjahr sind die Ausgaben um 30 546 Thlr. = $1_{,23}$ Proc. gestiegen und absorbirten $60_{,09}$ Proc. der Einnahmen. Ausserdem waren noch zu berichtigen die Betriebs-Antheile anderer Bahnen 176 385 Thlr., der Zuschuss zur Pensionskasse 7500 Thlr.

Von dem alsdann verbliebenen Ueberschusse wurden 304 033 Thlr. zur Verzinsung der Prioritäts-Anleihe, der Hamburger Bahnhofsanlage u. s. w. 30 000 Thlr. zur Amortisation verwendet, 97 500 Thlr. als Betrag der Eisenbahnsteuer dem Amortisationsfonds der Actien Lit. B gutgeschrieben, 280 000 Thlr. dem Reservefonds überwiesen und an die Stamm-Actien Lit. A 10 Proc. und Lit. B 9 Proc. Dividende im Betrage von 770 000 Thlr. vertheilt. Gegen das Vorjahr ist die Dividende um ½ Proc. gefallen.

Der Reservefonds hatte ult. 1870 einen Bestand von 872 097 Thlrn. in baar etc. und 98 760 Thlrn. in Materialien etc., zusammen von 970 857 Thlrn. Die Beamten-Pensionskasse schloss mit einem Bestande von 492 458 Thlrn. ab.

Nachdem am 8. September 1870 der erste Spatenstich für die Zweigbahn von Wittenberge über Lüneburg zum Anschlusse an die Bahn von Osnabrück nach Bremen und Hamburg an der Elbbrücke bei Dömitz ausgeführt, wurden noch bis zum Eintritt des Winters 2 Fluthbrücken-Pfeiler gegründet. Der Winter wurde demnächst zur Beschaffung der Apparate, Maschinen, Materialien etc. benutzt. Bis Anfang Mai d. Js. sind bereits die Gerüste für drei von den im Strome zu gründenden 6 Pfeilern fertig gerammt und verbunden und die Maschinen zur Comprimirung der Luft behufs Gründung dieser Pfeiler fertig aufgestellt und wird die Versenkung des eisernen Caissons zur Gründung des ersten Strompfeilers in diesen Tagen erfolgen. Die Bahnstrecke von Wittenberge bis Dömitz ist innerhalb des Mecklenburgischen Gebiets bereits in der Ausführung begriffen, für den Peuss. Theil dieser Strecke sind die Verträge abgeschlossen etc. und die Fertigstellung von Wittenberge bis Dömitz zum Schluss dieses Jahres gesichert. Für die Strecke Dömitz-Lüneburg sind die speciellen Vorarbeiten beendet und für den übrigen Theil der Vollendung nahe. Mit dem Bau selbst soll im Laufe dieses Sommers begonnen werden und die ganze Bahnstrecke von Dömitz bis zum Anschlusse an die Venlo-Hamburger Bahn spätestens mit der Vollendung der Elbbrücke fertig gestellt werden. Letztere hofft man mit Schluss des Jahres 1872 dem Betriebe zu übergeben. Zur kräftigen Inangriffnahme und Fortführung des Baues sind die Mittel durch Begebung von 6 000 000 Thlrn. Prioritäts-Obligationen an ein in Berlin und Hamburg zusammengetretenes Consortorium zu einem den Verhältnissen entsprechenden angemessenen Course beschafft worden.

Wiener Briefe.

♂ Wien, am 27. Juni. (Vom Eisenbahn-Aktienmarkte. Neue Eisenbahnverbindung mit Preussen. Alfölder Bahn. Kaiser Franz-Josefsbahn. Lemberg-Czernowitz-Jassy. Ungar. Nordostbahn. Ungar.-Galizische Eisenb. Rumänische Bahnen.)

Die Flauheit wegen der ungeheuerlichen Französischen Anleihe erstreckt sich auch auf den Eisenbahnactienmarkt, der sich überhaupt wenig disponirt zeigte. Nur Nordbahn und Südbahn hielten sich fester und von den jungen Bahnen fanden ausnahmsweise Kaschau-Oderberger und Franz-Josefbahn bessere Nachfrage. In Folge der Bemühungen der Unternehmung schreitet der Bau der Kaschau-Oderberger Bahn rasch vor und wird dieselbe baldigst dem Verkehre übergeben werden. Die Besitzer von Actien der Kronprinz Rudolfsbahn wurden durch das unbegründete Gerücht der Nichtvolleinlösung des Julicoupons allarmirt. Die Anglobank wird jedoch den Coupon pünktlich einlösen und wäre es im Interesse der Actienbesitzer der garantirten Bahnen dringend geboten, dass eine derartige Maassregel niemals Platz greifen möge. Alle übrigen Eisenbahneffecten haben mässige Rückgänge aufzuweisen. Theisbahn verloren 1½ fl., Staatsbahn 2 fl., Karl-Ludwigsbahn 1¼ fl., Elisabethbahn 1½ fl., Franz-Josefbahn stiegen um 1½ und Kaschau-Oderberger um 3 fl.

Nunmehr wollen wir zu den weitern Vorgängen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens übergehen.

Die diesseitigen Verbindungen mit dem Auslande werden in kurzer Zeit um eine neue Anschlussbahn an die Preussischen Bahnen vermehrt werden. Das Abgeordnetenhaus hat nämlich den Gesetzentwurf betreffs der Locomotivbahn von Sternberg im Anschlusse an die Mährisch-Schlesische Nordbahn über Mährisch-Neustadt, Mährisch-Schönberg, Hannsdorf und Grulich an einen Punkt der Eisenbahnlinie Wildenschwert-Mittelwalde nächst der Oesterreichisch Preussischen Grenze genehmigt. Durch dieses Gesetz wird die Regierung ermächtigt, bei Ertheilung der Concession zum Bau und Betriebe der erwähnten Bahn vom Staate die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses bis zum Gesammtmaximalbetrage von 336 000 fl. Silber für die Dauer der Concession zuzusichern. Die Befreiung von der Einkommensteuer und den Couponstempelgebühren wird auf 15 Jahre gewährt. Der Bau der Bahn muss binnen einem Jahre vom Tage der Concessionsbewilligung beginnen. Die Feststellung des Emissionscourses der Actien und Prioritäten unterliegt der Genehmigung der Staatsverwaltung. Auch die Begebung der Bauarbeiten geschieht unter Controle des Staates.

Das Gros der Generalversammlungen der Communicationsanstalten ist nun vorüber. Man ist mit den Resultaten im Ganzen zufrieden. Die Erträgnisse pro 1870 fielen günstig aus und das Jahr 1871 verspricht noch bessere Reinergebnisse. Mehr kann das Herz des Anlage- und Speculationscapitals nicht verlangen. Die noch im Werden begriffenen Bahnunternehmungen haben noch nicht alle ihre Generalversammlungen abgehalten und beeilen sich auch nicht damit. Die Generalversammlung der Alföld-Fiumaner Bahn fand am 20. d. M. zu Pest statt. Der Verwaltungsrath berichtete über die Situation der Unternehmung. Die fertigen Strecken erweisen sich als solid gebaut und die noch erübrigenden Herstellungen gehen rasch von Statten. Die im September vorigen Jahres dem Betriebe übergebenen Strecken lieferten eine Einnahme von 494 000 fl., während die Betriebsauslagen 398 000 fl. betrugen; in den ersten 5 Monaten des laufenden Jahres wurden ca. ½ Million fl. eingenommen. — Einer sicheren und günstigen Zukunft kann die Unternehmung erst entgegensehen, wenn die Fortsetzung der Alföldbahn bis Sissek, eventuell bis Fiume zur Thatsache geworden ist. Die Ungarische Regierung hat betreffs des Baues dieser Fortsetzungslinie einen öffentlichen Concurs ausgeschrieben. Die Verwaltung hat daher die Actionäre zur ausserordentlichen Generalversammlung einberufen, um ihnen folgende Anträge vorzulegen:

1) Die Actien-Gesellschaft der Grosswardein-Essegger Strecke der Alföld-Fiumaner Bahn wird gemeinschaftlich mit der Ungarischen Allgemeinen Creditbank und der k. k. priv. Oesterreichischen Creditanstalt für Handel und Gewerbe im Namen der Concessionäre der Alföldbahn um die Erwerbung der Concession sowohl für die von dem Kgl. Ungar. Communicationsministerium am 3. Mai 1871 ausgeschriebene Linie Essegg-Sissek als für alle anschliessenden Croatisch-Slavonischen Bahnen einschreiten. Für den Fall der Erlangung der Concession gelten folgende weitere Vereinbarungen.

2) Die Strecke Essegg-Sissek und die anschliessenden Croatisch-Slavonischen Bahnen werden als ein integrirender Theil der Alföldbahn betrachtet und somit für diese Linie keine neue Gesellschaft gebildet.

3) Das zum Baue der erwähnten Linien erforderliche Kapital wird durch die Emission von Aktien und Prioritäten der Alföldeisenbahngesellschaft mit Beibehaltung des Verhältnisses in der Quantität dieser Titres beschafft.

4) Es verpflichtet sich die Ungar. Allg. Creditbank und die k. k. priv. Creditanstalt für Handel und Gewerbe im Namen der Concessionäre der Alföldbahn, die neuen Strecken gegen Uebernahme der gesammten, der Garantieziffer entsprechenden Titres — concessionsmässig unter alleiniger Controle der Staatsverwaltung — deren diesbezügliche Kosten nur die Obgenannten zu tragen haben, herzustellen, um nach Vollendung der einzelnen Strecken, und wenn dieselben vom Staate als concessionsmässig hergestellt erklärt sein werden, dem Verwaltungsrathe der Alföldbahn zu übergeben.

5) Ferner räumen die im Eingange des vorigen Punktes Benannten den Aktionären der Alföld-Fiumaner Eisenbahngesellschaft das Bezugsrecht auf die zu emittirenden neuen Aktien ein.

Die Versammlung hat diese Anträge einstimmig und ohne Debatte genehmigt.

Als Vorläufer der am 28. d. M. stattfindenden Generalversammlung der Kaiser Franz-Josefsbahn wurde dieser Tage der Rechenschaftsbericht versendet. Aus demselben geht hervor, dass die Bauten auf den Bahnstrecken Gmünd-Prag und Pilsen-Eger derart vorgeschritten sind, dass gegründete Aussicht vorhanden ist, dieselben noch im Laufe dieses Jahres dem allgemeinen Verkehre zu übergeben, und den festgesetzten Vollendungstermin einzuhalten. Dies gilt auch von den Prager Verbindungsbahnen, vorausgesetzt, dass die Eisenconstruction über die Moldaubrücke von dem betreffenden Eisenwerke noch rechtzeitig abgeliefert werden kann. Der Betriebsabschluss der Strecke Wien-Pilsen ist folgendermaassen beschaffen: Einnahmen: 1) Transport-Einnahmen 1 858 040 fl. 28 kr. 2) Verschiedene Einnahmen 2885 fl. 14 kr.; Summa der Einnahmen 1 860 925 fl. 42 kr. Ausgaben: 1) Allgemeine Verwaltung 51 101 fl. 63 kr. 2) Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 251 696 fl. 37 kr. 3) Verkehrs- und commerzieller Dienst 308 816 fl. 48 kr 4) Zugförderungs- und Werkstättendienst 246 898 fl. 85 kr. 5) Besondere Ausgaben 24 749 fl. 4 kr.; Summa der Ausgaben 883 257 fl. 37 kr. Ueberschuss als Reinerträgniss 977 668 fl. 5 kr. oder nach dem durchschnittlichen Silberagio im Jahre 1870 in Silber 799 924 fl. 72 kr. Im Entgegenhalte zu dem für die Verzinsung des Anlagekapitals der Strecke Wien-Pilsen erforderlichen Betrage von 1704421 fl. 89 kr. ergiebt sich ein Abgang von 901497 fl. 17 kr., welcher in Gemässheit der Concessionsurkunde von der Staatsverwaltung vorschussweise zu bedecken ist.

An die Verwirklichung der Verbindung der Lemberg-Czernowitz-Jassybahn an das Südrussische Eisenbahnnetz und Odessa soll nunmehr ernstlich geschritten werden. General-Direktor Offenheim ist zu dem Zwecke nach Bukarest abgereist, um dort, wo die jetzigen Kammern praktischer gestimmt sind, im Interesse des Anschlusses thätig zu sein. Gleichzeitig bewirbt sich die Lemberg-Czernowitz-Jassybahn um die Fortsetzung der Linie von Lemberg über Tomaszow nach Warschau in der directesten Verbindung mit Danzig und Stettin. Gelingt es der Gesellschaft diese Bahnverbindung herzustellen, dann wird die Lemberg-Czernowitz-Jassybahn

sicherlich einer besseren Zukunft entgegengehen, als unter den gegenwärtigen Verhältnissen möglich ist.

Nach Kundmachung der General-Direktion der Ungarischen Nordostbahn wird die Theilstrecke Debreczin-Nagy Károly mit den Stationen Debreczin, Vámos-Pércz, Mihályfalva, Reszege-Szaniszló, Nagy-Károly und mit den Haltestellen Haláp und Abrány am 25. Juni 1871 dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. In den Haltestellen Haláp und Abrány werden nur Personen, mit Ausschluss aller nach den Bestimmungen des Militär-Tarifs zu befördernden Reisenden, in den Stationen Debreczin, Vámos-Pércs, Mihályfalva, Reszege-Szaniszló und Nagy-Károly hingegen Civil- und Militär-Personen, Gepäck, Eilgut und Frachten aufgenommen.

Auf der Galizischen Strecke der 1. Ungar.-Galiz. Eisenbahn waren mit Ende Mai 1871 9530 und auf der Ungarischen 5347 Arbeiter beschäftigt, auf jener 41% und auf dieser 50—70% Unterbau vollendet; auch hat auf dem Anfangs October d. J. zu eröffnenden Theil der Ungar. Strecke, so wie auf der Ende d. J. dem Verkehr zu übergebenden Galiz. Theilstrecke die Legung des Oberbaues begonnen. Durch die gesetzliche Gestattung der $^1/_{40}$ Steigung am Karpathenübergange ist sowohl die Beschleunigung der von circa 500 Mann besorgten Tunnelbauten als die Beendigung der ganzen Bahn vor dem concessionsmässigen Termine in Aussicht genommen.

Bezüglich der Anschlüsse der Rumänischen Bahnen an Oesterreich-Ungarn erfährt man, dass eine Convention zwischen den betheiligten Staaten abgeschlossen wurde, wonach für die Oesterr.-Ungarischen und Moldau-Walachischen Bahnen drei Anschlusspunkte bezeichnet sind, nämlich bei Orsowa, bei dem Vulcanpass und bei Kronstadt-Ojtoz. Bezüglich der letztgenannten zwei Anschlüsse ist man jedoch noch nicht im Reinen und es wird daher eine gemischte, aus Experten bestehende Commission eingesetzt werden, deren Aufgabe es sein wird „in etwa sechs Monaten ein Gutachten abzugeben", woraus zu ersehen sein wird, welcher von diesen zwei Anschlusspunkten den Interessen beider Länder besser entsprechen könnte.

Unterstützungs-Verein von Beamten und Dienern der k. k. priv. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft. Angeregt durch die traurige Lage, in welche die grösstentheils nur auf den Gehalt des Ernährers angewiesenen Familien der Beamten im Falle des Absterbens desselben gerathen, haben die Bediensteten der k. k. priv. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft über Aufforderung des General-Inspectors Herrn Wenzel De Laglio im Jahre 1864 einen Verein gegründet, welcher den Zweck hat, in solchen Fällen den Betroffenen die dringend nothwendige ausgiebige Hilfe stets sogleich zu verschaffen, da dieses durch den Pensionsfond nicht erfolgen kann.

Es ist dies der Unterstützungs-Verein von Beamten und Dienern der genannten Gesellschaft, dessen Jahresbericht für das 7. Vereinsjahr (1870) uns vorliegt. Die Statuten dieses Vereins sind von der hohen Regierung genehmigt und erfreut sich derselbe auch der Unterstützung des Verwaltungsrathes der Gesellschaft.

Derselbe ist in erster Reihe ein Lebensversicherungs-Verein und derart organisirt, dass die Mitglieder ihr Leben auf 250, 500 oder 1000 fl. Oesterr. Währung versichern lassen können. (Versicherungen auf höhere Beträge werden beim Allgemeinen Oesterr. Beamtenverein vermittelt.)

Die zu zahlenden Prämien sind bei dem Umstande, als die Leitung des Vereins durch aus der Mitte der Mitglieder gewählten Comités unentgeltlich geführt, die Administration bei der erwähnten Unterstützung durch die Gesellschaft nur mit unbedeutenden Auslagen verbunden und der Verein überhaupt kein auf Erzielung eines Gewinnes gerichtetes Unternehmen ist, bedeutend geringer, als dieselben von den öffentlichen Versicherungs-Anstalten bemessen werden können. Die Vereinsleitung, an deren Spitze seit dem Bestehen des Vereins der General-Inspektor Herr Wenzel De Laglio steht, ist bestrebt gewesen, den Mitgliedern auch schon bei Lebzeiten einige Vortheile zuzuwenden, indem dieselbe einen Theil des Vereinsvermögens zur Ertheilung von verzinslichen Vorschüssen und zur vorschussweisen Zahlung der durch die Vermittelung derselben bezogenen Bekleidungsgegenstände, Nähmaschinen etc. für die Mitglieder verwendet.

Was die Vorschüsse anbelangt, so muss besonders hervorgehoben werden, dass den Mitgliedern auch in Erkrankungsfällen solche zu sehr mässigen Zinsen ertheilt werden und dass die ratenweise Rückzahlung dieser Vorschüsse stets erst nach erfolgter Genesung des Betreffenden beginnt.

Welche bedeutenden Vortheile den Mitgliedern hierdurch erwachsen, ist Jedem, der die Verlegenheit der Beamten bei nothwendig werdenden ausserordentlichen Ausgaben kennt, einleuchtend; es sei deshalb hier nur noch erwähnt, dass von den Mitgliedern dieses Vereins bereits mehrere, welche durch unverschuldete Unglücksfälle materiell sehr herabgekommen waren, durch den Verein, theilweise auch mit ausgiebiger Hilfe der k. k. priv. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, vollständig rangirt und so zu sagen sich selbst wiedergegeben worden sind.

Dass diese Vortheile von den Bediensteten der Gesellschaft gewürdigt werden, und dass der Verein auch das ihm allgemein geschenkte Vertrauen verdient, beweisen auch die Angaben des uns vorliegenden 7. Jahresberichtes desselben.

Nach demselben betrug mit Ende des Jahres 1870:

die Anzahl der Mitglieder		3086,
das mittlere Alter derselben		$42_{.35}$ Jahre,
der versicherte Betrag	Ö. W. fl.	$2070500_{.00}$,
die monatliche Prämienzahlung	„ „ „	$4035_{.34}$,
das Nettoerträgniss an Zinsen und Provisionen im Jahre 1870	„ „ „	$13649_{.04}$,
das Vereinsvermögen	„ „ „	$185392_{.33}$ und
die Summa der während der siebenjährigen Vereinsdauer ausgezahlten Unterstützungen	„ „ „	$141925_{.00}$,

mit welchen vielen Familien in ihrer bedrängtesten Lage die nothwendige Hilfe geleistet worden ist.

Die Bilanz des Vereins ergab, dass nach Abzug der zur Deckung der Verpflichtungen des Vereins nothwendigen Prämienreserve der bedeutende Ueberschuss von Ö. W. fl. $16774_{,49}$ verblieb, welcher theilweise dazu verwendet wurde, die Unterstützungsbeträge der ältesten Mitglieder um 5% zu erhöhen. Die Zahl der Mitglieder ist auch im Jahre 1871 noch im Steigen begriffen und betrug am Ende des Monats Mai bereits 3300.

Aus diesen Daten ist ersichtlich, dass der Beamtenstand sich mit vereinten Kräften eine ausgiebige Stütze selbst verschaffen kann und wir fügen nur noch den Wunsch bei, dass auch die Beamten anderer Unternehmungen und andere Corporationen durch das von uns vorgeführte Beispiel angeeifert werden möchten, ähnliche Vereine zu ihrem eigenen und dem Wohle ihrer Angehörigen zu gründen, weil dieselben den doppelten Vortheil bieten, dass die Prämien, die die Mitglieder zur Sicherung einer Unterstützung für die Angehörigen im Falle des Ablebens zahlen, an und für sich verhältnissmässig gering sind und von den Mitgliedern selbst auch noch bei Lebzeiten zu eigenem Vortheile nutzbringend verwendet werden können.

Directe Verkehre.

Mit dem 17. d. Mts. ist ein directer Personen- und Gepäckverkehr in den Schnellzügen zwischen Berlin und den Württembergischen Stationen Stuttgart und Wildbad via Mühlacker resp. Durlach ins Leben getreten und kosten die Billete: Berlin-Stuttgart I. Kl. 22 Thlr. 18 Sgr., II. Kl. 16 Thlr. 15 Sgr.; Berlin-Wildbad via Mühlacker: I. Kl. 22 Thlr. 7 Sgr., II. Kl. 16 Thlr. 8 Sgr.; Berlin-Wildbad via Durlach: I. Kl. 22 Thlr. 7 Sgr., II. Kl. 16 Thlr. 8 Sgr.

Am 1. Juli wird auf sämmtlichen Linien der Oesterr. Südbahn mit Ausnahme der Tirolerlinie eine neue Fahrordnung ins Leben treten, nach welcher eine directe Personenbeförderung ohne Wagenwechsel von Wien über Neustadt, Kanizsa, Barcs nach Essegg und zurück stattfindet, ferner auch ein beschleunigter Personenzug von Wien nach Graz und zurück verkehren. Zugleich werden die Züge auf dem Gebiete Ungarns nach der Pest-Ofener Zeit, welche gegen die Prager Zeit um 18 Minuten voraus ist, verkehren.

Am 1. Juli tritt auf den Bayer. Staatsbahnlinien zum bestehenden Fahrplan eine Ergänzung in Kraft. Dieselbe enthält Aenderungen auf den Linien: München-Kirchseeon-Rosenheim-Salzburg (täglich 2 Schnell- und 2 Postzüge), Rosenheim-Kufstein (2 Schnell-, 2 Personenzüge), Freylassing-Reichenhall (6 Züge), Holzkirchen-Schliersee (4 Züge), München-Braunau (1 Schnell-, 2 Personenzüge mit Anschlüssen nach Wien), München, Peissenberg und Penzberg (4 Züge) und München-Holzkirchen-Rosenheim, auf welch letzterer nur noch 4 Personenzüge verkehren.

Nach Eröffnung der Verbindung Wien-Braunau-München wird vom 1. Juli ab die bisherige Verbindung zwischen Wien und Tirol mittelst der Courierzüge 1 und 2 und der Personenzüge 3 und 4 der Kaiserin Elisabethbahn (Abfahrt von Wien $4_{,30}$ Nachm. und 9 Abds., Ankunft in Innsbruck $8_{,38}$ Morg. resp. $5_{,35}$ Abds. und in München $6_{,25}$ Morg. resp. $3_{,25}$ Nachm., in umgekehrter Richtung Abfahrt von Innsbruck 5 Nachm. und $8_{,7}$ Morg., von München $5_{,45}$ Nachm. und $10_{,45}$ Vorm., Ank. in Wien $8_{,25}$ Morg. und $5_{,20}$ Morg.) zwar auch fernerhin bestehen bleiben, mit der Aenderung, dass Courierzug 2 in Folge einer Abkürzung des bisher sehr lästigen bei 3 Stunden währenden Aufenthalts des Anschlusses in Rosenheim um $2^1/_2$ Stunden früher in Wien eintrifft.

Ausser diesen directen Zügen via Salzburg werden aber auch nunmehr solche directe Züge über Simbach nach München geleitet. Auf dieser Route werden nämlich in jeder Richtung ein neuer Courierzug und ein neuer Postzug verkehren (Abfahrt in Wien $5_{,45}$ Abds. resp. $9_{,30}$ Abds., Ankunft in München $5_{,30}$ Morgs. resp. $1_{,20}$ Nachm.; in entgegengesetzter Richtung Abfahrt in München (Courierzug) $10_{,30}$ Abds. resp. (Postz.) 12 Mittag, Ankunft in Wien 10 Vorm. resp. $5_{,35}$ Morg.). Die Courierzüge via Simbach bringen somit den Reisenden um 2—3 Stunden (in $11^1/_2$—$11^3/_4$ Stunden gegen 14—$14^3/_4$ Stdn.) früher als via Salzburg von Wien nach München und umgekehrt.

Personalnachrichten.

Bayerische Ostbahnen. Der frühere Official und Vorstand der Post- und Bahnexpedition in Starnberg Viktor Schubert wurde zum Directions-Inspector ernannt.

Pfälzer Bahnen. Zum Bezirksingenieur für die Alsenzbahn mit dem Wohnsitze in Winnweiler wurde der bisherige Sectionsingenieur Christian Foltz und der bisherige Bahnhofverwalter Friedrich Frentzel zum 1. Beamten des Bayer. Dienstes in Weissenburg ernannt.

Württembergische Staatsbahn. Die Stelle eines Vorstands der Montirungsverwaltung für die Verkehrsanstalten mit dem Titel Inspector wurde dem Bahnhofverwalter Keppel in Gmünd übertragen.

Oesterreich. Der ehem. Ungar. Eisenbahnbaudirector von Thommen ist in den Verwaltungsrath der Oesterr. Nordwestbahn übergetreten. In den Verwaltungsrath der Mährisch-Schlesischen Centralbahn sind an Stelle der ausgeschiedenen Ladenburg und Zailler, Graf Dubsky und Dr. Lichtenstern eingetreten.

Die Rheinische Eisenbahn sucht für das technische Büreau ihrer Wagenverwaltung in Nippes bei Köln einen Techniker als Constructeur und Zeichner. Siehe Bekanntmachung S. 522.

Ausland.

⊙ Schweiz. (Rigibahn. Nordostb.) Die Arbeiten an der Rigibahn von Kaltbad nach Kulm haben am 13. d. M. begonnen. Die Kosten dieser Strecke sind auf 350 000 und zu der Linie Arth-Kulm auf 1½ Mill. Fr. berechnet. — Die Arth-Goldauische Rigibahngesellschaft hat gemäss Art. 3 der Bundesgenehmigung für die Strecke Luzernische Grenze bei Rigikaltbad bis Kulm binnen 6 Monaten nach dem 26. December 1870 den Anfang mit den Erdarbeiten zu machen und den Finanzausweis für die Ausführung dieser Bahnstrecke vorzulegen. In der einen und der andern Richtung hat der Präsident der Gesellschaft befriedigende Ausweise geliefert und es ist dieser Ausweis vom Bundesrath dann auch genehmigt worden.

Laut Anzeige der Nordostbahndirektion wird die Collaudation der Seethalbahn Romanshorn-Constanz am 29. d. M. stattfinden. Die Betriebs-Eröffnung ist auf den 1. Juli c. bestimmt. Da es sich um eine internationale Bahnverbindung handelt, so hat der Bundesrath beschlossen, sich bei der Eröffnungsfeier officiell vertreten zu lassen.

—tz. Schweizerische Centralbahn. (19. Geschäftsbericht pro 1870.) Wie in den Vorjahren umfasste das Bahnnetz der Schweizerischen Centralbahn 248 Kilometer, von welchen 10 Kilometer verpachtet sind. Das Aktien-Kapital beträgt, wie im Vorjahre 37 617 500 Fr., Obligationen waren 44 000 000 Fr. emittirt und für die Bahnen ult. 1870 verwendet 82 016 998 Fr.

Das Betriebsmaterial bestand aus 65 Lokomotiven, von welchen der Bahnhofsdienst 9 Stück erforderte, 146 Personenwagen mit 8010 Sitzplätzen und 1036 Gepäck- und Güterwagen mit einer Gesammt-Tragkraft von 187 410 Ctrn. Die Lokomotiven haben in den Zügen 1 461 368 Kilometer, bei Rückfahrten, Vorspann etc. 175 430 Kilometer, zusammen 1 636 798 Kilometer zurückgelegt.

Im Jahre 1870 wurden befördert: 29 285 Personen in der I. Klasse, 398 016 in der II. und 1 734 002 in der III. Kl., zusammen 2 161 303 Personen, 220 298 Centner Gepäck, 97 Leichen, 136 060 Stück Pferde, Rindvieh etc., 3991 Hunde, 1 486 000 Franken Taxwerth Geld, 416 540 Ctr. Eil- und 12 693 049 Ctr. ordinäre Güter, zusammen 13 109 589 Ctr. Durchschnittlich hat jede Person $28_{,71}$ Kilometer zurückgelegt und jeder Centner Gut $64_{,78}$ Kilometer durchfahren; auf die ganze Bahn reducirt kommen 260 635 Personen und 3 568 054 Centner Güter.

Gegen das Vorjahr sind 16 855 Personen = $0_{,79}$ Proc. und 1444399 Centner Güter = $12_{,38}$ Proc. mehr befördert, wegen der grossen Militairtransporte resultirte aber für die Personenbeförderung eine Minder-Einnahme von 108 881 Fr.

Die wichtigsten zur Beförderung gelangten Artikel waren: Steinkohlen und Coaks 2 938 924 Ctr., Bau- und Brennholz, sowie Torf 1060861 Ctr., Mehl, Getreide aller Art, Sämereien 1 300365 Ctr., Eisen und Eisenwaaren 862186 Ctr., Steine aller Art, Ziegel etc. 664468 Ctr., Wein, Obstwein, Bier, Branntwein etc. 616 745 Ctr., Salz 394 300 Ctr., Baumwolle 305 886 Ctr. etc.

Die Einnahmen haben betragen: für Personen 3 246 005 Fr., für Gepäck und Traglasten 282 498 Fr., für Leichen 4671 Fr., für Pferde und Vieh 184836 Fr., für Hunde 4675 Fr., für Güter und Geld 3909 497 Fr., aus diversen Titeln 170 436 Fr. (zus. 7 802 618 Fr.), von anderen Bahnen und aus verschiedenen Quellen 644 382 Fr., zusammen 8 447 000 Fr., per Tag 23 142 Fr., per Bahnkilometer 35 492 Fr. Sie sind um 449 846 Fr. = $5_{,63}$ Proc. grösser als im Vorjahre.

Die Ausgaben betrugen: für den allgemeinen Verwaltungsdienst 110 278 Fr., für Bahnaufsicht und den Unterhaltungsdienst 1 046 184 Fr., für den Expeditionsdienst 1139 301 Fr., für den Fahrdienst 1 460 048 Fr. und an verschiedenen Ausgaben 286 466 Fr., zusammen 4 042 277 Fr., per Betriebstag 11 075 Fr., per Bahnkilometer 16 984 Fr. und per Lokomotivkilometer $2_{,469}$ Fr. Die Ausgaben, welche $47_{,85}$ Proc. der Einnahmen (gegen $44_{,48}$ Proc. im Vorjahre) betragen, sind um 485482 Fr. = $13_{,65}$ Proc. grösser als im Vorjahre.

Der Reinertrag berechnet sich auf 4 404 723 Fr., per Betriebstag auf 12 067 Fr. und per Bahnkilometer auf 18 507 Fr. Er repräsentirt $52_{,15}$ Proc. der Einnahmen und ist um 35 635 Fr. = $0_{,81}$ Proc. geringer als im Jahre 1869.

Mit Einschluss eines Saldo's aus der vorjährigen Betriebsrechnung von 180950 Fr. und verschiedenen Vergütungen anschliessender Bahnen würden die Einnahmen 9 342 000 Fr. und die Ausgaben mit Einschluss von 2064 200 Fr. zur Verzinsung der Obligationen 6 568 501 Fr. betragen. Von den alsdann verbleibenden 2 773 499 Fr sind als Dividende auf 75 235 Aktien à 34 Fr. (= $6_{,80}$ Proc. wie im Vorjahre) 2 557 990 Fr. vertheilt und der Rest von 215 509 Fr. auf neue Rechnung übertragen.

Der Reservefonds hatte ult. 1870 einen Bestand von 2 257 050 Fr. und die Hilfskasse der Angestellten von 565 622 Fr.

Wegen der Bötzbergbahn, welche gemeinschaftlich mit der Nordostbahn-Gesellschaft erbaut und betrieben werden soll, ist bei letzterer Bahn (in No. 25 S. 489) das Nähere mitgetheilt worden.

○ Schweden. Am 16. d. M. fand, wie bereits in No. 25 erwähnt, die feierliche Eröffnung der Eisenbahn zwischen Stockholm und Christiania statt. Dieser 54 Schwedische Meilen lange Schienenweg, zwar schon 1862 im Princip beschlossen, aber erst 1868 in Angriff genommen, ist der vielen durch das bergige Terrain bedingten Kunstbauten wegen ein kostspieliges Unternehmen, denn es erforderte einen Aufwand von 20 650 000 Thlrn. Dieselbe wird aber auch mächtig zum regen Verkehr der beiden Königreiche beitragen und bietet den grossen Vortheil einer Verbindung zwischen Ost- und Nordsee.

Russland. Eine in Petersburg Ende Mai zusammenberufene ausserordentliche Generalversammlung der Vertreter der Russischen Eisenbahnen hat über das projektirte neue Eisenbahngesetz Berathungen gehalten. Man erwartet in nächster Zeit detaillirte Bestimmungen desselben in den officiösen Blättern zur Kenntnissnahme des Publikums und der Kritik in kaufmännischen Kreisen.

Literatur.

K. **Chemins de fer d'interêt local.** Rapport de la commission de l'Association des ingénieurs sortis de l'école de Liège fait par M. M. Ch. Beer & L. Syroczynski ingenieurs. Liège 1871.

Die Broschüre beabsichtigt eine Darstellung über den gegenwärtigen Stand der Fragen bezüglich der Bahnen von lokalem Interesse zu geben. Sie kommt zu dem Ergebniss, dass aus Rücksichten auf billige Ausführung dieser Bahnen eine schmalere Spurweite, als die für Hauptbahnen übliche, einzuführen sei.

Mögen die Bahnen localen Interesses als ökonomische, Vicinal- oder Departementsbahnen in jedem einzelnen Falle bezeichnet werden, immerhin ist es Zweck, sie mit den geringsten Mitteln zu bauen und zu betreiben. Die Wahl des Konstruktionssystems der Bahn, die Art und Weise der Einrichtung und des Betriebes ist dabei von dem Umfange des wahrscheinlichen Verkehrs abhängig zu machen; in dieser Hinsicht wird als Grundsatz aufgestellt: die Bedingungen für den Bau und Betrieb einer Bahn sind auf Grund des erwarteten Verkehrsumfanges so zu bemessen, dass das Anlage-Kapital eine ausreichende Rente (6%) abwirft.

Bei Anlage irgend einer Bahn sind die Betriebs-Verhältnisse als für die Konstruktion maassgebend zu betrachten; der schwerste Bahnzug bestimmt die stärkste Steigung; der längste Zug den kleinsten Kurvenhalbmesser; die grösste zugelassene Geschwindigkeit die Ueberhöhung des äusseren Schienenstranges der Kurven; das Schienengewicht wird durch die Schwere der Lokomotiven bedingt; die Geschwindigkeit der Züge auf Lokalbahnen ist geringer als auf Hauptbahnen; die ersteren haben geringere Lasten zu befördern als letztere. Alle diese Umstände machen die Anwendung des Systems der gewöhnlichen Bahnen auf Lokalbahnen nicht anräthlich.

Die Annahme der breiten Spur auch für Lokalbahnen findet ihre Begründung in dem Wunsche auf gleichförmige Einrichtung der Bahnen und ihres Materials, in der Vereinfachung des Betriebs-Dienstes, Vermeidung von Umladungen und in der Möglichkeit Bau und Betrieb der Bahn in die Hände verschiedener Gesellschaften legen, somit den Bahnbetrieb der Verwaltungen bereits bestehender Anschlussbahnen übertragen zu können. Aus diesen Gründen ist in Frankreich allen auf Grund des Gesetzes von 1865 geschaffenen Lokalbahnen die breite Spur gegeben worden.

Aus den Ergebnissen der unter sehr günstigen Verhältnissen gebauten Lokalbahnen in Elsass ist jedoch der Schluss zu ziehen, dass diese Art von Nebenbahnen im Allgemeinen eine hinreichende Rente für das aufgewandte Kapital nicht abwirft; eine solche lässt sich nur erwarten, wenn die Kosten der Herstellung sich auf ⅓ bis höchstens ⅖ der Kosten von Hauptbahnen belaufen. Ueberhaupt muss zur Erzielung günstiger Ergebnisse entweder der Bau sehr billig hergestellt oder die Betriebskosten müssen wesentlich ermässigt, oder die Tarife wesentlich erhöht werden. Unter Festhaltung der für Hauptbahnen geltenden gesetzlichen Normen wird man jedoch eine wesentliche Ermässigung der Baukosten nicht erzielen; man wird Konstruktionsänderungen und namentlich die Anwendung einer Mittelschiene einführen müssen, welche Steigungen von $0_{,07}$ und Kurven von 50m Halbmesser gestattet; man wird die Linie auf dem direktesten Wege traciren und die Bewegung von Erdmassen thunlichst beschränken müssen. Eine Einschränkung der Betriebskosten lässt sich anstreben durch Fortschritte in der Art des Bahnbetriebes, welche geeignet sind, die Kosten der Zugkraft zu erniedrigen. In dieser Beziehung sind namentlich die Systeme von Fairlie und von Deville zu erwähnen, welche den Zweck haben, das Gewicht des Zuges selbst für die Zugkraft nutzbar zu machen.

Die Erhöhung der Einnahmen durch höhere Tarife ist nur bis zu einem gewissen Grade möglich und findet ihre Grenze in den Kosten des Pferdetransports. Aus dem Allen darf gefolgert werden, dass die Anwendung der breiten Spur auf Lokalbahnen im Allgemeinen zu theuer und deshalb unvortheilhaft ist.

Um billiger zu bauen und zu betreiben kann man zwei Wege einschlagen, entweder eine schmalspurige Bahn oder Motoren mit veränderlicher Adhäsion einführen.

Die schmalspurige Bahn ist als die eigentliche Industriebahn anzusehen; es giebt deren in Norwegen, Dänemark, England, Frankreich und Deutschland. Die neuerlich von Deutschen Verwaltungen beschickte Kommission hat Spurweiten von $0^m{,}_{75}$ und 1^m vorgeschlagen; nur wenn eine Lokalbahn zwei Stationen eines grossen Netzes verbindet, soll sie in der gewöhnlichen breiten Spur gebaut werden. Für jene Linien sollen Steigungen von $0{,}_{025}$ und Kurven von 60^m Halbmesser zugelassen, Schienengewicht und Höhe der Unterbettung herabgemindert werden; die Maschinen sollen nicht mehr als 10 bis 20 Tonnen wiegen, nicht mehr als 15 bis 30 Kilom. in der Stunde durchlaufen und die Wagen sollen auf ihren Achsen drehbare Räder erhalten.

Die schmalspurige Broelthalbahn giebt eine Verzinsung des Anlagekapitals von $5{,}_{75}\%$ bei einem täglichen Verkehr von 64 Tonnen pro Kilom. und wenig höheren Tarifen, als für breitspurige Bahnen üblich.

Die Festiniogbahn, unter grossen Terrainschwierigkeiten und Kosten gebaut, giebt $12^1/_2\%$ Reinertrag, während die breitspurigen Englischen Bahnen nur 3 bis 4% abwerfen.

Nach den bisherigen Erfahrungen kann man festsetzen, dass die Anlagekosten schmalspuriger Bahnen auf $^1/_4$ bis $^1/_3$ der Kosten von Hauptbahnen sich beschränken lassen, dass die Kosten des Betriebsmaterials ermässigt werden können, während mit Ausnahme von grossem Vieh, alle Transporte auf schmalspurigen Bahnen ebenso gut wie auf Hauptbahnen sich befördern lassen; die Betriebskosten schmalspuriger Bahnen stellen sich bislang nicht sehr günsig dar, doch beweist das Beispiel der Broelthalbahn die Möglichkeit einer Herabminderung auf die Hälfte oder $^2/_3$ der gewöhnlichen. Man wird jedoch eine grösse Oeconomie im Allgemeinen erzielen können, sobald man die staatlichen Vorschriften dem Wesen der Lokalbahnen entsprechend modificirt.

Aber auch unter den gegebenen Verhältnissen entspricht die schmalspurige Bahn den lokalen Bedüfnissen, welchen sie dienen soll. Der Zeitverlust in Folge geringerer Fahrgeschwindigkeit hat keine Bedeutung bei Linien von 20 bis 30 Kilom. Länge. Die Eisenbahnzüge haben geringe Belastung; aber wenn diese hinreicht, die Rente der Bahn zu sichern, so bedarf man keiner stärkeren. Die Unbequemlichkeit und die Kosten des Umladens der Güter beim Uebergange auf breitspurige Bahnen werden häufig überschätzt; bei geeigneten Ueberlade-Vorrichtungen lassen Arbeit und Kosten sich sehr vermindern und unter Umständen für manche Produkte erfahrungsmässig auf 4 Centimen für die Tonne beschränken, während das Maximum auf 20 Centimen geschätzt wird. Für alle schwerwiegenden Rohstoffe, Kohlen, Erze, Steine hat man bereits vervollkommnete Beladungsmethoden, für andere Produkte wird man einfache Mittel für das Umladen finden und überhaupt wird es in jedem einzelnen Falle nur darauf ankommen: eine zweckmässige Verbindung beider Bahnen zu bewirken, indem man ihre Niveau-Unterschiede benutzt, eine dritte Schiene zwischen die Schiene der breiten Spur einlegt, um sie für die Wagen der schmalspurigen Bahn nutzbar zu machen und dergl. Ein wesentlicher Vortheil der schmalspurigen Bahnen ist dadurch noch zu erreichen, dass man die Wagen zum Transport der Waaren direkt vors Haus verwendet, was durch Wechselung der auf den Achsen drehbaren Räder ohne Schwierigkeit sich ermöglichen lässt. Diese Einrichtung in Verbindung mit der von Englischen Kompagnien aufgestellten Forderung, dass die Industriellen eigene Wagen beschaffen, würde nicht allein die Kosten des Be- und Entladens, sondern auch die Ausgaben für Betriebsmaterial der Bahn wesentlich vermindern und die Kosten des Betriebes ermässigen.

Die Broschüre hält die von der Deutschen Kommission vorausgesetzte Anwendung der breiten Spur auf die Verbindung von zwei Hauptbahnen für nicht hinlänglich gerechtfertigt und meint, dass auch für die Beurtheilung dieses Falles lediglich der wahrscheinliche Verkehr der Bahn maassgebend sein müsse.

Bei Innehaltung des andern, zum Zweck der Erzielung billiger Transporte möglichen Weges, nämlich Einführung eines besonderen Betriebssystems, bieten sich 2 Systemgruppen, die erste mit dem Typus des Systems von Larmanjat und die zweite mit dem Typus des Fell'schen Konstruktions-Systems mit einer Mittelschiene.

Der mit dem Larmanjat'schen System auf der Linie von Riancy nach Montfermeil gemachte Versuch hat seine Ausführbarkeit bewiesen, über die Unterhaltungs- und Betriebskosten jedoch keine Auskunft gegeben und es ist zu fürchten, dass diese sehr ungünstig ausfallen werden.

Das System von Deville und von Mention, auf die breite Spur angewandt, weist auf der Horizontale keine Abweichung gegen die gewöhnliche Oberbaukonstruction auf; auf Steigungen jedoch laufen besondere Felgen der Triebräder auf hölzernen Unterlagen, während die Schienen nur berührt werden.

Sowohl dieses wie verschiedene andere vorgeschlagene und in der Broschüre aufgeführte Systeme leiden jedoch an demselben Uebelstande, wie das Larmanjat'sche, nämlich an der Abnutzung und der Nothwendigkeit der Unterhaltung des Holzwerks, wiewohl letzteres bei der Deville'schen und Mention'schen Konstruktion nur auf starken Steigungen von $0{,}_{025}$ und mehr in Anwendung kommt; im Uebrigen hat dieses Konstruktionssystem den Vorzug grösster Einfachheit für sich, lässt sich auf die schmale Spur anwenden und kann in bergigen Gegenden zur Vervollständigung schmalspuriger Bahnen dienen. Die Baukosten der Mention'schen Konstruktion belaufen sich auf 24 000 Francs für den Kilometer, die Betriebskosten sind im Voraus nicht zu schätzen, werden aber den Betriebskosten der gewöhnlichen breitspurigen Bahnen nahe kommen.

Die Systeme, welche drei Schienen verwenden, insbesondere das dem Fell'schen nahe kommende System von Goudat-St.-Pierre, das von Latowski, Geoffroy, Lo-Pristi und Anderen, fordern im Allgemeinen sehr hohe Betriebskosten und sind noch nicht genügend erprobt.

Die Broschüre giebt eine vergleichende Zusammenstellung über Anlagekapital, Betriebskosten und Leistungsfähigkeit einer gewöhnlichen Hauptbahn, einer schmalspurigen Bahn, einer Bahn nach den Systemen Larmanjat, Geoffroy, einer Strassenlokomotive nach dem System Lotz und des Transports durch Pferde.

Aus dem Erörterten werden folgende Schlüsse gezogen: Die gewöhnliche breitspurige Bahn erfordert Anlagekapitalien, die bei beschränktem Verkehr nicht rentiren; die breite Spur muss nothwendigerweise für Lokalbahnen eingeschränkt werden. Unter den verschiedenen Konstruktionssystemen, welche der Bewältigung eines geringen Verkehrs dienen sollen, scheint gegenwärtig das System Larmanjat und das der schmalen Spurweite als praktisch sich zu erweisen; sie können mit Vortheil noch angewandt werden bei einem Verkehr, welcher nur $^1/_3$ des zur Verzinsung breitspuriger Bahnen nöthigen beträgt. Die Umladungen von Gütern haben nicht die ihnen gewöhnlich beigelegte Bedeutung. Ein Vergleich zwischen den eben genannten beiden Systemen ergiebt, dass die kilometrischen Kosten einer Larmanjat'schen Bahn etwas geringer als die einer schmalspurigen Bahn, die Unterhaltungskosten der ersteren jedoch bedeutend höher ausfallen werden. Die Maschine Larmanjat kann ihre bewegende Kraft besser ausnutzen und zur Ersteigung stärkerer Rampen verwenden, Maschine und Wagen werden jedoch stärker angegriffen und beschädigt, die Betriebskosten müssen somit höher ausfallen, als die einer schmalspurigen Bahn. Beim Ueberwinden starker Steigungen kann die letztere die Geoffroy'sche Mittelschiene oder die Deville'schen Langschwellen zu Hülfe nehmen. Die Schnelligkeit des Transports ist auf schmalspuriger Bahn grösser als auf der Larmanjat'schen. Für das Passiren von Curven bietet Larmanjat's System grosse Vorzüge vor der breitspurigen Bahn, dagegen unwesentliche der schmalen Spur gegenüber. Beide Systeme lassen auf Bahnen sich anwenden, die dem Boden thunlichst sich anschmiegen sollen.

Der Anwendung der schmalen Spur scheint noch eine grosse Zukunft vorbehalten zu sein; sie ist fähig, verkehrsarmen Gegenden einen bedeutenden Aufschwung zu geben; die grösstmögliche Oekonomie der Anlage ist dabei nothwendig.

Mit den aufgestellten Principien und den erhaltenen Resultaten kann man im Allgemeinen sich vollständig einverstanden erklären; die Durchführung der von Deutschen Technikern anfänglich aufgestellten Forderung, dass auch die sogenannten Sekundärbahnen durchweg die breite Spur der Haupthahnen annehmen sollen, ist im Allgemeinen weder möglich noch empfehlenswerth. Nothwendig dagegen ist es, billige Bahnen für lokale Zwecke zu bauen und die ganze Angelegenheit aus dem vorbereitendem Stadium, in welchem sie seit Jahren in Deutschland schwebt, heraus und durch festes Angreifen einer praktischen Lösung näher zu führen.

Inhalts-Verzeichniss der besonderen Beilage zum Deutschen Reichs-Anzeiger und Königl. Preuss. Staats-Anzeiger. No 8 vom 24. Juni 1871. Chronik des Deutschen Reichs. — Zur Geschichte König Friedrich Wilhelms III. — Fürst Herrmann von Pückler-Muskau und die Deutsche Gartenkunst. I. — Handel und Industrie von Berlin im Jahre 1870. — Deutscher Kunst-Ausstellungs-Kalender für 1871.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.)

26. Juli * Pommersche Central-Eisenbahn-Ges. zu Berlin. Tagesordnung: 1) Vornahme der Ergänzungswahlen zum Verwaltungsrathe nach Maassgabe des § 55 des Statuts; 2) Beschlussfassung über die auf Grund des § 56 des Statuts festzusetzenden Gründungskosten.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
4. Juli	zu Liebenzell	Württembg. Staatsb.	5. Loos 2. Abthlg. Nagoldb.	—
4. „	zu Liebenzell	dieselbe	5. Loos 1. Abthlg. Nagoldb.	—
6. „	zu Liebenzell	dieselbe	3. u. 4. Loos Pforzheim-Calw	—
7. „	zu Hannover	Hannoversche E.	Laternen	522
12. „	zu Köln	Rheinische E.	Dampfhammer-Verkauf	524
17. „	zu Köln	dieselbe	Personenzug-Locomotiven	522
17. „	zu Breslau	Oberschlesische E.	Kiestransportwagen	522

OFFICIELLE ANZEIGEN.

(Officielle Anzeigen sind an die Redaction (nicht an die Expedition) der Zeitung zu richten.)

Werra-Eisenbahn.

In Gemässheit des Artikels 239 des Handelsgesetzbuchs bezüglich Bundesgesetzes vom 5. Juni 1869 bringt der unterzeichnete Verwaltungsrath nachstehend die Bilanz der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft des verflossenen Geschäftsjahres 1870 zur Kenntniss der Actionäre.

Meiningen, den 10. Juni 1871.

Der Verwaltungsrath der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft.

Bilanz der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft pr. 31. December 1870.

Activa.

		fl.	kr	fl.	kr.
1	Haupt- und Zweigbahn (Eisenach-Coburg und Coburg-Sonneberg) incl. diverser Neben-Anlagen und Vergrösserungsbauten einschliesslich aller Betriebsmittel	.	.	15233087	56½
2	Bahnstrecke von Coburg bis zur Bayer. Grenze nach der definitiven Schlussbaurechnung incl. Betriebsmittel	.	.	1122190	28½
3	Vorschüsse auf den Betrieb 1871 und Werth der Materialien, Bestände in den Werkstätten, Magazinen	.	.	427507	20
4	Baarbestände bei Banken, der Sammelkasse, den Expeditionen . .	.	.	365955	59
5	Diverse Debitoren	.	.	33747	8¼
6	Eingekaufte Effecten	.	.	461725	—
	Summa			17644213	52¼

Passiva.

		fl.	kr	fl.	kr.	fl.	kr.
1	Stammaktien, 50069 Stück à 100 Thlr. = 175 fl.			8762075	—		
2	a) Prioritäts-Anleihe-Conto . .	5597725	—				
	b) Die bereits ausgeloosten und bezahlten	89775	—	5687500	—		
3	Aus dem Bau selbst gemachte und verwendete Einnahmen			261633	23		
4	Aufwand aus dem Reservefonds zu Nachtragsbauten			521879	33½	15233087	56½
5	a) Schuld an die Königl. Bayer. Eisenbahn-Hauptkasse wegen der Strecke ad II Activa . .			954468	52½		
	b) Die bereits amortisirten . . .			167721	36	1122190	28½
6	Ueberschuss aus dem Jahre 1870 zur Zahlung der Dividende u. Staatssteuer					96624	25½
7	Einnahmen aus dem Jahre 1871 . .					444878	51½
8	Baar gestellte Cautionen					1368	—
9	Bestände zur Einlösung von Coupons, Dividendenscheinen u. verloosten Obligationen					38509	21¾
10	Bestand des Versicherungsfonds .					80777	—
11	„ „ Reservefonds					346677	½
12	Bestand des Reservefonds für Coburg-Lichtenfels					14089	35
13	Baarbestand des Wirthschaftsfonds					83047	47¼
14	Bestand des Beamtenpensionsfonds					167567	10
15	„ der Arbeiterkrankenkasse					4775	—
16	„ des Restbaufonds					7718	58
17	Diverse Creditoren					2902	17¾
	Summa					17644213	52¼

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Die Zahlung der am 1. Juli d. J. fälligen Zinsen der für die **Bergisch-Märkische, Düsseldorf-Elberfelder, Dortmund-Soester, Aachen-Düsseldorfer** und **Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Eisenbahn** und die **Hessische Nordbahn** emittirten Prioritäts-Obligationen wird vom obigen Tage ab, in Berlin durch die **Direction der Disconto-Gesellschaft**, durch die **Berliner Handelsgesellschaft** und bezüglich der Nordbahn-Coupons auch durch den Herrn **S. Bleichröder** — Coupons zu den Bergisch-Märkischen Pr.-Obl. VII. Serie sind in Berlin ausschliesslich bei der **Direction der Disconto-Gesellschaft** zahlbar — in Köln durch den **A. Schaaffhausen'schen Bank-Verein**, in Aachen durch die Herren **Charlier & Scheibler**, in Crefeld durch den Herrn **von Beckerath-Heilmann**, in Düsseldorf durch die Herren **Baum, Boeddinghaus & Comp.**, in Bonn durch den Herrn **Jonas Cahn**, in Leipzig durch den Herrn **H. C. Plaut**, in Breslau durch den **Schlesischen Bankverein**, in Frankfurt a/M. durch die Herren **M. A. von Rothschild & Söhne** und bezüglich der Nordbahn-Coupons auch durch die Herren **von Erlanger & Söhne**, in Hamburg durch die Herren **Haller, Söhle & Comp.**, in Cassel durch die **Hauptcasse der Königl. Eisenbahn-Direction** (Hessische Nordbahn), in Barmen durch den **Barmer Bankverein**, in Hannover durch den Herrn **M. J. Frensdorff** und in Elberfeld durch die Herren **von der Heydt, Kersten & Söhne** und durch unsere **Hauptcasse** erfolgen.

Werden mehrere Zins-Coupons zusammen zur Einlösung präsentirt, so sind dieselben, nach den Serien und Nummern geordnet, mit einem Verzeichnisse einzureichen.

Elberfeld, den 24. Juni 1871.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Rhein-Nahe-Eisenbahn.

Zinsen-Zahlung.

Die am **1. Juli d. J.** fälligen halbjährigen Zinsen der **Prioritäts-Obligationen** der Rhein-Nahe-Eisenbahn I. und II. Emission können von dem gedachten Tage ab bis zum **31. Juli c. Vormittags** in den Geschäftsstunden:

1) bei der Direction der Disconto-Gesellschaft in **Berlin**,
2) bei dem A. Schaaffhausen'schen Bankverein in **Cöln**,
3) bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie zu **Frankfurt a/M.**,
4) bei sämmtlichen **Stationscassen** der Rhein-Nahe- und Saarbrücker Eisenbahn, soweit deren Bestände ausreichen, und
5) bei unserer **Hauptcasse** hierselbst

erhoben werden.

Die Coupons müssen den Zahlstellen mit numerisch geordneten, nach den Emissionen getrennten, von den Eigenthümern unterschriebenen Verzeichnissen übergeben werden.

Saarbrücken, den 20. Juni 1871.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Westfälische Eisenbahn.

Die am **1. Juli d. J.** fällig werdenden Zinsen der Stamm-Actien und Prioritäts-Obligationen der Münster-Hammer Eisenbahn sind vom gedachten Tage ab gegen Einreichung der Zinscoupons bei folgenden Zahlungsstellen zu erheben:

a) bei unserer **Hauptkasse** in Münster in den Vormittagsstunden zwischen 9 und 12 Uhr,
b) bei unserer **Stationskasse** zu Hamm,
c) bei dem Banquier Herrn **A. Paderstein** zu Berlin.

Mehrere zur Einlösung präsentirte Coupons sind mit einem Verzeichnisse, nach der Nummerfolge geordnet, einzureichen.

Münster, den 12. Juni 1871.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.

Pfälzische Eisenbahnen.

Prioritäts-Anlehen der Königl. Bayerischen Pfälzischen Ludwigsbahn.

In den am 17. und 20. Juni ds. Js. zu Ludwigshafen a/Rhein stattgehabten Verloosungen der Prioritäts-Anlehen der Pfälzischen Ludwigsbahn sind nachstehende Partial-Obligationen zur Rückzahlung pro 1. October ds. Js. gezogen worden:

1) Von dem auf 4 % conv. Prioritäts-Anlehen von fl. 2 000 000. vom Jahre 1848. (18. Ziehung.)

Lit. A. No. 92, 180, 197, 234, 264, 281, 464, 509, 705, 711; „ D. No. 130, 165, 194, 367, 374, 440. — 16 Stck. à fl. 1000 = fl. 16 000
„ B. No. 73, 117, 246, 247, 277, 547, 620; „ E. No. 49, 96, 147, 148, 341 — 12 Stck. à fl. 500 = „ 6 000
„ C. No. 89, 157, 269, 273, 380; „ F. No. 46, 109, 129, 162, 480 — 10 Stck. à fl. 100 = „ 1 000
Summa fl. 23 000

2) Von dem auf 4 % conv. Prioritäts-Anlehen von fl. 500 000. vom Jahre 1852. (18. Ziehung.)

Lit. G. No. 76, 90, 145, 171 . . . 4 Stck. à fl. 1000 = fl. 4000
„ H. No. 78, 250, 257 . . . 3 „ „ „ 500 = „ 1500
„ I. No. 119, 135, 161 . . . 3 „ „ „ 100 = „ 300
Summa fl. 5800.

3) Von dem auf 4 % conv. Prioritäts-Anlehen von fl. 700 000. vom Jahre 1856. (13. Ziehung.)

Lit. K. No. 7, 82, 123, 162, 359 5 Stck. à fl. 1000 = fl. 5000
„ L. „ 45, 225, 389, 392 4 „ „ „ 500 = „ 2000
„ M. „ 45, 60, 368, 393, 398, 401, 439, 812, 818, 934 10 „ „ „ 100 = „ 1000
Summa fl. 8000

4) Vom 4½ % Prioritäts-Anlehen von fl. 800 000. vom Jahre 1858. (8. Ziehung.)

Lit. A. No. 352. . . . . . . 1 Stck. à fl. 1000 = fl. 1000
„ B. „ 252. . . . . . . 1 „ „ „ 500 = „ 500
„ C. „ 41, 414, 490, 534, 853. 5 „ „ „ 100 = „ 500
Summa fl. 2000

5) Vom 4 % Prioritäts-Anlehen von fl. 900 000. vom Jahre 1861. (3. Ziehung.)

Lit. A. No. 113, 476 . . . . 2 Stck. à fl. 1000 = fl. 2000
„ B. „ 14, 153, 164, 300 . 4 „ „ „ 500 = „ 2000
„ C. „ 274, 601, 756, 801, 942 5 „ „ „ 100 = „ 500
Summa fl. 4500.

6) Vom 4 % Prioritäts-Anlehen von fl. 3 420 000. vom Jahre 1862. (3. Ziehung.)

Lit. D. No. 18, 123, 310, 496, 714, 907, 1569, 1705, 1826, 1881 — 10 Stck. à fl. 1000 = fl. 10 000
„ E. „ 189, 378, 575, 663, 796, 861, 1211, 1290, 1348, 1622, 1944, 2079 — 12 „ „ „ 500 = „ 6 000
„ F. „ 127, 296, 598, 768, 1199, 1210, 1238, 1282, 1676, 2098, 2110 — 11 „ „ „ 100 = „ 1 100
Summa fl. 17 100.

7) Vom 4 % Prioritäts-Anlehen von fl. 700 000. vom Jahre 1865. (3. Ziehung.)

Lit. G. No. 5, 346 . . . . . 2 Stck. à fl. 1000 = fl. 2000
„ H. No. 230, 267, 320. . . 3 „ „ „ 500 = „ 1500
„ I. No. 165, 577, 580, 876, 960 5 „ „ „ 100 = „ 500
Summa fl. 4000.

8) Vom 5 % Prioritäts-Anlehen von fl. 2 000 000. vom Jahre 1869. (2. Ziehung.)

Lit. A. No. 7, 67, 145, 530, 702, 809 — 6 Stck. à fl. 1000 = fl. 6000
„ B. „ 107, 399, 566, 798, 830, 919, 1070 — 7 „ à „ 500 = „ 3500
„ C. „ 76, 253, 386, 774, 1035, 1125, 1146, 1456, 1545, 1627, 1843, 1881 — 12 „ à „ 100 = „ 1200
Summa fl. 10700.

Die Besitzer vorstehender Obligationen werden hiervon mit dem Bemerken in Kenntniss gesetzt, dass deren Auszahlung vom 1. October ds. Js. an:

in Frankfurt a/M. bei M. A. v. Rothschild & Söhne,
„ „ „ Ph. Nic. Schmidt,
„ Mannheim „ W. H. Ladenburg & Söhne,
„ Berlin „ S. Bleichröder,
„ Neustadt a/Haardt „ L. Dacqué,
„ München „ der Bayerischen Vereinsbank
„ Ludwigshafen a/Rh. „ der Königl Filialbank,
„ „ „ „ „ Directionscasse

erfolgt, dass die Verzinsung derselben am 1. October ds. Js. aufhört und dass die per 1. April 1872 und später fälligen Coupons, welche an diesen Obligationen fehlen, bei deren Auszahlung in Abzug gebracht werden.

Aus früheren Verloosungen sind von obenbezeichneten Prioritäts-Anlehen noch rückständig:

Von den auf 4 % convertirten Anlehen.

Verloosung per 1. October 1863. Lit. F. No. 358; I. No. 76.

Verloosung per 1. October 1864. Lit. L. No. 1.

Verloosung per 1. October 1865. Lit. B. No. 665; F. No. 183; M. No. 343, 386, 495.

Verloosung per 1. October 1866. Lit. A. No. 85; C. No. 125, 448; M. No. 321, 369.

Verloosung per 1. October 1867. Lit. B. No. 164; M. No. 355, 825, 922.

Verloosung per 1. October 1868. Lit. A. No. 701; B. No. 252; C. No. 365; H. No. 277; M. No. 748, 821.

Verloosung per 1. October 1869. Lit. B. No. 412, 649; C. No. 45; K. No. 40; M. No. 240, 291, 518.

Verloosung per 1. October 1870. Lit. A. No. 135, 305, 320; B. No. 56, 438; C. No. 174; D. No. 387; E. No. 7, 117; F. No. 297, 373, 469; G. No. 184; H. No. 236; L. No. 301; M. No. 85, 346, 481, 516, 735, 964, 975.

Von den 4 % Anlehen.

Verloosung per 1. October 1869. Lit. C. No. 997; E. No. 6, 615, 675, 901. F. No. 298, 484, 1214, 1548, 1571, 1903. I. No. 19, 168, 804.

Verloosung per 1. October 1870. Lit. C. No. 134, 258. D. No. 1773, 1835. E. No. 1826, 1903. F. No. 235, 310, 565, 1360, 1882, 2091. G No. 273. I. No. 270, 777.

Von dem 5 % Anlehen vom Jahre 1869.

Verloosung per 1. October 1870. Lit. B. No. 17, 506, 1148. C. No. 230, 273, 484, 663, 857, 1185, 1841.

Ludwigshafen, den 21. Juni 1871. **Die Direction.**
v. Jaeger.

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

Am Montag den 10. Juli d. J. Vormittags 12 Uhr finden im Stationsgebäude in Altona die 5te Ausloosung von 90 Stück 4procentigen und die 1ste Ausloosung von 107 Stück* 5procentigen Altona-Kieler Prioritäts-Obligationen I. resp. II. Emission zum Nominalwerth von resp. 30 000 Thlrn. und 17 500 Thlrn., zusammen 47 500 Thlr., in Gegenwart zweier Directionsmitglieder und des protocollführenden Notars statt, zu welcher Verloosung den Inhabern der Prioritäts-Obligationen der Zutritt gestattet ist.

Altona, den 20. Juni 1871. **Die Direction.**

* Nicht 90 Stück, wie in vor. No. S. 493 in Folge eines Schreibfehlers angegeben ist. Die Red.

Böhmische Nordbahn.

In Gemässheit des mit dem Erlasse des hohen k. k. Finanzministeriums vom 25. April 1867 Z. 2277 genehmigten Amortisationsplanes fand in Gegenwart von zwei k. k. Notaren die erste Ausloosung der Prioritätsobligationen der k. k. priv. Böhm. Nordbahn statt. Hierbei wurden folgende 200 Nummern gezogen:

Nro.	28	Nro.	5417	Nro.	11034	Nro.	16136
„	113	„	5420	„	11396	„	16243
„	398	„	5447	„	11775	„	16281
„	653	„	5951	„	11811	„	16503
„	881	„	6650	„	11932	„	16560
„	1008	„	6794	„	11938	„	16570
„	1091	„	6853	„	12004	„	16723
„	1174	„	6918	„	12077	„	16795
„	1196	„	6925	„	12268	„	16832
„	1217	„	6944	„	12461	„	17071
„	1229	„	6983	„	12528	„	17085
„	1439	„	7004	„	12562	„	17170
„	1463	„	7075	„	12865	„	17195
„	1465	„	7108	„	12950	„	17239
„	1588	„	7135	„	13005	„	17243
„	1590	„	7173	„	13051	„	17271
„	1712	„	7192	„	13144	„	17294
„	1832	„	7341	„	13147	„	17303
„	1866	„	7348	„	13283	„	17451
„	1868	„	7401	„	13364	„	17469
„	1891	„	7421	„	13393	„	17496
„	2009	„	7473	„	13808	„	17606
„	2042	„	7507	„	14311	„	17785
„	2190	„	7584	„	14395	„	17799
„	2239	„	7930	„	14425	„	17825
„	2240	„	8141	„	14451	„	17863
„	2288	„	8539	„	14511	„	17879
„	2336	„	8561	„	14513	„	17961
„	2350	„	8740	„	14532	„	17969
„	2497	„	8777	„	14789	„	18006
„	2508	„	8786	„	14886	„	18024
„	2513	„	8851	„	14902	„	18079
„	2527	„	8914	„	14951	„	18113
„	2822	„	9123	„	14986	„	18180
„	2860	„	9167	„	15155	„	18181
„	2877	„	9186	„	15334	„	18344
„	2895	„	9291	„	15421	„	18436
„	3483	„	9356	„	15430	„	18468
„	3726	„	9548	„	15433	„	18506
„	3740	„	9709	„	15435	„	18678
„	3967	„	9772	„	15501	„	18712
„	4065	„	9906	„	15586	„	18916
„	4289	„	10137	„	15587	„	19060
„	4340	„	10164	„	15675	„	19377
„	4667	„	10219	„	15826	„	19503
„	4745	„	10397	„	15840	„	19750
„	4887	„	10740	„	15863	„	19839
„	4971	„	10766	„	15871	„	19917
„	5097	„	10870	„	15950	„	19942
„	5266	„	10999	„	15971	„	19968

Die Auszahlung der ausgeloosten Prioritätsobligationen erfolgt gegen deren Rückgabe 3 Monate nach der Ziehung, d. i. vom **1. October 1871** ab

in **Prag** bei der **Cassa der Gesellschaft** Quai No. C 1012/II,
„ bei der **Filiale der k. k. pr. Oesterr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe,**
bei der **allg. Böhmischen Bank,**
in **Wien** bei der **k. k. pr. Oesterr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe,**
in **Leipzig** bei der **allg. Deutschen Creditanstalt,**
in **Berlin** bei Herrn **S. Bleichröder,** Behrenstrasse,
in **Breslau** bei dem **Schlesischen Bankvereine,**
in **Dresden** bei Herrn **Michael Kaskel,**
in **Frankfurt a/M.** bei Herrn **M. A. von Rothschild & Söhne.**

Mit den ausgeloosten Schuldverschreibungen sind zugleich die nicht fälligen Coupons sammt Talon einzuliefern.

Der Betrag abgängiger nicht fälliger Coupons wird von dem auszuzahlenden Capitale abgezogen.

Prag, am 1. Juli 1871.

Der Verwaltungsrath.

Oberschlesische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von:

40 Stück Kies-Transportwagen

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Montag den 17. Juli d. J. Vormittags 11 Uhr

im Büreau der unterzeichneten Dienststelle auf dem hiesigen Bahnhofe anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission zur Lieferung von Kies-Transportwagen“

eingereicht sein müssen und in welchem auch die Offerten in Gegenwart der erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungs-Bedingungen sind im vorgenannten Büreau einzusehen und werden auch Exemplare derselben auf portofreie Gesuche mitgetheilt.

Breslau, den 26. Juni 1871.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von:

220 Stück Coupeelaternen für Personenwagen I., II. und III. Classe,
30 „ Laternen für Personenwagen IV. Classe und
25 „ Laternen für Gepäckwagen

im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Termin hierzu ist auf

Freitag den 7. Juli d. J., Vormittags 10 Uhr

im Büreau des Unterzeichneten anberaumt, bis zu welchem Tage die Offerten portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Laternen“

einzureichen sind.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen in meinem Büreau zur Einsicht aus und werden auch auf portofreie, an mich zu richtende Schreiben gegen Erstattung von 5 Sgr. mitgetheilt werden.

Hannover, den 17. Juni 1871.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
K. Schäffer.

Rheinische Eisenbahn.

Die Lieferung von

12 Stück gekuppelten Personenzug-Locomotiven mit Ausrüstungs-Gegenständen und Reservestücken in den Monaten Juni und Juli 1872, sowie von
18 Stück dreifach gekuppelten Güterzug-Locomotiven mit Ausrüstungs-Gegenständen und Reservestücken bis Ende November 1872

soll im Suomissionswege vergeben werden.

Bedingungen und Zeichnungen sind auf frankirte Anfragen von unserm Central-Verwaltungs-Büreau — Altes Ufer No. 2 hierselbst — zu beziehen und Offerten mit der Aufschrift „Lieferung von Locomotiven“ bis zum **17. Juli dieses Jahres** uns einzureichen.

Köln, den 22. Juni 1871. **Die Direction.**

Rheinische Eisenbahn.

Für das technische Büreau unserer Wagen-Verwaltung in Nippes bei Köln wird ein Techniker als **Constructeur** und **Zeichner** gesucht. Hierauf Reflectirende wollen die Abschriften ihrer Zeugnisse an unsern Ober-Maschinenmeister Herrn Leonhardi in Nippes einsenden. Techniker, welche bereits in einer Wagen-Verwaltung gearbeitet haben, erhalten den Vorzug.

Köln, den 22. Juni 1871.

Die Direction.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen im Monat Mai 1871.

Namen der Bahnen	Betriebslänge in Meilen 1871	Betriebslänge in Meilen 1870	Befördert wurden Personen 1871	Personen 1870	Centner Güter 1871	Centner Güter 1870	Einnahmen aus dem Personen-Verkehr	aus dem Güter-Verkehr	in Summa incl. Extraordinaria	Differenz gegen denselben Monat im vorjahre	Einnahmen bis ultimo Mai	Differenz gegen das Vorjahr
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben.												
Bebra-Hanauer Eisenbahn	19,5	19,5	47957	43817	329480	312677	36100	42450	81970	+15844	423970	+140216
a. Berg.-Märkische u. Hess. Nordb.	97,66	88,35	—	—	—	—	220200	677096	958246	+82137	4220879	+198546
b. Ruhr-Siegbahn	14,39	14,39					14300	116779	139129	+3875	653670	—17977
Berlin-Anhaltische E.	49,14	49,14	—	—	—	—	152000	185000	342000	+40909	1585300	+246390
Berlin-Görlitzer E.	27,6	27,6	—	—	—	—	32293	70379	109163	+23323	445564	+74191
Berlin-Hamburger E.	39,7	39,7	—	—	—	—						
Berlin-Potsdam-Magdburger E.	19,54	19,54	—	—	—	—	110390	155880	266270	+23239	1296348	+194239
a. Berlin-Stettin-Stargard	29,7	29,7	—	—	—	—	85310	123193	209156	+28704	—	+94126
b. Stargard-Cöslin-Colberg	22,9	22,9	—	—	—	—	25023	21539	46686	+10556	—	+46286
c. Zweigbahn Cöslin-Danzig[1]	26,31	8,9	—	—	—	—	14073	7435	21580	—	—	—
d. Vorpommersche Zweigbahnen	31,4	31,4	—	—	—	—	30001	20038	50174	+4055	—	+23243
a. Breslau-Schweidnitz-Freiburger E.	22,89	22,89	115154	111675	—	1751600	44271	92876	143823	+13060	632415	+65401
b. Liegnitz-Glogau[2]	7,7	2,9	15226	7188	—	50431	4445	2322	6767	+4314	28634	+18116
Cottbus-Grossenhain[3]	10,60	10,60	13582	5977	141897	50504	3611	6569	10180	+4533	54656	+46000
Hannoversche Staatsbahn	111,1	109,4	—	—	—	—	270805	531762	844095	+106023	3902954	+415371
a. Holsteinische excl. Elmsh.-Glückst.	32,4	32,4	169876	143533	634639	656345	63253	55719	118972	+16646	547600	+68142
b. Glückstadt-Elmshorn	4,5	4,5	14585	12091	121913	133820	3798	3909	7707	+649	66618	+31657
c. Schleswigsche E.	30,9	30,9	43829	38878	237483	245393	22435	29614	52049	+1754	236646	+18068
Homburger E.	2,41	2,41	58694	50646	50950	48710	12836	1564	14400	+1937	54160	+4759
a. Köln-Mindener Hauptbahn	48,72	48,72	—	—	—	—	123009	482956	714771	+97024	3111217	+105722
b. Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn			—	—	—	—	13195	31336	52216	+4435	280576	+33199
c. Köln-Giessen und Rheinbrücken	24,31	24,31	—	—	—	—	23672	122132	170602	—7593	812633	—17841
d. Zusammen	73,03	73,03	—	—	—	—	159876	636424	937589	+93866	4204426	+121080
e. Venlo-Hamburger Bahn	8,94	8,94	—	—	—	—	6817	11268	19389	+3825	87151	+15971
Leipzig-Dresden	29,35	29,35	—	—	—	—	132927	216586	349513	+106688	1314616	+245380
a. Lübeck-Büchen	6,3	6,3	15340	12148	201727	162367	5209	10332	65915	+14572	260760	+67224
b. Lübeck-Hamburg	8,45	8,3	41310	27015	285207	263255	18581	26793				
Märkisch-Posener E.[4]	36,2	—	—	—	—	—	19371	12663	34854	—	173607	—
a. Magdeburg-Leipzig	22,682	22,682	—	—	—	—	67314	160295	227609	+27405	1059965	+87091
b. Halle-Casseler Zweigbahn	22,25	22,25	—	—	—	—	30198	63834	94032	+16429	546602	+199354
Magdeb.-Halberstädter E.: a. Strecke Magdeburg-Thale, -Cöthen-Vienenburg nebst Zweigbahnen u. Magdeburg-Wittenberge	44,0	44,0	218910	165041	3250528	3122604	74734	152938	227672	+17292	1079326	+74194
Magdeb.-Halberstädter E.: b. Spandau-Gardelegen u. Stendal-Salzwedel[5]	24,2	7,6	22556	5776	64100	25926	7614	5292	12907	+9021	49290	+39024
Vormalige Mecklenburgische Eisenb.	19,27	19,27	—	—	—	—	25827	20213	46040	+2797	207152	—ca12500
Nassauische E.	27,58	26,17	143776	128625	1780491	2132432	38354	64572	118695	—2638	438223	+33970
Niederländische Rheinbahn	28	28	170410	148581	1180224	1477998	119344	101377	220721	+20833	220721[6]	+20833
Niederschlesische Zweigb.	9,5	9,5	31477	19507	349607	293498	10988	19828	30816[7]	+7785	135893	+19432
Nordhausen-Erfurter E.	10,2	10,2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
a. Oberschlesische Hauptbahn[8]	64,63	64,63	—	—	—	—	93961	493366	653797	+52318	3109439	+154997
b. " Zweigbahn	12	12	—	—	—	—	—	13052	13323	+725	65993	+3227
c. Breslau-Posen-Glogau	27,84	27,84	—	—	—	—	38826	89004	141956	+7462	664609	+63090
d. Stargard-Posen	22,63	22,63	—	—	—	—	18400	53167	79669	—5154	380922	+11718
Ostpreussische Südbahn	30,22	30,22	55089	39035	406129	357313	18295	34043	53778	+5189	269701	+33986
Preussische Ostbahn	134,59	121,05	—	—	—	—	296410	388973	716128	—20898	3305134	—284089
Rechte Oderufer-E.	39,4	29,0	—	—	—	—	26564	88556	123120	+43118	—	+165769
Rheinische E.	92,52	80,62	615321	536723	8157760	6297961	315500	504030	819530	+214496	3690075	+881426
a Rhein-Nahe-Eisenbahn	16,15	16,15	—	—	—	—	44700	64128	113307	+23682	567020	+189915
b. Saarbrücker E.	21,93	19,55	—	—	—	—	38700	120236	175812	—7929	821015	—63124
Thüringische Eisenb.: a. Stammb., Leipzig-Corbethaer u. Weissenfels-Geraer Zweigb.	37,256	37,256	—	—	—	—	127949	218684	346633	+71914	1575780	+400502
Thüringische Eisenb.: b. Dietendorf-Arnstädter Zwgb.	1,345	1,345	—	—	—	—	1063	1489	2552	+203	9492	—250
Thüringische Eisenb.: c. Gotha-Leinefelder Zweigb.[9]	8,91	—	—	—	—	—	5525	5237	10762		60665	
Tilsit-Insterburger E.	7,1	7,1	9377	7326	59709	54257	3639	2743	7022	+519	38048	+3817
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Rhein. W. angegeben.												
Bayerische Ostbahnen	81,4	81,4	231549	218581	2487409	1880268	178867	626829	805696	+134168	—	—
Bayerische Staatsbahnen	246,0	241,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Frankfurt-Hanauer E.	5,46	5,46	68233	56281	519848	479580	39204	42635	90437	+25750	351079	+78250
Hess. Ludwigsb.: a. Alte Strecke (nicht garantirte Linien)	33,98	33,98	330391	265146	2280423	1932107	226008	237776	466162	+128430	2040601	+574096
Hess. Ludwigsb.: b. Neue Strecken (garantirte Linien)	11,44	2,87	62214	25380	254803	13776	12176	9260	22095	+17724	85416	+68181
Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth)	0,8	0,8	86400	81443	8660	5900	9594	217	9811	+1657	42993	+2036
Oberhessische Eisenb.	20,777	6,02	—	—	—	—	—	—	27116	—	129255	—
Pfälzische Eisenbahnen	—	—	291114	263180	4036392	3418165	129207	342614	471821	+105254	2427916	+683593
Taunusbahn	—	—	135288	105869	340551	275436	63439	23701	87699	+19150	311906	+48632
Werrabahn	22,8	22,8	—	—	—	—	35773	77841	113614	+16326	511843	+62534
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Rubeln angegeben.												
Warschau-Wien	46 3/4	46 3/4	98779	87539	4823108	4377185	89845	197937	298533	+36748	1227682	+84495
Warschau-Bromberg	19 6/7	19 6/7	27916	29118	1844152	1439784	19883	48988	75069	+655	311272	+15696
Riga-Dünaburg	34,56	34,56	—	—	—	—	46383	221103	291520	+121164	984136	+258861
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Francs angegeben.												
Schweizer Centralbahn	238 Kil.	238 Kil.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lüttich-Mastrichter Bahn	30 "	30 "	—	—	—	—	31949	30191	62140	2619	288795	24381

Anmerkungen zur vorhergehenden Tabelle.

[1] Stolp-Zoppot (15,9 M.) am 1. September 1870 eröffnet.
[2] Lüben-Glogau (4,10 M.) am 9. Januar 1871 eröffnet.
[3] Eröffnet am 21. April 1870.
[4] Eröffnet am 26. Juni 1870.
[5] Eröffnet am 15. März 1870.
[6] Vom 1. Mai 1870 bis ultimo Mai 1871.
[7] Excl. Extraordinaria.
[8] Einschliesslich der Wilhelms- und Neisse-Brieger Bahn.
[9] Gotha-Mühlhausen (5,30 M.) am 11. April, Mühlhausen-Leinefelde (3,91 M.) am 3. October 1870 eröffnet.

Die Frequenz und Einnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Mai 1871.

Namen der Bahnen	Betriebslänge in Meilen		Befördert wurden				Einnahmen			Differenz gegen denselben Monat im Vorjahr	Einnahmen bis ultimo Mai	Differenz gegen das Vorjahr
			Personen		Centner Güter		aus dem Personen-Gepäck-u. Eilgut-Verkehr	aus dem Güterverkehr	in Summa			
	1871	1870	1871	1870	1871	1870	Gulden	Gulden	Gulden	Gulden	Gulden	Gulden
Alföld-Fiumaner Eisenbahn [1]	41	14	64989	13384	1421824	44748	54083	66902	120985	+102563	498175	—
Arad-Temesvár [2]	8	—	—	—	—	—	10786	5665	16451	—	35323	—
Aussig-Teplitzer Eisenbahn [3]	$8\frac{1}{2}$	$3\frac{3}{4}$	31526	10584	2478525	2181476	20697	99216	119913	+27512	528048	+101779
Böhmische Nordbahn	19	19	44131	41371	479037	360199	25344	57841	83185	+13024	414939	+78516
Böhmische Westbahn	27	27	51274	42576	1295800	1262681	70434	203223	273657	+22128	1212788	+41949
Buschtěhrader E. a. Bubna-Komotau, Wejhypka-Kralup	23,282	11,397	52108	32855	1620164	1355506	38674	103569	142243	+51467	667021	+179810
Buschtěhrader E. b. Karlsbad-Eger [4]	7,00	—	17377	—	176816	—	13318	13666	26984	—	111852	—
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn	9	9	14442	12359	711692	535248	—	—	88427 [5]	+18298	435381	+71237
Galizische Carl Ludwig-Bahn	70	61,5	57889	52029	834138	900000	131111	467035	598146	—98752	3119326	+690938
Graz-Köflacher Eisenbahn	5,5	5,5	23110	21130	562537	494417	9429	56565	65994	+9812	305733	+31545
a. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	82,5	82,5	232019	205678	5391432	5477892	405210	1525497	1930707	+1490	8749398	—97916
b. Mährisch-Schlesische Nordbahn [6]	18,8	11,8	22545	15573	395678	167334	34475	62555	97030	+49139	372873	+192919
Kaiser Franz-Josef-Bahn [7]	46	35,5	100578	37931	456218	239607	131877	147374	279251	+197969	1214761	+859342
a. Kaiserin-Elisabeth-Bahn	73,30	73,80	244775	218607	2328560	1890371	350317	570175	920492	+78024	3642563	+347160
b. Neumarkt-Braunauer Bahn [8]	7,80	—	8452	—	34805	—	5533	3549	9082	—	39964	—
Kaschau-Oderberger Eisenbahn [9]	17,5	4	23768	5832	506017	390534	20088	47482	67570	+40394	259427	+132290
Kronprinz Rudolfsbahn	60,5	45	106650	54730	865735	454376	68423	84588	153011	+67216	641732	+277355
Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn	47	47	29105	28652	235109	384524	56199	102317	158516	—85314	705442	—167410
Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn [10]	8	8	14442	12359	711692	535248	—	—	88427	+18298	435381	+71237
Oesterr. Nordwestbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oesterr. Staatsbahn u. Brünn-Rossitzer E.	207,5	178,5	384094	297083	8487159	6371086	846428	2332366	3178794	+816945	14502327	+3439941
Oesterr. Südbahn	260	260	596850	525013	6569930	5112811	1047263	2152172	3199435	+833822	13595032	+3000844
Ostrau-Friedlander E. [11]	4,4	—	7220	—	137218	—	3250	14662	17912	—	76536	—
Pressburg-Tyrnauer Eisenbahn	8,50	8,50	5686	6235	68780	53199	6291	11096	17387	+4237	84716	+24674
Erste Siebenbürger Eisenbahn	38,50	28	45341	27662	480928	410117	54104	98945	153049	+48891	608762	+220280
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	31,5	31,5	58272	50150	1403545	929779	45198	206250	251448	+77591	1090473	+362107
Theissbahn	77	78,5	82335	46007	1581733	1215313	175740	362520	538260	+92480	2478420	+576326
Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn	11,5	11,5	33742	30169	637906	338929	23798	60319	84117	+12240	393208	+68840
Ungarische Ostbahn [12]	20	—	17772	—	182165	—	24423	43263	67686	—	255339	—

[1] Csaba-Vásárhely am 16. Juli, Vásárhely-Szegedin am 16. November, Zombor-Essegg und Essegg-Villany am 20. December 1870 eröffnet.
[2] Eröffnet am 6. April 1871.
[3] Dux-Komotau ($8\frac{1}{2}$ M.) eröffnet am 8. October 1870.
[4] Eröffnet am 19. September 1870.
[5] Vom 29. April bis 26. Mai 1871.
[6] Nezamislitz-Olmütz-Sternberg (7,01 M.) am 1. Juli 1870 eröffnet.
[7] Wien-Eggenburg (10,4 M.) am 23. Juni 1870 eröffnet.
[8] Eröffnet am 20. December 1870.
[9] Kaschau-Eperies (4 M.) am 1. September 1870 eröffnet.
[10] Vom 29. April bis 26. Mai 1871 resp. vom 1. December 1870 an.
[11] Eröffnet am 1. Januar 1871.
[12] Grosswardein-Klausenburg eröffnet am 7. September 1870.

Rheinische Eisenbahn.

Verkauf eines Dampfhammers.

In unserer Wagenwerkstätte zu Nippes steht ein nach Nasmyths System gebauter, mit Oberdampf arbeitender 2ständriger Dampfhammer mit Fundamentplatte zum Verkauf. Der Hammerblock hat ein Gewicht von 6 Centner und der gusseiserne Ambosstock ein solches von circa 50 Centner, die Fallhöhe ist $2\frac{1}{2}$ Fuss. Ausserdem gehören dazu ein schmiedeeiserner Ambos, sowie verschiedene schmiedeeiserne Gehenke.

Kaufliebhaber ersuchen wir Gebote darauf bis zum **12. Juli** cr. an uns einzureichen. Wegen der Besichtigung beliebe man sich an den Obermaschinenmeister Herrn Leonhardi in Werkstätte Nippes bei Köln zu wenden.

Köln, den 20. Juni 1871.

Die Direktion.

Durch die Uebernahme der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen ist die schleunigste Beschaffung einer grossen Zahl Personen-, Gepäck-, offener und bedeckter Güter-Wagen zum Betriebe dieser Bahnen im Interesse des Handels und Verkehrs der neu erworbenen Landestheile dringend erforderlich. Da die bereits erfolgten Wagenbestellungen nur allmälig bis zum Schlusse dieses Jahres erledigt werden können, so richten wir an alle verehrlichen Eisenbahn-Verwaltungen und an die Herren Unternehmer, welche im Besitze von Eisenbahnwagen sind, das ergebenste Ersuchen, uns recht bald mittheilen zu wollen, ob und unter welchen Bedingungen sie bereit sind, uns Wagen der genannten Art miethweise zu überlassen.

Strassburg, den 15. Juni 1871.

Eisenbahn-Betriebs-Commission.

Rumänische Eisenbahnen.

Zum Dienstantritt am 1. August a. c. werden **zwei Betriebs-Inspectoren** mit einem jährlichen Gehalte von **10—12000 Francs** und **freier Dienstwohnung** gesucht.

Nach **sechsmonatlicher Probezeit** wird ein Contract auf **mehrere Jahre** abgeschlossen.

Geeignete Bewerber wollen Ihre Gesuche mit den nothwendigen Zeugnissen versehen an uns einsenden.

Bukarest, den 10. Juni 1871.

Die Betriebs-Direktion.

Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter.

a) Ueberzählige.

Altona-Kieler Eisenbahn. 22. Juni 1871.

A L 10. 1 Kiste Eisenproben (18 Pfd.) lagert in Altona.
B St 262. 1 Kiste Bittern (144 Pfd.) lagert in Altona.
C 10. 1 Kiste Wollenwaaren (190 Pfd.) lagert in Altona.
E B 1. 1 Kiste Palmnüsse (384 Pfd.) lagert in Altona.
H K 120. 1 leere Kiste (22 Pfd.) lagert in Altona.
v. K 100/101. 2 Kisten leere Flaschen lagern in Schleswig.
M S 51 Häckebroe pr. Itzehoe. 1 Koffer Kleidungsstücke lagert in Schleswig.
XBLX 5049. 1 Kiste Cigarren und Tabak (175 Pfd.) lagert in Altona
O/M. 1 Koffer Kleider (20 Pfd.) lagert in Altona.
O/M. 1 Sack Kleider (28 Pfd.) lagert in Altona.

Grossherzogl. Badische Bahnen. Ende Mai 1871.

C G 3797. 1 Fässchen Eisenwaaren (321 Pfd.)
R Sch 2699/2700. 2 Fässer Wein (750 Pfd.)
1 Ring Krüge (10 Pfd.)
G S H M L 297/729. 1 leeres Fass (170 Pfd.)
C G 3805/6. 2 Kisten (Inhalt unbek., 266 Pfd.)
MP 184. 1 Kiste (Inhalt unbek., 72 Pfd.)
WA 13. 1 Pack Kunsthäfen [3 Stück] (15 Pfd.)
C G 3798/99. 2 Fässer Eisenwaaren (500 Pfd.)
C G 3800/2. 3 Ringe Draht (339 Pfd.)
C G 2804. 1 Kiste (184 Pfd.)
C G 3803. 1 Ring Draht (88 Pfd.)
1 leeres Fass (49 Pfd.)
Salomon Mainz. 1 leeres Fass (14 Pfd.)
A K 50409. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 60 Pfd.)
T 1298. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 47 Pfd.)
H D 1405/6. 2 Ballot (Inhalt unbek., 215 Pfd.)
R W 226. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 45 Pfd.)
H R 1998/99. 2 Kisten (Inhalt unbek., 291 Pfd.)
E F 1792. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 52 Pfd.)
L C 6166. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 41 Pfd.)
R 456. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 45 Pfd.)
K B 1. 1 Koffer Effecten (42 Pfd.)
4 Ballen Hanf (283 Pfd.)
S 287. 1 Fass (287 Pfd.)
H 123. 10 Kübel Harz (554 Pfd.)
M. 3 Colli Guss-Brunnenschalen (480 Pfd.)
M L C 783. 1 Kiste (Inhalt unbek., 130 Pfd.)
I K 1384. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 153 Pfd.)
E B & C 3480. 1 Kiste (Inhalt unbek., 270 Pfd.)
S K 7251. 1 Kiste Farbe 70 Pfd.)
G 3882. 1 Ballot Baumwollwaaren (30 Pfd.)
M B Z 3223. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 68 Pfd.)
L Siebert. 1 Koffer in Leinwand (48 Pfd.) } lagern in Mannheim.
C F Z J A 1/470. 1 Kiste (Inhalt unbek., 157 Pfd.)
A D & C 3899. 1 Kisten (Inhalt unbek., 173 Pfd.)
J K 50. 1 Rinnenscheibe (85 Pfd.)
1 Pack leere Körbe (17 Pfd.)
No. 1044. 1 Pack Seegras (92 Pfd.)
C B 10. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 85 Pfd.)
L 1719. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 13 Pfd.)
H C 7687. 1 Verschlag (75 Pfd.)
C S 4661. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 123 Pfd.)
R 776. 1 Ballen (Inhalt unbek., 122 Pfd.)
GR 1775. 1 Fass Inhalt unbek., 65 Pfd.)
1 eiserne Säule (300 Pfd.)
F 411. 1 Fässchen (17 Pfd.)
H 106. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 34 Pfd.)
K S 5659. 1 Ballen (65 Pfd.)
W B 180. 1 leeres Fass (105 Pfd.)
L A 1356. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 117 Pfd.)
S 3. 1 Korb Verbandzeug (16 Pfd.)
J E 8607. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 218 Pfd.)
G B 5451. 1 leeres Fass (49 Pfd.)
G S 9346. 1 Korbflasche Säure (158 Pfd.)
1 leere Korbflasche (30 Pfd.)
JFRall 401. 1 leeres Fass (31 Pfd.)
G G 77. 1 Fass (420 Pfd.)
1 Sack Gerste (113 Pfd.)
L O 1603. 1 Ballen Leinen (118 Pfd.)
J K 50. 1 leere Kiste (103 Pfd.)
HK 3345. 1 Korb, 2 steinerne Abtrittröhren enthaltend (68 Pfd.)
B 6. 1 Fässchen Heringe (35 Pfd.)

C C 21978. 1 leere Kiste (149 Pfd.)
H 5. 1 Kiste (28 Pfd.)
J M 15894. 1 Piano (323 Pfd.)
B.M. 1 Bürde Stahl (58 Pfd.)
} lagern in Mannheim.

HK 665. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 30 Pfd.)
B & C 8461. 1 Kiste Paraffinkerzen
5 Stück Gussrohr
P S 670. 1 Kiste (Elberfeld-Bingerbrück)
W R. 1 Kiste Handwerkszeug
G H 7443. 1 Ballen Leinen
S H 1447. 1 Kiste Eisenwaaren
M B. Runde Fusswärmer (2 Stück)
} lagern in Heidelberg.

K 2. 1 Sack Säcke lagert in Jagstfeld.
S. 1 Sack Hafer lagert in Helmstadt.
L L. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 199 Pfd.) lagert in Würzburg.
Reiser, Schlettstadt. 1 Kiste (Inhalt unbek., 121 Pfd.) lagert in Würzburg.
Richter, Château-Thierry. 1 Packet (5 Pfd.) lagert in Würzburg.
F 864. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 50 Pfd.) lagert in Würzburg.

E H 665. 1 Pack Papier (38 Pfd.)
H K 7961. 1 leeres Fass (8 Pfd.)
L H 690. 1 leere Kiste (93 Pfd.)
1 Stück Massel
} lagern in Bruchsal.

D 2. 1 Sack leere Säcke (33 Pfd.) lagert in Pforzheim.
4 Eisenplatten (68 Pfd.) lagern in Pforzheim.
H. 1 Bund Eisenblech (98 Pfd.) lagert in Pforzheim.
H S 388. 1 Fass Branntwein (110 Pfd.) lagert in Rastatt.
J H 203. 1 Kistchen (Inhalt unbekannt, 30 Pfd.) lagert in Rastatt.
2 Ballen Salzsäcke (125 Pfd.) lagern in Rastatt.

R 5246. 1 Kiste Cigarren
B K 1274. 1 Kiste Cigarren
1 Sack Ocker
E B 307/8. 2 Fässer Syrup
1 Säckchen Wachholderbeeren
V St Graudenz. 1 Kiste Verbandzeug (47 Pfd.)
T 4. 1 leere Kiste (57 Pfd.)
B & C 3. 1 Korb Militärhelmbeschläge (155 Pfd.)
1 Ofen [8 Theile] (71 Pfd.)
E G 7471. 1 Kiste Bügeleisen (95 Pfd.)
C R & G 340. 1 Kiste Stahlwaaren (76 Pfd.)
J F L 81. 1 leere Kiste (11 Pfd.)
Feldlazareth No. II, 14. Armee-Corps, Belfort. 1 Kiste Arzneiwaaren (12 Pfd.)
C D 11606. 1 Kiste Leibbinden (50 Pfd.)
} lagern in Carlsruhe.

A E 30. 1 Fass Blechwaaren (245 Pfd.)
G C 2160. 1 Ballen Papier (50 Pfd.)
R R 7355. 1 Ballen Papier (105 Pfd.)
} lagern in Kehl.

G B 202. 1 Kistchen Aichapparat (20 Pfd.)
B L 7562. 1 Ballot Wollwaare (33 Pfd.)
P K 55. 1 Pack Peitschen (100 Pfd.)
Z 1. 1 Sack Kleider (15 Pfd.)
Z A 1. 1 Sack Rosshaare (50 Pfd.)
G L 918. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 105 Pfd.)
ESO 639. 1 Kiste Manufacturwaaren, 74 Pfd.)
} lagern in Freiburg.

M S 1. 1 Kiste Bücher (39 Pfd.)
E G Z 1002. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 66 Pfd.)
S J 905/910. 6 Kisten (Inhalt unbekannt)
C H 1510. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
J D C W 10470. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
F C C W 20938/40. 3 Kisten (Inhalt unbek.)
} nur der Wagen N. E. 326 entladen
L S 2062. 1 Ballen Wollwaare (56 Pfd.)
A H 114. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 400 Pfd.)
} lagern in Basel.

N W 890. 1 Kistchen (Inhalt unbekannt, 40 Pfd.) lagert in Waldshut.
L S 1381. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 150 Pfd.) lagert in Waldshut.
H N 1. 1 Koffer Kleider (70 Pfd.) lagert in Waldshut.
NSJ 1148. 1 Fass Erdöl lagert in Thiengen.
C R 306. 1 Blechrinne (2 Pfd.) lagert in Constanz.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Verzeichniss der überzähligen Güter pro Mai 1871.

1) In Berlin (Güter-Empfangs-Expedition).

6 Stangen Eisen lagern seit 11. Januar 1871.
1 weissgegerbte Schweinshaut aus Wagen Th. E. 579 lagert seit 18. April 1871.

2) In Berlin (Güter-Versand-Expedition).

B B 37. 1 Ballen.
C H 496. 1 Ballen.
MH. 1 Ballen.
1 Tischfuss.
D 11. 1 Kiste.
H [weiss]. 1 Bund Eisenblech.
2 Säcke Hafer.
2 Säcke Roggen.

1 Sack Erbsen.
1 [weiss]. 1 Kochmaschinenring.
1 Roste.
1 Falzplatte.
1 [weiss]. 1 Stange Eisen.
2 Stangen Stahl.
1 Bund messingene Röhre.
1 Dampkesselroste.
H|T/S 5915/16. 2 leere Fässer.

3) In Jüterbog.

F A K S. 1 Wagenplan, 14 Stränge, 3 Reifen von Linda auf Wagen M. H. L. 9485 lagern seit 12. Mai 1871.

K. k. priv. Kaiserin Elisabeth-Bahn. 31. Mai 1871.

M E. 1 Busch Eisen (112 Pfd.) von Passau lagert in Wien seit 19. Februar.
N / J G K S 248. 1 Kiste Waare (138 Pfd.) von Passau lagert in Wien seit 12. März.
No. 1253. 1 Kiste Waare von Passau lagert in Wien seit 24. März.
79 Stück Eisenblech (1471 Pfd.) von Passau lagern in Wien s. 7. Mai.
C F H 6967. 1 Pack Papier (65 Pfd.) von Passau lagert in Wien seit 20. Mai.
H N 4. 1 Pack Effecten (15 Pfd.) von Passau lagert in Wien seit 20. Mai.
J F W 5232. 1 Sack Schafwolle (87 Pfd.) vom Bayer. Zoll-Magazin lagert in Passau seit 20. Mai.
(2). 2 Pack Säcke (72 Pfd.) vom Bayer. Zoll-Magazin lagern in Passau seit 20. Mai.
No. 1002. 10 Kisten Stahl (1200 Pfd.) von Werdohl lagern in Passau seit 28. Mai.

Verzeichniss
der auf den Stationen der **Magdeburg-Leipziger Stammbahn** ultimo Mai 1871 überzähligen Güter.

B 36. 1 Kiste Manufacturwaaren (50 Pfd.) lagert in Leipzig seit 29. März.
B C 802. 1 Kiste Cigarren (74 Pfd.) lagert in Leipzig seit 8. April.
B. 1 Ofentheil (15 Pfd.) lagert in Leipzig.
Bodenbach 74. 1 leeres Fass (25 Pfd.) lagert in Leipzig.
C L 512. 1 Ballen wollene Waaren (34 Pfd.) lagert in Leipzig seit 13. April.
Cöthen-Halle 825. 1 schwarzer Holzkoffer (65 Pfd.) von Cöthen lagert in Halle.
Cöthen-Leipzig 590. 1 Pack Tücher (4 Pfd.) von Leipzig lagert in Cöthen.
D. 1 Kiste Blech (120 Pfd.) lagert in Leipzig.
Emil Block Berlin. 1 Pack Säcke (57 Pfd.) lagert in Halle.
F E 726. 1 leeres Fass (13 Pfd.) lagert in Leipzig.
F E 956. 1 leeres Fass (54 Pfd.) lagert in Leipzig.
G B / C 4662. 1 Kiste Gummiwaaren (187 Pfd.) lagert in Leipzig.
G K 393. 1 leeres Fass von Leipzig lagert in Halle seit 7. November.
G. Ramdohr Aschersleben. 1 Pack Säcke (23 Pfd.) lagert in Halle.
G 793. 1 Ofentheil (9 Pfd.) lagert in Leipzig.
G 759. 5 Ofentheile (67 Pfd.) lagern in Leipzig.
G L 761/70. 10 leere Bierfässer (715 Pfd.) lagern in Halle.
G. Zschunke. 1 Pack Säcke (47 Pfd.) lagert in Leipzig.
H C 673. 1 Kiste Vogelfutter etc. (47 Pfd.) lagert in Magdeburg.
Hering 380. 1 leeres Fass (85 Pfd.) lagert in Leipzig.
J L 53. 1 Pack Packzeug (12 Pfd.) von Magdeburg lagert in Leipzig.
J G St 1837. 1 Pack Säcke (11 Pfd.) lagert in Leipzig.
M C 6360. 1 Fass Blau (110 Pfd.) lagert in Magdeburg.
Merseburg 2930. 1 leeres Fass (34 Pfd.) lagert in Leipzig.
MB F 1387. 1 Ballen Wolle (217 Pfd.) von Verviers lagert in Leipzig seit 27. Mai.
P 173. 1 leeres Fass (50 Pfd.) lagert in Leipzig.
P M 857. 1 Pack Säcke (94 Pfd.) lagert in Leipzig.
S Steiner 31. 1 Pack Säcke (50 Pfd.) lagert in Leipzig.
Stadtmühle Wurzen 49719. 1 Pack Säcke (36 Pfd.) lagert in Leipzig.
J. G. Stichel Leipzig. 2 Pack Säcke (81 Pfd.) lagern in Halle.
Jülich-Leipniz. 1 Pack Säcke (44 Pfd.) lagert in Leipzig.
△ roth M. 35, 6, 37, 4. 1 Ballen Wolle (192 Pfd.) lagert in Leipzig.
[Zeichen] 3813. 1 Fass Zucker (131 Pfd.) lagert in Magdeburg.
[Zeichen] G L 3633. 1 leere Kiste (24 Pfd.) lagert in Gnadau.
[Zeichen] Z S 2694. 1 leeres Fass (65 Pfd.) lagert in Leipzig.
[Zeichen] 11/12. 2 Seronen Tabak (111 u. 109 Pfd.) lagern in Leipzig.
1 Stange Eisen 16' lang 3/4" stark (38 Pfd.) lagert in Weissand.
1 Blumentisch (4½ Pfd.) lagert in Halle.
1 Kb. Bügeleisen (104 Pfd.) lagert in Halle.
1 Pack Säcke (25 Pfd.) lagert in Halle.
1 Ring Draht (50 Pfd.) lagert in Leipzig.
1 Stück Asphalt (46 Pfd.) lagert in Leipzig.
1 Zinkblechdach lagert in Weissand seit 13. März. Von einem Güterwagen.
2 eiserne Platten (460 Pfd.) lagern in Schönebeck seit 7. April.
1 kleine schwarze Handtasche (7 Pfd.) lagert in Leipzig seit 21. Mai.
1 Kette, 16' (17 Pfd.) lagert in Halle.
1 Pack Säcke (18 Pfd.) lagert in Leipzig.

Verzeichniss
der auf den Stationen der **Main-Weser-Bahn** bis Ende Mai 1871 überzählig lagernden Güter und Gepäckstücke.

[Zeichen] S 6912. 1 Ballen Betten (30 Pfd.) lagert in Cassel (Eilg.) seit 9. October 1870.
H & C 5560. 1 Kiste Unterhosen und Buchskinhandschuhe (58 Pfd.) lagert in Cassel seit 21. Januar 1871.
C G 9. 1 leerer Korb (11 Pfd.) lagert in Cassel seit 28. März 1871.
F W 1546, 1203. 2 leere Fässer (26 Pfd.) lagern in Guntershausen seit 19. Februar 1871.
J C S 1. 1 Sack Gerste (150 Pfd.) lagert in Guntershausen seit 13. März 1871.
R 1. 2 Pack Säcke (160 Pfd.) lagern in Guntershausen s. 9. Mai 1871.
No. 87119. 1 Sack Hafer (50 Pfd.) lagert in Kirchhain s. 22. März 71.
1 Quantität Hafer (65 Pfd.) lagert in Kirchhain seit 22. März 1871.
b S H. 3 Säcke Hafer (416 Pfd.) lagern in Kirchhain s. 24. März 71.
1 Sack Hafer (140 Pfd.), 1 Sack Hafer (140 Pfd.), 2 Säcke Hafer (280 Pfd.) lagern in Kirchhain seit 27. April 1871.
1 Sack Hafer (140 Pfd.) lagert in Kirchhain seit 25. April 1871.
A H 402. 1 Korb Vitriol und Stärke (136 Pfd.) lagert in Marburg seit 6. Juli 1870.
1 Sack Kleidungsstücke (29 Pfd.) lagert in Marburg seit 5. Decbr. 70.
C F B 849, 777, 4374, 4628. 4 Stück Wagentücher lagern in Marburg.
No. 339, 628. 2 Stück Leinen lagern in Marburg.
C G 1. 1 Kiste Eisenwaaren (22 Pfd.) lagert in Marburg s. 30. April 1871.
F. 2 Ofenrohre (21 Pfd.) lagern in Marburg seit 11. Mai 1871.
H 6. 1 Sack Lumpen (52 Pfd.) lagert in Marburg.
B 84. 1 Kiste Eisenwaaren (69 Pfd.) lagert in Marburg.
Gepäckstück No. 69 Bremen-Giessen lagert in Giessen s. 27. Mai 71.
S. 1 Ofenthürchen (3 Pfd.) lagert in Butzbach seit 24. März 1870.
S 1. 1 Rost, 1 Plättchen (6 Pfd.) lagern in Butzbach seit 13. Juli 1870.
1 eiserne Stiege mit 2 Ringen (7 Pfd.) lagert in Butzbach s. 9. März 71.
No. 33, 66. 2 Colli Guss (6 Pfd.), L S 4811. 1 leerer Korb (8 Pfd.), B G. 2 leere Fässer (75 Pfd.), Gebr. K 1024. 1 Kiste (28 Pfd.) lagern in Friedberg.
1 Kiste Werkzeug (42 Pfd.) lagert in Niederwöllstadt s. 3. April 1871.
1 Gebund Stuhlrohr (14 Pfd.) lagert in Bockenheim seit 6. März 1871.
1 Stab Flacheisen (45 Pfd.) lagert in Bockenheim seit 6. März 1871.
H. Rubensohn Cassel. 1 Sack Hafer (124 Pfd.) lagert in Bockenheim seit 6. März 1871.
D H. 1 Sack (125 Pfd.) lagert in Bockenheim seit 6. März 1871.
F B. 1 Koffer Kleider (58 Pfd.) lagert in Frankfurt seit 16. Octbr. 70.
P C 270. 1 Collo (Inhalt unbekannt, 3 Pfd.) lagert in Frankfurt seit 16. October 1870.
[Zeichen] R 730. 1 leere Kiste (13 Pfd.) lagert in Frankfurt seit 16. October 1870.
S 38. 1 Tischfuss von Mahagoniholz (6 Pfd.) lagert in Frankfurt seit 18. November 1870.
½ S Cöln 243. 1 Päckchen Feilen (13 Pfd.) lagert in Frankfurt seit 13. December 1870.
H. 1 Sack Lumpen (74 Pfd.) lagert in Frankfurt seit 2. Januar 1871.
[Zeichen] 170/71. 2 Kisten Schildkrötplatten (173 Pfd.) lagern in Frankfurt seit 8. März 1871.
Schneider & Schydtes in Bordeaux. 18 leere Weinfässer lagern in Frankfurt seit 11. März 1871.
S F 73. 1 Kiste Eier und Honig (73 Pfd.) lagert in Frankfurt seit 18. März 1871.
H S 2006. 1 Pack Papier (46 Pfd.) lagert in Frankfurt s. 18. März 71.
1 Nothkette mit 3 Gliedern lagert in Frankfurt seit 10. März 1871.
Braunschweig-Frankenthal. 1 Puffer lagert in Frankfurt s. 19. März 1871.
J F 36/7, 39/7, 44/5, 51. 8 Fässer Oel (4136 Pfd.) lagern in Frankfurt seit 14. März 1871.
J F 153. 1 leeres Fass (50 Pfd.) lagert in Frankfurt s. 19. März 1871.
C R M S 1. 1 Kiste Puppenköpfe (45 Pfd.) lagert in Frankfurt seit 19. März 1871.
P & S 5168. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert in Frankfurt s. 19. März 71.
H K 125. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert in Frankfurt s. 19. März 1871.
Siesel in Nürnberg. 1 Bündel Säcke (58 Pfd.) lagert in Frankfurt seit 19. März 1871.
S P 1. 1 Kiste Holländische Käse (113 Pfd.), △ 1185. 1 leeres Fass (12 Pfd.), S M 1955. 1 leeres Fass (35 Pfd.) lagern in Frankfurt seit 19. April 1871.
M & S 567. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Frankfurt seit 24. April 1871.

H 8123. 1 Ballen Frauenkleiderstoffe (46 Pfd.)
S 1382. 1 leere Kiste (18 Pfd.)
M H. 1 Gebund Nageleisen (50 Pfd.)
S D 1182. 1 leere Kiste (12 Pfd.)
1 Pack Binsenmatten
G T 4. 1 Sack Holznägel (42 Pfd.)
} lagern in Frankfurt seit 5. Mai 1871.

G B C. 1 eiserne Welle lagert in Frankfurt seit 13. Mai 1871.
H 411. 1 Fass Essig lagert in Frankfurt seit 15. Mai 1871.
Gerhardt. 1 leerer Schliesskorb lagert in Frankfurt seit 15. Mai 1871.
L S 16. 1 Korb eiserne Schrauben lagert in Frankfurt s. 20. Mai 1871.
A L 2496. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Frankfurt seit 22. Mai 1871.
A W 6480. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Frankfurt seit 23. Mai 1871.
E. { 1 Parthie, 4 Pack, 1 Kiste } Ofentheile lagern in Frankfurt seit 23. Mai 1871.
A H J Büing. 1 Koffer Effecten lagert in Frankfurt s. 25. Mai 1871.
H 14. 1 Ofenthüre ($1\frac{1}{2}$ Pfd.) lagert in Giessen seit 11. September 70.
K 6. 2 Eisenplättchen (2 Pfd.) lagern in Giessen seit 27. September 1870.
1 Brod Zucker (17 Pfd.) lagert in Giessen seit April 1871.
S C. 1 Stück Stahl lagert in Giessen seit April 1871.
1 Pflugschaar (10 Pfd.) lagert in Giessen seit April 1871.

J G. 9 zusammengebundene Gusstheile (16 Pfd.)
1 hölzerner Wasserzuber
I K 790. 1 Kiste Nudeln (32 Pfd.)
J N 790. 3 Ofentheile (28 Pfd.)
K. 2 Ofentheile (48 Pfd.)
M. 1 Rolle Zinkblech (9 Pfd.)
} lagern in Giessen seit 11. Mai 1871.

b) Fehlende.

Verzeichniss

der auf den Stationen der **Magdeburg-Leipziger Stammbahn** ultimo Mai 1871 fehlenden Güter.

A B 741. 1 Ballen Bücher (99 Pfd.) von Wesel fehlt in Leipzig seit 23. Mai.
A B 723. 1 Kiste Schuhwaaren (156 Pfd.) von Leipzig fehlt in Hamburg seit 19. Februar.
AF 4371. 1 Fass Branntwein (504 Pfd.) vom Boden fehlt in Leipzig seit 6. December.
A R 32 864. 1 Kiste Kerzen (60 Pfd.) von Weissenfels fehlt in Magdeburg seit 8. December.
B 1. 1 Kübel Butter (32 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Stassfurt seit 15. Februar.
B 2. 1 Kübel Butter von Crossen fehlt in Cöthen seit 7. Januar.
Bodenbach 2. 1 Pack Zollschlösser von Halle fehlt in Leipzig s. 4. März.
C B H & Co. 1 Wagendecke von Deggendorf fehlt in Stassfurt.
C S L 4534. 1 Korb Eisenwaaren (577 Pfd.) von Givet fehlt in Leipzig seit 16. Mai.
C B A Bernburg. 1 Pack Bibeln (15 Pfd.) von Halle fehlt in Cöthen seit 13. Mai.
C V 297. 1 Kübel Butter (49 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Stassfurt seit 15. Februar.
E B 213. 1 Ballen Bücher (47 Pfd.) von Lüneburg fehlt in Leipzig seit 8. Juni.
E S 2. 1 Fass Terpentin-Oel (361 Pfd.) von Hamburg fehlt in Leipzig 3. November.
F W M 985. 1 Kiste Spiegel (80 Pfd.) von Leipzig fehlt in Cöthen seit 30. September.
F N 6. 1 Fass Holzwaaren (64 Pfd.) von Cöthen fehlt in Halle s. 9. Jan.
F. W. Kollmann. 2 Pack Säcke (179 Pfd.) von Förderstedt fehlen in Magdeburg seit 4. Februar.
F G. 1 Pack Säcke (51 Pfd.) vom Boden fehlt in Leipzig s. 12. März.
F Z 5360. 1 Kiste Parfüm (165 Pfd.) von Weimar fehlt in Magdeburg seit 28. Mai.
G W 1952. 1 emball. Fass Wein (187 Pfd.) von Mainz fehlt in Cöthen seit 10. Februar.
Gebr. Hoffmann. 1 Pack Säcke (69 Pfd.) von Mülheim fehlt in Leipzig seit 1. Februar.
G G 70. 1 Ballen Wolle (447 Pfd.) von Verviers fehlt in Leipzig seit 20. März.
[Zeichen] G F 23/4. 2 leere Fässer (352 Pfd.) vom Boden fehlen in Leipzig seit 8. April.
Gröbers 1. 1 Wagendecke von Deutz fehlt in Gröbers s. 25. Februar.
G H 6324. 1 leeres Fass (120 Pfd.) von Leipzig fehlt in Magdeburg seit 7. März.
H 1313. 1 Pack Zollschlösser von Emmerich fehlt in Leipzig seit 26. September.
H 1234. 1 Kiste Butter (95 Pfd.) von Gotha fehlt in Magdeburg seit 22. Februar.
H 1/3. 3 Pack Säcke (234 Pfd.) vom Boden fehlen in Leipzig s. 29. Dec.
H 6587. 1 Kiste Chocolade (27 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Halle seit 3. April.
H B 1. 1 Kiste Kleider (80 Pfd.) von Geestemünde fehlt in Leipzig seit 7. Juni.
H K 7480. 1 Kiste Wichse (17 Pfd.) vom Boden fehlt in Magdeburg seit 14. September.
H S 1203. 1 Ballen baumw. Waaren (20 Pfd.) vom Boden fehlt in Halle seit 6. November.
JM 989. 1 Kiste Manufactur-Waaren (37 Pfd.) von Leipzig fehlt in Osnabrück seit 23. April.
J D Pest 48. 1 Pack Säcke (14 Pfd.) von Mülheim fehlt in Leipzig seit 27. Mai.
K 1786. 1 Ballen baumwollene Waaren (28 Pfd.) vom Boden fehlt in Leipzig seit 22. October.
K 198, 200. 2 Pack Düten (42 Pfd.) von Schönbeck fehlen in Magdeburg seit 24. Januar.
L J C V 6. 1 Ballen Kaffee (97 Pfd.) von Harburg fehlt in Leipzig seit 21. März.
MH 615. 1 Ballen wollene Waaren (84 Pfd.) von Leinefelde fehlt in Leipzig seit 28. August.
M S 815. 1 Ballen Garn (36 Pfd.) von Deutz fehlt in Leipzig seit 9. December.
M C 8752. 1 Kiste Wein (70 Pfd.) von Bingen fehlt in Cöthen seit 12. Mai.
M L B Halle 38. 1 Wagendecke von Oldenburg fehlt in Leipzig seit 2. März.
MB F. 1384. 1 Ballen Wollabfall von Verviers fehlt in Leipzig seit 27. Mai.
N 156. 2 Pack Schinken (29 Pfd.) vom Boden fehlen in Leipzig seit 1. Februar.
P 30. 1 leeres Barret von Chemnitz fehlt in Halle seit 21. Februar.
P K 299. 1 Ballen wollene Waaren (49 Pfd.) von Leipzig fehlt in Wittenberge seit 30. März.
pte 734. 4. 1 Ballen Wolle (246 Pfd.) von Verviers fehlt in Leipzig seit 8. Mai.
R T 3109. 1 Ballen wollene Waaren (42 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Cöthen seit 14. December.
R D 8585/6. 2 Ballen Wollabfall (354 Pfd.) von Verviers fehlen in Leipzig seit 2. Juni
S H 7089. 1 Kiste halbwollene Waaren (80 Pfd.) von Gera fehlt in Magdeburg seit 17. April.
Tarnowitz. 2 Mulden Blei von Breslau fehlen in Halle seit 19. April.
Trockengarn 8. 1 Ballen Garn (24 Pfd.) von Wolkenstein fehlt in Magdeburg seit 4. Februar.
W 254. 1 Sack Heede (32 Pfd.) vom Perron fehlt in Magdeburg seit 24. December.
W 8. 1 Koffer Kleider (55 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Stassfurt seit 3. Januar.
W B 1099. 1 Kiste Liqueur (65 Pfd.) von München fehlt in Cöthen seit 21. April.
W D 5809. 1 Pack Bücher (7 Pfd.) von Wesel fehlt in Leipzig seit 7. December.
W K 272. 1 Kübel Butter (64 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Förderstedt seit 19. Februar.
△ 82. 1 Rolle Papier (85 Pfd.) von Merseburg fehlt in Magdeburg seit 20. April.
[Zeichen] 3111/4. 4 Ballen Wolle (1206 Pfd.) von Mouscron fehlen in Leipzig seit 20. October.
[Zeichen] 3674. 1 Ballen wollene Waaren (23 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Halle seit 13. December.
[Zeichen] 722. 1 Fass Rohzucker (1618 Pfd.) vom Boden fehlt in Magdeburg seit 13. December.
[Zeichen] 816. 1 Ballen Tuch (19 Pfd.) von Burg fehlt in Halle seit 12. März.
[Zeichen] EW 3105. 1 Kiste Confect (50 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Leipzig seit 25. Mai.
[Zeichen] 19. 1 Kiste Bleiwaaren (74 Pfd.) von Auerbach fehlt in Magdeburg seit 24. December.
[Zeichen] 3842. 1 Fass Stärke (56 Pfd.) von Halle fehlt in Cöthen seit 14. December.
[Zeichen] 931. 1 Fass Mus (119 Pfd.) von Saale fehlt in Magdeburg seit 14. April.
[Zeichen] 1851. 1 Fass Sardinen (3 Pfd.) von Lüneburg fehlt in Leipzig seit 14. März.
[Zeichen] 9011. 1 Pack Tapeten von Leipzig fehlt in Magdeburg seit 28. December.
[Zeichen] T R 100. 1 Kiste Cigarren (35 Pfd.) von Minden fehlt in Leipzig seit 8. März.
[Zeichen] 39. 1 Kübel Butter (59 Pfd.) von Eisfeld fehlt in Magdeburg seit 28. Januar.
[Zeichen] 434. 1 Ballen Lumpen (40 Pfd.) vom Boden fehlt in Leipzig seit 11. Januar.
X. 1 Sack Zwiebeln (150 Pfd.) von Saale fehlt in Leipzig s. 25. März.
No. 4. 1 Kette von Stassfurt fehlt in Schönebeck seit 11. Februar.
1 Französ. Officierskoffer von Mainz fehlt in Magdeburg s. 25. Februar.
18 Hauslaternen von Strassburg fehlen in Halle seit 13. Januar.
7 Stück Stahl (60 Pfd.) von Hamm fehlen in Leipzig seit 14. April.
1 Ventil von Leipzig fehlt in Halle seit 9. Februar.

PRIVAT-ANZEIGEN.

Wasserstationspumpen und Centrifugalpumpen,
Transportable Kessel-Dampfmaschinen
und
Fahrbare Dampfmaschinen
Ventilatoren und transportable Schmiedefeuer,
Apparate zum Sortiren und Auswaschen
der **Steinkohlenaschen,**
Gelochte Bleche zu Fenstergitter, Heizrohrdeckel, Funkenfänger etc.
liefern
seit 15 Jahren als ausschliessliche Specialität
Sievers & Co., in Kalk bei Deutz am Rhein.

Luftheizungen und Dampfheizungen

für Bahnhöfe und Bauwerke aller Art liefert
J. H. Reinhardt, Mannheim.

Wagenlacke.

Ueberzug und **Schleiflack** für **Personen-Waggons,**
Güterwagenlack,
Copal- und **Dammarlack** für innere Lackirungen,
Secatif,
Metallfarbe (Decken-Masse)
sowie:
Locomotiv-Ueberzug und **Schleiflack**
in den anerkannt besten Qualitäten offerirt zu entsprechend billigsten Preisen die Fabrik von Luxus-Lackfirnissen, Wagenlacken und Lackfirnissen für technische Zwecke von

R. Peterssen in **Berlin**
43, Taubenstrasse 43.

P. P.

Meine Fabrikate stehen namentlich bei Fachleuten weit über die Grenzen Deutschlands hinaus in gutem Rufe und werden vorzugsweise im Luxus-Wagenbau, wo erprobte Qualität allein die Verwendung bestimmen kann, mit anerkanntem Erfolge gebraucht, wie ich dies durch zahlreiche Correspondenzen in den meisten lebenden Sprachen nachweisen kann. Der weitverbreitete Consum aber von Wagenlacken gerade im Luxus-Wagenbau Seitens solcher Comittenten, welche genöthigt sind beim Ankauf ihres, wenn auch quantitativ geringeren Bedarfs die grösste Vorsicht anzuwenden, weil ihr eigenstes Interesse dies erheischt, spricht in jedem Falle mehr für den wahren Werth und die Reellität des bezüglichen Fabrikates, als die nackte Thatsache eines Massen-Absatzes, welcher, wie die Erfahrung lehrt, durch Schwindelei und Corruption sehr wohl zu erzielen ist.

So wird unter der Bezeichnung Dampflack seit einer Reihe von Jahren ein Erzeugniss des Schwindels mit nicht zu verkennendem Talente und seltenem Erfolge im grossen Consum vertrieben, und es tritt hier die beachtenswerthe Erscheinung zu Tage, dass, während man eine mit dem sogenannten Dampflack lackirte Karrosse vergebens suchen würde, dennoch bei grossen Consumenten namhafte Quantitäten eines Fabrikates Absatz finden, von dem der selbstständige oder der Bestechung nicht zugängliche Lackirer, ganz abgesehen von der mangelnden Haltbarkeit, schon wegen der beschwerlichen Verarbeitung und ungleichen Beschaffenheit desselben nichts wissen mag; Mängel, welche der Verkäufer jedoch durch gewisse politische Künste, die mit dem Product selbst Nichts zu thun haben, mit Glück zu paralysiren versteht.

Diesem ähnliche Wege einzuschlagen, werde ich nach wie vor verschmähen, vielmehr auf dem bis dahin verfolgten unbeirrt in der Zuversicht fortschreiten, dass die meinen Fabrikaten von Fachleuten so ausnahmslos gezollte Anerkennung sich, wie es ja schon vielfach geschehen, auch ferner mehr und mehr auf den grossen Consum übertragen werde.

Berlin, im Juni 1871. **R. Peterssen**, 43, Taubenstrasse.

A. Bessell, Schmelztiegelfabrik, Dresden.

Glaserkitt

weiss, gelblich, braun und schwarzgrau von anerkannt bester Qualität liefere ich allen grösseren industriellen Etablissements.

Vorräthig sind stets Kisten von 1, 2 und 3 Ctr. und Fässer von 8—10 Ctr. Inhalt. Proben stehen zu Diensten.

F. A. Beschke
Fabrik chemisch-technischer Produkte in Dresden.

Mährisch-Schlesische Centralbahn.

Lieferung

von
Personen- und Lastwagen, Schneepflügen, kleinen Bahnwagen und Draisinen.

Die Vorschriften und Bedingnisse sind täglich in unserem Büreau von 8—3 Uhr einzusehen.

Die gesiegelten Offerten (auf die ganze oder einen Theil der Lieferung lautend) sind
längstens bis 20. Juli l. J
Vormittags 10 Uhr
an die General-Direction einzureichen, an welchem Tage die Oeffnung und Entscheidung stattfindet.

Wien, 20. Juni 1871.
Die General-Direction
der Mährisch-Schlesischen Centralbahn,
Wien, IV, Wohllebengasse 6.

Ventilatoren

Ventilator-Feldschmieden

von Thlr. 28 an.
G. Schiele & Co.
Bieberga̸sse 10. Frankfurt a. M.

Putztücher

in allen Quantitäten liefert in bester Waare zu den billigsten Preisen die **Fabrik** von
C. Louis Klinge in **Chemnitz,**
Leder- und Riemenfabrik.

☞ **Mit No. 27 beginnt ein neues Quartal**; ich bitte um baldgefl. **Erneuerung der Abonnements** und zugleich um **genaue Beachtung meiner Firma**, da fortwährend noch viele die Zeitung betreffende Zuschriften an die **J. C. Hinrichs'sche Buchhandlung**, welche früher den Commissionsdebit besorgte, gehen. **Officielle Anzeigen der Bahnverwaltungen** sind an die **Redaction** zu richten.

Leipzig, 29. Juni 1871.
Adolph Refelshöfer.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 27.

Erscheint jeden Freitag.

Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes

Commissionär:
Adolph Refelshöfer
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Elfter Jahrgang.

1871.

Inserate werden à 1½ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1800 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt.

Leipzig, den 7. Juli 1871. (Schluss der Nummer: 5. Juli, Vormittags 11 Uhr.)

Die Eisenbahn, die Post und die öffentliche Meinung in Deutschland.

Es ist eine unleugbar feststehende Thatsache, dass in Deutschland das Postinstitut ungleich mehr Sympathieen in der öffentlichen Meinung hat als die Eisenbahn und noch nie ist so eclatant diese Thatsache zu Tage getreten wie während und nach der glücklich beendeten Französischen Campagne. — Wie kommt das, und müsste nicht gerade das Umgekehrte stattfinden; ist nicht die Eisenbahn ein weit grossartigeres und interessanteres Institut, welches die Theilnahme des Publikums von Rechtswegen in weit höherem Grade fesseln müsste, als die Post? — Oder sind etwa im letzten Kriege die Leistungen der Eisenbahnen hinter denen der Post so enorm zurückgeblieben, dass sie geringere Beachtung verdienen, wie diejenigen der Post?

Nichts von alledem: Jedermann kennt die Abhängigkeit der Leistungen der Post von denen der Eisenbahn und was hätte wohl die Post trotz der unbestreitbaren Vorzüglichkeit und Vollkommenheit ihrer Organisation in Bezug auf Accuratesse und Präcision zu leisten vermocht, ohne die trotz anscheinend unübersteiglicher Hindernisse wunderbare Präcision der Eisenbahn-Postzüge selbst in Feindes Land auf allen feindlichen im Deutschen Betriebe befindlichen Linien? —

Constatiren wir zunächst das Factum, mit dessen Erwähnung wir begonnen und prüfen wir nachher die Berechtigung der Gründe dieser bei dem sonst im Allgemeinen so gesunden und richtigen Urtheile des Deutschen Publikums höchst befremdlichen Erscheinung. Das Lob der Vortrefflichkeit der Postanstalten war vom Beginn des Krieges an in Aller Munde, während die Leistungen der Eisenbahn kaum Erwähnung fanden. Unsere Eisenbahnbeamten haben diesen Mangel an Sympathieen jedenfalls gefühlt, wenn sie auch, da sie später fast ebenso gut bezahlt wurden wie die Postbeamten, nicht gerade darunter gelitten haben und die Postbediensteten ebenso wenig, wie die Eisenbahner auf die Privatwohlthätigkeit angewiesen waren wie die Eisenbahner. Gleichwohl bethätigten sich vom Anfang des Feldzuges an die öffentlichen Sympathieen für die Postbeamten im Felde in reichen Liebesgaben. Es bildeten sich bekanntlich sofort Speciel-Comités für diesen Zweck, während um das zahlreiche niedere Eisenbahnbeamten-Personal im Felde sich kein Mensch bekümmerte. Erst im März 1871, längst nach Abschluss des Friedens, als bereits sehr viele dieser Leute in die Heimath entlassen waren, traf dem Vernehmen nach auf Veranlassung von mehreren bedeutenden Fabrikanten Berlins, die allerdings zu den Eisenbahnen in sehr naher Beziehung stehen, eine Sendung von Liebesgaben für die Eisenbahnbediensteten ein.

Neuerdings ist der Postverwaltung noch durch den Deutschen Reichstag eine förmliche Anerkennung ihrer Leistungen zu Theil geworden, während in Betreff der Eisenbahnen, wir dürfen es uns nicht verhehlen, zum Theil recht unsinnige Interpellationen zum Vorschein kamen, aus denen nur zu ersehen war, dass sie das directe Gegentheil von Anerkennung und Sympathie ausdrücken sollten, und welche nebenbei vollständigsten Mangel an Sachkenntniss verriethen. — Darf man sich da wundern, wenn man von Hoch und Niedrig im Publicum die abgeschmacktesten und verkehrtesten Urtheile über die Eisenbahnverwaltungen hört?

Ein hoher Postbeamter, mit welchem Schreiber dieses das Vergnügen hatte, bei einer Eisenbahnfahrt dies beliebte Thema zu besprechen, äusserte offen seine Meinung dahin, dass jede Eisenbahnverwaltung, welche einmal einen Fahrplan veröffentlicht habe, diesen unter allen Zeit- und Witterungsverhältnissen unbedingt aufrecht erhalten müsse und ihrer Aufgabe nicht gewachsen sei, wenn sie das nicht könne. Kriegsverhältnisse, Schneeverwehungen, Dammdurchbrüche, Ueberschwemmungen etc. etc. seien alles Dinge, auf welche die betreffende Verwaltung so vorbereitet sein müsse, dass sie auch nicht die geringste Unregelmässigkeit im Bahnbetriebe hervorrufen dürften. Da musste ich denn schweigen, weniger betroffen von der Stichhaltigkeit dieser Auffassung als von der erhabenen Naivetät meines wahrscheinlich bis auf diesen Punkt recht verständigen und achtbaren Gegenübers, welche zu bekämpfen denn doch vergeblich gewesen wäre. So bemerken wir ferner seit dem Kriege eine förmliche Agitation in der Presse gegen die Preussische Eisenbahn-Verwaltung überhaupt und gegen einzelne Bahnverwaltungen im Speciellen, lediglich hervorgerufen von den Sonder-Interessen ganzer kaufmännischer Corporationen sowohl wie einzelner Geschäftsleute.

Wie wenig es dabei den Herren Agitatoren auf Sachkenntniss und Ergründung der Wahrheit ankommt, dafür nur ein Beispiel: In einem gegen die Verwaltung der Oberschlesischen Bahn polemisirenden Artikel im Inseratentheil der Schlesischen Zeitung fanden wir vor Kurzem folgende Monstruosität: „Die Oberschlesische Eisenbahnverwaltung entschuldigt ihre in Bezug namentlich auf den Kohlentransport beklagenswerth geringen Leistungen während des Krieges mit Wagenmangel! — Dabei figuriren in den Einnahmen dieser Bahn und zwar für dieselben Kriegsmonate fabelhafte Summen als vereinnahmte Wagenmiethen. — Hat eine Bahn das Recht sich mit Wagenmangel zu entschuldigen, welche das Vermiethen ihrer Wagen in dieser Ausdehnung zum Gewerbe macht?! —"

Wir fragen, ob es unter solchen Umständen zu verwundern ist, wenn das Urtheil jedes Laien und der öffentlichen Meinung über die Eisenbahnverwaltungen ein falsches ist. Dazu kommt noch, dass jeder unbedeutende Krämer, dem es während des Krieges nicht immer gelang, seine auf eigenes Risiko verladene Waare nach Versailles oder irgend wohin in Feindes Land zu bringen und so ein brillantes Geschäft mehr zu machen, sich jetzt völlig berechtigt glaubt, überall und laut auf die schlechte Eisenbahnverwaltung zu schimpfen.

Fortsetzung S. 533.

Die Industriebahnen in Elsass und Deutsch-Lothringen.

Nach der von dem Französischen Handelsministerium herausgegebenen Eisenbahn-Statistik von 1868 (des zuletzt erschienenen Jahrgangs) waren am 1. Januar 1869 in Elsass-Lothringen folgende Industriebahnen und Industriegeleise, welche sich sämmtlich an die bisherigen Linien der Französischen Ostbahn anschliessen, im Betrieb:

Eigenthümer der Industriebahn	Länge Meter	Anschluss- Linie	Anschluss- Station	Art der Etablissements	Zeit der Concession	Zeit der Eröffnung	Art des Betriebs
1) Gesellschaft Vezin-Aulnoye	812	Novéant-Metz-Forbach	Novéant	Eisenhammer	17/6 57	1857	Pferde
2) M M. Dupont & Dreyfuss	1553						
a) Verbindung zum Bergwerk St. Paul	500	„	Ars sur Moselle	Eisenhammer und Hohofen	20/2 63	1863	Pferde
b) „ zum Bergwerk St. Benoit	153				15/2&7/5 53	20/2 53	
c) „ der Bergwerke unter sich	900				13/8 64	1864	
3) M M. Karcher & Westermann	1190	„	dieselbe	Eisenhammer	4/12 62	20/2 63	Pferde
4) Tabakmagazin zu Falkenberg	763	„	Falkenberg	Tabaksmagazin	5/5 66	11/1 67	Menschenhände
5) M M. de Wendel	70	„	Styring-Wendel	Eisenhammer und Hohofen	2/11 54	Nov. 54	Locomotiven
6) Kohlenbahn von Petit Rosselle, den Herren de Wendel gehörig	8100	„	„	Kohlenwerke	10/12 56	1857	do. u. stehende Maschine
7) Americanische Pferdebahn der MM. Pougnet & Co.	8200	Metz-Thionville	Maizières	Steinbrüche und Erzgruben von Chaumont	18/12 65	1/2 66	Pferde und „Plan incliné"
8) M M. Gebr. Bentz & Co.	175	„	zwischen Hagendingen u. Hückingen	Glashütte	12/3 67	3/5 67	Menschenhände
9) M M. de Wendel	26237						
a) Hagendingen-Moyeuvre (Bergwerk im Betrieb seit 1854)	9310	„	Hagendingen und Ebange	Eisenhammer und Hohofen			Besondere Locomotiven
b) Ebange-Hayange (Bergwerk im Betrieb seit 1854)	7807	„		„			
c) Hagendingen-Ebange (2. Geleis zwischen beiden Stationen, im Betrieb seit 12. September 1865	9120	„		„			
10) M. de Buissières	1848	Strassburg-Basel	zw. Königshofen u. Geispoldsheim	Maschinen-, Locomotiv- und Wagenfabrik von Graffenstaten	4/3 67	17/11 67	Pferde
11) M. Prècheur	65	„	Schlettstadt	Holzlager	16/3 64	30/6 64	Pferde- und Menschenkraft
12) M. Köppelin	10	„	Colmar	Gasfabrik	4/5 65	1/8 65	Pferde
13) M M. Haldy & Co.	2	„	„	Kohlenlager	30/9 57		
14) M M. André, Köchlin & Co.	125	„	Mühlhausen	Bergwerk und Magazin	16/11 63	1842	Pferde
15) M M. E. & J. Köchlin	85	„	„	„	22/3 67	12/10 68	Pferde- und Menschenkraft
16) M. Charles Kästner	2	„	„	Lager	27/10 63	1842	Pferde
17) Kohlengesellschaft von Ronchamp	86	„	„	Magazin	4/4 64	31/3 65	Locomotiven
18) M. Charles Kästner	58	Thann-Wesserling	Thann	Bergwerk und Magazin	27/10 63	1842	Pferde
19) M. Charles Mertzdorff	288	„	„	Magazin	9/7 68	9/11 68	do.
20) M M. Gros, Odier, Roman & Co.	111	„	St. Amarin	Bergwerk und Magazin	30/10 62	—	Locomotiven
21) M. Couleaux & Co.	48	Strassburg-Barr	Molsheim	Eisenwaarenfabrik	13/12 65	2/6 65	Menschenkraft
22) (Staats-)Tabak-Administration	74	„	Obernai	Tabakmagazin	13/8 68	16/11 68	do.
23) zu den Salinen der Ostbahn	655	Avricourt-Dieuze	Dieuze	Salinen	8/8 64	8/5 65	Pferde
24) Eisenhammer von Hayange	11·0	Charleville-Thionville	Hayange	Eisenhammer	17/3 64	25/1 64	Locomotiven
25) M M. Utzschneider & Co.	310	Thionville-Niederbronn	Saargemünden	Steingutfabrik	8/11 66	26/3 67	Pferde
26) M M. Gebr. Heymann	21	„	„	Magazin	17/5 67	17/10 67	Menschenkraft
27) M M. de Dietrich & Co.	280	Niederbronn-Hagenau	Merzweiler	Eisenhammer und Hohofen	19/7 65	16/11 65	Pferde
28) dieselben im Bau	484	„	Reichshofen	do.	11/8 65	23/2 67	do.
29) M. Köchlin zu Mühlhausen	170	Strassburg-Basel	Mühlhausen	Bergwerk und Magazin	22/3 67	—	do.
30) Kohlengesellschaft von Ronchamp	60	Thann-Wesserling	Thann	Holzlager	26/1 59	—	do.
31) M. Stékelin zu Bitschweiler	700	„	Bitzschweiler	Bergwerk	14/4 64	—	do.

Hiernach sind, abgesehen von den vielen kurzen, nach Holz, Kohlen- und sonstigen Magazinen führenden Industriegeleisen, am häufigsten die (6 von Bergwerken nach Eisenhämmern und Hochöfen führenden Industriebahnen No. 1. 2. 3. 5 9. 24. 27), welche besonders an den Linien Novéant-Metz-Forbach, Metz-Thionville und Niederbronn-Hagenau vorkommen und auch die längsten Linien umfassen; desgl. 7 nach Kohlenwerken (No. 6) und sonstigen Bergwerken und Erzgruben (No. 7. 14. 18. 20. 29. 31) führend, sodann No. 10 zu einer Maschinenfabrik, No. 21 zu einer Eisenwaarenfabrik, 12 zu einer Gasfabrik, 25 Steingutfabrik, 8 Glashütte. Alle möglichen Industriezweige haben somit ihre directe Verbindung mit den Hauptbahnlinien hergestellt.

Von den 27 in Betrieb befindlichen Linien werden 6 mit Locomotiven, 17 durch Pferde, 5 lediglich durch Menschenkraft betrieben.

In entgegengesetzter Richtung aber wird auf das Urtheil des Publicums in keiner Weise eingewirkt und dennoch ist die öffentliche Meinung wie bekannt eine höchst anspruchsvolle Dame, die nichts so übel nimmt als wenn sie nicht gehörig beachtet und gehätschelt wird. Hier haben wir die Hauptlösung unseres Räthsels Der ganze grosse Deutsche Eisenbahn-Apparat ressortirte während des Krieges zum Königl. Preuss. Handelsministerium und dieses hat den kleinen für seinen Standpunkt leicht verzeihlichen Fehler begangen, das Publicum nicht nach Wunsch zu berücksichtigen und ihm möglichst viel officielle Mittheilungen zu machen.

Das Handelsministerium war gar nicht einmal immer in der Lage, das Publicum rechtzeitig für dessen Interessen von bevorstehenden Verkehrsstockungen etc. in Kenntniss zu setzen, durch welche das Publicum allerdings häufig in heftigste Mitleidenschaft gezogen wurde. Das Ministerium sowohl wie das Publicum haben von ihren gegenseitigen Standpunkten aus anscheinend vollkommen Recht. Ein Königl. Ministerium ist nicht verpflichtet, im Kriegszustande und bei Maassnahmen, die der Krieg erheischt, das Publicum um Rath zu fragen oder dem Publicum Aufklärungen durch die Presse zu geben. Unser Publicum dagegen hat fast nur die guten Seiten des Krieges kennen gelernt und will die Schattenseiten desselben (wir abstrahiren hier von dem Verluste theurer Verwandte) sich unter keinen Umständen gefallen lassen, denn wir haben ja gesiegt. Es ist gewöhnt, die Eisenbahn als ein öffentliches, lediglich zu seinem Nutzen und Frommen bestimmtes Institut zu betrachten, erwartet bei jeder Unregelmässigkeit Aufklärungen und glaubt zu dieser Erwartung vollständig berechtigt zu sein.

Ob nicht das Ministerium politischer gehandelt hätte, indem es mehr Werth darauf legte, das Urtheil der öffentlichen Meinung durch Beeinflussung der Presse auf den richtigen Weg der Erkenntniss der Sachlage zu leiten, das lassen wir dahingestellt sein; jedenfalls würden dadurch viele ebenso unvernünftige wie ärgerliche Interpellationen vermieden worden sein. Wie ganz anders ist da die Postverwaltung, so hörte man aller Orten, und es ist wahr, imposant war die Thätigkeit der journalistischen Abtheilung der Postverwaltung wie immer so auch im Laufe des Krieges. Die geringste Unregelmässigkeit, die in der Brief- oder Packetförderung nach irgend einem occupirten Winkel in Feindes Land eintrat, in 24 Stunden schon war sie in allen Zeitungen dem Publicum notificirt unter erschöpfendster Auseinandersetzung der Gründe dieses unangenehmen aber unvermeidlich gewesenen Ereignisses.

Trotz alle dem ist und bleibt das Urtheil des Deutschen Publicums in dieser Angelegenheit im höchsten Grade ungerecht. Es vergisst oder ignorirt absichtlich in seinem kaufmännischen Egoismus vollständig eine grosse Kleinigkeit, nämlich den Umstand, dass die Post auch im Kriege stets nur eine Anstalt zum Nutzen und Frommen des Publicums bleibt und keinen höheren Zweck hat, während die Eisenbahn in der Kriegführung der Neuzeit einer der wichtigsten Factoren geworden ist und sich in Kriegszeiten unmöglich mit den Privat- und Sonderinteressen des Publicums befassen kann.

Zu dieser Erkenntniss hat sich unser Deutsches, sonst so opferwilliges Publicum leider noch nicht im Entferntesten aufschwingen können, vor Allem aber nicht unser Kaufmannstand, der die gehabten Verluste, die wenn sie auf einer Seite wirklich eingetreten waren, auf anderer Seite unstreitig hundertfältig wieder eingebracht worden sind, hartnäckig nicht verschmerzen will. Die Kaufmannschaft in Königsberg, die in ihrer bekannten Petition an den Reichskanzler zwar die Leistungen der Eisenbahnen in unserem Kriege lobt, stimmt im Grunde eigentlich doch nur ein armseliges Klagelied über ihre Verluste an, welche, wie sie ja sehr gut weiss, nur dadurch entstanden sind, dass die Eisenbahnen so Ausserordentliches im Kriege leisten mussten und daher so wenig im Privat-Güterverkehr leisten konnten. Sie steht mit diesem beschränkten Gesichtspunkt fast auf gleicher Höhe mit dem Ausspruche jenes Oberschlesischen Kohlenhändlers, der zur Zeit des grossen Wagenmangels und der dadurch herbeigeführten enormen Kohlenpreise verzweifelt ausrief! „Welch' schlechte Bahnverwaltung! — So feine Kohlenpreise jetzt und keine Wagen."

......y.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Berliner Briefe.

(Vom Berliner Eisenbahn-Aktienmarkte. Berliner Nordbahn. Märkisch-Posener E. Altona-Kieler E. Oldenburg-Quakenbrück. Brake-Nordenham. Münster-Enschede. Verbindungsbahn zwischen der Westfälischen und der Hannoverschen E. Magdeburg-Halberstädter E. Magdeburg-Lausitzer E. Schmalkalden-Wernshausen. Hof-Naisa-Lohenstein-Würzbach-Eichicht. Conitz-Bromberg. Gernsbach-Freudenstadt. Main-Neckarbahn.)

** Berlin, 2. Juli. Die Französische Anleihe und die Ultimoliquidation wirkten vereint in der vergangenen Woche lähmend auf den Verkehr. Wenngleich zunächst die eigentlichen Speculationswerthe unter dem Einfluss dieser beiden Momente standen, so bewirkte doch die aus beiden resultirende Zurückhaltung des Kapitals auch für Eisenbahnactien und die übrigen der Speculation im engern Sinne nicht dienenden Werthe eine merkliche Geschäftsbeschränkung. Das Geld hatte sich für Prolongationen so vertheuert, dass der Report bei der Regulirung der Juni-Engagements nicht selten die Höhe von 9 Proc. und darüber erreichte. Erst am Sonnabend mit dem Beginn des neuen Monats trat eine grössere Regsamkeit auch in Actien ein, und wurden namentlich Rheinische bis 140 bezahlt, 3¼% höher, Köln-Minden bis 158, 5½% höher, Oberschlesische 2½ höher bis 187. Auch Bergisch-Märkische, Halle-Sorauer, Rhein-Nahebahn begegneten reger Kauflust, Thüringer wurden 5—6 Proc. besser bezahlt und im Ganzen steigerte sich am Actienmarkt die feste Haltung, selbst in denjenigen Tagen der Woche, an welchen das Geschäft nur schwach war. In Eisenbahn-Prioritäten war der Umsatz nicht von Belang, doch liess sich die Rückwirkung des Zinstermins in neuen Anlagen wohl erkennen.

Einer Nachricht aus Neu-Strelitz zufolge hat das Gründungs-Comité der Berliner Nordbahn sich mit den Commissarien der Grossh. Regierung über die von denselben geforderte Cautionsbestellung verständigt, so dass jetzt wieder die Ausführung des Projects als wahrscheinlich betrachtet wird.

In der Generalversammlung der Märkisch-Posener Eisenbahngesellschaft wurde vom Verwaltungsrath der Antrag auf Bewilligung einer Prioritätsanleihe zum Bau der Linie Bentschen-Lissa zurückgezogen, dagegen von der Versammlung zur Ausrüstung der alten Linie die Aufnahme einer Million durch Prioritätsanleihe bewilligt.

Die Altona-Kieler Generalversammlung war für die Beschlussfassung über die die Zweigbahn Neumünster-Segeberg-Oldesloe betreffende Vorlage nicht mit der statutenmässig erforderlichen Stimmenzahl beschickt. Es wird daher die Ausschreibung einer neuen Versammlung erfolgen müssen, in welcher die Majorität der vertretenen Stimmen zur Beschlussfassung berechtigt ist.

Wegen des Baues der Bahn von Oldenburg nach Quakenbrück sind die Vorhereitungen wieder aufgenommen. Der Bau wird jedoch nicht eher in Angriff genommen werden, als bis die Bahn Quakenbrück-Osnabrück gesichert ist. — Die Strecke Brake-Nordenhamm der Oldenburgischen Staatsbahnen, obleich der Ausbau derselben durch Gesetz gesichert ist, scheint bis zur Herstellung der Linie Osnabrück-Hamm vertagt zu sein.

Für Münster-Enschede sind die technischen und finanziellen Vorbereitungen so weit gediehen, dass die Concession nachgesucht werden wird.

Behufs einer Verbindung der Westfälischen Bahn mit der Hannoverschen Staatsbahn, von Godelheim ausgehend über den Solling nach Northeim, hat das Handelsministerium die Vorarbeiten angeordnet.

In den nächsten Tagen sollen in Vienenburg Verhandlungen stattfinden wegen Fortsetzung der Magdeburg-Halberstädter Bahn in der Richtung auf Neuekrug.

Dem Beginn der Magdeburg-Lausitzer Eisenbahn soll, wie heute die „Magd. Zeitung" versichert, kein Hinderniss entgegenstehen. Seiner Zeit wurden in London Schritte zur Aufbringung des Kapitals unternommen.

Die Stadt Schmalkalden hat den Bau einer Zweigbahn von Schmalkalden nach Wernshausen mit Rücksicht auf die Eventualität späterer Weiterführung nach Gotha beschlossen.

Die in Hof und Lobenstein bestehenden Comité's, die eine Bahn von Hof nach Naisa und von dort in der Richtung nach Lobenstein und über Würzbach nach Eichicht zum Anschluss an die nach Gera führende Bahnlinie ins Werk zu setzen beabsichtigen, haben für das Bayerische Gebiet der Linie die Projectirungs-Concession erlangt und wollen mit den Arbeiten alsbald beginnen.

Für die Vorarbeiten einer von Conitz nach Bromberg zu führenden Eisenbahn haben die Stände der betheiligten Kreise zum grossen Theil die erforderlichen Fonds bewilligt.

In Rastatt sind die Vertreter der Gesellschaft zusammengekommen, welche die Linie aus dem Elsass nach Rastatt (Gernsbach-Freudenstadt) bauen will. Der Reichskanzler soll Unterstützung des Unternehmens zugesichert haben.

Der Main-Neckarbahn-Direction hat der Reichskanzler ein die ausgezeichneten Leistungen der Bahnbeamten während des schweren und anstrengenden Dienstes in der Kriegsperiode anerkennendes Schreiben zugehen lassen.

w. — Oberhessische Eisenbahn. Trotz der im Bahnhof Fulda eingetretenen bedeutenden Dammrutschung hatte die Verwaltung in Absicht, die Strecke Salzschlirf-Fulda vor Ende Juni d. J. in Betrieb zu setzen. Da jedoch nicht einmal durch Provisorien abgeholfen werden konnte, so reducirte man zunächst die Absicht dahin, nur die Strecke

Salzschlirf-Grossenlüder zu eröffnen; denn diese ist, sowie auch die weitere Strecke bis vor Bahnhof Fulda in vollkommen fertigem Zustande. Dennoch aber ist man in letzter Stunde von diesem Vorhaben abgestanden und zieht vor, die Benutzbarkeit des Bahnhofs Fulda abzuwarten, welche hoffentlich bis gegen Ende dieses Monats (Juli) wiederhergestellt sein wird. Die in öffentlichen Blättern erschienene Nachricht, dass Salzschlirf-Grossenlüder eröffnet worden sei, ist somit unrichtig.

Was die Zweigbahn von Stockheim nach Ortenberg betrifft, so sind die Verhandlungen noch immer in der Schwebe und gehen sehr langsam vorwärts, so dass sich darüber für jetzt nichts sagen lässt.

Oesterreich-Ungarische Correspondenz.

Hs. Wien, 2. Juli 1871. (Börsenbericht, Unionbank. Northern-Pacific-Eisenbahnbonds. Gömörer Bahnen. Oesterreich. und Ungar. Gesetzgebung. Personalien der beiderseitigen Regierungen. Eisenbahn-Clearing-House. Viehtransport-Versuche. Bahn-Conferenzen. Transport-Enquête. Südbahn. Nordwestbahn. Oesterr. Staatsbahn. Donau-Drau-Bahn. Csakaturn-Zapriesics.)

Obwohl bereits im Beginn der „todten Saison“, will doch Niemand an deren diesjährigen Eintritt glauben; die ausserordentlichen Zeitverhältnisse üben auch einen solchen Einfluss auf die Börse. Der Eisenbahnmarkt war fest und hat einige Reprisen zu verzeichnen. Nordbahn besserten sich nach abgetrenntem Coupon um $^1/_2$%, Nordwestbahn um $4^1/_2$ Gulden, Staatsbahn um 4, Elisabethwestbahn um $2^1/_2$ fl. und Kaschau-Oderberger Bahn um 2 fl. Junge Bahnen sind unverändert, ihre Prioritäten sehr fest, theilweise mit kleinen Avancen. Lombarden treten wiederholt stark hervor, ohne sich zu behaupten; Galiz. Carl-Ludwigsbahn und Theissbahn sind dagegen mässig matter.

Im Zusammenhange mit diesem Börsenbericht sei des momentanen Aufschwunges und Rückganges der Aktien unserer rührigsten Emissionsbank, der Union-, zugleich Bauunternehmerin der in der ersten Theilstrecke Debreczin-Nagy-Károly endlich eröffneten Ungar. Nordostbahn erwähnt, welche die Northern-Pacific-Eisenbahnbonds hier einführen wollte, damit aber einhalten musste, als mehrere Blätter, besonders der schonungslos auftretende „Oekonomist“ eine Beschwindelung des Publikums signalisirten. Die an der Spitze stehenden Nordamerikanischen Häuser veranlassen nun jetzt die Deputirung von Vertrauenspersonen aus den Börsenplätzen Wien, Frankfurt und Berlin zur Untersuchung des Unternehmens an Ort und Stelle auf ihre Kosten.

Inzwischen sollen die von der Unionbank zur Auflegung gelangenden Staatspfandbriefe der Gömörer Bahnen herhalten. Dieselben sind mit 5% steuerfrei verzinslich, wofür ausser diesen Kohlen- und Industriebahnen auch der Ungarische Staat mit seinen gesammten Einkünften haftet. Die Pfandbriefe werden in $40^1/_2$ Jahren verloost und 1 Monat nach der Ziehung ausbezahlt. Durch dieses Darlehen werden nur 311000 fl. pro Meile aufgenommen, also nur 15500 fl. an Zinsen benöthigt, während die Oberungarische Eisen-Industrie allein ein Frachtquantum von $5^1/_2$ Mill. Ctr. mit einem Ertrage von 60000 fl. gewärtigen lässt — so der Prospekt!

Die Oesterreichische Gesetzgebung hat die 30jährigen Steuerbefreiungen für neue Eisenbahnlinien und die übrigen Zugeständnisse nach den früheren Gesetzen vom 20. Mai 1869 und 30. April 1870 wieder bis zum Tage des Zusammentrittes des nächsten Reichsrathes erstreckt. In Ungarn wurde das (bereits erwähnte) Gesetz über 1/40 Steigung am Karpathenübergange der 1. Ungar.-Galizischen Bahn publicirt und derselben darin die Anlegung eines zweigeleisigen Tunnels und mehrere Refundirungen für die Mehrkosten des Betriebes aufgelegt.

In Regierungskreisen ist der Rücktritt des Ungarischen Kommunikations-Ministers Gorove und die Ernennung des Obergespans Tisza zu verzeichnen. Auch dieser ist kein Fachmann, hat erst seit Kurzem als Vicepräsident des Pester Baurathes einigen Einblick in das Geschäftsleben und gilt als noch bedächtiger als sein Vorgänger. Traurig, dass persönliche Motive der Uebernahme dieses Ministeriums durch den eminenten Fachmann Hollán entgegenstanden. Der erfahrene Verwaltungsrath der Alföldbahn und Abgeordnete Trefort lehnte ab, um für diese seine Schöpfung noch thätig sein zu können. An die Spitze der Ungar. Eisenbahnbaudirektion wurde der frühere Bahn-Direktor Tolnay gestellt; man hofft in ihm den würdigen Nachfolger Thommen's und Prangens. — In Oesterreich lässt die Resignation des Reichsraths-Abgeordneten v. Leederer in Folge der Steuerbewilligungs-Debatte seine erhöhte Wirksamkeit als Rath des Handelsministeriums und ausgezeichneten Bahnreferenten hoffen.

Von allgemeinen Einrichtungen ist das Zustandekommen eines „Eisenbahn-Clearing House“ als gemeinschaftliche Abrechnungs- und Saldirungsstelle aller Oesterreich-Ungarischen Bahnen bevorstehend, durch welche eine Reduktion des Geldanweisungs-Geschäftes unter direkt verkehrenden Bahnen auf den 10. Theil zu erzielen wäre. Die Oesterreichische Staatsbahn will ihre Hauptkasse als gemeinschaftliche Saldirungsstelle fungiren lassen, einstweilen aber die Abrechnungen zwischen den Bahnen vermitteln und ein Clearing-Programm zur Berathung ausarbeiten.

Ferner hat der rationelle Versuchstransport von Ochsen nach verschiedenen Methoden von Czernowitz nach Wien stattgefunden. Die in Reid'schen Waggons transportirten Stücke langten in einem solchen frischen Zustande an, als kämen sie direct aus dem Maststalle und hatten den geringsten Gewichtsverlust.

Von Bahn-Conferenzen ist die der Oesterr.-Ungar. Reclamations-Büreau's zu erwähnen, welche über folgende Fragen schlüssig wurden: Die angestrebte Bildung einer allgemeinen wechselseitigen Eisenbahn-Assekuranz-Anstalt wird dem Eisenbahn-Clubs zur Besprechung überlassen; das Verlangen einer separaten Bescheinigung der Bestellung von Viehwagen ist mit Rücksicht auf die Bestätigung des Angeldes abzulehnen; die durch Annahme eines Vereinsfrachtbriefes im internen Verkehr resultirenden Entschädigungsfolgen hat die Aufgabsbahn zu vertreten; Mehrwerthsversicherungen bei Gegenständen imaginairen Werthes sind nur im Einvernehmen mit den Assekuranzanstalten zuzulassen; die Partheien sind nicht verpflichtet, aufgefundene Güter gegen Rückstellung der Entschädigung zurückzunehmen.

Ferner hat sich nun die Transport-Enquête formell vertagt. In der 1. Sektion wurde noch die Einführung von Fachgerichten beschlossen, die Zulänglichkeit der bestehenden Fahrbetriebsmittel zwar nachgewiesen, aber die Anschaffung weiterer empfohlen — und die Verpflichtung der Versender zur Aufzahlung für aussergewöhnliche Weiterbeförderungskosten anerkannt. In der 2. Sektion wurde das neu einzuführende (Norddeutsche) Betriebs-Reglement als Maximum der Concessionen Seitens der Bahnverwaltungen vorgetragen, worüber die Unzufriedenheit der kaufmännischen Mitglieder eine erregte Debatte in die Vertagung der Enquête bis zum Herbst veranlasste. Die 3. Sektion hat das „System der Frachtsatz-Bemessung beim Eisenbahn-Transporte im Druck veröffentlicht.

Von den einzelnen Bahnen ist Folgendes zu berichten: In der letzten Sitzung des Verwaltungsrathes der Oesterr. Südbahn wurde der Mai-Coupon mit 5 Francs zur Beantragung bei der endlichen General-Versammlung festgestellt. Eine Summe von Details über die Situation des Unternehmens, wie die Abstossung der schwebenden Schuld von 40—50 Mill. Francs durch die Prioritäten-Emission, die weitere Emittirung von Actien und die Trennung des gesellschaftlichen Netzes soll den Actionären ertheilt werden. Die Direction dieser Bahn erlässt eine Warnung gegen den Ankauf von Aufgabs-Recepisse in Folge vorgekommener Fälschungen.

Die Oesterr. Nordwestbahn wird die Strecke Stockerau-Znaim am 18. August d. J. dem Verkehr übergeben und dadurch die kürzeste Verbindung mit Prag herstellen. — Die von ihrem Verwaltungsrathe dem Czechischen Theater gemachte Spende hat grosses Aufsehen erregt und dem leidigen Nationalitätenhader neue Nahrung gegeben.

Die Oesterr. Staatsbahn hat mit den betheiligten Bahnverwaltungen einen neuen Getreide Special-Tarif mit theilweise ermässigten Sätzen im Verkehr von Wien, Floridsdorf, Marchegg und Stationen der südöstlichen und Neu-Szönyer-Linie nach Hamburg, Lübeck, Wittenberg und Berlin via Oderberg und Bodenbach mit 1. Juli in Wirksamkeit gesetzt; auch tritt im Stettin-Oesterreichisch-Ungarischen Verband-Güterverkehr via Oderberg statt des Verbandtarifes vom 1. Mai 1869 ein neuer, theilweise ermässigter Spezialtarif für Getreide etc. in Kraft.

Die Actien der Donau-Drau Bahn per 3 Mill. Gulden mit Ungarischer Zinsgarantie gelangen diese Woche an die Börse; die Prioritäten betragen 5 Mill. Gulden.

Für die 13 Meilen lange secundäre Bahn Csakaturn-Zaprésics wurde das Offert der Allgem. Oesterr. Baubank mit 25250 fl. als das billigste entgegengenommen.

—tz. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn. (Geschäftsbericht pro 1870.) Es standen ult. 1870 im Betriebe 1) die Linie Lemberg-Czernowitz 35 Meilen ($265_{,6}$ Kilometer), 2) Czernowitz-Suczawa $11_{,8}$ Meilen ($89_{,6}$ Kilometer), 3) Suczawa-Roman $13_{,6}$ Meilen (103 Kilometer) und 4) Paskani-Jassy 10 Meilen (76 Kilometer), eröffnet am 1. Juni 1870. Die Zweigbahn Verestie-Botusani ($5_{,8}$ Meilen) soll im Juli 1871 dem Betriebe übergeben werden.

Das Anlage-Kapital beträgt: für die Linie Lemberg-Czernowitz 24500000 fl., für Czernowitz-Suczawa 12038805 fl. Dasselbe wird gedeckt durch 12500000 fl. Actien, 12000000 fl. Prioritäts-Obligationen I. und 12000000 fl. Prioritäts-Obligationen II. Emission. Für dieses Anlage-Kapital hat der Oesterreichische Staat eine Zins-Garantie übernommen.

Für die Strecken Suczawa-Jassy nebst Zweigbahnen beträgt das Anlage-Kapital 70842042 Francs, welches gedeckt wird durch 25000000 Francs Actien II. Emission, 39000000 Francs Prioritäts-Obligationen III. Emission und 8000000 Francs Bauzuschuss der Rumänischen Regierung, welche auch die Zins-Garantie übernommen hat.

An Betriebsmitteln waren vorhanden: 57 Locomotiven nebst Tendern, 12 Schneepflüge, 100 Personenwagen und 1238 Gepäck- und Güterwagen mit einer Ladungsfähigkeit von 247600 Z.-Ctrn.

Die Locomotiven haben 127743 Nutzmeilen zurückgelegt, davon 97611 auf der Linie Lemberg-Czernowitz, 20645 auf der Strecke Czernowitz-Suczawa und 9487 auf den Rumänischen Linien.

Im Jahre 1870 wurden befördert:

	auf der Strecke Lemberg-Czernowitz	Czernowitz-Suczawa	auf den Rumänischen Linien (vom 13/9—31/12 70)
Personen in der I. Klasse . .	2 056	750	2338
„ „ „ II. „ . . .	27 073	17 791	8538
„ „ „ III. „ . . .	148 217	76 781	26 847
„ mit Fahrpreis-Ermässigung	2 550	112	335
Militär (einzeln reisend) . . .	8 692	1 107	—
„ in Transporten	6 679	458	—
zusammen	195 267	96 999	38 058
Gegen das Vorjahr mehr . . .	16 683	—	—
Auf eine Bahnmeile kommen .	5 579	8 083	1 619
Gepäck . . . . Ctr.	33 123	4 034	5 653
Equipagen . . . . . Stück.	1	—	2
Pferde . . . . „	24	59	—
Hunde . . . . „	184	36	32
Militär-Gepäck . . . . Ctr.	122	—	—
Eilgut . . . . „	9 492	5 438	1 900
Frachtgut . . . . „	3 377 898	689 966	252 984
Regiegut (ohne Bezahlung) „	816 852	272 284	54 557
Pro Meile Bahnlänge . . „	96 783	57 950	10 846
Gegen das Vorjahr mehr „	268 921	—	—

Ausserdem wurden für Conto der Bauunternehmung auf der Strecke Suczawa-Roman in der Zeit vom 1. Januar bis 12. September befördert: 35 304 Personen, 553 445 Kilogramm Gepäck, 2 Equipagen, 4 Pferde, 31 Hunde, 79 115 Kilogr. Eilgüter und 15 228 700 Kilogr. Frachtgüter, sowie auf der Strecke Paskani-Jassy vom 1. Juni bis 12. September 27 924 Personen, 222 324 Kilogramm Gepäck, 51 310 Kilogramm Eilgut und 5 211 700 Kilogramm Frachtgut.

Eingenommen wurden:	auf der Linie Lemberg-Czernowitz	Czernowitz-Suczawa	auf den Rumänischen Linien
für Personen-Beförderung . .	Fl. 531 628	Fl. 116205	Frcs. 189315 u.
„ Civil-Gepäck etc.	„ 23876	„ 5591	„ 1001
„ Militär-Gepäck etc. . . .	„ 70	„ 613	„ 8012
zusammen im Personen-Verk.	Fl. 555 574	Fl. 122409	Frcs. 198 328
per Bahnmeile	„ 15847	„ 10201	„ 8 439
für Güterbeförderung sammt Neben-Gebühren	„ 1515 779	„ 132 640	„ 134 667
per Bahnmeile	„ 43 308	„ 11 053	„ 5 730
aus verschiedenen Quellen . .	„ 7482	„ 8 315	„ 2067
Die Gesammt-Einnahme beträgt	„ 2078835	„ 263 364	„ 335 062
per Bahnmeile	„ 59 395	„ 21 947	„ 14 197
„ Nutzmeile	„ $21_{,29}$	„ $12_{,76}$	„ $35_{,32}$
Ausgegeben wurden:			
für die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	„ 492 199	„ 353 865	„ 282 558
„ den Verkehrs- und Expeditionsdienst	„ 334 660	„ 96 112	„ 170137
„ den Zugförderungs- und Werkstättendienst . . .	„ 529 697	„ 99 861	„ 141 920
zusammen	Fl. 1 356 556	Fl. 549 838	Frcs. 594 615
per Bahnmeile	„ 38759	„ 45 820	„ 25195
„ Nutzmeile	„ $13_{,90}$	„ $26_{,63}$	„ $62_{,67}$

Als Ueberschuss verblieben: bei der Linie Lemberg-Czernowitz 722 279 fl. = 20 636 fl. per Bahnmeile und es ergiebt einen Vergleich gegen das Vorjahr eine Mehreinnahme per Bahnmeile um 5262 fl. und eine Mehr-Ausgabe von 8467 fl.

Bei der Linie Czernowitz-Suczawa sind die Ausgaben um 286 475 fl. und bei den Rumänischen Linien um 259 553 Francs grösser als die Einnahmen.

Nach Bezahlung der Steuern verblieben bei der Linie Lemberg-Czernowitz 221 077 fl. in Silber, es hatte daher die Oesterreichische Staats-Regierung 1 278 922 fl. zuzuschiessen. Bei der Strecke Czernowitz-Suczawa betrug die Zuschuss-Summe 668 227 fl. in Silber und 338 316 fl. in Noten, welche ebenfalls die Oesterreichische Staats-Regierung trifft, wogegen von der Rumänischen Regierung 1 234 408 Francs zuzuschiessen waren.

Die Beamten-Pensionskasse schloss mit einem Bestande von 196012 fl. ab.

Zur Deckung der erforderlichen Geldmittel soll eine schwebende Schuld in Höhe von 3 000 000 fl. beschafft, die am 1. Mai und 1. November 1871 fälligen Actiencoupons mit je 5 fl. Oesterr. Währung Silber eingelöst und der verbleibende Ueberrest des Reinerträgnisses zur Deckung der erforderlichen Tilgungsquote der aufzunehmenden schwebenden Schuld verwendet werden.

Fahrplan-Aenderungen.

Die Einführung des Sommerfahrplans auf den Sächsischen Staats-Eisenbahnen hat sich in Folge der bedeutenden Truppentransporte, welche insbesondere auf der Linie Leipzig-Hof stattfinden, noch nicht durchführen lassen. Nichtsdestoweniger werden vom 3. Juli d. J. ab die Courierzüge auf der Linie Leipzig-Hof wieder eingeführt und zwar mit der Abfahrt von Leipzig 6 Uhr Abends und von Hof 4 Uhr 15 Minuten früh. Beide Züge werden in Leipzig auf der Verbindungsbahn von und nach dem Berliner Bahnhofe überführt.

Am 15. Juli sollen, wie Berliner Blätter berichten, die grösseren Militärtransporte aus Frankreich beendet sein. Von da ab hören daher die Beschränkungen des Eisenbahnverkehrs in Bezug auf den gewöhnlichen Personen- und den Waarentransport, welche der Preussische Handelsminister in Folge der ausserordentlichen Verhältnisse unter dem 27. Januar c. angeordnet hat, wieder auf, sowie denn auch in Bezug auf die Annahme von Frachtgut die gewöhnlichen Verhältnisse wieder in Geltung treten.

Directe Verkehre.

Vom 3. Juli angefangen werden die bisher eingestellten Courierzüge (No. 23 u. 24) zwischen Bamberg und Hof, sowie die betreffenden Anschlusszüge der Sächsischen Staatsbahnen wieder eingerichtet und wird hierdurch die directe Verbindung zwischen der Schweiz und Bayern einerseits, sowie Berlin anderseits über Hof hergestellt. Aus Bern 6_{40} Mrgs., aus Zürich 10_{10} Vorm., aus Lindau 2 Nchm., aus Augsburg 7_{20} Abds., aus Hof 4_{15} Mrgs., in Leipzig 8_{10} Vorm., in Berlin 1 Nchm.; aus Berlin 1 Nchm., aus Leipzig 6 Abds., in Hof 9_{51} Abds., in Augsburg 7_{5} Mrgs., in Lindau 12_{15} Nchm., in Zürich 4_{18} Nchm., in Bern 8_{18} Abds.

Vom 1. Juli ab findet von und nach den Stationen Köln, Deutz, Düsseldorf, Duisburg, Oberhausen, Ruhrort, Dortmund und Hamm der Köln-Mindener Bahn nach und von dem Seebade Schevenningen via Emmerich-Gouda directe Personen- und Gepäckexpedition statt.

Ausland.

—r— Belgien. Der Moniteur des Intérêts Matésiels v. 28. Mai l. J. enthält nachstehende Bemerkungen über Fahrplanänderungen:

Das Netz der Belgischen Staatsbahn allein wird jährlich von 13 Millionen Reisenden benutzt; es macht dieses durchschnittlich mehr als 20 000 Personen per Tag. Bei einem so bedeutenden Verkehre ist es selbstverständlich, dass jede Aenderung im Fahrdienste ernstlichst erwogen werden muss.

Durch Aufhebung eines Zuges, oder nur durch Späterlegung der Abfahrtzeit um eine Stunde werden die Gewohnheiten und die Interessen einer grossen Zahl von Personen empfindlich berührt. Denn mit den Hauptlinien des Staates sind die kleinen Strecken von Privatbahnen verzweigt und steht mit ihnen ein ganzes System von Anschlüssen in Verbindung. Eine Modification hinsichtlich des Hauptzuges äussert sonach eine Wirkung auch auf die entferntesten Punkte des Landes.

Unter diesen Umständen wird man den Klagen eine gewisse Berechtigung nicht absprechen können, welche regelmässig hervortreten, so oft die Bahnverwaltung von der sogenannten Winter- auf die Sommerfahrordnung übergeht. Diese Klagen sind um so lebhafter und begründeter, da diese Veränderungen von einem Tage zum anderen eingeführt werden und da das Publicum nicht vorher in Kenntniss gesetzt ist.

Die Frage scheint wichtig genug, um bei Gelegenheit der Discussion über das Budget des Departements der öffentlichen Arbeiten erörtert zu werden. Es dürfte sich als Grundsatz empfehlen, dass jede Veränderung in der Fahrordnung der Eisenbahnen mindestens einen Monat vor dem in Aussicht genommenen Einführungstermine bekannt gegeben werden, damit in allen Theilen des Landes die hiervon Berührten ihre Erinnerungen vorzubringen vermögen.

⊙ Frankreich. Die Eisenbahn Chalons-Dôle über Pierre ist vollendet und wird alsbald (15. Juli) in Betrieb gesetzt werden.

Italien. (Probefahrt auf der Strecke Bussoleno-Bardonnèche. Fahrplan für die Linie Turin-Rom. Savona-Turin, Stand der Bauten. Sardinische Bahnen.) Am 19. Mai fand eine Probefahrt auf der Bahnstrecke von Bussoleno nach Meana statt. Der Zug bestand aus einigen Waggons, in denen der Chef-Ingenieur Cav. Massa und mehrere andere Ingenieure sich befanden. Derselbe ging etwas nach 10 Uhr Vormittags von Bussoleno ab und legte die etwa 9 Kilom. lange Strecke bis Meana in 20 Minuten zurück. Unter den erheblicheren Arbeiten, welche auf dieser Strecke zu finden sind, ist vor Allem die Gallerie von Meana — 1100 Meter lang und fast ganz in den Felsen gehauen — zu nennen.

Behufs Erleichterung der Verbindung mit Rom wird gegenwärtig an der Herstellung des Fahrplanes für einen internationalen Zug gearbeitet, welcher zwischen Ober-Italien und der genannten Stadt über Florenz und Foligno einzuführen ist, und im Anschluss stünde mit den mit der Eröffnung der Mont-Cenis-Route herzustellenden Französischen Zügen.

Nach diesem Projecte würde die Strecke zwischen Turin und Rom in 20 Stunden zurückgelegt, so dass z. B. Reisende, welche von Turin um 7 Uhr Abends abgehen, nächsten Tages Nachmittag 3 Uhr in Rom anlangen würden. Auf dem Rückwege würde der internationale Zug über Mailand gehen und so auch jenen Reisenden dienen, welche sich von letzterer Stadt nach Frankreich begeben wollen; für die Reise von Frankreich nach Mailand würde durch einen directen von Turin abgehenden Zug gesorgt werden. Die Reisenden aus dem Venetianischen, und die mit den anschliessenden Oesterreichischen Bahnen kommenden können von Bologna ab den internationalen Zug sowohl in der Richtung nach Rom als nach Frankreich benutzen.

Um die Beförderung eines so beschleunigten Zuges sicher zu stellen, hat die Gesellschaft der Oberitalienischen Bahnen die Aus-

rüstung ihres Bahnkörpers an einzelnen Punkten verstärken lassen, so namentlich auf der Strecke Piacenza-Bologna, so wie noch andere Maassnahmen getroffen, um Gefahren möglichst vorzubeugen. Die bezüglichen Arbeiten werden sicher vor Einführung des internationalen Zuges vollendet sein.

Auch die Römischen Bahnen sollen ähnliche Maassnahmen hinsichtlich der schwächeren Strecken der Route Florenz-Rom getroffen haben.

Ueber den Stand der Arbeiten auf der Eisenbahnstrecke Savona-Turin bringt der Monitore delle str. fer. vom 7. Juni nachstehende Notizen:

Von Savona ab bis zur Gallerie Sella sind die Arbeiten an allen, auf diesen ersten 15 Kilom. befindlichen Kunstbauten, welche seit Anfang 1866 unvollendet gelassen worden waren, wieder in Angriff genommen worden und ist die vollständige Herstellung dieser Strecke in wenigen Monaten zu erwarten. Von dieser ersten Gallerie nach der nächsten — der Gallerie von Belbo in einer Länge von ungefähr 17 Kilom. — sind alle Arbeiten verpachtet und bereits in Angriff genommen. Von der Gallerie von Belbo bis Ceva, eine der schwierigsten Strecken, wird bereits eifrigst auf einer Länge von 6 Kilom. gearbeitet.

Von der Strecke von Ceva längs dem Thal von Tanaro bis Bra sind die schwierigsten Theile, deren Ausführung die längste Zeit in Anspruch nehmen wird, in einer Länge von ca. 24 Kilom. in Accord gegeben, so dass die Unternehmung nur noch ungefähr 27 Kilom. zu verpachten hat.

Der Bau der Zweigbahn Cairo-Acqui ist ganz verpachtet und die an vielen Punkten bereits in Angriff genommenen Arbeiten dehnen sich mit den allmälig stattfindenden Grunderwerbungen immer mehr aus. Bei dem energischen Impuls, welchen die Unternehmung Guastalla der Wiederaufnahme der Arbeiten auf dieser Bahnstrecke giebt, ist die Herstellung derselben innerhalb des in der mit der Regierung abgeschlossenen Convention festgesetzten Termines mit Sicherheit zu erwarten.

Nachdem die Bahnstrecke zwischen Cagliari und Villasor eröffnet ist, werden demnächst auch die Strecken von Cagliari nach Oristano, und von Sasiari nach Portotorres eröffnet werden.

— *r* — **Ueber die Entwickelung der Ligurischen Eisenbahnen.** In Ligurien kamen erst spät die Locomotive zur Anwendung.* Die erste Strecke, die sie in der Provinz Genua befuhr, war Arquata-Busalla und dann Busalla-Genua im Jahre 1853. Diese Linie wurde auf Kosten des Staates gebaut. Später unternahm eine Privatgesellschaft den Bau der Linie Genua-Voltri und diese zwei Strecken, im Ganzen 49 Kilometer lang, waren bis zum Jahre 1868, ausser der Linie Spezia-Sarzana, die einzigen Schienenwege, über welche der Genuesische Handel verfügen konnte. Nach jener Zeit wurden noch die Strecken Voltri-Savona und Genua-Chiavari-Sestri-Levante vollendet und dem Betriebe übergeben. Jedenfalls ist die wichtigste der gedachten Schienenlinien die im Jahre 1853 dem Betriebe übergebene, welche Genua mit dem Oberitalienischen Eisenbahnnetze und dadurch mit jenem von Central- und Süditalien verbindet. Die Vollendung der Ligurischen Küstenbahn von der Französischen Grenze bis Spezia in einer Längenausdehnung von 287 Kilom. wird erst für das Jahr 1873 in Aussicht gestellt; die schwierigen Perforationsarbeiten an der Riviera di Levante sind an der Verzögerung Schuld; die Strecke von Genua bis an die Französische Grenze soll aber noch in diesem Jahre dem Verkehre eröffnet und so die Verbindung der zwei bedeutendsten Häfen des Mittelmeeres Genua und Marseille durch einen Schienenstrang hergestellt werden. Eifrig wird auch an der Strecke Savona-Turin gearbeitet, durch welche der erstgenannte Platz bedeutend gewinnen wird und worauf er sich durch Verbesserung seines Hafens sorgsam vorbereitet.

Während der Mont-Cenis wahrscheinlich ebensowenig als der Brenner dem Genueser Handel wirksamen Vorschub leisten dürfte, verspricht man sich viel von einem Project Chiavari-Borgotaro-Parma, wodurch eine fast geradlinige (?) Verbindung Genuas mit Verona hergestellt würde** und wodurch die Strecke, welche den Hafen von Genua von dem Brenner trennt, um etwa 100 Kilom. abgekürzt werden könnte. Die Austria, welcher wir diese Mittheilung entnehmen, hält dieses Project nicht blos von strategischer, sondern auch von eminent commercieller Wichtigkeit, so lange der St. Gotthard-Uebergang, dessen Ausführung für Genua eine Lebensfrage ist, noch weit entfernt sei, eine vollendete Thatsache zu sein.

t. **Seeländische Bahn.** (Betriebs-Resultate pro 1870.) Im Jahre 1870 wurden auf der Seeländischen Bahn im Ganzen 1 766 641 Personen befördert, gegen 1 686 220 im Vorjahr. Abonnementskarten wurden 1383 Stück verkauft, gegen 1321 im Vorjahre. Von den Passagieren kamen auf die erste Klasse $1_{,33}$ Procent, auf die zweite $18_{,89}$ und auf die dritte $79_{,78}$ Procent. In erster Klasse fuhren die Passagiere durchschnittlich $6_{,19}$ Meilen, in zweiter $4_{,36}$ und in dritter $3_{,19}$ Meilen.

Im Güterverkehr wurden im Jahre 1870 auf der Seeländischen Bahn 4 060 040 Ctr. Gut befördert, gegen 3 495 247 Ctr. im Vorjahr. Darunter waren 58 421 Ctr. Reisegepäck, 117 604 Ctr. Eilgut, 313 760 Ctr. Frachtgut und 3 419 743 Ctr. Producte oder Güter zu ermässigten Taxen. Die Eilgüter wurden durchschnittlich $7_{,63}$ Meilen weit, die Frachtgüter $8_{,53}$ Meilen und die Producte $6_{,49}$ Meilen weit gefahren. Ferner wurden 24 099 Stück Pferde und grosses Rindvieh durchschnittlich $7_{,82}$ Meilen weit, und 73 799 Stück Schweine, Schafe, Kälber und sonstiges Kleinvieh durchschnittlich $7_{,27}$ Meilen weit befördert. Die Gesammt-Einnahme aus dem Güterverkehr war 412 522 Rdl., nämlich für Postbeförderungen 15 663 Rdl., für Gepäck-Ueberfracht 12 493 Rdl., für Güter und Vieh 367 497 Rdl., für Arbeitsgeld 3287 Rdl., für Garantieprämien 485 Rdl., für Miethe von Wagendecken 6623 Rdl., für Pferdebahnfracht 1069 Rdl., für sonstige Einnahmen 4241 Rdl.

Die vorhandenen Betriebsmittel bestanden am Schluss des Jahres 1870 aus 38 Lokomotiven mit ebensoviel Tendern, 1 sechsrädrigen Salonwagen, 39 combinirten vierrädrigen Personenwagen mit 273 Plätzen erster und 936 Plätzen zweiter Klasse, 17 combinirten sechsrädrigen Wagen mit 175 Plätzen erster und 616 Plätzen zweiter Klasse, 34 combinirten vierrädrigen Personenwagen mit 544 Plätzen zweiter und 1020 Plätzen dritter Klasse, 42 vierrädrigen Personenwagen dritter Klasse mit 2100 Plätzen und 24 sechsrädrigen desgl. mit 1440 Plätzen, ferner 5 combinirten zweietagigen vierrädrigen Personenwagen mit 120 Plätzen zweiter und 280 dritter Klasse, 1 zweietagigen Wagen mit 100 Plätzen dritter Klasse und 30 bedeckten Güterwagen mit Bänken für 1200 Passagiere dritter Klasse, zusammen 193 Personenwagen mit 448 Plätzen erster, 2216 zweiter und 6140 dritter Klasse, ferner 3 zweiachsigen Postwagen von je 120 Ctr., 7 combinirten Post- und Gepäckwagen von je 150 Ctr., 14 Gepäckwagen von zusammen 2020 Ctr. (nämlich 4 à 90 Ctr., 6 à 150 Ctr., 2 achträdrige à 180 Ctr., 2 sechsrädrige à 200 Ctr.) Tragfähigkeit, 26 vierrädrigen bedeckten Pferdewagen, 8 Gitterwagen für Kleinvieh, 35 bedeckten vierrädrigen Güterwagen von je 210 Ctr., 25 desgl. von 150 Ctr., 85 offenen desgl. von 210 Ctr., 20 desgl. von 180 Ctr, 92 desgl. von 120 Ctr., 163 desgl. von 90 Ctr., 1 achträdrigen desgl. von 300 Ctr., 20 vierrädrigen Langholzwagen von je 210 Ctr. und 8 desgl. von 150 Ctr. Tragfähigkeit, zusammen 507 Post-, Gepäck- und Güterwagen von insgesammt 74410 Ctr. Tragfähigkeit. Im Ganzen sind also 700 Wagen vorhanden, wovon 201 mit Bremsen versehen sind; ausserdem besitzt die Seeländische Bahn einen Schneepflug. Von diesen Betriebsmitteln sind im Jahre 1870 für die am 4 October 1870 neueröffnete Südseeländische Bahn angeschafft 11 Lokomotiven nebst Tender, 46 Personenwagen, 3 Postwagen, 4 Gepäckwagen, 158 Pferde- und Güterwagen.

Die Lokomotiven haben im Jahre 1870 zurückgelegt vor Eilzügen 6691 Meilen, vor Personenzügen 47 017, vor gemischten Zügen 31 373, vor Extrazügen 3226, leer 956, also zusammen 89 263 Meilen, gegen 77 372 Meilen im Vorjahr. Davon kamen auf die Westbahn 44 258 Meilen, auf die Nordbahn 25 159, die Klampenborger Bahn 13 165, die Südbahn 6681 Meilen. Die Ausgaben für Reparaturen der Lokomotiven und Tender betrugen im Ganzen 24 443 Rdl. oder durchschnittlich 26 288 Sk. pro Lokomotivmeile, gegen 37 246 Sk. im Vorjahre. Zur Lokomotivheizung wurden verbraucht 8948 Ctr. Coaks und 91 757$^1/_2$ Ctr. Steinkohlen, zusammen 100 705$^1/_2$ Ctr. Brennmaterial, oder durchschnittlich 112 818 Pfund pro Locomotivmeile, oder 4293 Pfd. per Wagenachsmeile. Auf jede Lokomotivmeile kamen nämlich im Jahr 1870 durchschnittlich $27_{,16}$ Wagenachsmeilen.

Die Personenwagen durchliefen 1 071 666 Achsmeilen, die Postwagen 93 300, die Güterwagen 1 180 508 Achsmeilen, zusammen 2 345 474 Achsmeilen, gegen 2 062 390 im Vorjahre. Zum Schmieren der Lokomotiven und Tender wurden 4050 Rdl., oder durchschnittlich $4_{,356}$ Sk. pro Lokomotivmeile, zum Schmieren der Wagen 1697 Rdl., oder durchschnittlich $0_{,069}$ Sk. pro Wagenachsmeile, zur Verpackung der Maschinen 752 Rdl. oder $0_{,809}$ Sk. pro Locomotivmeile, zum Putzen derselben 2246 Rdl. oder $2_{,415}$ Sk. per Lokomotivmeile, verausgabt. Die gesammten Ausgaben für Zugkraft betrugen, excl. Löhne und Gehalte des Personals, 127 199 Rdl. oder durchschnittlich 1 Rdl. 41 Sk. pro Lokomotivmeile, gegen 1 Rdl. 56 Sk. im Vorjahre. Mit Einrechnung der Löhne und Gehalte des Maschinenpersonals betrugen die Kosten der Zugkraft im Jahr 1870 pro Lokomotivmeile 1 Rdl. 91 Sk., dagegen in den beiden vorhergehenden Jahren 2 Rdl. 12 Sk.

Die gesammte Betriebseinnahme pro 1870 war 1 191 292 Rdl. oder durchschnittlich pro Nutzmeile 13 Rdl. 37 Sk., gegen 14 Rdl. 88 Sk. im Vorjahre. Die Betriebs-Ausgaben pro 1870 betrugen 547 094 Rdl., oder 6 Rdl. 14 Sk. pro Nutzmeile, 20 263 Rdl. pro Bahnmeile. Der Ueberschuss betrug 659 781 Rdl., wovon 65 546 in den Reservefond gelegt, 213 511 Rdl. zur Verzinsung von Prioritäts-Anleihen und der Rest zur Ertheilung von einer sechsprocentigen Dividende auf die Stammaktien verwandt wurde. Im Jahre 1868 hatte die Dividende ebenfalls 6 Procent, im Jahre 1869 sogar 6$^1/_4$ Procent betragen.

Der Reservefond, der am Schluss des Jahres 1869 auf 286 125 Rdl. sich belief, hatte im Jahre 1870 eine Ausgabe von 49 674 Rdl., eine Einnahme von 78 123 Rdl., so dass er sich am Schluss des Jahres 1870 auf 314 574 Rdl. stellte.

Die Beamten-Pensionskasse, welche ein Vermögen von etwa

---

* Ligurien litt lange auch Mangel an bequemen breiten Strassen, seitdem man die zwei monumentalen altrömischen Fahrstrassen nicht nur vernachlässigt, sondern aus Gründen der staatlichen Sicherheit thatsächlich zerstört hatte. Erst unter Französischer Herrschaft erwachte der altrömische Gedanke wieder und es entstand die prachtvolle Küstensaumstrasse (via della cornice), welche von Genua über die Riviera di Ponente nach Nizza führt.

** Um wenigstens eine leidlich gerade Linie Genua-Verona herzustellen, müsste weiter von Parma nach Borgoforte zum Anschluss an die im Bau begriffene Bahn Mantua-Modena gebaut werden.

146 000 Rdl. besitzt, hatte im Jahre 1870 eine Einnahme von 23 834 Rdl. und eine Ausgabe von 23 222 Rdl.

— *r* — **Spanien.** Am 1. Juni wurde die nach Amerikanischem Systeme gebaute Bahn (Tramway) in Madrid dem Betriebe übergeben.

— *r* — **Niederlande.** Die officielle Zeitung veröffentlicht die Concession, welche der anonymen Eisenbahngesellschaft Antwerpen-Rotterdam zur Herstellung und zum Betriebe einer Eisenbahn von Zevenbergen nach Zaluwe ertheilt ist.

— *r* — **Russland. Poti-Tiflis.** Der Austria wird von Trapezunt (Monat April) berichtet, dass die Bauarbeiten auf der Eisenbahnlinie Poti-Tiflis soweit vorgeschritten seien, dass man den neuen Schienenweg anstandlos bis einige Meilen jenseits von Kutais benutzen könne, welche Stadt sechs Werst nördlich von der Bahn abliegt und später durch eine Zweigbahn mit dieser verbunden werden soll. Spätestens in 2 Monaten wird die Strecke von Poti bis Kutais dem allgemeinen Verkehre übergeben werden. Auch an der Fortsetzung der Bahn von Kutais nach Tiflis wird eifrigst gearbeitet und bis zum Monate Juli nächsten Jahres muss die ganze Strecke vollendet sein, da die Unternehmung sich für den entgegengesetzten Fall zur Zahlung einer sehr bedeutenden Geldbusse an die Russische Regierung verpflichtet hat.

t. **Die Northern Pacific-Bahn.** Die zweite grosse Querbahn durch Nordamerika, welche den Atlantischen mit dem Stillen Ocean verbinden soll, ist jetzt in der Ausführung begriffen. Sie liegt etwa 5 Breitengrade nördlich von der Central und Union Pacific Bahn und beginnt am Obern-See, indem sie durch eine Zweigbahn mit St. Paul, der Hauptstadt des Staates Minnesota, am oberen Lauf des Mississippi, in Verbindung steht. Die im Bau begriffene Bahn durchschneidet zunächst die Territorien Dakota und Montana und verzweigt sich dann an der Grenze von Montana und Idaho in 2 Linien, von denen die nördliche nach Puget's-Sund an der Westküste, gegenüber der Vancouver's Insel gelegen, die südliche nach Portland, einem Endpunkt am Columbia-Fluss, führt. Diese beiden Endstationen der Northern Pacific Bahn sollen übrigens unter einander noch durch eine Küstenbahn verbunden werden, welche sich in nördlicher Richtung noch etwas über Puget's-Sund hinaus, nämlich bis Bellingham, fortsetzen soll. Eine andere Zweigbahn der Northern Pacific Bahn soll im Thal des Red River bis zur Grenze von Britisch-Nordamerika führen. Durch die nach St. Paul führende Zweigbahn wird die Northern Pacific Bahn mit dem gesammten übrigen Eisenbahnnetz der Vereinigten Staaten in Verbindung gesetzt.

Die Terrain-Schwierigkeiten scheinen auf dieser nördlichen Pacific Bahn bei Weitem nicht so gross zu sein wie auf der Central und Union Pacific Bahn. Die nördliche Bahn überschreitet das Felsengebirge (Rocky Mountain) in einer um 3300 Fuss geringeren Höhe als die südliche Linie, und die Sierra Nevada, welche auf der südlichen Linie die grössten Schwierigkeiten bereitete und in 7042 Fuss Höhe über dem Meeresspiegel mittelst eines langen Tunnels durchbrochen werden musste, kommt auf der nördlichen Linie, wo die Bahn dem Columbia-Fluss folgt und wo jenes Gebirge durch das von diesem Fluss gebildete Querthal unterbrochen wird, kaum in Betracht.

Das Klima in den von der Northern Pacific Bahn durchschnittenen Gegenden ist gemässigt und gesund, das Land ist fruchtbar und die Gebirgs-Districte im Felsengebirge und in Montana besitzen einen grossen Mineral-Reichthum. Der Hafen bei Puget's-Sund, wo die Hauptbahn endigt, ist ausgezeichnet. Trotz dieser natürlichen Vortheile der nördlichen Linie ist aber nicht zu erwarten, dass dieselbe der südlichen Linie Concurrenz machen wird, weil San Francisco bereits ein so wichtiger Handelsplatz ist und in einer so günstigen Lage sich befindet, dass schon mit Rücksicht auf Californien und die reichen und fruchtbaren Landstrecken zwischen Californien und dem Missouri der Bau der Central und Union Pacific Bahn als nöthig und wahrscheinlich auch als ein rentables Unternehmen erscheint. Die Northern Pacific Bahn wird, bei allmäligem Anbau des von ihr durchschnittenen Landes, sich ihren Verkehr selbst schaffen müssen und jedenfalls wohl nicht auf einen so bedeutenden durchgehenden Verkehr rechnen können wie die südliche Bahn. Die Northern Pacific Gesellschaft hat im Staat Minnesota pro Engl. Meile Bahn 12 800 Acres, und auf der ganzen übrigen Linie sogar 25 000 Acres pro Engl. Meile Bahn vom Staat geschenkt bekommen, im Ganzen etwa 50 000 000 Acres.

Im Juli 1870 wurde der Bau der Northern Pacific Bahn begonnen, vom Obern-See ausgehend; es sind jetzt bereits 125 Engl. Meilen Bahn vollendet und man erwartet, dass bis zum Herbst d. J. die Bahn schon bis zum Red River fahrbar sein wird. (Nach dem Engineering.)

○ **Amerika. Nördliche Pacificbahn.** Für diese Bahn werden demnächst 50 Millionen Dollars der 100 Millionen umfassenden Prioritäts-Obligationen 1. Hypothek auf die Europäischen Märkte gebracht werden und ist aus dem Prospect über die Verhältnisse derselben noch Folgendes zu entnehmen: Der für die nördliche Pacificbahn proponirte Weg dehnt sich von der Stadt Duluth, am Oberen See, Hauptsitz der Seeschifffahrt auf dem Amerikanischen Continent, bis zu Pugets Sound, an der Pacific-Seeküste. Die Entfernung vom Oberen See nach Pugets Sound ist 300 Meilen geringer als diejenige von Chicago nach San Francisco. Der am Pacific-Ocean gelegene Endpunkt der Strecke ist 1000 Meilen näher zu Japan und China als San Francisco. Vom Kopfende des Oberen Sees (Lake Superior) besteht eine ununterbrochene Wasserverbindung durch den Erie-Canal via Newyork und durch den Welland-Canal und Ontario-See mit dem Atlantischen Ocean. Dieser Weg hat einen ferneren grossen Vortheil im Vergleiche zu jeder anderen Richtung durch seine milderen klimatischen Verhältnisse und fast gänzliches Freibleiben von Schneefällen. Die neue Route ist durch die Regierung der Vereinigten Staaten mit einer Landbewilligung ausgestattet worden, welche nach genauen Ermittelungen 50 000 000 Morgen (Acre) übertrifft und deren Terrain sowohl in Bezug auf Agricultur als Wiesen, Weiden und unermessliche Bauhölzer aufs reichste ausgestattet ist. Dieselbe bietet grosse Vortheile für den Ausbau, sowohl wegen der grossen Anzahl schiffbarer Flüsse, welche die Herbeiführung der Bedürfnisse wesentlich erleichtert, als auch wegen des der ganzen Linie entlang vorkommenden Bauholzes für Eisenbahnschwellen. Nach genauen Ermittelungen sind die Ländereien durchschnittlich gleich denjenigen der Central-Illinois-Eisenbahngesellschaft, welche ihrerseits zu einem Durchschnittspreise von 12 Dollars per Morgen (Acre) verkauft werden. — Zufolge Contractes muss die Strecke bis zum nördlichen Red-River 260 Meilen, westlich von Duluth, am kommenden 1. August beendet sein. Das Geleise ist gelegt und die Eisenbahnwaggons laufen bereits bis zu 126 Meilen. Die Mississippi-Brücke ist vollendet und die Planirung von 40 Meilen zwischen der 126 Meilenstelle und der Red-River-Kreuzung fertig. Der westliche Theil von Minnesota, welcher durch diese Abtheilung der Strecke durchschnitten wird, soll sich zum Weizenbau eignen. Sobald die Strecke bis zum Missouri beendet sein wird, wird sie nicht allein den Localhandel Dakotas, welches sie durchschneidet, beherrschen, sondern auch einen grossen Theil des Handels von Montana, an sich ziehen. — Das vollständige Bahnnetz vom Oberen See bis Pugets Sound soll in 3 Jahren vom 1. Januar nächsten Jahres an vollendet werden. Die Linie, welche parallel und nahe den Britischen Besitzungen sich hinzieht, wird ebensowohl dazu dienen, dieselben zu entwickeln, als es dies mit dem Theile der Vereinigten Staaten, den sie durchzieht, thun wird. — Den Bedingungen der Hypothek zufolge müssen die vollständigen Erträge der Landverkäufe benutzt werden, um die Obligationen aus dem Verkehre zurückzuziehen, bis die ganze Emission amortisirt ist; fernerhin sind die Administratoren gehalten, bis zu 110 für die Obligationen zu bezahlen, ehe sie andere Sicherheiten hierauf erheben können. Die Hypothek ist unter besonderer Congressacte in gebührender Art gestellt, protocollirt und im Secretariate des Ministeriums des Innern zu Washington deponirt.

⊙ **Brasilien.** Die Linie von Valenca zu der Linie Dom-Pedro, 25 Kilom. lang, ist am 19. v. Mts. eröffnet worden.

Technisches.

K. **Der neue Bahnhof der Orléansbahn in Paris.** Eine der schwierigsten Aufgaben im Eisenbahnwesen bildet die Anlage grosser Endbahnhöfe, sowohl in Bezug auf die Anordnung des Grundrisses, als auch des Aufrisses des Hauptgebäudes; Lösungen der verschiedensten Art sind in den einzelnen nach und nach vorkommenden Fällen schon versucht. Eine gute Anordnung bedingt eine, dem rasch steigenden Verkehr entsprechende Entwickelungsfähigkeit. Von diesem Gesichtspunkte aus erscheinen die grossen, in geschlossenen Umrissen erbauten monumentalen Gebäude, welche eine unveränderliche Zahl von Gleisen einschliessen, als die ungeeignetste Form der Lösung. Bahnhöfe, wie der zu Lissabon (siehe Vereinszeitung 1866 No. 34 Seite 478) mit ungleich langen Flügeln, sind vorzuziehen. Der längere Flügel, für die abgehenden Züge bestimmt, mag die ganze disponible Länge des Bahnhofs einnehmen, der kürzere Flügel, für den Verkehr der ankommenden Züge, wird die Räume für Gepäckausgabe, Zollabfertigung, aufzubewahrende Colli und dergl. enthalten, und nur ein Drittheil oder die Hälfte der Länge des ersteren einnehmen, während der übrig bleibende Theil, von einem bedeckten Perron begrenzt, durch den Hauptgleisen parallele Nebengleisen eingenommen wird, die zur Aufstellung von Wagen etc. dienen und in späterer Zeit unter Einschaltung zungenförmiger Perrons zu ferneren Ankunftsgleisen verwandt werden können. Auf diese Weise lassen sich die Bahnhofs-Anlagen auf einer Seite erheblich vergrössern, ohne dass man nöthig hätte, das ursprüngliche Gebäude abzubrechen. Der Nothwendigkeit einer solchen Erweiterung hat man bei keinem der Pariser Bahnhöfe Rechnung getragen und es ist vorauszusehen, dass nach einer Reihe von Jahren ein vollständiger Umbau der schon jetzt zu engen Gebäude wird stattfinden müssen.

Aus den vorbezeichneten Gesichtspunkten ist dem bereits in No. 26 Seite 384 Jahrg. 1869 und No. 50 S. 843 Jahrg. 1870. d. Zeitung erwähnten neuen Bahnhof der Orléansbahn ein grosser Vorzug vor dem neuen Nordbahnhofe zuzusprechen. Die grosse Halle des ersteren hat die bedeutende freie Weite von 51,$^{m.}{}_{25}$. Die von den übrigen Gebäuden und von den Höfen für verschiedene Dienstzweige, wie für die Aufstellung von Fuhrwerken bedeckte Grundfläche beträgt über 8 Hektaren. Die Haupthalle enthält 8 Gleise; sie ist zwischen den einschliessenden Flügeln 180$^{m.}$ lang und setzt sich als säulengetragene Halle noch um 100$^{m.}$ weiter fort; am Kopfende verlängert sie sich um weitere 29,$^{m.}{}_{75}$ und diese kleine Halle dient hauptsächlich zum Revidiren der Wagen, zur Vornahme kleiner Reparaturen und Ergänzungen. 3 Querreihen von Drehscheiben vermitteln die Verbindung der in der Haupthalle liegenden 8 Gleise und 3 weitere Quer-

reihen in der Vorhalle und ausserhalb derselben verbinden die hier auf 14 vermehrten Parallelgleise. Die nach dem Quai d'Austerlitz gerichtete Hauptfaçade des Gebäudes bez. des für die Abreise dienenden Flügels, ist ganz in Schnittsteinen ausgeführt. Sie zeigt gute Verhältnisse, bei schematischer Anwendung der Formen einer nüchternen Renaissance. Die Hallenfaçade hat eine gradlinig überdeckte Einfahrtöffnung von 6m. Höhe; darüber ist die ganze Façadenfläche verglast; die gesammte Höhe bis zum Dachfirst beträgt 28m.; diese Giebelfaçade macht einen schwerfälligen Eindruck. Die Dachkonstruktion der Halle ist nach dem Polonceau'schen System in leichter und eleganter Anordnung ausgeführt. Das Dach ist im untersten und dritten Viertel der Dachneigung mit Zink gedeckt, dazwischen verglast; die Firstparthie wird durch eine verglaste Laterne überdeckt. Die Bindersparren sind als geradlinige Gitterträger konstruirt, $0,^{m}{}_{75}$ hoch, $28,^{m}{}_{705}$ in der Dachfläche lang, von Mitte zu Mitte 10m. entfernt; sie werden ausser an den Enden durch 3 Zwischenpunkte der Dachkonstruktion unterstützt. Zwischen den Bindersparren sind bogenförmige, unter einander nicht weiter verstrebte Gitterträger als Fetten eingespannt. Die „Nouvelles Annales" von 1870 geben den Grundriss des Bahnhofes, die Ansicht der Hauptfaçade, der Giebelfaçade und Durchschnitte der Halle.

t **Der Kistna-Viaduct.** Dieser im Bau begriffene Viaduct, wovon man im Engineering vom 21. April d. J. eine Beschreibung mit Zeichnungen findet, ist eines der bedeutendsten Bauwerke der Great Indian Peninsula Bahn. Mittelst dieses Viaducts wird nämlich die südöstliche Abtheilung jener Bahn, welche von Bombay bis Sholapore schon im Betrieb ist, aber bis Raichore, wo sich eine Zweigbahn der Madras Bahn anschliesst, verlängert werden soll, über den Fluss Kistna geführt.

Der Viaduct besteht im Ganzen aus 36 Oeffnungen von je 100 Fuss Spannweite, die Gesammtlänge beträgt 3848 Fuss. Die Pfeiler sind für eine doppelgeleisige Bahn angelegt, aber der Oberbau wird nur für ein Geleis ausgeführt. Da das Flussbett sehr unregelmässig ist, so variirt die Höhe der Pfeiler zwischen 34 und 76½ Fuss. Jeder Pfeiler besteht aus 2 schmiedeeisernen, mit Beton ausgefüllten, etwas konisch geformten Röhren, die an der Basis 10 Fuss, am oberen Ende 7 Fuss Durchmesser haben und sämmtlich in den Boden des Flussbettes bis auf den festen Felsgrund hineingesenkt sind. Die senkrechten Fugen der Blechplatten, woraus diese Röhren zusammengesetzt sind, werden an der Aussenseite durch vernietete Flacheisen, an der Innenseite durch T Eisen überdeckt. Die horizontalen Fugen sind innen wie aussen mit Flacheisen überdeckt. Jeder Cylinder trägt, unmittelbar über der Beton-Ausfüllung, eine Quader-Abdeckung, worauf zunächst, als Verbindung der beiden zu einem Pfeiler gehörenden Röhren, 2 kastenförmige schmiedeeiserne Querträger ruhen, welche den schmiedeeisernen Brücken-Oberbau tragen.

Die Röhren sind am unteren Ende durch je 8 Steinschrauben, welche in eingebohrte Löcher im Felsgrund eingesteckt und vergossen werden, mit dem Felsen verbunden.

Der eiserne Oberbau jeder Brückenöffnung enthält 2, nach Warren's System construirte, Hauptträger, die unter der Fahrbahn liegen, von 103 Fuss Länge und 9 Fuss 11 Zoll Höhe. Die Verbindung der Diagonalen mit dem Zug- und Stemmeisen geschieht an sämmtlichen Knotenpunkten durch 4½ Zoll dicke Zapfen von Bessemer-Stahl. Die auf Zug in Anspruch genommenen Constructionstheile sind in einem Stück ausgewalzt, die auf Druck in Anspruch genommenen sind aus Winkeleisen und Flacheisen zusammengesetzt. Auf den Hauptträgern liegen abwechselnd hölzerne Querschwellen und gleich hohe schmiedeeiserne Querträger, auf denen der Belag der Brückenbahn mit den hölzernen Langschwellen, welche die Schienen tragen, ruht. Diese Langschwellen sind mit Eisenblech überdeckt, zum Schutz gegen Feuer und Nässe. Der Brückenbelag besteht aus 6 Zoll breiten, ⅜ Zoll dicken schmiedeeisernen Tafeln, welche an beiden Enden mit den Querträgern vernietet sind. Die Querträger liegen in 5 Fuss 8½ Zoll Abstand von Mitte zu Mitte. Dieser eiserne Brückenbelag ist der erste seiner Art in Ostindien. Die Breite der Brückenbahn zwischen den Geländern beträgt 15 Fuss. Die Hauptträger sind mit je einem Ende auf dem Auflager befestigt, mit dem anderen Ende liegen sie auf Rollenschuhen mit Rollen von 6 Zoll Länge und 3 Zoll Durchmesser.

Die Endpfeiler bestehen aus Mauerwerk, welches 2 Röhren von derselben Form und Grösse, wie solche bei den Mittelpfeilern vorkommen, umschliesst. Der Brücken-Oberbau ruht lediglich auf jenen Röhren, das umschliessende Mauerwerk dient nur als Futtermauer zum Abschluss des Bahndammes.

Zur Aufstellung der eisernen Röhren sowie zum Herausheben des im Innern ausgegrabenen Bodens und zum Einbringen des Betons dient ein ringförmiges hölzernes Gerüst, das sich entweder durch 8 Vertikalpfosten auf die Wände der eisernen Röhren, oder mittelst eines hölzernen Schwellwerks auf die zeitweilige Oberfläche des eingebrachten Betons stützt und jedesmal nach dem Aufbringen eines neuen eisernen Ringes gehoben werden muss.

Das Gesammtgewicht des Eisenwerks im Oberbau der Brücke beträgt 2500 Tons, in den Pfeilern 1200 Tons.

t **Macnair's eiserner Oberbau.** Die jetzige internationale Ausstellung in London enthält ein Modell einer neuen eisernen Oberbau-Construction, wobei unter dem Fuss der breitbasigen Schienen bogenförmige Flacheisen (welche unter jedem Schienenstrang eine ununterbrochene Reihe von Bogenfedern bilden) angenietet sind. An den Nietstellen, welche sich in Abständen von durchschnittlich 3 Fuss befinden, sind zur Querverbindung ⌐ Eisen, ebenfalls an die untere Fläche des Schienenfusses, mit denselben Nieten angebracht. Der bogenförmige Theil der Flacheisen, welche etwa die doppelte Breite des Schienenfusses haben, greift 7 Zoll tief in die Kiesbettung ein und lässt sich, ähnlich wie Bahnschwellen, feststopfen. Die Bogenform dieser Flacheisen verleiht der ganzen Oberbau-Construction eine grosse Elasticität. 2 Schienenlängen nach dieser Construction liegen seit 10 Monaten auf der Leith Walk Station der North British Bahn, in einem Nebengeleis, welches fortwährend von Locomotiven passirt wird. Bei diesem Versuch soll sich die Construction sehr gut bewährt haben. Die Anlagekosten sollen etwa dieselben sein wie bei der gewöhnlichen Oberbau-Construction mit hölzernen Querschwellen.

(Nach dem Engineering.)

Miscellen.

K. Ueber den **Eisenbahn-Unfall bei Colombiers**, am 22. März d. J., hat die Betriebs-Gesellschaft der westlichen Schweizerbahnen einen Bericht veröffentlicht unter dem Titel: Lettre du Comité d'exploitation au tit: conseil fédéral sur l'accident du 22 mars 1871 à Colombiers.

Der Militärzug 3 A führte an gedachtem Tage 824 internirte Französische Soldaten und eine Schweizerische Begleitmannschaft; er ging von Neuchâtel um 8h 45m Abends ab und sollte Colombier ohne Aufenthalt um 9h 12m Abends passiren. Vor dieser Station angekommen lief der Zug statt auf dem Hauptstrange weiter, in Folge falscher Weichenstellung in das zweite Geleis und stiess auf einen in diesem aufgestellten Wagen, zerschmetterte ihn vollständig und rannte etwa 30m weiterhin auf einen in demselben Geleise schon seit einigen Tagen aufgestellten und wegen der Militärtransporte nicht fortzuschaffenden Kohlenzug. 22 Soldaten und der Zugführer blieben auf der Stelle todt, 21 andere wurden verwundet. Der erste Personenwagen des Militärzuges war zermalmt, fünf andere Wagen, der Gepäckwagen und die Maschine mehr oder weniger schwer beschädigt und der erste Wagen des Kohlenzuges zertrümmert.

Erst um 7h 25m Abends hatte ein Zug die Weiche passirt. Nach dem Unfall fand man die Verschlussbolzen des Weichenbockes herausgenommen und neben diesem liegend. Die Weiche war seit fünf Tagen nicht benutzt worden, da nur ein Geleis des Bahnhofes frei war; sie befand sich in fehlerfreiem Zustande; der Weichensteller war jedoch beim Eintreffen des Zuges nicht an seinem Platze gewesen.

Den Umständen nach ist anzunehmen, dass Seitens des Locomotivführers die vorgeschriebene Geschwindigkeit von 20 Kilom. bei Ankunft vor der Eingangsweiche von Bahnhöfen, die ohne Aufenthalt durchfahren werden sollen, nicht überschritten worden ist. Die Locomotive, der Tender und der hierauf folgende Gepäckwagen hatten nur geringe Beschädigungen; der darauf folgende, beim Zusammenstoss zerschmetterte Personenwagen S. C. B. D. No. 7 hatte steife Kuppelung und war ohne elastische Puffer. Dieser Umstand hat zur Vergrösserung des Unfalls neben dem andern wesentlich beigetragen, dass auch der vierte Wagen des Zuges der elastischen Stoss- und Zugvorrichtungen entbehrte. Der dem bezeichneten Personenwagen S. C. B. D. No. 7 folgende Wagen, wie auch der voraufgehende Gepäckwagen, waren wenig beschädigt; jener vierte Wagen dagegen wurde wiederum stark angegriffen; Kopfwand und Decke desselben, wie auch des sechsten Wagen im Zuge, waren eingedrückt.

Eine Entgleisung von Wagen hatte nicht stattgefunden; Führer und Heizer waren nicht im Geringsten verletzt. Wären die beiden Wagen mit steifen Stoss- und Zugapparaten am Ende des Zuges eingestellt gewesen, so würde muthmaasslich der Unfall nur einige Contusionen zur Folge gehabt haben.

Es steht zu vermuthen, dass die Weiche von unbefugter Hand umgelegt wurde.

Eine **Allgemeine Unfall-Versicherungs-Bank zu Leipzig** hat sich am 29. Juni d. J. constituirt. Siehe Bekanntmachung S. 543. Wir behalten uns vor, demnächst Weiteres über dieselbe mitzutheilen.

Eisenbahn-Kalender.

Einzahlungen.

Pfälzische Eisenbahnen. Die vierte und letzte Einzahlung auf die Interimsscheine der Alsenzbahn von 20% ist mit dem aus der S. 539 abgedruckten Bekanntmachung ersichtlichen Betrage bei den daselbst genannten Kassen bis 3. August d. J. zu leisten.

Saaleisenbahn. Die 2. Einzahlung von 10% per Actie ist vom 28. Juli bis 1. August d. J. zu leisten: in Jena bei dem Bankhaus Julius Elkan, in Camburg bei dem Herrn Bürgermeister Zetsche, in Kahla bei dem Herrn Kaufmann Adolph Jecke, in Rudolstadt bei der Stadt-Hauptkasse und den Herren Kaufmann Fr. Quarck und C. E. Triebner, sowie bei Gebrüder Guttentag in Berlin und Breslau.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
10. Juli	zu Heilbronn	Württemb. Staatsb.	Bauarbeiten Heilbronn	—
10. „	zu Mannheim	Badische Staatsb.	12 400 Schwellen	—
11. „	zu Gera	Gera-Eichicht	Herstellung von Wasserleitungen	541
12. „	zu Köln	Rheinische E.	Verkauf alter Schienen	541
13. „	zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	9 schmiedeeiserne Reservoire	—
15. „	zu Köln	Rheinische E.	Verkauf von Schrott	539
15. Juli	zu Wien	Oesterr. Staatsb.	Bahnhofrestaurations-Verpachtung Kralup	—
15. „	zu Köln	Rheinische E.	Restaurations-Verpachtung Mechernich	—
15. „	zu Münster	Westfälische E.	Verkauf alter Oberbaumaterialien	541
18. „	zu Breslau	Oberschlesische E.	Drehscheiben	541
20. „	zu Breslau	dieselbe	Eiserner Brücken-Ueberbau	541
20. „	zu Wien	Mähr.-Schles. Centralb.	Wagen	543

OFFICIELLE ANZEIGEN.

(Officielle Anzeigen sind an die Redaction (nicht an die Expedition) der Zeitung zu richten.)

Rheinische Eisenbahn.

Im Oberbau-Materialien-Depot zu Nippes lagern zum Verkauf circa

1300 Ctr. altes Kleineisenzeug,
2500 „ Schmiedeeisenschrott,
1500 „ Gusseisenschrott.

Kaufliebhaber werden ersucht, ihre Offerten mit der Aufschrift „Offerte auf den Ankauf von Schrott" bis zum **15. Juli cr.** an unser technisches Büreau hier, **Trankgasse 49** einzureichen, woselbst auch die Verkaufs-Bedingungen einzusehen sind und von dort auf portofreie Anfragen bezogen werden können.

Wegen Besichtigung der verkäuflichen Quantitäten beliebe man sich an unseren Depot-Verwalter Herrn Fats zu Nippes (Central-Werkstätte) zu wenden.

Köln, den 3. Juli 1871. **Die Direction.**

König Christian VIII. Ostseebahn.

Nachdem statutengemäss der Director, Herr Regierungsrath Reimers, aus der Direction getreten, ist derselbe vom Ausschuss wieder zum Director erwählt worden und hat die Wahl angenommen.

Altona, den 28. Juni 1871.

Der Ausschuss.
Theod. Reincke, Vorsitzender.

Königl. Bayer. Pfälzische Eisenbahnen.

Alsenzbahn.

Letzte Einzahlung.

Die Herren Besitzer von Interimsscheinen der Alsenzbahn werden in Gemässheit des § 31 der Satzungen eingeladen, bis zum **3. August d. Js.** die

Vierte und letzte Einzahlung von zwanzig Procent

d. i. den Betrag per Interimsschein von . . . fl. 100. — kr.
abzüglich der Zwischenzinsen, nämlich:
a) Zins aus 60% = fl. 300 II. Einzahlung vom 3. August 1870 bis 3. August 1871 mit . . . . fl. 12. —
b) Zins aus 20% = fl. 100 III. Einzahlung vom 3. April bis 3. August 1871 mit . . . . . „ 1. 20
Summa . . . fl. 13. 20 kr.
somit den Betrag von . . . . fl. 86. 40 kr.

per Interimsschein, nebst den Zinsen von fl. 500 für den bei der Actie befindlichen, laufenden Zinscoupon vom 1. Juli d. Js. bis zum Einzahlungstage,

an die **Kgl. Bank in Nürnberg** oder deren Filialen,
an die Bankhäuser
M. A. von Rothschild und Söhne in Frankfurt a/M.,
Ph. N. Schmidt in Frankfurt a/M.,
W. H. Ladenburg und Söhne in Mannheim,
S. Bleichröder in Berlin,
an die **Vereinsbank in München** oder
an die **Directions-Hauptkasse in Ludwigshafen**

zu leisten und gegen Einlieferung der Interimsscheine die Actien nebst Couponsbogen und Talons in Empfang zu nehmen.

Wer die Einzahlung innerhalb der festgesetzten Zeit und spätestens einen Monat nachher nicht leistet, wird in Gemässheit des § 33 der Satzungen dadurch aller seiner Rechte als Actionär, sowie der bereits gezahlten Einschüsse zum Besten des Gesellschaftsvermögens verlustig, es wäre denn, dass der Actienbesitzer ein gesetzlich entschuldbares Zahlungshinderniss innerhalb 3 Monaten darzuthun vermöchte.

Ludwigshafen, den 30. Juni 1871.

Die Direction der Pfälzischen Eisenbahnen.
v. Jäger.

Rhein-Nahe-Eisenbahn.

Zinsen-Zahlung.

Die am **1. Juli d. J.** fälligen **halbjährigen Zinsen** der **Prioritäts-Obligationen** der Rhein-Nahe-Eisenbahn I. und II. Emission können von dem gedachten Tage ab bis zum **31. Juli c. Vormittags** in den Geschäftsstunden:

1) bei der **Direction der Disconto-Gesellschaft in Berlin,**
2) bei dem **A. Schaaffhausen'schen Bankverein in Cöln,**
3) bei der **Filiale der Bank für Handel und Industrie zu Frankfurt a/M.,**
4) bei sämmtlichen **Stationscassen** der Rhein-Nahe- und Saarbrücker Eisenbahn, soweit deren Bestände ausreichen, und
5) bei unserer **Hauptcasse** hierselbst

erhoben werden.

Die Coupons müssen den Zahlstellen mit numerisch geordneten, nach den Emissionen getrennten, von den Eigenthümern unterschriebenen Verzeichnissen übergeben werden.

Saarbrücken, den 20. Juni 1871.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

Am **Montag den 10. Juli d. J. Vormittags 12 Uhr** finden im Stationsgebäude in Altona die 5te Ausloosung von 90 Stück 4procentigen und die 1ste Ausloosung von 107 Stück* 5procentigen Altona-Kieler Prioritäts-Obligationen I. resp. II. Emission zum Nominalwerth von resp. 30 000 Thlrn. und 17 500 Thlrn., zusammen 47 500 Thlr., in Gegenwart zweier Directionsmitglieder und des protocollführenden Notars statt, zu welcher Verloosung den Inhabern der Prioritäts-Obligationen der Zutritt gestattet ist.

Altona, den 20. Juni 1871. **Die Direction.**

Pfälzische Eisenbahnen.

Prioritäts-Anlehen der Königl. Bayerischen Pfälzischen Ludwigsbahn.

In den am 17. und 20. Juni ds. Js. zu Ludwigshafen a/Rhein stattgehabten Verloosungen der Prioritäts-Anlehen der Pfälzischen Ludwigsbahn sind nachstehende Partial-Obligationen zur Rückzahlung pro 1. October ds. Js. gezogen worden:

1) Von dem auf 4% conv. Prioritäts-Anlehen von fl. 2 000 000. vom Jahre 1848. (18. Ziehung.)

Nummern	Betrag
Lit. A. No. 92, 180, 197, 234, 264, 281, 464, 509, 705, 711 „ D. No. 130, 165, 194, 367, 374, 440.	16 Stck. à fl. 1000 = fl. 16 000
„ B. No. 73, 117, 246, 247, 277, 547, 620 „ E. No. 49, 96, 147, 148, 341	12 Stck. à fl. 500 = „ 6 000
„ C. No. 89, 157, 269, 273, 380 „ F. No. 46, 109, 129, 162, 480	10 Stck. à fl. 100 = „ 1 000
	Summa fl. 23 000

2) Von dem auf 4% conv. Prioritäts-Anlehen von fl. 500 000. vom Jahre 1852. (18. Ziehung.)

Lit. G. No. 76, 90, 145, 171 . . 4 Stck. à fl. 1000 = fl. 4000
„ H. No. 78, 250, 257 . . . 3 „ „ „ 500 = „ 1500
„ I. No. 119, 135, 161 . . . 3 „ „ „ 100 = „ 300
Summa fl. 5800.

3) Von dem auf 4% conv. Prioritäts-Anlehen von fl. 700 000. vom Jahre 1856. (13. Ziehung.)

Lit. K. No. 7, 82, 123, 162, 359 5 Stck. à fl. 1000 = fl. 5000
„ L. „ 45, 225, 389, 392 4 „ „ „ 500 = „ 2000
„ M. „ 45, 60, 368, 393, 398, 401, 439, 812, 818, 934 10 „ „ „ 100 = „ 1000
Summa fl. 8000

4) Vom 4½% Prioritäts-Anlehen von fl. 800 000. vom Jahre 1858. (8. Ziehung.)

Lit. A. No. 352. . . . . 1 Stck. à fl. 1000 = fl. 1000
„ B. „ 252. . . . . . . 1 „ „ „ 500 = „ 500
„ C. „ 41, 414, 490, 534, 853. 5 „ „ „ 100 = „ 500
Summa fl. 2000

5) Vom 4% Prioritäts-Anlehen von fl. 900 000. vom Jahre 1861. (3. Ziehung.)

Lit. A. No. 113, 476 . . . . 2 Stck. à fl. 1000 = fl. 2000
„ B. „ 14, 153, 164, 300 . 4 „ „ „ 500 = „ 2000
„ C. „ 274, 601, 756, 801, 942 5 „ „ „ 100 = „ 500
Summa fl. 4500.

6) Vom 4% Prioritäts-Anlehen von fl. 3 420 000. vom Jahre 1862. (3. Ziehung.)

Lit. D. No. 18, 123, 310, 496, 714, 907, 1569, 1705, 1826, 1881 10 Stck. à fl. 1000 = fl. 10 000
„ E. „ 189, 378, 575, 663, 796, 861, 1211, 1290, 1348, 1622, 1944, 2079 12 „ „ „ 500 = „ 6 000
„ F. „ 127, 296, 598, 768, 1199, 1210, 1238, 1282, 1676, 2098, 2110 11 „ „ „ 100 = „ 1 100
Summa fl. 17 100.

7) Vom 4% Prioritäts-Anlehen von fl. 700 000. vom Jahre 1865. (3. Ziehung.)

Lit. G. No. 5, 346 . . . . . 2 Stck. à fl. 1000 = fl. 2000
„ H. No. 230, 267, 320. . . 3 „ „ „ 500 = „ 1500
„ I. No. 165, 577, 580, 876, 960 5 „ „ „ 100 = „ 500
Summa fl. 4000.

8) Vom 5% Prioritäts-Anlehen von fl. 2 000 000. vom Jahre 1869. (2. Ziehung.)

Lit. A. No. 7, 67, 145, 530, 702, 809 6 Stck. à fl. 1000 = fl. 6000
„ B. „ 107, 399, 566, 798, 830, 919, 1070 7 „ à „ 500 = „ 3500
„ C. „ 76, 253, 386, 774, 1035, 1125, 1146, 1456, 1545, 1627, 1843, 1881 12 „ à „ 100 = „ 1200
Summa fl. 10700.

Die Besitzer vorstehender Obligationen werden hiervon mit dem Bemerken in Kenntniss gesetzt, dass deren Auszahlung vom 1. October ds. Js. an:

in Frankfurt a/M. bei M. A. v. Rothschild & Söhne,
„ „ „ Ph. Nic. Schmidt,
„ Mannheim „ W. H. Ladenburg & Söhne,
„ Berlin „ S. Bleichröder,
„ Neustadt a/Haardt „ L. Dacqué,
„ München „ der Bayerischen Vereinsbank
„ Ludwigshafen a/Rh. „ der Königl. Filialbank,
„ „ „ „ Directionscasse

erfolgt, dass die Verzinsung derselben am 1. October ds. Js. aufhört und dass die per 1. April 1872 und später fälligen Coupons, welche an diesen Obligationen fehlen, bei deren Auszahlung in Abzug gebracht werden.

Aus früheren Verloosungen sind von obenbezeichneten Prioritäts-Anlehen noch rückständig:

Von den auf 4% convertirten Anlehen.

Verloosung per 1. October 1863. Lit. F. No. 358; I. No. 76.
Verloosung per 1. October 1864. Lit. L. No. 1.
Verloosung per 1. October 1865. Lit. B. No. 665; F. No. 183; M. No. 343, 386, 495.
Verloosung per 1. October 1866. Lit. A. No. 85; C. No. 125, 448; M. No. 321, 369.
Verloosung per 1. October 1867. Lit. B. No. 164; M. No. 355, 825, 922.
Verloosung per 1. October 1868. Lit. A. No. 701; B. No. 252; C. No. 365; H. No. 277; M. No. 748, 821.
Verloosung per 1. October 1869. Lit. B. No. 412, 649; C. No. 45; K. No. 40; M. No. 240, 291, 518.
Verloosung per 1. October 1870. Lit. A. No. 135, 305, 320; B. No. 56, 438; C. No. 174; D. No. 387; E. No. 7, 117; F. No. 297, 373, 469; G. No. 184; H. No. 236; L. No. 301; M. No. 85, 346, 481, 516, 735, 964, 975.

Von den 4% Anlehen.

Verloosung per 1. October 1869. Lit. C. No. 997; E. No. 6, 615, 675, 901. F. No. 298, 484, 1214, 1548, 1571, 1903. I. No. 19, 168, 804.
Verloosung per 1. October 1870. Lit. C. No. 134, 258. D. No. 1773, 1835. E. No. 1826, 1903. F. No. 235, 310, 565, 1360, 1882, 2091. G No. 273. I. No. 270, 777.

Von dem 5% Anlehen vom Jahre 1869.

Verloosung per 1. October 1870. Lit. B. No. 17, 506, 1148. C. No. 230, 273, 484, 663, 857, 1185, 1841.

Ludwigshafen, den 21. Juni 1871. **Die Direction.**
v. Jaeger.

Homburger Eisenbahn.

Bei der am 20. d. M. zu Homburg vorschriftsmässig erfolgten elften Verloosung des 4½ procentigen hypothekarischen Prioritäts-Anlehens von fl. 1 050 000 und der zehnten Verloosung des 4½ procentigen Anlehens von fl. 130 000 sind nachverzeichnete Obligationen:

1) vom 4½procentigen hypothekarischen Prioritäts-Anlehen ad fl. 1 050 000,

a) 7 Stück à fl. 1000:
Lit. A Nr. 81, 96, 154, 189, 209, 415 und 425;
b) 10 Stück à fl. 500:
Lit. B Nr. 12, 41, 105, 225, 310, 358, 524, 538, 704 und 739;
c) 16 Stück à fl. 100:
Lit. C Nr. 234, 243, 273, 315, 577, 679, 692, 734, 761, 811, 896, 925, 965, 1155, 1196 und 1390

zur Rückzahlung auf den 2. Januar 1872;

2) vom 4½procentigen Anlehen ad fl. 130 000,
4 Stück à fl. 500:
Nr. 4, 122, 170 und 191

zur Rückzahlung auf den 1. Juli 1872 gezogen worden.

Die Besitzer vorstehender verlooster Obligationen werden hiervon mit dem Bemerken in Kenntniss gesetzt, dass die Verzinsung derselben mit dem 2. Januar und resp. 1. Juli 1872 aufhört, sowie dass deren Auszahlung von diesen Tagen an

bei der Landgräfl. Hess. concessionirten Landesbank dahier,
oder bei Herrn Raphael Erlanger in Frankfurt a. M.
„ „ „ F. Langenberger „ „ „ „

erfolgt.

Aus früheren Verloosungen sind noch nicht zur Rückzahlung präsentirt:

1) Vom Anlehen ad fl. 1 050 000

a) Rückzahlbar am 2. Januar 1869:
Lit. A Nr. 194.
Lit. B Nr. 320, 596 und 641.
Lit. C Nr. 76 und 419.

b) Rückzahlbar am 2. Januar 1870:
Lit. B Nr. 36, 300, 740 und 785.
Lit. C Nr. 386, 566, 1260, 1313.

c) Rückzahlbar am 2. Januar 1871:
Lit. A Nr. 186 und 421.
Lit. B Nr. 212, 319 und 722.
Lit. C Nr. 398, 787, 808, 1054, 1138, 1256, 1275 und 1475.

2) Vom Anlehen ad fl. 130 000,
Rückzahlbar am 1. Juli 1869:
Nr. 127, 186, 193 und 235.

Homburg, den 20. Juni 1871.

Der Verwaltungsrath der Homburger Eisenbahn.

Oberschlesische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von 6 Drehscheiben und zwar:
2 Stück für Bahnhof Breslau,
2 „ „ „ Posen,
1 „ „ „ Inowraclaw,
1 „ „ „ Bromberg
im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Dienstag den 18. Juli cr. Vormittags 11 Uhr

im Büreau der unterzeichneten Dienststelle — auf dem Oberschlesischen Bahnhofe hierselbst — anberaumt, bis zu welchem die Offerten versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:

„Submission zur Lieferung von Drehscheiben“

eingereicht sein müssen und in welchem auch die eingegangenen Offerten in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungs-Bedingungen nebst Zeichnungen sind im vorgenannten Büreau einzusehen, auch werden Exemplare derselben auf portofreie Gesuche mitgetheilt.

Breslau, den 27. Juni 1871.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.

Oberschlesische Eisenbahn.

Die Herstellung der eisernen Ueberbaue von Brücken auf der Bahnstrecke Strehlen-Münsterberg, wozu etwa
770 Ctr. Schmiedeeisen und
58 Ctr. Gusseisen
erforderlich, soll im Wege öffentlicher Submission verdungen werden.

Die Lieferungsbedingungen, Gewichtsberechnungen und Zeichnungen liegen in unserm Büreau zur Einsicht offen, können auch von den Submittenten gegen Erstattung der Kopialien bezogen werden.

Offerten sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Herstellung des eisernen Ueberbaues von Brücken der Breslau-Mittelwalder Eisenbahn“

bis zu dem

auf Donnerstag den 20. Juli c. Vormittags 11 Uhr

anberaumten Submissionstermin in unser Büreau, hierselbst, Teichstrasse No 18 einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten werden eröffnet werden.

Breslau, den 1. Juli 1871.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Gera-Eichichter Eisenbahn.

Zur Herstellung von Wasserleitungen auf den Bahnhöfen der Gera-Eichichter Eisenbahn soll im Wege des öffentlichen Submissions-Verfahrens an geeignete Unternehmer die Ausführung nachstehender Lieferungen und Leistungen verdungen werden:

1) die Anlieferung und Aufstellung von 9 Stück freistehenden Wasserkrahnen,

2) die Anlieferung und Verlegung von circa 1000 Centner gusseisernen Rohrleitungen mit Einschluss der zugehörigen Ventile u. s. w.

Die Bedingungen und Zeichnungen sind im Bau-Büreau zu Gera an den Wochentagen einzusehen, auch werden dieselben von dem Unterzeichneten auf portofreies Ansuchen gegen Erstattung der Selbstkosten mitgetheilt.

Die versiegelten Offerten sind mit der in den Bedingungen angegebenen Aufschrift bis zu dem

am 11. Juli d. J. Vormittags 10 Uhr

in dem Baubüreau zu Gera anstehenden Termine portofrei an den Unterzeichneten einzureichen.

In diesem Termine wird die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen.

Später, nach Beginn des Termines eingehende Offerten, bleiben unberücksichtigt.

Gera, den 28. Juni 1871.

Der Abtheilungs-Baumeister.
Baurath R. Staberow.

Westfälische Eisenbahn.

Die auf verschiedenen Bahnhöfen der Westfälischen Eisenbahn lagernden Quantitäten von alten Schienen und Laschen, sowie von altem Schrot-, Guss- und Schmiedeeisen sollen im Wege der öffentlichen Submission verkauft werden.

Die Verkaufsbedingungen liegen in unserm Central-Büreau hier und auf den Stationen Warburg, Paderborn, Soest, Hamm, Münster, Rheine, Lingen, Papenburg, Leer und Emden zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie, an unseren Büreau-Vorsteher, Rechnungs-Rath Meyer hier zu richtende Schreiben unentgeltlich mitgetheilt.

Offerten sind verschlossen und mit der Aufschrift:

„Submission auf den Ankauf von alten Oberbaumaterialien“

bis zu dem am **15. Juli cr. Vormittags 11 Uhr** in unserem Central-Büreau hierselbst anstehenden Termine, in welchem dieselben in Gegenwart der erschienenen Submittenten geöffnet werden, portofrei an uns einzusenden.

Münster, den 1. Juli 1871.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.

Rheinische Eisenbahn.

Die Lieferung von

12 Stück gekuppelten Personenzug-Locomotiven mit Ausrüstungs-Gegenständen und Reservestücken in den Monaten Juni und Juli 1872, sowie von

18 Stück dreifach gekuppelten Güterzug-Locomotiven mit Ausrüstungs-Gegenständen und Reservestücken bis Ende November 1872

soll im Suomissionswege vergeben werden.

Bedingungen und Zeichnungen sind auf frankirte Anfragen von unserm Central-Verwaltungs-Büreau — Altes Ufer No. 2 hierselbst — zu beziehen und Offerten mit der Aufschrift „Lieferung von Locomotiven“ bis zum **17. Juli dieses Jahres** uns einzureichen.

Köln, den 22. Juni 1871. **Die Direction.**

Rheinische Eisenbahn.

Auf den verschiedenen Strecken unserer Bahn lagern zum Verkauf

circa 39 000 Centner alte Eisenbahnschienen verschiedener Profile und Längen.

Kaufliebhaber werden ersucht, ihre Offerten mit der Aufschrift „Submission auf Ankauf alter Schienen“ bis zum **12. Juli cr.** an uns einzureichen.

Die Verkaufs-Bedingungen, sowie Verzeichniss der verschiedenen Gattungen alter Schienen sind in unserem technischen Büreau hier, Trankgasse No. 49 einzusehen und können von dort auf portofreie Anfragen bezogen werden.

Köln, den 27. Juni 1871.

Die Direction.

Rheinische Eisenbahn.

Für das technische Büreau unserer Wagen-Verwaltung in Nippes bei Köln wird ein Techniker als Constructeur und Zeichner gesucht. Hierauf Reflectirende wollen die Abschriften ihrer Zeugnisse an unsern Ober-Maschinenmeister Herrn Leonhardi in Nippes einsenden. Techniker, welche bereits in einer Wagen-Verwaltung gearbeitet haben, erhalten den Vorzug.

Köln, den 22. Juni 1871.

Die Direction.

Rheinische Eisenbahn.

Verkauf eines Dampfhammers.

In unserer Wagenwerkstätte zu Nippes steht ein nach Nasmyths System gebauter, mit Oberdampf arbeitender 2ständriger Dampfhammer mit Fundamentplatte zum Verkauf. Der Hammerblock hat ein Gewicht von 6 Centner und der gusseiserne Ambosstock ein solches von circa 50 Centner, die Fallhöhe ist $2^1/_2$ Fuss. Ausserdem gehören dazu ein schmiedeeiserner Ambos, sowie verschiedene schmiedeeiserne Gehenke.

Kaufliebhaber ersuchen wir Gebote darauf bis zum 12. Juli cr. an uns einzureichen. Wegen der Besichtigung beliebe man sich an den Obermaschinenmeister Herrn Leonhardi in Werkstätte Nippes bei Köln zu wenden.

Köln, den 20. Juni 1871.

Die Direktion.

Durch die Uebernahme der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen ist die schleunigste Beschaffung einer grossen Zahl Personen-, Gepäck-, offener und bedeckter Güter-Wagen zum Betriebe dieser Bahnen im Interesse des Handels und Verkehrs der neu erworbenen Landestheile dringend erforderlich. Da die bereits erfolgten Wagenbestellungen nur allmälig bis zum Schlusse dieses Jahres erledigt werden können, so richten wir an alle verehrlichen Eisenbahn-Verwaltungen und an die Herren Unternehmer, welche im Besitze von Eisenbahnwagen sind, das ergebenste Ersuchen, uns recht bald mittheilen zu wollen, ob und unter welchen Bedingungen sie bereit sind, uns Wagen der genannten Art miethweise zu überlassen.

Strassburg, den 15. Juni 1871.

Eisenbahn-Betriebs-Commission.

PRIVAT-ANZEIGEN.

L. Gänicke in Wittenberge a/Elbe

— eine der ältesten Dachpappenfabriken —
empfiehlt

Asphalt-Dachpappe,
Isolirplatten, präp. Steinkohlentheer, flüssigen Asphalt und Asphalt-Mastix,
in anerkannt vorzüglicher Qualität.
Die Fabrik übernimmt nach Vereinbarung die Erhaltung grösserer Pappdächer auf eine lange Reihe von Jahren unter Garantie.

Für Eisenbahn-Bauunternehmer

empfehlen eine vollständige **betriebsfähige** Locomotive mit erforderlichen Concessions-Papieren

Gebrüder Schweitzer & Co.
Hamm i/Westphalen.

M. Selig junior Kaiserstrasse 31 Berlin,

Lager von Amerik. Spiralbohrern, Universalklemmfuttern für Drehbänke, Locomotiv-, Schlitten- und Zahnstangen-Winden, Krahnen, Röhrenreinigern, Thomas Pat. Schraubenschlüsseln, speciell für Eisenbahnen construirt, etc. etc.

Denison's hängende Waage-Maschine

(patentirt),

Der Zweck dieser Waage-Maschine ist, Güter während des Ausladens aus Schiffen, Eisenbahnwaggons, Frachtwagen etc. sogleich wiegen zu können. — Die Maschine wird an den Krahn angehängt, wodurch ein Waagekrahn hergestellt ist, mit welchem man die Lasten ebenso schnell wiegt, wie man sie hebt. — Es wird hierdurch ungeheuer viel an Zeit und Arbeit gespart und ist die Maschine für **Eisenbahnen, Maschinen-Bauanstalten, Eisen- & Kohlenwerke** und zum Wiegen von grossen Guss- & Schmiedestücken von unberechenbarem Werth. Dieselbe wird geliefert, um von 2000 bis 80000 Zoll-Pfd. zu wiegen und ist mit einem Tarirhebel versehen, wodurch die Schlingen und Ketten zum Heben der Güter sowie jede Art von Emballage tarirt werden kann.

Röhren aller Art

Guss- und schmiedeeiserne Röhren für Gas-, Dampf-, Wasser- und Heizungsanlagen nebst allen dazu passenden Verbindungen, Röhren für Locomotiven und Locomobilen, Fieldkesselröhren für Dampfkessel für alle technischen und landwirthschaftlichen Zwecke, Zukerfabriken, Brauereien und Brunnenanlagen, Bohrröhren für Bergwerksbetrieb, Röhren von Kupfer, Messing, Blei, verzinnt und emaillirt, sowie alle dafür passenden Werkzeuge: Hähne, Ventile, Peetventile liefert prompt und zu Fabrikpreisen die **Röhrenfabrik** von
Hahn & Huldschinsky in Berlin
Lager in Berlin, Wien, Breslau, Stettin, Magdeburg, Chemnitz, Gleiwitz.

Schauwecker's pat. selbstthätiger Oeltropfapparat für Dampfschieber u. Kolben. Allein zu beziehen durch
Fr. Schauwecker, Maschinenmeister der Ostbahn in Welden (Bayern).

A. Bessell, **Schmelztiegelfabrik,** Dresden.

Selbstschmierende Stopfbüchsen-Packung

von
C. Otto Gehrckens.
Ottensen, (Zollverein.) — Hamburg, gr. Bäckerstr. 12.
Preis: **10 Sgr.** das ℔.
Eingeführt bei fast allen Bahnen und Fabriken.

Fr. Chr. Fikentscher

Thonwaarenfabrik
in **Zwickau**
prämiirt
1865 in Merseburg u. Dresden
1867 in Paris u. Chemnitz
1868 in Reichenbach
1869 in Wittenberg
1870 in Görlitz u. Cassel

liefert: **Röhren** aus bestem Steinzeug für Wasserleitungen (auf 10 Atmosphären geprüft), Schleussen, Abtrittanlagen etc., **Gefässe und Apparte** für chemische Fabriken, Färbereien, Papierfabriken, als: Condensations- und Chlorentwickelungsgefässe, Decantirtöpfe, Schaalen, Entwässerungsplatten, Hähne etc. **Schornsteinaufsätze** verschiedener gefälliger und wirksamer Construction, **Fässer für Haushaltungen** zu Wasser, Kraut und zum Pöckeln, **Chamottesteine** jeder Form und Grösse.
Ausführliche Preiscourante auf Verlangen gratis.

Einsender von Offerten

auf die durch mich erlassenen Annoncen belieben stets die im Inserat beigedruckte
Chiffre und Nummer
äusserlich auf der Adresse zu vermerken, da ich sonst, bei dem enormen Material, für richtige Beförderung nicht garantiren kann.
Rudolf Mosse
Officieller Agent sämmtlicher Zeitungen.

Ventilator-Feldschmieden.

Leistungsfähigkeit: Schweisshitze auf $2^{1}/_{2}$zölliges Quadraeisen in 8—10 Minuten. — Preis von **30 Thlr. an.** Versand stets vom Lager.
Roessemann & Kühnemann
Maschinenbau-Anstalt u. Eisengiesserei
Berlin, 21 Gartenstrasse 21.

Gebrüder Decker & Co.
in Canstatt (Württemberg)
empfehlen die in ihrer Fabrik seit vielen Jahren als Specialitäten verfertigten eisernen **Brücken, Drehscheiben, Schiebebühnen, Weichen, Kreuzungen, Wasserstations-Einrichtungen, fahrbare Laufkrahne** und **Brückenwaagen** bis 1000 Centner Tragkraft, **eiserne Dachconstructionen, Schachtpumpen, Ventilatoren** und **Hebmaschinen** für **Tunnel-Bauten, Dampfmaschinen, Dampfkessel, patentirte American. Universal-Dampfpumpen.**

Ein Eisenbahn - Maschinen - Ingenieur (Preusse), der seine Studien in Berlin absolvirt, die Qualification eines Locomotivführers besitzt, in einer Reparatur-Werkstätte gearbeitet, $1^{1}/_{2}$ Jahr im Maschinenbüreau construirt und unter Anleitung des Maschinenmeisters die Werkstätte geleitet, sucht eine feste Anstellung am liebsten in Süddeutschland. Offerten an Hrn. Behm, Berlin, Louisenstrasse 35 zu senden.

Börsen: Berlin, Basel, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, Paris, Wien = B., Ba., F., H., L., P. u. W.
* Papiere, deren Zinsen vom Staate garantirt sind.

Coursblatt vom 30. Juni 1871.

Redigirt von R. Grossschupf.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	$4\frac{1}{2}$	B.	82	%
do. II. Emiss.	5	B.	$89\frac{3}{4}$	% à 500, 200, 100 Thlr.
do. III. Emiss.	5	B.	89	%
Alföld-Fiumaner	5 i.S.	W.	89	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Altona-Kiel	5	L.	—	% à 500 u. 100 Thlr.
Annaberg-Weipert	5	L.	$87\frac{1}{4}$	% à 100 Thlr.
Aussig-Teplitz	5 i.S.	L.	$94\frac{1}{2}$	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.	5 i.S.	L.	$92\frac{1}{2}$	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1868	5 i.S.	L.	$86\frac{3}{4}$	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1871	5 i.S.	L.	$83\frac{1}{8}$	% à do. — do.
Bergisch-Märkische	$4\frac{1}{2}$	B.	—	%
do. II. Ser.	$4\frac{1}{2}$	B.	92	%
do. III. Serie * $3\frac{1}{4}$	$3\frac{1}{2}$	B.	$76\frac{3}{8}$	%
do. III. Serie B. * $3\frac{1}{4}$	$3\frac{1}{2}$	B.	$76\frac{3}{8}$	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. IV. Serie	$4\frac{1}{2}$	B.	$91\frac{3}{4}$	%
do. V. Serie	$4\frac{1}{2}$	B.	$91\frac{1}{2}$	%
do. VI. Serie	$4\frac{1}{2}$	B.	91	%
do. Nordbahn	5	B.	$100\frac{1}{4}$	%
do. Düsseldorf-Elberfeld	4	B.	—	%
do. do. II. Ser.	$4\frac{1}{2}$	B.	—	%
do. Dortmund-Soest	4	B.	$82\frac{1}{2}$	%
do. do. II. Ser.	$4\frac{1}{2}$	B.	$90\frac{3}{4}$	%
do. Aachen-Düsseldorf	4	B.	$83\frac{1}{2}$	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. do. II. Emiss.	4	B.	$83\frac{1}{2}$	%
do. do. III. Emiss.	5	B.	—	%
do. Ruhrort-Crefeld-Gladbach	$4\frac{1}{2}$	B.	—	%
do. do. II. Emiss.	4	B.	—	%
do. do. III. Emiss.	$4\frac{1}{2}$	B.	—	%
Berlin-Anhalt	4	B.	91	% à 500 u. 100 Thlr.
do.	$4\frac{1}{2}$	B.	$93\frac{1}{2}$	%
Berlin-Anhalter Lit. B.	$4\frac{1}{2}$	B.	$92\frac{3}{4}$	% à 500 u. 100 Thlr.
Berlin-Görlitz	5	B.	$99\frac{1}{2}$	% à 100 Thlr.
Berlin-Hamburg I. Emiss.	4	B.	85	%
do. II. Emiss.	4	B.	85	% à 500, 200, 100 und 50 Thlr.
do. III. Emiss.	5	B.	$99\frac{5}{8}$	%
Berlin-Potsdam-Magdbg. A. u. B.	4	B.	$86\frac{1}{2}$	% à 200, 100 u. 25 Thlr.
do. C.	4	B.	$84\frac{1}{2}$	%
do. D.	5	B.	$100\frac{1}{4}$	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
Berlin-Stettin	$4\frac{1}{2}$	B.	—	% à 200 Thlr.
do. II. Emiss. $3\frac{1}{2}$	4	B.	$82\frac{3}{8}$	%
do. III. Emiss. $3\frac{1}{2}$	4	B.	$82\frac{3}{8}$	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. IV. Emiss. * $3\frac{1}{2}$	$4\frac{1}{2}$	B.	$92\frac{1}{4}$	%
do. VI. Emiss. * $3\frac{1}{2}$	4	B.	$82\frac{1}{4}$	%
Böhmische Nordbahn	5 i.S.	W.	99	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Böhmische Westbahn *	5 i.S.	W.	[illegible]	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1869 *	5 i.S.	W.	$92\frac{1}{4}$	% à do. = do. i. S.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	$4\frac{1}{2}$	B.	$91\frac{1}{4}$	% à 500 und 100 Thlr.
do. Emiss. 1868	$4\frac{1}{2}$	B.	$91\frac{1}{4}$	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
Brünn-Rossitz	5 i.S.	L.	$81\frac{1}{2}$	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Buschtêhrader (Böhm. Nordwestb.)	5 i.S.	L.	$83\frac{3}{4}$	% à 100 Thlr. = do.
do. Emiss. 1871	5 i.S.	L.	$82\frac{1}{8}$	% à do. = do.
Chemnitz-Würschnitz	4	L.	82	% à 100 Thlr.
Cöln-Crefeld	$4\frac{1}{2}$	B.	92	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden	$4\frac{1}{2}$	B.	—	%
do. II. Emiss.	5	B.	100	%
do. do.	4	B.	85	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. III. Emiss. * $3\frac{1}{2}$	4	B.	83	%
do. do. Lit. B * $3\frac{1}{2}$ u. B**	$4\frac{1}{2}$	B.	$92\frac{1}{2}$	%
do. IV. u. V. Emiss. * $3\frac{1}{2}$	4	B.	83	%

Eisenbahn-Priorit.-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Dux-Bodenbach	5 i.S.	L.	73 3/4	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö.W.i.S.
Fünfkirchen-Barcser *	5 i.S.	W.	90	% à 200 fl. ö.W.i.S.
Galizische Carl-Ludwigbahn *	5 i.S.	L.	87 3/8	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö.W.i.S.
do. II. Emiss. *	5 i.S.	L.	82 3/4	% à do. = do. i. S.
do. III. Emiss. *	5 i.S.	L.	78 3/4	% à do. = do. i. S.
Gloggnitzer	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 100 fl. C.-M.
Graz-Köflach	4 1/2 i.S	L.	79 3/4	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö.W. i. S.
Hessische Ludwigsbahn	4 1/2	F.	95	% in fl. S. W. } à 175 und
do. do.	4	F.	86	% in Thlr. à 105 kr. } 350 fl.
do. do.	5	F.	100 1/4	% à 200 Thlr. à 105 kr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	C.M. 5	W.	91 1/2	fl. ö.W. pr. 100 fl. C.M. } à 1000,
	ö.W. 5	W.	87 1/2	do. pr. 100 fl. ö.W. } 500, 100 fl.
ditto	5 i.S.	W.	106 1/4	do. pr. 100 fl. ö. W. i. S.
Kaiser Franz-Josephsbahn *	5 i.S.	W.	97	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn *	5 i.S.	W.	95 1/2	fl. ö.W. pr. 100 fl. ö. W. }
ditto * Emiss. 1862	5 i.Silb.	W.	93 3/4	do. pr. 100 fl. ö.W. } à 300 fl.
ditto * Emiss. 1869	do.	W.	100 3/4	fl. ö. W. pr. 100 fl. ö. W. }
ditto * Emiss. 1870	do.	W.	101 1/4	fl.ö.W.pr. do. à 200 fl. i.S.
Kaschau-Oderberg *	5 i.S.	W.	89 1/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Kronprinz Rudolfsbahn *	5 i.S.	W	91 1/2	% à 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1869 *	5 i.S.	W.	91 1/4	% à do.
Leipzig-Dresden Partial	3 1/2	L.	100 1/2	% à 100 und 50 Thlr.
do. von 1854	4	L.	91 1/4	% à 100 Thlr.
do. von 1860	4	L.	86 5/8	% à 100 Thlr.
do. von 1866	4	L.	84 3/4	% à 100 u. 500 Thlr.
do. von 1866	5	L.	101 1/2	% à do.
Lemberg-Czernowitz *	5 i.S.	L.	64 1/8	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö.W. i.S.
do. II. Emiss. *	5 i.S.	L.	74 1/2	% à do. = do. i. S.
do. -Jassy * III. Em.	5 i.S.	L.	68 3/4	% à do. = do. i. S.
Ludwigshafen-Bexbach	4 1/2	F.	95 1/2	% }
do.	4	F.	87 1/2	% } à 1000, 500 u. 100 fl. S.W.
do.	5	F.	101 1/4	% }
Magdeburg-Halberstadt	4 1/2	B.	—	% à 100 Thlr.
do. do. v. 1865	4 1/2	B.	92 1/8	% à 100 u. 500 Thlr.
do. do. v. 1870	5	B.	99	% à do. u. do.
do. Wittenberge, Stamm	3	B.	67 3/4	% à 200 Thlr.
do. do. Priorit.	4 1/2	B.	92 1/2	% à 100 Thlr.
Magdeburg-Leipzig Pr. A v. 1840/42	4	L.	88 1/2	% }
do. I. Emiss.	4	L.	84 1/2	% } à 100 Thlr.
do. II. Emiss.	4	L.	81 1/2	% }
do.	4 1/2	L.	91 1/2	% }
Mähr.-Schles. Centralbahn	5 i.S.	W.	84 1/4	% à 300 fl. ö. W. i. S.
Niederschlesisch-Märkische I. Ser.	4	B.	86 3/4	% }
do. II. Ser.	4	B.	—	% }
do. conv. I. u. II. Ser.	4	B.	86 3/4	% } à 62½, 100 u. 500 Thlr.
do. III. Ser.	4	B.	—	% }
do. IV. Ser.	4 1/2	B.	—	% }
Niederschles. Zweigbahn Lit. C.	5	B.	99	% à 100 Thlr.
do. Litt. D.	5	B.	99	% do.
Oberschlesische A.	4	B.	—	% }
do. B.	3 1/2	B.	78	% }
do. C.	4	B.	85 1/2	% }
do. D.	4	B.	85 1/2	% } à 1000, 500 und
do. E.	3 1/2	B.	77 1/8	% } 100 Thlr.
do. F. * 3 1/2	4 1/2	B.	92 1/2	% }
do. G.	4 1/2	B.	92 1/2	% }
do. H.	4 1/2	B.	92 1/2	% }
do. von 1869	5	B.	99 3/4	% à 100 Thlr.
do. Brieg-Neisse	4 1/2	B.	91	% à 100 Thlr.
do. Cosel-Oderberg	5	B.	99 1/2	% à 100 Thlr.
do. do.	4	B.	83 3/8	% à do.
do. do. III. Emiss.	4 1/2	B.	91 3/4	% à do.
do. do. IV. Emiss.	4 1/2	B.	91 1/4	% à do.
Oesterr. Nordwestbahn *	5 i.S.	W.	97	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Oesterr. Staats-Eisenbahn *	3	W.	137 1/2	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do. Ergänzungsnetz *	3	W.	136 1/2	fl. ö. W. pr. do. à do.
Oesterr. Südbahn * (Lombard.)	3	W.	109	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do. *	5 i.S.	W.	89 7/8	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. Bons 1870—74	6	W.	240	fl. ö.W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do. do. 1875—76	6	W.	238 1/2	do. pr. do. à do.
do. do. 1877—78	6	W.	—	do. pr. do. à do.
Ostpreuss. Südbahn	5	B.	94 1/2	% à 500 u. 100 Thlr.
do. Litt. B	5	B.	92 1/2	% à do.
Ostrau-Friedland	5 i.S.	L.	72 1/4	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö.W.i.S.
Pardubitz-Reichenberg	5	W.	80	% fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M.
do. *	5 i.S.	W.	96	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö.W. i.S.
Prag-Dux	5 i.S.	W.	88	fl.ö.W.pr. 150 fl. ö.W. i.S.
Rheinische	4	B.	—	% }
do. *	3 1/2	B.	—	% } à 250, 200 u. 100 Thlr.
do. III. Emiss. v. 1858—1865	4 1/2	B.	92	% }
do. *	4 1/2	B.	100	% }
Rhein-Nahe Bahn *	4 1/2	B.	91 3/4	% } à 1000, 500 und
do. II. Emiss. *	4 1/2	B.	91 3/4	% } 100 Thlr.
Russische * (Mosco-Rjäsan)	5	B.	90 1/2	% à 200 „
do. * (Rjäsan-Kozlow)	5	B.	87 1/2	% à 200 „
do. * (Kozlow-Woronesch)	5	B.	87	% à 200 Thlr.
do. * (Jelez-Woronesch)	5	B.	86 1/2	% à 136 Thlr.
do. * (Jelez-Orel	5	B.	87	% à
do. * (Kursk-Charkow)	5	B.	87	% à
do. * (Kursk-Kiew)	5	B.	86 7/8	% à 1000, 500 u. 200 Thlr.
do. * (Schuja-Ivanovo)	5	B.	86 7/8	% à
do. * (Poti-Tiflis)	5	B.	—	% à 680 u. 136 Thlr.
Schleswigsche v. Altona-Kiel abgest.	4 1/2	L.	90 1/4	% à 1000, 500, 200, u. 100 Thlr.
I. Siebenbürger *	5 i.S.	W.	89	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Stargard-Posen	4	B.	—	% }
do. II. Emiss.	4 1/2	B.	92	% } à 100 und 50 Thlr.
do. III. Emiss.	4 1/2	B.	92	% }
Theissbahn *	5 i.S.	W.	—	% à 200 fl. ö. W.
Thüringische I. Emiss.	4	L.	85 1/2	% }
do. II. Emiss.	4 1/2	L.	93	% } à 1000, 500, 200 und
do. III. Emiss.	4	L.	85 1/2	% } 100 Thlr.
do. IV. Emiss.	4 1/2	L.	92 3/4	% }
do. V. Emiss. *	4 1/2	L.	92 3/8	% à do.
Turnau-Kralup-Prag	5 i.S.	L.	86 1/4	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö.W. i.S.
do. Emiss. 1870	5 i.S.	L.	83 1/4	% à do. = do.
Ungarische Nordostbahn *	5 i.S.	W.	85 1/4	% à 300 fl. ö. W. i. S.
Ungarische Ostbahn *	5 i.S.	W.	85 1/4	% à 300 fl. ö. W. i. S.
Warschau-Terespol *	5	B.	86	% à 1000 u. 100 S.R. = 107 Thlr.
Warschau-Wien	5	B.	87 1/2	% à 500 u. 100 Thlr
Werrabahn *	5	L.	92	% à 500, 200 u. 100 Thlr.

Eisenbahn-Stamm-Actien	Dividende und Zinsen in % 1865	1866	1867	1868	1869	1870	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	0	0	0	1	1/2	8/5	4	B.	37 1/2	% à 200 Thlr.
Alföld-Fiumaner *	—	—	—	5	5	5	5	W.	178 1/4	fl.ö.W. pr. 200 fl. ö.W.i.S.
Altenburg-Zeitz Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	5	5	L.	78	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	10	9	5	6	7	7	4	B.	118 1/4	% à 100 Spec. = 150 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	7 1/4	4 3/4	5 1/2	6	7 1/4	6 1/10	4	B.	100 1/8	% à 250 fl. holl. = 145 Thlr.
Aussig-Teplitz	9 1/8	8 1/4	10	10	10	12	5	L.	141	Thlr. pr. 150 fl. C.M. à 200 fl. C.M.
Bayerische Ostbahn *	5 3/4	6	7	7 3/4	7 3/4	7 1/2	4 1/2	F.	132	% à 200 fl. S. W.
Bergisch-Märkische	9	8	7 1/2	8	8 1/2	8	4	B.	123 1/4	% à 100 Thlr.
do. junge	—	—	—	—	—	—	5	B.	119	% à 100 Thlr.
Berlin-Anhalt	13	13 1/3	13 7/12	13 7/12	13 7/6	16	4	B.	225	% à 200 „
Berlin-Görlitz	—	—	—	0	1	1	4	B.	74	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	5	5	5	5	5	5	5	B.	97	% à 200 „
Berlin-Hamburg	9 1/2	9	9 1/2	9 1/2	10 1/2	10	4	B.	157 3/4	% à 200 „
Berlin-Potsdam-Magdeburg	16	16	16	17	18	20	4	B.	212	% à 100 „
Berlin-Stettin	8	8 7/12	8	8 1/6	9 1/6	9 1/6	4	B.	149	% à 200 „
Böhmische Nordbahn	—	—	—	5	3 1/2	3 1/2	5	W.	132	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W.
Böhmische Westbahn * 5 2/10	5	5	5	6	7 1/4	7 9/20	5	W.	257 1/2	fl ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Breslau-Schweidnitz-Freib.	9	9 1/6	8	8 1/8	8 1/8	7 1/2	4	B.	132 1/4	% à 200 Thlr.
do. neue	—	—	—	—	5	5	5	B.	107	% à 200 Thlr.
Brünn-Rossitz Stamm-Prior.	6	4	6	6	6	6	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. C.M.
Buschtêhrader	9 13/14	9 13/14	10 5/42	12 5/21	12 5/21	13 13/14	5	W.	785	do. pr. 500 fl. C.M.
do. Lit. B	—	—	—	—	—	—	5	W.	216	do. pr. 200 fl. ö. W.
Chemnitz-Würschnitz	11	8	6 1/2	7	7 1/2	7 1/4	4	L.	147	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden *	17 2/3	9 1/12	8 11/20	8 1/12	8 9/10	10 1/2	4	B.	158 1/2	% à 200 „
do. Lit. B.	—	—	—	—	5	5	5	B.	105	% à 200 „
Cottbus-Grossenh. Stamm-Pr.	—	—	—	—	—	5	5	L.	91	% à 200 Thlr.
Crefeld-Kreis Kempen	—	—	—	—	—		5	B.	—	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—		6	B.	—	% à 100 „
Dux-Bodenbach	—	—	—	—	5	5	5	W.	—	fl.ö.W. pr. 200 fl. ö.W.i.S.
Frankfurt-Hanau	5 1/2	5 4/5	6 1/10	6 3/10	6 1/2	6 1/2	3 1/2	F.	—	% à 250 fl. S. W.
Fünfkirchen-Barcser *	—	—	—	5	5	5	5	W.	176 3/4	fl. ö.W. pr. 200 ö. W. i.S.
Galizische Carl Ludwigb. * 5 2/10	5	6 1/20	9 1/2	7	7	8	5	W.	249 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. C.M.
Glückstadt-Elmshorn	0	0	0	0	0		4	H.	—	% à 150 Thlr.
Graz-Köflach	3	2 1/2	4 1/4	7	10	9	ob.7	W.	277	fl. ö.W. pr. 200 fl. C. M.
Halle-Sorau-Guben	—	—	—	—	4	4	4	B.	42 1/4	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	5	5	5	B.	68 1/2	% à 200 Thlr.
Hannover-Altenbeken	—	—	—	—	5	5	5	B.	37	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	5	5	5	B.	70	% à 200 Thlr.
Hessische Ludwigsbahn	8	7 3/4	8 1/2	9	9 1/2	9 1/2	4	F.	155 1/2	% à 250 fl. S.W. u. 200 Thlr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	13	13 3/4	15 10/21	19 3/4	20	17 1/7	5	W.	229 3/4	fl. ö. W. pr. 100 fl. C.M. à fl. 1000, 500, 200 C.M.
Kaiser Franz-Josephsb. *	—	—	—	5	5	5	5	W.	203	fl.ö.W.pr. 200 fl. ö.W.i.S.
Kaiserin Elisabethbahn *	5	5	5		8 1/5	6 3/10	5	W.	223	fl. ö. W. pr. 200 fl. C.M.
do. Linz-Budweis	—	—	—	—	5	5	5	W.	198 1/2	fl.ö.W.pr. 200 fl. ö.W.i.S.
Kaschau-Oderberg *	—	—	—	—	5	5	5	W.	102	fl.ö.W.p. eingez. 100 fl. ö.W.
Kronprinz Rudolfsbahn * 5 2/10	—	—	—	5i.S.	5	5	5	W.	162 3/4	fl. ö.W. pr. 200 fl. Einz. i.S.
Leipzig-Dresden	23	20	25	28 1/2	14	14 1/2	4	L.	225	% à 100 Thlr.
Lemberg-Czernowitz-Jassy *	—	7	7	2	7	5	5	W.	162 3/4	fl.ö.W.pr. 200 fl. ö.W.i.S.
Leoben-Vordernberg	—	—	—	—	—	—	5	W.	130	do. pr. 200 fl. ö. W.
Ludwigsh.-Bexbach (Pfälz. L.-B.) *	10	10 2/5	9 2/3	11 1/5	10 3/10	9 9/10	4	F.	181	% à 500 fl. S. W.
Lübeck-Büchen	3 5/8	2 1/3	2 3/8	2 1/2	2 7/8	3 1/8	4	H.	—	% à 200 Thlr.
Magdeburg-Halberstadt	15	14	13	15	10 1/2	8 2/8	4	B.	128	% à 100 Thlr.
do. Lit. B.	—	—	3 1/2	3 1/2	3 1/2	3 1/2	3 1/2	B.	76 3/4	% à 100 „
Magdeburg-Leipzig	20	20	18	19	14 1/2	12	4	L.	181 1/2	% à 100 „
do. Lit. B. *	4	4	4	4	4	4	4	L.	95 1/2	% à 100 Thlr.
Mähr.-Schles. Centralbahn	—	—	—	—	—	5	5	W.	142 1/4	fl. ö.W.pr. 200 fl. i.S.
Märkisch-Posener	—	—	—	—	4	4	4	B.	36	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	5	5	5	B.	62 7/8	% à 200 „
Münster-Hamm *	4	4	4	4	4	4	4	B.	89	% à 100 „
Neust.-Weissenburg * (Pfälz. Max.)	4 1/2	5 1/10	5	5 1/2	5 4/10	6 4/10	4 1/2	F.	124	% à 500 fl. S. W.
Niederschlesisch-Märkische *	4	4	4	4	4	4	4	B.	90	% à 100 Thlr.
Niederschles. Zweigbahn	3 2/3	5 1/2	3 3/4	4 1/8	5	6	5	B.	99 1/8	% à 100 „
Nordhausen-Erfurt *	—	—	—	—	4	4	4	B.	66 3/4	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	5	1	5	B.	63	% à 100 u. 500 Thlr.
Oberschlesische Lit. A. u. C.	11 2/3	12	13 2/3	15	13 1/2	12 2/3	3 1/2	B.	187 1/2	% à 100 „
do. * Lit. B.	11 2/3	12	13 2/3	15	13 1/2	12 2/3	3 1/2	B.	169 1/4	% à 100 „
Oberhessische *	—	—	—	—	3 1/2	3 1/2	3 1/2	F.	74	% à 350 fl. S. W.
Oesterr. Nordwestbahn *	—	—	—	—	5	5	5	W.	207 1/2	fl.ö.W.p. 200 fl. ö.W.i.S.
Oesterr. Staats * 5 2/10 (Oest. Franz.)	5	7	8 1/2	10 1/2	12	12	5	W.	425	fl. ö. W. pr. Stück von frs. 500.
Oesterr. Südbahn * (Lombard.)	7 1/2	7 1/2	6 3/5	6 3/5	5		5	W.	178	fl. ö.W. pr. 200 fl. Einz.
Ostpreuss. Südbahn	—	—	—	—	0	0	4	B.	35 1/2	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	5	5	—	—	0	0	5	B.	61 3/4	% à 200 Thlr.
Ostrau-Friedland	—	—	—	—	—		5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Pardub.-Reichenb. * (S.-Ndd.V.-B.)	4 1/2	4 4/10	5	5	5	4 1/2	4 1/2	W.	178	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Pfälz. Alsenzb. * m. 80% Einz.	—	—	—	4	4	4	4	F.	105 3/4	% à 500 fl. S. W.
Pfälz. Nordb. *	—	4	4	4	4	4 9/10	4	F.	107	% à 500 fl. S. W.
Prag-Dux	—	—	—	—	—	—	5	W.	117	fl.ö.W.pr. 150 fl. ö.W.i.S
Rechte Oderufer	—	—	—	—	5		5	B.	—	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	5		5	B.	100 3/4	% à 200 „
Rheinische	7	6 1/2	7 1/2	7 1/8	7 4/5	8 2/5	4	B.	140	% à 250 „
do. Stamm-Prior.	7	6 1/2	7 1/2	7 1/8	7 4/5	8 2/5	4	B.	140	% à 250 „
do. * Lit. B.	—	—	—	—	4	4	4	B.	86 1/2	% à 250 „
Rhein-Nahe-Bahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	33	% à 200 „
Russische Bahnen *	5	5	5	5	5	5 1/6	5	B.	90 1/2	% à 125 Rb. = 134 Thlr.
I. Siebenbürger *	—	—	—	5	5	5	5	W.	175 1/4	fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W. i. S.
Stargard-Posen *	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	3 1/2	B.	93 5/8	% à 100 Thlr.
Stuhlweissenburg-Raab-Graz *	—	—	—	—	—	—	5	W.	170 1/4	fl.ö.W.pr. 200 fl. ö.W.i.S.
Taunusbahn	8	3 1/5	7	7 1/5	8 1/5	6 8/10	ob.7	F.	368	fl. S. W. pr. 250 fl. S. W.
Thüringische	8 1/3	7 2/3	8 1/2	9	8 3/4	9	4	L.	145 3/4	% à 100 Thlr.
do. Em. v. 1868 (Gotha-Leinef.) *	—	—	—	4	4	4	4	L.	83 1/2	% à 100 „
do. Litt. C (Gera-Eichicht) *	—	—	—	—	4 1/2	4 1/2	4 1/2	L.	90 1/4	% à 100 „
Theissbahn * 5 2/10	5	5	5	19 3/4	8 7/25	7 1/2	5	W.	—	fl. ö.W. pr. 200 fl. Einz.
Turnau-Kralup-Prag	—	5	6	7	7	8	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
K. Ung. priv. Nordostbahn *	—	—	—	5	5	5	5	W.	164	fl.ö.W.pr. 200 fl. ö.W. i.S.
I. Ungar.-Galizische *	—	—	—	—	—	5	5	W.	163 1/2	fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W.i.S
Ungar. Ostbahn *	—	—	—	—	5	5	5	W.	85	fl.ö.W. p. eingez. 80 fl. i.S.
Warschau-Terespol *	—	—	—	—	5		5	B.	92 3/4	% à 100 S.-R. = 107 Thlr.
Warschau-Wien	8 1/3	8 1/8	8 1/8	6 2/3	9 7/12		5	B.	68 1/4	Thlr. pr. 60 Rub.
Werrabahn (beschränkt gar.)	2 2/3	2 6/10	2 6/10	2 1/4	1 1/3	1	4	B.	—	% à 100 Thlr.
Schweizer Centralbahn	5 60	5 6/10	5 6/10	6 2/5	6 4/5	6 8/10	ob.7	Ba.	—	fs. pr. 500 fs. Einz.
do. Nordostbahn	8	8	7 1/2	8	7 1/2	7	„	Ba.	—	fs. pr. 500 „ „
Vereinigte Schweizerbahnen	—	0	0	0	0	0	„	Ba.	—	fs. pr. 500 „ „
Schweizer Westbahn	—	0	0	0	0	0,4	„	Ba.	—	fs. pr. 500 „ „
Französische Orléans	11 1/5	11 1/5	11 1/5	11 1/5	11 1/5		ob.7	P.	—	fs. pr. 500 fs. Einz.
do. Nordbahn	17 7/8	17 1/2	18	15 1/4	16 3/4		„	P.	—	fs. pr. 400 „ „
do. Ostbahn	6 3/5	6 3/5	6 3/5	6 3/5	6 3/5		„	P.	—	fs. pr. 500 „ „
do. Südbahn	8 1/2	8	8	8	8		„	P.	—	fs. pr. 500 „ „
do. Westbahn	7 1/2	7	7	7	7		„	P.	—	fs. pr. 500 „ „
Paris-Lyon-Mittelmeer	12	12	12	12	12		„	P.	—	fs. pr. 500 „ „

N°. 28.

Erscheint jeden Freitag.

Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
Adolph Refelshöfer
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins

1871.

Inserate werden à 1½ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1800 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 8 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Elfter Jahrgang.

Leipzig, den 14. Juli 1871. (Schluss der Nummer: 13. Juli, Vormittags 11 Uhr.)

Ueber Eisenbahnen im Grubenfelde nach Deutschen und ausländischen Rechten.

Von Oberbergrath Dr. Klostermann in Bonn.

I.

Die Trennung des Bergwerkseigenthums von dem Grundeigenthum hat eine Collision zwischen beiden Rechten zur Folge, da der Bergwerksbesitzer, um zu den ihm verliehenen Mineralien zu gelangen, auf der Oberfläche Schächte abteufen, Gebäude und Lagerplätze errichten muss, und da auch die unterirdischen Grubenanlagen häufig eine Rückwirkung auf die Oberfläche ausüben und dieselbe beschädigen. Die Berggesetze räumen bei dieser Collision dem Bergwerkseigenthum insofern den Vorzug ein, als der Bergwerksbesitzer zu allen erforderlichen Anlagen über und unter Tage berechtigt ist und dem Grundbesitzer nur Schadloshaltung zu gewähren hat. Dabei gilt für die Anlagen auf der Oberfläche die Regel, dass der Bergwerksbesitzer den erforderlichen Grund und Boden vorher, nöthigenfalls im Wege der Expropriation, ankaufen oder anpachten muss. Zu den unterirdischen Anlagen innerhalb seines Grubenfeldes ist er aber ohne Weiteres befugt und nur zum nachträglichen Schadensersatze für die etwa an der Oberfläche entstehenden Beschädigungen verpflichtet.

Diese Regeln, welche sowohl im Deutschen als im Französischen Bergrechte von jeher angenommen sind, haben auch in die übrigen continentalen Gesetzgebungen, die sich sämmtlich theils dem Deutschen, theils dem Französischen Rechte anschliessen, Eingang gefunden. Sie erleiden jedoch eine nothwendige Einschränkung in Bezug auf die Anlagen, welche die Vermittelung des öffentlichen Verkehrs zum Gegenstande haben. Daher sind öffentliche Strassen und Eisenbahnen nach allen Berggesetzen von der Benutzung für Bergwerksanlagen über Tage ausgenommen. Auch die Beschädigung dieser Verkehrsanlagen durch den unterirdischen Grubenbau muss im öffentlichen Interesse verhindert werden, und die Aufgabe der Bergpolizei erstreckt sich nach allen Berggesetzen auf die Verhütung solcher Beschädigungen der Oberfläche, welche entweder die persönliche Sicherheit oder den öffentlichen Verkehr gefährden oder endlich eine gemeine Gefahr bedingen. Bei dem Schutze der Eisenbahnanlagen im Grubenfelde treffen alle diese Rücksichten zusammen, und der Bergbau muss daher nothwendig diejenige Beschränkung erleiden, welche zum Schutze des Bahnkörpers erforderlich ist. Diese Beschränkungen sind nach der Natur des Eisenbahnverkehrs eingreifender und zugleich von grösserer räumlicher Ausdehnung als die durch blosse Strassenanlagen im Grubenfelde bedingten Einschränkungen. Daher hat seit der Entstehung der Eisenbahnanlagen die Frage eine besondere Wichtigkeit erlangt, ob der Bergwerksbesitzer für diese Einschränkungen zu einer Schadloshaltung berechtigt sei? Und diese Frage hat seitdem vielfach sowohl die Jurisprudenz als auch Gesetzgebung beschäftigt.

So lange es an einem besonderen Gesetze über die vorliegende Collision fehlte, schwankte die Rechtssprechung und die Entschädigungsverbindlichkeit des Eisenbahnunternehmens wurde z. B. von den Preussischen Gerichten ebenso übereinstimmend verneint, als sie von den Französischen Gerichtshöfen bejaht wurde. Sowohl der bestehende Streit der Meinungen als auch die Billigkeit liess einen Ausgleich durch die Gesetzgebung als nothwendig erscheinen, durch welchen dem Bergwerkseigenthümer innerhalb gewisser Grenzen ein Entschädigungsanspruch gesichert, der Eisenbahnunternehmer aber gegen weiter gehende Forderungen geschützt werde. Eine solche gesetzliche Regelung hat nach einander in verschiedenen Staaten stattgefunden und es zeigt sich in der Aufeinanderfolge der verschiedenen Gesetze das Bestreben nach einer schärferen Bestimmung und zugleich nach einer grösseren Beschränkung der Ansprüche des Bergwerksbesitzers, welche in dem Preussischen Berggesetze von 1865 am meisten eingeschränkt erscheinen.

Eine Vergleichung dieser verschiedenen Gesetze erscheint von praktischem Interesse, zumal sich an dieselbe verschiedene Fragen über ihre Anwendung knüpfen, deren Beantwortung sowohl für die Interessen der Bergwerksbesitzer als der Eisenbahnunternehmer von Wichtigkeit ist.

Eine gesetzliche Regelung des Verhältnisses der Eisenbahnunternehmer zu den Bergbautreibenden ist zuerst in England durch das Eisenbahngesetz vom 8. Mai 1845 [1] erfolgt. In Eng-

[1] Railway Clause's Consolidation Act. (8 Victoriae cap. 20). Vgl. Bluhme in der Zeitschrift für Bergrecht. Bd. X. S. 336 fg.

land besteht nicht, wie auf dem Continente, eine gesetzliche Trennung des Bergbaues von den übrigen Bodennutzungen, vielmehr ist der Grundeigenthümer als solcher zur Gewinnung aller Mineralien, ausser Gold und Silber, berechtigt. Dagegen kann das Recht zum Bergbau von dem Grundeigenthume getrennt werden, und eine solche Trennung soll nach Sect. 77 des Eisenbahngesetzes vom 8. Mai 1845 von Rechts wegen eintreten, wenn Eisenbahngesellschaften Grundstücke erwerben. Die Eisenbahngesellschaft soll kein Recht auf die in dem angekauften Lande enthaltenen Lager von nutzbaren Mineralien aller Art haben, sofern diese nicht ausdrücklich mitverkauft sind und soweit sie nicht zum Bau der Eisenbahn verwandt oder abgetragen werden müssen. Der bisherige Grundbesitzer bleibt also zur Mineralgewinnung unter der verkauften Bahnstrecke berechtigt, und es tritt für alle Eisenbahnanlagen in England ganz dasselbe Rechtsverhältniss ein, wie auf dem Continent für die im verliehenen Grubenfelde angelegten Eisenbahnen. Zum Schutze des Bahnkörpers gegen eine Beschädigung durch die dem früheren Eigenthümer vorbehaltene Mineralgewinnung sind die Bestimmungen der Sect. 78—85 des angeführten Eisenbahngesetzes gegeben. Nach Sect. 78 soll der Bergbautreibende, wenn er sich der Eisenbahn mit seinen Grubenbauen bis auf 40 Yards (120 Fuss) nähern will, dreissig Tage vorher der Gesellschaft schriftliche Anzeige machen. Letztere ist dann befugt, die Mineralgewinnung gegen eine nöthigenfalls durch Schiedsspruch festgesetzte Entschädigung in der angeführten Entfernung zu sistiren, falls sie eine Beschädigung des Bahnkörpers befürchtet. Giebt die Eisenbahngesellschaft eine solche Erklärung binnen 30 Tagen nicht ab, so kann der Bergwerksbesitzer nach Sect. 79 seinen Betrieb fortsetzen und die Mineralien unter dem Bahnkörper abbauen, ohne zu einer Entschädigung für den etwa der Eisenbahn zugefügten Schaden verbunden zu sein, vorausgesetzt, dass der Betrieb ordnungsmässig und nach der in der Gegend üblichen Abbaumethode geführt ist. Beschädigungen, welche durch einen ordnungswidrigen Betrieb verursacht werden, geben der Eisenbahngesellschaft Anspruch auf Wiederherstellung und Schadloshaltung.

Wird der Betrieb neben und unter dem Bahnkörper nach Sect. 78 von der Eisenbahngesellschaft gegen Entschädigung des Bergbautreibenden sistirt, so behält dieser, falls er auf beiden Seiten der Eisenbahn zum Bergbau berechtigt ist, nach Sect. 80 das Recht, so viele Wetterstrecken, Grundstrecken, Querschläge und Wasserstrecken unter dem Bahnkörper anzulegen, als zur Wetterführung, Wasserlösung und zum Betriebe erforderlich sind. Die Eisenbahngesellschaft soll in diesem Falle nach Sect. 81 und 82 dem Bergbautreibenden Entschädigung für die Mehrkosten und Verluste gewähren, welche ihn durch die Unterbrechung des zusammenhängenden Abbaues treffen oder dadurch entstehen, dass der Abbau zur Vermeidung einer Beschädigung des Bahnkörpers in besonderer Art oder mit Beschränkungen geführt werden muss. Die Polizeiaufsicht über den Bergwerksbetrieb unter oder neben dem Bahnkörper zur Verhütung einer Beschädigung des letzteren wird nach Sect. 83—85 von der Eisenbahngesellschaft selbst geführt, welche die Bergwerke jederzeit besichtigen lassen und die zur Sicherstellung der Eisenbahn erforderlichen Vorkehrungen auf ihre Kosten anordnen und nöthigenfalls selbst ausführen kann.

II.

In Deutschland hat zuerst das Sächsische Berggesetz vom 22. Mai 1851 in den §§ 237 und 238 Bestimmungen über die hier vorliegende Frage getroffen, welche in den §§ 141, 142 des neuen Sächsischen Berggesetzes vom 16. Juni 1868 fast unverändert wiederholt und auch in die Berggesetze des Grossherzogthums Sachsen vom 22. Juni 1857 §§ 136—138 und des Fürstenthums Schwarzburg-Sondershausen vom 25. Februar 1860 §§ 130 bis 132 übergegangen sind.

Die angeführten Gesetze unterscheiden, ob der Bergwerksunternehmer zu dem betreffenden Betriebe früher berechtigt war, als die im öffentlichen Interesse geschützte Oberflächenanlage, in specie die Eisenbahn entstanden ist oder nicht. Im ersteren Falle muss der Eisenbahnunternehmer die Kosten der etwa nothwendigen Veränderung oder Verlegung der Bergwerksanlage tragen und, wenn eine Beschränkung des Bergwerksbetriebes eintritt, dem Bergwerksunternehmer Entschädigung leisten. Im letzteren Falle dagegen, wenn die Eisenbahnanlage eher als die Berechtigung zum Bergwerksbetriebe vorhanden war, hat der Bergwerksbesitzer die nöthigen Beschränkungen ohne Anspruch auf Schadensersatz zu erleiden und die nöthigen Veränderungen auf eigene Kosten auszuführen. Das ältere Sächsische Berggesetz von 1851 fügte noch in den §§ 236 und 238 die Beschränkung hinzu, dass der Bergwerksbesitzer den Unternehmer der Eisenbahn bei deren Errichtung auf die Gefahr aufmerksam machen müsse, welche der künftige Grubenbau der Eisenbahn bringen könne und zwar bei Verlust seines Entschädigungssanspruchs. Diese Bestimmung ist jedoch ebenso wenig in die beiden Thüringischen Berggesetze als in das neue Sächsische Berggesetz von 1868 übernommen.

Das Preussische Berggesetz vom 24. Juni 1865 handelt von dem Verhältnisse des Bergbaues zu öffentlichen Verkehrsanstalten (Chausseen, Eisenbahnen, Kanälen) im dritten Abschnitt des fünften Titels in den §§ 153—155. Nach der Regierungsvorlage sollte nicht unterschieden werden, ob das Bergwerk, dessen Ausbeutung zum Schutze einer öffentlichen Verkehrsanstalt beschränkt wird, schon vor der Ausführung dieser Anlage verliehen war oder erst später verliehen worden ist. In den Motiven wurde ausgeführt, dass auch der Eigenthümer des erst später verliehenen Bergwerks das volle Benutzungsrecht habe, welches durch das Bestehen der Eisenbahnanlage etc. nicht weiter beschränkt werde, als das Recht des älter Beliehenen. Bei den Commissionsberathungen des Herrenhauses wurde jedoch dem § 154 der Satz hinzugefügt:

> War der Bergbautreibende zu dem Bergwerksbetriebe früher berechtigt, als die Genehmigung der Anlage (§ 153) ertheilt ist, so hat derselbe gegen den Unternehmer der Anlage einen Anspruch auf Schadensersatz.

Durch diesen Zusatz wurde für die später verliehenen Bergwerke der Anspruch auf Schadensersatz ebenso wie in dem Sächsischen Gesetze verneint. Das Preussische Gesetz lässt ausserdem im § 154 den Anspruch auf Schadensersatz nur soweit zu, als entweder die Herstellung sonst nicht erforderlicher Anlagen in dem Bergwerke oder die sonst nicht erforderliche Beseitigung oder Veränderung bereits in dem Bergwerke vorhandener Anlagen nothwendig wird. Durch diese Bestimmung soll die Entschädigung für entgangenen Gewinn, insbesondere die Vergütung für diejenigen Mineralien, welche der Anlage halber unabgebaut bleiben müssen, ausgeschlossen werden. Auf der anderen Seite bestimmt das Preussische Berggesetz im § 153 zum Schutze der Bergwerksbesitzer, dass dieselben vor Feststellung der Richtung der Eisenbahnanlage Seitens der zuständigen Behörde darüber zu hören sind, in welcher Weise unter möglichst geringer Benachtheiligung des Bergwerks die Anlage auszuführen sei.

Zu diesen Bestimmungen des Preussischen Berggesetzes wurde von der Commission des Herrenhauses im § 155 eine Ausnahmebestimmung hinzugefügt, welche die vor dem Allgemeinen Berggesetze oder vor dem 1. October 1865 verliehenen Bergwerke betrifft und denselben gestattet, neben dem nach § 154 zu gewährenden Schadensersatze weitere Entschädigungsansprüche geltend zu machen, soweit solche nach den bisherigen Gesetzen erhoben werden konnten. Durch diese Uebergangsbestimmung ist die Controverse des früheren Rechtes, welche durch die §§ 153 und 154 beigelegt werden sollte, für eine grosse Zahl von Fällen, nämlich für alle älteren Bergwerke aufrecht erhalten worden. Nach dem früheren Preussischen und Rheinpreussischen Bergrechte wurde darüber gestritten, ob dem Bergwerksbesitzer für die zum Schutze der Eisenbahnanlagen eintretenden Beschränkungen des Grubenbetriebs ein Ersatz für entgangenen Gewinn und wirklichen Schaden zustehe oder nicht? Der höchste Gerichtshof hatte den Entschädigungsanspruch in seinem ganzen Umfange durch mehrere conforme Entscheidungen verneint, und es geschah deshalb im Interesse der Bergwerksbesitzer, wie dies auch die Motive der Regierungsvorlage aussprechen, wenn im § 154 des neuen Berggesetzes wenigstens für den positiven Schaden der Anspruch des Bergwerksbesitzers anerkannt wurde. Indessen die in der Com-

mission des Herrenhauses vertretenen Interessen des grossen Bergwerksbesitzes rechneten noch auf eine Veränderung in der Rechtssprechung des höchsten Gerichtshofes und drangen mit dem Vorschlage durch, die rückwirkende Kraft der Bestimmungen des § 154, welche ohne den § 155 ausser Zweifel stehen würde, weil der Gesetzgeber eine bis dahin streitige Rechtsfrage entschied, in Bezug auf die älter beliehenen Bergwerke auszuschliessen. Dabei blieb unerörtert, wie es in Bezug auf die vor dem neuen Berggesetze angelegten Eisenbahnen etc. gehalten werden solle und ob auch diese nach Analogie des § 155 befugt seien, den nach § 155 zu gewährenden Schadensersatz unter Berufung auf die bisherigen Gesetze abzulehnen?

Die Berggesetze für Bayern, Braunschweig, Sachsen-Gotha und Meiningen, welche dem Preussischen Berggesetze nachgebildet sind, haben auch die §§ 153 und 154 mit ganz geringen Abweichungen übernommen. [2] Die Uebergangsbestimmung des § 155 ist jedoch in keines dieser Gesetze aufgenommen.

Das Oesterreichische Berggesetz vom 23. Mai 1854 enthält keine auf die Eisenbahnanlagen im Grubenfelde bezügliche Bestimmung; die Bestimmung im § 106, dass der Bergwerksbesitzer nicht verantwortlich ist für Beschädigungen an Gebäuden und anderen Anlagen, welche nach ertheilter Verleihung im Grubenfelde errichtet werden, bevor dem Bergwerksbesitzer eine angemessene Frist zur Gewinnung der verliehenen Mineralien innerhalb des zum Bau bestimmten Raumes gestellt ist, entscheidet nichts über die hier erörterte Frage, inwiefern dem Bergwerksbesitzer ein Entschädigungsanspruch zusteht, falls er nach polizeilicher Anordnung solche Anlagen dennoch zu schonen und seinen Grubenbetrieb zu ihrem Schutze zu beschränken genöthigt wird? Die Praxis geht indess in Oesterreich, gestützt auf eine Ministerial-Verordnung vom 29. Januar 1859, von ähnlichen Grundsätzen aus, wie das Sächsische Berggesetz. [3] (Forts. folgt.)

Das Wagenregulativ betr.

Die gelegentlich der Rücksendung der Wagen fremder Verwaltungen so häufig vorkommenden Verstösse gegen das Regulativ geben fast ebenso oft die Veranlassung zu verschiedenartiger Auslegung der Straf-Bestimmungen desselben.

Es kommt dies namentlich vor in jenen Fällen, wo Wagen auf anderer als der Route der Hintour und nach einer vor der Heimath belegenen Station beladen, die sie auf der Hintour nicht berührten, zurückgeleitet werden.

Obwohl — soferne nicht Ausnahme-Bestimmungen einzelner Verbände etc. in Betracht zu ziehen sind — der § 3 des Regulativs einen Zweifel darüber nicht zulässt, dass ein fremder Wagen über eine andere Route als die der Hintour nur unter der Voraussetzung zurückgeleitet werden darf, dass er entweder die Bestimmungsstation der Rückladung auch auf der Hintour berührt habe, oder dass seine Ladung nach einer Station der Heimathbahn oder über diese hinaus bestimmt ist, geschieht es doch nicht selten, dass die Wagen-Eigenthümerin mit ihrer Forderung von Conventionalstrafen zurückgewiesen wird.

Ein Beispiel hierfür liefert die Entscheidung des zu Leipzig am 24. October 1870 zusammengetretenen Schiedsgerichts, welches den Seitens der Bayerischen Ostbahn gegen die Pfälzische Ludwigsbahn erhobenen Anspruch auf Zahlung einer durch Ablenkung eines Wagens der ersteren verwirkten Conventionalstrafe als unbegründet bezeichnet und deshalb abschläglich beschieden hat.

Der Streitfall war folgender:

Wagen No. 193 der Bayerischen Ostbahn lief am 14. October 1869 ab Nürnberg via Würzburg-Ludwigshafen nach Dürkheim, wurde daselbst über Bruchsal-Ulm mit Wein nach der Bayerischen Staatsbahnstation München verladen und in München leer an die Wageneigenthümerin zurückgestellt.

Die Bayerische Ostbahn erblickte hierin mit Rücksicht auf die Bestimmungen in § 3 des Regulativs eine reglementwidrige Benutzung ihres Wagens und beanspruchte deshalb Vergütung der im § 7 vorgesehenen Conventionalstrafe und zwar für 4 Tage mit 20 Rthlrn.

Die Pfälzische Verwaltung bestritt die Verpflichtung zur Bezahlung dieser Strafe, da der Wagen *beladen* gelaufen, mithin auf einer anderen Route als auf welcher er gekommen, habe zurückgesandt werden können und die Station München als Station der Heimathbahn zu betrachten sei, wenn auch die Bahnhöfe der Staatsbahn und der Ostbahn getrennt seien.

Die Bayerische Ostbahn bestritt letztere Behauptung mit dem Bemerken, dass auf der zurückgelegten Rücktour der Staatsbahnhof *vor* der Ostbahnstation liege.

Die schiedsgerichtliche Commission anerkannte diese Behauptung der Bayerischen Ostbahn. Gleichwohl erachtete sie deren Forderung für unbegründet, weil nach dem ausdrücklichen Beschlusse der Generalversammlung des Deutschen Eisenbahnvereines vom Jahre 1869 in jenem Falle, wo ein fremder Wagen auf falscher Tour nach einer *vor* der Heimath belegenen Station, welche er auf der Hintour nicht berührte, rückbeladen wurde, und mithin eine Strecke, über welche er nicht gekommen war, leer durchlief, in Gemässheit des § 3 des Wagen-Regulativs Abs. 3 nur die nachtheiligen Folgen des § 12 Abs. 3 unter Ausschluss der Conventionalstrafe einzutreten haben.

Die Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen konnte bei Fassung des Beschlusses wegen Nichtanwendung des § 7 ebenso wie die berichterstattende Commission nur den Fall im Auge gehabt haben, wo ein fremder Wagen *von der ursprünglichen Bestimmungsstation aus leer auf falscher Route zurückgeleitet wird*, nicht aber den Fall, wo der Wagen *von der Bestimmungsstation der Rückladung* aus auf falscher Tour leer läuft.

Der fragliche Beschluss lautet:

„Nach längerer und eingehender Discussion wurde der Antrag der Commission

am Schlusse des § 7 des Regulativs in Parenthese die Worte anzufügen: (siehe jedoch § 12 al. 3)

zur Abstimmung gebracht und per majora angenommen."

Der Commissionsbericht lautet:

„Wie bereits in dem Schreiben der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft an die geschäftsführende Direction des Vereines vom 5. Nov. v. Js. erwähnt ist, hat die Central-Wagen-Controle Deutscher Eisenbahnen zu Erfurt die Bestimmung des § 7 des Regulativs, welche für eine regulativwidrige Benutzung der Wagen, selbst wenn durch dieselbe eine Ueberschreitung der Benutzungsfrist nicht herbeigeführt wird, neben der angedrohten Verzögerungsgebühr eine Conventionalstrafe von 5 Rthlrn. für jeden Wagen und angefangenen Tag der reglementswidrigen Benutzung resp. den Ersatz des nachgewiesenen höheren Schadens androht, mit Rücksicht auf ihre Allgemeinheit auch dann anwenden zu müssen geglaubt, wenn ein Wagen den Vorschriften des § 3 entgegen *über eine falsche Route* zurückdirigirt worden ist.

Gegen die Zulässigkeit dieses Verfahrens ist von verschiedenen Seiten Einspruch erhoben worden und auch die Commission hat die Richtigkeit jener Auffassung bezweifeln zu müssen geglaubt.

Jedenfalls war sie der Ansicht, dass die Anwendung jener Vorschrift in einer solchen Ausdehnung zu nicht beabsichtigten Härten führe und weit über das practische Bedürfniss hinausgehe.

Mit Rücksicht auf die Entstehung der Vorschriften des § 7 lässt sich annehmen, dass die hier vorgesehenen empfindlichen Strafen hauptsächlich gegen *doloser* Weise begangene Reglementswidrigkeiten gerichtet sein sollen und hiernach namentlich da nicht zur Anwendung kommen sollen, wo der Dolus fehlt und die betreffende Reglementswidrigkeit mit besonderer Strafe bedroht ist. Beide Voraussetzungen liegen bei der Rücksendung eines Wagens *im leeren Zustande* über eine falsche Route vor.

Die Annahme doloser Handlungsweise wird ausgeschlossen durch den Umstand, dass der Wagen *leer* zurückgeht, also von der rücksendenden Verwaltung nicht benutzt wird und der § 12 Abs. 3 des Regulativs bestimmt für diesen Fall zu Lasten der schuldigen Verwaltung die Bezahlung des doppelten Miethebetrages, welcher unbeschadet der im § 14 für den Fall einer verspäteten Rücklieferung vorgesehenen Verzögerungsgebühr zur Erhebung kommt.

Wenn hiernach angenommen werden muss, dass es nicht im Sinne des Regulativs liegt, die Bestimmungen des § 7 auf die hier in Rede stehende Reglementwidrigkeit anzuwenden, so wird es sich doch bei der Allgemeinheit, in welcher der § 7 gehalten ist, empfehlen, die vorhandenen Zweifel durch eine Vervollständigung des Regulativs zu beseitigen und die Commission glaubt, dass dies am einfachsten geschieht, wenn die Generalversammlung beschliesst, am Schlusse des § 7 in Parenthese die Worte anzufügen:

(siehe jedoch § 12 alinea 3.)

Es geht hieraus hervor, dass die Conventionalstrafe in solchen Fällen nicht eintreten soll, wo eine Reglementswidrigkeit erweislich nur durch ein Versehen oder einen Irrthum hervorgerufen wurde und es ist klar, dass die Rückleitung eines *leeren* Wagens auf einer falschen Route niemals in der Absicht geschieht, daraus Nutzen zu ziehen, es wäre denn, dass die rücksendende Verwaltung den *leeren* Wagen über eine kürzere Strecke an eine Anschlussbahn in der Richtung zur Heimath zurückgäbe, als über welche sie den Wagen *beladen* transportirt hatte.

Wenn durch den Umstand, dass der Wagen *leer* zurückgeht, also *von der rücksendenden Verwaltung nicht benutzt* wird, die Annahme doloser Handlungsweise ausgeschlossen ist, so

[2] Vergl. das Bayerische Berggesetz vom 20. März 1869 §§ 156—158; das Braunschweigische Berggesetz vom 15. April 1867 §§ 157 und 158; das Sachsen-Gothaische Berggesetz vom 16. August 1868 §§ 111 und 112 und das Sachsen Meiningensche Berggesetz vom 17. April 1868 §§ 133 und 134.

[3] Vergl. Manger Oesterreichisches Bergrecht Supplement S. 20.

ist dies nicht der Fall, wenn der Wagen beladen zurückgeht, mithin von der rücksendenden Verwaltung benutzt wird.

Obwohl auch in diesem Falle ein Versehen oder Irrthum zu Grunde liegen kann, so lässt sich dies doch nicht wohl beweisen und es kann der Wagen-Eigenthümerin nicht zugemuthet werden, reglementwidrige Verwendung ihres Materials hingehen zu lassen, sobald solche mit einem Irrthume oder einem Versehen entschuldigt werden wollte.

Die Anwendung des § 7 in dem erwähnten Streitfalle mag allerdings als eine Härte erscheinen, wenn berücksichtigt wird, dass der Wagen auf derselben Route zurücklaufen durfte, auf welcher er zurückgeleitet wurde, sobald nur die Ladung des Wagens nach der Ostbahn-Station München abgefertigt war.

Aber eben hieraus geht die Absicht hervor, die Wagen lediglich zu solchen Transporten verwenden zu lassen, an welchen die Eigenthümerin betheiligt ist.

Abzusehen ist hiervon nur im Falle der Rückbeladung der Wagen auf der Route der Hintour.

Wenn die Bestimmungen in § 3 Abs. 3 des Regulativs ausser Acht gelassen werden dürfen, ist die Möglichkeit vorhanden, das Fahrmaterial einer Verwaltung ungestraft zu Transporten zu verwenden, an welchen die Eigenthümerin nicht betheiligt ist und an welchen sie vielleicht gerade deswegen sich nicht betheiligen kann, weil ihr die eigenen Wagen zur Ausführung jener Transporte über andere Route entzogen werden.

Es würde z. B. bei Ausserachtlassung der Bestimmungen in § 3 Abs. 3 des Regulativs zulässig sein, dass alle Wagen der Bayerischen Ostbahnen, welche via Passau nach Oesterreichischen Bahnen liefen, von diesen in der Richtung Salzburg-München verwendet und in München leer an die Eigenthümerin zurückgestellt würden. Ebenso könnten Wagen der Bayerischen Staatsbahn, welche via Hof nach Sachsen liefen, zu Transporten auf der Route Regensburg-München benutzt und der Bayerischen Staatsbahn in München leer zurückgestellt werden.

Soferne solche Fälle vereinzelt blieben, möchten sie vielleicht übersehen werden, wenn aber bei dem so häufig vorkommenden Wagenmangel dieselben in grosser Anzahl auftreten, so möchte dies doch wohl nicht gleichgültig erscheinen.

Die Rückstellung leerer Wagen auf einer anderen Uebergangsstation als derjenigen, welche die Wagen auf der Hintour beladen passirten, hat für die Wageneigenthümerin häufig den Nachtheil, ihr Material den Haupt-Verkehrs-Routen erst wieder zuführen zu müssen, während bei reglementsmässiger Benutzung die Wagen in überwiegender Zahl da nach der Heimathsbahn zurückkommen würden, wo sie dieselbe verliessen und wo sie auch am nöthigsten sind.

Ein weiterer Nachtheil entsteht für die Wagen-Eigenthümerin dadurch, dass durch die Rückleitung von Wagen auf falscher und resp. auf längerer Route die Ausbleibezeit derselben vergrössert wird.

Sollte übrigens in Zukunft mit Rücksicht auf den erwähnten schiedsgerichtlichen Spruch, welchem in neuester Zeit mehrere ähnliche Entscheidungen gefolgt sind, die Rückbeladung eines fremden Wagens auf einer anderen Route als derjenigen der Hintour nach einer vor der Heimath belegenen Station, welche der Wagen auf dem Hinwege nicht berührte, in der That zugelassen werden, so dürfte eine Abänderung des Absatzes 3 zu § 3 des Regulativs nöthig sein, nachdem aus der bisherigen Fassung desselben das Gegentheil hervorgeht.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Berliner Briefe.

(Vom Berliner Eisenbahn-Aktienmarkte. Sommer-Fahrplan. Venlo-Hamburger E. Berliner-Nordbahn. Berlin-Potsdam-Magdeburger E. Berliner Gürtelbahn. Berlin-Lehrte. Magdeburg-Lausitzer E. Breslau-Raudten. Oberschlesische E. Rechtsfall. Löbau-Rietschen resp. Weisswasser. Breslau-Warschauer E. Bromberg-Conitz. Main-Weserbahn. Heidelberg-Schwetzingen. Lindau-Bregenz.)

** Berlin, 9. Juli. Während sonst mit dem Beginn eines neuen Semesters, dem Zahlungstermine der meisten Coupons und vieler verlooster Werthpapiere, ein gewisser Ueberfluss an verfügbarem Kapital einzutreten pflegt, hat diesmal der 1. Juli dem Geldmarkte keine Erleichterung gebracht, vielmehr ist die im Juni bestandene Geldknappheit während der ersten Hälfte der vorigen Woche bis zu einer Geldklemme gestiegen. Neben den täglich sich mehrenden Industrie- und Eisenbahnunternehmungen im Inn- und Auslande, woran die Berliner Börse sich gemeinhin in ausgedehntem Maasse betheiligt, hat die Französische Anleihe dem hiesigen Platze grosse Summen entzogen. Die grösste Verlegenheit aber ist dem Geldmarkte durch ein Ereigniss erwachsen, von dem man viel eher eine Abhilfe als einen Nothstand hätte erwarten sollen. Anfangs der vorigen Woche sind nämlich 100 Millionen Thaler Kriegsentschädigungsgelder aus Frankreich hier eingetroffen. Sie bestanden aber zum Theil aus Wechseln mit nahen Sichten auf Berlin und da die Regierung nicht säumte, dieselben sofort zu präsentiren, so wurde ein beträchtliches, der Börsenspeculation sonst zugängliches Kapital einem andern Kanale zugeführt. Nun wird freilich das Geld von dort bald wieder in Circulation kommen und es scheint auch, als wenn in den beiden letzten Tagen bereits ein Anfang damit gemacht worden sei, aber zunächst musste der eben bezeichnete Geldzufluss aus Frankreich beengend anstatt erleichternd auf die Börse wirken. Doch litten unter diesem Geldmangel hauptsächlich Speculationspapiere und auswärtige Werthstücke, während inländische Eisenbahn-Prioritäten sich durchweg einer regen Nachfrage erfreuten mit zum Theil nicht unbeträchtlichen Courserhöhungen. So haben Bergisch-Märkische I. Serie $2^1/_2$, Aachen-Mastrischt II. Em. $2^1/_4$, Rhein-Nahe 2 Thlr. gewonnen. Eine ganz ansehnliche Zahl sind $1^1/_2$ Thl. gestiegen, nämlich: $4^1/_2$% Aachen-Mastricht, Köln-Minden III. Em., Magdeburg-Leipzig III. Em., Niederschles.-Märkische II. Serie, Rheinische $4^1/_2$% III. von 1858 und 1860, 1862 und 1864 und 1865. Einen Thlr. höher schliessen: Aachen-Mastricht III. Em., 4% Köln-Minden II., III. und V. Em., $4^1/_2$% Magdeburg-Halberst., Magdeb.-Wittenberge, Oberschlesische lit. F und G. Von einem Preisrückgang sind nur sehr wenige Prioritäten betroffen worden und diese wenigen büssten kaum mehr als $^1/_8$—$^1/_2$ Thlr. ein. Eine Ausnahme machen nur Thüringer I. und III. Serie, die 1 Thlr. niedriger schliessen. Eisenbahn-Actien verkehrten bis Freitag im Ganzen still, von da an aber fanden sie mehr Gunst und manche haben ihren Werth ansehnlich gebessert, Köln-Mindener lit. B um $3^5/_8$, Magdeb.-Leipzig um 3, Niederschlesische Zweigbahn um $3^3/_4$, Halle-Sorau-Guben um $2^1/_2$ Thlr.; Berlin-Hamburg ist $1^1/_2$, Breslau-Schweidnitz-Freiburg $1^1/_8$, Halle-Sorau-Stammprioritäten $1^1/_2$, Magdeb.-Halberst. Stamm-Priorit. B. $1^3/_8$, Rhein-Nahe $1^1/_8$ gestiegen. Gewichen dagegen sind: Märk.-Posener Priorit.-St. $1^1/_5$, Magdeb.-Halberst. und Rheinische je 1 Thlr.

Der Hoffnung, dass nach Beendigung der grösseren Militär-Transporte aus Frankreich nach Deutschland gegen Mitte dieses Monats die Personenzüge auf den Eisenbahnen, namentlich die Courier- und Schnellzüge, wieder mit der früheren Regelmässigkeit Beförderung finden, ist durch den Handelsminister in einem Circular an die Königl. Eisenbahn-Directionen und Commissariate Ausdruck gegeben mit dem Hinzufügen, dass alle Anordnungen zur pünktlichen Durchführung des publicirten Fahrplanes zu treffen seien. In Fällen eines ungewöhnlichen Andranges von Reisenden zu Zügen mit knapper Fahrzeit, empfehle es sich, Doppelzüge einzurichten oder einen zweiten Theil des Zuges nachzuführen.

Das zwischen der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft und dem Senat der freien Stadt Bremen vor Kurzem getroffene definitive Abkommen wegen Durchführung der Venlo-Hamburger Eisenbahn durch Bremisches Gebiet ist bereits der Bürgerschaft von Bremen zur Berathung und Beschlussfassung vorgelegt worden.

Das mehrfach verbreitete Gerücht, dass das für die Uebernahme der Stamm-Prioritäts Actien der Berliner Nordbahn bestandene Consortium sich aufgelöst habe und die Verwirklichung dieses Bahnprojects, wodurch eine directe Verbindung zwischen Berlin und Mecklenb.-Strelitz hergestellt werden soll, wird jetzt widerlegt. Es sind vielmehr, heisst es, sämmtliche finanzielle Arrangements so geordnet, dass sobald die jetzt noch schwebenden Verhandlungen mit der Mecklenb. Regierung in den nächsten Tagen zu dem voraussichtlich befriedigenden Abschluss gelangen, mit dem Bau dieser Eisenbahn sofort und jedenfalls noch im Laufe dieses Jahres vorgegangen werden soll.

Die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn wird, um das Rangiren auf dem Berliner Bahnhof in Zukunft zu vermeiden, in der Gegend der rauhen Berge bei Steglitz anhalten und hier einen grossen Güterschuppen anlegen, um draussen das Umladen durchgehender Frachtgüter gleichzeitig zu bewirken. Das nöthige Terrain ist bereits erworben und der Bau soll bald beginnen.

Die neue Berliner Gürtelbahn (vom Stettiner Bahnhof über die Ostbahn bis Schöneberg) ist in ihrer ganzen Ausdehnung landespolizeilich untersucht und für betriebsfähig erklärt worden.

Am 15. d. M. wird von der Berlin-Lehrter Bahn die Strecke Berlin-Spandau eröffnet. Siehe Bekanntmachung mit Fahrplan S. 561.

Die Schwierigkeiten die bis jetzt der Ausführung der Magdeburg-Lausitzer Eisenbahn beim Handelsministerium im Wege gestanden haben, sind jetzt endgiltig beseitigt und man darf nunmehr dem baldigen Beginn des Baues dieser Bahn entgegensehen.

Die Ertheilung der Concession zum Bau einer Eisenbahn von Breslau nach Raudten ist nunmehr vom Handelsminister bestimmt in Aussicht gestellt worden und zwar an die Direction der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn. Die Ertheilung selbst dürfte erfolgen, nachdem die bereits längst beschlossenen Abkürzungen der Niederschlesich-Märkischen Eisenbahn genehmigt sein wer-

den. Die Vorarbeiten für Breslau-Raudten werden binnen Kurzem in Angriff genommen werden.

Die Erdarbeiten beim Bau der Oberschlesischen Zweigbahn Gleiwitz-Beuthen-Schoppinitz sind auf der Strecke zwischen Beuthen und der Bahnlinie Tarnowitz-Morgenroth soweit gediehen, dass in nächster Zeit das Legen der Schienen beginnen kann. Eine Verbindung der Stadt Beuthen mit dem an der Oberschlesischen Hauptbahn belegenen Bahnhof Morgenroth kann somit für den 1 October bestimmt in Aussicht genommen werden.

In einer Klage der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gegen die Oberschlesische Eisenbahn wegen verschiedener angeblich contractwidriger Benutzung ihrer Wagen ist die Verklagte in erster Instanz zu einer Entschädigung von 146 000 Thlrn. verurtheilt worden. Mit Einschluss der mehrjährigen Zinsen, welche die Klägerin ausserdem beansprucht, wächst die von der Oberschlesischen Eisenbahn zu zahlende Summe auf 160 000 Thlr.

Die Sächsische Regierung beabsichtigt in nächster Zeit die generellen Vorarbeiten für die projectirte Eisenbahn von Löbau zum Anschluss an die Berlin-Görlitzer Bahn bei Rietschen oder Weisswasser beginnen zu lassen. Muthmasslich werden hierbei die Fluren von Wendischkunnersdorf, Rosenhain, Zoblitz, Gasswitz, Kleinradmeritz, Glossen, Mauschwitz, Alt- und Neu-Kunnewitz, Klein-Tettau, Maltitz, Lautiz, Wasserkretscham, Weissenberg, Wuischka und Neu-Wuischka berührt werden. Hiernach scheint also diese Bahn bei Wendisch-Kunnersdorf auf die Sächsisch-Böhmische Staatseisenbahn einmünden zu sollen.

Die Nachricht, dass der Americanische Consul v. Hoffmann in Petersburg von der Russischen Regierung die Concession zum Bau der Breslau-Warschauer Eisenbahn erhalten hat, wird von der „Schles. Zeit." trotz der erfolgten Anzweiflungen aufrecht erhalten, da ihr die vom 16. Juni datirte Urkunde in Russischer Sprache vorliege.

Für die Bromberg-Conitzer Eisenbahn sind Bahnhöfe in Aussicht genommen bei Ossowoberg, Tryszczyn, Poln. Crone (Althof). Gostrzyn, Tuchel, Frankenhagen, Conitz.

Um übertriebenen Gerüchten vorzubeugen, theilt die Königl. Direction in Cassel mit, dass in der Nacht vom 3. zum 4. d. M. etwa um 1 Uhr auf der Main-Weser-Bahn in der Nähe der Station Nauheim sich ein Unfall zugetragen hat. Soweit bis jetzt ermittelt, war nämlich während der Fahrt an einem beladenen Güterzuge die Kuppelung zwischen zwei Wagen gerissen, in Folge dessen der zweite Theil des Zuges sich anfänglich von dem ersten Theil getrennt hatte, demnächst aber mit grosser Heftigkeit auf den ersten Theil auflief und eine Anzahl Wagen vollständig zertrümmerte. Beide Geleise waren dadurch mehrere Stunden lang unfahrbar, so dass die Passagiere des um 7 Uhr Morgens von Frankfurt abgehenden Schnellzuges in Nauheim umsteigen mussten. Die Maschine blieb unbeschädigt. Auf dem verunglückten Zuge befanden sich keine Passagiere, zwei Beamte aber sind erheblich und einer leicht verwundet worden.

Delegirte der Bayerischen und Badischen Staatsregierung sowie der Pfälzer Bahnverwaltung werden am 10. Juli in Speyer zu einer Conferenz zusammentreten, um wegen der directen Verbindung der Heidelberg-Schwetzinger Bahnlinie mit Speyer Verhandlungen zu pflegen.

Die Linie Lindau-Bregenz (Theil der Bodenseegürtelbahn) $1_{,12}$ Stunden lang, wird für ein Geleis ausgeführt, das Terrain jedoch für 2 Geleise erworben. Der Bauangriff erfolgt in diesem Sommer, die Vollendung voraussichtlich im Sommer 1872. Mit der Acquisition des Terrains wird bereits begonnen. Das Baukapital beträgt 1 Million Gulden.

Köln-Mindener Eisenbahn. Der veröffentlichte Auszug aus dem Protokoll der Generalversammlung sagt über die durch die Mititairtransporte veranlassten Leistungen: „Es waren überhaupt 1146 Extrazüge, darunter 98 Züge mit Verwundeten und 95 Züge mit Gefangenen, und ausserdem noch 755 leere Wagenzüge erforderlich, so dass wir im Ganzen für militairische Zwecke 1901 Extrazüge befördert haben. Diese Leistung bedingte zeitweise so hohe Anforderungen an unsere Wagen und Locomotiven, von welchen letzteren wir 25 Stück den Bahnen in den okkupirten Landestheilen und 3 Stück der Nassauischen Staatsbahn hergeliehen hatten, dass die regelmässigen Fahrten unserer Personen- und Güterzüge nicht mehr auszuführen waren und eine Sistirung, resp. Einschränkung des Fahrplans erfolgen musste." Weiter entnehmen wir dem Protokoll Folgendes: „Das Finanzergebniss unseres letztjährigen Betriebes, wonach die bereits publicirte Dividende $10^1/_2$ Procent beträgt und diejenige von 1869 um $1^3/_5$ Procent übersteigt, hat unsere, wie auch gewiss Ihre Erwartungen bei Weitem überboten. Seit dem Bestehen unserer Gesellschaft haben wir im vorigen Jahre den grössten Reingewinn erzielt und würde derselbe, wenn nicht als Entschädigung für die Aufhebung der Actien-Amortisation das ursprüngliche Actiencapital von 13 000 000 Thlr. verdoppelt worden wäre, für das einfache Actiencapital eine Dividende von $18_{,92}$ Proc. abgeworfen haben, und würden ausserdem noch die Tantièmen für den Administrationsrath und die Direction um 18 200 Thlr.; das Präzipuum des Staats um 216 667 Thlr. und die Eisenbahnabgaben um 76 527 Thlr. gestiegen sein. In Wirklichkeit bezieht der Staat für das abgelaufene Jahr an Präzipuum 927 564 Thlr und an Eisenbahnsteuer 384 025 Thlr., also in Summa 1 311 589 Thlr. oder mehr als 5 Procent des verdoppelten und 10 Procent des ursprünglichen Actiencapitals. Die Summe, welche der Staat für die ursprüngliche, aber nicht mehr bestehende $3^1/_2$ procentige Garantie der Actien an Präcipuum, für die Aufhebung der Actienamortisation und an Eisenbahnsteuer von unserer Gesellschaft bisher bezogen hat, beziffert sich auf die enorme Höhe von rot. 30 Millionen Thaler.

Die Fertigstellung der Berlin-Stendal-Lehrter Eisenbahn, welche schon vor Ablauf des verflossenen Jahres in Aussicht genommen war, hat sich durch den eingetretenen Krieg leider verzögert. Nunmehr ist aber der Bahnbau so weit vorgeschritten, dass die Betriebseröffnung auf der ganzen Strecke bis zum 1. October d. J. mit Bestimmtheit erwartet werden kann. Wir versprechen uns von dieser, die bisherige Norddeutsche um ca. 8 Meilen abkürzenden Linie für unser Unternehmen den allerbesten Erfolg. Die betheiligten Verwaltungen haben sich bereits über einen Personenzug-Fahrplan verständigt, wonach täglich zwischen Berlin und Köln ausser den gewöhnlichen Personenzügen, einem Tages-Schnellzuge und einem Nacht-Courier-Zuge auch noch ein Expresszug für die erste Wagenklasse zum gewöhnlichen Personenzugpreise von 6 Sgr. pro Meile mit einzelnen Diener-Coupés zum Preise von $3^3/_4$ Sgr. pro Meile in beiden Richtungen befördert werden wird. Dieser Zug soll von Berlin um 11 Uhr Vormittags abfahren und um 8 Uhr 34 Minuten Abends in Köln ankommen, und in der umgekehrten Richtung um 10 Uhr Vormittags von Köln abgelassen werden und um 8 Uhr 15 Minuten Abends in Berlin eintreffen. Eine gleich schnelle Beförderung dürfte auf der concurrirenden Buke-Kreienser Route nicht wohl ausführbar sein.

Ueber die in Betrieb gesetzte Strecke Wanne-Münster der Venlo-Hamburger Bahn sagt das Protokoll: „Die $8_{,933}$ Meilen lange Strecke Wanne-Münster mit den Stationen Recklinghausen, Haltern, Dülmen, Appelhülsen und Münster ist, wie Ihnen bekannt, bereits seit dem 1. Januar v. J. im Betriebe. Auf dieser Linie wurden vom Tage der Betriebseröffnung ab täglich in jeder Richtung 4 Personenzüge und 1 Güterzug, und vom 19. Januar ab noch ein zweiter Güterzug zwischen Berge-Borbeck und Dülmen abgelassen. Der Betrieb auf dieser Strecke hat im Personenverkehr 81 287 Thlr. 11 Sgr. 3 Pf. aufgebracht und im Güterverkehr 104 581 Thlr. 16 Sgr. 4 Pf., mithin im Ganzen 185 868 Thlr. 27 Sgr. 7 Pf. oder 20 807 Thlr. pro Bahnmeile. Dieses erste Ergebniss eines Stückbetriebes bietet keinen Anhalt zur Beurtheilung der künftigen Verkehrsgestaltung auf der Venlo-Hamburger Eisenbahn. Wir können aber immerhin für eine allmälige gedeihliche Entwickelung des Lokalverkehrs ein günstiges Prognostikon darin erkennen, dass die Einnahmen in der zweiten Jahreshälfte, ohne Berücksichtigung aus den Intraden aus den Militair-Transporten, um mehr als 10 Procent gegen das erste Halbjahr gestiegen sind." Die Strecke Münster-Osnabrück soll am 1. September eröffnet werden. Die etwa 1 Meile lange Strecke von Osnabrück bis Hasbergen ist bereits im August v. J. für die Transporte der Georgs-Marien-Hütte in Betrieb gegeben worden. Auf der Strecke von Osnabrück bis zum Weser-Uebergange bei Dreye ist die Ausführung soweit vorgeschritten, dass eine strechenweise Betriebseröffnung ebenfalls noch in diesem Jahre ermöglicht werden könnte. Dieselbe ist indess aus ökonomischen Gründen nicht anzurathen, weil ein Ersatz für die mit der Beschleunigung der Arbeiten verbundenen Mehrausgaben aus den Betriebsüberschüssen nicht zu erwarten sein würde.

Der Bau der Emscherthalbahn ist aus den angeführten Gründen im verflossenen Jahre nur sehr schwach betrieben worden. Die Strecke von Herne bis Castrop wurde bereits im Monat August v. J. für den Kohlen-Transport der Zeche Erin in Betrieb genommen. Die Strecke von Wanne bis Sterkrade ist im Bau begriffen und wird noch in diesem Jahre für den Betrieb fertig gestellt werden. Die Scheldethalbahn soll noch im laufenden Jahre dem Betriebe übergeben werden.

In finanzieller Beziehung bemerkt das Protokoll: „Die erforderlichen Geldmittel zur Bestreitung aller Baukosten für die Venlo-Hamburger Eisenbahn sind disponibel gestellt. Es ist uns nämlich Anfangs Februar d. J. gelungen, den 20 Millionen Thaler betragenden Rest unserer $4^1/_2$ proc. Obligationen 6. Emission zum Course von 88 Procent an die Discontogesellschaft in Berlin zu verkaufen. Ist dieser Cours derselbe, den wir durch die vielberedete Eisenbahn-Prämienanleihe von 100 Millionen Thalern erzielt haben würden und sind bei dem Geschäftsabschlusse mit der Discontogesellschaft aber noch viele für uns weit günstigere Nebenbedingungen stipulirt worden: so haben wir alle Ursache, uns nachträglich zu freuen, dass das Königl. Handelsministerium uns im Jahre 1869, wenn auch ganz unerwartet, die Genehmigung zur qu. Prämienanleihe versagt hat. — Für das zum Bau der Emscher- und Scheldethalbahn, so wie zum Bau einer grossen Wagenwerkstätte bei Dortmund und zur Vermehrung des Betriebsmaterials der Hauptbahn von Ihnen in Höhe von $8^1/_2$ Mill. Thaler bewilligte Anlagecapital werden wir ein Königliches Privilegium erst dann nachsuchen, wenn wir die Deckung eines weiteren Geldbedarfes in neue Aussicht nehmen müssen, um zu jener späteren Zeit den für die neue Anleihe zu wählenden Zinsfuss den augenblicklichen Börsen-Verhältnissen richtiger anpassen zu können."

Die früher beschlossene Statutenänderung, nach welcher die Köln-Mindener Bahn berechtigt sein soll, mit anderen Bahnen Verträge wegen der einseitigen oder gegenseitigen Benutzung zu schliessen, oder auch Behufs dieser Förderung an solchen fremden Bahnen oder anderen Transport-Anstalten in jeder beliebigen Weise sich finanziell zu betheiligen, hat die Kgl. Sanction erhalten. „Auf Grund dieser neu

gewonnenen Freiheit sind wir (sagt das Protokoll) auch bereits einem heute noch nicht mittheilbaren Project näher getreten, von dessen Realisirung wir die günstigste Einwirkug auf die Interessen unserer Gesellschaft erwarten.“ Die Generalversammlung nahm folgende Anträge der Direction an: „Festsetzung der Tantième für den Administrationsrath auf Ein Procent der tantièmepflichtigen Summe; Ermächtigung der Direction, von dem nach Abzug der Dividende verbleibenden Betriebsüberschuss ad 41 103 Thlr. 10 Pf. der Kaiser Wilhelm-Stiftung für Deutsche Invaliden 40 000 Thlr. und den letzten Rest von 1103 Thlr. 10 Pf. der Unterstützungs-Kasse für die Angestellten der Gesellschaft zu überweisen.“

—*tz.* Tilsit-Insterburger Eisenbahn. (Geschäftsbericht pro 1870.) Der Bau dieser 7,$_{16}$ Meilen langen Bahn wurde in General-Entreprise von einem Bau-Unternehmer ausgeführt, welchem das Gesellschafts-Kapital, bestehend in 1 533 400 Thlr. Actien und 1 555 600 Thlr. Prioritäts-Stamm-Actien überwiesen wurde, auch erhielt derselbe eine von der Königl. Staatsregierung bewilligte Subvention von 140 000 Thlrn.

Die Betriebsmittel bestanden, wie im Vorjahre, aus 5 Locomotiven nebst Tendern, 12 Personenwagen, enthaltend 676 Plätze, und 138 Gepäck- und Güterwagen mit einer Ladefähigkeit von 25 651 Ctrn. Die Locomotiven legten 10 945 Nutzmeilen zurück und es wurden im Jahre 1870 befördert:

331 Personen in der I. Kl., 8248 in der II. Kl., 18515 in der III. Kl., 51 620 in der IV. Kl. und 18 792 Militairs, zusammen 97 506 Personen, 6915 Ctr. Passagier-Gepäck, 164 Hunde, 10 Equipagen, 20 Militair-Fahrzeuge, 148 Ctr. Militair-Effecten, 3059 Pferde, 7541 Ctr. Eilgüter, 1292 Ctr. Postgüter, 1923 Ctr. sperrige, 37 126 Ctr. Normalgüter, 623 118 Ctr. der ermässigten Klassen und zu Spezial-Tarifen, 382 Ctr. frachtfreie Güter (zusammen 671 382 Ctr.) und 29 755 Stück Thiere zum Gewichte von 52 411 Ctrn., überhaupt 723 793 Ctr.

Von den Personen sind 81 708 und von den Gütern 582 021 Ctr. im Binnenverkehre befördert worden. Von jeder Person sind durchschnittlich zurückgelegt 5,$_{50}$ Meilen und von jedem Ctr. Gut 5,$_{48}$ Meilen bei einer Einnahme von 2 Sgr. 1,$_{34}$ Pf. pro Person und resp. von 3,$_{20}$ Pf. pro Centner und Meile. Die spezifische Frequenz umfasste 75 540 Personen- resp. 558 975 Centnermeilen und es sind gegen das Vorjahr mehr befördert 2656 Personen = 2,$_{80}$ Proc. und 44 082 Ctr. Güter = 6,$_{49}$ Proc.

Die Einnahmen haben betragen: für gewöhnliche Personen-Transporte 32 737 Thlr., für Militair-Transporte 5007 Thlr., für Gepäck 896 Thlr., für Equipagen 129 Thlr., für Hunde 34 Thlr., für Militair-Pferde 3302 Thlr. (zus. 42 105 Thlr.), für Eil- und Frachtgüter 29 000 Thlr., für Vieh 3346 Thlr., an Nebenerträgen 847 Thlr. (zus. 33 193 Thlr.) und aus sonstigen Quellen 14 642 Thlr., überhaupt 89 940 Thlr. = 12 668 Thlr. pro Meile Bahnlänge, 8 Thlr. 6 Sgr. pro Nutzmeile und gegen das Vorjahr mehr 9405 Thlr. = 11,$_{68}$ Proc.

Ausgegeben wurden: 12 843 Thlr. für die allgemeine Verwaltung, 19 370 Thlr. für die Bahnverwaltung, 23 736 Thlr. für die Transport-Verwaltung, 765 Thlr. zu Staatssteuern (zus. 56 714 Thlr. = 7988 Thlr. pro Meile resp. 5 Thlr. 5 Sgr. 1 Pf. pro Nutzmeile), 2000 Thlr. Beitrag zum Reserve- und 12 800 zum Erneuerungsfonds, überhaupt 71 514 Thlr. = 79,$_{51}$ Proc. der Brutto-Einnahmen. Gegen das Vorjahr sind die Ausgaben um 5077 Thlr. = 7,$_{64}$ Proc. gestiegen.

Der verbliebene Ueberschuss von 18 426 Thlrn. wurde zur Vertheilung einer Dividende von 1$^1/_6$ Proc. an die Inhaber der Prioritäts-Actien verwandt. Er war um 4327 Thlr. = 30,$_{69}$ Proc. grösser als der vorjährige.

Der Reservefonds hatte einen Bestand von 11 526 Thlrn., der Erneuerungsfonds von 51 098 Thlrn. und die Pensionskasse von 10 419 Thlrn.

—*t*— Betriebs-Ergebnisse der Altona-Kieler Bahn pro 1870. Die Gesammtlänge des Holsteinischen Eisenbahnnetzes der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft betrug im Jahre 1870, nachdem mit dem 1. Januar dieses Jahres der Betrieb des Hamburgischen Theils der Altona-Hamburger Verbindungsbahn an die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft, als derzeitige Pächterin dieser Bahnstrecke, abgegeben war, 32,$_{20}$ Meilen oder 242,$_{53}$ Kilometer, wovon auf die Altona-Kieler Bahn (die Stammbahn) 14,$_{06}$ Meilen, auf die Rendsburg-Neumünster'sche Bahn 4,$_{60}$ Meilen, auf die Neumünster-Neustädter Bahn 8,$_{30}$ Ml., auf die Kiel-Ascheberger Bahn 3,$_{60}$ Ml., auf die Altona-Blankeneser Bahn 1,$_{30}$ Ml. und auf den Holsteinischen Theil der Altona-Hamburger Verbindungsbahn 0,$_{32}$ Ml. kommen. Dabei ist zu bemerken, dass die Schleswigschen Bahnen, wofür ein besonderer Geschäftsbericht veröffentlicht ist, im Vorstehenden nicht berücksichtigt sind. Der Betrieb der Schleswigschen Bahnen ist mit dem 1. Januar 1870 in die Hände der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft übergegangen, aber da beide Bahnen noch nicht vollständig mit einander verschmolzen sind, so müssen die Betriebs-Ergebnisse derselben bis auf Weiteres noch von einander getrennt gehalten werden.

Das Anlagekapital des Holsteinischen Eisenbahnnetzes der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft betrug im vorigen Jahre 10 627 058 Thlr., wovon auf Vorarbeiten 183 709 Thlr., auf Grunderwerb 1 054 629 Thlr., auf den Bahnkörper 1 964 296 Thlr., auf Oberbau 2 634 767 Thlr., auf Bahnhöfe und Gebäude 2 689 905 Thlr., auf elektrische Signalvorrichtungen 26 988 Thlr., auf Insgemeinkosten, Zinsen während der Bauzeit etc. 792 705 Thlr. und auf Betriebsmittel 1 280 059 Thlr. kommen. Das gesammte Anlagekapital betrug also durchschnittlich pro Meile Bahnlänge 330 033 Thlr., pro Kilometer 43 817 Thlr. Ausserdem sind aus dem Reservefonds zur weiteren und vollständigen Ausrüstung des Unternehmens im vorigen Jahr 17 600 Thlr., in früheren Jahren 880 580 Thlr., im Ganzen also bis Ende vorigen Jahres 898 180 Thlr. verwandt.

Die vorhandenen Transportmittel bestehen aus 38 Locomotiven, worunter 28 gekuppelte sich befinden, ferner aus 24 Tendern, 56 vierrädrigen und 36 sechsrädrigen Personenwagen, 11 vierrädrigen Gepäckwagen, 184 vierrädrigen offenen und 308 vierrädrigen bedeckten Güterwagen, 2 offenen und 1 bedeckten achträdrigen Güterwagen, 40 vierrädrigen Arbeitswagen, 3 Schneepflügen, 8 Draisinen, 23 Drehwagen für Bahnmeister und 1 stehenden Dampfmaschine zum Betrieb der geneigten Ebene, welche den etwa 30 Meter betragenden Höhenunterschied zwischen Bahnhof Altona und dem Altonaer Eisenbahnquai vermittelt. Die Locomotiven sind sämmtlich mit Expansion, 20 von ihnen überdies mit Condensation versehen. Die Personenwagen enthalten 190 Plätze I. Kl., 888 Plätze II. Kl. und 3402 Plätze III. Kl., im Ganzen also 4480 Plätze. Auf eine Achse kommen durchschnittlich 20,$_{36}$ Plätze, auf eine Meile Bahnlänge 139,$_{13}$ Plätze, auf ein Kilometer 18,$_{47}$ Plätze. Die Gesammtladungsfähigkeit der Gepäckwagen beträgt 880 Ctr., der Güterwagen 70 980 Ctr., der Arbeitswagen 4800 Ctr., zusammen 76 660 Ctr., oder durchschnittlich pro Meile Bahnlänge 2380 Ctr., pro Kilometer 316 Ctr. Die grösste zulässige Belastung einer Güterwagen-Achse ist 100 Ctr., der Durchmesser dieser Achsen 4$^1/_2$ bis 5 Zoll, die Anzahl der in Reserve vorhandenen eisernen Achsen ist 248. Die Anschaffungskosten der Locomotiven und Tender waren 565 264 Thlr., oder durchschnittlich pro Meile Bahnlänge 17 234 Thlr., pro Kilometer 2280 Thlr., der Personenwagen 233 794 Thlr., oder durchschnittlich pro Meile Bahnlänge 7110 Thlr., pro Kilometer 944 Thlr., der Güter- und Gepäckwagen 479 826 Thlr., oder durchschnittlich pro Meile Bahnlänge 14 629 Thlr., pro Kilometer 1942 Thlr.

Die Locomotiven legten im Jahre 1870 vor Schnellzügen 15 745 Ml., vor Personenzügen 66 770 Ml., vor Güterzügen 24 067 Ml., vor Arbeits- und Materialzügen 837 Ml., als vorgelegte Reservemaschinen 2550 Ml., leer und beim Rangiren der Züge 8614 Ml., im Ganzen also 118 583 Ml. zurück, darunter 109 969 Nutzmeilen (gegen 122 007 Nutzmeilen im Vorjahr). Im Betriebsjahr 1870 wurden abgelassen 1675 Schnellzüge, 2244 Personenzüge, 20 323 gemischte Züge, 2391 Güterzüge, 704 Material- und Arbeitszüge, zusammen 27 337 Züge. Die durchschnittliche Zahl der Wagenachsen in den Schnellzügen war 15,$_{8}$, in den Personenzügen und gemischten Zügen 23,$_{5}$, in den Güterzügen 72,$_{3}$, in den Material- und Arbeitszügen 35,$_{3}$.

Zur Feuerung der Locomotiven (excl. der Reservemaschinen) wurden an Brennmaterial verbraucht 119 Klafter Holz zum Anheizen, oder 0,$_{12}$ Cubikfuss pro Nutzmeile, ferner 3460 Ctr. Cokes bei 3533 Nutzmeilen, oder 97,$_{89}$ Pfund Cokes pro Nutzmeile, ferner 103 181 Ctr. Steinkohlen bei 105 921 Nutzmeilen, oder 97,$_{41}$ Pfund Kohlen pro Nutzmeile, ferner 10 065 Ctr. Torf bei 514 Nutzmeilen, oder 195,$_{74}$ Pfd. Torf pro Nutzmeile. Durchschnittlich wurden pro Wagenachsmeile 2,$_{8}$ Pfund Brennmaterial verbraucht. Der Durchschnittspreis von 1 Cubikfuss Holz stellte sich auf 1,$_{89}$ Sgr., von 100 Pfd. Cokes auf 15 Sgr., von 100 Pfd. Kohlen auf 12,$_{3}$ Sgr., von 100 Pfund Torf auf 3,$_{66}$ Sgr. Die Kosten des im Betriebsjahr 1870 zur Locomotivheizung verbrauchten Brennmaterials betrugen überhaupt 45 455 Thlr., oder durchschnittlich pro Nutzmeile 12,$_{4}$ Sgr., pro Achsmeile 4,$_{26}$ Sgr.

Die Altona-Kieler Personenwagen durchliefen im Jahr 1870 auf der eigenen Bahn 821 217, auf fremden Bahnen 239 767, die Altona-Kieler Güter-, Gepäck- und Arbeitswagen auf der eigenen Bahn 1 442 199, auf fremden Bahnen 758 860 Achsmeilen, im Ganzen legten also die eigenen Wagen zurück 3 262 043 Achsmeilen (gegen 2 951 733 Achsmeilen im Vorjahr), und zwar durchlief jede Personenwagenachse durchschnittlich 4822,$_{6}$, jede Güterwagenachse 2004,$_{6}$ Meilen. Fremde Wagen durchliefen auf der Bahn im Ganzen 1 579 087 Achsmeilen, und zwar fremde Personenwagen 191 392, fremde Güterwagen 1 243 202, Postwagen 144 493 Achsmeilen. Eigene und fremde Personenwagen legten überhaupt auf der Bahn zurück 1 012 610 Achsmeilen, also durchschnittlich pro Meile Bahnlänge 31 448, pro Kilometer 4175 Achsmeilen, eigene und fremde Güterwagen überhaupt 2 685 401 Achsmeilen oder durchschnittlich pro Meile Bahnlänge 83 397, pro Kilometer 11 073 Achsmeilen, Postwagen überhaupt 144 493 Achsmeilen oder pro Meile Bahnlänge 4487, pro Kilometer 595 Achsmeilen. Eigene und fremde Wagen legten demnach zusammen auf der eigenen Bahn zurück 3 842 504 Achsmeilen (gegen 3 572 924 Achsmeilen im Vorjahr), oder durchschnittlich pro Meile Bahnlänge 119 332, pro Kilometer 15 844 Achsmeilen. Die grösste, von einer eisernen Achse seit deren Anschaffung zurückgelegte Meilenzahl war 36 903, von einer stählernen Achse desgl. 30 057, von einem eisernen Radreifen desgl. 25 000 Meilen.

Im Personenverkehr wurden befördert in I. Kl. 5550, in II. Kl. 263 731, in III. Kl. 1 220 314, zu ermässigten Fahrpreisen 12 967 Personen, davon im Localverkehr 1 405 578 Personen, im directen Verkehr abgegangen 47 321, angekommen 48 508, im Durchgangsverkehr 1155 Personen. Ferner wurden 72 799 Ctr. Reisegepäck, darunter 57 346 Ctr. Freigewicht und 15 453 Ctr. Gepäckübergewicht, nebst 2230 Hunden der Reisenden befördert.

Im Güterverkehr wurden befördert:

Eil- und sperriges Gut im Localverkehr	111 781 Ctr.,
„ „ „ „ „ directen Verkehr angekommen	62 283 „
„ „ „ „ „ „ „ abgegangen	72 740 „
Frachtgut der Normalklassen im Localverkehr . . .	1 071 904 „
„ „ „ „ directen Verkehr angekommen . .	679 386 „
„ „ „ „ directen Verkehr abgegangen . . .	720 898 „
Frachtgut der ermässigten Taxen im Localverkehr .	3 459 354 „
„ „ „ „ „ directen Verkehr angekommen .	630 337 „
„ „ „ „ „ directen Verkehr abgegangen . .	980 445 „
Ueberhaupt also Güter im Localverkehr	4 643 039 Ctr.,
„ „ „ „ direct. Verkehr angekommen	1 722 114 „
„ „ „ „ „ „ abgegangen	1 423 975 „
zusammen	7 789 128 Ctr.
Ausserdem Betriebsdienst- und Baugüter	373 111 Ctr.

Die Güter, welche den Hauptverkehr auf der Altona-Kieler Bahn bildeten, waren Austern, Bau- und Nutzholz, Brennmaterialien, Colonialwaaren, Dünger, Eisen und Stahlwaaren, Fische, Getreide, Häringe, Hülsenfrüchte, Kartoffeln, Kies und Gerölle, Kohlen und Cokes, Lumpen und andere Abfälle, Manufacturwaaren, Mühlenfabrikate, Rohzucker und Raffinaden, Steine, Ziegelwaaren und Dachschiefer.

Im Güterverkehr wurden ferner befördert 680 Equipagen, 23 742 Pferde, 119 990 Stück Rindvieh, Schweine, Schaafe etc., überhaupt 601 396 Ctr. Vieh.

Sämmtliche Passagiere in I. Kl. haben 49 257, in II. Kl. 1 014 577, in III. Kl. 3 958 152, zu ermässigten Fahrpreisen 73 528 Meilen, im Ganzen also 5 095 514 Personenmeilen zurückgelegt. Sämmtliche Güter haben zurückgelegt 80 157 432 Centnermeilen, und zwar die Eil- und sperrigen Güter 2 362 048, die Frachtgüter der Normalclassen 29 099 186, die Frachtgüter der ermässigten Taxen 39 218 409, die Betriebsgüter 2 616 501, die Equipagen 93 395, das Vieh 6 767 893 Centnermeilen.

Durchschnittlich hat jede Person in I. Kl. $8,_{88}$ Ml. durchfahren, in II. Kl. $3,_{85}$ Ml., in III. Kl. $3,_{24}$ Ml., zu ermässigten Fahrpreisen $5,_{67}$ Ml., ohne Unterschied der Klassen $3,_{39}$ Ml. Jeder Centner Eil- und sperriges Gut hat durchschnittlich $9,_{57}$ Ml., Frachtgut der Normalklassen $11,_{77}$ Ml., Frachtgut der ermässigten Taxen $7,_{74}$ Ml., Betriebsdienstgut $7,_{01}$ Ml., jeder Centner Gut überhaupt $8,_{98}$ Ml. zurückgelegt.

Eingenommen sind durchschnittlich pro Meile für jeden Passagier in I. Kl. $6,_{06}$ Sgr., in II. Kl. $4,_{28}$ Sgr., in III. Kl. $2,_{88}$ Sgr., zu ermässigten Preisen $1,_{48}$ Sgr., ohne Unterschied der Klassen $3,_{17}$ Sgr., für jeden Centner Eil- und sperriges Gut $9,_{30}$ Pf., Frachtgut der Normalklassen $3,_{76}$ Pf., Frachtgut der ermässigten Taxen $2,_{21}$ Pf., für jeden Centner Gut überhaupt $3,_{09}$ Pf.

Die Einnahme aus dem Personenverkehr war im Ganzen 620 146 Thlr., also durchschnittlich pro Meile Bahnlänge 19 259 Thlr. (gegen 20 687 Thlr. im Vorjahr), pro Kilometer 2557 Thlr., und zwar wurde eingenommen von den Passagieren in I. Kl. 9958 Thlr., in II. Kl. 144 609 Thlr., in III. Kl. 380 087 Thlr., zu ermässigten Fahrpreisen 3638 Thlr., also für Personen überhaupt 538 292 Thlr., davon im Localverkehr 403 447 Thlr., im directen und Durchgangsverkehr 134 845 Thlr., ferner für Reisegepäck 11 986 Thlr., für Hunde der Reisenden 376 Thlr., für Militärbeförderungen, Extrazüge etc. 66 615 Thlr., für Abonnementsbillets 2877 Thlr.

Im Güterverkehr wurden eingenommen 807 332 Thlr. oder durchschnittlich pro Meile Bahnlänge 25 072 Thlr. (gegen 20 687 Thlr. im Vorjahr), pro Kilometer 3329 Thlr., und zwar für Eil- und sperrige Güter im Localverkehr 29 651 Thlr., im directen Verkehr 31 338 Thlr., für Postbeförderungen 13 686 Thlr., für Frachtgüter der Normalklassen im Lokalverkehr 144 719 Thlr., im directen Verkehr 159 366 Thlr., für Frachtgüter der ermässigten Taxen im Localverkehr 178 122 Thlr., im directen Verkehr 62 590 Thlr., für Equipagen 2913 Thlr., für Vieh 105 727 Thlr., für Militärbeförderungen 43 223 Thlr., für Nebenerträge 35 997 Thlr.

Die Einnahmen aus sonstigen Quellen (Pachterträge etc.) waren 20 769 Thlr., die Gesammt-Einnahme 1 448 247 Thlr., oder pro Meile Bahnlänge 44 977 Thlr. (gegen 42 284 Thlr. im Vorjahr), oder pro Kilometer 5972 Thlr., pro Nutzmeile $13,_{17}$ Thlr. Von dieser Gesammt-Einnahme kommt auf den Personenverkehr $42,_{82}$ Procent, auf den Güterverkehr $55,_{75}$ Proc., auf sonstige Quellen $1,_{43}$ Procent.

Die Ausgaben betrugen für die Bahnverwaltung im Ganzen 269 394 Thlr., oder durchschnittlich pro Meile Bahnlänge 8366 Thlr. (gegen 8408 Thlr. im Vorjahr), pro Kilometer 1111 Thlr., für die Transportverwaltung 364 417 Thlr., also pro Nutzmeile $3,_{31}$ Thlr., pro Achsmeile $0,_{09}$ Thlr. (gegen $1,_{10}$ Thlr. im Vorjahr); für die allgemeine Verwaltung 37 857 Thlr., oder durchschnittlich pro Meile Bahnlänge 1176 Thlr., pro Kilometer 156 Thlr., die Summe aller Ausgaben also 671 668 Thlr., oder durchschnittlich 20 859 Thlr. pro Meile Bahnlänge (gegen 20 726 Thlr. im Vorjahr), oder 2769 Thlr. pro Kilometer, $6,_{11}$ Thlr. pro Nutzmeile. Von der Gesammt-Ausgabe kommen $40,_{09}$ Proc. auf die Bahnverwaltung, $54,_{26}$ Proc. auf die Transportverwaltung und $5,_{65}$ Proc. auf die allgemeine Verwaltung. Sämmtliche Ausgaben betragen $46,_{38}$ Proc. von der Brutto-Einnahme (gegen $49,_{02}$ Proc. im Vorjahr).

Der Ueberschuss beträgt 776 578 Thlr., oder pro Meile Bahnlänge 24 117 Thlr., pro Kilometer 3202 Thlr., was einer Verzinsung des gesammten, bis ult. 1870 aufgewandten, Anlagecapitals mit $7,_{30}$ Proc. gleichkommt. Von dem Ueberschuss sind 430 500 Thlr. zur Verleihung einer Dividende von 7 Proc. auf die Stammactien verwendet, 53 667 Thlr. sind in den Reservefond eingelegt, 3000 Thlr. der Pensionscasse für die Angestellten überwiesen, 4508 Thlr. Ersparniss-Prämien den Angestellten ausgezahlt, 102 662 Thlr. Zuschuss zur Zahlung der Zinsen des Anlagecapitals der Schleswigschen Bahn geleistet (da die Einkünfte dieser Bahn nicht zur Zahlung der Seitens der Altona-Kieler Gesellschaft garantirten Zinsen für die Schleswigschen Stammactien und Prioritäts-Obligationen ausreichten), ferner sind 147 741 Thlr. zur Verzinsung und 30 000 Thlr. zur Amortisation von Prioritäts-Anleihen der Altona-Kieler Bahn verwendet.

Der Reservefond bestand am Schluss des Jahres 1869 aus 391 240 Thlr. wozu pro 1870 als Einlage und durch sonstige Einnahmen 70 277 Thlr. hinzukamen. Dagegen wurde in demselben Jahr aus dem Reservefond entnommen für Ergänzungsbauten 5712 Thlr. und für Rückzahlung einer Anleihe 12 000 Thlr., so dass am Schluss des Jahres 1870 ein Bestand von 443 805 Thlr. verblieb.

Eine Vergleichung des Verkehrs von 1870 mit demjenigen des Vorjahrs ergiebt, dass wegen der Abgabe des Hamburgischen Theils der Altona-Hamburger Verbindungsbahn die im Betrieb befindliche Bahnlänge $0,_{6}$ Meilen kleiner geworden ist, dass ferner die Zahl der beförderten Personen um $22,_{15}$ Proc. abgenommen, die Masse der beförderten Güter aber um $9,_{94}$ Proc. zugenommen hat, dass ferner die Einnahmen um $4,_{42}$ Proc. gewachsen sind, während die Ausgaben um $1,_{21}$ Proc. sich vermindert haben, und dass der Ueberschuss um $9,_{83}$ Proc. gestiegen ist. Die Dividende ist trotzdem dieselbe geblieben wie im Jahre 1869, weil ein beträchtlicher Theil des Ueberschusses zur Deckung der Unterbilanz der Schleswigschen Bahnen, wie schon oben erwähnt ist, verwendet werden musste.

Der Bestand der Beamten-Pensions- und Unterstützungcasse am Schluss des Jahres 1869 war 109 021 Thlr., wovon 27561 Thlr. als besonderer Dispositionsfond von der Direction verwaltet werden. Die Einnahme pro 1870 war 16 874 Thlr., nämlich 4355 Thlr. Zinsen, 7236 Thlr. Einlagen der Betheiligten und 5283 Thlr. ausserordentliche Einnahmen, welche von den Gesellschaftsbehörden der Pensionscasse überwiesen sind. Die Ausgabe betrug im Ganzen 10 005 Thlr., nämlich Pensionen an invalide Beamte 3582 Thlr., an Wittwen 5454 Thlr., an Waisen 122 Thlr., Kur- und Beerdigungskosten 731 Thlr., zu sonstigen Zwecken 116 Thlr. Der Ueberschuss pro 1870 betrug also 6869 Thlr. Die Zahl der Betheiligten war 933, Pensionen erhielten 283, einmalige Unterstützungen 6 Personen.

—*tz.* **Rhein-Nahe-Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1870.) Das concessionirte Anlage-Kapital der $16,_{13}$ Meilen langen Rhein-Nahe-Eisenbahn beträgt unverändert 18 000 000 Thlr., davon 9 000 000 Thlr. Stamm-Actien. Von den Prioritäts-Obligationen waren 90 400 Thlr. amortisirt. Das verwendete Anlage-Kapital betrug 16 381 748 Thlr. resp. 1 015 608 Thlr. pro Meile und es waren an Betriebsmitteln vorhanden: 36 Locomotiven nebst Tendern, 40 Personenwagen mit 1754 Sitzplätzen, 8 Gepäck-, 574 Güter- und Kohlen-, sowie 37 Erdtransportwagen mit einer Gesammt-Ladungsfähigkeit von 112 420 Ctrn.

Die eigenen Locomotiven haben 102 125 und fremde 16 512 Nutzmeilen zurückgelegt.

Der Rhein-Nahe-Eisenbahn, als einer der Hauptverbindungsbahnen zwischen Deutschland und Frankreich war während des Krieges eine grosse Aufgabe zugewiesen, welche von ihr, allerdings mit Aufwendung der äussersten Anstrengungen, glücklich gelöst ist. Schon bei dem Aufmarsche der Armeen war sie eine Zeit lang zu bedeutenden Leistungen berufen, indem sie nach dem Ausschiffungspunkte Birkenfeld bis 15 Militärzüge täglich zu befördern hatte. Nach dem raschen Vorrücken der Deutschen Armeen, während der Belagerung von Metz und fortdauernd im ganzen Laufe des Krieges fiel der Rhein-Nahe-Bahn dann auf ihrer ganzen Länge die Beförderung der Militär-Transporte, der Militär-Güter und der bedeutenden Proviant-Transporte nach Frankreich zu, während in umgekehrter Richtung sie an der Fortschaffung einer grossen Zahl von Gefangenen, von Verwundeten und Kranken und der colossalen Beute einen wesentlichen Antheil zu nehmen hatte.

Den bedeutenden Leistungen der Rhein-Nahe-Bahn entsprechen die Betriebs-Ergebnisse, welche ein bisher noch nicht erreichtes, überaus günstiges Resultat aufzuweisen haben, wie folgende Zahlen darthun:

Es wurden befördert: 13 219 Personen in der I. Klasse, 109 163 in der II., 327 338 in der III., 156 295 in der IV. Klasse und 635 662 Militärs, zusammen 1 241 677 Personen (davon 435 644 im Binnenverkehre), 93 652 Ctr. Gepäck, 1574 Hunde, 29 373 Pferde, 3487 Equipagen, 163 468 Ctr. Eilgut, 1347 Ctr. notirtes Postgut, 671 Ctr. Sperrgut, 309 985 Ctr. Frachtgüter I., 607 502 Ctr. II. und III. Klasse, 6 195 025 Ctr. Frachtgüter der ermässigten Klassen und zu Spezial-Tarifen, 3 214 937 Ctr. Steinkohlen und Coaks, 1133 Ctr. tarifirte und 740 288 Ctr. frachtfreie Betriebsdienstgüter (zus. 11 234 356 Ctr.), an Liebesgaben für Verwundete u. s. w. 31 481 Ctr. (frachtfrei), 166 669 Stück Thiere im Gewichte von 214 454 Ctrn., überhaupt 11 480 291 Ctr. (davon 1 481 620 Ctr. im Binnenverkehre) und 258 Eisenbahn-Fahrzeuge. Jede Person hat durchschnittlich $8,_{96}$ Meilen und jeder Ctr. Gut $9,_{69}$

Meilen durchfahren, die spezifische Frequenz beträgt 689 962 Personen- resp. 6 897 997 Centner-Meilen. Eingenommen sind pro Meile und Person 1 Sgr. $8_{,68}$ Pf. und Centner $2_{,37}$ Pf.

Gegen das Vorjahr verglichen hat der Personen-Verkehr um 332 710 Personen = $36_{,60}$ Proc. und die Einnahme um 386 980 Thlr. = $153_{,20}$ Proc. zugenommen. Diese Mehr-Beförderung ist jedoch lediglich eine Folge der Militärtransporte mit 635 662 Personen und einer Einnahme von 426 439 Thlr. An Civilpersonen ist eine weit geringere Anzahl als 1869 befördert. Der Güterverkehr zeigt zwar eine Abnahme gegen das Vorjahr um 501 247 Ctr. = $4_{,26}$ Proc., in Folge des Ausfalls der Rohproducten-Transporte und der bedeutend gestiegenen Pferde- und Vieh-Transporte ist jedoch eine Mehr-Einnahme von 85 655 Thlrn. = $14_{,59}$ Proc. erzielt worden.

Die Einnahmen haben betragen: für Personen-Beförderung 639 428 Thlr., für Gepäck-Ueberfracht 13 162 Thlr., für Equipagen 16 659 Thlr., für Hunde 217 Thlr., für Pferde 20 974 Thlr., an Extraordinarien 397 Thlr. (zusammen im Personen-Verkehre 690 837 Thlr.), für Eilgüter 54 703 Thlr., für Postgüter 1806 Thlr., für Frachtgüter 592 815 Thlr., für Viehtransporte 29 439 Thlr., für Eisenbahn-Fahrzeuge 2994 Thlr., an Extraordinarien 20 360 Thlr. (zusammen im Güter-Verkehre 702 117 Thlr.), aus verschiedenen Quellen 60 264 Thlr., überhaupt 1 453 218 Thlr., pro Meile Bahnlänge 90 094 Thlr., pro Nutzmeile 12 Thlr. 25 Sgr. 8 Pf. und gegen das Vorjahr mehr 488 136 Thlr. = $50_{,58}$ Proc.

Ausgegeben wurden: für die allgemeine Verwaltung 41 569 Thlr., für die Bahnverwaltung 303 122 Thlr. und für die Transportverwaltung 426 027 Thlr., zusammen 770 718 Thlr., 47 782 Thlr. pro Meile Bahnlänge resp. 6 Thlr. 24 Sgr. 6 Pf. pro Nutzmeile. Die Ausgaben, welche $53_{,04}$ Proc. der Einnahmen absorbirten, sind um 92 196 Thlr. = $13_{,59}$ Proc. grösser als im Vorjahre. Bei dem Vorhandensein von Reserve- und Erneuerungsfonds würden die Ausgaben nur 657 314 Thlr. = $45_{,23}$ Proc. der Einnahmen betragen haben.

Der Ueberschuss betrug 682 500 Thlr. resp. 42 312 Thlr. pro Ml. Er war um 395 939 Thlr. = $138_{,17}$ Proc. grösser als im Jahre 1869 und erhielt folgende Verwendung: zur Verzinsung und Amortisation der Prioritäts-Obligationen 412 500 Thlr., zur Erstattung der aus der Staatskasse geleisteten Zinszuschüsse 270 000 Thlr. Die Staats-Zuschüsse hatten nach Abzug dieser Summe eine Höhe von noch 864 338 Thlrn.

Die Beamten-Pensions- und Unterstützungs-Kasse der nicht definitiv angestellten Beamten hatte ult. 1870 einen Bestand von 98 917 Thlrn. und der Pensionsfonds der definitiv angestellten Beamten von 19 738 Thlrn.

Wiener Briefe.

♂ Wien, am 11. Juli. (Vom Eisenbahn-Aktienmarkte. Der Ausbau des Oesterr. Bahnnetzes. Clearinghouse der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen. Signalisirungsverfahren. Salzburg-Hallein. Voralberger E. Lemberg-Czernowitz-Jassy.)

Anfangs der Berichtsperiode belebte sich in etwas der Eisenbahn-Actienmarkt und namentlich gewannen hierdurch jüngere Sorten, als: Oesterreichische Nordwestbahn in beiden Emissionen sowie Alföld- und Kaschau-Oderberger Bahnactien, später machte sich jedoch eine Reaction geltend, von welcher namentlich Elisabethbahn mit 222, Elbethalbahn mit 181, Linz-Budweis mit 199, Czernowitz-Jassy mit 175, Staatsbahn mit 413 und Nordwest mit 162 betroffen wurden. Die anderen Bahnpapiere blieben gänzlich unbeachtet.

Wir wollen uns nunmehr den andern Vorgängen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens zuwenden.

Obwohl Oesterreich-Ungarn nach den grossen Niederlagen von Solferino und Königgrätz sich bemühte, die Verluste wenigstens auf materiellem Gebiete wieder hereinzubringen, indem es seine Hauptaufmerksamkeit auf die Hebung des Verkehrswesens lenkte, so bleibt dennoch in dieser Beziehung sehr Vieles zu leisten übrig. Im Jahre 1866 waren vom Oesterreichischen Eisenbahnnetze nur 870 Meilen ausgebauet und im vollen Betriebe und im Jahre 1870 standen bereits 1150 Meilen in Activität. Das Bahnnetz hat in diesem Zeitraume um 280 Meilen zugenommen. Trotzdem dieses hinlänglich beweist, dass man in Oesterreich-Ungarn ziemlich thätig war, so ist dennoch nicht Alles geschehen, um dieses Reich mit den bahnreichen Nachbarstaaten auf eine annähernd gleiche Stufe zu bringen. Hier kommen 30 Bahnmeilen auf 1 Million Einwohner, während in Deutschland 64 Bahnmeilen auf eine Million Einwohner entfallen. Es bleibt sohin in Oesterreich-Ungarn noch Vieles übrig, ehe das Erwünschte im Bahnwesen erreicht sein wird. Der Gründergewinn ist die Triebfeder vieler Bahnconsortien, die sich gegenwärtig um die Concession auf mehr als 500 Meilen bewerben, aber durch diesen Egoismus der Private wird man eher an das Ziel gelangen, als in anderer Weise, etwa durch Intervention des Staates.

Die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnverwaltungen gleichen sich bezüglich ihrer gegenseitigen Forderungen aus den Gemeinschaftsverkehren zumeist direct unter einander aus. Dies hat zur Folge, dass, nachdem für jeden Monat vier Ausgleichungen stattfinden und jede der fünfundzwanzig Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen durchschnittlich mit beiläufig zehn Bahnen einen directen Verkehr unterhält, monatlich zwischen den Bahnverwaltungen gegen 1000 Geldanweisungen sich ergeben. In einer am 17. v. M. abgehaltenen Conferenz von Vertretern der hier befindlichen Bahnverwaltungen kam dieser Umstand zur Sprache, und es wurde für wünschenswerth erklärt, dass für alle Bahnen der Monarchie eine gemeinschaftliche Abrechnungs- und Saldirungstelle kreirt werde, wodurch jede Bahn für je eine Abrechnungsperiode eben nur einmal den Ausgleichsbetrag zu zahlen oder zu empfangen hätte. Die Oesterreichische Staatsbahn hat sich — wie bereits gemeldet — hierbei bereit erklärt, ihre Hauptkasse als gemeinschaftliche Saldirungsstelle fungiren zu lassen und für so lange, als das projectirte Central-Abrechnungsbüreau nicht eingeführt ist, auch die Vermittelung der Abrechnungen zwischen den Bahnverwaltungen zu übernehmen. Auf Ersuchen der übrigen Bahnverwaltungen hat die Staatsbahn in Betreff der nahen Modalitäten der Abrechnung ein Programm ausgearbeitet, welches im Principe von den betheiligten Bahnen angenommen wurde. Nach diesem Programme erfolgen die definitiven Abrechnungen immer nach je einem Monate; die Staatsbahn verständigt die andern Bahnen von dem Resultate der Abrechnung und sind innerhalb acht Tage nach der Verständigung der Debetsaldi bei der Hauptkasse der Staatsbahn einzuzahlen, woselbst auch nach Ablauf dieser acht Tage die Creditsaldi erhoben werden können. Wenn die Debetsaldi nicht innerhalb acht Tage eingezahlt werden sollten, so wird dadurch die Auszahlung der Creditsaldi an die hierzu berufenen Bahnen nicht aufgehalten werden. Die Staatseisenbahngesellschaft ist jedoch berechtigt, für die nicht rechtzeitig eingezahlten Debetsaldi acht Procent pr. Anno Verzugszinsen zu ihren Gunsten von den säumigen Bahnen zu erheben. Wenn ein Debetsaldo nicht innerhalb 14 Tage nach dem zur Begleichung bestimmten Termine berechtigt wird, so kann die Staats-Eisenbahn-Gesellschaft denselben bei der nächsten Abrechnung zu Lasten jener Bahnen zurückführen, aus deren Forderungen dieselbe entstanden ist. Mit der Ausführung des Programms soll am 1. September d. J. begonnen werden.

Die Berathungen über das Eisenbahn-Signalisirungsverfahren sind nahezu geschlossen, und es handelt sich zu dessen Durchführung nur mehr um die Erzielung der Uebereinstimmung zwischen den beiderseitigen Regierungen (Cis- und Trans-); wenn dieselbe erfolgt, dann wird bei allen Oesterreich-Ungarischen Bahnen nach denselben Grundsätzen der Signalisirungs-Dienst geübt werden, eine Einrichtung, deren Vortheile nicht erst auseinandergesetzt werden müssen. Um diese Uebereinstimmung selbst herbeizuführen, beabsichtigen die Bahnverwaltungen von jeder der beiderseitigen Regierungen separat die principelle Zustimmung zu den betreffenden Signalisirungs-Vorschlägen zu erwirken, damit es dann erst zu dem officiellen Schriftenwechsel zwischen beiden Regierungen komme. Der Grund dieses eigenthümlichen Vorganges liegt darin, dass ähnliche Cis- und Transleitanische schriftliche Discussionen, wenn sie aus eigener Initiative der Betheiligten entstehen, gewöhnlich voll Empfindlichkeiten sind, während in anderer Weise das Decorum geschont wird.

Die Eisenbahnstrecke von Salzburg nach Hallein wurde am 9. Juli zum erstenmal befahren.

Die „Wiener Ztg." meldet amtlich: Der Minister des Innern hat auf Grund der erhaltenen allerh. Ermächtigung den Herren Karl Ganahl, Getzner, Mutter & Comp., Thomas Brassey, Gebrüder Klein und Karl Schwarz im Vereine mit der Oesterr. Creditanstalt die Errichtung einer Actiengesellschaft zum Baue und Betriebe einer Locomotiveisenbahn von Bludenz über Feldkirch und Bregenz an die Oesterreichisch-Bayerische Grenze mit Zweigbahnen von Feldkirch nach Buchs und von Lautrach nach St. Margarethen, unter der Firma: „K. K. priv. Vorarlberger Bahn" mit dem Sitze in Wien bewilligt und deren Statuten genehmigt.

Ueber die Resultate der Reise des Hrn. v. Ofenheim nach Bukarest wird gemeldet, dass derselbe die Concession zur Fortsetzung der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Bahn bis an den Pruth mit dem directen Anschlusse an das Südrussische Eisenbahnnetz erhalten habe. Diese Linie würde der Gesellschaft den Russischen und Levantinischen Transit sichern, der gegenwärtig seinen Weg über Triest nach dem Westen und Norden Europas zu nehmen gezwungen ist, während demselben durch die directe Verbindung der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Bahn mit Odessa die weit kürzere und bei richtiger Erkenntniss eines mässigen Bahntarifes auch nicht kostspieligere Route eröffnet würde. Sollte die Lemberg-Czernowitz-Jassy-Bahn auch die Fortsetzung ihrer Linien nach dem Norden Galiziens zur directen Verbindung mit Warschau auf Grund der gegenwärtig im Abgeordnetenhause eingebrachten Gesetzvorlage durchführen, so würden die Häfen des Schwarzen Meeres mit jenen der Nord- und Ostsee (Danzig, Stettin) eine gerade und ununterbrochene Linie bilden, die Lemberg-Czernowitz-Jassy-Bahn von ihrer gegenwärtig prekären Lage befreien und sie zu einer Weltbahn umwandeln, so dass dieselbe vielleicht jeder Staats-Subvention entbehren könnte.

Fahrplan-Aenderungen.

Am 15. Juli c. treten Fahrplanänderungen resp. neue Fahrpläne in Kraft auf der Magdeburg-Halberstädter Bahn für die Strecke Berlin-Gardelegen etc. (s. Fahrplan S. 561), auf der Thüringischen und Werrabahn (s. Bekanntmachungen S. 561), Main-Weserbahn (Fahrplan S. 563), Taunusbahn (s. Fahrplan S. 562), Köln-Mindener, Rheinischen (Fahrplan in nächster Nummer), Saarbrücker, Rhein-Nahe- und Elsass-Lothringenschen Eisenbahnen.

Tarifwesen.

Von den Stationen der Mohács-Fünfkirchner Bahn: Grube und Ueszög nach allen Stationen der Grosswardein-Essegger Strecke der Alföld-Fiumaner Eisenbahn ist am 1. Juli l. J. für Mineral-Kohle, Coaks und Briquets ein Special-Tarif mit ermässigten Frachtsätzen in's Leben getreten, und ist derselbe in allen Stationen beider Bahnen unentgeltlich zu bekommen.

Personalnachrichten.

Preussen. Der bei der Königl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn in Berlin als Hülfsarbeiter beschäftigte bisherige Gerichts-Asessor Dr. jur. Max Leopold Hedemann ist bei seiner definitiven Uebernahme zur Staats-Eisenbahn-Verwaltung zum Regierungs-Assessor und der bisherige Baumeister Karl Heinrich Bauer zu Kattowitz zum Kgl. Eisenbahn-Baumeister ernannt und als solcher bei der Oberschlesischen Eisenbahn dortselbst angestellt worden.

Oberschlesische Eisenbahn. Zum Oberbetriebsinspector ist der bisherige Grossh. Oldenburgische Betriebsinspector Ernst August Adolph Altvater ernannt worden.

Bayerische Staatsbahnen. Der Vorstand des Oberpost- und Bahnamts Augsburg, Oberpostmeister Franz Lauböck wurde auf Ansuchen in den Ruhestand versetzt und demselben als besondere Anerkennung der Titel eines Kgl. Oberpostraths verliehen; — die Errichtung eines Post- und Bahnamts in Simbach und einer Bahnverwaltung in Mühldorf genehmigt, zum Verweser des Post- und Bahnamtes Simbach der Güterverwalter bei dem Bahnamte Bamberg Bernhard Wörner und zum Bahnamtsverwalter in Simbach der Eisenbahnoffizial bei dem Post- und Bahnamte Hof Georg Kleindienst befördert, der Abtheilungsmaschinenmeister Carl Springinsklee in Hof zur Betriebswerkstätte Simbach versetzt; zum Bahnverwalter in Mühldorf der Offizial bei dem Post- und Bahnamte Aschaffenburg Julius Escherich und zum Bahnamtsverwalter bei dem Bahnamte Haidhausen der Offizial bei dem Bahnamte Nüruberg Carl Hager befördert, zum Verweser des Post- und Bahnamts Hof der Bahnhofverwalter Franz Rambauer in Würzburg befördert, dessen bisheriger Dienstposten aber eingezogen, der Abtheilungsmaschinenmeister Philipp Glück in Salzburg zum Maschinenmeister bei der Betriebswerkstätte Hof befördert und der Eisenbahnoffizial bei dem Post- und Bahnamte Fürth Oskar Kraile zum Bahnamte Bamberg versetzt und demselben die Function des Güterverwalters übertragen.

Bayerische Ostbahnen. Zum Directions-Inspector wurde der bisherige I. Controlbeamte im Abrechnungsbureau Andreas Egersdörfer ernannt.

Oesterr. Südbahn. Der Verkehrsdirector Franz Carl Theimer ist am 28. Juni gestorben.

Ausland.

t **Türkische Eisenbahn.** Mit dem Eisenbahnbau in der Türkei scheint es endlich etwas vorwärts zu gehen. Im Anfang dieses Jahres wurde (wie bereits in No. 7 gemeldet) die erste Sektion der Rumelischen Bahn, von $10^1/_2$ Engl. Meilen Länge, eröffnet. Dieselbe führt von Yedi-Kulé bei Constantinopel über Makrikeny und St. Stefano nach der jetzigen Endstation Kutschuk-Tchekmedje, an dem kleinen See gleichen Namens gelegen. In 2 Jahren wird die Bahn vermuthlich bis Adrianopel vollendet und einige Jahre später auch mit der Linie Varna-Rutschuk verbunden sein. Die Anlagekosten der ganzen Bahn sind auf die hübsche Summe von 75 Millionen Pfund Sterling veranschlagt, davon sollen 25 Millionen von der Türkischen Regierung, 50 Millionen durch die Société Impériale Concessionaire aufgebracht werden.

Die letztere Gesellschaft hat kürzlich in Constantinopel eine interessante Broschüre veröffentlicht. Danach wird das gesammte Eisenbahnnetz, welches dieser Gesellschaft concessionirt ist, eine Länge von etwa 2400 Kilom. haben. Nur Schade, dass erst so wenig davon ausgeführt ist. Die generellen Vorarbeiten sollen für mehr als die Hälfte dieses Eisenbahnnetzes vollendet sein. Die erste Bahn, von Constantinopel bis Adrianopel, wird 190 Kilometer lang. Eine zweite Bahn, welche bei Dédeagh, nahe bei Enos, beginnt und dem Thal der Maritza auf etwa 90 Engl. Meilen folgt, soll Adrianopel mit dem Archipelagus in Verbindung setzen. Beide Bahnen sollen in den beiden nächsten Jahren vollendet werden. Eine dritte Bahn, von 160 Engl. Meilen Länge, führt von Salonica durch das Thal des Vardar nach Uskup und durchschneidet dabei die fruchtbarsten Landstriche Macedoniens. Dieselbe wird vermuthlich bis Mitte nächsten Jahres vollständig dem Betrieb übergeben sein. Eine vierte Bahn führt von Adrianopel über Philippopel bis an die Grenze von Serbien, eine Entfernung von etwa 200 Engl. Meilen; dieselbe soll schon in 2 Jahren vollendet sein. Eine fünfte Bahn von Novibazar nach Banjaluka, 80 Engl. Meilen lang, ist dazu bestimmt, die Basis eines Bosnischen Eisenbahnnetzes zu bilden. Im Ganzen sollen also bis zum Jahr 1872 in der Europäischen Türkei 1080 Kilometer oder mehr als 700 Engl. Meilen Bahn dem Betrieb übergeben werden. Dann wird die Société Impériale Concessionaire fast die Hälfte des gesammten Eisenbahnnetzes, welches ihr concessionirt ist, im Betrieb haben. Mittlerweile wird auch der Anfangspunkt dieses Eisenbahnnetzes in das Innere der Hauptstadt Constantinopel hinein verlegt werden.

Neben der Ausführung dieser Pläne betreibt die Türkische Regierung aber noch Projecte von weit gewaltigerer Art. Es wird nämlich der Bau einer Bahn quer durch Kleinasien, von Scutari ausgehend, beabsichtigt, wodurch die fast unbekannten Gebiete des inneren Kleinasiens dem Weltverkehr erschlossen werden sollen. Es ist dieses kein neues Project, denn schon vor 25 Jahren wurde der Plan ausgearbeitet, Constantinopel zum grossen Centrum der Europäischen und Asiatischen Eisenbahnlinien zu machen, welche dazu bestimmt sein sollten, England mit Ostindien in Verbindung zu bringen. Dieser Plan war aber für die Mittel gewöhnlicher Gesellschaften und Unternehmer zu riesenhaft, er wird sich daher erst nach und nach stückweise ausführen lassen, indem man zunächst die Hülfsquellen des Türkischen Reiches dabei zu Hülfe nimmt. Nach den schon vor längerer Zeit von Sir Macdonald Stevenson ausgearbeiteten Plänen wird die Bahn wahrscheinlich von Scutari nach Izmid, dann durch das Sakaria-Thal führen, sich zwischen den hohen Bergketten des Gok, Kurumlu und Karakaia Dag entlang winden und von dort durch fruchtbare Ebenen nach Sevri Hissar führen, welches ungefähr im Mittelpunkt von Kleinasien liegt. Am Aegeischen Meer besitzt Kleinasien schon 2 kurze Bahnen, beide von Smyrna ausgehend; die eine führt in südöstlicher Richtung nach Aidin, nahe bei dem alten Ephesus, die andere in nordöstlicher Richtung nach Cassaba. Beide können demnach bis zur projektirten Hauptbahn verlängert werden, welche in der Richtung von Nordwest nach Südost Kleinasien durchschneiden und vorläufig bei Diarbekir oder einem anderen geeigneten Punkt endigen soll, von wo die Bahn später am Tigris oder Euphrat entlang bis zum Persischen Meerbusen fortgesetzt werden kann. Für die Englischen Interessen würde die Ausführung dieser Asiatischen Eisenbahnprojecte von der grössten Wichtigkeit sein.

H. S. **Der neue Courierzug von Plymouth nach London** ist jetzt wahrscheinlich in demjenigen Theile seiner Fahrt, welcher über die Bristol & Exeter und die Great Western Bahn geht, der schnellste Zug der Welt.

Der Zug verlässt Exeter um 10 Uhr 30 Minuten und erreicht die Paddington-Station in London um 2 Uhr 45 M. incl. 5 Minuten Aufenthalt in Bristol und incl. der unvermeidlichen 10 Minuten in London, nimmt die Fahrt von 194 Meilen $4^1/_4$ Stunden in Anspruch.

Der lange Aufenthalt von 10 Minuten in London steht einzig da in England bei Expresszügen und hat einen eigenthümlichen Grund. — Die Great Western Bahn hat nämlich früher das Restaurant dieser Station auf lange Jahre zu einem festen Preise verpachtet, und in dem Pachtcontract war die Bemerkung, dass sich die Züge 10 Minuten auf der Station aufhalten würden. Seitdem hat sich das Eisenbahnwesen sehr geändert — jeder Zug aber, der London berührt, muss doch zehn Minuten halten — und die Bahn hat von dieser lästigen Bestimmung auf keine Weise loskommen können.

Der Irländische Postzug auf der London & North-Western Bahn, welcher bisher als der schnellste Zug betrachtet wurde, braucht 6 St. 35 M. zwischen London und Holyhead, was nur 170 Ml. in $4^1/_4$ Stunden ausmacht. — Der schnellste Zug auf der Great Northern Linie, geht zwischen London und Peterborough, 76 Meilen, welche in 1 St. 37 M. zurückgelegt werden; aber der Great Western beschleunigte Express fährt von Swinden nach London, 77 Meilen, in 1 St. 27 M. — Dies sind $16_{,45}$ Deutsche Meilen in 87 Minuten, oder etwas mehr als $11^1/_3$ Deutsche Meilen per Stunde.

t. **Englische Eisenbahn-Unfälle im Jahre 1870.** Nach einem Bericht des Capitain-Tyler bat sich das Jahr 1870 in der Geschichte der Englichen Eisenbahnen durch ungewöhnlich viel Unfälle ausgezeichnet. Auf 4 651 000 Passagiere war je ein Todesfall zu verzeichnen, ein so ungünstiges Ergebniss, dass selbst in den Jahren 1847 bis 1849, als der Verkehr weit schwächer war und die Sicherheitsmaassregeln beim Betrieb zum Theil noch sehr unvollkommen waren, ein günstigeres Verhältniss sich herausstellte. Im Jahre 1870 wurden auf den Eisenbahnen des vereinigten Königreichs im Ganzen etwa 307 Millionen Passagiere befördert, von denen ohne eigne Schuld 66 getödtet und 1084 verletzt wurden. Die Zahl der Unfälle betrug 131 oder 57 Procent mehr als der Durchschnitt der letzten 5 Jahre, welcher 83 ausgemacht hatte. Von den genannten 131 Unfällen wurden $6_{,87}$ Procent durch mangelhaften Zustand der Bahn, $7_{,63}$ Procent durch Brüche und mangelhaften Zustand des Betriebs-Materials, $63_{,37}$ Procent durch Zusammenstösse, $10_{,68}$ Procent durch falsche Bedienung von Weichen, $4_{,58}$ Procent durch stark geneigte Bahnstrecken, $6_{,87}$ Procent durch verschiedene sonstige Ursachen hervorgebracht. Die grösste Zahl der Unfälle wurde daher durch Zusammenstösse verursacht. Es ist bemerkenswerth, dass unter den Unfällen, welche dem mangelhaften Zustand der Betriebsmittel zuzuschreiben sind, nur 2 Kessel-Explosionen vorkamen, ein Beweis, dass die auf den Englischen Bahnen eingeführte systematische Beaufsichtigung der Locomotivkessel vom grössten Werth für die Sicherheit des Betriebes ist.

28 Todesfälle und 101 Verletzungen wurden durch 8 Unfälle verursacht, welche aus dem Bruch von 4 Achsen und 4 Radreifen entsprangen, ein neues Zeichen davon, wie gefährlich solche Achsen- und Reifenbrüche sind. Bei einem solchen Unfall (bei Newat auf der Great Northern Bahn) wurden 18 Personen, bei einem zweiten Unfall (bei Hatfield) 8 Personen getödtet. Unter den gebrochenen Achsen war nur eine Wagenachse, und zwar von einer unzweckmässigen Form. Im Vergleich zu der grossen Zahl von Wagenachsen (mehr als 500 000), welche auf den Englischen Bahnen im Betriebe sind, erscheint dieses Verhältniss als sehr günstig.

Von den durch Zusammenstösse verursachten Unfällen kommen 61 auf Zusammenstösse zwischen 2 auf einander folgenden Zügen; dieselben hatten aber nur 14 Todesfälle zur Folge, gerade halb so viel wie die 8, durch Achsen- und Reifenbrüche verursachten Unfälle. Auf der London and North Western Bahn kamen verhältnissmässig am meisten, nämlich 18 Unfälle durch Zusammenstösse vor, mit 8 Todesfällen und 189 Verletzungen. 31 von jenen 61 Zusammenstössen wurden durch verkehrte Stellung von Weichen und Signalen und 36 durch einen Mangel an Sicherheitsvorkehrungen zur Bewahrung eines genügenden Zwischenraums zwischen den Zügen characterisirt; in 52 Fällen lag Sorglosigkeit oder Nachlässigkeit der Eisenbahnbeamten vor, in 15 Fällen ungenügende Sicherheitsvorschriften, in 6 Fällen ungenügende Bremskraft. Bei den complicirten Vorrichtungen auf den grösseren Englischen Personenbahnhöfen, wo die sämmtlichen Weichenhebel und Stations-Signale unter einander verbunden sind, kamen nur 2 Fälle einer falschen oder sorglosen Behandlung vor.

Nur 2 Unfälle wurden durch den Bruch von Kuppelungen verursacht. Von den 36 Unfällen, welche aus der zu raschen Aufeinanderfolge zweier Züge ohne genügenden Zwischenraum entsprangen, ereigneten sich nur 8 auf solchen Bahnen, wo das Block-System im Gebrauch ist. 18 Zusammenstösse kamen an Abzweigungen vor, davon allein 6 auf der London and North Western Bahn, aber keiner von verderblichen Folgen begleitet. Nur in einem einzigen Fall, und zwar ebenfalls auf der letztgenannten Bahn (bei Carlisle) kam ein Zusammenstoss an einer Bahnkreuzung vor.

14 Zusammenstösse, darunter allein 5 auf der London and North Western Bahn, wurden dadurch hervorgerufen, dass Personenzüge durch falsche Weichenstellung in Nebengleise eingelassen wurden.

Die 6 Unfälle auf stark geneigten Bahnstrecken waren verhältnissmässig von sehr schlimmen Folgen, allein von 8 Todesfällen begleitet. Der schlimmste Unfall dieser Art, wobei 12 Güterwagen auf einem Gefälle 1 : 119 hinab gegen einen stillstehenden Personenzug liefen, und wobei 15 Personen getödtet und 62 verwundet wurden, ereignete sich auf der Manchester, Sheffield and Lincolnshire Bahn.

Unter den sämmtlichen vorgekommenen 131 Unfällen hat nach Capitain Tyler's Ansicht in 88 Fällen eine Nachlässigkeit der Eisenbahnbeamten vorgelegen, in 60 Fällen mangelhafte Einrichtungen der Weichen und Signale, in 43 Fällen mangelhafte telegraphische Vorkehrungen behufs Sicherung eines angemessenen Zwischenraums zwischen den Zügen, in 27 Fällen mangelhafte Vorschriften, in 16 Fällen mangelhafte Betriebs-Einrichtungen, in 12 Fällen fehlerhafte Construction, in eben soviel Fällen ungenügende Ausbildung oder Ueberbürdung der Eisenbahnbeamten, in 10 Fällen ungenügende Bremskraft, in 9 Fällen mangelhafte Unterhaltung.

Was die Besetzung und Bedienung einer genügenden Zahl von Bremsen anbetrifft, so empfiehlt Capitain Tyler dringend die ausgedehnte Anwendung von Clark's continuirlicher Bremsvorrichtung für Eisenbahnzüge, eine Construction, welche schon auf vielen Englischen Bahnen Eingang gefunden hat und neuerdings auch auf der London and North Western Bahn allgemein eingeführt werden soll.

Was die Maassregeln zur Sicherung des Betriebes auf sehr frequenten Personenbahnhöfen anbetrifft, so empfiehlt Capitain Tyler die Einrichtungen, welche man auf vielen Englischen Stationen, am vollkommensten vielleicht auf der Cannonstreet-Station in London findet. Auf dieser Station laufen Morgens in Zeit von 3 Stunden mehr als 130 Züge aus und ein, Abends in derselben Zeit ebenso viel, im Ganzen täglich 652 Züge, welche zusammen pro Tag 35 000—40 000 Personen befördern. Ohne die vollkommenen Einrichtungen der Signal- und Weichenbedienung wäre der Betrieb dieser Station, bei den fortwährend sich kreuzenden ein- und auslaufenden Zügen nicht eine Stunde lang ohne Unfall möglich.

Von den obengenannten 131 Unfällen sind 17 bei starkem Nebel vorgekommen. Bei dichtem Nebel ist es übrigens in England Gebrauch, nur die wichtigsten Züge, und zwar in grossen Zwischenräumen abzulassen.

Die verhältnissmässig grosse Zahl von Unfällen, im Ganzen 34, welche sich auf der London and North Western Bahn ereigneten, wird durch Capitain Tyler theils den mangelhaften Sicherheits-Einrichtungen dieser Bahn, theils ihrer Ueberbürdung mit Verkehr zugeschrieben.

Technisches.

t. **Drahtseil-Bahn in Amerika.** Seit dem 1. September 1868 ist im Gebiet Colorado, in Clear Creek County, eine von Mr. G. W. Cypher zu Lambertsville für die Brown Silver Mining Company erbaute Drahtseilbahn mit gutem Erfolg in Betrieb. Dieselbe besteht aus 2 Hauptseilen von $1^1/_8$ Zoll Durchmesser, welche am oberen Ende in 7 Fuss Abstand von einander im Fels verankert, dann über einen 15 Fuss hohen Thurm hinweg in stark geneigter Lage in das Thal hinab geführt sind, wobei sie in je 250 bis 370 Fuss Abstand an solchen Stellen, die verhältnissmässig sicher vor Lavinen sind, auf Stützen ruhen. Diese Stützen tragen gusseiserne Sättel, auf welchen die Drahtseile in solcher Weise aufliegen, dass die Rollen oder Räder der kleinen Förderwagen, welche auf den Seilen laufen, beim Passiren nicht behindert werden. Am unteren Ende der Bahn sind beide Hauptseile mit Keilen befestigt an starken Bolzen von 3 Fuss Länge, welche mit 2 Fuss langen Keillöchern versehen sind, damit man durch Nachtreiben der Keile die Spannung der Drahtseile gehörig reguliren kann. Die Seile sind dort an einem eisernen Querträger, der auf einem 30 Fuss hohen Thurm ruht, verankert und dieser Thurm ist durch 2 Spannseile, welche nach einem grossen, mit Steinen gefüllten, Holzgerüst abwärts führen, vor Umsturz gesichert. Die Förderwagen hängen an Rollen, welche auf den Drahtseilen laufen, und zwar hängt jeder Wagen nur an je einem Seil, so dass die Bahn als eine zweigeleisige zu betrachten ist. Die Wagenkasten sind ganz aus Eisenblech hergestellt und hängen an je 2 Rollen von 13 Zoll Durchmesser, deren Abstand von Mitte zu Mitte 9 Fuss beträgt. Die Hängeisen, woran die Wagenkasten hängen, sind von ungleicher Länge, so dass der Boden des Wagenkastens bei der Bewegung auf der geneigten Bahn stets annähernd horizontal bleibt. Zur Versteifung der Construction sind zwischen den Hängeisen Kreuze aus schmiedeeisernen Gasröhren angebracht. Auf jedem Hauptseil läuft ein Wagen, und zwar sind beide Wagen durch ein $^5/_8$ Zoll dickes Zugseil, welches über eine Seilrolle von 7 Fuss Durchmesser am oberen Ende der Bahn geführt ist, mit einander verbunden, so dass der hinabgehende beladene Wagen stets durch sein Uebergewicht den hinaufgehenden leeren Wagen hinaufzieht. Jene Seilrolle liegt horizontal in dem oberen Thurm, das Zugseil ist vor derselben gekreuzt, natürlich mit Hülfe einiger Leitrollen. Die Seilrolle steht mit einer Handbremse in Verbindung, um die Geschwindigkeit der Bewegung zu mässigen. Jeder Wagen fasst 15 bis 20 Ctr. Erze. Wenn der beladene Wagen den Fuss der geneigten Ebene erreicht hat, so lässt man durch Oeffnung des beweglichen Wagenbodens die Erze herausstürzen. Um die Wagen vor Schwankungen zu sichern, sind beide Wagen auch noch durch ein sogenanntes Schwanzseil von $^3/_8$ Zoll Durchmesser mit einander verbunden. Dieses Schwanzseil ist an den unteren Enden der beiden Wagenkasten befestigt und über eine Seilrolle geführt, welche mit ihren Lagern in einem Gleitrahmen im unteren Thurm, so dass sich dieselbe etwas auf- oder abwärts verschieben kann, aufgehängt ist. Zur Unterstützung des Zugseiles und des Schwanzseiles sind bei jedem Stützpfeiler längs der Bahn Rollen angebracht.

Es sollen dem Vernehmen nach noch mehrere andere, nach demselben zweckmässigen System erbaute, Drahtseilbahnen in den Gebirgen von Colorado sich befinden. (Nach dem Engineering.)

t. **Werkstätten der Metropolitan District-Bahn.** Im Jahre 1868 wurde eine vorläufige Vereinbarung zwischen den Verwaltungen der Metropolitan Bahn und der Metropolitan District Bahn getroffen, wonach die erstere Verwaltung den Betrieb auf der letzteren Bahn für 45 Procent der Brutto-Einnahme übernehmen sollte. Diese Vereinbarung ist mit dem 1. Juli d. J. hinfällig geworden und in Folge verschiedener Differenzen zwischen beiden Gesellschaften nicht erneuert. Die Metropolitan District-Gesellschaft glaubt nämlich sich besser dabei zu stehen, wenn sie den Betrieb ihrer Bahn selbst in die Hand nimmt.

Diese Gesellschaft hat in Folge dessen sich gezwungen gesehen, eigene Locomotiven und Wagen sich anzuschaffen und eigene Wagen- und Locomotivschuppen nebst Reparatur-Werkstätten für Locomotiven und Wagen sich zu erbauen. Die Werkstätten liegen bei Addison-road, nördlich von der West Brompton Station. Um die Werkstätten-Gebäude schnell und billig ausführen zu können, sind die Umfassungsmauern derselben aus Concret (Kalkpisé), durch die Unternehmer Kelk, Waring Brothers und Lucas hergestellt.

Durch ein einfaches Zweiggeleis sind die zu den Werkstätten führenden Geleise mit beiden Hauptgeleisen der Metropolitan District Bahn verbunden, ganz in der Nähe des Punktes, wo die West London Bahn von jener abzweigt. Es sind folgende Gebäude vorhanden: Ein grosser Wagenschuppen, 256 Fuss lang und 75 Fuss tief, mit innen liegender Schiebebühne, zur Aufstellung und Reparatur von Wagen; ein Schuppen desgl. 256 Fuss lang und 52 Fuss tief; eine Schmiede, 60 Fuss lang und 45 Fuss tief; eine Dreherei und Schlosserwerkstatt, $81^1/_2$ Fuss lang und 60 Fuss tief, ein Schuppen für Locomotiven im Dienst, 165 Fuss lang und 60 Fuss tief; ein Schuppen für Locomotiven in Reparatur, 103 Fuss lang und 60 Fuss tief. Die beiden letztgenannten Schuppen sind nur durch eine, zwischen denselben projectirte, also im Freien liegende Schiebebühne zugänglich. Die Umfassungsmauern aller dieser Gebäude sind aus Concret, und zwar 18 Zoll dick, mit 2 Fuss dicken, 3 bis 4 Fuss breiten, äusseren Strebepfeilern verstärkt, welche in Abständen von 15 bis 17 Fuss angebracht sind. Die Umfassungsmauern sind bei den Wagenschuppen 18 Fuss hoch bis zur Dachtraufe, 31 Fuss hoch bis zur Spitze des Giebels, bei der Dreherei 15 Fuss bis zur Dachtraufe, 26 Fuss bis zur Spitze des Giebels, bei den Locomotivschuppen 27 Fuss bis zur Dachtraufe, 40 Fuss bis zur Spitze des Giebels.

(Nach dem Engineering.)

st.— **Das Tönen der Telegraphendrähte.** Höchst auffällig ist das Geräusch, welches die gespannten Telegraphendrähte in Folge der Einwirkung von schwachen, manchmal kaum bemerkbaren Winden hervorbringen. Besonders deutlich wird dies Singen der

Drähte in der unmittelbaren Nähe der Säulen und bei den Isolatorenträgern an Gebäuden vernommen, sowie es überhaupt bei den, an Gebäuden entlang laufenden Leitungen viel häufiger und intensiver vorkommt, als bei den auf Stangen laufenden.

Das Erstere erklärt sich dadurch, dass die Isolatoren, Träger und Stangen die Töne durch Resonanz verstärken — das Letztere, weil längs Gebäuden in Folge des Wärmeausgleiches stets Luftströmungen vorhanden sind, selbst dann, wenn sonst vollständige Windstille herrscht und diese Luftströmungen sich ihrer Intensität und Richtung nach für das Hervorrufen der tonerzeugenden Schwingungen besonders eignen.

Das Tönen der Drähte selbst lässt sich dadurch erklären, dass der Wind in ähnlicher Weise über sie hinfährt und auf sie einwirkt, wie der Fidelbogen auf die Seite. Mehrfach wurde auch angenommen, dass durch die Zusammenziehung, welche der Draht bei Temperaturerniedrigung erleidet, Töne erzeugt würden, weil das Singen gerade bei Temperaturwechsel und bei scheinbar ganz ruhiger Luft am lebhaftesten zu beobachten ist; für eine Begründung dieser Ansicht mangelt jedoch jeder Anhalt.

Das Tönen der Telegraphendrähte kann nun aber für Solche, welche gezwungen sind, es durch Tage und Wochen anzuhören, eine bis zur Unerträglichkeit ausartende Unannehmlichkeit werden. Man ist deshalb auch auf Mittel bedacht gewesen, es zu beseitigen. Diesen Zweck hat man durch Dämpfer erreicht, die nahe an dem einen Aufhängepunkt angebracht werden. Solche Dämpfer bestehen entweder aus einem circa 3cm langen, über den Draht befestigten Gummischlauch oder aus Holzleisten, die am Drahte mittelst Schrauben festgepresst werden oder endlich aus Holzkloben, durch welche der Draht hindurchgeführt wird. Noch eine andere Art von Dämpfer wird gebildet durch Einschaltung eines Stückchens mit Kautschuk umhüllten Kupferkabels in den eisernen Leitungsdraht.*

(Nach der Zeitschrift: „Technische Blätter.“)

Miscellen.

K. Die Bergwerks- und metallurgische Industrie Italiens. Italien ist reich an Mineralien, deren Ausbeutung seit dem frühesten Alterthum stattgefunden hat, gegenwärtig aber sehr darnieder liegt; erst seit Kurzem zeigt sich ein Aufschwung in der metallurgischen Industrie. Im Jahre 1865 zählte das Königreich 116 Bergwerke im Betriebe; davon arbeiteten 44 auf Gewinnung von Eisen, 34 auf Kupfer, 13 auf silberhaltiges Blei, 14 auf Goldkies; der Rest förderte Zink, Quecksilber, Nickel und Mangan. Der Werth der gewonnenen Eisenerze belief sich auf 2 033 460 Franks, der silberhaltigen Bleierze auf 2 972 678 und der übrigen Mineralien auf 1 983 783 Fr. In den letzten Jahren hat die Production bereits bedeutend zugenommen. In Sardinien hat der Ertrag der Bergwerke seit 1861 sich verdoppelt und ihr Betrieb stellt heute eine der Hauptindustrien dieser Provinz dar; seit 1865 sind zwei Galmeiminen entdeckt, deren Erträgniss sich auf 370 000 Fr. stellt.

Die Gewinnung der Erze beschäftigte 9955 Arbeiter mit einem Lohne von 4 643 259 Fr. Soweit die Erze nicht als Rohmaterial ausgeführt wurden, verarbeitete man sie auf 345 Hütten, von denen 299 Eisen, 21 Kupfer, 10 Blei, 12 Gold und 3 sonstige Mineralien producirten; ihr gesammtes Erzeugniss hatte einen Werth von 33 660 062 Fr., davon kommen 24 665 125 auf Eisen, 5 506 626 auf Blei (incl. 1 500 000 Silber) und 2 074 574 auf Kupferwerke. Die Eisenproduction nimmt somit die erste Stelle ein. In den Hütten waren ungefähr 9963 Arbeiter beschäftigt, davon verarbeiteten 8117 das Eisen.

Die umfänglichste Production von Mineral in Italien ist die des Schwefels; die Gewinnung ist jedoch eine sehr rohe und deshalb wenig einträglich. 1864 gab es 650 Bergwerke auf Schwefel, von denen jedoch nur 379 betrieben wurden; sie beschäftigten 14 Dampfmaschinen mit insgesammt 130 Pferdekraft und 22 935 Arbeiter; in Umbrien und den Marken wurden 67 587 Tonnen, in Sicilien 1 105 496 Kubikmeter Schwefel gewonnen, zu einem Werthe von ca. 20 000 000 Frcs.

Petroleum wird im Bezirke von Chieti in den Abruzzen, in den Provinzen Parma, Piacenza, in der Emilia und Lomellina gewonnen; der Ertrag ist bislang nicht von Bedeutung gewesen; es scheint jedoch, dass einzelne Quellen eine Ausbeutung in grossem Maassstabe gestatten; die Regierung hat neuerdings zwei Concessionen an eine Amerikanische Gesellschaft ertheilt.

Die Asphaltdarstellung wird auf 5 Werken, in Piemont, Mailand und Venedig betrieben.

Als Brennmaterial wird hauptsächlich noch Holz und vegetabilische Kohle verwandt. An fossilem Brennmaterial besitzt Italien Anthracit, Braunkohle und Torf. Der Anthracit ist ziemlich selten; er findet sich in Piemont und Sardinien, der Piemontische Anthracit giebt jedoch viel Asche, der Sardinische ist wegen Mangels an Transportwegen schwer zu gewinnen. Braunkohlenlager finden sich sehr häufig und manchmal von vorzüglicher Beschaffenheit in der Provinz Bergamo, Venedig, in Neapel und Toscana, sowie im Bezirk von Coni (Piemont). Es giebt 37 Braunkohlenwerke, von denen 20 im Betriebe sich befinden; im Jahre 1864 wurden 415 533 Centner producirt. Torf wird in einigen Industriezweigen in Italien verwandt, dient aber meistens für die armen Leute als Feuerungsmaterial.

(Annales des Mines.)

* Aehnliche Dämpfer wurden bereits in den von uns im Jahrg. 1864 No. 51 S. 609 gegebenen Notizen beschrieben. Die Red.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.)

10\. August * Altona-Kieler Eisenb.-Ges. zu Altona.

12\. August * Dux-Bodenbacher Eisenbahn zu Wien. Tagesordnung Geschäftsbericht, Beschlussfassung über die Deckung a) des Mehrerfordernisses, b) der Anlagekosten für Schleppbahnen. Beschlussfassung über die Modalitäten der Geldbeschaffung für die neu concessionirte Linie Ossegg-Komotau. Ermächtigung des Verwaltungsrathes zur Erwerbung von Kohlenwerken und Beschaffung der erforderlichen Geldmittel. Statuten-Aenderungen etc.

7\. September * Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Gesellschaft zu Hannover. Zur Beschlussfassung werden der General-Versammlung 2 event. 3 Anträge des Verwaltungsrathes vorgelegt werden, betreffend: 1) Ausdehnung des Unternehmens auf den Bau einer Zweigbahn von der Hildesheim-Vienenburger Bahn nach Goslar. 2) Beschaffung der Mittel zum Bau und zur Ausrüstung dieser Bahn, so wie der bereits in der General-Versammlung vom 26. Juli 1869 beschlossenen Zweigbahn von Hildesheim nach Braunschweig vermittelst der Ausgabe von Prioritäts-Obligationen in ausreichender Höhe. 3) Eventuell Vertragsentwurf mit einer benachbarten Eisenbahn-Gesellschaft wegen theilweiser Uebertragung des Betriebes der Bahn.

29\. September * Rhein-Nahe-Eisenbahn zu Kreuznach. Gegenstand der bis jetzt festgestellten Tagesordnung ist: Berathung und Beschlussfassung über die Schritte, welche eine Aufbesserung der Verhältnisse des Rhein-Nahe-Eisenbahn-Unternehmens im Interesse der Actionäre herbeizuführen geeignet sind.

Einzahlungen.

Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Auf die Bezugsscheine ist die letzte Einzahlung mit 70 fl. Oe. W. per Stück bis 1. August c. bei der Anglo-Oesterr. Bank in Wien oder bei der Anglo-Hungarian Bank in Pest zu leisten.

Auszahlungen.

Galizische Carl-Lugwig-Bahn. Bei der am 1. Juli c. stattgefundenen Verloosung der Prioritäts-Obligationen und Actien wurden mittelst Serienhebung nachstehende Nummern gezogen:

A. Obligationen: 305 Stück der 1. Emission: Nr. 43001 bis mit 43073, Nr. 43075 bis mit 43081, Nr. 43083 bis mit 43176, Nr. 43178 bis mit 43190, Nr. 43193 bis mit 43270, Nr. 43272 bis mit 43311, und 172 Stück der 2. Emission: Nr. 75501 bis mit 75672; zusammen 477 Stück. Die Rückzahlung dieser ausgeloosten Prioritäts-Obligationen erfolgt 6 Monate nach der Ziehung, d. i. am 2. Jänner 1872 in effectiver Silbermünze bei den mit der Einlösung der Coupons betrauten Cassen und Agenturen. Mit 1. Jänner 1872 hört jede weitere Verzinsung der verloosten Schuldverschreibungen auf.

B. Actien: 97 Stück der 1. und 2. Emission: Nr. 40001 bis mit 40097 und 67 Stück der 3., 4. und 5. Emission: Nr. 177501 bis mit 177567; zusammen 164 Stück. Die Besitzer dieser 164 Stück Actien erhalten vom 2. Jänner 1872 angefangen das auf die verloosten Actien wirklich eingezahlte Actiencapital in Baarem nebst den bis 31. December 1871 fälligen Tinsen und den etwa noch unbehobenen festgestellten Dividenden, und ihre ursprünglichen Actien werden im Sinne § 51 der Statuten gegen besondere, auf den Ueberbringer lautende Genussscheine umgewechselt. Mit 1. Jänner 1872 hört jede weitere Verzinsung der verloosten Actien auf.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
—	zu Wien	Kronprinz Rudolfb.	Stations-Deckungssignale	559
15. Juli	zu Wesel	Venlo-Hambg. E.	54 300 Kubfss. Kantholz	—
15. „	zu Köln	Rheinische E.	5 Kohlenplätze-Verpachtung	—
15. „	zu Heilbronn	Württemb. Staatsb.	Einfriedungen Kornthal-Weil der Stadt	—
17. „	zu Osnabrück	Venlo-Hambg. E.	Hochbauten Bahnhof Bohmte	—
17. „	zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Anbau an Bahnhof Elberfeld	—
19. „	zu Bromberg	Preuss. Ostbahn	Verpachtung der Bahnhof-Restauration zu Norkitten	—
19. „	zu Stuttgart	Württemb. Staatsb.	4. u. 5. Loos Nagold-Horb	—
20. „	zu Hornberg	Badische Staatsb.	Stationsplanum Hornberg	—
20. „	zu Köln	Köln-Mind. E.	460 Ctr. Telegraphendraht	—
20. „	zu Berlin	Berlin-Hambg. E.	1400 Ellen Tücher	—
22. „	zu Hannover	Hannoversche E.	Weichen etc.	559
22. „	zu Arnsberg	Obere Ruhrthalb.	4000 Grenzsteine	—
24. „	zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	50 000 Bahnschwellen und 77 Weichenhölzer	—
25. „	zu Elberfeld	dieselbe	Hochbauten Rittershausen	—
25. „	zu Köln	Rheinische E.	Güterwagen	559
25. „	zu Köln	dieselbe	Achsen mit Rädern etc.	559
27. „	zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Verwaltungsgebäude Elberfeld	—
31. „	zu Leipzig	Leipzig-Dresden. E.	Verkauf alter Materialien	559

OFFICIELLE ANZEIGEN.

(Officielle Anzeigen sind an die Redaction (nicht an die Expedition) der Zeitung zu richten.)

Leipzig-Dresdner Eisenbahn.

Nachdem von dem mitunterzeichneten Gesellschaftsausschusse an Stelle des bereits früher zum wirklichen Mitgliede ernannten Herrn Advocat Oscar Oehme Herr Julius Carl Cichorius als stellvertretendes Mitglied in das Directorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie gewählt worden ist, so wird solches nach § 35 der Statuten hiermit zur öffentlichen Kenntniss gebracht.

Leipzig, den 8. Juli 1871.

Der Ausschuss der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Comp. Dr. Steche, in Stellvertretung des Vorsitzenden.

Directorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Comp. W. Seyfferth. C. A. Gessler.

König Christian VIII. Ostseebahn.

Die Neuwahl von fünf Ausschussmitgliedern ist in der am 29. Juni d. J. abgehaltenen Generalversammlung auf die ausgetretenen Mitglieder

Herrn Justizrath H. Stoppel in Altona,
„ Rechtsanwalt Ad. Schmidt in Altona,
„ J. Scharmer in Horst,
„ Dr. Meyn in Uetersen

sowie auf den Herrn Bürgermeister Martens in Neustadt gefallen, welche sämmtlich die Annahme der Wahl erklärt haben.

Altona, den 4. Juli 1871.

Der Ausschuss.
Theod. Reincke, Vorsitzender.

König Christian VIII. Ostseebahn.

Nachdem statutengemäss der Director, Herr Regierungsrath Reimers, aus der Direction getreten, ist derselbe vom Ausschuss wieder zum Director erwählt worden und hat die Wahl angenommen.

Altona, den 28. Juni 1871.

Der Ausschuss.
Theod. Reincke, Vorsitzender.

Westdeutscher Eisenbahn-Verband.

An Stelle der nach dem Tarife für die Beförderung von Gütern, Fahrzeugen, Thieren und Leichen auf den Bahnen des Westdeutschen Eisenbahn-Verbandes vom 1. Januar 1869 bzw. dem 4. Nachtrage zu demselben bestehenden Stücktarife für Locomotiven und Tender werden durch den vom 15. August 1871 ab gültigen 23. Nachtrag zu dem gedachten Tarife Gewichts-Frachtsätze eingeführt, welche jedoch, wie die bisherigen Stücktarife, vorerst nur für den Verkehr auf den Verbandsstrecken ab **Heidelberg** bzw. **Mannheim nördlich** Anwendung finden. Der Tarif-Nachtrag ist bei sämmtlichen Verbandstationen zu erhalten.

Alle seitherigen Tarifbestimmungen für Locomotiven- etc. Transporte treten von dem genannten Zeitpuncte an ausser Kraft.

Cassel, am 6. Juli 1871.

Für die Verwaltungen des Westdeutschen Verbandes
die Königliche Direction der Main-Weser-Bahn.
Fleck.

Nord-Westdeutscher Eisenbahn-Verband.

An Stelle der nach dem Tarife für die Beförderung von Gütern, Fahrzeugen, Thieren und Leichen auf den Bahnen des Nordwestdeutschen Eisenbahn-Verbandes vom 1. August 1870 bestehenden Stücktarife für Locomotiven und Tender werden durch den vom 15. August 1871 ab gültigen 7. Nachtrag zu dem gedachten Tarife Gewichts-Frachtsätze eingeführt. Dieser Tarif-Nachtrag ist bei sämmtlichen Verbandstationen zu erhalten.

Alle seitherigen Tarifbestimmungen für Locomotiven- etc. Transporte, insbesondere auch die derartigen Sendungen aus Frankreich seither zugestandenen Frachtbegünstigungen, treten von dem genannten Zeitpunkte ab ausser Kraft.

Cassel, am 6. Juli 1871.

Für die Verwaltungen des Nordwestdeutschen Verbandes
die Königliche Direction der Main-Weser-Bahn.
Fleck.

Königl. Bayer. Pfälzische Eisenbahnen.

Alsenzbahn.

Letzte Einzahlung.

Die Herren Besitzer von Interimsscheinen der Alsenzbahn werden in Gemässheit des § 31 der Satzungen eingeladen, bis zum **3. August d. Js.** die

Vierte und letzte Einzahlung von zwanzig Procent

d. i. den Betrag per Interimsschein von . . . fl. 100. — kr.
abzüglich der Zwischenzinsen, nämlich:

a) Zins aus 60% = fl. 300 II. Einzahlung vom 3. August 1870 bis 3. August 1871 mit . . . . fl. 12. —
b) Zins aus 20% = fl. 100 III. Einzahlung vom 3. April bis 3. August 1871 mit . . . . . „ 1. 20

Summa . . . fl. 13. 20 kr.

somit den Betrag von . . . . fl. 86. 40 kr.

per Interimsschein, nebst den Zinsen von fl. 500 für den bei der Actie befindlichen, laufenden Zinscoupon vom 1. Juli d. Js. bis zum Einzahlungstage,

an die **Kgl. Bank in Nürnberg** oder deren Filialen,
an die Bankhäuser
M. A. von Rothschild und Söhne in **Frankfurt a/M.,**
Ph. N. Schmidt in Frankfurt a/M.,
W. H. Ladenburg und Söhne in Mannheim,
S. Bleichröder in Berlin,
an die **Vereinsbank in München** oder
an die **Directions-Hauptkasse in Ludwigshafen**

zu leisten und gegen Einlieferung der Interimsscheine die Actien nebst Couponsbogen und Talons in Empfang zu nehmen.

Wer die Einzahlung innerhalb der festgesetzten Zeit und spätestens einen Monat nachher nicht leistet, wird in Gemässheit des § 33 der Satzungen dadurch aller seiner Rechte als Actionär, sowie der bereits gezahlten Einschüsse zum Besten des Gesellschaftsvermögens verlustig, es wäre denn, dass der Actienbesitzer ein gesetzlich entschuldbares Zahlungshinderniss innerhalb 3 Monaten darzuthun vermöchte.

Ludwigshafen, den 30. Juni 1871.

Die Direction der Pfälzischen Eisenbahnen.
v. Jäger.

Rhein-Nahe-Eisenbahn.

Zinsen-Zahlung.

Die am **1. Juli d. J.** fälligen **halbjährigen Zinsen der Prioritäts-Obligationen** der Rhein-Nahe-Eisenbahn I. und II. Emission können von dem gedachten Tage ab bis zum **31. Juli c. Vormittags** in den Geschäftsstunden:

1) bei der Direction der Disconto-Gesellschaft in **Berlin,**
2) bei dem A. Schaaffhausen'schen Bankverein in **Cöln,**
3) bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie zu **Frankfurt a/M.,**
4) bei sämmtlichen **Stationscassen** der Rhein-Nahe- und Saarbrücker Eisenbahn, soweit deren Bestände ausreichen, und
5) bei unserer **Hauptcasse** hierselbst

erhoben werden.

Die Coupons müssen den Zahlstellen mit numerisch geordneten, nach den Emissionen getrennten, von den Eigenthümern unterschriebenen Verzeichnissen übergeben werden.

Saarbrücken, den 20. Juni 1871.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Hannoversche Staatsbahn.

Es soll die Lieferung von:
200 Stück gewöhnlichen Weichen,
12 „ halben Englichen Weichen,
100 „ Hartgussherzstücken 1:9,
30 „ do. 1:11,
100 „ Gussstahlherzstücken 1:9 und
20 „ do. 1:11
im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf
Sonnabend den 22. Juli 1871 Vormittags 10 Uhr,
im Büreau des Unterzeichneten anberaumt, bis zu welchem Tage die Offerten portofrei und versiegelt einzureichen sind.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen im gedachten Büreau zur Einsicht aus und können auch auf portofreie, an mich zu richtende Schreiben gegen Erstattung von 10 Sgr. bezogen werden.

Hannover, den 10. Juli 1871.
Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
K. Schäffer.

Leipzig-Dresdner Eisenbahn.

Die in unserem Maschinenhause zu Leipzig angesammelten Materialabfälle, ca. 1600 Ctr., beabsichtigen wir an den Meistbietenden zu verkaufen. Die Verkaufsbedingungen, sowie specielles Verzeichniss der Materialien können auf unserem Hauptbüreau in Leipzig eingesehen, von Letzteren auch auf portofreies Ansuchen unentgeltlich bezogen werden.

Offerten sind verschlossen, mit der Aufschrift „Gebot auf alte Materialien" bis **Montag, den 31. Juli c.** an uns einzusenden.

Leipzig, den 7. Juli 1871.
Directorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie.
W. Seyfferth. C. A. Gessler.

Oberschlesische Eisenbahn.

Die Herstellung der eisernen Ueberbaue von Brücken auf der Bahnstrecke Strehlen-Münsterberg, wozu etwa
770 Ctr. Schmiedeeisen und
58 Ctr. Gusseisen
erforderlich, soll im Wege öffentlicher Submission verdungen werden.

Die Lieferungsbedingungen, Gewichtsberechnungen und Zeichnungen liegen in unserm Büreau zur Einsicht offen, können auch von den Submittenten gegen Erstattung der Kopialien bezogen werden.

Offerten sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:
„Submission auf Herstellung des eisernen Ueberbaues von Brücken der Breslau-Mittelwalder Eisenbahn"
bis zu dem
auf Donnerstag den 20. Juli c. Vormittags 11 Uhr
anberaumten Submissionstermin in unser Büreau, hierselbst, Teichstrasse No 18 einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten werden eröffnet werden.

Breslau, den 1. Juli 1871.
Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Rheinische Eisenbahn.

Die Lieferung von 1400 Satz Achsen mit Scheibenrädern, darunter 1350 Satz Puddelstahl-Achsen mit schmiedeeisernen Scheibenrädern und Bandagen von Puddelstahl oder Bessemerstahl, und 50 Satz Gussstahl-Achsen mit Scheibenrädern und Bandagen, wie vor, soll gegen Ueberweisung und Anrechnung des Materials von 150 Satz ausrangirter Speichenräder (Bündelachsen, leiche Radgestelle, gusseiserne Naben, Bandagen aus gutem Zugeisen), 80 Rädersternen eben solcher Räder und von circa 30 Stück alter Puddelstahl-Bandagen im Submissionswege vergeben werden. Die Preise für die neuen Räderpaare sind pro Satz — eine Achse mit 2 Rädern fertig montirt — und diejenigen für das Altmaterial pro 1000 Pfd. anzugeben.

Bedingungen und Zeichnung sind auf frankirte Anfragen von unserem Central-Verwaltungs-Büreau — Altes Ufer No. 2 hierselbst — zu beziehen und Offerten mit der Aufschrift „Submission auf die Lieferung von Achsen mit Rädern" bis zum **25. ds. Mts.** uns einzureichen.

Köln, den 5. Juli 1871. **Die Direction.**

Rheinische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von
600 Stück offener Güterwagen à 200 Ctr. Tragfähigkeit
und von
12 Stück Gepäck- (A. B.) Wagen
im Submissionswege vergeben werden.

Bedingungen und Zeichnungen sind auf frankirte Anfragen von unserm Central-Verwaltungs-Büreau — Altes Ufer No. 2 hierselbst — zu beziehen und Offerten mit der Aufschrift „Submission auf die Lieferung von Güterwagen etc." bis zum **25. ds. Mts.** uns einzureichen.

Köln, den 6. Juli 1871. **Die Direction.**

K. k. priv. Kronprinz-Rudolf-Bahn.

Offert-Ausschreibung.

Für die Stationen der k. k. priv. Kronprinz Rudolf-Bahn sind 140 Stück Stations-Deckungssignale aufzustellen.

Die Signale müssen ähnlich jenen der Südbahngesellschaft mittelst Drahtzug von der Station aus zu stellen, und mit einem electromagnetischen Controllläutwerke versehen sein.

Die näheren Bedingnisse über die Construction der Signale, sowie über die Lieferung derselben können täglich von 9 Uhr früh bis 3 Uhr Nachmittags im Büreau des Betriebs-Inspectorates
Wien Kolowrat-Ring No. 3, III. Stock
eingesehen werden.

Wien, am 30. Juni 1871.
Die Direction.

Westfälische Eisenbahn.

Die auf verschiedenen Bahnhöfen der Westfälischen Eisenbahn lagernden Quantitäten von alten Schienen und Laschen, sowie von altem Schrot-, Guss- und Schmiedeeisen sollen im Wege der öffentlichen Submission verkauft werden.

Die Verkaufsbedingungen liegen in unserm Central-Büreau hier und auf den Stationen Warburg, Paderborn, Soest, Hamm, Münster, Rheine, Lingen, Papenburg, Leer und Emden zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie, an unseren Büreau-Vorsteher, Rechnungs-Rath Meyer hier zu richtende Schreiben unentgeltlich mitgetheilt.

Offerten sind verschlossen und mit der Aufschrift:
„Submission auf den Ankauf von alten Oberbaumaterialien"
bis zu dem am **15. Juli cr. Vormittags 11 Uhr** in unserem Central-Büreau hierselbst anstehenden Termine, in welchem dieselben in Gegenwart der erschienenen Submittenten geöffnet werden, portofrei an uns einzusenden.

Münster, den 1. Juli 1871.
Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.

Bekanntmachung,
ausgelooste Partial-Obligationen und Schuldscheine der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie betreffend.

Vom **1. December d. J.** an können die am 1. Juli a. c. notariell ausgeloosten 96 Nummern der Partial-Obligationen unserer Anleihe vom 1. December 1839 und 1. Juni 1841

Lit. A und B à 50 Thlr. von 1839.

41. 59. 121. 336. 356. 767. 915. 1039. 1153. 1174. 1297. 1389. 1551. 1644. 1775. 1973. 2134. 2162. 2289. 2300. 2304. 2327. 2397. 2452.

à 100 Thlr.

2721. 3078. 3175. 3328. 3376. 3440. 3556. 3639. 3851. 4028. 4142. 4146. 4159. 4220. 4256. 4288. 4311. 4378. 4426. 4451. 4538. 4584. 4636. 4658. 4821. 4881. 5009. 5091. 5100. 5136. 5300. 5309. 5954. 6258. 6291. 6408. 6435. 6462. 6522. 6717. 6841. 6900. 6983. 7233. 7274. 7436. 7599. 7696. 7703. 7834. 8008. 8047. 8115. 8142. 8161. 8248. 8299. 8334. 8378. 8380.

8437. 8570. 8776. 8969. 9033. 9080. 9201. 9208. 9319. 9336. 9385. 9646.

II. Serie à 50 Thlr. von 1841.

41. 59. 121. 336. 356. 767. 915. 1039. 1153. 1174. 1297. 1389. 1551. 1644. 1775. 1973. 2134. 2162. 2289. 2300. 2304. 2327. 2397. 2452. 2721. 3078. 3175. 3328. 3376. 3440. 3556. 3639. 3851. 4028. 4142. 4146. 4159. 4220. 4256. 4288. 4311. 4378. 4426. 4451. 4538. 4584. 4636. 4658. 4821. 4881. 5009. 5091. 5100. 5136. 5300. 5309. 5954. 6258. 6291. 6408. 6435. 6462. 6522. 6717. 6841. 6900. 6983. 7233. 7274. 7436. 7599. 7696. 7703. 7834. 8008. 8047. 8115. 8142. 8161. 8248. 8299. 8334. 8378. 8380. 8437. 8570. 8776. 8969. 9033. 9080. 9201. 9208. 9319. 9336. 9385. 9646

mit 132 Thlr. für je 100 Thlr. Nominalbetrag, ingleichen die bei dieser Ausloosung ebenfalls gezogenen 11 Serien oder 550 Schuldscheine unserer Anleihe vom 1. December 1854, nämlich:

Serie 50 No. 2451 bis No. 2500
„ 96 „ 4751 „ „ 4800
„ 127 „ 6301 „ „ 6350
„ 160 „ 7951 „ „ 8000
„ 200 „ 9951 „ „ 10000
„ 245 „ 12201 „ „ 12250
„ 246 „ 12251 „ „ 12300
„ 265 „ 13201 „ „ 13250
„ 267 „ 13301 „ „ 13350
„ 275 „ 13701 „ „ 13750
„ 279 „ 13901 „ „ 13950

und der 104 Nummern unserer Anleihe vom 1. December 1860 und zwar:

15007. 15010. 15013. 15022. 15055. 15063. 15114. 15139. 15164. 15170. 15374. 15495. 15521. 15530. 15573. 15631. 15672. 15734. 15784. 15829. 15867. 15964. 16028. 16037. 16052. 16113. 16179. 16199. 16249. 16273. 16293. 16333. 16351. 16394. 16410. 16417. 16427. 16454. 16511. 16530. 16568. 16601. 16616. 16687. 16709. 16835. 16854. 16888. 16911. 16925. 17017. 17031. 17328. 17386. 17492. 17501. 17522. 17559. 17579. 17600. 17624. 17625. 17657. 17739. 17762. 17956. 18128. 18192. 18284. 18402. 18403. 18418. 18510. 18592. 18643. 18679. 18713. 18806. 18815. 18932. 18972. 18988. 18990. 19075. 19080. 19218. 19233. 19314. 19322. 19333. 19351. 19380. 19460. 19463. 19537. 19583. 19590. 19615. 19688. 19704. 19746. 19779. 19802. 19845

mit je 100 Thlr. für jeden Schuldschein gegen Rückgabe des Hauptdocuments nebst Talons und Coupons bei unserer Hauptcasse allhier erhoben werden.

Gleichzeitig werden folgende, in früheren Jahren ausgelooste, und bis jetzt unerhoben gebliebene Partial-Obligationen, als:

Serie I. Lit. A à 50 Thlr.		Serie I. Lit. B à 50 Thlr.		Serie I. à 100 Thlr.		Serie II. à 50 Thlr.	
No.	Ausloosungs-Jahr	No.	Ausloosungs-Jahr	No.	Ausloosungs-Jahr	No.	Ausloosungs-Jahr
6	1870	6	1870	2903	1870	43	1870
221	„	221	„	4656	„	3231	„
763	„	323	„	4846	„	3241	„
1328	„	595	„	6387	„	4027	„
1577	„			7877	„	4090	1866
				8145	1865	4098	„
				9393	1870	6067	1870
				9758	1867	6387	„
				9777	1870	8293	1866
				9847	„	8481	1870
						9324	1868
						9706	1870
						9720	„
						9722	„

sowie nachstehende, in den Jahren 1858, 1859, 1865, 1866, 1867, 1868, 1869 und 1870 ausgelooste, ebenfalls noch nicht zur Einlösung präsentirte Schuldscheine, als:

No.	Serie	Jahr der Ausloosung	No.	Serie	Jahr der Ausloosung	No.	Serie	Jahr der Ausloosung
29	1	1867	4000	80	1868	8438	169	1859
252	6	1866	4131	83	1870	8650	173	1869
260	„	„	4137	„	„	8737	175	„
272	„	„	4143	„	„	9389	188	1870
285	„	„	4146	„	„	9392	„	„
286	„	„	4149	„	„	9393	„	„
290	„	„	4150	„	„	9398	„	„
352	8	1865	4664	94	1868	9569	192	1870
803	17	1868	4682	„	„	9570	„	„
808	„	„	4683	„	„	9572	„	„
815	„	„	4684	„	„	9573	„	„
817	„	„	4685	„	„	9587	„	„
837	„	„	4691	„	„	9588	„	„
838	„	„	4692	„	„	9589	„	„
843	„	„	4693	„	„	9918	„	„
953	20	1869	4890	98	1858	10555	199	1868
956	„	„	4891	„	„	10584	212	1869
957	„	„	4892	„	„	11553	„	„
958	„	„	5135	103	1870	11706	232	1867
975	„	„	5862	118	1868	11720	235	1870
996	„	„	5877	„	„	11721	„	„
1187	24	1867	5878	„	„	11722	„	„
1797	36	1866	5882	„	„	11723	„	„
3152	64	1869	6066	122	1870	11726	„	„
3156	„	„	6070	„	„	11727	„	„
3164	„	„	6356	128	1870	11730	„	„
3186	„	„	6358	„	„	11745	„	„
3196	„	„	6363	„	„	11746	„	„
3512	71	1867	6382	„	„	11747	„	„
3513	„	„	6386	„	„	11748	„	„
3514	„	„	6392	„	„	11749	„	„
3515	„	„	6398	„	„	11750	„	„
3516	„	„	6399	„	„	12508	251	„
3517	„	„	6400	„	„	12509	„	„
3518	„	„	6453	130	1867	12517	„	„
3519	„	„	7417	149	„	12519	„	„
3520	„	„	7444	„	„	12520	„	„
3521	„	„	7464	150	1866	12521	„	„
3522	„	„	7469	„	„	12522	„	„
3523	„	„	7484	„	„	12525	„	„
3524	„	„	7485	„	„	12526	„	„
3525	„	„	7486	„	„	12527	„	„
3526	„	„	7717	155	1870	12529	„	„
2527	„	„	7727	„	„	12531	„	„
3528	„	„	7733	„	„	12532	„	„
3529	„	„	7735	„	„	12533	„	„
3530	„	„	7736	„	„	12534	„	„
3531	„	„	7737	„	„	12535	„	„
3532	„	„	7738	„	„	12536	„	„
3533	„	„	7739	„	„	12537	„	„
3534	„	„	7740	„	„	12538	„	„
3535	„	„	7741	„	„	12539	„	„
3536	„	„	7742	„	„	12637	253	1869
3956	80	1868	7743	„	„	12642	„	„
3958	„	„	7744	„	„	13967	280	1865
3966	„	„	8422	169	1859	13968	„	„
3972	„	„	8423	„	„	14001	281	1869
3978	„	„	8435	„	„	14006	„	„
3979	„	„	8436	„	„	14007	„	„
3980	„	„	8437	„	„			

hierdurch wiederholt und mit dem Bemerken ausgerufen, dass die von diesen Partial-Obligationen und Schuldscheinen seit deren Rückzahlungsterminen etwa noch erhobenen Zinsen bei deren Einlösung vom Capitale gekürzt werden und dass die Beträge der von den Ausloosungen vom 1. Juli 1868 noch rückständigen Partial-

Obligationen und Schuldscheine, wenn letztere nicht bis zum **1. August d. J.** zur Präsentation bei unserer Hauptcasse gelangen, alsdann auf Kosten der resp. Inhaber bei hiesigem Königl. Bezirksgerichte deponirt werden.

Die noch unerhoben gebliebenen Beträge der in den Jahren 1858 bis 1867 ausgeloosten Partial-Obligationen und Schuldscheine befinden sich bereits im bezirksgerichtlichen Depositum.

Leipzig, den 2. Juli 1871.

Directorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie.

W. Seyfferth. C. A. Gessler.

Vereinigte Südösterreichische, Lombardische und Central-Italienische Eisenbahn-Gesellschaft.

Bei der am 5. Juli l. J. öffentlich stattgefundenen 2. Ziehung von 211 Stück der 5% Prioritäts-Obligationen Serie B sind nachstehende Nummern gezogen worden:

No. 62 161 bis 62 171 = 11 Stück,
„ 90 601 „ 90 700 = 100 „
„ 126 901 „ 127 000 = 100 „
211 Stück.

Die Rückzahlung der gezogenen Obligationen findet mit je 200 Gulden Ö. W. Silber vom **2. Jänner 1872** an gegen Rückgabe der Originalurkunden bei den unten bezeichneten Kassen statt.

in **Wien** bei der **k. k. priv. Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe,**
bei der **k. k. priv. allgem. Oesterr. Boden-Credit-Anstalt,**
bei dem Herrn **S. M. von Rothschild,**
in **Triest** bei den Herren **Morpurgo & Parente,**
in **Frankfurt a. M.** bei den Herren **M. A. v. Rothschild & Söhne,**
in **Hamburg** bei der **Norddeutschen Bank,**
bei den Herren **L. Behrens & Söhne,**
in **Berlin** bei dem Herrn **S. Bleichröder,**
in **Leipzig** bei der **allgem. Deutschen Credit-Anstalt,**
in **Paris** bei den Herren **Gebrüder von Rothschild.**

Vom 1. Jänner 1872 ab findet eine weitere Verzinsung der gezogenen Obligationen nicht statt.

Wien, am 5. Juli 1871.

Der Verwaltungs-Rath.

Thüringische Eisenbahn.

Mit **Sonnabend den 15. Juli cr.** tritt für die Thüringische Eisenbahn, einschliesslich der Bahnstrecken Leipzig-Corbetha, Weissenfels-Gera, Dietendorf-Arnstadt und Gotha-Leinefelde ein neuer Fahrplan in Kraft, welcher auf unseren Stationen angeschlagen und an sämmtlichen Billetschaltern käuflich zu haben ist.

Hierbei machen wir im Interesse des reisenden Publicums darauf aufmerksam, dass

a) mit dem Eintritte des neuen Fahrplans
1) der neu eingelegte Schnellzug V (resp. XVII) directen Anschluss von Breslau, Dresden und Magdeburg nach Frankfurt, Cassel, Cöln und Düsseldorf gewährt, während
2) in umgekehrter Richtung der ebenfalls neu eingelegte Schnellzug VI diesen directen Anschluss von und nach den genannten Stationen (mit Ausnahme des Anschlusses nach Magdeburg, welcher durch Zug VIII herbeigeführt wird) vermittelt.

b) zu diesen Schnellzügen (V, XVII, VI) sowohl im Local-, als im Durchgangsverkehr auch Billets für die III. Wagenklasse verabfolgt werden und

c) sämmtliche Tages- und Nachtschnellzüge die Station Gerstungen ohne anzuhalten durchfahren.

Auf der Gotha-Leinefelder Bahn werden zu allen Zügen auch Billets für die vierte Wagenklasse ausgegeben.

Erfurt, den 8. Juli 1871.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Werra-Eisenbahn.

Vom **Sonnabend den 15. Juli c.** an wird für die Werrabahn ein neuer Fahrplan eingeführt, nach welchem namentlich die Züge I. II. V. und VIII. der Hauptbahn und IV. der Zweigbahn nicht unwesentliche Aenderungen erleiden, während die übrigen Züge unverändert bestehen bleiben.

Ein specieller Fahrplan ist vom genannten Tage ab auf allen unseren Stationen ausgehängt und bei allen Billet-Expeditionen käuflich zu beziehen.

Erfurt, den 8. Juli 1871.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.

Am **15. Juli d. J.** findet die **Betriebseröffnung** auf unserer neuen Bahnstrecke **Berlin-Spandau** für **Personen- und Güter-Verkehr** statt. Der **Fahrplan** für die Züge auf den Bahnstrecken **Berlin-Spandau-Stendal-Gardelegen, Magdeburg-Wittenberge** und **Stendal-Salzwedel** ist von diesem Tage ab bis auf Weiteres folgender:

Abfahrt von Berlin	Ankunft in Stendal	Gardelegen	Salzwedel	Magdeburg	Wittenberge
6^{50} Mgs.	9^{13}	10^{20}	10^{51}	10^{44}	10^{38} Mgs.
9^{10} Vorm.	1^{8}	2^{32}	3^{21}	3^{13}	2^{37} Nm.
4^{20} Nchm.	7^{39}	9^{7}	9^{40}	10^{2}	10^{16} Ab.

Abfahrt von Magdeburg	Ankunft in Stendal	Wittenberge	Gardelegen	Salzwedel	Berlin
7^{40} Mgs.	9^{16}	10^{38}	10^{20}	10^{51} Mgs.	—
11^{40} Vorm.	1^{18}	2^{37}	2^{32}	3^{21}	5^{50} Nchm.
6^{27} Ab.	7^{53}	—	9^{7}	9^{40}	10^{30} Ab.
7^{20} Ab.	8^{56}	10^{16} Ab.	—	—	—

Abfahrt von Wittenberge	Ankunft in Stendal	Berlin	Magdeburg	Gardelegen	Salzwedel
5^{24} Mgs.	6^{39}	10^{30}	8^{25}	10^{20}	10^{51} Mgs.
12^{15} Mitt.	1^{26}	5^{50}	3^{13}	2^{32}	3^{21} Nm.
6^{40} Ab.	7^{55}	10^{30}	10^{2}	9^{7}	9^{40} Ab.

Abfahrt von Salzwedel	Ankunft in Stendal	Berlin	Gardelegen	Magdeburg	Wittenberge
4^{45} Mgs.	6^{34}	10^{30}	10^{20}	{ 8^{25} / 10^{44}	10^{38} Mgs.
11^{35} Vorm.	1^{10}	5^{50}	2^{32}	3^{13}	2^{37} Nm.
5^{45} Nchm.	7^{48}	10^{30}	9^{7}	10^{2}	10^{16} Ab.

Abfahrt von Gardelegen	Ankunft in Stendal	Berlin	Magdeburg	Wittenberge	Salzwedel
5^{30} Mgs.	6^{25}	10^{30}	{ 8^{25} / 10^{44}	10^{38}	10^{51} Mgs.
12^{20} Mitt.	1^{15}	5^{50}	3^{13}	2^{37}	3^{21} Nm.
6^{45} Ab.	7^{40}	10^{30}	10^{2}	10^{16}	9^{40} Ab.

Die Fahrzeiten von 6 Uhr Abends bis 6 Uhr Morgens sind eingerahmt.

Die Abfahrtszeiten von den Zwischenstationen ergeben sich aus den auf den Stationen ausgehängten Fahrplänen.

Die Züge 6^{50} Mgs. von Berlin bis Stendal,
8^{1} Abds. „ Stendal bis Berlin,
6^{27} „ „ Magdeburg bis Stendal,
9^{19} Mgs. „ Stendal bis Magdeburg

befördern nur Personen in der **1., 2. und 3. Wagenklasse**, alle übrigen Züge dagegen in **sämmtlichen vier Wagenklassen.**

Für den Verkehr auf der neu zu eröffnenden Strecke Berlin-Spandau kommen dieselben Reglements und Tarifbestimmungen zur Anwendung, welche im Localverkehre unserer übrigen Bahnstrecken Geltung haben. Das Nähere ergeben die auf den Stationen ausgehängten Personengeldtarife etc.

Der Gütertarif ist bei unseren Güterexpeditionen käuflich zu haben.

Magdeburg, den 10. Juli 1871. **Directorium.**

Provisorischer Fahrtenplan der Taunus-Eisenbahn

mit den Anschlüssen an die Nassauische Eisenbahn. **Vom 15. Juli 1871 an gültig.**

Abgangs- und Bestimmungs-Station.		1.	3.	5.	7.	9.	11.	13.	15.	17.	19.	21.	23.	25.	27.
		Local-zug.	Pers.-zug.	Schnell-zug.	Pers.-zug.	Schnell-zug.	Pers.-zug.	Schnll.-Zug.	Pers.-zug.	Schnell-zug.	Personenzüge				
		I. II. III.	I. II. III.	I. u. II.	I. II. III.	I. u. II.	I. II. III.	I. u. II.	I. II. III.	I. u. II.	I. II. III.	I. II. III.	I. II. III	I. II. III.	I. II. III.
		Morg.	Morg.	Morg.	Morg.	Morg.	Morg.	Nachm.	Nchm.	Nachm.	Abds.	Abds.	Abds.	Abds.	Abds.
Taunus-Eisenbahn.		U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.
Frankfurt	ab	6^{10}	6^{25}	7^{35}	9	10^{30}	11^{30}	2	3	4^{10}	—	6^{40}	Localzug nach Rüdesheim täglich, nach Wiesbaden nur Sonntags.	Nur im Juli, August und September.	9^{15}
Höchst	an	6^{25}	6^{40}	7^{45}	9^{15}	10^{40}	11^{45}	2^{10}	3^{15}	4^{20}	—	6^{55}			9^{30}
Sodener Zweigb. Soden	ab	—	—	7^{10}	8^{57}	10^{20}	11^{27}	1^{52}	2^{57}	4^{3}	—	6^{35}			9^{14}
Sodener Zweigb. Höchst	an	—	—	7^{23}	9^{10}	10^{33}	11^{40}	2^{5}	3^{10}	4^{16}	—	6^{48}			9^{27}
Sodener Zweigb. Höchst	ab	6^{30}	—	7^{50}	9^{20}	10^{50}	11^{55}	2^{15}	3^{20}	2^{25}	—	7			—
Sodener Zweigb. Soden	an	6^{43}	—	8^{3}	9^{33}	11^{3}	12^{8}	2^{28}	3^{33}	4^{38}	—	7^{13}			—
Höchst	ab	—	6^{42}	7^{47}	9^{17}	11^{43}	11^{47}	2^{12}	3^{17}	4^{23}	—	6^{58}			9^{32}
Hattersheim	ab	—	6^{51}	—	9^{27}	—	11^{57}	—	3^{27}	—	—	7^{10}			9^{42}
Flörsheim	ab	—	7^{3}	—	9^{38}	—	12^{11}	—	3^{38}	4^{36}	—	7^{25}			9^{53}
Hochheim	ab	—	7^{15}	—	9^{50}	—	12^{25}	—	3^{50}	—	—	7^{40}			10^{5}
Castel	an	—	7^{25}	8^{15}	10	11^{15}	12^{35}	2^{45}	4	4^{50}	—	7^{50}			10^{15}
Mainz	an	—	7^{40}	8^{25}	10^{15}	11^{30}	12^{45}	2^{55}	4^{10}	5	—	8			10^{25}
per Dampfboot	ab	—	7^{15}	8^{5}	9^{50}	11	12^{15}	2^{40}	3^{50}	4^{35}	5^{30}	7^{30}	8^{5}		10^{5}
Castel	ab	—	7^{35}	8^{18}	10^{5}	11^{20}	12^{40}	I. II. III. 2^{55}	4^{5}	4^{55}	5^{45}	7^{55}	8^{20}	10	10^{20}
Curve	an	—	7^{43}	8^{25}	10^{14}	11^{28}	12^{50}	3^{5}	4^{15}	5^{5}	5^{53}	8^{5}	8^{28}	10^{7}	10^{30}
Biebrich	an	—	7^{55}	—	10^{25}	—	1	3^{15}	4^{25}	—	—	8^{15}	nur Sonnt.	—	10^{40}
Biebrich	ab	—	7^{33}	—	10^{2}	—	12^{38}	2^{53}	4^{3}	—	—	7^{53}		—	10^{18}
Wiesbaden	an	—	7^{55}	8^{35}	10^{25}	11^{37}	1	3^{15}	4^{25}	5^{15}	6	8^{15}	8^{35}	10^{15}	10^{40}
Nass. u. Rhein. Bahn. Correspondenzen mit d. Taunusbahn.				I. u. II.											
Castel	ab	—	—	8^{18}	10^{5}	11^{20}	—	2^{55}	—	4^{55}	—	—	8^{20}	—	—
Curve	ab	—	—	8^{26}	10^{15}	11^{30}	—	3^{6}	—	5^{7}	—	—	8^{29}	—	—
Wiesbaden	ab	—	—	8^{20}	10^{5}	11^{25}	—	3	—	5	—	—	8^{20}	—	—
Mosbach	ab	—	—	8^{33}	10^{18}	11^{35}	—	3^{10}	—	5^{11}	—	—	8^{34}	—	—
Eltville	an	—	—	8^{46}	10^{40}	11^{55}	—	3^{36}	—	5^{30}	—	—	8^{59}	—	—
Rüdesheim	an	—	—	9^{10}	11^{20}	12^{25}	—	4^{12}	—	6^{2}	—	—	9^{52}	—	—
Lahnstein	an	—	—	10^{32}	—	2^{5}	—	6	—	7^{35}	—	—	—	—	—
Ehrenbreitstein	an	—	—	10^{50}	—	2^{24}	—	6^{48}	—	—	—	—	—	—	—
Coblenz	an	—	—	11	—	2^{20}	—	6^{23}	—	7^{50}	—	—	—	—	—
Bonn	an	—	—	12^{22}	—	4^{10}	—	8^{25}	—	9^{17}	—	—	—	—	—
Deutz	an	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cöln	an	—	—	1^{5}	—	5^{25}	—	9^{25}	—	10	—	—	—	—	—
Aachen	an	—	—	3^{30}	—	7^{50}	—	—	—	12^{5}	—	—	—	—	—
Ems	an	—	—	11	—	2^{35}	—	6^{35}	—	8^{20}	—	—	—	—	—
Dietz	an	—	—	1^{11}	—	4^{42}	—	7^{42}	—	9^{7}	—	—	—	—	—
Limburg	an	—	—	1^{20}	—	4^{50}	—	7^{52}	—	9^{15}	—	—	—	—	—
Nass. u. Rhein. Bahn. Correspondenzen mit d. Taunusbahn.		U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	
Limburg	ab	—	—	—	7	—	10^{18}	—	2^{2}	—	—	—	—	6^{18}	—
Dietz	ab	—	—	—	7^{8}	—	10^{25}	—	2^{13}	—	—	—	—	6^{26}	—
Ems	ab	—	—	—	8^{10}	—	11^{15}	—	3^{10}	—	4^{50}	—	—	7^{15}	—
Aachen	ab	—	—	—	3^{20}	—	7	—	9^{35}	—	—	—	—	2^{15}	—
Cöln	ab	—	—	—	6	—	9	—	11^{45}	—	—	—	—	5	—
Deutz	ab	—	—	—	—	—	—	—	12^{20}	—	3^{55}	—	—	—	—
Bonn	ab	—	—	—	6^{40}	—	9^{40}	—	12^{50}	—	3^{20}	—	—	5^{45}	—
Coblenz	ab	—	—	—	8	—	11^{10}	—	2^{50}	—	—	—	—	7^{5}	—
Ehrenbreitstein	ab	—	—	—	8^{29}	—	—	—	3	—	4^{55}	—	—	—	—
Lahnstein	ab	—	—	—	8^{37}	—	11^{45}	—	3^{45}	—	5^{30}	—	—	7^{40}	—
Rüdesheim	ab	—	6^{45}	—	10^{10}	—	1^{20}	—	5^{28}	—	6^{48}	—	7^{15}	9^{10}	—
Eltville	ab	—	7^{23}	—	10^{40}	—	1^{55}	—	6^{3}	—	7^{14}	—	8^{24}	9^{40}	—
Mosbach	ab	—	7^{48}	—	11^{3}	—	2^{18}	—	6^{26}	—	7^{35}	—	8^{48}	10^{2}	—
Wiesbaden	an	—	8	—	11^{15}	—	2^{30}	—	6^{40}	—	7^{45}	—	9	10^{12}	—
Curve	ab	—	7^{52}	—	11^{8}	—	2^{24}	—	6^{29}	—	—	—	8^{53}	Anschluss an die Taunusbahn zu Wiesbaden.	
Castel	an	—	8	—	11^{15}	—	2^{31}	—	6^{38}	—	7^{45}	—	9		
Mainz	an	—	8^{25}	—	11^{30}	—	2^{55}	—	7	—	8	—	9^{30}		

Abgangs- und Bestimmungs-Station.		2.	4.	6.	8.	10.	12.	14.	16.	18.	20.	22.	24.	26.
		Personenzüge.		Schnellzüge.		Personenzüge.		Schnell-zug.	Personenzüge.		Schnell-zug.	Personenzüge.		Schnell zug.
		I. II. III.	I. II. III.	I. u. II	I. u. II.	I. II. III.	I. II. III.	I. II. III.	I. II. III.	I. II. III.	I. u. II.	I. II. III.	I. II. III.	I. II. III.
		Mrgs.	Mrgs.	Mrgs.	Mrg.	Nchm.	Nchm.	Nchm.	Abds.	Abds.	Abds.	Abds.	Abds.	Abds.
Taunus-Eisenbahn.														
Wiesbaden	ab	6^{10}	8^{40}	9^{50}	10^{55}	12^{5}	2^{20}	4^{30}	—	6^{30}	7^{20}	Localzug täglich.	8^{55}	10^{40}
Biebrich	ab	6^{8}	8^{38}	—	10^{50}	12^{3}	2^{18}	—	—	6^{28}	—		8^{52}	—
Biebrich	an	6^{30}	9	—	11^{15}	12^{25}	2^{40}	—	—	6^{50}	—		9^{15}	—
Curve	ab	6^{20}	8^{50}	9^{58}	11^{3}	12^{15}	2^{30}	4^{37}	6^{29}	6^{40}	—		9^{7}	10^{47}
Castel	an	6^{30}	9	10^{5}	11^{10}	12^{25}	2^{40}	4^{45}	6^{38}	6^{50}	7^{40}		9^{20}	10^{55}
Mainz	an	6^{40}	9^{10}	10^{15}	11^{30}	12^{45}	2^{55}	5	7	7	8		9^{30}	—
per Dampfboot	ab	6^{20}	8^{50}	9^{50}	11	12^{15}	2^{20}	4^{35}	—	6^{40}	7^{30}		9^{10}	—
Castel	ab	6^{40}	9^{5}	10^{10}	11^{18}	12^{30}	2^{45}	I. u. II. 4^{50}	—	6^{55}	7^{50}		9^{25}	11
Hochheim	ab	6^{50}	9^{15}	—	—	12^{40}	2^{55}	—	—	7^{5}	—		9^{35}	—
Flörsheim	ab	7	9^{26}	10^{25}	—	12^{51}	3^{7}	—	—	7^{17}	—		9^{47}	—
Hattersheim	ab	7^{15}	9^{38}	10^{38}	—	1^{2}	3^{20}	—	—	7^{32}	—		10	11^{27}
Höchst	an	7^{25}	9^{48}	10^{46}	11^{53}	1^{12}	3^{30}	5^{18}	—	7^{45}	8^{18}	I. II. III.	10^{12}	—
Sodener Zweigb. Soden	ab	7^{10}	8^{57}	10^{20}	11^{27}	—	2^{57}	5^{2}	—	7^{23}	—	9^{14}	—	—
Sodener Zweigb. Höchst	an	7^{23}	9^{10}	10^{33}	11^{40}	—	3^{10}	5^{15}	—	7^{36}	—	9^{27}	—	—
Sodener Zweigb. Höchst	ab	7^{50}	—	10^{50}	11^{55}	2^{15}	4^{25}	5^{25}	—	—	8^{25}	—	—	—
Sodener Zweigb. Soden	an	8^{3}	—	11^{3}	12^{8}	2^{28}	4^{38}	5^{38}	—	—	8^{38}	—	—	—
Höchst	ab	7^{28}	9^{50}	10^{48}	11^{55}	1^{15}	3^{32}	5^{20}	—	7^{50}	8^{20}	9^{35}	10^{14}	11^{30}
Frankfurt	an	7^{43}	10^{5}	11	12^{5}	1^{30}	3^{48}	5^{30}	—	8^{5}	8^{30}	9^{50}	10^{30}	11^{40}

Zug 26 zwischen Castel u. Frankfurt nur Sonntags und ohne Dampfbootfahrt nach Mainz u. nur während der Monate Juli, August u. September.

Der Dienst auf der Höchst-Sodener Zweigbahn und die Localzüge Nr. 1 und 22 werden mit dem 31. October d. J. eingestellt.

Main-Weser-Bahn.

Fahrplan,

gültig vom 15. Juli 1871 ab bis auf Weiteres.

Ortszeit.

Entfernung in Meilen		II. Gemischter Zug mit Personenbeförderung I., II. u. III. Cl. U. M.	IV. Courierzug I. u. II. Cl. U. M.	VI. Gemischter Zug mit Personenbeförderung I., II u. III. Cl. U. M.	VIII. Personenzug I., II. u. III. Cl. U. M.	X. Personenzug I., II. u. III. Cl. U. M.	XII. Schnellzug I., II. u. III. Cl. U. M.	XIV. Personenzug I., II. u. III. Cl. U. M.	XVI. Gemischter Zug mit Personenbeförderung I., II. u. III. Cl. U. M.	XVIII. Gemischter Zug mit Personenbeförderung I., II. u. III. Cl. U. M.
		Vorm.	Vorm.	Vorm.	Vorm.	Nchm.	Nchm.	Nchm.	Nchm.	Nchm.
—	**Cassel** . . . Abg.	—	5.48	—	7.45	1.	4.50	—	7.	10.30
0,51	Wilhelmshöhe „	—	—	—	7.53	1.7	4.57	—	7.9	10.39
1,87	**Guntershausen** an	—	6.5	—	8.8	1.24	5.12	—	7.24	10.54
	ab		6.7		8.18	1.29	5.18		7.34	11.6
3,72	Gensungen . „	—	—	—	8.37	1.46	—	—	7.57	11.25
4,60	Wabern . . „	—	—	—	8.48	1.56	5.40	—	8.13	11.39
5,83	Borken . . . „	—	—	—	9.2	2.9	—	—	8.30	11.54
6,68	Zimmersrode „	—	—	—	9.13	2.21	—	—	8.45	12.6
8,24	Treysa . . . „	—	6.58	—	9.33	2.39	6.14	—	9.8	12.27
9,65	Neustadt . „	—	—	—	9.49	2.54	—	—	9.28	12.44
12,11	Kirchhain . „	—	7.27	—	10.13	3.17	—	—	9.56	1.10
13,50	Cölbe(Haltestelle) „	—	—	—	10.27	3.30	—	—	10.13	1.26
14,15	**Marburg** . . . „	4.30	7.47	—	10.40	3.42	7.1	6.15	10.30	1.41
16,13	Fronhausen . „	4.51	—	—	10.59	3.59	—	6.35	10.53	2.3
17,00	Lollar . . . . „	5.2	—	—	11.9	4.9	—	6.47	11.6	2.15
18,18	**Giessen** . . . an	5.13	8.17		11.21	4.20	7.31	6.59	11.20	2.28
	ab	5.19	8.25	7.	11.31	4.30	7.39	8.		2.48
19,46	Lang-Göns . „	5.35	—	7.18	11.47	4.45	—	8.18	—	3.6
20,63	Butzbach . . „	5.50	8.47	7.34	12.2	5.	—	8.34	—	3.22
21,95	Bad Nauheim „	6.7	9.2	7.51	12.17	5.15	8.13	8.52	—	3.38
22,44	**Friedberg** . . „	6.19	9.10	8.3	12.26	5.24	8.21	9.3	—	3.51
23,47	Nieder-Wöllstadt „	6.31	—	8.16	12.37	5.35	—	9.17	—	4.4
24,19	Gross-Karben „	6.40	—	8.25	12.46	5.44	—	9.27	—	4.14
24,59	Dortelweil . „	6.47	—	8.32	12.53	5.51	—	9.34	—	4.21
25,08	Vilbel . . . „	6.56	—	8.41	1	5.59	—	9.42	—	4.31
25,68	Bonames . . „	7.5	—	8.50	1.8	6.7	—	9.50	—	4.40
26,64	Bockenheim „	7.18	—	9.3	1.19	6.18	—	10.3	—	4.53
27,00	**Frankfurt** . . Ank.	7.25	9.50	9.10	1.25	6.25	9.	10.10	—	5.
		Vorm.	Vorm.	Vorm.	Nchm.	Nchm.	Nchm.	Nchm.	Nchm.	Vorm.

Entfernung in Kilometern		I. Gemischter Zug mit Personenbeförderung I., II. u III. Cl. U. M.	III. Personenzug I., II. u. III. Cl. U. M.	V. Schnellzug I., II. u. III. Cl. U. M.	VII. Personenzug I., II. u. III. Cl. U. M.	IX. Gemischter Zug mit Personenbeförderung I. II. u. III. Cl. U. M.	XI. Personenzug I., II. u. III. Cl. U. M.	XIII. Schnellzug I., II. u. III. Cl. U. M.	XV. Gemischter Zug mit Personenbeförderung I., II. u. III. Cl. U. M.	XVII. Courierzug I. II. u. III. Cl. U. M.
		Vorm.	Vorm.	Vorm.	Vorm.	Nchm.	Nchm.	Nchm.	Nchm.	Nchm.
—	**Frankfurt** . . . . . Abg.	—	5.40	7.5	9.45	12.30	2.30	5.45	8.30	10.50
2,67	Bockenheim . . . „	—	5.47	—	9.52	12.42	2.37	—	8.41	—
9,79	Bonames . . . . „	—	5.58	—	10.4	1.1	2.49	—	8.55	—
14,25	Vilbel . . . . . . „	—	6.7	—	10.13	1.16	2.58	6.8	9.5	11.8
17,88	Dortelweil . . . . „	—	6.15	—	10.20	1.27	3.5	—	9.13	—
20,85	Gross-Karben . . „	—	6.22	—	10.27	1.38	3.12	—	9.21	—
26,19	Nieder-Wöllstadt „	—	6.33	—	10.38	1.55	3.23	6.28	9.34	—
33,83	**Friedberg** . . . . „	—	6.49	7.46	10.53	2.22	3.39	6.40	9.54	11.33
37,47	Bad Nauheim . . „	—	6.58	7.54	11.1	2.35	3.47	6.48	10.4	11.41
47,26	Butzbach . . . „	—	7.16	—	11.18	3.3	4.4	7.3	10.23	11.55
55,95	Lang-Göns . . . „	—	7.30	—	11.31	3.26	4.17	—	10.39	--
65,44	**Giessen** . . . „ an		7.43	8.25	11.44	3.45	4.30	7.23	10.53	12.15
	ab	4.5	7.58	8.33	11.58	11.12	4.45	7.31	—	12.19
74,20	Lollar . . . . . . „	4.19	8.9	—	12.10	11.33	4.58	7.43	—	—
80,65	Fronhausen . . . „	4.32	8.20	—	12.20	11.51	5.9	—	—	—
95,35	**Marburg** . . . . . „	5.	8.37	9.7	12.43	12.15	5.34	8.13	—	12.51
100,17	Cölbe (Haltestelle) . „	5.9	—	—	12.51	—	5.42	—	—	—
110,48	Kirchhain . . . „	5.28	—	9.26	1.7	—	6.	8.33	—	—
128,74	Neustadt . . . . „	5.58	—	—	1.34	—	6.27	—	—	—
139,20	Treysa . . . . . „	6.18	—	10.2	1.51	—	6.45	9.14	—	1.45
150,77	Zimmersrode . . „	6.36	—	—	2.7	—	7.3	—	—	—
157,08	Borken . . . . . „	6.48	—	—	2.17	—	7.15	—	—	—
166,21	Wabern . . . . . „	7.6	—	10.35	2.32	—	7.31	9.49	—	—
172,74	Gensungen . . . „	7.19	—	—	2.42	--	7.42	—	—	—
186,46	**Guntershausen** „ an	7.41	—	10.55	3.3	—	8.2	10.14	—	2.35
	ab	7.51		10.58	3.8		8.10	10.17		2.37
196,58	Wilhelmshöhe . „	8.8	—	11.13	3.24	—	8.27	10.32	—	—
200,34	**Cassel** . . . . . Ank.	8.15	—	11.20	3.32	—	8.35	10.40	—	2.55
		Vorm.	Vorm.	Vorm.	Nchm.	Vorm.	Nchm.	Nchm.	Nchm.	Vorm.

PRIVAT-ANZEIGEN.

Norddeutscher Lloyd.
Postdampfschifffahrt
von Bremen nach Newyork und Baltimore
eventuell Southampton anlaufend

Dampfer	Datum		Ziel	Dampfer	Datum		Ziel
D. Donau	15. Juli	nach	Newyork	D. Newyork	9. Aug.	nach	Newyork
D. Ohio	19. Juli	„	Baltimore	D. Rhein	12. Aug.	„	Newyork
D. Hermann	22. Juli	„	Newyork	D. Frankfurt	16. Aug.	„	Newyork
D. Hannover	26. Juli	„	Newyork	D. Baltimore	16. Aug.	„	Baltimore
D. Main	29. Juli	„	Newyork	D. Deutschland	19. Aug.	„	Newyork
D. Berlin	2. Aug.	„	Baltimore	D. Hansa	23. Aug.	„	Newyork
D. Köln	2. Aug.	„	Newyork	D. Donau	26. Aug.	„	Newyork
D. Weser	5. Aug.	„	Newyork				

und ferner jeden Mittwoch und Sonnabend.

Passage-Preise nach Newyork: Erste Cajüte **165** Thaler, zweite Cajüte **100** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.

Passage-Preise nach Baltimore: Cajüte **135** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Pr. Crt.

Fracht: £ 2 mit 15% Primage per 40 Cubicfuss Bremer Maasse. Ordinäre Güter nach Uebereinkunft.

von Bremen nach Neworleans via Havana
D. Köln 16. Septbr.; D. Frankfurt 7. Octbr.; D. Hannover 28. Octbr.

Passage-Preise nach New-Orleans und Havana: Cajüte **180** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.

Fracht nach New-Orleans £ 2. 10 s., nach Havana £ 3 mit 15% Primage per 40 Cubicfuss Bremer Maasse. Ordinäre Güter nach Uebereinkunft.

von Bremen nach Westindien via Southampton
Nach Colon, Savanilla, La Guayra und Porto Cabello mit Anschlüssen via Panama nach allen Häfen der Westküste Amerikas, sowie nach China und Japan. D. Graf Bismarck Montag 7. August; D. König Wilhelm I. Donnerstag 7. September, und ferner am 7. jeden Monats.

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

Röhren aller Art

Guss- und schmiedeeiserne Röhren für Gas-, Dampf-, Wasser- und Heizungsanlagen nebst allen dazu passenden Verbindungen, Röhren für Locomotiven und Locomobilen, Fieldkesselröhren für Dampfkessel für alle technischen und landwirthschaftlichen Zwecke, Zuckerfabriken, Brauereien und Brunnenanlagen, Bohrröhren für Bergwerksbetrieb, Röhren von Kupfer, Messing, Blei, verzinnt und emaillirt, sowie alle dafür passenden Werkzeuge: Hähne, Ventile, Peetventile liefert prompt und zu Fabrikpreisen die **Röhrenfabrik** von

Hahn & Huldschinsky in Berlin

Lager in Berlin, Wien, Breslau, Stettin, Magdeburg, Chemnitz, Gleiwitz.

Illustrirtes
Preishandbuch der Specialitäten
für
Ingenieure, Maschinenbauer, Taxatoren und Kaufleute.

Zu den sauber ausgeführten, perspectivischen Zeichnungen von Werkzeugen, Werkzeugs- und Hülfsmaschinen, Eisenbahn- und Fabrikbedarf, Special-Armaturen, Pumpen etc., giebt das Buch die maassgebenden Preise, Leistungsfähigkeiten und event. Vorzüge und Verwendbarkeit besonderer Constructionen. Es hat sich in seinem jetzigen Umfange bereits die Anerkennung tüchtiger Fachmänner erworben und sucht dem Bedürfnisse nach einem Compendium derart, durch eine beständige Erweiterung seines Inhalts immer mehr zu genügen. 50 Tafeln sind bis jetzt erschienen, Preis pro Stück 1¾ Sgr. Probeblätter in Photolithographie von 12 diversen Tafeln gegen 9 Stück 1 Groschen-Marken aus dem Selbstverlag des Verfassers.

Ingenieur **Carl Pieper.** Dresden.

Für Ingenieure.

Unzerreissbare glatte u. rauhe Rollenzeichenpapiere
eigner Fabrikation
in Rollen von 71 C/m. und 142 C/m. Breite
Thlr. 4½ Thlr. 10 pro Rolle,

Unzerreissbares Englisches Whatman's Rollenzeichenpapier
in Rollen von 71 oder 102 C/m. Höhe Thlr. 5⅔ pro Rolle,

Doppelt geleimte Rollenzeichenpapiere aus alten Schiffstauen
hergestellt, zäh wie Leder, nie brechend für Maschinen und Schablonenzeichnungen. Hiervon stehen Muster zu Dienst.

Carl Schleicher & Schüll,
Düren, Rhein-Preussen.

Ein Ingenieur, der seine Studien in Carlsruhe und Berlin gemacht, mehrere Jahre in Privat-Werken und seit 5 Jahren im Eisenbahndienste als Lokomotivführer auf einer Staatsbahn, Techniker und Werkmeister thätig gewesen, gegenwärtig als Constructeur auf dem technischen Büreau beschäftigt ist, sucht entsprechende Stellung beim äusseren Betriebe einer Bahn. Franko-Offerten unter **A. K. No. 60** an die Expedition d. Zeitung.

Für Bauende!
Bester Engl. Portland-Cement ist unter Garantie für die Güte entsprechend billig zu beziehen durch
Carl Bües in Hamburg,
Holstenstrasse 5.

Hartguss
Herzstücke und Räder
Erdtransportwagen
in jeder Grösse und zu jeder Spur, sowohl Seiten- und Vorkipper als Wagen zum Ausschaufeln, liefern in bewährter Konstruktion

Thelen & Weydemeyer,
Eisengiesserei, Maschinen- und Dampfkessel-Fabrik. Nordhausen.

Schauwecker's pat. selbstthätiger Oeltropfapparat für Dampfschieber u. Kolben Allein zu beziehen durch

Fr. Schauwecker, Maschinenmeister der Ostbahn in Welden (Bayern).

Ein Eisenbahn - Maschinen - Ingenieur (Preusse), der seine Studien in Berlin absolvirt, die Qualification eines Locomotivführers besitzt, in einer Reparatur-Werkstätte gearbeitet, 1½ Jahr im Maschinenbüreau construirt und unter Anleitung des Maschinenmeisters die Werkstätte geleitet, sucht eine feste Anstellung am liebsten in Süddeutschland. Offerten an Hrn **Behm, Berlin,** Louisenstrasse 35 zu senden.

Fr. Chr. Fikentscher
Thonwaarenfabrik
in Zwickau
prämiirt
1865 in Merseburg u. Dresden
1867 in Paris u. Chemnitz
1868 in Reichenbach
1869 in Wittenberg
1870 in Görlitz u. Cassel

liefert: **Röhren** aus bestem Steinzeug für Wasserleitungen (auf 10 Atmosphären geprüft), Schleussen, Abtrittanlagen etc., **Gefässe und Apparte** für chemische Fabriken, Färbereien, Papierfabriken, als: Condensations- und Chlorentwickelungsgefässe, Decantirtöpfe, Schaalen, Entwässerungsplatten, Hähne etc. **Schornsteinaufsätze** verschiedener gefälliger und wirksamer Construction, **Fässer** für Haushaltungen zu Wasser, Kraut und zum Pöckeln, **Chamottesteine** jeder Form und Grösse.

Ausführliche Preiscourante auf Verlangen gratis.

Ventilatoren
Ventilator-Feldschmieden
von Thlr. 28 an.
G. Schiele & Co.
Bleibergasse 10. Frankfurt a. M.

Technisches Bureau

Ueberwachung der Ausführung, Inspection und Abnahme in England bestellter Lieferungen.
Einführung Deutscher Erfindungen in England und Frankreich und umgekehrt.
Besorgung und Verwerthung von Patenten in England, Frankreich, Belgien und America.
Betheiligung an Bauten und Unternehmungen auf dem Continente.
Lieferung Englischer Maschinen und Maschinentheile, Metalle, Chemikalien und anderer Materialien für Dampfschiffbetrieb, Fabriken, Arsenale, Bauunternehmungen.
Locomotiven, Waggons, Federn, Schienen und Schienen-Kleinmaterial.
Unternehmer von Eisenbahnen und öffentlichen Bauten werden darauf aufmerksam gemacht, dass neue und gebrauchte Locomobilen, Locomotiven, Waggons, Werkzeugmaschinen, Pumpen etc. fast jederzeit zum sofortigen Versandt bereit sind.
Uebernahme von Agenturen continentaler Industrien für England.

Heinrich Simon
Civil-Ingenieur, 7 St. Peters Square
Manchester.

Vertreter in Plätzen des Continents werden gesucht.

Haeckel & Co. in Leipzig.

Königl. Sächsische Patent-Inhaber
(Etablirt seit 1853.)
Eisenbahn-Behörden
empfehlen wir zur
Einrichtung resp. Copmletirung von autographischen Druckereien,
um Pläne, Schriftstücke etc. zu vervielfältigen, unsere bewährten
Steindruck-Pressen
ganz von Eisen, in 6 Grössen, Lithographie-Steine, Walzen, Farben, Firnisse und alle Specialitäten.
Referenzen von Eisenbahn-Behörden, denen wir Druckereien einrichteten, stehen zu Diensten.
Illustrirte Preislisten gratis und frankirt.

Für Eisenbahn-Bauunternehmer

empfehlen eine vollständige **betriebsfähige** Locomotive mit erforderlichen Concessions-Papieren

Gebrüder Schweitzer & Co.
Hamm i/Westphalen.

Luftheizungen und Dampfheizungen

für Bahnhöfe und Bauwerke aller Art liefert
J. H. Reinhardt, Mannheim.

Mährisch-Schlesische Centralbahn.
Lieferung

von
Personen- und Lastwagen, Schneepflügen, kleinen Bahnwagen und Draisinen.

Die Vorschriften und Bedingnisse sind täglich in unserem Büreau von 8—3 Uhr einzusehen.

Die gesiegelten Offerten (auf die ganze oder einen Theil der Lieferung lautend) sind
längstens bis 20. Juli l. J. Vormittags 10 Uhr
an die General-Direction einzureichen, an welchem Tage die Oeffnung und Entscheidung stattfindet.

Wien, 20. Juni 1871.

Die General-Direction der Mährisch-Schlesischen Centralbahn,
Wien, IV, Wohllebengasse 6.

Windhoff Deeters & Co.
in Lingen a/d. Ems
empfehlen die in ihrer Fabrik seit vielen Jahren als Specialitäten verfertigten **Weichen Drehscheiben, Wasserkrähne** und schmiedeeisernen Constructionen.

Stahlguss und **Hartguss**
in vorzüglicher Qualität empfehlen zu den billigsten Preisen
Eisenhüttenwerk **Tschirndorf**
bei **Halbau** N.-Schlesien
Gebr. Glöckner.

Ein Techniker
(Deutscher), welcher das Polytechnikum in Zürich absolvirt und 4 Jahre in einer der renommirtesten Locomotivfabriken Englands theils praktisch, theils auf dem Büreau gearbeitet hat, sucht ein Engagement in einer Eisenbahnwerkstätte oder Locomotivenfabrik.
Gefällige Offerten beliebe man unter Chiffre: K. D. 304 an die Annoncen-Expedition Haasenstein & Vogler in Zürich einzureichen.

Putztücher

in allen Quantitäten liefert in bester Waare zu den billigsten Preisen die **Fabrik** von
C. Louis Klinge in Chemnitz,
Leder- und Riemenfabrik.

Ein Maschinen-Ingenieur, welcher ein Polytechnikum besuchte, seit sieben Jahren den Maschinendienst einer sehr frequenten Bahnlinie leitet und gleichzeitig einer Reparatur-Werkstätte vorsteht, sucht eine möglichst selbstständige Stelle als Maschinenmeister. Gefl. Off. unter **H. K. 9** befördert Herr A. Refelshöfer in Leipzig.

Selbstschmierende Stopfbüchsen-Packung
von
C. Otto Gehrckens.
Ottensen, (Zollverein.) — Hamburg, gr. Bäckerstr. 12.
Preis: **10 Sgr.** das ℔.
Eingeführt bei fast allen Bahnen und Fabriken

Ein erfahrener
Eisenbahn-Maschinenmeister,
der 6 Jahre lang an einer grossen Bahn mit starkem Betriebe, zuletzt als commissarischer Ober-Maschinenmeister mit Erfolg thätig gewesen ist, alsdann während des beendeten Feldzuges eine Maschinenmeisterstelle in Feindes Land bekleidet hat und vorzügliche Zeugnisse besitzt, sucht sofort eine möglichst selbstständige Maschinenmeisterstelle bei einer Privatbahn. — Näheres zu erfragen in der Red. d. Bl.

Leipzig, Verlag von Adolph Refelshöfer.
Aus allen Welttheilen.
Illustrirtes Familienblatt
für
Länder- und Völkerkunde.
Red. Dr. Otto Delitsch.
Preis jedes Monatsheftes 6 Sgr.
Inhalt des Juniheftes 1871:

Das Deutschthum in Ungarn, von R. Zöllner. Die Einnahme von Santa Cruz. Von Kairo nach den Mosesbrunnen. Die Skandinavische Halbinsel, von A. Ravenstein. Die Langue d'oc, von J. Thiessing. Die Nordamerikanische Handelsflotte. Der Harz und seine Bewohner, von H. C. W. Bartholomäus. Die Kumyssbereitungs-Anstalten, von W. Gross. Die Mineralquelle bei Birresborn, von Fr. Juncke. Der Schlangenberg (Smeinogorsk) im Altai (nach B. von Cotta). Miscellen: Deutsche Kanäle: der projektirte Elbe-Spree-Kanal. Die Kohlenwerke von Saarbrücken. Russland: Brennmaterial, Torf, Steinkohlen, Telegraphen. Botanische Ergebnisse von Schweinfurth's Niam-Niamreise. Französisch-Amerikanisches Telegraphenkabel. Statistisches aus Neufundland. Vereinigte Staaten: Einwohnerzahl von Philadelphia, Eisenindustrie in Missouri, rascher Aufschwung des Staates Kansas, neue Schwefelgruben in Kalifornien, Einwohnerzahl von S. Francisco. Petroleumausbeute in den Verein. Staaten u. Kanada. Chinabäume auf Martinique. Nordpolar-Expeditionen 1871. Australien: Die Regenmenge in Victoria, die Städte Ballarat, Melbourne, Geelong, die Bevölkerung und die Goldfelder von Neu-Süd-Wales, die Kolonie Palmerston, der Roperfluss, Telegraphenlinie von Queensland nach dem Carpentaria-Golf. Die Naturhistorische Gesellschaft in Hannover. Der Internationale geographische Kongress in Antwerpen. Recensionen.
Mit 9 Holzschnitten.

Diese Monatsschrift, reich ausgestaltet mit vortrefflichen Holzschnitten und Karten, bestrebt sich in ansprechender und allgemein verständlicher Form, geographisches Wissen, das für Jeden so wichtig ist und dem wir zum grossen Theil die Erfolge im letzten Kriege verdanken, in den weitesten Kreisen zu verbreiten.

Zu beziehen durch alle Buchhandlungen und Postanstalten.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 29.

Erscheint jeden Freitag.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
Adolph Refelshöfer
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins

1871.

Inserate
werden à 1½ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1800 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Elfter Jahrgang.

Leipzig, den 21. Juli 1871. (Schluss der Nummer: 20. Juli, Vormittags 11 Uhr.)

Ueber Eisenbahnen im Grubenfelde nach Deutschen und ausländischen Rechten.

Von Oberbergrath Dr. Klostermann in Bonn
(Fortsetzung aus No. 28.)

III.

Das Französische Berggesetz vom 21. April 1810, welches lange Zeit vor der Einführung der Eisenbahnen entstanden ist, hat den Conflikt dieser Anlagen mit dem Bergbau durch keine besonderen Bestimmungen vorgesehen, und der hier erörterte Collisionsfall muss im Gebiete des Französischen Rechtes noch gegenwärtig nach den allgemeinen Regeln über das Verhältniss des Bergwerkseigenthums zum Grundeigenthume beurtheilt werden. Die Französische Jurisprudenz hat dabei vorzugsweise auf die Artikel 7 und 19 des Berggesetzes von 1810 Gewicht gelegt, welche das Bergwerkseigenthum dem Grundeigenthume als ein gleichartiges und gleichgeltendes Recht gegenüber stellen.[4] Auf Grund dieser Gegenüberstellung wurde gefolgert, dass nicht blos der Bergwerkseigenthümer gemäss Artikel 43 und 44 des Berggesetzes zur Schadloshaltung für die dem Grundbesitzer entzogene Benutzung verpflichtet sei, sondern dass auch der Grundeigenthümer sich jeder dem Bergbau nachtheiligen Benutzung des Grundstücks enthalten oder dafür Entschädigung leisten müsse. Der Pariser Cassationshof hat in den Entscheidungen vom 18. Juli 1837, vom 3. März 1841 und vom 3. Januar 1853 diese Folgerung gezogen. Durch die beiden ersten Urtheile wurde die Eisenbahngesellschaft von St. Etienne und Lyon für schuldig erachtet, den Bergwerksbesitzer dafür zu entschädigen, dass derselbe polizeilich angehalten worden war einen bedeutenden Sicherheitspfeiler zum Schutze eines Eisenbahntunnels stehen zu lassen. Auch Richard, Législation sur les mines tom. I pag. 217 tritt dieser Ansicht bei. Gegen dieselbe wird jedoch von anderen Lehrern des Französischen Bergrechtes mit Recht erinnert, dass dem Grundbesitzer durch den Concessionsakt nur bestimmte Bestandtheile des Grundstücks entzogen und nur bestimmte Lasten zu Gunsten des Bergwerksbesitzers auferlegt werden; so namentlich das Recht des Bergwerksbesitzers, die Oberfläche gegen Entschädigung zu bergmännischen Arbeiten in Besitz zu nehmen. Weitere Beschränkungen des Grundeigenthums sind aus dem Concessionsakte nicht herzuleiten. So lange der Bergwerksbesitzer dem Grundbesitzer die Benutzung des Grundstücks nicht gegen Entschädigung entzogen hat, ist letzterer zur unbeschränkten Benutzung des Grund und Bodens befugt; er kann, wie Artikel 552 des Code Napoléon sagt, „auf der Oberfläche alle Pflanzungen und Anlagen machen und unter der Oberfläche alle Arten von Gruben anlegen, welche er für gut befindet“, ohne dass er dabei auf die Anlagen des Bergwerksbesitzers Rücksicht zu nehmen hat.[5]

Diese allgemeinen Grundsätze des Französischen Rechtes finden noch gegenwärtig unveränderte Anwendung sowohl in Frankreich als in Elsass-Lothringen, Rheinhessen und im Grossherzogthum Baden, in welchem der Code Napoléon als Badisches Landrecht Geltung hat.

Auch das frühere Preussische Bergrecht enthielt keine Bestimmungen über die Collision zwischen dem Grubenbau und den Eisenbahnunternehmungen; dieselbe musste ebenso wie im Französischen Rechte nach den allgemeinen Regeln über das Verhältniss des Grundeigenthums zum Bergwerkseigenthume beurtheilt und entschieden werden, und diese allgemeinen Regeln kommen nach § 155 des neuen Berggesetzes auch jetzt noch in allen Fällen zur Anwendung, wenn der Besitzer eines vor dem 1. Oktober

---

[4] Art. 47. Il (l'acte de concession) donne la propriété perpétuelle de la mine, la quelle est dès lors disponible et transmissible comme tous les autres biens, et dont on ne peut être exproprié que dans les cas et selon les formes prescits pour les autres propriétés, conformément au code Napoléon et au code de procédure civile. Toutefois une mine ne peut être vendue par lots ou partagée, sans une autorisation préalable du gouvernement donnée dans les mêmes formes que la concession.

Art. 19. Du moment où une mine sera concédée, même au propriétaire de la surface, cette propriété sera distinguée de celle de la surface, et désormais considérée comme propriété nouvelle, sur la quelle de nouvelles hypothèques pourront être assises, sans préjudice de celles qui auraient été ou seraient prises sur la surface et la redevance, comme il est dit à l'article précédant.

[5] Vergl. Bury Traité de la législation des mines Tom. I p. 410; Achenbach Französisches Bergrecht S. 292.

1865 verliehenen Bergwerks sich auf dieselben beruft, um einen höheren Schadensersatz als den durch § 154 des Berggesetzes zugebilligten in Anspruch zu nehmen. Sie müssen nach der Meinung Einiger ebenso zur Anwendung kommen, wenn es sich um den Schutz einer vor dem 1. Oktober 1865 bereits errichteten Eisenbahnanlage durch Beschränkung des Grubenbaues handelt.

Nach dem Preussischen Rechte sind daher gegenwärtig folgende Fälle zu unterscheiden:

1) Der Bergbautreibende war bereits vor dem Allgemeinen Berggesetze zu dem Bergwerksbetriebe berechtigt.

2) Die Eisenbahnanlage war bereits vor dem Allgemeinen Berggesetz ausgeführt.

3) Das nach dem Allgemeinen Berggesetze verliehene Bergwerk war früher verliehen, als die Genehmigung der Eisenbahnanlage ertheilt ist.

4) Die Eisenbahnanlage war vor der Verleihung des Bergwerks, dessen Grubenfelde sie durchschneidet, bereits genehmigt.

5) Die Feststellung der Richtung einer erst zu errichtenden Eisenbahnanlage soll erfolgen und dabei das Grubenfeld eines bereits verliehenen Bergwerks berührt werden.

Jeder dieser Fälle bedarf einer abgesonderten Erörterung, und es kann nur zu unrichtigen Resultaten führen, wenn die auf die Voraussetzungen des einen Falles gegründeten gerichtlichen Entscheidungen auf die wesentlich davon verschiedenen anderen Fälle bezogen werden. Da ferner das Preussische Recht für die verschiedenen Fälle verschiedene Lösungen aufstellt, welche theils mit den im Französischen Rechte, theils mit den im Englischen und Sächsischen Rechte als allgemein gültig aufgestellten Regeln übereinstimmen, so lässt sich an die Erörterung der Bestimmungen des Preussischen Rechtes auch die Darstellung der übrigen Rechte anschliessen, wie dies in den folgenden Abschnitten versucht werden soll.

IV.

Das frühere Preussische Bergrecht, nach dessen Vorschriften gemäss § 155 des Allgemeinen Berggesetzes der Entschädigungsanspruch des früher berechtigten Bergwerksbesitzers beurtheilt werden soll, falls dieser mit dem nach § 154 zu gewährenden Schadensersatze sich nicht begnügen will, enthält über die polizeilichen Beschränkungen des Bergwerksbetriebes im Allgemeinen Landrecht Th. II Tit. 16 die folgenden Vorschriften:

§ 82. Jeder Beliehene muss sein Bergwerkseigenthum den Grundsätzen der Bergwerkspolizei gemäss benutzen und kann sich dabei der Aufsicht und Direktion des Bergamtes nicht entziehen.

§ 108. Doch bleibt er (der Beliehene) dabei allemal der Oberaufsicht des Staates, den allgemeinen Bergpolizeigesetzen und den Entscheidungen des Bergamtes unterworfen.

Das im § 82 ausgesprochene sogenannte Direktionsprincip ist durch das Gesetz vom 21. Mai 1860, die Aufsicht der Bergbehörden über den Bergbau etc. betreffend (Gesetz-Sammlung S. 201), aufgehoben worden, welches im § 1 bestimmt:

Der Bergwerkseigenthümer ist bei dem unter der Aufsicht der Bergbehörde stehenden Bergbau der Einwirkung derselben auf die Gewinnung und Benutzung der Mineralen fortan nicht weiter unterworfen als zur Wahrung der Nachhaltigkeit des Bergbaues, der Sicherheit der Baue, der Oberfläche im Interesse des Privat- und öffentlichen Verkehrs, des Lebens und der Gesundheit der Arbeiter nothwendig ist.

Vor dem Jahre 1860 wurden die zum Schutze der Eisenbahnanlagen nothwendigen Beschränkungen des Bergwerksbetriebes von der den Betrieb leitenden Bergbehörde ohne Weiteres in den Betriebsplan aufgenommen; die zum Schutze des Bahnkörpers nothwendigen Sicherheitspfeiler, Ausmauerungen und dergleichen wurden vorgesehen, ohne dass äusserlich erkennbar war, dass dieselben gerade durch die Eisenbahnanlage nothwendig geworden seien.

Nach dem Gesetze von 1860 blieb die Aufstellung des Betriebsplanes dem Bergwerksbesitzer überlassen, und die Bergbehörde trat in die Stellung als beaufsichtigende Polizeibehörde zurück. Sofern daher die zum Schutze der Eisenbahn nothwendigen Vorkehrungen nicht freiwillig von dem Bergwerksbesitzer in den Betriebsplan aufgenommen waren, mussten dieselben nunmehr nach § 1 cit. durch besondere polizeiliche Anordnung zur Wahrung der Sicherheit der Oberfläche im Interesse des öffentlichen Verkehrs vorgeschrieben werden. In beiden Fällen fand jedoch unzweifelhaft eine Beschränkung des Bergwerksbetriebes durch polizeiliche Anordnungen statt; nur dass in dem einen Falle die Anordnung eine stillschweigende und präventive, in dem anderen Falle eine repressive Maassregel darstellte, welche ausdrücklich zum Schutze der Eisenbahnanlage getroffen wurde. Es entsteht daher für das ältere Recht die Frage, ob eine zum Schutze des Grundbesitzers und insbesondere des Eisenbahnunternehmers getroffene polizeiliche Anordnung Jenen, zu dessen Schutze sie ergangen ist, zu einer Entschädigung gegenüber dem Bergwerksbesitzer verpflichten kann, welcher durch die getroffene Anordnung in seinem Betriebe beschränkt wird?

Diese Frage ist von den Gerichtshöfen und insbesondere von dem höchsten Gerichtshofe durch mehrfache übereinstimmende Entscheidungen verneint worden[6], und es würde kaum eine Veranlassung vorliegen, dieselbe nochmals zu erörtern, wenn es nicht auch für die Auslegung und Anwendung des § 154 des neuen Berggesetzes darauf ankäme festzustellen, ob die unter dem älteren Rechte zum Schutze von Eisenbahnen getroffenen Anordnungen die Verpflichtung für den Bergwerksbesitzer begründen, die angeordneten Vorkehrungen bestehen zu lassen und ob ihm wegen derselben nach § 154 ein nachträglicher Entschädigungsanspruch gegen die Eisenbahngesellschaft deshalb zusteht.

Nach den Bestimmungen des Allgemeinen Landrechts Theil I Tit. 8 §§ 29—33, Tit. 22 §§ 1 und 2 und nach dem als Gesetz publicirten Gutachten des Staatsministeriums vom 16. November 1831 (Gesetz-Samml. S. 256) muss der Eigenthümer sich diejenigen Beschränkungen, welche aus dem Gesetze entspringen, ohne Entschädigung gefallen lassen; dagegen muss der Staat bei der Einschränkung des Eigenthums durch besondere Anordnung für den einzelnen Fall nach A. L.-R. Einl. §§ 74—75 und Th. I Tit. 8 § 31 für die Schadloshaltung des einzuschränkenden Eigenthümers Sorge tragen. Diese Regeln finden nicht blos auf das Grundeigenthum, sondern auf alle Vermögensrechte und folglich auch auf das Bergwerkseigenthum Anwendung. Wenn behauptet wird, dass der Bergbau in einem besonderen Abhängigkeitsverhältnisse vom Staate stehe oder gestanden habe, welches die Entschädigung für die vom Staate angeordneten Einschränkungen des Betriebes ausschliesse, so ist dies ganz unrichtig. Auch der Bergwerkseigenthümer kann nach § 31 A. L.-R. I, 8 Schadloshaltung verlangen, wenn er durch eine nicht auf gesetzlicher Vorschrift beruhende polizeiliche Anordnung in seinem Betriebe beschränkt wird, so z. B. zum Schutze eines Teiches, eines Parks oder irgend einer anderen Anlage, deren Zerstörung weder die persönliche Sicherheit noch den öffentlichen Verkehr gefährden, noch auch gemeinschädlich wirken könnte. Anders verhält es sich dagegen mit den Anordnungen, welche sich auf die gesetzliche Vorschrift des § 1 des Gesetzes vom 21. Mai 1860, jetzt des § 196 des neuen Berggesetzes gründen, also namentlich mit den Vorkehrungen, welche zum Schutze der öffentlichen Verkehrsanstalten angeordnet werden. Diese Einschränkungen des Bergwerksbetriebes stehen auf gleicher Linie mit den in den §§ 65—82 A. L.-R. I, 8 erwähnten gesetzlichen Einschränkungen des Grundeigenthümers beim Bauen und der auf Grund dieser Bestimmungen für jeden Ort besonders erlassenen polizeilichen Anordnungen. Es macht keinen Unterschied, dass der § 1 des Gesetzes vom 21. Mai 1860 keine bestimmten Beschränkungen zum Schutze der Verkehrsanstalten vorschreibt, sondern die Sicherung derselben der besonderen polizeilichen Anordnung überlässt, denn diese Anordnungen enthalten nur Anwendungen des Gesetzes auf den bestimmten Fall, nicht aber besondere vom Staate auf Grund seiner Polizeihoheit verhängte Beschränkungen des Bergwerkseigenthums. In ähnlicher Weise wie der Bergbau durch die an-

[6] Vergl. mein Lehrbuch des Preussischen Bergrechts. Berlin 1871. S. 380 f. — Die entgegengesetzte Meinung ist vertheidigt von Veith. Die Entschädigungsverbindlichkeit der Eisenbahngesellschaften. Berlin 1869.

geführten Gesetze zum Schutze des öffentlichen Verkehrs beschränkt wird, beschränkt auch die Gewerbeordnung in den §§ 16 ff. gewisse gewerbliche Anlagen zum Schutze der Anwohner, der Nachbargrundstücke und des Publikums gegen Gefahren und Belästigungen. Auch diese Einschränkung gelangt im concreten Falle erst durch besondere Anordnungen der Polizeibehörde zur Anwendung, welche die Bedingungen des Gewerbebetriebes mit Rücksicht auf die gesetzliche Einschränkung regeln. Gleichwohl ist der gewerbtreibende Grundeigenthümer unzweifelhaft nicht befugt, für die ihm auferlegten Bedingungen und Beschränkungen eine Schadloshaltung zu fordern. Ebenso wenig würde es einem Bergwerksbesitzer einfallen, für die zum Schutze des Lebens und der Gesundheit der Arbeiter oder zur Vermeidung gemeingefährlicher Einwirkungen ihm polizeilich auferlegten Vorkehrungen eine Entschädigung zu fordern. Die zum Schutze der öffentlichen Verkehrsanstalten angeordneten Vorkehrungen stehen jenen Anordnungen aber völlig gleich, und es kann in Bezug auf die Entschädigungspflicht selbstverständlich keinen Unterschied begründen, dass sie zum Schutze einer bestimmten Verkehrsanstalt folglich im Interesse eines bestimmten Eisenbahnunternehmers angeordnet werden. (Forts. folgt.)

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

*Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Im I. Semester 1871 sind innerhalb des Vereinsgebiets folgende neue Bahnstrecken für den allgemeinen Verkehr eröffnet worden:

1. Januar	Ostrau-Friedlander Eisenbahn (im Betrieb der Kaiser Ferdinands-Nordbahn)	4,38 M.
8. Januar	Teschen-Sillein (Kaschau-Oderberger Eisenbahn)	9,21 „
9. Januar	Lüben-Niederzarkau [Glogau] (Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn)	4,8 „
16. Januar	Schneidemühl-Flatow [4,25 M.], Dirschau-Pr. Stargardt [3,30 M.] und Insterburg-Gerdauen [5,94 M.] (Preussische Ostbahn)	13,49 „
25. Januar	Iglau-Deutschbrod (Oesterreichische Nordwestbahn)	3,33 „
1. Februar	Spandau-Gardelegen (Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn)	16,56 „
4. Februar	Lana-Komotau (Buschtêhrader Eisenbahn)	11,0 „
1. März	Rechtsrheinische Bahnstrecke Beuel-Troisdorf (Rheinische Eisenbahn) . . . ca.	1 „
15. März	für Güterverkehr München-Grafing-Rosenheim (Bayerische Staatsbahn)	8,745 „
10. März	Bergwerksbahn Mösel-Hüttenberg, für den Personenverkehr, der Güterverkehr wurde am 1. October 1870 eröffnet (im Betriebe der Kronprinz Rudolfbahn)	0,65 „
6. April	Arad-Temesvar (im Betrieb der Theissbahn-Gesellschaft)	7,54 „
20. April	Linz-Budweis (Kaiserin Elisabeth-Bahn)	16,5 „
23. April	Iglau-Znaim (Oesterreichische Nordwestbahn)	12,988 „
1. Mai	München-Neuötting (Bayerische Staatsbahn)	13,5 „
4. Mai	Salgó-Tarján-Losoncz (Ungar. Staatsbahn)	4,90 „
15. Mai	Odenwaldbahnstrecke Ober-Ramstadt-Reinheim (Hessische Ludwigsbahn)	1,00 „
16. Mai	Alsenzbahnstrecke Winnweiler-Münster a/St. (Pfälzische Eisenbahn)	4,28 „
1. Juni	Neuötting-Simbach (Bayerische Staatsbahn)	3,54 „
1. Juni	Flügelbahn Deutschbrod-Pardubitz [12,18 M.] und Wostromer (Horschitz)-Pelsdorf [6,35 M.] (Oesterreichische Nordwestbahn)	18,53 „
13. Juni	Vicinalbahn Miskolcz-Bánréve [5,77 M.] und die Verbindungsbahn zwischen dem Staatsbahn- und Theissbahn-Bahnhof [0,18 M.] (Ungar. Staatsbahn)	5,95 „
18. Juni	Losonez-Altsohl (Ungar. Staatsbahn)	6,99 „
25. Juni	Debreczin-Nagy Károly (Ungarische Nordostbahn)	9,17 „
28. Juni	Odenwaldbahnstrecke Reinheim-Wiebelsbach (Hessische Ludwigsbahn)	1,14 „
	zusammen	179,193 M.

Ausserdem wurde noch am 1. März die neue Breslauer Verbindungsbahn (Oberschlesische Bahn) eröffnet.

Berliner Briefe.

(Vom Berliner Eisenbahn-Aktienmarkte. Berliner Verbindungsbahn. Pommersche Centralbahn. Breslau-Warschauer E. Langwedel-Uelzen. Hannover-Altenbekener E. Magdeburg-Halberstädter E. Braunschweigische E. Eisenbahn-Conferenz. Halle-Sorau-Gubener E. Crefeld-Kreis-Kempener Industriebahn. Kohlfurt-Falkenberger E. Taunusbahn. Weiterführung der Aschaffenburg-Miltenberger Bahn nach Westheim. Münster-Colmar.)

** Berlin, 16. Juli. Die Geldnoth, von der die hiesige Börse in den ersten Tagen des Juli in hohem Grade beengt wurde, hat allerdings in der vorigen Woche aufgehört, Kapital war leichter zu beschaffen, an einem reichlichen Zufluss fehlte es indess noch immer und da zudem Wien, das jetzt mit grossen Geldschwierigkeiten zu kämpfen hat, wenig Anregung bot, so blieb die Speculation in auswärtigen Papieren sehr beschränkt. Die Thätigkeit unserer Börse richtete sich in der vergangenen Woche hauptsächlich auf inländische Actien, in denen zum Theil ein recht lebhaftes Geschäft mit beträchtlichen Courssteigerungen stattfand. Von den kleineren Bahnen ist besonders die Niederschlesische Zweigbahn hervorzuheben, deren Mehreinnahme im Juni um beinahe das Doppelte gegen das Vorjahr (50 304 gegen 25 456 Thlr.) zu einer Preisaufbesserung von 5¾ Thlr. Anlass gab. Nächstdem erfreuten sich die Actien der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn einer ungetheilten Beachtung. Die neue Verwaltung erweckt allgemeines Vertrauen. Man erwartet von ihr, dass sie den Ausbau der Bahn entweder selbst mit äusserster Sparsamkeit ausführen oder ihn einer benachbarten grösseren Gesellschaft übergeben wird, mit der die neue Bahn später vielleicht sich gänzlich verschmelzen dürfte. Diese Hoffnung regte die Kauflust an und führte innerhalb der Woche zu einem Gewinn von 4½ Thlrn., die Stamm-Prioritäten gingen aber nur 2 Thlr. höher. Nicht minder lebhaft wurde in Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Actien mit einer Steigerung von gleichfalls 4½ Thlrn. gehandelt, während die Stamm-Prioritäten wenig Berücksichtigung fanden und ½ Thlr. im Werthe einbüssten. Der Grund für die Betheiligung der Speculation an diesen Actien und den bedeutenden Aufschwung im Werthe liegt in den Anträgen, welche in der zum 7. September einberufenen ausserordentlichen Generalversammlung (deren Tagesordnung wir bereits in vor. No. S. 557 mittheilten) zu Verhandlung kommen sollen. Ueber Rhein-Naheb. circulirten verschiedene Gerüchte, welche der Bahn eine günstigere Zukunft in Aussicht stellten, und obwohl sie sich nicht auf eine authentische Quelle zurückführen liessen, so beeinflussten sie doch die Nachfrage und der Cours stieg allmälig von 34½ auf 37½. Aachen-Mastricht hat sich auf 39¼ emporgeschwungen, Ostpreussische Südbahn wurde zuletzt mit 37 bezahlt, Nordhausen-Erfurt hat 1 Thlr. gewonnen, Märkisch-Posener erfuhren Anfangs der Woche eine Besserung von 1½ Thlrn., büssten aber später wieder etwas ein, als sich Freitag und hauptsächlich Sonnabend sehr reger Begehr dafür zeigte, in Folge dessen der Cours auf 40½ stieg, so dass die Actien gegen Sonnabend vor 8 Tagen volle 5 Thlr. angezogen haben; die Priorität-Stamm-Actien sind von 62 auf 66 Thlr. gestiegen. Schliesslich sei von den leichteren Actien noch Halberstädter lit. B erwähnt, welche durch die Eröffnung der Lehrter Bahn von Berlin nach Spandau 3⅜ Thlr. gewonnen haben. Unter den westlichen schweren Actien zeichneten sich am meisten sowohl hinsichtlich des Geschäftsumfanges wie der Preiserhöhung Bergisch-Märkische aus. Die bedeutende Juni-Einnahme (1 032 388 gegen 922 488 v. J.) lenkte auf diese Actien die grösste Aufmerksamkeit und sie zogen davon innerhalb der Woche einen Vortheil von 4 Thlrn. Köln-Mindener waren wohl an manchen Tagen recht begehrt, doch hat sich der Werth nicht gehoben, Rheinische dagegen wurden zuletzt mit 140¾ — 141¼ bezahlt, 2 Thlr. höher als am vergangenen Sonnabend, Berlin-Anhalt und Berlin-Potsdam-Magdeburg sind 5⅛ Thlr. gestiegen (die Juni-Einnahme der letztern beträgt 375201 Thlr., das sind 115 188 Thlr. mehr als im Juni v. J.), Berlin-Stettin und Thüringer haben 1¼ Thlr. angezogen, während Berlin-Hamburger, obwohl die diesjährige Juni-Einnahme ein Plus von 40 501 Thlrn. ausweist, 2 Thlr. gewichen ist. In den Prioritäten war das Geschäft nicht besonders belebt, doch haben sie sich im Preise fest behauptet, einzelne sogar etwas angezogen, z. B. Thüringer I. und III. Serie 1½, II. Serie 1, Berlin-Potsdam-Magdeb. A und B und 5% Köln-Mindener 1 Thlr.

Die Berliner Verbindungsbahn ist gestern vom Handelsminister in Begleitung des Polizei-Präsidenten von Wurmb besichtigt worden und wird am 17. d. dem Verkehr übergeben werden.

Ueber die Pommersche Central-Eisenbahn-Gesellschaft verlautet, dass sie keineswegs auf dem Bau der Wangrin-Konitzer Bahn sich beschränken wird, sondern bereits unterm 14. November v. J. die Erlaubniss zur Vornahme der generellen Vorarbeiten für die Linie Belgard-Neustettin-Posen erhalten hat. Durch den Gang der politischen Ereignisse vertagt, sollen die Vorarbeiten mit Anfang des k. M. aufgenommen werden. Zur Herstellung einer secundären

Eisenbahn von Belgard nach Neustettin wurden schon früher Vorarbeiten unter Leitung des Geh. Raths Stein ausgeführt. Der bezügliche Kostenanschlag datirt vom 15. März 1870.

Die Breslau-Warschauer Eisenbahn (Preussische Abtheilung) wird (nach einer Bekanntmachung des Verwaltungsraths vom 15. d. M.) auf der Strecke von Oels bis Poln. Wartenberg voraussichtlicht im nächsten Monate dem Betriebe übergeben. Der Bau auf der weiteren Strecke der Bahn bis zur Landesgrenze wird nicht minder eifrig fortgeführt, so dass die ganze Linie noch in diesem Jahre dem Betriebe übergeben werden kann.

Der Bau der Langwedel-Uelzener Bahn ist schon an verschiedenen Stellen begonnen, nachdem die Erwerbung des Grund und Bodens Seitens des Bremischen Staats bis auf zwei Fälle, in denen eine Expropriation erforderlich werden wird, bereits erfolgt ist. Den Bau der Bahn hat bekanntlich die Unionsbank in Berlin als Generalunternehmer für 1 890 000 Thlr. übernommen. Diese hat wieder mit dem Unternehmer der Berliner Verbindungsbahn abgeschlossen, welche, wie oben erwähnt, eben jetzt fertig geworden ist. Dieser Unternehmer ist mit mehreren Tausend Arbeitern, welche nun disponibel geworden sind, sammt allem Arbeitsmaterial übergesiedelt und die Arbeiten können daher gleich mit bedeutenden Kräften in Angriff genommen werden.

Von der Hannover-Altenbekener Bahn muss höherer Bestimmung zufolge die Strecke Hannover-Hameln am 17. November dem Betrieb übergeben werden. Auf den 10. November ist die bahnpolizeiliche Revision der Strecke angesetzt. Für den Localbahnhof am Misburgerdamm sind vorläufig einfache Holzbauten in Aussicht genommen. Zur Unterbringung der Güter während des Provisoriums sollen Localitäten in dem neuerbauten Ostflügel des Bahnhofsgebäudes eingeräumt werden. Die Stadt Goslar hat eine Immediat-Eingabe an den Kaiser beschlossen, worin gebeten wird, dass der Bau der neuen Bahnstrecke Vienenburg-Neuekrug von Goslar aus erfolge und die von der Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft ins Auge gefasste parallellaufende Linie von Vienenburg aus über Grauhof und Langelsheim, also mit Umgehung der Stadt Goslar, nicht zur Ausführung komme.

Die Strecke Seesen-Osterode der Braunschweigischen Eisenbahnen wird wegen des anhaltenden Regenwetters im vorigen Monat nicht am 1. August, wie Anfangs bestimmt war, sondern erst am 1. September eröffnet werden können.

In der Eisenbahn-Conferenz, die zwischen den Vertretern der Märkisch-Posener, Halle-Sorau-Gubener, Leipzig-Dresdner und Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn stattgefunden hat, wurde die Einrichtung directer und durchgehender Züge zwischen Posen und Leipzig und zwar sowohl Schnell- als Güterzüge vom 15. August ab beschlossen. An diesem Tage wird auch die Cottbus-Gubener Strecke der Halle-Sorau-Gubener Bahn eröffnet, deren Inbetriebnahme natürlich die Vorbedingung für jene Einrichtung ist. Die directen Züge werden ihren Weg von Posen über Guben, Cottbus, Grossenhain, Dresden und Leipzig nehmen und in 7—8 Stunden die ganze Strecke durchlaufen. Zu gleicher Zeit sollen sie Anschluss nach Chemnitz finden und auch die Entfernung dorthin in der gleichen Zeit durchmessen.

In der am 10. d. M. in Ruhland abgehaltenen Generalversammlung der Kohlfurt-Falkenberger Eisenbahn, in welcher 39 080 Actien vertreten waren, wurde das Statut genehmigt, die Zeichnung des Actiencapitals und Einzahlung von 10% auf dasselbe nachgewiesen, der Aufsichtsrath gewählt und die Gesellschaft somit constituirt.

Die noch unfertigen Strecken der Crefelder-Kreis-Kempener Industrie-Eisenbahn werden jetzt ausgebaut, die Arbeiten an der Verbindung der Industrie-Bahn mit der Rheinischen Eisenbahn sind aber noch nicht aufgenommen.

In der am 11. d. M. in Wiesbaden stattgehabten ausserordentlichen Generalversammlung der Taunus-Bahn, zu der 4950 Actien = 495 Stimmen angemeldet waren, wurde mit 412 gegen eine Stimme beschlossen, dass die Verhandlungen mit der Preussischen Staatsregierung auf die gegenwärtige Grundlage hin, d. h. auf das Gebot von 200 Thlrn. pr. Actie in Verbindung mit den übrigen bekannten Vorschlägen (Uebernahme aller Passiva u. s. w.) nicht fortgesetzt werden sollen. Im Weiteren beschloss die Versammlung sodann noch die Wahl einer Commission von 6 Actionären, deren Aufgabe darin bestehen wird, unter Berathung mit dem Verwaltungsrath auf neuen Grundlagen mit der Regierung weiter zu verhandeln und einer demnächst einzuberufenden Generalversammlung gutachtlichen Bericht zu erstatten. In diese Commission wurden gewählt die Herren C. Bettelhauser aus Mainz, Dr. Grossmann aus Wiesbaden und die Herren Adolph Grunelius, J. G. Henrich, S. Kohn-Speyer, G. Rittner Frankfurt a/M. Der Regierungsrath Gehlen gab als Commissar der Regierung die Erklärung ab, dass der Staat nach Ablehnung der gegenwärtigen Vorschläge keine neuen Anerbietungen machen werde, sondern mit dem Bau einer Concurrenzbahn von Mosbach oder Wiesbaden nach Frankfurt beginnen werde.

In Heidelberg findet in diesen Tagen eine Conferenz von Abgeordneten der Bayerischen und Badischen Staatsregierung statt in Betreff der Weiterführung der Aschaffenburg-Miltenberger Bahnlinie nach Westheim.

Zwischen dem Generalgouverneur Graf v. Bismark-Bohlen im Auftrage und als Vertreter des Reichskanzlers einerseits und Herrn Hartmann in Münster anderseits ist ein Vertrag über Ankauf der Bahnstrecke Münster-Colmar im Betrage von 2 500 000 Frcs. zu Stande gekommen.

— *t* — **Eisenbahn-Project Neumünster-Segeberg-Oldesloe.** Aus dem uns vorliegenden Protocoll der am 29. Juni d. J. zu Altona abgehaltenen ordentlichen Generalversammlung der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft entnehmen wir im Folgenden die Motivirung des, von Direction und Ausschuss gestellten Antrags auf Ermächtigung zur Erbauung einer Zweigbahn von Neumünster über Segeberg nach Oldesloe und Aufbringung der dazu erforderlichen Mittel durch eine Prioritäts-Anleihe III. Emission im Nominalbetrage von 1 500 000 Thlrn.

Das Auffinden des Steinsalzes bei Segeberg und das mit Kraft begonnene Werk zur Förderung desselben musste sehr bald auf den Gedanken führen, das entstehende Bergwerk durch eine Eisenbahn einerseits mit Neumünster, dem bekannten Eisenbahn-Knotenpunkt der Schleswig-Holsteinischen Bahnen, andererseits mit Oldesloe, der nächstliegenden Station der Lübeck-Hamburger Bahn, in Verbindung zu setzen. Nach verschiedenen Verhandlungen mit dem Königl. Handelsministerium erlangte die Altona-Kieler Gesellschaft, welche ein Vorzugsrecht hinsichtlich der Anlage von Zweigbahnen besitzt, die Concession zur Ausführung von generellen Vorarbeiten für die genannte Bahn. Die Vorarbeiten für die 6 Meilen lange Bahn, wovon etwa die Hälfte in schwierigem Terrain liegt, wurden möglichst beschleunigt und schon innerhalb 2 Monaten vollendet. Auf Grund dieser Vorarbeiten sind die Anlagekosten der ganzen Bahn, incl. der Betriebsmittel, zu 1 358 000 Thlr., oder durchschnittlich 226 000 Thlr. pro Meile, veranschlagt, also verhältnissmässig billig, wobei indessen zu bemerken ist, dass nur eine bedeutende Zwischenstation, nämlich Segeberg, an der Bahn vorkommt, während die erforderlichen Erweiterungen der vorhandenen Stationen Neumünster und Oldesloe, in welche die Bahn an beiden Endpunkten einmündet, nur verhältnissmässig geringe Kosten verursachen werden. Um die Kosten der Geldbeschaffung, sowie etwaige unvorhergesehene Ausgaben zu decken, ist für die projectirte neue Bahn ein Kapital von 1 500 000 Thlr. Nominalwerth als erforderlich angenommen.

Ueber die Einnahmen und die Rentabilität der neuen Zweigbahn ein festes Urtheil zu begründen, ist schwer; nach den Untersuchungen der Bergbau-Techniker findet sich das Steinsalz bei Segeberg in grosser Ausdehnung und in mässiger Tiefe unter der Erdoberfläche, so dass die Gewinnung des Steinsalzes bei Segeberg wahrscheinlich keine grösseren Schwierigkeiten und Kosten verursachen wird als zu Stassfurt. Die Einrichtungen für die Salzgewinnung werden zu Segeberg in der Weise ausgeführt, dass jährlich 5 000 000 Ctr. gefördert werden können. Der Schacht ist aber so gross angelegt, dass bei entsprechender Vermehrung der Maschinenkraft auch das Doppelte gefördert werden kann. Der Bau des Bergwerks ist schon so weit vorgeschritten, dass der Transport des Salzes beginnen kann, sobald die Bahn fertig ist. Es ist mit Sicherheit anzunehmen, dass grosse Mengen dieses Salzes sowohl über Hamburg und Altona nach überseeischen Plätzen, wie über Lübeck und Kiel nach Häfen der Ostsee und des Nordens zu befördern sein werden. Auch werden grössere Massen des Segeberger Steinsalzes direct per Bahn nach verschiedenen Orten der Provinz Schleswig-Holstein und nach Jütland zu transportiren sein. Auch der Gyps, welcher sich zu Segeberg über dem Steinsalzlager vorfindet, wird als Massen-Artikel per Bahn zu befördern sein, jedoch ist derselbe von geringerer Bedeutung als das Salz.

Ob bei dem Segeberger Salzbergbau sich, wie zu Stassfurt, auch Kali-Salze vorfinden werden, ist noch nicht ermittelt. Immerhin wird schon das Steinsalz allein Veranlassung zu verschiedenen Fabrik-Anlagen geben und diese Fabriken werden der neuen Bahn wieder einen vermehrten Verkehr zuführen. Ausser dem Localverkehr wird auch ein nicht unbedeutender durchgehender Verkehr über die neue Bahn geben, nämlich der Verkehr zwischen Lübeck, Mecklenburg und dem östlichen Deutschland einerseits, sowie Neumünster und dem nördlich davon gelegenen Eisenbahnsystem andererseits.

Die von der neuen Bahn zu erwartende Brutto-Einnahme ist folgendermaassen veranschlagt:

1) 1 000 000 Ctr. Salz, Gyps etc. von Segeberg auf 4 Meilen Entfernung nach Neumünster und darüber hinaus zu transportiren, bringen	25 000 Thlr.,
2) 2 000 000 Ctr. Salz, Gyps etc. von Segeberg auf 2 Meilen Entfernung nach Oldesloe und darüber hinaus zu transportiren, bringen	33 333 „
3) der sonstige Verkehr der neuen Bahn ist, mit Rücksicht auf den durchgehenden Verkehr, etwas stärker wie bei der Ostholsteinischen Bahn und etwas geringer wie auf der Glückstadt-Itzehoer Bahn, nämlich im Durchschnitt dieser beiden Bahnen zu 16 000 Thlr. pro Meile angenommen, oder bei 6 Meilen zu	96 000 „
	Sa. 154 333 Thlr.,

oder durchschnittlich 25 722 Thlr. pro Meile. Wenn man bei dieser verhältnissmässig geringen Brutto-Einnahme die Betriebskosten zu 55%, also die Netto-Einnahme zu 45% der Brutto-Einnahme veran-

schlagt, so würde die Netto-Einnahme 69 450 Thlr. betragen. Wenn man ferner annimmt, dass die 1 000 000 Ctr., welche von Segeberg nach dem Norden gehen, im Durchschnitt noch 4 Meilen weit über Neumünster hinaus gehen, so würde dadurch den älteren Schleswig-Holsteinischen Bahnen eine vermehrte Netto-Einnahme von ca. 15 000 Thlrn. zufliessen. Mit Hinzurechnung dieses Gewinns ist die, durch die Neumünster-Oldesloer Bahn zu erzielende Netto-Einnahme auf ca. 84 000 Thlr. zu veranschlagen, welche zur Deckung der Zinsen des aufgewandten Capitals und zur Amortisation desselben hinreichen dürften.

Nach dieser Wahrscheinlichkeitsberechnung ist es also nicht die Aussicht auf besonderen Gewinn, wenigstens für die ersteren Jahre, sondern es sind Motive anderer Art, welche dringend mahnen, von dem der Altona-Kieler Gesellschaft verliehenen Vorrecht auf Erbauung von Zweigbahnen in diesem Fall Gebrauch zu machen. Es ist das Hauptmotiv jedenfalls die Berücksichtigung, dass eine Bahn, wie die in Rede stehende, sehr wahrscheinlich zum Gegenstand der Speculation für andere Unternehmer gemacht werden wird, wofür ein Consortium zu Stande zu bringen in jetziger Zeit nicht schwer fallen würde, und dass eine solche Bahn in fremder concurrirender Hand hinsichtlich des Verkehrs zwischen Hamburg und dem westlichen Deutschland einerseits sowie Neumünster und dem nördlich davon gelegenen Eisenbahnnetz andererseits der Altona-Kieler Gesellschaft manche Verlegenheit und manchen Nachtheil bereiten könnte. Wenn auch die fragliche Bahn wenig versprechend ist, so werden sich doch leicht zu ihrer Erbauung durch Gründung einer besonderen Actiengesellschaft Unternehmer finden, welche nur auf eine möglichst vortheilhafte Unterbringung der Actien speculiren und das Unternehmen selbst später seinem Schicksal überlassen. Eine einmal erbaute Eisenbahn, auch wenn sie wenig oder gar Nichts einträgt, bleibt bestehen, zumal eine Bahn, die ohne Zweifel eine national-öconomische Bedeutung hat, wie im vorliegenden Fall.

Eine Abstimmung und Beschlussfassung über den vorgelegten Antrag konnte in der Generalversammlung vom 29. Juni noch nicht stattfinden, weil die nach dem Statut erforderliche Anzahl von Actien in dieser Versammlung nicht vertreten war. Es ist aber von den Gesellschaftsvorständen beschlossen, zum 10. August d. J. eine ausserordentliche Generalversammlung zu berufen, welche dann jedenfalls im Stande sein wird, über den zum zweiten Mal vorgelegten Antrag einen endgültigen Beschluss zu fassen.

—*tz.* **Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1870.) Die Strecke Liegnitz-Lüben von 3 Meilen wurde pro 1870 für Rechnung des Baufonds betrieben, weshalb sich die nachstehenden Notizen nur auf die älteren Linien von $22_{,8}$ Meilen beziehen.

Das verwendete Anlage-Kapital betrug 10 950 834 Thlr. d. i. 480 300 Thlr. pro Meile. Diesem stehen gegenüber 5 100 000 Thlr. Actien und 5 400 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen. Von letzteren waren 383 500 Thlr. ult. 1870 amortisirt.

Betriebsmittel: 61 Locomotiven mit Tender, 113 Personenwagen, enthaltend 5472 Plätze, und 1395 Güterwagen mit einer Ladungsfähigkeit von 276 028 Ctrn. Die Locomotiven haben 124 320 Nutzmeilen zurückgelegt, worin jedoch die Leistungen auf der Strecke Liegnitz-Lüben enthalten sind.

Die Betriebs-Ergebnisse waren in Folge des Krieges und der Arbeitseinstellungen im Waldenburger Reviere nicht so günstig, wie im Vorjahre. Es wurden befördert: 4122 Personen in der I. Klasse, 37 660 in der II., 112 352 in der III., 375 646 in der IV. Klasse, auf Retourbillets 75 536 in der II. und 433 008 in der III. Klasse, an Militairs 100 978 und mit Extrazügen 14 829, zusammen 1 154 131 Personen (davon 1 028 854 im Binnenverkehre), 55 717 Ctr. Gepäck, 215 Equipagen, 2963 Pferde, 2037 Hunde, 65 166 Ctr. Eilgüter, 18 456 Ctr. sperrige Güter, 389 511 Ctr. der Normalklasse, 7 291 948 Ctr. der ermässigten Klassen, 12 221 446 Ctr. Kohlen, 554 946 Ctr. Dienst- und 305 236 Ctr. Baugüter, 55 106 Stück und 105 Ctr. Thiere zum Gesammt-Gewichte von 122 677 Ctrn., überhaupt 20 969 386 Centner (davon 15 085 300 Ctr. im Binnenverkehre).

Durchschnittlich hat durchfahren: jede Person $5_{,09}$ Meilen, jeder Centner Gut $7_{,12}$ Meilen und es sind eingenommen pro Person und Meile 2 Sgr. $2_{,42}$ Pf. und pro Centner und Meile $2_{,32}$ Pf. Die spezifische Frequenz beträgt 257 600 Personen- resp. 6 547 411 Centnermeilen. Gegen das Vorjahr sind weniger befördert 39 483 Personen $= 3_{,31}$ Proc. (mit einer Minder-Einnahme von 13 599 Thlrn.) und 784 304 Ctr. Güter $= 3_{,70}$ Proc. (mit einer Minder-Einnahme von 43 805 Thlrn.)

Die Einnahmen haben betragen: für Personen-Beförderung 391 888 Thlr., für Militair-Transporte 39 172 Thlr., für Gepäck 8996 Thlr., für Equipagen 1201 Thlr., für Hunde 349 Thlr., für Pferde 4985 Thlr., für Eilgüter 18 512 Thlr., für Postgüter 1019 Thlr., für Frachtgüter 916 027 Thlr., für Vieh 10 080 Thlr., an Extraordinarien des Güterverkehrs 21 020 Thlr., aus verschiedenen Quellen 135 404 Thlr., zusammen 1 548 653 Thlr., durchschnittlich pro Meile 67 641 Thlr. und gegen das Vorjahr weniger 27 022 Thlr. $= 1_{,71}$ Proc.

Ausgegeben wurden: für die allgemeine Verwaltung 48 831 Thlr., für die Bahnverwaltung 207 961 Thlr. (9083 Thlr. pro Meile) und für die Transportverwaltung 392 813 Thlr. (3 Thlr. 4 Sgr. 9 Pf. pro Nutzmeile), zusammen 649 605 Thlr., 28 373 Thlr. pro Meile resp. 5 Thlr. 6 Sgr. 9 Pf. pro Nutzmeile. Die Ausgaben, welche um 7366 Thlr. $= 1_{,12}$ Proc. niedriger waren als 1869, absorbirten $41_{,96}$ Proc. der Einnahmen.

Der Ueberschuss von 899 049 Thlrn. (39 268 Thlr. pro Meile resp. 19 656 Thlr. niedriger als 1869) erhielt folgende Verwendung: zur Verzinsung der Prioritäts-Obligationen 230 500 Thlr., zur Amortisation derselben 27 000 Thlr., zur Erstattung von Zinsen an den Baufonds 29 000 Thlr., Zuschuss zur Pensionskasse 4500 Thlr., Einlage in den Reservefonds 7000 Thlr., in den Erneuerungsfonds 177 000 Thlr., zur Eisenbahnsteuer 35 063 Thlr., zur Tantième 3275 Thlr., zu $7^1/_2$ Proc. Dividende 382 500 Thlr. (im Vorjahre betrug dieselbe $8^1/_3$ Proc.), zur Uebertragung auf nächstjährige Rechnung 3211 Thlr.

Der Reservefonds hatte einen Bestand von 27 630 Thlrn., der Erneuerungsfonds von 380 071 Thlrn. und die Pensionskasse von 146 044 Thlrn. bei 1069 Theilnehmern.

Für den Bau des zweiten Geleises zwischen Königszelt und Altwasser und zu Meliorationen der Stammbahn waren 440 087 Thlr. und für die Bahnstrecke Liegnitz-Rotenburg 3 604 772 Thlr. bis ult. 1870 verwendet.

Auf der Strecke Liegnitz-Lüben wurden im Jahre 1870 befördert: 84 822 Personen, 3792 Ctr. Gepäck, 7 Equipagen, 131 Pferde, 11 690 Ctr. Vieh, 285 016 Ctr. Steinkohlen, 21 219 Ctr. Bau- und Dienstgut und 205 293 Ctr. diverse andere Güter. Die Einnahmen betrugen 26 601 Thlr.

—*tz.* **Berlin-Görlitzer Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1870.) Eine Veränderung in der Ausdehnung ($27_{,6}$ Meilen) und dem concessionirten Anlage-Kapitale (12 250 000 Thlr.) ist nicht eingetreten, auch hat die General-Bilanz noch nicht aufgestellt werden können.

Die Betriebsmittel bestanden aus 32 Lokomotiven mit eben so vielen Tendern, 72 Personenwagen mit 2633 Plätzen, 10 Gepäck- und 622 Güter- und Viehwagen mit einer Gesammt-Tragfähigkeit von 125 900 Centnern. Im Jahre 1870 haben die Lokomotiven 83 788 Nutzmeilen zurückgelegt.

Befördert wurden: 2113 Personen in der I. Klasse, 38 133 in der II., 199 477 in der III., 225 512 in der IV. Klasse und 53 386 Militairs, zusammen 518 621 Personen (davon 514 593 im Binnenverkehre), $24\,181_{,5}$ Centner Gepäck, 106 Equipagen, 1453 Pferde und 1981 Hunde, ferner 90 668 Ctr. Eilgut, 5653 Ctr. Postgut, 6524 Ctr. sperriges Gut, 394 294 Ctr. Normal-Gut, 5 897 792 Ctr. der ermässigten Klassen und zu Specialtarifen, 4307 Ctr. frachtfreie Güter, 28 758 Ctr. Betriebsdienst- und 8508 Ctr. Dienstbaugüter (zus. 6 436 504 Ctr.), 21 535 Stück Thiere im Gewichte von 56 271 Ctr., überhaupt 6 492 775 Ctr. Jeder Centner hat durchschnittlich $17_{,65}$ Meilen durchfahren, es beträgt daher die specifische Güter-Frequenz 4 151 602 Centnermeilen. Von den Transporten kommen 4 220 843 Ctr. auf den Binnenverkehr. Jede Person legte $7_{,27}$ Meilen zurück, die specifische Frequenz beträgt 136 697 Personenmeilen. Die Einnahme betrug pro Meile und Person 2 Sgr. $1_{,5}$ Pf. und pro Centner $1_{,9}$ Pf.

Gegen das Vorjahr verglichen hat der Personen-Verkehr in allen 4 Wagenklassen abgenommen, da aber 36 550 Militairs mehr befördert sind, so resultirte eine Minderbeförderung von nur 2946 Pers. (mit einer Mehr-Einnahme von 1692 Thlrn. Dagegen ist der Güter-Verkehr um 940 958 Ctr. gestiegen und es sind für Güter und Vieh 8397 Thlr. mehr eingenommen.

Die Einnahmen betrugen: für Personenbeförderung 268 197 Thlr., für Militairtransporte 25 097 Thlr., für Gepäck 5607 Thlr., für Equipagen 1199 Thlr., für Hunde 520 Thlr., für Pferde 3981 Thlr., (zus. 304 601 Thlr.), für Eilgüter 31 334 Thlr., für Postgüter 2103 Thlr., für Frachtgüter 562 555 Thlr., für Eisenbahn-Fahrzeuge 2931 Thlr., für Vieh-Transporte 9644 Thlr., an Extraordinarien 2578 Thlr., (zus. 611 145 Thlr.), aus verschiedenen Quellen 81 452 Thlr., Uebertrag aus dem Vorjahre 1176 Thlr., überhaupt 998 374 Thlr. resp. 36 130 Thlr. pro Meile Bahnlänge = 29 255 Thlr. = 3 Proc. mehr als 1869.

Ausgegeben wurden 60 504 Thlr. für die allgemeine Verwaltung, 132 045 Thlr. für die Bahn- und 317 642 Thlr. für die Transportverwaltung, zus. 510 191 Thlr. = 18 485 Thlr. pro Meile. Die Ausgaben, welche $51_{,16}$ Proc. der Einnahmen repräsentirten, sind um 29 590 Thlr. $= 6_{,16}$ Proc. höher als im Vorjahre.

Der Ueberschuss betrug 488 183 Thlr. (335 Thlr. weniger als 1869), er wurde wie folgt verwendet: zur Verzinsung der Prioritäts-Obligationen 62 345 Thlr., zur Amortisation derselben 6405 Thlr., zur Eisenbahnsteuer 8441 Thlr., zur Einlage in die Reservefonds 9800 Thlr., in den Erneuerungsfonds 70 800 Thlr., zu 5 Proc. Dividende der Stamm-Prioritäts-Actien und 1 Proc. der Stamm-Actien, zus. 330 000 Thlr. Der Rest von 391 Thlrn. wurde auf nächste Rechnung übertragen.

Die Pensionskasse hatte einen Bestand von 29 013 Thlrn., der Reservefonds von 30 836 Thlrn. und der Erneuerungsfonds von 178 081 Thlrn.

—*tz.* **Berlin-Stettiner Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1870.) Das Unternehmen der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft hatte ult. 1870 eine Ausdehnung von $110_{,8}$ Neu-Meilen $= 831_{,00}$ Kilometer und es zerfällt in folgende Linien:

a) die Stammbahn Berlin-Stettin-Stargard mit den Zweigbahnen Neustadt E.-W.-Wriezen und Pasewalk-Mecklenburgische Landesgrenze $29_{,8}$ Neu-Meilen, von welchen $11_{,1}$ Meilen doppelgeleisig;
b) die Linie Stargard-Cöslin-Colberg $23_{,1}$ Neu-Meilen;
c) die Linie Cöslin-Stolp-Danzig $26_{,4}$ Neu-Meilen, von welcher die Strecke Stolp-Danzig am 1. September 1870 dem Betriebe über-

geben ist, daher mittlerer Jahresdurchschnitt $14_{,7}$ Neu-Meilen. Diese Linie wurde pro 1870 für Rechnung des Baufonds betrieben.

d) die Vorpommerschen Linien Angermünde-Stralsund, Züssow-Wolgast und Stettin-Pasewalk $31_{,5}$ Neu-Meilen.

Das concessionirte Anlage-Kapital beträgt: für die Stammbahn 12 000 000 Thlr. (davon 10 300 000 Thlr. in Actien), für die Stargard-Cöslin-Colberger 11 500 000 Thlr., für die Vorpommerschen Linien 12 000 000 Thlr. und für die Cöslin-Stolp-Danziger 10 000 000 Thlr. Verwendet sind nominell: für die Stargard-Cöslin-Colberger 11 086 400 Thlr. (479 931 Thlr pro Meile), für die Vorpommersche 11 279 900 Thlr. (358 092 Thlr. pro Meile) und für die Cöslin-Danziger 7 854 000 Thlr. (297 500 Thlr. pro Meile). Das für die Stammbahn verwendete Kapital ist nicht ersichtlich, beträgt aber mindestens 16 000 000 Thlr.

An Transportmitteln waren ult. 1870 vorhanden bei der

	Stammbahn	Stargard-Cöslin-Colberger	Vorpommerschen	Cöslin-Stolp-Danziger
Locomotiven	15	28	33	30
Personenwagen	111	50	95	42
Lastwagen	670	344	639	368
Die Locomotiven haben zurückgelegt. . Meilen	162 901	82 175	92 122	43 386
Im Jahre 1870 wurden befördert:				
Personen in der I. Klasse	4 867	615	1 918	168
" " " II. "	144 602	32 551	58 600	18 839
" " " III. "	441 295	112 576	232 012	109 649
" " " IV. "	586 956	164 413	255 673	47 796
Militairs	252 914	72 139	95 159	22 829
zusammen	1 430 634	382 294	643 362	199 281
gegen das Vorjahr mehr	117 954	19 732	—	—
weniger	—	—	11 598	—
= Proc.	$8_{,99}$	$5_{,44}$	$1_{,77}$	—
Durchschnittlich hat jede Person zurückgelegt Mln.	$7_{,44}$	$8_{,13}$	$6_{,91}$	$4_{,67}$
und es sind pro Person und Meile eingenommen Sgr.	$2_{,65}$	$2_{,59}$	$2_{,44}$	$2_{,76}$
Die spezifische Frequenz beträgt Personenmeilen	357 376	134 549	141 230	62 100
Ferner wurden befördert:				
Passagier-Gepäck . Ctr.	86 531	26 380	44 700	13 316
Equipagen . . . . Anz.	427	66	248	33
Pferde . . . . "	9 399	2 472	4 127	1 372
Hunde . . . . "	5 668	2 085	2 178	683
Eilgüter . . . . . Ctr.	209 646	31 113	68 704	10 158
Postgüter . . . . . "	19 335	6 288	8 848	932
Frachtgüter . . . . "	12 924 981	2 465 587	2 976 047	652 108
zusammen . Ctr.	13 153 962	2 502 988	3 053 599	663 198
gegen das Vorjahr mehr "	—	—	210 757	—
weniger "	537 633	154 104	—	—
= Proc.	$3_{,92}$	$5_{,80}$	$7_{,42}$	—
Thiere . . . . . Stück	455 445	143 828	174 398	nicht notirt
Ctr.	3 986	2 833	208	
Durchschnittlich hat jeder Ctr. Gut durchfahren Mln.	$9_{,51}$	$10_{,80}$	$8_{,33}$	$7_{,03}$
Pro Ctr. und Meile sind eingenommen . . . Pfge.	$3_{,08}$	$2_{,89}$	$3_{,33}$	$3_{,80}$
Die spezifische Güter-Frequenz beträgt Centnermln.	4 199 725	1 170 075	807 471	317 083
Finanz-Ergebnisse.				
Die Einnahmen haben betragen: aus dem Personen-Verkehre (einschliesslich der Gepäck- und Hundefracht) . . . . . Thlr.	958 968	273 853	369 748	87 638
aus dem Güter-Verkehre (einschliesslich der Vieh- und Equipagen-Transporte) . . . . . Thlr.	1 265 304	269 072	283 474	70 620
aus dem Depeschen-Verkehre . . . . "	3 266	701	1 406	358
an Extraordinarien . "	83 546	41 400	76 787	18 299
zusammen Thlr.	2 311 084	585 026	731 415	176 915
Durchschnittlich pro Meile	77 553	25 326	23 220	11 916
Gegen das Vorjahr mehr	167 608	79 761	94 189	—
= Proc.	$7_{,82}$	$15_{,78}$	$14_{,78}$	—
Ausgegeben wurden:				
für die Bahnverwalt. Thlr.	327 714	137 853	204 833	40 987
" " Transportverw. "	691 090	220 225	264 856	113 163
" " allgemeine Verw. "	46 056	35 701	48 683	22 765
zusammen Thlr.	1 064 860	393 779	518 372	176 915
Durchschnittl. pro Mle. "	35 733	17 047	16 456	11 916
In Procenten der Brutto-Einnahme	$46_{,08}$	$67_{,31}$	$70_{,87}$	100

	Stammbahn	Stargard-Cöslin-Colberger	Vorpommerschen	Cöslin-Stolp-Danziger
gegen das Vorjahr mehr Thlr.	65 001	—	844	—
weniger "	—	7 193	—	—
= Proc.	$6_{,51}$	$1_{,79}$	$0_{,16}$	—
Der Ueberschuss beträgt überhaupt . . . Thlr.	1 246 224	191 247	213 043	—
pro Meile . . . "	41 820	8 279	6 764	—
Gegen das Vorj. mehr "	102 607	86 954	93 345	—
= Proc.	$9_{,0}$	$83_{,37}$	$77_{,99}$	—

Der Ueberschuss der Stammbahn erhielt folgende Verwendung: zu Zinsen 84 275 Thlr. und zur Amortisation der Prioritäts-Anleihen 15 007 Thlr., zur Eisenbahnsteuer 112 033 Thlr., zum Reservefonds 108 620 Thlr., zur Tantième des Verwaltungsraths 4000 Thlr., zu $9^1/_6$ Proc. Dividende (wie im Vorjahre) 919 646 Thlr. und Uebertragung eines Restes von 2644 Thlrn. auf nächstjährige Rechnung.

Bei der Stargard-Cöslin-Colberger und der Vorpommerschen Bahn hat der Ueberschuss nicht ausgereicht, um die Verzinsung und Amortisation der Prioritäts-Obligationen bestreiten zu können, es mussten vielmehr bei der Stargard-Cöslin-Colberger 54 584 Thlr. aus den Fonds der Gesellschaft und 191 601 Thlr. aus der Staatskasse (84 870 Thlr. weniger als 1869) und bei der Vorpommerschen 291 177 Thlr. aus der Staatskasse (87 721 Thlr weniger als 1869) zugeschossen werden.

Bei der Cöslin-Stolp-Danziger Bahn ist die Ausgleichung der Ausgaben mit den Einnahmen dadurch erreicht, dass dem Reservebaufonds 2185 Thlr. entzogen worden sind.

Es betrug der Bestand ult. 1870 bei der

	Stammbahn	Stargard-Cöslin-Colberger	Vorpommerschen	Cöslin-Stolp-Danziger
des Reservefonds . Thlr.	108 909	131 764	99 129	—
des Reserve-Baufonds "	1 525 835	1 033 960	1 055 836	60 907

Die vereinigte Beamten-Pensionskasse hatte ult. 1870 einen Bestand von 456 566 Thlrn. bei 1886 Mitgliedern, die Pensionskasse der Beamten der Stettin-Stargarder Strecke 20 732 Thlr. bei 46 Mitgliedern und die Beamten-Sterbekasse bei 2954 Mitgliedern 37 950 Thlr.

Es liegt in der Absicht der Gesellschaft, die Betriebsmittel um 16 Locomotiven, 30 Personen- und 542 Güterwagen zu vermehren, von welchen für die Stammbahn 13 Locomotiven, 18 Personenwagen, 100 bedeckte und 200 offene Güterwagen bestimmt sind. Die Kosten der Betriebsmittel der Stammbahn sollen durch Emission von 500 000 Thlrn. neuen Stamm-Actien gedeckt werden.

—*tz.* **Chemnitz-Würschnitzer Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1870.) Das Actien-Kapital betrug 400 000 Thlr.; von der Prioritäts-Anleihe à 150 000 Thlr. waren 25 000 Thlr. unbegeben und 2500 Thlr. amortisirt. Der Rechnungsabschluss bilancirt mit 565 620 Thalern.

Der vom Staate vorgeschlagene Tarif, wonach die Chemnitz-Würschnitzer Gesellschaft 10 Ngr., der Staat aber bis zu 13 Ngr. von jedem Wagen auf der Tour nach Wüstenbrand-Chemnitz und weiter, an der Fracht versuchsweise nachlassen sollten, hat den Verkehr von 20 223 Wagen mit 36 621 Thlr. Einnahme im Jahre 1868 auf 27 229 Wagen mit 40 302 Thlr. Einnahme in der Zeit vom 15. Juli 1869 bis dahin 1870 gesteigert, mithin hat diese Frachtermässigung einen derartigen günstigen Einfluss gehabt, dass sie auch für die Zukunft beizuhalten als zweckmässig erschien. Die letzte Hälfte des Jahres 1870 ist freilich wenig günstig gewesen, theils wegen der Einberufung einer bedeutenden Anzahl Bergarbeiter zum Heere, theils weil der harte Winter eine ungewöhnlich starke Abfuhr von Kohlen per Schlitten nach den benachbarten Orten ermöglichte, dennoch ist die transportirte Wagenzahl gegen die des Jahres 1869 wiederum um 2259 Wagen gestiegen.

Die Absatzverhältnisse haben sich im Jahre 1870 befriedigend gestaltet. Ein neues grösseres Absatzgebiet wird aber durch die wahrscheinlich noch im laufenden Jahre zur Eröffnung kommende neue Chemnitz-Leipziger Bahnlinie aufgeschlossen werden.

Zur Bestreitung der Kosten wichtiger Erweiterungs- und anderer Bauten, sowie in Voraussicht der, in nicht zu ferner Zeit herantretenden Nothwendigkeit des Baues neuer Zweigbahnen nach einigen neuen Schächten wird beabsichtigt, bei der Staatsregierung die Genehmigung einer 5procentigen Anleihe in Höhe von 200 000 Thalern schon jetzt zu beantragen, davon jedoch nur 50 000 Thlr. bestmöglichst zu emittiren.

Obgleich die Einnahme aus dem Kohlentransporte um beinahe 800 Thlr. grösser ist als im Vorjahre, so ist die Reineinnahme in Folge verminderter Einnahme von der D-Schacht-Zweigbahn und Coursverlusten doch um etwas niedriger als die des Jahres 1869, so dass die Dividende von $7^1/_2$ Proc. im Jahre 1869 auf $7^1/_4$ Proc. im Jahre 1870 zurückgegangen ist. Doch ist Hoffnung vorhanden, dass das laufende Jahr einen reicheren Ersatz für diesen Ausfall bringen wird.

Der Reservefonds hatte einen Bestand von 20 000 Thlrn. Pro II. Halbjahr 1870 resultirte ein Reingewinn von 13 410 Thlrn.

—*tz.* **Kirchheimer Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1870.) Das Anlage-Kapital betrug ult. 1870: 382 231 Fl.

Zur Beförderung gelangten 4304 Personen in der I. Kl., 32 470 in

der II. Kl., 71 668 in der III. Kl., 1891 auf Zugmeisters-Billets, zusammen 110 333 Personen (davon 27 450 im Binnenverkehre), 3689 Ctr. Gepäck und 347 250 Ctr. Eil- und Frachtgüter (davon 14877 Ctr. im eigenen Verkehre).

Die Einnahmen haben 38 917 Fl., die Ausgaben 21 421 Fl. und der Reinertrag 17 496 Fl. betragen. Von dem letzteren wurden gedeckt: die Passiv-Zinsen mit 2067 Fl., ferner sind überwiesen dem Erneuerungsfonds 6824 Fl. und dem Reservefonds 538 Fl. Es blieben disponibel 8067 Fl., welche $3^{1}/_{4}$ Proc. des Actien-Kapitals betragen. Die an 4 Proc. fehlenden $^{3}/_{4}$ Proc. zum Betrage von 1763 Fl. sollen der Restverwaltung entnommen werden, so dass auf das Actien-Kapital von 245 750 Fl. eine Dividende von 4 Proc. im Betrage von 9830 Fl. zur Vertheilung kommt. Der Erneuerungsfonds hatte ult. 1870 einen Bestand von 23 088 Fl., der Reservefonds von 2481 Fl. und der Unterstützungsfonds von 532 Fl.

○ Deggendorf-Plattlinger Bahn. Ueber die Betriebsergebnisse pro 1870 dieser gemäss Vertrag vom 1. August 1867 unter der Betriebsleitung der Bayerischen Ostbahnen stehenden $1,_{175}$ Ml. langen Bahn werden uns folgende Mittheilungen gemacht.

Befördert wurden: Personen, und zwar in der Richtung Deggendorf-Plattling 53493, Plattling-Deggendorf 54052, zus. 107 545 (— gegen das Vorjahr 1080); Güter: Deggendorf-Plattling: 210 $985,_{3}$ Ctr., Plattling-Deggendorf: 115 112 Ctr., zus. 326 098 (— $79\,299,_{11}$ Ctr.). Vieh etc.: Deggendorf-Plattling: 1154 Stück, Plattling Deggendorf: 171 Stück, zus. 1325 Stück (+ 80 Stück).

Die Einnahmen beliefen sich für Personen auf 16 038 fl. 39 kr. (— 14 428 fl. 25 kr.), für Güter: 14 602 fl. 28 kr. (— 8438 fl. 39 kr.), für Vieh: 403 fl. 33 kr. (— 1742 fl. 31 kr.), an sonstigen: 692 fl. 44 kr. Die Gesammteinnahmen beliefen sich auf: 31 737 fl. 24 kr. (— 5826 fl. $44^{1}/_{4}$ kr.).

Die Gesammtausgaben beliefen sich auf 14 722 fl. $6^{1}/_{4}$ kr. (— 22 842 fl. $1^{3}/_{4}$ kr.), der Betriebsüberschuss von 17 015 fl. $17^{1}/_{2}$ kr. (— 1887 fl. $8^{1}/_{4}$ kr.) wird laut Generalversammlungsbeschluss u. A. zur Bezahlung einer Dividende von 5 fl. 30 kr. (— 30 kr.) pro Actie, d. i. $5^{1}/_{2}$% (— $^{1}/_{2}$%) verwendet, noch immer ein günstiges Resultat, da besonders diese Strecke durch die Kriegsereignisse in ihrer Verkehrsentwickelung gehemmt wurde.

Mit der Locomotive „Deggendorf" wurden 2362 Meilen (+ 212) und mit der Locomotive „Bayer. Wald" 2166 Ml. (+ 233 Ml.) d. i. in Summa 4528 Ml. (+ 445 Ml.) zurückgelegt. An Brenn- und Schmiermaterial wurden verbraucht: für die Locomotive: Deggendorf: $1,_{20}$ Klftr. Holz, 1710 Ctr. Steinkohlen, 134 Pfd. Oel, für die Locomotive Bayer. Wald: $1,_{30}$ Klftr. Holz, 1624 Ctr. Kohlen, 130 Pfd. Oel, in Summa für beide Locomotiven $2,_{50}$ Klftr. Holz (+ $0,_{10}$ Klftr.), 3334 Ctr. Steinkohlen (+ 115 Ctr.), 264 Pfd. Oel (— 22 Pfd. Oel). — Der Fahrpark wurde nicht vergrössert.

Oesterreich-Ungarische Correspondenz.

Hs. Wien, 16. Juli 1871. (Börsenbericht. Entscheidung der Börsenkammer über die Südbahn-Actien. Conferenz über Anschlüsse ans Türkische Bahnnetz. Oesterreichische Bahn-Concessionen der letzten Reichsrathssession. Stempelgebühren der Oesterr. Strassen- und Locomotivbahnen. Die Freikarten der Tramway. Ungarische Sicherstellung der Prioritäten. Neues Ungar. Eisenbahn-Anlehen. Das Oesterr.-Ungar. Eisenbahnsystem. Personalien der Oesterr.-Ungar. Regierung und Bahnen. Offertausschreibung der Linie Lemberg-Stryi-Stanislau. Wichtige Sitzung der Theissbahn. Eperies-Tarnow. Karlstadt-Fiume. Kaschau-Oderberg.)

Ungeachtet der Vorliebe für Eisenbahnwerthe, welche die abgelaufene Börsenwoche kennzeichnet, konnten sich diese doch nicht behaupten und mussten der eingetretenen Geldknappheit erliegen. Nordbahn hatte bereits 5% verloren, davon jedoch wieder 3 eingebracht. Die Mehrverfrachtung von Kohlen deckt eben den grössten Theil des durch die Staatsbahn-Concurrenz erzeugten Ausfalls. Elisabethbahn ermässigten sich um $1^{1}/_{2}$ fl., Franz-Josef-Bahn um 3 fl. und Staatsbahn um 4—5 fl. Junge Bahnen waren gleichfalls flauer, nur Kaschau-Oderberger und Nordwestbahn hielten sich ziemlich gut. Die unveränderte Notirung der Lombarden angesichts der ungünstigen Ergebnisse der Generalversammlung weist auf die mächtige Hand hin, welche diese riesige Anstalt stützt. Die Börsenkammer hat durch den Beschluss, dass Südbahn-Actien „bis auf Weiteres" mit 5% gehandelt werden, ob zwar dieselben nur 3% tragen, der allerdings widersinnigen Usance Rechnung getragen, welche auch entwerthete Papiere mit den landesüblichen 5% verkehren lässt.

Heute soll die einleitende Zusammenkunft der Mitglieder der Eisenbahn-Conferenz wegen der Anschlüsse an das Türkische Bahnnetz stattfinden. Zweck dieser Conferenz ist bekanntlich, über die Anschlüsse in Ungarn zu einer Verständigung zu gelangen. Die früheren Verhandlungen mit der Rumänischen und Serbischen Regierung sollen auch hier zum Austrag kommen. Insbesondere sind es auch 2 interne Linien, welche von dem Resultate dieser Conferenz abhängig gemacht werden: Temesvar-Orsova zur Verbindung der Donau unterhalb der schwer passirbaren Stromschnellen des Eisernen Thores mit Pest, dann die Schienenverbindung mit Belgrad entweder direct von Pest oder einer Linie Temesvar-Pest. Die hohe Wichtigkeit der Conferenz manifestirt sich auch durch die illüstren Persönlichkeiten, welche deren Mitglieder bilden: Ausser dem Reichskanzler werden die beiderseitigen Ministerpräsidenten und Fachminister, ein Türkischer, Serbischer und Rumänischer Commissär, andererseits auch Baron Gagern und Prokesch v. Osleu als Referenten fungiren; Freiherr v. Hirsch und sein Bevollmächtigter Ralph Earl sind beide zugegen.

Die im letzten Berichte erwähnte Oesterr. Regierungs-Vorlage über die Steuerbefreiungen für neue Eisenbahnen hat die erhoffte Zustimmung der Reichsvertretung nicht erhalten. Motivirt wird diese Ablehnung durch den baldigen Wiederzusammentritt des Reichsrathes, die Indisposition des Geldmarktes und die Pflicht eingehender Prüfung der vorzulegenden Eisenbahn-Projecte. Bisher haben folgende in der letzten Session berathene Oesterreichischen Eisenbahn-Concessionen Gesetzeskraft erlangt: 1) über die Ergänzung der Kronprinz-Rudolfsbahn durch die Linie Villach-Tarvis, 2) über die Eisenbahnstrecke von Lemberg an die Galizisch-Ungarische Landesgrenze am Beskid, dann von Stryi nach Stanislau, 3) über die Einbeziehung der Strecke Jedlersee-Stockerau in die Oesterr. Nordwestbahn, 4) über die Verbindungsbahn Komotau-Brunnersdorf. Die Kaiserliche Sanction gewärtigen noch die von beiden Häusern des Reichsraths genehmigten Gesetzentwürfe, 5) über die Fortsetzung der Südnorddeutschen Verbindungsbahn bis zur Landesgrenze bei Seidenberg, 6) über die Ergänzung der Böhmischen Nordbahn durch die Strecke Rumburg-Schluckenau, 7) über die Eisenbahnlinien Hieflau-Eisenerz, Lieboch-Wies und Sternberg-Mährisch-Schönberg an die Oesterreichisch-Preussische Grenze.

Zu erwähnen ist auch hierbei des Gesetzes, betreffend die Aufhebung des Fahrkartenstempels von Strassenbahnen, während durch eine einfache Verordnung des Oesterr. Finanzministers dieser bereits ziemlich hohe Stempel für Locomotivbahnen vom 15. d. M. ab noch bedeutend erhöht wird. — Eine sehr practische Einführung der hiesigen und Pester Tramway zur Verhinderung des Missbrauches mit Freikarten ist deren Verbindung mit einer Photographie des Berechtigten, was sich auch im Deutschen Bahnverkehre für die Vereinskarten empfehlen würde.

Die Ungarische Gesetzgebung hat das Gesetz über die Gömörer Bahnen, deren Effecten mit so glücklichem Erfolge auf den Markt gebracht worden, publicirt und darin auch die von den als Anrainer der Staatsgarantie beigetretenen grösseren Gewerken übernommene Hypotheken-Verpflichtung geregelt. Die grundbücherliche Sicherstellung, deren sich die Prioritäten aller Ungarischen Bahnen gesetzlich erfreuen, wird in Oesterreich sehr vermisst. — Zum Bau der Ungarischen Grenzbahnen soll ein neues Ungarisches Eisenbahn-Anlehen in der Höhe von 20 Millionen Gulden emittirt und auf die Grenzforste fundirt werden. — Es wird der Ungarischen Regierung ein kaum glaublicher Vorgang für Offert-Verhandlungen in Bahnangelegenheiten empfohlen, dass die zum Termin eingelangten Anträge nämlich veröffentlicht und nur diese Offerenten zu einer zweiten definitiven Verhandlung ausschliesslich geladen werden, welcher Vorgang von einem Blatte als Mausefalle für Untnernehmer bezeichnet wird.

„Das Oesterr.-Ungar. Eisenbahnsystem, politisch-militärisch beleuchtet von einem Militär", betitelt sich eine in Bahnkreisen Aufsehen erregende Brochüre. Die verflossenen Kriegsjahre mahnen an die Einleitungen zum raschen Uebergange aus der Friedens- in die Kriegsformation durch die Bahnvollendung. Oesterreich-Ungarn hat bei schlechten Strassen nur 1050 Meilen Bahnen auf einer Fläche von 11 339 Quadrat-Meilen, deren Deutschland 2528 auf 9576 Quadrat-Meilen (Ende 1869) hat. Es werden 11 der wichtigsten Linien aufgezählt, deren rasches Zustandekommen unter grösstmöglichen Opfern anzustreben ist.

Im Oesterreichischen Ministerium macht der beabsichtigte Austritt des mit einem doppelten Ministergehalt berufenen Hofraths v. Nördlinger von sich reden; er klagt über Vernachlässigung. — In Ungarn ist die Regierung auf der Suche nach einem Staatssecretair für Communicationen, da Graf Szopáry unhaltbar ist; zwei hervorragende Talente Hollan und Mihalek haben sich unmöglich gemacht; die Techniker Reiter, Herrich und Glasz sind Specialisten und keine politischen Persönlichkeiten; der Rechtskonsulent Nyiri ist kein Fachmann, die Techniker Fest und Hulland gehören der alten Schule an; so erübrigt nur noch ein junger, allerdings hochtalentirter Mann Hieronymi, der als Ministerialrath am Platze wäre, aber als Staatssecretair gegenwärtig noch nicht reif genug ist. — Als Director der Ungarischen Staatsbahnen wird der Ofener Bürgermeister Házmán genannt, auch kein Fachmann. Da wäre schon der Director Freund der 1. Siebenbürger Bahn eher am Platze, der durch die Verleihung der eisernen Krone die verdiente Auszeichnung erhielt. — Auch General-Inspector Eichler von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und General-Director Herz von der Galizischen Bahn sollen baronisirt werden.

Für die Eisenbahn Lemberg-Stryi-Stanislau wurde die Offertverhandlung auf Basis der Staatsgarantie von 1 430 000 Fl. Silber pr. Meile, Termin 16. Aug. d. J., Vadium 100 000 Fl. ausgeschrieben.

In der letzten Verwaltungsrath-Sitzung der Theissbahn wurden

vom Regierungs-Commissair Andeutungen über besondere Absichten der Regierung, die Einlösung der Linie Arad-Szolnok und die Errichtung der Linie Arad-Orsova betreffend, mit dem Bemerken gegeben, dass für den Herbst eine ausserordentliche General-Versammlung einberufen werden dürfte. Der Bahnhof Arad wird auf Kosten der 3 betheiligten Bahnen namhaft vergrössert. Wegen Refundirung der neu angeschafften 710 Lastwagen und 12 Locomotiven sind die Verhandlungen mit der Regierung im Zuge.

Die Vergebung des Ungar. Theils der Linie Eperies-Tarnow an Unternehmer durch die Unionbank findet dieser Tag statt. — Die Karlstadt-Fiumaner Bahn schreitet rasch vorwärts.

Am 15. d. M. wurde die Haltestelle Darkau der Kaschau-Oderberger Bahn zwischen Karwin und Teschen für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

—*tz.* Theiss-Eisenbahn. (Geschäftsbericht pro 1870.) Ultimo 1870 betrug das für die $76{,}_{76}$ Meilen lange Theiss-Eisenbahn verwendete Anlage-Kapital 48 153 271 Fl. Actien waren 16 535 000 Fl.

Die Betriebsmittel bestanden aus 80 Locomotiven nebst Tendern, 165 Personen- und 1803 Last- und Arbeitswagen. Von den Locomotiven sind 190 547 Zugs- und Nutzmeilen zurückgelegt.

Im Jahre 1870 wurden befördert: 10 036 Personen in der I. Klasse, 137 800 in der II., 403 699 in der III., 155 595 in der am 1. Juli 1870 eingeführten IV. Wagenklasse und 83 782 Militairs, zusammen 790 912 Personen. Im Vergleiche zum Vorjahre sind 145 599 Civilpersonen = $25{,}_{93}$ Proc. (mit einer Mehr-Einnahme von 59 040 Fl. = $4{,}_{12}$%) und 21 639 Militairs = $34{,}_{82}$ Proc. (mit einer Mehr-Einnahme von 10 764 Fl. = $10{,}_{90}$%) mehr befördert. Der Güter- etc. Verkehr umfasste: 78 783 Ctr. Gepäck, 57 943 Ctr. Eilgut, 14 437 584 Ctr. Fracht I. Kl., 916 913 Ctr. II. Kl., 99 373 Ctr. III. Kl., zusammen 15 590 596 Ctr. Ausserdem wurden mit den Personenzügen befördert: 2884 Pferde, 144 Equipagen und Militair-Fuhrwerke und 739 Hunde. An Vieh wurden 527 117 Stück (darunter 3274 Pferde) im Gewichte von 1 110 051 Ctrn. befördert. Gegen das Vorjahr resultirte eine Mehrbeförderung an Gepäck und Gütern von 881 399 Ctrn., wobei aber eine Minder-Einnahme von 264 534 Fl. erzielt ist.

Die Betriebs-Einnahmen haben betragen: für Personen-Transporte 1 491 651 Fl., für Militair-Transporte 123 799 Fl., für Gepäck 57 979 Fl., für Eilgut 81 875 Fl., für Waaren, Vieh, Militairgüter und Nebengebühren 3 724 548 Fl., aus verschiedenen Quellen 294 322 Fl., zusammen 5 774 174 Fl. resp. 75 224 Fl. pro Bahnmeile und gegen das Vorjahr verglichen 123 606 Fl. = $2{,}_{10}$% weniger.

Ausgegeben wurden: für die allgemeine Verwaltung 123 144 Fl., für Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 702 248 Fl., für Verkehr und commerziellen Dienst 587 143 Fl., für Zugförderung und den Werkstättendienst 924 532 Fl., auf Neben-Conti (Steuern etc.) 451 537 Fl., zusammen 2 788 604 Fl. resp. 36 328 Fl. pro Bahn- und 14 Fl. 63 Kr. pro Zugsmeile. Nach Ausscheidung der öffentlichen Abgaben und der weiteren in der Rubrik Neben-Conti verzeichneten Beträge verbleiben als eigentliche Betriebskosten 2 337 066 Fl., welche um 47 274 Fl. geringer sind als 1869 und $40{,}_{04}$ Proc. der Brutto-Einnahmen betragen.

Der Ueberschuss betrug 2 985 571 Fl. = 38 895 Fl. pro Bahnmeile, welcher das Anlage-Kapital mit $6{,}_{20}$ Proc. verzinst.

Von dem Ueberschusse wurden zunächst die 5 Proc. Zinsen des Anlage-Kapitals im Betrage von 2 503 970 Fl. gedeckt, 19 264 Fl. dem Reservefonds überwiesen, 5787 Fl. Coupon-Stempelsteuer bezahlt, 40 000 Fl. Tantième des Verwaltungsraths bewilligt, eine Superdividende von 5 Fl. pro Actie festgesetzt und der Rest auf nächste Rechnung übertragen. Die Dividende hat mithin $7^1/_2$ Proc. gegen $8^7/_{25}$ Proc. im Vorjahre betragen.

Der Reservefonds hatte ult. 1870 einen Bestand von 179 137 Fl., der Pensionsfonds von 476956 Fl. und die Krankenkasse von 40974 Fl.

Personalnachrichten.

Bayer. Ostbahnen. Der Staatsrath Heinrich v. Schubert wurde zum Präsidenten, Carl Freih. von Rothschild zum 1. Vicepräsidenten, Gabriel Sedlmayr zum 2. Vicepräsidenten und Ministerialrath Andreas von Nüssler zum Sekretär des Verwaltungsrathes erwählt.

Ausland.

Frankreich. Der Minister der öffentlichen Arbeiten, de Larcy, beantwortete in der Nationalversammlung am 13. d. Mts. eine Interpellation, betreffend die bestehenden Schwierigkeiten für den Eisenbahn-Transport und erklärt, die Regierung sei bemüht, die in dieser Beziehung vorhandenen Uebelstände zu beheben. Der Minister erinnert daran, dass die Eisenbahnen seit einem Jahre in einem Ausnahmezustande sich befinden. Nach Beendigung der Insurrection seien die Bahnen mit zwei neuen schwierigen Aufgaben betraut worden, erstens mit dem Rücktransport der Französischen Kriegsgefangenen, von welchen die Ostbahn allein 300 000 Mann nach Frankreich zurückgeführt hätte. Der Rücktransport aller Kriegsgefangenen werde übrigens bis zum 20. Juli beendet sein. Zweitens wären die Bahnen verpflichtet worden, 50 000 Pferde und eine ungeheuere Anzahl Kriegsmaterial nach Deutschland zu bringen. Unter diesen Umständen sei die Ostbahn genöthigt gewesen, 16 000 Waggons von andern Gesellschaften zu entlehnen; 14 000 Waggons seien während des Kriegs zerstört worden, und es fehle auf diese Art der vierte Theil des gesammten Betriebsmaterials. Die Hindernisse für den Transport seien jedoch in ein noch ungünstigeres Verhältniss dadurch gekommen, dass eine grosse Anzahl von Werkstätten feiere und somit die Herbeischaffung neuen Materials erschwert sei. Hierzu komme noch, dass alle während der letzten Monate zurückgebliebenen Waaren zu gleicher Zeit auf die Bahnhöfe gebracht wurden; auch werde behauptet, dass die Einführung der neuen Zölle eine Anhäufung von Lebensmitteln veranlasst habe. Eine unparteiische Prüfung ergebe jedoch, dass die Bahngesellschaften alles in ihren Kräften Stehende leisten. Trotz der Verringerung des Materials transportirten die Gesellschaften genau ebenso viel als zu derselben Zeit des vorigen Jahres. Die Anhäufung von Waaren auf den Bahnhöfen von Paris sei durch verschiedene wohlbekannte Ursachen veranlasst, insbesondere auch durch die ungenügende Anzahl des vorhandenen Rollfuhrwerks und durch die Zerstörung vieler öffentlichen Magazine. Der Handelsminister erklärt ferner, er wolle die bestehenden Schwierigkeiten nicht verkennen; allein es sei zu hoffen, dass man mit einiger Geduld bald von den gegenwärtig vorhandenen Uebelständen befreit werden würde. Am 20. Juli würden 7500 Waggons, welche gegenwärtig zum Transport von Kriegsgefangenen benutzt würden, für den Verkehr zur Verfügung stehen; ferner habe Favre Schritte gethan, damit 10 000 Waggons, welche sich noch im Besitz der Deutschen befänden, zurückgegeben würden. Der Kriegsminister werde Pferde für die Abfuhr der Waaren von den Bahnhöfen zur Verfügung stellen. Die mit der Untersuchung der Verhältnisse beauftragten Generalinspectoren erstatteten günstige Berichte über den Erfolg ihrer Bemühungen und geben die Versicherung, dass alle wirksamen Maassregeln ergriffen werden. Bezüglich des Verkehrs im Süden, insbesondere im Departement Hérault, seien besondere Vorkehrungen getroffen worden und werde eine grössere Anzahl von Waggons dorthin entsendet. Die Südbahn werde alle ihre Waggons zurückbekommen. Auf Wunsch des Präfecten des Departements Hérault fänden im Ministerrathe Berathungen statt, um, jedoch nur vorübergehend, den Transport von 5 Mill. Hektoliter Wein in freier und ungehinderter Weise vermittels der Küstenschifffahrt zu gestatten. Bezüglich der für Paris bestimmten Waaren werde die Regierung Maassregeln ergreifen, damit den Spediteuren in Zukunft die Consignation von Waaren nur noch auf kurze Zeit gestattet werde. Es sei nichts vernachlässigt worden, um das ganze der Ostbahngesellschaft gehörende Material zurückzuerhalten. Der Minister beruft sich in dieser Beziehung auf ein Schreiben des Deutschen Geschäftsträgers in Paris, in welchem derselbe anzeigt, dass er die Klagen, betreffend die Zurückhaltung von Waggons, zur Kenntniss seiner Regierung gebracht habe und die Hoffnung ausspricht, es werde in dieser Beziehung Abhülfe geschafft werden.

⊙ Grossbritannien. Am 3. Juli ist das letzte und wichtigste Stück der Londoner unterirdischen Eisenbahn von Blakfriars-Brücke nach dem Mansion House in der City, welches die starkbevölkerten Quartiere von Westminster, Chelsea, Kensington u. s. w. mit dem Herzen der City verbindet und den Kreislauf dieses Wunderwerkes vollendet, dem öffentlichen Verkehr übergeben worden.

Technisches.

t. Eisenbahn-Werkstätten zu Philadelphia. Die Werkstätten der Pennsylvania Railroad Company zu West Philadelphia sind bemerkenswerth wegen ihrer planmässigen Anlage und vollkommenen Ausrüstung. Sie wurden in den letzten 8 Jahren erbaut und unterscheiden sich zu ihrem Vortheil vor den älteren, allmälig vergrösserten Werkstätten derselben Bahn bei Harrisburg, Pittsburg, und Altoona. Die Werkstätten von Altoona, am Fuss des Alleghany-Gebirges gelegen, sind sehr ausgedehnt, aber zu bruchstückweise entstanden, um als das Muster einer planmässigen Anlage gelten zu können.

Die Werkstätten zu West Philadelphia liegen auf der westlichen Seite des Flusses Schuylkill, auf einem dreieckigen Grundstück zwischen Thirtieth und Thirtysecond street, und eine zweigeleisige Zweigbahn, welche über Market-street Bridge hinwegführt, verbindet die Werkstätten mit dem Güterbahnhof auf der Ostseite des Schuylkill, während die Delaware extension der Pennsylvania Bahn dieselben mit einem Kornspeicher und den Kohlenwerften am Ufer des Delaware, mit den City Gas Works zu Point Breeze und mit der Philadelphia, Wilmington und Baltimore Bahn in Verbindung setzt. Bis jetzt liegt die Zweigbahn bei Market-street Bridge noch auf der Strasse, aber es wird beabsichtigt, für die Eisenbahn daselbst eine besondere Brücke zu erbauen.

Zu den West Philadelphia Werkstätten gehören $4^3/_5$ Engl. Meilen Hauptgeleis und 21 Engl. Meilen Nebengeleise sowie Aufstellungs- und Reparatur-Geleise innerhalb der Gebäude. Einige alte Gebäude, nämlich ein kleiner Maschinenraum nebst Locomotivschuppen, ein Kornspeicher und eine provisorische Personenstation, welche noch aus der Zeit stammen, wo die Bahn dem Staat angehörte, werden wahrscheinlich bald verschwinden, um einer geräumigen neuen Personenstation Platz zu machen.

Die neuen Werkstätten-Gebäude bestehen zunächst aus einem grossen polygonalen Locomotivschuppen für 42 Stände, nämlich in der Form eines Polygons von 44 Seiten und 300 Fuss äusserem Durchmesser, mit einem offenen polygonalen Hofraum von 169 Fuss Durchmesser in der Mitte, so dass die Tiefe des ringförmigen Gebäudes, nach Abzug der Umfassungsmauern, 62 Fuss 10 Zoll ausmacht. Die Höhe vom Schienenkopf bis zur Dachtraufe beträgt 21 Fuss 9 Zoll. Der Schuppen enthält 44 strahlenförmige Geleise, wovon 2 als Zugang zur Drehscheibe dienen; die übrigen 42 Strahlengeleise sind zur Aufstellung von je einer Locomotive nebst Tender bestimmt und enthalten zu diesem Zweck Reinigungsgruben von 42 Fuss 6 Zoll Länge, 3 Fuss 11 Zoll Weite und 2 Fuss 9 Zoll Tiefe. Diese Gruben entwässern in einem Canal, der rund um das ganze Gebäude läuft. Im Dach sind über jedem Geleis in üblicher Weise schmiedeeiserne Rauchröhren und über jedem zweiten Geleis ist ein Dunstfang angebracht. Das Dachwerk besteht aus Schmiedeeisen, die Dachbinder, welche radial angebracht sind und am äusseren Umfang des Gebäudes 23 Fuss weit von einander abstehen, zeigen die gewöhnliche Dreiecks-Construction. Der innere Schuh jedes Binders ist auf einer gusseisernen Säule festgebolzt, während der äussere Schuh auf Rollen über einer gusseisernen Bodenplatte ruht, die auf der äusseren Umfassungsmauer des Gebäudes ruht. Die innere Umfassungswand des Gebäudes besteht aus gusseisernen Säulen von $^5/_8$ Zoll Wanddicke, wozwischen gusseiserne Tafeln von $^7/_{16}$ Zoll Dicke eingeschoben sind. Die Säulen stehen auf Quader-Sockeln, die äussere Umfassungsmauer ist aus Backsteinen hergestellt. Die Dachpfetten bestehen aus festem Amerikanischem Kiefernholz. Im Innern ist der Locomotivschuppen mit Wasserpfosten, Wasserkrahnen, verschiedenen Werkzeugen und kleinen Werkzeugmaschinen zur Ausführung geringfügiger Reparaturen, sowie mit Feilbänken an der äusseren Umfassungsmauer, ausgerüstet. Im Winter wird der Schuppen durch gusseiserne Oefen geheizt, und um den geheizten Raum möglichst abgeschlossen zu halten, sind die beiden Strahlengeleise, welche als Zugang zur Drehscheibe dienen, durch Wände von dem übrigen Raum des Schuppens abgeschlossen. In einem kleinen Anbau an den Locomotivschuppen befinden sich 2 Räume zum Aufbewahren und zum Trocknen des Sandes für die Sandbüchsen der Locomotiven. Das Trocknen des Sandes geschieht auf einer gusseisernen Pfanne.

Die Drehscheibe in der Mitte des inneren Hofraumes, von Sellars and Co. in Philadelphia gebaut, hat 50 Fuss Durchmesser und besteht aus einem Rahmenwerk von rechteckiger Grundform, das auf einem, mit conischen Antifrictionsrollen versehenen Mittelzapfen ruht; die äusseren Enden dieses Rahmens werden überdies in üblicher Weise durch Räder unterstützt, welche auf einem kreisförmigen Laufkranz laufen. Das Drehen der Drehscheibe geschieht ohne Räderwerk; ein einziger Mann genügt dazu, selbst wenn die Drehscheibe mit einer Locomotive nebst Tender belastet ist.

Ausser diesem Locomotivschuppen ist ein rechteckiger Locomotiv-Reparatur-Schuppen vorhanden, von 280 Fuss $1^1/_2$ Zoll Länge bei 82 Fuss 8 Zoll Tiefe. Dieses Gebäude, dessen Umfassungsmauern aus Backsteinen hergestellt sind, enthält 11 Reparatur-Stände für Locomotiven. Der Maschinenraum (Dreherei und Schlosserei) ist mit einer grossen Zahl von vorzüglichen Werkzeugmaschinen versehen. Die Triebkraft wird erlangt von einer 90pferdigen horizontalen Dampfmaschine, mit Cylindern von 16 Zoll Durchmesser bei 40 Zoll Hub. Der dazu gehörige Schornstein von 121 Fuss 8 Zoll Höhe ist sehr elegant in der Form eines Schilfstengels von Backsteinmauerwerk ausgeführt, in der Weise, dass der Horizontaldurchschnitt des Schornsteins die Form eines achteckigen Sternes zeigt. Die Abdeckung des Schornsteins ist von Gusseisen und auf dem Mauerwerk verbolzt. (Nach dem Engineering.)

Miscellen.

Allgemeine Unfall-Versicherungs-Bank in Leipzig. Wir haben in No. 27 bereits der Gründung einer „Allgemeinen Unfall-Versicherungs-Bank in Leipzig" erwähnt, welche sich in einer am 29. Juni cr. in Leipzig abgehaltenen, sehr zahlreich besuchten Versammlung constituirt und am 3. Juli ihren Geschäftsbetrieb eröffnet hat.

Der Zweck der Bank besteht nach § 2 der Statuten darin:

dass sich deren Mitglieder zur gemeinschaftlichen Tragung derjenigen Gefahren vereinigen, welche die einzelnen Mitglieder als Unternehmer (Arbeitgeber) nach dem Deutschen Reichsgesetz vom 7. Juni 1871, betreffend die Verbindlichkeit zum Schadenersatz für die bei dem Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerken etc. herbeigeführten Tödtungen und Körper-Verletzungen, sowie nach allen sonstigen (reichs- oder landesgesetzlichen) Bestimmungen nach dieser Richtung hin zu tragen haben.

Die Grundlagen der Bank sind folgende:

1) das Princip ist die Gegenseitigkeit und solidarische Haftbarkeit der Mitglieder;
2) die Beiträge werden von den Mitgliedern nur nach Bedarf, halbjährig postnumerando, erhoben (§§ 20—22 und 26 ff der Statuten);
3) als Eintrittsgeld sind 15 Silbergroschen pro Kopf des versicherten Arbeits- und Betriebs-Personals zu entrichten (§§ 16, 28);
4) die verschiedenartigen Gewerbe werden nach dem Grade ihrer Gefährlichkeit classificirt (§§ 19, 26, 29);
5) die Mitglieder der einzelnen Gefahren-Classen haben unter sich für alle innerhalb derselben vorkommenden Schäden zu haften und aufzukommen (damit nicht die eine Gefahren-Classe zum Vortheil einer andern benachtheiligt werde);
6) die Verwaltung der Bank ist eine einheitliche und gemeinsame für alle Gefahren-Classen. Die gesammten Verwaltungskosten werden gemeinschaftlich getragen und auf die einzelnen Gefahren-Classen nach Verhältniss der Mitgliederzahl derselben beziehentlich nach Maassgabe der Kopfzahl des versicherten Arbeits- und Betriebs-Personals, repartirt (§ 77);
7) das Geschäftsgebiet der Bank umfasst das Gesammt-Deutschland.

Das Unternehmen erscheint in Hinblick auf das Haftpflichtgesetz vom 7. Juni cr. als ein zeitgemässes, ja nothwendiges. Gerade für die Eisenbahn-Gesellschaften dürfte dasselbe von grösstem Interesse sein, weil diese am härtesten von den Bestimmungen des neuen Gesetzes betroffen sind.

Erst jüngst wurde von der geschäftsführenden Direction des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, in richtiger Würdigung der bedrohlichen Gefahren, welche das Haftgesetz den Eisenbahngesellschaften aufbürdet, die Frage wegen einer gegenseitigen Versicherung aller oder gewisser Eisenbahn-Gesellschaften angeregt.

Da die „Allgemeine Unfall-Versicherungs-Bank in Leipzig" ebenfalls nach dem Princip der Gegenseitigkeit Versicherungen gegen die in Rede stehenden Gefahren leistet und die Beiträge von den Mitgliedern nur nach Bedarf — halbjährlich postnumerando — erhebt, so dürfte sich für die Eisenbahn-Gesellschaften um so mehr ein Anschluss an die Bank empfehlen, als dieselbe für die Eisenbahnen zwei besondere Gefahren-Classen gebildet hat — die eine für das Arbeits- und Betriebs-Personal, die andere für die Eisenbahn-Passagiere. Die Eisenbahn-Gesellschaften bilden sonach innerhalb der „Allgemeinen Unfall-Versicherungs-Bank" einen besonderen Versicherungs-Verein; es erwächst ihnen aber u. A. der wesentliche Vortheil, nur einen aliquoten Theil der Regiespesen, — welche auf die 7 verschiedenen Gefahren-Classen nach der Mitgliederzahl repartirt werden — mittragen zu müssen, während ein für sich allein bestehender Versicherungs-Verein ungleich höhere Verwaltungskosten verursachen würde.

Unserer Meinung nach müssten jedoch die Eisenbahn-Gesellschaften welche sich bei der „Allgemeinen Unfall-Versicherungs-Bank in Leipzig" betheiligen wollen, einen oder mehrere Vertreter in den Aufsichtsrath derselben delegiren, um ihre Interessen überall selbst und direct wahren zu können.

—*f*— **Locomotiven-, Eisenbahn-Wagen- und Maschinenbau; Fabrikation elektrischer Telegraphen.** (Aus dem soeben erschienenen Berliner Handelskammerbericht).

Fr. Berlin, im Juni 1871. Im Allgemeinen lag das Geschäft in dieser Branche im vorigen Jahre nicht ungünstig, aber es ist durch die Entziehung geschulter Arbeitskräfte, die erschwerte Beschaffung von Materialien und Kohlen, und da die Arbeitslöhne und Materialpreise höher gingen, als bei dem Abschluss der Lieferungen vorauszusehen war, minder lukrativ gewesen. Nicht wenige Lieferungs-Verbindlichkeiten konnten erst zu späteren Terminen erfüllt werden. Ueberhaupt wurde die Productionsfähigkeit durch diese Umstände geschmälert, und gingen z. B. aus unserer grössten Locomotiven-Bau-Anstalt statt 168 Stück im Jahre 1869, nur 158 Locomotiven hervor, von denen das Inland 68, Russland 84, Holland 6 Stück empfing. Eine andere Anstalt baute 48 Stück, sie hatte im Jahre vorher 45 Stück abgeliefert. Der Bedarf Russlands, dessen Bestellungen in Frankreich nicht zur Ausführung kommen konnten, beschäftigte diese und andere Etablissements nach dem Ausbruch des Krieges reichlich, bis gegen den Schluss des Jahres auch die inländischen Aufträge sich wieder mehrten, und obgleich jetzt mehrere Actien-Unternehmungen theils neue Fabriken angelegt, theils ältere erweitert haben, so ist auf eine ganz genügende Beschäftigung derselben in Folge der enormen Abnutzung des Eisenbahnbetriebs Materials durch die Kriegs-Transporte und durch die Uebernahme bisher Französischer Strecken für längere Zeit zu rechnen. Die neu angelegte Norddeutsche Fabrik für Eisenbahnbetriebs-Material hat ihre Arbeit im Juli v. Js. aufgenommen, und sich hauptsächlich mit dem Bau von Personen-, Güter- und Postwagen für Eisenbahnen beschäftigt; ihr Arbeiter-Personal stieg Ende des Jahres auf 600 Köpfe.

Die hiesige grösste Wagenbau-Fabrik lieferte 1870: 2522 Stück Eisenbahnwagen (60 Stück mehr als 1869), 280 Stück Post-, Militär- und sonstige Fahrzeuge (gegen 169 im Jahre vorher). Der Gesammtwerth aller abgelieferten Wagen stieg auf die bisher noch nicht erreichte Summe von 3578385 Thalern, gegen 2904193 Thaler im Jahre 1869. Auch diese Anstalt nahm aus dem Jahre 1870 eine erhebliche Zahl von Bestellungen in das laufende Jahr hinüber, und ihr Bericht spricht die Hoffnung aus, dass die Preise für solide Arbeit sich wieder heben werden; es kann für die solide Fabrikation nicht von Vortheil sein, dass bei öffentlichen Submissionen Angebote gemacht werden, bei welchen tüchtige und haltbare Arbeit nicht bestehen kann.

Die übrigen Maschinenbau-Anstalten waren beschäftigt mit Herstellung von Dampfmaschinen (darunter grössere Woolf'sche Wasserhaltungsmaschinen, Gebläse-Maschinen), Dampfhämmern, Krähnen, Drehscheiben, Dampfkesseln, Eisenbahn-Constructionen, Brücken und Requisiten für das Eisenbahnwesen. Auch vieles Kriegsmate-

rial, darunter Torpedos, wurde geliefert. Neu ist die Anfertigung von grossen Schiffsdampfmaschinen, die bisher für die Deutsche Marine nur von England bezogen wurden, und deren zwei, die eine zu 2100, die andere zu 900 Pferdekraft in einer hiesigen Fabrik hergestellt wurden. Auch gingen sehr zahlreiche transportable Dampfmaschinen und Locomobilen aus hiesigen Maschinenbau-Anstalten hervor, die sowohl vom Inland, als von Oesterreich, Russland und Südamerika verlangt wurden. Die Pferdekraft variirte zwischen 1 und 20. Die Eisenbahnen wirken indirect in tausendfacher Weise auf die Industrie. So waren z. B. die Fabriken für landwirthschaftliche Maschinen gut beschäftigt, da nicht nur der inländische Bedarf steigt, sondern auch Oesterreich und Russland, in dem Maasse als ihr Eisenbahnnetz sich entwickelt, um den Boden besser auszunutzen, viele Maschinen bezieht; besonders Pflüge, Rosswerke, Drehmaschinen, Säemaschinen. Auch Fuhrwerke verschiedener Art sind in den betreffenden Anstalten angefertigt worden. — Die Stahlfabrikation des Moabiter Eisenwerks nimmt befriedigenden Fortgang.

Das Geschäft in Luxuswagen war im Anfang des Jahres sehr blühend, litt aber durch die Kriegs-Verhältnisse und lag am Ende des Jahres fast ganz brach, da auch die Expedition für die Ausfuhr unmöglich war.

Was die Fabrikation elektrischer Telegraphen anlangt, so ist dieselbe in den Berliner Etablissements auch im vorigen Jahre in ihrem stetigen Entwickelungsgange geblieben. Obschon durch den Krieg die Ausbreitung des einheimischen Telegraphen-Netzes unterbrochen, dasselbe in Folge des grossen Bedarfs an Telegraphen-Beamten und Apparaten auf dem Kriegsschauplatze sogar momentan wesentlich eingeschränkt werden musste, so waren die grösseren Etablissements doch durchschnittlich voll beschäftigt. Die über die ganze Erde verbreitete Kundschaft der Telegraphen-Bau-Anstalt von Siemens & Halske sichert derselben ihren Absatz auch bei einer Krisis, wie sie im vorigen Jahre zu bestehen war.

Der von dieser Firma und Siemens Bros unternommene Bau einer Telegraphenlinie von Europa nach Indien ist glücklich durchgeführt. Die Linie ist seit dem 1. Februar v. Js. im Betriebe, und hat wesentlich zur Beschleunigung des telegraphischen Weltverkehrs beigetragen. In der Regel bedürfen die Depeschen zwischen London und Calcutta jetzt nur weniger Stunden, während früher Tage und selbst Wochen zu ihrer Beförderung in Anspruch genommen wurden.

Inhalts-Verzeichniss der besonderen Beilage zum Deutschen Reichs-Anzeiger und Königl. Preuss. Staats-Anzeiger. No 11 vom 15. Juli 1871. Chronik des Deutschen Reichs. — Der poetische Zug der Deutschen Rechtssprache. I. — Pferdezucht und Pferdehaltung in Preussen. I. — Die Einrichtung eines Oberlichtsaales in der Bilder-Galerie des alten Museums zu Berlin. — Paul Konewka.

Eisenbahn-Kalender.

Einzahlungen.

Breslau-Warschauer Eisenbahn (Preuss. Abthlg.). Eine fernere Einzahlung von 20% ist bis 31. August c. zu leisten bei Gebr. Guttentag in Breslau, Julius Alexander und Meyer Cohn zu Berlin.

Submissionen und deren Ergebnisse.

a) Ergebnisse.

Die Kgl. Ungarische Eisenbahnbaudirection hat im Juni eine Submission wegen Lieferung von 20 Locomotiven und 262 diversen Personen- und Lastenwaggons für die Staatsbahnstrecken Altsohl-Ruttek, Altsohl-Neusohl, Hatvan-Szolnok und Füzes-Abony-Erlau ausgeschrieben. Am 13. Juli fand die Verhandlung der eingelaufenen Offerten statt. Auf Lieferung der Locomotiven concurrirten: die Wiener Locomotiven-Actien-Gesellschaft, die Société générale d'exploitation des Chemins de fer in Brüssel und G. Sigl in Wien. Letzterer hatte mit seiner Forderung von 24 500 fl. für 1 Locomotive 1. Kategorie, 33 400 fl. 2. und 3. und schliesslich 40 800 fl. 4. Kategorie den billigsten Preisansatz gemacht, ausserdem jedoch noch weitere 500—1000 fl. per Locomotive billiger zu liefern zugesagt, falls einige Bestimmungen des Bedingnissheftes abgeändert würden. Auf Waggons aller Gattungen concurrirten aus Oesterreich: die Waggons- und Tramway-Unternehmung in Wien, Johann Weitzer u. Comp. in Graz und Teplitzer Maschinen-Werkstätte für Eisenbahn- und Kohlenwerksbedarf; aus Ungarn: die Kgl. Ungarische Maschinenfabrik (früher Ungarisch-Belgische) und Erste Ungarische Actiengesellschaft für Fabrikation von Waggons und Eisenbahnbedarf; vom Auslande hatten Fabriken aus Hannover, Königsberg, Brüssel, Neuhausen (Schweiz), ferner ein Englisches und ein Französisches Etablissement Offerten eingereicht. Als die billigsten erschienen für Güterwaggons die Teplitzer Fabrik, für Personenwagen in den meisten Sorten die Wiener Waggons- und Tramway-Gesellschaft. Erstere fordert für gedeckte Lastwaggons mit Bremse 2090 fl., ohne Bremse 1735 fl., per Stück. Die Wiener Gesellschaft notirte: für Personenwagen II. Cl. mit Bremse 4525 fl, ohne Bremse 4075 fl, III. Cl. mit Bremse 3525 fl., ohne Bremse 3075 fl., IV. Cl. ohne Bremse 2325 fl.

b) Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
25. Juli	zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Erdarbeiten obere Ruhrthalb.	—
27. „	zu Stuttgart	Württembg. Staatsb.	4. u. 5. Loos Scheer-Sigmaringen	—
28. „	zu Stuttgart	dieselbe	5. Loos Abthg. II Pforzheim-Calw	—
29. „	zu Hitzacker	Wittenbge.-Lünebg.	Gesprengte Feldsteine	—
29. „	zu Bromberg	Preuss. Ostbahn	Eis. Brücken-Oberbau	577
2. Aug.	zu Breslau	Oberschlesische E.	Eisenbahnschwellen	577
5. „	zu Hamburg	Venlo-Hamburg	Erdarbeiten	577
28. „	zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Schienen etc.	—

OFFICIELLE ANZEIGEN.

(Officielle Anzeigen sind an die Redaction (nicht an die Expedition) der Zeitung zu richten.)

Königl. Bayer. Pfälzische Eisenbahnen.

Alsenzbahn.

Letzte Einzahlung.

Die Herren Besitzer von Interimsscheinen der Alsenzbahn werden in Gemässheit des § 31 der Satzungen eingeladen, bis zum **3. August d. Js.** die

Vierte und letzte Einzahlung
von zwanzig Procent

d. i. den Betrag per Interimsschein von . . . fl. 100. — kr.
abzüglich der Zwischenzinsen, nämlich:
a) Zins aus 60% = fl. 300 II. Einzahlung vom 3. August 1870 bis 3. August 1871 mit . . . . fl. 12. —
b) Zins aus 20% = fl. 100 III. Einzahlung vom 3. April bis 3. August 1871 mit . . . . . . „ 1. 20
Summa . . . fl. 13. 20 kr.
somit den Betrag von . . . . fl. 86. 40 kr.

per Interimsschein, nebst den Zinsen von fl. 500 für den bei der Actie befindlichen, laufenden Zinscoupon vom 1. Juli d. Js. bis zum Einzahlungstage,

an die **Kgl. Bank in Nürnberg** oder deren Filialen,
an die Bankhäuser
M. A. von Rothschild und Söhne in Frankfurt a/M.,
Ph. N. Schmidt in Frankfurt a/M.,
W. H. Ladenburg und Söhne in Mannheim,
S. Bleichröder in Berlin,
an die **Vereinsbank in München** oder
an die **Directions-Hauptkasse in Ludwigshafen**

zu leisten und gegen Einlieferung der Interimsscheine die Actien nebst Couponsbogen und Talons in Empfang zu nehmen.

Wer die Einzahlung innerhalb der festgesetzten Zeit und spätestens einen Monat nachher nicht leistet, wird in Gemässheit des § 33 der Satzungen dadurch aller seiner Rechte als Actionär, sowie der bereits gezahlten Einschüsse zum Besten des Gesellschaftsvermögens verlustig, es wäre denn, dass der Actienbesitzer ein gesetzlich entschuldbares Zahlungshinderniss innerhalb 3 Monaten darzuthun vermöchte.

Ludwigshafen, den 30. Juni 1871.

Die Direction der Pfälzischen Eisenbahnen.
v. Jäger.

Vereinigte Südösterreichische, Lombardische und Central-Italienische Eisenbahn-Gesellschaft.

Es wird hiermit zur Kenntniss der Herren Actionäre gebracht, dass die am gestrigen Tage stattgehabte General-Versammlung den Rechnungsabschluss für das Jahr 1870 genehmigt und die für dieses Jahr zu vertheilende

Dividende

auf 15 Francs festgesetzt hat.

Da auf den ersten Coupon des Jahres 1870 bereits $7^1/_2$ Francs gezahlt worden sind, so wird der zweite Coupon dieses Jahres nunmehr mit sieben Francs und 50 Centimes eingelöst werden.

Die Zahlung findet vom **15. Juli l. J.** ab bei den Banquiers der Gesellschaft statt, und zwar:

in **Wien** bei der **k. k. priv. Oesterr. Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe,**
in **Triest** bei den Herren **Morpurgo & Parente,**
in **Frankfurt a. M.** bei den Herren **M. A. v. Rothschild & Söhne,**
in **Hamburg** bei der **Norddeutschen Bank,**
in **Berlin** bei Herrn **S. Bleichröder.**

Wien, am 13. Juli 1871.

Der Verwaltungs-Rath.

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

Die fünfte Ausloosung der vierprocentigen Prioritäts-Obligationen I. Emission und die erste Ausloosung der fünfprocentigen Prioritäts-Obligationen II. Emission der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft hat heute stattgefunden und sind folgende Nummern gezogen worden:

1) Von den vierprocentigen Prioritäts-Obligationen I. Emission:

50 Stück à 150 Thlr.

No. 62. 220. 330. 442. 539. 579. 598. 609. 901. 1106. 1240. 1552. 1627. 1745. 1774. 1782. 1835. 2112. 2124. 2203. 2428. 2443. 2530. 2542. 2846. 2904. 2958. 2995. 3076. 3146. 3188. 3319. 3503. 3540. 3597. 3694. 3726. 3809. 3830. 3888. 3895. 4012. 4101. 4172. 4276. 4388. 4555. 4578. 4687. 4842.

25 Stück à 300 Thlr.

No. 5026. 5218. 5368. 5598. 5664. 5812. 5885. 5924. 6171. 6299. 6479. 6564. 6638. 6660. 6669. 6813. 7161. 7191. 7208. 7241. 7255. 7371. 7378. 7402. 7493.

10 Stück à 750 Thlr.

No. 7523. 7610. 7652. 7754. 7841. 7902. 7920. 8046. 8143. 8182.

5 Stück à 1500 Thlr.

No. 8591. 8614. 8816. 8882. 8957.

2) Von den fünfprocentigen Prioritäts-Obligationen II. Emission:

I. Theil.

65 Stück à 100 Thlr.

No. 1. 46. 47. 108. 114. 132. 152. 215. 228. 238. 256. 257. 289. 290. 628. 1090. 1122. 1156. 1221. 1524. 1775. 1809. 1998. 2293. 2303. 2323. 2681. 3328. 3614. 3843. 3907. 3924. 4406. 4966. 5169. 5192. 5344. 5597. 5666. 5693. 6431. 6448. 6560. 6755. 6894. 7119. 7129. 7140. 7171. 7172. 7178. 7186. 7270. 7337. 7521. 7578. 7893. 9428. 9430. 11069. 11348. 11362. 11398. 11924. 12395.

12 Stück à 500 Thlr.

No. 12553. 12836. 13330. 13367. 13409. 13560. 13621. 13839. 14455. 14459. 14705. 14777.

II. Theil.

25 Stück à 100 Thlr.

No. 16543. 16626. 17320. 17327. 17506. 17849. 18014. 18015. 18051. 18437. 18446. 18521. 18548. 18646. 18791. 18957. 19102. 19243. 19284. 19307. 19399. 19647. 19649. 19896. 19948.

5 Stück à 500 Thlr.

No. 20261. 20495. 20762. 20802. 20903.

Von den in der ersten, zweiten, dritten und vierten Ausloosung der vierprocentigen Prioritäts-Obligationen I. Emission gezogenen Nummern sind bis jetzt folgende nicht eingelöst:

von der ersten Ausloosung

à 150 Thlr. No. 2274.

von der zweiten Ausloosung

à 300 Thlr. No. 5144. 6219.

von der dritten Ausloosung

à 150 Thlr. No. 2776. 2953.
à 750 Thlr. No. 7671.

von der vierten Ausloosung

à 150 Thlr. No. 1499. 1867. 2589. 2737. 2833. 3186. 4737. 4747. 4752. 4876. 4886.
à 300 Thlr. No. 5691. 5828. 5854.
à 750 Thlr. No. 7519. 7994.

Die Inhaber der ausgeloosten Prioritätsobligationen werden hiervon unter der Benachrichtigung in Kenntniss gesetzt, dass die Zahlung der Capitalbeträge der heute ausgeloosten Obligationen mit Zinsen bis zum 31. December d. J., gegen Einlieferung der Obligationen und der dazu gehörigen Zinscoupons **vom 2. Januar 1872 an**, die Zahlung der Capitalbeträge der bei der ersten, zweiten, dritten und vierten Ausloosung der vierprocentigen Prioritäts-Obligationen I. Emission gezogenen und bis jetzt uneingelöst gebliebenen Obligationen dagegen wie bisher jeden **Montag, Dienstag, Donnerstag** und **Freitag von 9** Uhr Vormittags **bis 1 Uhr** Nachmittags bei unserer Hauptcasse im hiesigen Bahnhofsgebäude, erfolgen wird.

Altona, den 10. Juli 1871. **Die Direction.**

Oberschlesische Eisenbahn.

Die Lieferung von:

45 000 Stück eichenen Mittelschwellen und
8 000 Stück eichenen Stossschwellen

für den Bau der Breslau-Mittelwalder Eisenbahn soll im Wege öffentlicher Submission verdungen werden. Die Lieferungsbedingungen liegen in unserm Büreau zur Einsicht offen, können auch von den Submittenten gegen Erstattung der Kopialien bezogen werden.

Offerten sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf die Lieferung von Eisenbahnschwellen für die Breslau-Mittelwalder Eisenbahn."

bis zu dem auf **Mittwoch den 2. August cr. Vormittags 11 Uhr** anberaumten Submissionstermin in unser Büreau hierselbst, Teichstrasse No. 18 einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten werden eröffnet werden.

Breslau, den 11. Juli 1871.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Venlo-Hamburger Eisenbahn.

Submission auf Erdarbeiten.

Die Ausführung der Erdarbeiten zur Bahnhofsanlage bei Harburg, umfassend die Bewegung von p. ptr. 50 000 Schachtruthen, soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden. Die maassgebenden Bedingungen, Massenberechnungen und Zeichnungen können im Abtheilungs-Baubüreau zu Harburg, Brückenstrasse No. 8, eingesehen werden, auch wird das Bedingungsheft den Reflectanten auf frankirtes Ersuchen übersendet.

Offerten sind versiegelt und kostenfrei mit der Aufschrift „Submission auf Erdarbeiten" bis zum **5. August** cr. an den Unterzeichneten einzusenden.

Hamburg, den 13. Juli 1871.

Der technische Dirigent.
Regierungs- und Baurath Lohse.

Königl. Preussische Ostbahn.

Die Anfertigung und Aufstellung des eisernen Oberbaues:

I. zur Brücke für die Petershagen-Rüdersdorfer Zweigbahn in Sect. IV. Stat. 42 + 9 von 21 Fuss Länge zwischen den Auflagermitten,
II. zur Brücke für dieselbe Bahn in Sect. I. Stat. 10 + 7,5 von 25 Fuss 6 Zoll Länge zwischen den Auflagermitten,

soll in vorstehend aufgeführten 2 Loosen im Wege der Submission verdungen werden.

Offerten hieraus sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferuug und Aufstellung des eisernen Oberbaues der Brücken in Sect. IV. Station 42 + 9⁰ und Section I Station 10 + 7,5⁰ der Petershagen-Rüdersdorfer Zweigbahn"

versehen, bis zum Submissionstermine:

Sonnabend den 29. Juli d. J. Vormittags 11 Uhr

an die unterzeichnete Direction einzureichen.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt zur bezeichneten Terminsstunde in unserm Central-Büreau auf dem hiesigen Bahnhofe in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten.

Die Submissions- und Contraktsbedingungen mit Zeichnungen, Gewichtsberechnungen etc. liegen in unserm Central-Büreau zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie, an unsern Ober-Maschinenmeister Gräf hierselbst zu richtende Gesuche unentgeltlich mitgetheilt.

Bromberg, den 8. Juli 1871.

Königliche Direction der Ostbahn.

Fahrplan der Rheinischen Eisenbahn

und Anschlüsse nach Belgien, Frankreich, England, den Niederlanden und Süddeutschland etc.

vom 15. Juli 1871.

Eröffnung der Strecken **Gerolstein-Trier**, **Obercassel-Troisdorf** und der Haltestelle **Nieder-Dollendorf.**

In der Richtung von Bingen nach Köln, Zevenaar und Herbesthal.

Station		Bad Neuenahr	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Wien	Abf.		—	—	—	—	9	—	—	—	4,30	—	—	—	5,45	—
München	,,		6	—	—	—	6,10	—	—	—	11	—	—	—	6,40	—
Basel (via Strassburg)	,,		11,45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,15	—
Basel (via Darmstadt)	,,		9,45	—	—	—	8,45	—	—	—	—	—	—	—	8,45	—
Strassburg	,,		3,36	—	—	—	—	—	—	—	6,15	—	—	—	12,11	—
Darmstadt	,,		9,40	—	—	—	5,20	7,55	—	9,25	1,45	—	—	2	4,45	—
Wiesbaden	,,		10,40	—	—	—	—	6,10	—	9,59	12,5	—	—	2,20	4,30	—
Frankfurt a. M.	,,		10,25	—	—	—	5,23	7,45	—	10,20	1,50	—	—	2,45	4,45	—
Mainz	,,		11,30	—	—	6,40	6,30	8,50	—	10,30	2,45	—	—	3,50	5,50	—
Bingen, Hess. Zeit	Ank		12,30	—	—	7,40	7,10	9,20	—	12,30	3,20	—	—	4,50	6,25	—
Bingerbrück, Rhein. Zeit	Abf.		12,45	—	—	8	7,20	9,25	—	12,40	3,25	—	—	5	6,30	—
Bacharach	,,		—	—	—	8,30	7,40	9,45	—	1	—	—	—	5,20	6,49	—
Oberwesel	,,		—	—	—	8,45	7,50	9,55	—	1,10	—	—	—	5,29	—	—
St. Goar	,,		1,30	—	—	9,5	8,3	10,7	—	1,23	3,55	—	—	5,41	7,5	—
Boppard	,,		1,55	—	—	9,40	8,24	10,29	—	1,45	4,15	—	—	6,2	7,25	—
Capellen (Stolzenfels)	,,		—	—	—	10,15	8,46	—	—	2,6	—	—	—	6,22	—	—
Coblenz	Ank.		2,30	—	—	10,30	8,55	10,55	—	2,15	4,40	—	—	6,30	7,50	—
Wiesbaden	Abf.		—	—	Fällt an Sonn- und Festtagen aus.	—	6	8,20	—	11,25	—	—	—	3	5	—
Wetzlar	,,		—	—		—	—	7,32	9,10	—	12,30	—	—	—	5	—
Ems	,,		8,55	—		—	8,10	10	11,15	—	3,10	—	—	4,50	7,15	—
Oberlahnstein	,,		9,30	6,55		—	8,35	10,45	11,36	2,3	3,40	—	—	6,5	7,35	—
Coblenz	Ank.		9,48	7,15		—	8,52	11	11,54	2,20	4	—	—	6,23	7,50	—
Coblenz	Abf.		2,45	—	Fährt in Köln an der an dem Trankgassenthor gelegenen Rheinstation an	6,10	9	11,5	12	2,25	4,45	Fällt an Sonn- u. Festtagen aus.	Extrazug an Sonn- und Festtagen.	6,40	8	Extrazug an Sonn- und Festtagen.
Neuwied (linkes Ufer)	,,		3,15	—		6,29	9,19	11,23	12,19	2,45	5,4			6,59	8,18	
Andernach	,,		3,25	—		6,37	9,26	11,30	12,27	2,53	5,11			7,6	8,25	
Brohl	,,		3,40	—		6,51	9,38	—	12,41	3,7	5,23			7,18	—	
Sinzig	,,		—	—		7,7	9,53	—	12,57	3,23	—			7,34	—	
Remagen	Nm.	Abf.	4,5	—		7,14	10	11,53	1,4	3,31	5,39	—	7,30	7,42	8,48	—
Rolandseck	,,	4,15	4,18	—		7,27	10,12	12,3	1,17	3,44	5,51	7,15	7,40	7,55	*8,58	9,10
Mehlem (Königswinter)	,,	4,23	4,28	—		7,36	10,21	—	1,26	3,53	6	7,23	7,47	8,4	—	9,17
Godesberg	,,	4,28	4,35	—		7,42	10,27	12,13	1,32	3,59	6,6	7,28	7,52	8,10	*9,8	9,22
Bonn	,,	4,45	4,55	6,10	6,15	7,55	10,40	12,25	1,45	4,15	6,20	7,38	—	8,25	9,20	9,32
Brühl	,,	—	—	6,35	6,58	8,25	11,5	—	2,15	4,48	6,45	an	—	8,58	—	9,55
Köln	Ank.	5,25	5,40	6,55	7,40	8,50	11,25	1,5	2,40	5,15	7,5	—	8,40	9,25	10	10,15
Köln	Abf.		—	7,5	—	9,18	11,30	1,45	2,45	5,30	8,10	—	8,50	* bedeutet Nichthalten an Sonn- und Festtagen.	10,45	—
Neuss	Ank.		—	8	—	10,5	12,10	2,25	3,40	6,20	9,5	—	9,30		11,20	—
Neuss	Abf.		6,28	8,20	—	11	—	2,40	—	7,5	—	—	—		—	—
Bedburg	,,		7,11	9,7	—	11,47	—	3,27	—	7,52	—	—	—		—	—
Düren	Ank.		7,45	9,40	—	12,20	—	4	—	8,25	—	—	—		—	—
Düsseldorf (Obercassel)	,,		—	8,25	—	10,35	12,40	2,56	4,15	6,35	9,25	—	10,23		11,40	—
Osterath	,,		—	8,17	—	10,21	12,27	2,39	3,57	6,37	9,22	—	—		—	—
Uerdingen	Abf.		—	8,36	—	10,44	—	2,59	—	6,56	9,39	—	—		—	—
Duisburg	Ank.		—	9,26	—	11,21	—	3,36	—	7,36	10,18	—	—		—	—
Mülheim an der Ruhr	Abf.		7,29	9,22	4,34	11,32	—	3,47	—	7,42	10,27	—	—		—	—
Essen	,,		7,55	9,46	5,15	11,55	1	4,11	—	8,6	10,51	—	—		—	—
Wattenscheid	Ank.		8,10	10	5,35	an	1,20	4,25	—	8,20	11,5	—	—		—	—
Crefeld	Abf.		—	8,35	—	10,35	12,45	2,55	4,15	6,55	9,40	—	9,55		11,45	—
Kempen	Ank.		—	8,50	—	10,50	1	3,9	4,30	7,10	10,10	—	an		an	—
Venlo	,,		—	9,32	—	—	1,50	4,5	6,20	8,40	—	—	—		—	—
Geldern	,,		Abf.	9,20	—	11,15	—	3,30	5	7,39	—	—	—		—	—
Cleve	,,		6,30	10,10	—	12	—	4,10	5,50	8,30	—	—	—		—	—
Nymwegen	,,		7,45	10,55	—	12,55	—	5,5	—	9,15	—	—	—		—	—
Elten	Ank.		—	11	—	12,47	—	4,52	6,33	—	—	—	—	—	—	—
Utrecht	,,		—	1,5	—	3,30	—	6,40	8,55	—	—	—	—	—	—	—
Amsterdam	,,		—	2,10	—	4,50	—	7,25	10,15	—	—	—	—	—	—	—
Rotterdam	,,		—	2,25	—	5	—	7,40	10,30	—	—	—	—	—	—	—

In der Richtung von Bingen nach Köln, Zevenaar und Herbesthal.

Köln	Abf.	—	7,7	—	9,15	11,40	1,30	3	6	7,30	—	—	—	10,30	—
Düren	„	—	8,14	—	10,10	12,32	2,38	4,2	7	8,35	—	—	—	11,22	—
Euskirchen	„	—	9,5	—	11,15	—	—	4,55	8,5	9,30	—	—	—	—	—
Call	„	—	9,55	—	an	—	—	5,50	9	10,20	—	—	—	—	—
Urft	„	—	10,5	—	—	—	—	—	9,10	—	—	—	—	—	—
Jünkerath-Stadtkyll	„	5.40	10,55	—	—	—	—	6,50	10	—	—	—	—	—	—
Gerolstein	„	6,9	11,22	—	—	—	—	7,17	10,25	—	—	—	—	—	—
Kyllburg	„	6,46	11,55	—	—	—	—	7,52	—	—	—	—	—	—	—
Erdorf-Bitburg	„	6,57	12,7	—	—	—	—	8,5	—	—	—	—	—	—	—
Trier	Ank.	8	1	—	—	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—
Aachen	Ank.	—	9,5	—	10,55	1,15	3,30	4,50	7,50	9,25	—	—	—	12,5	—
Aachen	Abf.	7,35	9,13	—	11,3	1,20	3,40	4,55	8	—	—	—	—	12,10	—
Herbesthal, Rhein. Zeit	Ank.	8,8	9,43	—	11,30	1,47	4,13	5,25	8,33	—	—	—	—	12,43	—
Eupen	Ank.	8,25	10,5	—	12,25	2,7	4.35	—	8,55	—	—	—	—	—	—
Eupen	Abf.	7,45	8,35	—	11,5	1,15	3,35	—	6,25	—	—	—	—	—	—
Herbesthal, Belg. Zeit	Abf.	8,1	9,38	—	11,23	1,42	4,8	5,18	8,28	—	—	—	—	12,38	—
Lüttich	Ank.	9,27	11,19	—	12,48	3,5	5,48	6,41	10,11	—	—	—	—	2,20	—
Brüssel	„	11,51	2,7	—	2,51	5,7	8,56	8,56	—	—	—	—	—	5	—
Antwerpen	„	12,17	3,28	—	3,28	5,53	9.56	9,56	—	—	—	—	—	5,20	—
Ostende	„	3,10	5,31	—	5,31	7,51	—	—	—	—	—	—	—	9,46	—
Paris (via Erquel.)	„	—	10,5	—	5,5	—	—	—	—	—	—	—	—	12,55	—
Calais	„	10,10	10,10	—	—	1,5	—	—	—	—	—	—	—	12,20	—
London (via Ostende)	„	—	—	—	—	3,55	—	—	—	—	—	—	—	5,30	—
London (via Calais)	„	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	5,30	—

In der Richtung von Herbesthal, Zevenaar nach Köln und Bingen.

London (via Calais)	Abf.	7,40	—	—	—	—	—	—	—	—	8,45	—	—	—
London (via Ostende)	„	—	—	—	—	—	—	—	8,45	—	8,45	—	—	7,40
Calais	„	12,51	—	—	—	—	—	—	—	—	1,55	—	—	—
Paris (via Erquel.)	„	—	—	—	—	7,45	—	—	—	—	—	10,25	—	7,45
Ostende	„	8	—	—	—	—	—	—	4,50	—	6,45	7	9,30	3
Antwerpen	„	10	—	—	—	—	—	—	5,55	—	9,15	9,50	1,18	4,50
Brüssel	„	10,30	—	—	—	—	—	—	7,22	—	9,43	11,5	1,52	5,40
Lüttich	„	1,5	—	—	—	6,50	—	—	10,11	—	11,46	2,8	4,41	7,38
Herbesthal, Belg. Z.	Ank.	2,23	—	—	—	8,32	—	—	11,44	—	1,7	3,37	6,30	8,48
Eupen	„	—	—	—	—	10,5	—	—	12,25	—	2,7	4,35	8,55	—
Eupen	Abf.	—	—	—	—	8,35	—	—	11,5	—	1,15	3,35	6,25	—
Herbesthal, Rhein. Z.	„	2,45	—	—	—	8,52	—	—	12,4	—	1,37	3,57	6,50	9,8
Aachen	Ank.	3,15	—	—	—	9,25	—	—	12,35	—	2,5	4,25	7,25	9,35
Aachen	Abf.	3,20	—	7	—	9,35	—	—	12,40	—	2,15	4,35	7,35	9,40
Trier	„	—	—	—	—	—	—	—	8,15	—	—	—	3,15	6,45
Erdorf-Bitburg	„	—	—	—	—	—	—	—	9,26	—	—	—	4,26	8,4
Kyllburg	„	—	—	—	—	—	—	—	9,38	—	—	—	4,38	8,15
Gerolstein	„	—	—	—	—	7	—	—	10,20	—	—	—	5,20	8,55
Jünkerath-Stadtkyll	„	—	—	—	—	7,36	—	—	10,56	—	—	—	5.56	9,30
Urft	„	—	—	—	—	8,20	—	—	—	—	—	—	6,40	—
Call	„	—	—	6,15	—	8,30	—	5	11,50	—	—	—	6,50	an
Euskirchen	„	—	—	6,55	—	9,15	—	5.45	12,30	—	—	—	7,30	—
Düren	„	4	—	7,48	—	10,23	—	an	1,28	—	3,2	5,22	8,27	10,15
Köln	Ank.	4,50	—	8,54	—	11,27	—	—	2,33	—	4	6,25	9,35	10,55
Rotterdam	Abf.	—	—	—	—	—	—	—	8,5	—	—	10.50	2,5	—
Amsterdam	„	—	—	—	—	—	—	—	8,20	—	—	11,20	2,20	—
Utrecht	„	—	—	—	—	—	—	—	9,15	—	—	12,30	3,25	—
Elten	„	—	—	—	—	—	7,59	—	11,29	—	—	3.34	5,44	—
Nymwegen	Abf.	—	—	—	—	—	8,35	Extrazug an Sonn- und Festtagen.	11,5	Extrazug an Sonn- und Festtagen. Bis Brühl ermässigte Preise.	—	3	5,30	—
Cleve	„	—	—	6,15	—	—	9,30		12		—	4,10	6,20	—
Geldern	„	—	—	7,3	—	—	10,24		12,43		—	5,2	7,14	—
Venlo	„	—	—	6,30	—	—	9,53		—		2,10	4,25	6,40	—
Kempen	„	—	—	7,30	—	—	10,54		1,5		3,10	5.29	7,40	—
Crefeld	„	—	7	7,50	—	9,50	11,20		1,25		3,30	5,50	8	—
Wattenscheid	„	—	5,35	—	7	8,25	—		11,55		2	—	6,35	8,35
Essen	„	—	5,50	—	7,30	8,40	—		12,10		2,16	4,40	6,50	8,55
Mülheim a. d. Ruhr	„	—	6,14	—	an	9,4	—		12,34		2,40	5,4	7,14	9,16
Duisburg	„	—	6,21	—	—	8,54	—		12,39		an	5,9	7,14	an
Uerdingen	„	—	6,57	—	—	9,47	—		1,17		—	5,47	7,57	—
Osterath	„	—	7,13	8	—	10,3	11,33		1,35		3,41	6,3	8,13	—
Düsseldorf (Obercassel)	„	—	7,15	8	—	9,56	11,14		1,20		3,30	6	8,5	—
Düren	Abf.	—	6,20	—	—	8,15	10,30		—		1,30	—	6,15	—
Bedburg	„	—	6,52	—	—	8,49	11,4		—		2	—	6,49	—
Neuss	Ank.	—	7,30	—	—	9,35	11,50		—		2,40	—	7,35	—
Neuss	Abf.	—	7,35	8,16	—	10,20	11,55		1,50		4	6,20	8,30	—
Köln	Ank.	—	8,30	8,51	—	11,15	12,50		2,30		4,55	7.10	9,27	—

In der Richtung von Herbesthal, Zevenaar nach Köln und Bingen.

Station		Nm.	Ab.													
Köln	Abf.	2.40	6,2	6	7,25	9	9,20	11,45	1,15	2,15	2,48	3,15	5	7,20	9,50	11,30
Brühl	„	—	—	—	7,51	—	9,46	12,14	1,50	—	3,10	3,41	5,20	7,46	10,11	11,55
Bonn	„	3,18	6,42	6,40	8,25	9,40	10,20	12,50	2,30	2,55	3,45	4,15	5,45	8,20	10,35	12,25
Godesberg	„	an	6,51	6,49	8,35	—	10,30	1	2,40	3,4	3,55	4,25	5,54	8,30	an	12,36
Mehlem (Königswinter)	„	—	6,56	—	8,40	—	10,35	1,6	2,46	3,9	4	4,31	5,59	8,35	—	12,41
Rolandseck	„	—	7.3	—	8,48	9,58	10,43	1,14	2,55	3,16	4,8	4,40	6,6	8,43	—	12,52
Remagen } Bad Neuenahr	„		an	7,5	9	10,7	10,55	1,26	—	3,25	4,20	an	6,17	8,55	—	1,3
Sinzig }			Abf.	—	9,7	—	11,2	1,32	an	an	4,27	—	—	9,2	—	—
Brohl	„			—	9,25	—	11,20	1,50	Fällt an Sonn- und Festtagen aus.	—	4,44	—	—	9,20	—	1,26
Andernach	„			7,29	9,39	—	11,34	2,3		—	4,57	—	—	9,34	—	1,39
Neuwied	„			7,35	9,46	10,35	11,41	2,11		—	5,5	—	6,45	9,41	—	1,46
Coblenz	Ank.			7,50	10,5	10,50	12	2,30		—	5,25	—	7	10	—	2,7
Coblenz, Rhein. Z.	Abf.			8	10,10	11,10	1,30	2,50	—	—	5,30	—	7,5	8,50	—	5,50
Oberlahnstein	Ank.			8,18	10,28	11,25	1,50	3,8	—	—	5,48	—	7,20	9,10	—	6,10
Ems	Ank.			9	11	12,15	2,35	3,50	—	—	6,50	—	8,20	—	—	6,53
Wetzlar	„			11,3	—	3	—	6,20	—	—	9,30	—	—	—	—	12
Wiesbaden	„			11,15	—	2,30	—	6,40	—	—	—	—	10,12	—	—	—
Coblenz	Abf.			7,55	6	11	12,10	2,40	—	—	5,30	—	7,5	7,15	—	2,20
Capellen (Stolzenfels)	„			—	6,15	—	12,20	2,50	—	—	5,39	—	—	7,30	—	—
Boppard	„			8.21	6,55	11,23	12,41	3,11	—	—	5,59	—	7,28	8,5	—	2,55
St. Goar	„			8,41	7,35	—	1,2	3,32	—	—	6,19	—	—	8,40	—	3,20
Oberwesel	„			—	7,57	—	1,15	3,45	—	—	6,31	—	—	9	—	—
Bacharach	„			—	8,15	—	1,25	3,55	—	—	6,41	—	—	9,18	—	—
Bingerbrück, Rhein. Z.	Ank.			9,10	8,50	12.5	1,45	4,15	—	—	7	—	8,10	9,50	—	4
Bingen, Hess. Zeit	Abf.			9,30	—	12,21	2,5	4,35	—	—	7,20	—	8,26	10,15	—	4,20
Mainz	Ank.			10,10	—	12,51	2,55	5,35	—	—	8,20	—	8,56	10,55	—	5,20
Frankfurt a. M.	„			11,25	—	2,5	4,10	6,50	—	—	—	—	10,10	—	—	6,35
Wiesbaden	„			11,37	—	3,15	4,25	8,15	—	—	10,15	—	10,15	—	—	7,55
Darmstadt	„			11,2	—	1,42	5.10	7,30	—	—	9,50	—	9,50	—	—	6,45
Strassburg	„			4,43	—	6,13	11,8	—	—	—	—	—	—	—	—	12,35
Basel (via Darmstadt)	„			7,5	—	—	—	—	—	—	—	—	5,55	—	—	5,35
Basel (via Strassburg)	„			8,30	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,25
München	„			9,10	—	—	—	—	—	—	—	—	8,10	—	—	11
Wien	„			—	—	10	—	—	—	—	—	—	9,30	—	—	—

Rechtsrheinische Strecke.

Fahrten von Oberlahnstein nach Bonn und Troisdorf.

Station													
Frankfurt	Abf.	—	—	—	—	—	—	7,35	—	10,30	—	2	4,10
Wiesbaden	„	—	—	—	—	—	—	8,20	—	11,25	—	3	5
Oberlahnstein	„	—	—	—	—	7,50	—	10,40	—	2,9	5	6,30	8,45
Ehrenbreitstein	Ank.	—	—	—	—	8,8	—	10,50	—	2,24	5,18	6,48	9
Coblenz	Abf.	—	—	—	—	7,25	—	9,23	—	—	5	6,35	8
Ehrenbreitstein	Abf.	—	—	—	—	8,10	—	10,51	—	2,26	5,20	6,50	9,2
Neuwied (rechtes Ufer)	„	—	—	—	—	8,42	—	11,10	—	2,55	5,52	7,23	9,30
Linz	„	—	—	—	6,40	9,21	—	11,30	—	3,34	6,31	8,4	an
Honnef	„	—	—	—	7	9,40	—	—	—	3,56	6,50	8,22	—
Königswinter	„	—	—	—	7,10	9,50	—	—	—	4,4	7	8,31	—
N.-Dollendorf	„	—	—	—	7,15	9,55	—	—	—	—	7,5	8,36	—
Obercassel	Ank.	—	—	—	7,20	10	—	11,55	—	4,12	7,10	8,40	—
Obercassel	Abf.	—	—	—	7,25	10,3	—	11,58	—	4,17	7,15	8,52	—
Bonn	Ank.	—	—	—	7,50	10,25	—	12,20	—	4,40	7,40	9,15	—
Bonn	Abf.	—	—	—	7,55	10,40	—	12,25	—	4,45	8,25	9,20	—
Köln	Ank.	—	—	—	8,50	11,25	—	1,5	—	5,25	9,25	10	—
Obercassel	Abf.	—	—	—	7,30	10,5	—	12	—	4,18	7,15	8,42	—
Beuel	„	—	—	—	7,38	10,13	—	—	—	4,24	7,23	8,48	—
Troisdorf	Ank.	—	—	—	7,55	10,30	—	12,20	—	4,38	7,40	9,5	—
Deutz	„	—	—	—	—	11,10	—	12,55	—	5,15	8,15	9,40	—

Fahrten von Troisdorf und Bonn nach Oberlahnstein.

Station													
Deutz	Abf	—	6,45	—	—	12,15	—	2,55	6	—	—	—	—
Troisdorf	„	—	7,20	—	10,38	12,55	—	3,25	6,50	8,25	—	—	—
Beuel	„	—	7,38	—	10,54	1,10	—	—	7,8	8,47	—	—	—
Obercassel	Ank.	—	7,45	—	11	1,15	—	3,40	7,15	8,53	—	—	—
Köln	Abf.	—	6	—	9,20	11,45	—	2,40	6,2	7,20	—	—	—
Bonn	Ank.	—	6,39	—	10,15	12,45	—	3,18	6,40	8,15	—	—	—
Bonn	Abf.	—	6,50	—	10,35	12,53	—	3,20	6,45	8,23	—	—	—
Obercassel	Ank.	—	7,15	—	11	1,15	—	3,42	7,10	8,48	—	—	—

Fahrten von Troisdorf und Bonn nach Oberlahnstein.

Obercassel	Abf.	—	7,50	—	11,5	1,20	—	3,45	7,25	8,55	—	—	—
N.-Dollendorf	„	—	7,55	—	—	1,25	—	—	7,30	9	—	—	—
Königswinter	„	—	8	—	11,15	1,30	—	3,52	7,35	9,5	—	—	—
Honnef	„	—	8,8	—	11,25	1,39	—	—	7,45	9,15	—	—	—
Linz	„	—	8,27	—	11,46	1,58	—	4,10	8,6	9,35	—	—	—
Neuwied (rechtes Ufer)	„	7	9,6	—	12,26	2,34	Abf.	4,35	8,46	an	—	—	—
Ehrenbreitstein	Ank.	7,27	9,36	—	12,56	3	6,48	4,54	9,16	—	—	—	—
Coblenz	„	7,44	9,47	—	1,7	—	6,55	5,22	—	—	—	—	—
Ehrenbreitstein	Abf.	7,29	9,38	—	12,58	3,2	—	4,55	9,18	—	—	—	—
Oberlahnstein	Ank.	7,45	9,55	—	1,15	3,15	—	5,5	9,35	—	—	—	—
Wiesbaden	„	11,15	2,30	—	6,40	6,40	—	7,45	—	—	—	—	—
Frankfurt a. M.	„	12,5	3,48	—	8	8	—	8,30	—	—	—	—	—

Die zu dem Extrazuge um 3¼ Uhr Nachmittags für die Strecke Köln-Brühl ausgegebenen Retourbillete zu ermässigten Preisen müssen am selben Tage zur Rückfahrt benutzt werden.

Die speciellen Fahr-Bedingungen sind aus den grossen Fahrplan-Placaten ersichtlich.

Die doppelt eingerahmten Fahrzeiten bedenten die Nachtstunden von 6 Uhr Abends bis vor 6 Uhr Morgens.

Die Direction.

Saarbrücker, Rhein-Nahe- und Elsass-Lothringen'sche Eisenbahnen.

Vom **15. d. Mts.** ab tritt auf der Saarbrücker und Rhein-Nahe-Eisenbahn, wie auch auf den von uns verwalteten Strecken der Elsass-Lothringenschen Bahnen ein neuer, erweiterter Personen-Fahrplan ins Leben, welcher bezüglich der Anfangs-, Haupt- und Endstationen aus nachstehender Tabelle ersichtlich, in seinen Details aber auf den sämmtlichen Stationen angeschlagen, daselbst auch künftig zu haben ist.

I. Strecke Trier-Saarbrücken.

Stationen.	Pers.-Zug I. II. III. Cl.	Schnell-Zug I. II. Cl.	Gemischter Zug I. II. III. Cl.	Pers.-Zug I. II. III. Cl.	Pers.-Zug I. II. III. Cl.	
Aus Trier	—	8,10	9,40	3,00	8,00	—
In Conz	—	8,22	9,53	3,13	8,13	—
Aus Luxemburg	—	7,20	—	2,00	6,00	8,00
In Conz	—	8,20	—	3,08	8,04	10,08
„ Trier	—	8,40	—	3,30	8,30	10,30
Aus Conz	—	8,25	10,03	3,15	8,17	—
„ Merzig	6,00	9,30	11,21	4,23	9,23	—
„ Saarlouis	6,34	10,00	11,55	4,57	9,55	—
In Saarbrücken	7,30	10,40	12,50	5,45	10,45	—

Stationen.	Gemischter Zug II. III. Cl.	Pers.-Zug I. II. III. Cl.	Pers.-Zug I. II. III. Cl.	Gemischter Zug I. II. III. Cl.	Schnell-Zug I. II. Cl.	Pers.-Zug I. II. III. Cl.
Aus Saarbrücken	—	8,20	12,30	2,30	6,10	9,20
„ Saarlouis	—	9,02	1,12	3,40	6,52	10,10
„ Merzig	6,05	9,29	1,39	4,25	7,19	10,45
In Conz	7,27	10,27	2,37	6,09	8,17	Ank.
Aus Trier	6,15	9,40	2,00	—	8,00	—
In Conz	6,50	10,35	2,43	—	8,20	—
„ Luxemburg	8,33	11,48	4,40	—	9,30	—
Aus Conz	7,34	10,29	2,39	6,12	8,19	—
„ Trier	7,50	10,40	2,50	6,30	8,30	—

II. Strecke Saarbrücken- (Beningen)-Hagenau.

Stationen.	Gemischter Zug II. III. Cl.	Pers.-Zug I. II. III. Cl.	Gemischter Zug I. II. III. Cl.	Pers.-Zug I. II. III. Cl.	Pers.-Zug I. II. III. Cl.	Pers.-Zug I. II. III. Cl.
Aus Saarbrücken	—	8,00	—	1,50	6,30	9,25
In Saargemünd	—	8,36	—	2,26	7,06	10,15
Aus Beningen	—	6,50	10,10	12,25	5,25	—
In Saargemünd	—	7,40	11,00	1,15	6,15	—
Aus Saargemünd	—	8,40	—	2,35	7,15	—
„ Bitsch	5,00	9,46	—	3,41	8,21	—
„ Niederbronn	6,10	10,24	—	4,19	8,59	—
In Hagenau	7,10	11,05	—	5,00	9,40	—
In Strassburg	8,48	12,35	—	6,15	11,03	—
„ Basel	3,37	5,25	—	10,00	—	—

Stationen.	Gemischter Zug I. II. III. Cl.	Pers.-Zug I. II. III. Cl.	Pers.-Zug I. II. III. Cl.	Pers.-Zug I. II. III. Cl.	Gemischter Zug II. III. Cl.	
Aus Basel	—	—	8,15	9,25	11,45	—
„ Strassburg	—	6,15	12,15	4,16	5,55	—
Aus Hagenau	—	7,45	2,00	5,25	7,10	—
„ Niederbronn	—	8,27	2,49	6,03	8,03	—
„ Bitsch	—	9,13	3,37	6,47	9,00	—
In Saargemünd	—	10,12	4,37	7,47	Ank.	—
Aus Saargemünd	8,05	12,35	6,35	9,05	—	—
In Beningen	8,55	1,25	6,25	9,55	—	—
Aus Saargemünd	6,20	10,15	4,40	7,50	—	—
In Saarbrücken	7,30	10,50	5,25	8,35	—	—

III. Strecke Pagny / Diedenhofen - Metz-Saarbrücken.

Stationen.	Pers.-Zug I. II. III. Cl.	Schnell-Zug I. II. Cl.	Pers.-Zug I. II. III. Cl.	Pers.-Zug I. II. III. Cl.	Pers.-Zug I. II. III. Cl.	Pers.-Zug I. II. III. Cl.
Aus Nancy	—	5,15	9,09	1,20	—	7,29
Aus Pagny	—	7,10	10,51	3,00	—	9,16
In Metz	—	7,55	11,28	3,40	—	9,55
Aus Luxemburg	—	—	7,40	1,20	—	7,10
„ Diedenhofen	—	—	8,45	2,35	—	8,35
In Metz	—	—	9,45	3,35	—	9,40
Aus Metz	5,00	8,30	10,00	3,50	6,30	—
„ Beningen	6,47	10,07	12,15	5,20	8,23	—
In Saarbrücken,	7,20	10,40	12,55	5,50	8,55	—

Stationen.	Pers.-Zug I. II. III. Cl.	Pers.-Zug I. II. III. Cl.	Pers.-Zug I. II. III. Cl.	Schnell-Zug I. II. Cl.	Pers.-Zug I. II. III. Cl.	
Aus Saarbrücken	6,00	8,30	1,00	6,00	9,20	—
„ Beningen	6,38	9,04	1,42	6,33	10,02	—
In Metz	8,20	10,40	3,45	8,00	12,00	—
Aus Metz 5,30	—	11,15	4,20	—	—	—
In Diedenhofen 6,17	—	12,45	5,20	—	—	—
In Luxemburg 7,15	—	1,50	6,40	—	—	—
Aus Metz	6,10	10,50	4,05	8,20	—	—
In Pagny	7,00	11,25	4,55	8,55	—	—
In Nancy	8,25	12,45	6,05	10,26	—	—

IV. Strecke Saarbrücken- (Pfalz)-Bingerbrück.

Stationen.	Pers.-Zug I. II. III. Cl.	Gemischt. Zug II. III. Cl.	Pers.-Zug I. II. III. Cl.	Schnell-Zug I. II. Cl.	Pers.-Zug I. II. III. Cl.	Pers.-Zug I. II. III. Cl.	Gemischt. Zug I. II. III. Cl.
Aus Saarbrücken .	—	—	$7_{,45}$	$11_{,00}$	$1_{,15}$	$6_{,00}$	$9_{,10}$
In Neunkirchen	—	—	$8_{,23}$	$11_{,35}$	$2_{,05}$	$6_{,37}$	$10_{,00}$
Nach der Pfalz .	—	—	$8_{,40}$	$11_{,45}$	$2_{,20}$	$6_{,50}$	—
Aus Neunkirchen .	—	—	$8_{,26}$	$11_{,39}$	$2_{,20}$	$6_{,40}$	$10_{,05}$
„ St. Wendel . .	—	—	$8_{,51}$	$12_{,04}$	$2_{,54}$	$7_{,05}$	$10_{,30}$
„ Oberstein . .	—	$5_{,50}$	$9_{,58}$	$1_{,11}$	$4_{,28}$	$8_{,15}$	Ank.
In Münster a/St.	—	$7_{,44}$	$11_{,12}$	$2_{,31}$	$6_{,06}$	$9_{,26}$	—
Von der Alsenzbahn Ankunft	—	$7_{,50}$	$11_{,00}$	$2_{,30}$	$6_{,05}$	$9_{,00}$	—
Aus Münster a/St.	$5_{,30}$	$7_{,59}$	$11_{,14}$	$2_{,34}$	$6_{,10}$	$9_{,28}$	
„ Creuznach . .	$5_{,44}$	$8_{,18}$	$11_{,31}$	$2_{,48}$	$6_{,32}$	$9_{,40}$	
In Bingerbrück .	$6_{,05}$	$8_{,50}$	$11_{,52}$	$3_{,10}$	$7_{,00}$	$10_{,00}$	

Stationen.	Gemischt. Zug I. II. III. Cl.	Pers.-Zug I. II. III. Cl.	Gemischt. Zug II. III. Cl.	Schnell-Zug I. II. Cl.	Pers.-Zug I. II. III. Cl.	Pers.-Zug I. II. III. Cl.	Pers.-Zug I. II. III. Cl.
Aus Bingerbrück .	—	$7_{,20}$	$9_{,50}$	$12_{,45}$	$3_{,30}$	$7_{,10}$	$10_{,00}$
„ Creuznach . .	—	$7_{,47}$	$10_{,23}$	$1_{,10}$	$4_{,06}$	$7_{,36}$	$10_{,24}$
In Münster a/St.	—	$7_{,59}$	$10_{,36}$	$1_{,19}$	$4_{,21}$	$7_{,45}$	$10_{,35}$
Nach der Alsenzbahn . Abg.	—	$8_{,10}$	$10_{,50}$	$1_{,30}$	$5_{,55}$	—	—
Aus Münster a/St.	—	$8_{,01}$	$10_{,39}$	$1_{,21}$	$4_{,24}$	$7_{,48}$	—
„ Oberstein . .	—	$9_{,29}$	$12_{,35}$	$2_{,46}$	$6_{,30}$	$9_{,08}$	—
„ St. Wendel .	$6_{,00}$	$10_{,37}$	Ank.	$3_{,53}$	$7_{,52}$	$10_{,03}$	—
In Neunkirchen	$6_{,32}$	$11_{,01}$	—	$4_{,20}$	$8_{,17}$	$10_{,25}$	—
Aus der Pfalz Ank.	$6_{,35}$	$10_{,00}$	—	$4_{,15}$	$8_{,00}$	$10_{,00}$	—
Aus Neunkirchen	$6_{,44}$	$11_{,05}$	—	$4_{,23}$	$8_{,25}$	$10_{,27}$	—
In Saarbrücken .	$7_{,35}$	$11_{,45}$	—	$5_{,00}$	$9_{,10}$	$11_{,00}$	—

Nach Druck des rothen Anschlags-Fahrplanes sind nachstehende kleine, oben schon berücksichtigte Aenderungen nöthig geworden:

1) Abgang der Züge aus Saargemünd nach Saarbrücken: Zug 2 = $6_{,20}$ früh; Zug 4 = $10_{,15}$ Vormittags; Zug 8 = $4_{,40}$ Nachmittags; Zug 44 = $7_{,50}$ Abends. Alle Züge haben Aufenthalt zur Zollrevision in Hanweiler.

2) Diedenhofen-Luxemburg: Zug 2 ab Hückingen $6_{,07}$, ab Diedenhofen $6_{,20}$ früh, in Hettingen $6_{,30}$, in Bettenburg $6_{,48}$, in Luxemburg $7_{,15}$.

Zug 32 ab Diedenhofen $12_{,50}$ Mitt., in Hettingen $1_{,01}$, in Bettenburg $1_{,20}$, in Luxemburg $1_{,50}$.

3) An Zug 12 von Bingerbrück nach Saarbrücken schliesst Pfalzbahn um $10_{,00}$ Abends in Neunkirchen an.

Saarbrücken, den 12. Juli 1871. **Königliche Eisenbahn-Direction.**

Königl. Preussische Ostbahn.

Am **1. August** resp. **31. Juli d. J.** wird der gegenwärtige Fahrplan theilweise geändert.

Die Abgangszeit der veränderten Züge von den Anfangsstationen ist alsdann folgende:

A. Richtung Berlin-Eydtkuhnen.

Güterzug 9 mit Personenbeförderung von Dirschau Morgens . . . . 6 Uhr 21 Minuten
Personenzug 5 von Berlin bereits vom 31. d. Mts. ab Abends . . . . 9 „ 35 „
Courierzug 1 von Berlin bereits vom 31. d. Mts. ab Abends . . . . 11 „ 5 „

B. Richtung Eydtkuhnen-Berlin.

Güterzug 10 mit Personenbeförderung von Elbing Nachmittags . . . . 4 „ 6 „
Güterzug 8 mit Personenbeförderung von Kreuz Morgens . . . . 3 „ 20 „
Local-Personenzug 16 von Königsberg Abends 6 „ 28 „
Personenzug 4 von Eydtkuhnen wie bisher, von Insterburg bereits vom 31. d. Mts. ab Abends . . . . 11 „ 48 „
Güterzug 8 mit Personenbeförderung von Dirschau Morgens . . . . 6 „ 46 „

C. Richtung Cüstrin-Frankfurt a/O.

Personenzug 6 von Cüstrin Morgens . . . 4 „ 39 „

D. Richtung Frankfurt a/O.-Cüstrin.

Personenzug 5 von Frankfurt den 31. d. Mts. Abends . . . . 11 „ 5 „

E. Richtung Schneidemühl-Flatow.

Gemischter Zug von Schneidemühl Morgens 6 „ 52 „

F. Richtung Flatow-Schneidemühl.

Gemischter Zug 4 von Flatow Vormittags . 10 „ 12 „
do. do. 6 do. do. Abends . . 8 „ 28 „

G. Richtung Bromberg-Alexandrowo.

Personenzug 5 von Bromberg Vormittags . 9 „ 57 „

H. Richtung Dirschau--Pr. Stargardt.

Gemischter Zug 18 von Dirschau Morgens . 8 „ 39 „

Das Weitere, namentlich die Abgangszeiten der vorstehenden Züge und die der übrigen Züge von den Zwischenstationen, welche sich zum Theil auch ändern, sind aus den auf den Stationen rechtzeitig auszuhängenden und daselbst auch käuflich zu habenden neuen Fahrplänen zu ersehen.

Bromberg, den 14. Juli 1871.

Königliche Direction der Ostbahn.

Thüringische Eisenbahn.

Mit **Sonnabend den 15. Juli cr.** tritt für die Thüringische Eisenbahn, einschliesslich der Bahnstrecken Leipzig-Corbetha, Weissenfels-Gera, Dietendorf-Arnstadt und Gotha-Leinefelde ein neuer Fahrplan in Kraft, welcher auf unseren Stationen angeschlagen und an sämmtlichen Billetschaltern käuflich zu haben ist.

Hierbei machen wir im Interesse des reisenden Publicums darauf aufmerksam, dass

a) mit dem Eintritte des neuen Fahrplans
   1) der neu eingelegte Schnellzug V (resp. XVII) directen Anschluss von Breslau, Dresden und Magdeburg nach Frankfurt, Cassel, Cöln und Düsseldorf gewährt, während
   2) in umgekehrter Richtung der ebenfalls neu eingelegte Schnellzug VI diesen directen Anschluss von und nach den genannten Stationen (mit Ausnahme des Anschlusses nach Magdeburg, welcher durch Zug VIII herbeigeführt wird) vermittelt.
b) zu diesen Schnellzügen (V, XVII, VI) sowohl im Local-, als im Durchgangsverkehr auch Billets für die III. Wagenklasse verabfolgt werden und
c) sämmtliche Tages- und Nachtschnellzüge die Station Gerstungen ohne anzuhalten durchfahren.

Auf der Gotha-Leinefelder Bahn werden zu allen Zügen auch Billets für die vierte Wagenklasse ausgegeben.

Erfurt, den 8. Juli 1871.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

König Christian VIII. Ostseebahn.

Nachdem statutengemäss der Director, Herr Regierungsrath Reimers, aus der Direction getreten, ist derselbe vom Ausschuss wieder zum Director erwählt worden und hat die Wahl angenommen.

Altona, den 28. Juni 1871.

Der Ausschuss.
Theod. Reincke, Vorsitzender.

PRIVAT-ANZEIGEN.

Die

Werkzeugmaschinenfabrik und Eisengiesserei

von

Kertzscher & Benndorf in Chemnitz

empfiehlt sich zur Lieferung ihrer: **Patent-Schraubenschneid-Support-Drehbänke** nach Whitworths Scala, **Support-Drehbänke** zum selbstthätigen Lang- und Plandrehen, **Bohr-Drehbänke, Plan-Drehbänke, Locomotiv-** und **Eisenbahnwagenräder-Drehbänke, Horizontal-, Vertical-, Radial-** und **Langlochbohrmaschinen, Shaping-, Stoss-** und **Hobelmaschinen, Rädertheil-** und **Fraismaschinen, Mutter-** und **Schraubenschneidmaschinen, Mutterstoss-** und **Fraismaschinen, Blechdurchstossmaschinen** mit **Scheeren, Blechbiegmaschinen, Dampfhämmer,** geräuschlose **Ventilatoren, Parallelschraubstöcke;**

ferner **Holzbearbeitungsmaschinen,** als:

Bohr-, Frais- und **Hobelmaschinen, Kreissägen, Sägegatter,** verticale **Bandsägen, Zapfen-** und **Zinken-Stemmmaschinen, Fraismaschinen** zu allen möglichen Façonhölzern etc.

Wagenlacke.

Ueberzug und **Schleiflack** für **Personen-Waggons,**
Güterwagenlack,
Copal- und **Dammarlack** für innere Lackirungen,
Secatif,
Metallfarbe (Decken-Masse)
sowie:
Locomotiv-Ueberzug und **Schleiflack**

in den anerkannt besten Qualitäten offerirt zu entsprechend billigsten Preisen **die Fabrik von Luxus-Lackfirnissen, Wagenlacken und Lackfirnissen für technische Zwecke von**

R. Peterssen in Berlin

43, Taubenstrasse 43.

P. P.

Meine Fabrikate stehen namentlich bei Fachleuten weit über die Grenzen Deutschlands hinaus in gutem Rufe und werden vorzugsweise im Luxus-Wagenbau, wo erprobte Qualität allein die Verwendung bestimmen kann, mit anerkanntem Erfolge gebraucht, wie ich dies durch zahlreiche Correspondenzen in den meisten lebenden Sprachen nachweisen kann. Der weitverbreitete Consum aber von Wagenlacken gerade im Luxus-Wagenbau Seitens solcher Comittenten, welche genöthigt sind beim Ankauf ihres, wenn auch quantitativ geringeren Bedarfs die grösste Vorsicht anzuwenden, weil ihr eigenstes Interesse dies erheischt, spricht in jedem Falle mehr für den wahren Werth und die Reellität des bezüglichen Fabrikates, als die nackte Thatsache eines Massen-Absatzes, welcher, wie die Erfahrung lehrt, durch Schwindelei und Corruption sehr wohl zu erzielen ist.

So wird unter der Bezeichnung

DAMPFLACK

seit einer Reihe von Jahren

ein Erzeugniss des Schwindels

mit nicht zu verkennendem Talente und seltenem Erfolge im grossen Consum vertrieben, und es tritt hier die beachtenswerthe Erscheinung zu Tage, dass, während man eine mit dem

sogenannten Dampflack

lackirte Karrosse vergebens suchen würde, dennoch bei grossen Consumenten namhafte Quantitäten eines Fabrikates Absatz finden, von dem der selbstständige oder der Bestechung nicht zugängliche Lackirer, ganz abgesehen von der mangelnden Haltbarkeit, schon wegen der beschwerlichen Verarbeitung und ungleichen Beschaffenheit desselben nichts wissen mag; Mängel, welche der Verkäufer jedoch durch gewisse politische Künste, die mit dem Product selbst Nichts zu thun haben, mit Glück zu paralysiren versteht.

Diesem ähnliche Wege einzuschlagen, werde ich nach wie vor verschmähen, vielmehr auf dem bis dahin verfolgten unbeirrt in der Zuversicht fortschreiten, dass die meinen Fabrikaten von Fachleuten so ausnahmslos gezollte Anerkennung sich, wie es ja schon vielfach geschehen, auch ferner mehr und mehr auf den grossen Consum übertragen werde.

Berlin, im Juni 1871. R. Peterssen, 43, Taubenstrasse.

Ingenieur gesucht.

Wir suchen einen im Construiren erfahrenen Ingenieur als Assistenten unseres Maschinenmeisters zum sofortigen Eintritt. Auf diese Stelle Reflectirende wollen sich unter Beifügung Ihrer Zeugnisse und sonstiger Referenzen baldgefälligst an uns wenden.

Neunkircher Eisenwerk bei Saarbrücken,
12. Juli 1871.
Gebrüder Stumm.

Ein Eisenbahn-Ingenieur,

mit tüchtiger theoretischer und langjähriger practischer Ausbildung, welcher seit einigen Jahren als Vorsteher eines Eisenbahn-Ingenieur-Bureaus thätig ist, wünscht sich zu verändern und sucht einen Compagnon zur Gründung eines Bau-Unternehmens oder Stelle beim Bau einer Bahn. Franco-Offerten sub **A. B. G. 2000** besorgt die Expedition dieses Blattes.

Selbstschmierende Stopfbüchsen-Packung

von

C. Otto Gehrckens.

Ottensen, (Zollverein.) **Hamburg,** gr. Bäckerstr. 12.

Preis: 10 Sgr. das ℔.

Eingeführt bei fast allen Bahnen und Fabriken

Ein Eisenbahn - Maschinen - Ingenieur (Preusse), der seine Studien in Berlin absolvirt, die Qualification eines Locomotivführers besitzt, in einer Reparatur-Werkstätte gearbeitet, $1\frac{1}{2}$ Jahr im Maschinenbüreau construirt und unter Anleitung des Maschinenmeisters die Werkstätte geleitet, sucht eine feste Anstellung am liebsten in Süddeutschland. Offerten an Hrn. **Behm, Berlin,** Louisenstrasse 35 zu senden.

Hartguss

Herzstücke und Räder

Erdtransportwagen

in jeder Grösse und zu jeder Spur, sowohl Seiten- und Vorkipper als Wagen zum Ausschaufeln, liefern in bewährter Konstruktion

Thelen & Weydemeyer,

Eisengiesserei, Maschinen- und Dampfkessel-Fabrik. Nordhausen.

Windhoff Deeters & Co.

in Lingen a/d. Ems

empfehlen die in ihrer Fabrik seit vielen Jahren als Specialitäten verfertigten **Weichen, Drehscheiben, Wasserkrähne** und **schmiedeeisernen Constructionen.**

M. Selig junior Kaiserstrasse 31 Berlin,

Lager von Amerik. Spiralbohrern, Universalklemmfuttern für Drehbänke, Locomotiv-, Schlitten- und Zahnstangen-Winden, Krahnen, Röhrenreinigern, Thomas Pat. Schraubenschlüsseln, speciell für Eisenbahnen construirt, etc. etc.

Denison's hängende Waage-Maschine

(patentirt),

Der Zweck dieser Waage-Maschine ist, Güter **während des Ausladens** aus Schiffen, Eisenbahnwaggons, Frachtwagen etc. sogleich wiegen zu können. — Die Maschine wird an den Krahn angehängt, wodurch ein Waagekrahn hergestellt ist, mit welchem man die Lasten eben so schnell wiegt, wie man sie hebt. — Es wird hierdurch ungeheuer viel an Zeit und Arbeit gespart und ist die Maschine für **Eisenbahnen, Maschinen-Bauanstalten, Eisen- & Kohlenwerke** und zum Wiegen von grossen Guss- & Schmiedestücken von unberechenbarem Werth. Dieselbe wird geliefert, um von 2000 bis 80000 Zoll-Pfd. zu wiegen und ist mit einem Tarirhebel versehen, wodurch die Schlingen und Ketten zum Heben der Güter sowie jede Art von Emballage tarirt werden kann.

Norddeutscher Lloyd.

Postdampfschifffahrt

von Bremen nach Newyork und Baltimore

eventuell Southampton anlaufend

D. **Hermann**	22. Juli	nach	Newyork	D. **Rhein**	12. Aug.	nach	Newyork
D. **Hannover**	26. Juli	„	Newyork	D. **Frankfurt**	16. Aug.	„	Newyork
D. **Main**	29. Juli	„	Newyork	D. **Baltimore**	16. Aug.	„	Baltimore
D. **Berlin**	2. Aug.	„	Baltimore	D. **Deutschland**	19. Aug.	„	Newyork
D. **Köln**	2. Aug.	„	Newyork	D. **Hansa**	23. Aug.	„	Newyork
D. **Weser**	5. Aug.	„	Newyork	D. **Donau**	26. Aug.	„	Newyork
D. **Newyork**	9. Aug.	„	Newyork				

und ferner jeden Mittwoch und Sonnabend.

Passage-Preise nach Newyork: Erste Cajüte **165** Thaler, zweite Cajüte **100** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.
Passage-Preise nach Baltimore: Cajüte **135** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Pr. Crt.
Fracht: £ **2** mit 15% Primage per 40 Cubicfuss Bremer Maasse. Ordinäre Güter nach Uebereinkunft.

von Bremen nach Neworleans via Havana

D. **Köln** 16. Septbr.; D. **Frankfurt** 7. Octbr.; D. **Hannover** 28. Octbr.
Passage-Preise nach New-Orleans und Havana: Cajüte **180** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.
Fracht nach New-Orleans £ **2. 10** s., nach Havana £ **3** mit 15% Primage per 40 Cubicfuss Bremer Maasse. Ordinäre Güter nach Uebereinkunft.

von Bremen nach Westindien via Southampton

Nach **Colon, Savanilla, La Guayra** und **Porto Cabello** mit Anschlüssen via **Panama** nach allen Häfen der Westküste Amerikas, sowie nach **China** und **Japan**.
D. **Graf Bismarck** Montag 7. August; D. **König Wilhelm I.** Donnerstag 7. September. und ferner am 7. jeden Monats.

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

Annahme von Inseraten

für den **Deutschen Reichs-Anzeiger** und **Königl. Preuß. Staats-Anzeiger.**

Nachdem der Königl. Preuss. Staats-Anzeiger durch den Hinzutritt des „Deutschen Reichs-Anzeigers" eine erweiterte Bestimmung erhalten hat, ist zur Bequemlichkeit des grösseren Publicums, namentlich auswärts, sowie zur Abkürzung des desfalsigen Geschäftsverkehrs die Einrichtung getroffen, dass geeignete Inserate auch durch mich angenommen werden können. Demgemäss wird die Annahme sowohl durch mein hiesiges Institut als auch durch meine Filialen in Breslau, Hamburg, Frankfurt a/M., Strassburg, München, Nürnberg, Wien, Prag, Zürich und meine in allen grösseren Städten bestellten Agenten zu dem Original-Tarifpreise von 2½ Sgr. pro Zeile erfolgen. Der „Deutsche Reichs-Anzeiger" und „Königlich Preussische Staats-Anzeiger" bringt neben seinem amtlichen Theile in einem nichtamtlichen die bedeutendsten Begebenheiten der Tagespolitik, die neuesten Telegramme, Referate über die Sitzungen des Bundesraths, des Deutschen Reichstags und Preussischen Landtags, sowie die Gesetzentwürfe nebst Motiven. Daran schliessen sich kunst- und wissenschaftliche, Gewerbe-, Handels- und statistische Nachrichten aller Art, der tägliche amtliche Courszettel der Berliner Börse mit den sonstigen Notirungen derselben über Actien und Effecten und den Preisen des Getreidemarktes und die neuesten auswärtigen Coursdepeschen etc. — Ausserdem publicirt der „Reichs- und Staats-Anzeiger" grössere Original-Aufsätze, vornehmlich aus dem Gebiete der Deutschen und Preussischen Geschichte, Volks- und Landeskunde, Staats-Verwaltung, aus der National-Literatur und dem Deutschen Kunstleben. Dieselben erscheinen allwöchentlich in der „Besonderen Beilage" und bilden in ihrer Gesammtheit die am Schlusse jedes Quartals auszugebenden „Vierteljahrshefte des Reichs- und Staats-Anzeigers." — Der „Deutsche Reichs-Anzeiger" bildet auf dem Gebiete der Tagespresse das Publications-Organ für die Reichsbehörden und ist daher bei denselben, sowie in allen Theilen des Deutschen Reichs, namentlich auch in Elsass-Lothringen und im Auslande bei den Gesandtschaften und Consulaten verbreitet. — Demgemäss gelangen Inserate durch ihn innerhalb des erwähnten Absatzgebietes zu einer ebenso allgemeinen als verbreiteten Kenntniss.

Berlin, Juli 1871.

Rudolf Mosse.

Schauwecker's pat. selbstthätiger Oeltropfapparat für Dampfschieber u. Kolben
Allein zu beziehen durch
Fr. Schauwecker, Maschinenmeister der Ostbahn in Weiden (Bayern).

Beiblatt zu No. 29 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnen.

Leipzig, den 21. Juli 1871.

Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter.

a) Ueberzählige.

Bebra-Hanauer und **Hessische Nordbahn.**

Ergebniss der Revision der diesseitigen Güterböden am 1. Juli 1871.

G A 19. 1 Ballen Emballage (80 Pfd.) lagert in Cassel seit 25. Mai c.
H II 1 Wagendecke lagert in Trendelburg seit 31. März c.
H △ B. 5382. 1 leere Kiste (55 Pfd.) lagert in Cassel seit 1. Juli c.
H N B Cassel. 1 leere Kiste (57 Pfd.) lagert in Cassel seit 1. Juli c.
J B 5. 1 leinene Wagendecke lagert in Carlshafen seit 23. Decbr. pr.
K 4. 1 Sack Seiler etc. lagert in Hanau seit 12. Mai c.
K W 90. 1 Ballen Leinen (22 Pfd.) lagert in Cassel seit 20. April c.
O. 1 Ballot, enthaltend: 2 Aschenkasten, 2 Feuereisen und 2 Kohlenlöffel, lagert in Gelnhausen seit 8. Mai c.
T 1. 1 Stück Eisen (43 Pfd.) lagert in Hünfeld seit 2. Juni c.
No. 6596. 1 Kiste, enthaltend 1 Blechgefäss (72 Pfd.) lagert in Cassel seit 1. Juli c.
H Rathert Hagen. 1 Decke lagert in Cassel seit 7. Juni c.
1 Kiste alte Kleider (18 Pfd.) lagert in Cassel seit 1. Juli c.
1 eiserner Ring (15 Pfd.) lagert in Fulda seit 31. Mai c.

Verzeichniss

der auf den Stationen der **Bergisch-Märkischen Eisenbahn** ultimo Juni cr. als überzählig ermittelten Güter.

AD 271. 1 Sack Lederspäne (120 Pfd.) lagert in Plettenberg.
AH 2449. 1 Pack 2 Rohrstühle lagert in Steinbeck.
A K 36. 1 Pack 2 leere Körbe und Säcke lagert in Steinbeck.
A R 1966. 1 Pack Messer (28 Pfd.) lagert in Hagen.
A S 4. 1 Pack Körbe (30 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
A T 56. 1 Bund Eisen (97 Pfd.) lagert in Steele.
A W 1296. 1 Ballot Leinwand (32 Pfd.) lagert in Siegen.
B 132. 1 Kiste Knöpfe (416 Pfd.) lagert in Aachen M.
B 1. 1 Pack Körbe (30 Pfd.) lagert in Lüttringhausen.
B 4830. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 28 Pfd.) lagert in Dortmund.
B. 2 Gussplatten (69 Pfd.) lagern in Bochum.
B 2. 1 Ballot alte Watte (12 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
B 1394. 1 Fass Samen (45 Pfd.) lagert in Altenhundem.
B 6. 1 Pack 2 leere Körbe lagert in Steinbeck.
B C 2085. 1 Kiste Futterstoffe (64 Pfd.) lagert in Aachen M.
B C 2341. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 20 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
B D 1347 1 leerer Korb (10 Pfd.) lagert in Duisburg.
B F 1. 1 Pack (Inhalt unbekannt, 15 Pfd.) lagert in Lennep.
B F 619, 663, 2631. 3 Kisten (Inhalt unbekannt, 94, 402, 409 Pfd.) lagern in Lennep.
B H. 1 leere Kiste (40 Pfd.) lagert in Barmen.
B K 633. 1 leere Kiste lagert in Steinbeck.
B K S. 1 Ballot Samen (150 Pfd.) lagert in Geilenkirchen.
E D/BM 84. 1 Kistchen (Inhalt unbekannt, 52 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
B ME 3. 1 Kette lagert in Altena.
B P 5915. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 56 Pfd.) lagert in Oberhausen.
B P M 67. 1 Pack Viehgitter lagert in Iserlohn.
C. 1 Stab Stahl (15 Pfd.) lagert in Geilenkirchen.
C R 7340. 1 Ballot Papier (48 Pfd.) lagert in Hörde.
C S 4193. 1 leeres Fass lagert in Steinbeck.
C T 743. 1 leeres Fass (65 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
C T 2 1 leeres Fass (57 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
D 598 1 Ballot Caffee (154 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rh.
D 3. 1 leerer Koffer (36 Pfd.) lagert in Crefeld.
D. 1 Fass Eimer und Körbe (28 Pfd.) lagert in Bochum.
D. 2 Colli Ofentheile (28 Pfd.) lagern in Bochum.
D 1. 1 leerer Korb lagert in Steinbeck.
D C 2746. 1 Pack Pfannen (33 Pfd.) lagert in Langschede.
D C 4. 1 Bund Holzschuhe (20 Pfd.) lagert in Mülheim a/d. Ruhr.
D M 374. 1 Fass Petroleum (330 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
E 2. 2 Pack Strohpapier (40 Pfd.) lagern in Neuss.
E 6. 1 leerer Korb lagert in Steinbeck.
E C 840. 1 Korb Wein (155 Pfd.) lagert in Dortmund.
E D 265/6. 2 Kisten (Inhalt unbekannt, 322 Pfd.) lagern in Oberhausen.
E D S 889. 1 Bund Stahl (110 Pfd.) lagert in Unna.
E E 1063. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 360 Pfd.) lagert in Altenhundem.
E F 1866. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 16 Pfd.) lagert in Oberhausen.
EM 124. 1 Fass Petroleum (322 Pfd.) lagert in Holzwickede.
E R 618. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 46 Pfd.) lagert in Aachen T.
F 133. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 158 Pfd.) lagert in Oberhausen.
F 857. 1 Pack 10 Eimer (35 Pfd.) lagert in Bochum.
F 4614. 1 Pack Papier (117 Pfd.) lagert in Bochum.
F 1744. 1 eiserner Gartentisch lagert in Steinbeck.
F. 27 Pack Eisenblech lagern in Steinbeck.
F 16016/17. 2 Säcke Erbsen lagern in Steinbeck.
F 382. 1 Tonne Butterfässer lagert in Steinbeck.
F B. 1 Kiste Kleider lagert in Steinbeck.
F C. 1 Sack Mehl (133 Pfd.) lagert in Bochum.
F F 1878. 1 Kiste Seife (50 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
F G C 4302. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Crefeld.
F H 135/7. 3 Kisten Feuerzeug (96 Pfd.) lagern in Lennep.
F H 5. 1 Sack Erbsen (200 Pfd.) lagert in Altenhundem.
F J 104. 1 leeres Fass (7 Pfd.) lagert in Soest.
F J 55/6. 2 leere Kisten (32 Pfd.) lagern in Lennep.
F K 60. 1 Sack mit 1 Ofen (84 Pfd.) lagert in Duisburg.
F L 3. 1 Pack 2 Körbe (10 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
F P 7951. 1 Korb Lack (36 Pfd.) lagert in Essen.
F P F 3841. 1 Kiste Porcellan lagert in Steinbeck.
F R 28. 1 Pack Säcke (11 Pfd.) lagert in Hagen.
F S 50. 1 Ballot Lumpen (76 Pfd.) lagert in Hagen.
F T S 389. 1 Korb Karsten (77 Pfd.) lagert in Hagen.
F V IX. 1 Fass Häringe lagert in Steinbeck.
F W 6046. 1 leere ½ Ohm (29 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
F W 488. 1 Fass Oel (160 Pfd.) lagert in Remscheid.
F W B 1490. 1 Kiste Oel (40 Pfd.) lagert in Barmen.
F WH S 100. 2 Pack 4 Stühle (28 Pfd.) lagern in Mülheim a/Rh. [Eilgut].
G 14. 1 Ballot Farbholz (290 Pfd.) lagert in Homberg.
G 249. 1 Pack Springfedern (55 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
G 1310. 1 Kiste Apothekerwaaren (52 Pfd.) lagert in Hagen.
G 16. 1 Kiste Hufnägel (190 Pfd.) lagert in Hagen.
G 50. 1 Ballot Reis (183 Pfd.) lagert in Hagen.
G^F B 3183. 1 Korb Tabak lagert in Lennep.
G 2524. 1 Fass Tabak (45 Pfd.) lagert in Plessenberg.
G G 68. 1 Korb Eisenwaaren (129 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
G G 975. 1 Fass Eisenwaaren (212 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
G K 1277. 1 Ballot Wollenwaaren lagert in Steinbeck.
G K 6941. 1 Korb Mineralwasser (80 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
G K 2890. 1 Stange Stahl lagert in Iserlohn.
G N 3609. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 129 Pfd.) lagert in Lennep.
G S 1467. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 55 Pfd.) lagert in Altenhundem.
G S 511. 1 Korb Eisenwaaren (90 Pfd.) lagert in Soest.
G S 280. 1 leere Garraffe (15 Pfd.) lagert in Soest.
G V 173 1 Ballot Wollwaaren (54 Pfd.) lagert in Limburg.
H. 3 Tafeln Zink (70 Pfd.) lagern in Barmen.
H 1036. 1 Kiste Rosinen (60 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rh.
H 44. 1 Kübel (Inhalt unbekannt, 122 Pfd.) lagert in Remscheid.
H 31. 1 Pack Eisenwaaren (31 Pfd.) lagert in Limburg.
H. 10 Tafeln Eisenbleche lagern in Steinbeck.
H 156. 1 leeres Gefäss lagert in Steinbeck.
H A II. 1 leerer Korb lagert in Steinbeck.
HA L 1203. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 16 Pfd.) lagert in Geilenkirchen.
HB. 1 Ballot Wollenwaaren (80 Pfd.) lagert in Aachen M.
HB 1. 1 Korb Anstreichergeräthschaften (63 Pfd.) lagert in Langenberg.
HB II. 1 Fass Anstreichergeräthschaften (70 Pfd.) lagert in Langenberg.
HB 3. 1 leere Kiste (39 Pfd.) lagert in Langenberg.
HB 4. 1 Korb Anstreichergeräthschaften (53 Pfd.) lagert in Langenberg.
HB 5/6. 2 Anstreicherleitern (130 Pfd.) lagern in Langenberg.
H C. 1 Pack 4 leere Körbe (17 Pfd.) lagert in Steele.
H C F 1016. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 90 Pfd.) lagert in Elberfeld D.
H D. 1 Bund Holzschuhe lagert in Ronsdorf.
H E 4. 1 Korb Eisenwaaren (110 Pfd.) lagert in Hamm.
H E. 1 Kiste leere Kisten (112 Pfd.) lagert in Hagen.
H E 431. 1 Kiste Putzwolle (20 Pfd.) lagert in Hagen.
MD H F 2698. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 77 Pfd.) lagert in Lennep.
H J 54. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 16 Pfd.) lagert in Geilenkirchen.
H J S 1/4. 4 leere Gefässe lagern in Steinbeck.
H K 2723. 1 Korb gefüllte Flaschen (33 Pfd.) lagert in Witten.
HL 852. 1 leerer Korb (5 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
H P 933. 1 Korb Käse (127 Pfd.) lagert in Witten.
H P 2658. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Steinbeck.
H R 4. 1 leerer Korb lagert in Steinbeck.
H S 167. 1 Ballot Leinen (67 Pfd.) lagert in Lennep.
H S 4220. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 67 Pfd.) lagert in Aachen T.
H S 538. 1 Ballot Lumpen (68 Pfd.) lagert in Ruhrort.
H W 9719, 1310. 4 Ballot Caffee (116 Pfd.) lagert in Altenhundem.
J 1146. 1 Ballen Leinen (69 Pfd.) lagert in Siegen.
J C 3291/3. 1 Kistchen Waarenproben (149 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rh.
J C V 69600. 1 Pack 3 leere Körbe (25 Pfd.) lagert in Oberhausen.

J F C 604. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 40 Pfd.) lagert in Dortmund.
J G R 445. 1 leere ½ Ohm (30 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
J J 652. 1 Pack 2 leere Körbe lagert in Steinbeck.
J L S 2001/9, 1901, 1856, 1756. 12 Kisten Selterswasser lagern in Steinbeck.
J S 654. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 13 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
K 26. 1 Ballot gefärbtes Garn (94 Pfd.) lagert in Barmen.
K 1. 1 Ballen Emballage (36 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
K. 1 Pack Eisenbleche lagert in Steinbeck.
K 584. 1 leerer Korb lagert in Steinbeck.
K 2823, 2273, 2271, 2678, 2272, 2824, 1813. 7 leere Butterkübel (70 Pfd.) lagern in Essen.
K K 2, 5, 3 / K P 1565. } 4 leere Fässer (135 Pfd.) lagern in Essen.
K N ME 370. 1 Decke lagert in Neuss.
K P 1784. 1 Fass Branntwein (241 Pfd.) lagert in Witten.
K S 63/65. 3 Ballot Speck lagern in Steinbeck.
K W. 1 Kiste Weissblech (168 Pfd.) lagert in Soest.
L 9991. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 58 Pfd.) lagert in Oberhausen.
L 34. 1 leeres Ohmfass (62 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
[Zeichen] 1956. 1 Ballot Wollwaaren (62 Pfd.) lagert in Lennep.
L G 2732/3. 2 Ballot Leinen (203 Pfd.) lagern in Geilenkirchen.
L H 43. 1 leeres Fass (28 Pfd.) lagert in Hamm.
L H 468, 1520, 478. 3 Ballen Papier (434 Pfd.) lagern in Aachen M.
L K 711. 1 Rolle Walzblei (235 Pfd.) lagert in Letmathe.
L M 5. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 44 Pfd.) lagert in Geilenkirchen.
L P 530. 1 Kiste Eisenwaaren lagert in Steinbeck.
M 13. 1 Ballen Abfall (45 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
M. 1 Pack Decken (27 Pfd.) lagert in Soest.
M 501. 1 Kiste Porzellan (32 Pfd.) lagert in Siegen.
M H 6. 1 Ballen Wachspapier (48 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
M H M 797. 1 Verschlag Holzmodelle lagert in Mülheim a/d. Ruhr.
M K 699. 1 Kiste Vogelbauer (215 Pfd.) lagert in Hagen.
M & S 1699. 1 Fass Wein (293 Pfd.) lagert in Letmathe.
M W 8. 1 leeres ¼ Ohmfass (15 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
N 10. 1 Bund Eisen (70 Pfd.) lagert in Crefeld.
N O 9/10. 2 Bettrahmen lagern in Dortmund.
O E 319. 1 Korb (Inhalt unbekannt) lagert in Steinbeck.
O E 318. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Steinbeck.
P 746. 1 leeres Fass (23 Pfd.) lagert in Barmen.
P 20. 1 Ballot Caffee (124 Pfd.) lagert in Steele.
P K 201/997. 2 leere Kisten (30, 32 Pfd.) lagern in Lennep.
P S 5190. 1 Kiste Zündhölzer (91 Pfd.) lagert in Aachen M.
R. 7 leere Häringsfässer (160 Pfd.) lagern in Dülken.
R. 1 Zinkrohr (10 Pfd.) lagert in Barmen.
R 1. 1 Pack Guss (4 Pfd.) lagert in Crefeld.
R 5. 1 Pack Packpapier (100 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
R 6. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Steinbeck.
R 405. 1 Schraubstock lagert in Steinbeck.
R & C 476. 1 Ballot Leinen (187 Pfd.) lagert in Siegen.
R & C 477. 1 Ballot Leinen (193 Pfd.) lagert in Siegen.
R G 3214. 1 Korb leere Flaschen lagert in Steinbeck.
R & S 3339. 1 leere Kiste (10 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rh. [Eilgut].
S. 1 eiserne Lavenklaue (2 Pfd.) lagert in Barmen.
S. 1 eiserne Achse / 2 eiserne Büchsen } lagern in Hamm.
S 1. 1 Sack Kleider (40 Pfd.) lagert in Crefeld.
S 1/2. 2 Ballen Caffee (250 Pfd.) lagern in Witten.
S 3921. 1 ½ Tonne Seife (129 Pfd.) lagert in Soest.
S 10. 1 leere Kiste (37 Pfd.) lagert in Iserlohn.
S 1132. 1 Kiste Leinen (99 Pfd.) lagert in Siegen.
S 1. 1 Tafel Kupfer lagert in Steinbeck.
S. 5 Tafeln (Inhalt unbekannt) lagern in Steinbeck.
S. 10 Tafeln Stahlblech lagern in Steinbeck.
S. 6 Colli Ofenthüren lagern in Steinbeck.
S 5. 1 Pack Tafeln lagert in Steinbeck.
S 2. 1 Pack Tafeln lagert in Steinbeck.
S B 26. 1 Pack Säcke (65 Pfd.) lagert in Ruhrort.
S F 20. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Steinbeck.
S H C 1. 1 Pack Draht (50 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rh.
S J M H 2000. 1 Ballen Wachstuch lagert in Steinbeck.
S S 3513/14. 2 Fässer Seife (260 Pfd.) lagern in Siegen.
T 2458. 1 Pack Sago (112 Pfd.) lagert in Barmen.
T R V 27. 1 Fass Oel lagert in Neviges.
T S 203. 1 Pack Papier (21 Pfd.) lagert in Bochum.
T S 6269. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 128 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
T T 181. 1 Ballot Leinen (111 Pfd.) lagert in Siegen.
T T 185. 1 Ballot Leinen (35 Pfd.) lagert in Siegen.
V 5915. 1 Korb Garn (134 Pfd.) lagert in Remscheid.
V 316. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 45 Pfd.) lagert in Altenhundem.
V B E 830. 1 leere Kiste lagert in Steinbeck.
V C 611. 1 Ballot Garn (242 Pfd.) lagert in Aachen M.
V R 6. 1 leeres ½ Oxhoftfass (34 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
V R 9. 1 leeres ½ Oxhoftfass (32 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
W 14. 3 leere Fässer (200 Pfd.) lagern in Duisburg.
W 112. 1 Fass Wein (85 Pfd.) lagert in Essen.
W 411. 2 Stangen Stahl (18 Pfd.) lagern in Neuss.
W 23. 1 Kiste Eisenwaaren (15 Pfd.) lagert in Remscheid.
W. 1 Collo Maschinentheile (10 Pfd.) lagert in Dortmund.
W 51/2. 26 Pack Drath lagern in Steinbeck.
W. 1 runde Eisenplatte lagert in Steinbeck.
W A N 6019. 1 Fass Gummi (132 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rh.
W B 1. 1 Ballen leere Säcke (66 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
W B 42. 1 Pack Kohlenlöffel (24 Pfd.) lagert in Hagen.
W C 5935/6. 2 Pack Nudeln lagern in Steinbeck.
W H 9614. 1 Fass Terpentin (239 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rh.
W H 550, 18. 2 Säcke Holzwaaren (150 Pfd.) lagern in Bochum.
W H 12/15. 4 Treppenpfosten (76 Pfd.) lagern in Bochum.
W K C 281. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Steinbeck.
W M 2. 1 leinene Decke (11 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
W P. 1 Collo Draht (6 Pfd.) lagert in Aachen M.
WR 3325. 1 Fass Oel (150 Pfd.) lagert in Hagen.
W S 590 1 Pack Sensen (590 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
W S 9466/7. 2 Körbe Kandis lagern in Steinbeck.
W S J 992. 1 Ballen Wollwaare lagert in Steinbeck.
W V 240 1 Korb Eisenwaare (190 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
W V 542. 1 leere ¼ Ohm lagert in Lennep.
W W 108. 1 leeres Fass (13 Pfd.) lagert in Essen.
ZH 6572. 1 Korb Tabak lagert in Steinbeck.
[Zeichen] 525. 1 Korb Kandis (40 Pfd.) lagert in Barmen.
[Zeichen] 9525 9539. 2 Ballen Leinen (84 Pfd.) lagern in Duisburg.
[Zeichen] 8112. 1 Sack Samen (93 Pfd.) lagert in Aachen M.
[Zeichen] 585. 1 Ballen baumwollene Waaren (80 Pfd.) lagert in Aachen M.
[Zeichen] 2203/4. 2 Kisten (Inhalt unbekannt, 127 Pfd.) lagern in Ruhrort.
[Zeichen] 35750. 1 Sack Samen (100 Pfd.) lagert in Essen.
[Zeichen] 3138. 1 Kiste Feuerzeug (86 Pfd.) lagert in Aplerbeck.
[Zeichen] 16, 8, 10. 3 Pack Tafeln (67 Pfd.) lagern in Bochum.
[Zeichen] 1403, 1408. 2 Kisten (Inhalt unbekannt, 50 Pfd.) lagern in Bochum.
[Zeichen] 3475. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 14 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
[Zeichen] 1 Block Zink (65 Pfd.) lagert in Iserlohn.
[Zeichen] 7486. 1 Ballot Tabak (295 Pfd.) lagert in Hagen.
[Zeichen] 1 Fass (Inhalt unbekannt, 113 Pfd.) lagert in Elberfeld D.
[Zeichen] 5032 8/4 } 1 Ballot Tuch (27 Pfd.) lagert in Elberfeld D.
[Zeichen] 1669. 1 Ballot Tabak (113 Pfd.) lagert in Geilenkirchen.
[Zeichen] 504/7. 4 Säcke Pflaumen (113 Pfd.) lagern in Steinbeck.
[Zeichen] 6729. 1 Kiste Cigarren (66 Pfd.) lagert in Neuss.
[Zeichen] 1190. 1 Ballot baumwollene Waaren (27 Pfd.) lagert in Mülheim a.d. Ruhr.
[Zeichen] 8670. 1 Kiste Brittaniametall (60 Pfd.) lagert in Dortmund.
[Zeichen] 5392. 1 Ballen Leder (93 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
II. 1 Bund Bandeisen (46 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
XII. 20 Bund Tannenreifen lagern in Gevelsberg.
[Zeichen] 1164. 1 Sack Samen lagert in Steinbeck.
[Zeichen] 5364. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Steinbeck.
Ortrams. 1 Viehgitter lagert in Unna.
A. Breuken 1. 1 Sack Graupen (200 Pfd.) lagert in Werl.
L Eschweiler. 1 leerer Brieftaubenkorb (16 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rh. [Eilgut].
Hamburg. 1 Sack Roggen (120 Pfd.) lagert in Essen.
Joh. de Vries Emden 987. 1 Pack Säcke (54 Pfd.) lagert in Ohligswald.
Falkner Rosila. 1 Pack Säcke (52 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
Simons. 1 Pack Säcke (102 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
Rosenthal Quenstein. 1 Sack Hafer (108 Pfd.) lagert in Holzwickede.
2. 2 Colli Formeisen (102 Pfd.) lagern in Breyell.
1584. 1 leeres Fass (62 Pfd.) lagert in Bochum.
1. 2 Stangen Stahl (24 Pfd.) lagern in Bochum.
11. 1 Stück Eisen (26 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
127. 1 leinene Decke (127 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
731. 1 Stück alt Eisen (25 Pfd.) lagert in Wickrath.
332. 1 leere Kiste (20 Pfd.) lagert in Steele.
2350. 1 Fass Oel (68 Pfd.) lagert in Altenhundem.
2 Buchenbretter (80 Pfd.) lagern in Unna.
1 Pack 4 Körbe (10 Pfd.) lagert in Barmen.
6 leere Ohmfässer (600 Pfd.) lagern in Barmen.

1 Pack Eisenwaaren (2 Pfd.) lagert in Barmen.
11 Unterlagsplatten (62 Pfd.) lagern in Werl.
1 Korb Drahtstifte (48 Pfd.) lagert in Neviges.
1 Bürde Stahl (38 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rhein.
1 Collo Maschinentheile (37 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rhein.
1 Kiste Kreide (87 Pfd.) lagert in Duisburg.
1 Rohrsessel (9 Pfd.) lagert in Duisburg.
1 Collo Buffer mit Stange lagert in Aachen M.
1 Collo Blechplatten (5 Pfd.) lagert in Aachen M.
12 Säcke Roggen (2199 Pfd.) ab Czegled lagern in Schwelm.
99 Stück Roststäbe (1594 Pfd.) lagern in Witten.
2 Butterkübel (20 Pfd.) lagern in Essen.
1 Kiste Werkzeuge (56 Pfd.) lagert in Viersen.
1 Sack Roggen lagert in Hörde.
1 Tisch lagert in Bochum.
1 gusseisernes Fenster (100 Pfd.) lagert in Bochum.
3 Brode Käse (73 Pfd.) lagern in Bochum.
1 eiserne Platte (185 Pfd.) lagert in Bochum.
1 Stechkarre (130 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
1 leere Kiste (45 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
1 Parthie Lagerkasten lagern in M. Gladbach.
1 eisernes Schraubengewinde (4 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
4 eiserne Oelkannen (49 Pfd.) lagern in M. Gladbach.
1 Parthie Tannenbord lagert in M. Gladbach.
2 Sack (Inhalt unbekannt, 388 Pfd.) lagern in Aachen T.
10 Colli Holzschragen lagern in Aachen T.
4 Colli Bretter lagern in Aachen T.
1 alte Privatdecke lagert in Hagen.
1 Pack Eisenstangen (48 Pfd.) lagert in Elberfeld D.
1 Körbchen Kleider (18 Pfd.) lagert in Elberfeld D.
4 Feuertöpfe (120 Pfd.) lagern in Geilenkirchen.
13 Schüppenblätter lagern in Solingen.
3 Haarbesen lagern in Solingen.
1 alte Kalkdecke lagert in Hochdahl.
1 vierkantiges Eisen von 20′ Länge lagert in Lennep.
1 glattes Eisen von 20′ Länge lagert in Lennep.
1 Ring Draht lagert in Lennep.
2 leere $^1/_4$ Ohmgefässer lagern in Creuzthal.
1 Bund Flachs (19 Pfd.) lagert in Herzogenrath.
13 hölzerne Reifen (205 Pfd.) lagern in Altenhundem.
3 Colli Fensterrahmen lagern in Steinbeck.
2 Colli Thüren lagern in Steinbeck.
5 Pack Gasröhren lagern in Steinbeck.
3 lose Gasröhren lagern in Steinbeck.
1 Ballen Lumpen lagert in Steinbeck.
1 gusseisernes Rohr lagert in Steinbeck.
$^1/_2$ Ohm Oel lagert in Steinbeck.
1 Sack Erbsen lagert in Steinbeck.
1 Pack Packleinen lagert in Steinbeck.
1 Pack Papier lagert in Steinbeck.
1 Ballen Pferdehaare lagert in Steinbeck.
10 tannerne Bretter lagern in Steinbeck.
2 Gebund Seegras lagern in Steinbeck.
1 Kleiderschrank lagert in Steinbeck.
1 Commode lagert in Steinbeck.
1 Secretair lagert in Steinbeck.
5 Colli 1 Bettstelle lagern in Steinbeck.
2 (1 grosser und 1 kleiner) Strohsäcke lagern in Steinbeck.
1 Pack Betten, Bilder und Spiegel lagert in Steinbeck.
1 runder Tisch lagert in Steinbeck.
6 Rohrstühle lagern in Steinbeck.
1 Sopha lagert in Steinbeck.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. Mai 1871.

A 360. 1 Achsbuchslager (9 Pfd.) lagert in Berlin seit 25. Mai.
1 altes Tau lagert in Magdeburg seit 24. Mai.
M L 44. 1 Koffer (85 Pfd.) lagert in Magdeburg seit 31. Mai.
△ 4293. 1 Kiste (19 Pfd.) lagert in Berlin seit 3. Februar. Gepäckschein Kreiensen-Berlin No. 224.

Nachweisung

der erledigten Differenzen aus den Meldungen früherer Monate über lagernde Güter und Gepäckstücke der **Berlin-Potsdam-Magdeburger** Stationen pro Mai 1871.

Ungarische Bank 9. 1 Pack Säcke (48 Pfd.) lagerte in Berlin seit Januar. Nach Pest gehörig und dorthin gesandt.
W 8. 1 Bürde Stahl (1 Ctr. 12 Pfd.) lagerte in Berlin seit Februar. Nach Hagen gehörig und dorthin gesandt.
R B 175. 1 Ballen (11 Ctr. 37 Pfd.) lagerte in Berlin seit März. Gehörte zur Karte Oldenzaal-Berlin No. 65 pos. 126 vom 27/8 und ist dem Empfänger ausgeliefert.
B E 3546. 1 Ballen Wolle (2 Ctr. 84 Pfd.) lagerte in Berlin seit März. Weiter gesandt.
G L & O Berlin 288. 1 Kiste (50 Pfd.) lagerte in Berlin [Eilgut] seit März. Dem hiesigen Eisenbahn-Post-Amt No. 1 ausgeliefert.

1 Krahntau von 30′ Länge, 1 Krahntau von 10′ Länge } lagerten in Berlin seit April. Gehören der Rheinbahn und sind nach Duisburg gesandt.
G 499. 1 Kiste (32 Pfd.) lagerte in Berlin seit April. Kartirung ging nachträglich ab Cassel ein.

Verzeichniss

der im Monate Juni c. auf den **Braunschweigischen Eisenbahnstationen** überzählig vorgefundenen Güter.

Güterexpedition Braunschweig.

J S 20. 1 Ballen Strohdecken (29 Pfd.).
F W V 78. 1 Liste Eisenwaaren (35 Pfd.).

Station Mattierzoll.

C K. 1 Bürde Stahl (49 Pfd.).

Station Boerssum.

St. div. Nris. 3 leere Kisten.
J G 138/9. 2 Bll. Leim (je 102 Pfd.).

Station Harzburg.

G L. 1 Reisetasche (28 Pfd.).

Station Seesen.

Zuckerfabrik Hornburg. 1 Decke.
P C 972. 1 Kiste gr. Eisenwaaren (131 Pfd.).

Station Kreiensen.

1 Pack Eisendraht.
1 bunte Reisetasche mit Vorhängeschloss.

Station Holzminden.

1 Achse.
No. 10. 12 Bündel Werggarn.

Halle-Casseler Eisenbahn. Juni 1871.

S No. 787 / F F No. 10 } 1 Sack Leinengarn (29 Pfd.) lagert in Nordhausen seit 8. Juli 1871. [Eilgut.]

Hannoversche Staatsbahn. Pro Juni 1871.

2 Stück Stahl (20 Pfd.) lagern in Nordhausen.
1 Decke und 1 Kopfkissen lagern in Göttingen.
Krone, Subsistances Militaires 2, 1870. 1 Sack Kleidung (40 Pfd.) lagert in Bremen.
1 Bund Tapeten (10 Pfd.) lagert in Bremen.
T 31, 32. 2 Colli Eisen (36 Pfd.) lagern in Niedersachswerfen.
1 Hutschachtel lagert in Cassel.
K B 965. 1 Korb Eisenwaaren (86 Pfd.) lagert in Celle.
Gepäcknummer 773, Münden/Cassel. 1 Kiste und 1 Lederkoffer (110 Pfd.) lagern in Münden.
♡4 6625. 1 Korb (14 Pfd.) lagert in Hannover.
1 eisernes Rad (22 Pfd.) lagert in Hannover.

A. p. Kaiser Ferdinands-u. Mähr.-Schles. Nordbbahn.

1 Stück Eisen (16 Pfd.) von Hohenau lagert in Wien seit 28. April.
△ 8. 1 Pack Säcke (8 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Bisenz seit 26. Mai.
1 leeres Petroleum-Fass (569 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Troppau seit 31. Mai.
J W 167. 1 leeres Wein-Fass (100 Pfd.) lagert in Brünn seit 16. Mai.

K. k. priv. Kaiserin Elisabeth-Bahn. 30. Juni 1871.

79 Stück Eisenblech (1471 Pfd.) von Passau lagern in Wien s. 7. Mai.
C F H 6967. 1 Pack Papier (65 Pfd.) von Passau lagert in Wien seit 20. Mai.
H N 4. 1 Pack Effecten (15 Pfd.) von Passau lagert in Wien seit 20. Mai.
J F W 5232. 1 Sack Schafwolle (87 Pfd.) vom Bayer. Zoll-Magazin lagert in Passau seit 20. Mai.
(2). 2 Pack Säcke (72 Pfd.) vom Bayer. Zoll-Magazin lagern in Passau seit 20. Mai.
No. 1002. 10 Kisten Stahl (1200 Pfd.) von Werdohl lagern in Passau seit 28. Mai.
L. 1 Stück Eisenblech (45 Pfd.) von Passau lagert in Wien seit 20. Juni.
3 Stück Eisenstangen (144 Pfd.) von Passau lagern in Wien seit 25. Juni.
L D S. 15 Fass Vitriol (1770 Pfd.) von Passau lagern in Wien seit 27. Juni.

Verzeichniss

der auf Stationen der **Leipzig-Dresdner Eisenbahn** überzählig lagernden Güter und Gepäckstücke.

1 Bund Maurerrohr
C G F 35. 1 Ballot Emballage (35 Pfd.)
1 Packt leere Säcke (68 Pfd.)
A Rosenbaum. 3 Packt leere Säcke (113 Pfd.)
H H 196. 1 Kiste Eisenwaaren (50 Pfd.)
G ⚓ 37. 1 leere Kiste (10 Pfd.)
W 117. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 50 Pfd.) von Dresden
} lagern in Leipzig.

J G G 1606 No. 394. 1 Kiste von Dresden
1 Sack (Inhalt unbekannt) } lagern in Leipzig.
1 Packt, anscheinend Kleider } (26 Pfd.).
1 Seitengewehr (26 Pfd.)
1 Sack Korn (160 Pfd.) von Dresden lagert in Riesa.
L N & Co. 4270/71. 2 Ballen Photogen lagern in Pristewitz.
Z 1. 1 Sack leere Säcke } von Station Ortrand, Abs. Carl Müller,
1 Sieb (78 Pfd.) } Adr. H. Zieger, lag. in Langenberg.
H B S W 2280. 1 Ballen Twist (488 Pfd.)
Anton Sybel, Erfurt. 2 Packt Säcke (124 Pfd.)
J G L 488/94. 7 Bürden Leder (1236 Pfd.) von Aachen, M.
B K 1572. 3 Stück Pflugschaare (20 Pfd.)
ƎML 132. 1 Sack Salz (100 Pfd.) } lagern in Döbeln.
1 Päckchen Drahtwaaren (4 Pfd.) von Dresden
BL 1687/88. 2 leere Kisten (105 Pfd.)
L M W 5161. 1 Kiste leere Flaschen (85 Pfd.)
1 Stab Flacheisen (22 Pfd.)
4 Stäbe □Eisen (190 Pfd.) von Dresden } lagern in Grossenhain.
„Handelsmühle Zöschen" No. 660. 1 Sack Graupen (202 Pfd.) von Leipzig
HL. 1 Kiste (38 Pfd.) von Rittershausen
O 2120. 1 Ballen (280 Pfd.)
1 Sack Viehsalz (100 Pfd.)
Dannenbaum } 2 Packt leere Säcke (112 Pfd.)
Wolfenbüttel }
M H S 4039. 1 leeres Fass (52 Pfd.)
H S 3400. 1 leeres Fass (52 Pfd.)
M C 8901. 1 Fass (340 Pfd.) von Mainz
A D 1812. 1 Fass (88 Pfd.) von Elberfeld
M C 8884. (247 Pfd.) von Leipzig (Gut nicht bezeichnet)
A D 604. 1 Fass (197 Pfd.) von Mainz
M C 8902. 1 Fass von Mainz
E 4. 1 Fass (72 Pfd.) von Leipzig
11 019. 1 Fass (121 Pfd.) von Leipzig
M R oder N 221. 1 Kiste (17 Pfd.) von Leipzig
C K 1077. 1 Ring Draht (25 Pfd.) von Leipzig
M S 2243. 1 Kiste (52 Pfd.) von Bielefeld
B 7030. 1 Sack Samen (99 Pfd.) von Erfurt
L G K 1. 1 Packt Schiefertafeln (12 Pfd.) von Leipzig
AB & F 69. 1 leeres Fass (10 Pfd.) } lagern in Dresden.

Kgl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Pro Mai 1871.

K 10. 1 Sack hölzerne Schachteln (45 Pfd.) lagert in Berlin seit 4. April cr.
1 Sack Salz, in dem Wagen No. 6383 vorgefunden, lagert in Fürstenwalde.
L S H. 1 Tonne Heringe (280 Pfd.) lagert in Frankfurt a/O. seit längerer Zeit.
J H C 411. 1 Fass Gyps (609 Pfd.) lagert in Breslau seit 6. Mai cr.
T R 2870. 1 eiserner Topf, 1 Pack Betten, 1 Bund Klammern, 1 alte Schürze (50 Pfd.) lagern in Breslau seit Mitte Mai cr.
B & S 250. 1 Ballen Schweinehaare (107 Pfd.) lagert in Breslau seit Mitte Mai cr.

Niederschlesische Zweigbahn. Ende Juni 1871.

1 Sack Lumpen und Papierschnitzel lagert in Hansdorf seit 30. April 1871.

Oberschlesische Eisenbahn. Juni 1871.

K & W 1568. 1 Ballen Chemikalien (1 Ctr. 24 Pfd.).
K/W/ 423. 1 Kiste Tabak (38 Pfd.).
v. L. Katzow, Wolgast. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 63 Pfd.).
F K. 3 Stück Pflugschaare (23 Pfd.).
J. Kratochwill. 1 Sack Mehl oder Kleie (52 Pfd.).
Scholtz 219. 1 leeres Fass (32 Pfd.).
J 39. 1 Pack leere Säcke (53 Pfd.).
B 26. 1 Kiste Wirthschaftssachen (53 Pfd.).
B R. 1 Fass grüne Seife (56 Pfd.).
7758. 1 leeres Fass (27 Pfd.).
1 eiserne Bohrstange (35 Pfd.).
R. 1 Pack 6 Blechthüren (43 Pfd.).
1 Fass Dachtheer
1 Asphaltkessel
2 Eimer
1 Füllkelle } (5 Ctr. 25 Pfd.).
4 Rollen Dachpappe
2 Rührstöcke
1 Helmschachtel mit 1 Helm (4 Pfd.).
A D 2. 1 leere Kiste (23 Pfd.).
E E 1317. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 3 Ctr. 47 Pfd.).

Via Chalons-Soissons nach Bahnhof Gaissinville 1 Meile von St. Denis. 70 Ballen Dubelstoffe, 2 Ballen Wollstoffe, 1 Ballen Deckenstoffe (60 Ctr. 80 Pfd.).
H S C 979. 1 Fass Spirituosen (41 Pfd.).

Kgl. Preussische Ostbahn. Pro Juni 1871.

B P 589. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 20 Pfd.).
M S Lautenburg. 1 blaue Hutschachtel.

Rheinische Eisenbahn. 31. Mai 1871.

Kisten und Koffer.

M W 7636. 1 Kiste Feuerzeug (40 Pfd.) lagert in Aachen.
S S 1572. 1 Kiste [beklebt Mannheim] lagert in Köln E.
S F 2. 1 Kiste Zollblei lagert in Bingerbrück.
H B 1052/61. } 11 gefüllte Kisten lagern in Köln G.
S K 3077. }
Berthelsmann-Niemen, Bielefeld. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 41 Pfd lagert in Osterath.
M S 478. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 64 Pfd.) lagert in Osterath.
M J B 2. 1 Kiste [beklebt London] lagert in Köln E.
W L 21 246. 1 leere Kiste (20 Pfd.) lagert in Aachen.
C 994. 1 Kiste [bekl. Bonn] lagert in Bonn.
O M 243. 1 leere Kiste lagert in Herbesthal.
L D 45. 1 leere Kiste lagert in Herbesthal.
H K 32. 1 gefüllte Kiste lagert in Köln G.
G 2127. 1 Kiste [ohne Beklebung] lagert in Köln E.
H S 13 102. 1 Kiste [ohne Beklebung] lagert in Köln E.
A H 791/98. 8 Kisten Eier lagern in Köln G.
B E 1378. 1 gefüllte Kiste (35 Pfd.) lagert in Vallendar.
A K 8638. 1 leere Kiste lagert in Aachen.
L A 391. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Aachen.
G C 1. 1 Kistchen (Inhalt unbekannt, 53 Pfd.) lagert in Aachen.
C H C 2750. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 75 Pfd.) lagert in Heissen.
F F 772. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 468 Pfd.) lagert in Heissen.

Ballen und Paquete.

W 538/42. 5 Ballen Kaffee lagern in Bingerbrück.
B 6344. 1 Ballen Pechkohlen lagert in Düren.
J G 1130. 1 Ballen Papier (39 Pfd.) lagert in Bingerbrück.
K S 1/2. 2 Ballen Waaren lagern in Köln G.
L V 1. 1 Ballen Lumpen lagert in Düren.
C H C 9928. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 80 Pfd.) lagert in Heissen.

Fässer, Tonnen und Kübel.

M / W H B. / W 5 Fässar Terpentinöl lagern in Bingerbrück.
No. 629/30. 2 Fässer Weinstein (950 u. 1000 Pfd.) lagern in Aachen.
1 Fass Graphit lagert in Köln a/Rhein.
C B C 5421. 1 gefüllter Harrass [bekl. Mülheim a/d. R.] lagert in Neuss.
K 2972. 1 gefülltes Fass lagert in Köln G.
I 12. 1 Fass Wein (85 Pfd.) lagert in Hochfeld.
W G 10 422. 1 gefülltes Fass lagert in Bingerbrück.
V G 186. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 200 Pfd.) lagert in Gerolstein.
F R 3348. 1 leeres Fass (5 Pfd.) lagert in Crefeld.
V 684/85. 2 Stande Seife (261 Pfd.) lagern in Linz a/Rhein.
HR 1257. 1 Fass Oel lagert in Neuss.

Diverse.

B 2. 8 Holzachsenbüchsen lagern in Neuwied l. U.
B 3. 8 Holzachsenbüchsen lagern in Neuwied l. U.
1 eiserne Platte 26' lang, 21" breit, 1/2' dick lagert in Brühl.
1 eiserne Platte (69 Pfd.) lagert in Sinzig.
2 Gebund Latten lagern in Rolandseck.
B E 1320. 1 Pack Papier (33 Pfd.) lagert in Gerolstein.
Rhein. Hütte Stolberg 10. 1 Tafel Zink lagert in Düren.
140. 1 gefüllte Flasche lagert in Köln G.
L S. 2 Colli Ofentheile lagern in Düren.
F B 106. 1 Pack Schüppen lagert in Crefeld.
M 1420. 1 dreieckiges 4 Fuss langes Eisen lagert in Brohl.
Essen. 1 Collo, 6 Futterale ohne Flaggen enthaltend, lagert in Essen.

Säcke.

Nelles. 1 Pack Säck lagert in Köln G.
B H. 4 Pack Säcke (144 Pfd.) lagern in Köln G.
1 Sack Weizen lagert in Köln Rhein.
1 Sack Bohnen (198 Pfd.) lagert in Gerolstein.

Körbe.

L C M 1992. 1 gefüllter Korb lagert in Köln G.
F R 73. 1 Korb, gefüllte Flaschen enthaltend, bekl. Ehrenfeld, lagert in Aachen.
1 Pack, 2 leere Körbe enthaltend (12 Pfd.) lagert in Cleve.
F H 2. 1 Körbchen Bürsten (5 Pfd.) lagert in Aachen.
J W 61. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Köln G.

Material.

1 gut erhaltene leinene Decke gez. No. 6 lagert in Köln G.
1 defecte Decke ohne Zeichen und Nr. lagert in Köln G.
1 leinene Decke, welche in allen 4 Ecken die No. 46 trägt.

1 dünne leinene Decke mit kaum leserlicher Aufschrift L n J.
1 desgl. gez.: R P J defect.
1 schöne leinene Decke mit 6—8 langen Stricken ohne alle Zeichen.
1 desgleichen.
1 do. gez.: Jr. Rasch.
1 do. „ H No. 2.
1 schwarz gummirte gut erhaltene Decke gez.:
Artillerie
Manufacture de bâches
Yoose, Laurent & Cie.
17 rue neuve Popincourt
Paris.
1 gut erhaltene leinene Decke mit den Nummern 254 u. 339.
1 sehr defecte „ „ gez.: F. Knoblauch.
1 grosse schöne leinene Decke ohne Zeichen und No.
1 Decke morsch und faul, diente ursprünglich als Hopfensack.
1 schwarz gummirte defecte Decke ohne Zeichen.
1 grosse gut erhaltene Decke gez. J J J No. 224 u. E S.
1 leinene Decke, ziemlich morsch gez.: H M No. 49.
1 dünne leinene Decke gez.: G. A. Moser No. 17.
1 grosse mit schweren Bindetaue besetzte und sehr gut erhaltene Decke ohne Zeichen und Nummer.
21 Stück Bindeketten verschiedener Grösse ohne alle äusseren Merkmale.

Verzeichniss
der bei den **Kgl. Sächs. Staats-** und den mit diesen verwalteten **Privatbahnen** im Monat Mai 1871 überzähligen Transportgüter.

11 Stäbe Stahl (53 Pfd.) lagern bei der Güterexpedition Bodenbach.
No. 16. 1 Päckchen, 6 Stück gusseiserne Thürdrücker enthaltend (2 Pfd.) lagert bei der Güterexpedition Oederan.
Breslau-Dresden 464 1 Koffer Effecten (33 Pfd.) lagert bei der Güterexpedition Dresden-Neustadt.
1 Stange Eisen (69 Pfd.) lagert in der Güterexpedition Oberoderwitz.
2 Koffer (Inhalt unbekannt, 105 Pfd.) lagern bei der Güterexpedition Reichenberg.
1 Sack Kleie (76 Pfd.) lagert bei der Güterexpedition Elster.
4 Säcke Hafer lagern bei der Güterexpedition Hof.
1 Schachtel mit 20 Stück messingenen Kinderwagenbüchsen mit 14 Stück Mutterschrauben lagert bei der Güterexpedition Waldkirchen.
1 Wagenachse (8 Pfd.) lagert bei der Güterexpedition Erlau.

Thüringische Eisenbahn. Monat Juni 1871.

[Zeichen] 3256. 1 leere Kiste (35 Pfd.) von Arnstadt lagert in Leipzig seit 19. Mai 1871.
A V 647. 1 leere Kiste lagert in Halle seit 25. Mai 1871.
AH 1381. 1 Kiste Eisenwaaren (195 Pfd.) von Hagen lagert in Leipzig seit 12. Juni 1871.
B O 1089. 1 Ballen Wolle (204 Pfd.) von Verviers lagert in Apolda seit 22. Juni 1871.
Burbach. 3 eiserne Träger (196 Pfd.) lagern in Weimar s. 8. Juni 71.
E C 27. 1 Barrel Petroleum (180 Pfd.) lagert in Weimar s. 3. Juni 71.
Gotha-Langensalza 434. 1 Stück Gepäck von Gotha lagert in Langensalza seit 26. Mai 1871.
HB 63. 1 leerer Spahnkorb von Lippstadt lagert in Eisenach seit 8. Juni 1871.
H C 30. 1 Korb (30 Pfd.) von Leipzig lagert in Apolda s. 29. Juni 71.
L S 5. 1 Ofenplatte $2^1/_2$ Pfd.) lagert in Weimar seit 16. Mai 1871.
M 2848. 1 Ballen (35 Pfd.) lagert in Apolda seit 29. Juni 1871.
P R 568. 1 Kiste (Bonn-Neuss) lagert in Leipzig seit 21. Juni 1871.
R 37 387. 1 Ballon Solaröl (57 Pfd.) lagert in Weimar s. 3. Juni 1871.
S A R 605, Merseburg 76. 1 Päckchen Wäsche (11 Pfd.) lagert in Leipzig [Eilgut] seit 21. Juni 1871.
S 279. 1 Korb von Vohwinkel-Warburg lagert in Leipzig s. 21. Juni 71.
V M Schmiedefeld 6. 1 Sack Kaffee (134 Pfd.) von Hamm lagert in Gotha seit 4. April 1871.
Rother Strich. 1 Hohlschiene (50 Pfd.) lagert in Kösen seit 23. Mai 1871. Auf der Strecke gefunden.
1 Sack Salz (15 Pfd.) lagert in Markranstedt seit 30. März 1871. Auf der Strecke gefunden.

Wegen der früheren überzähligen Güter cfr. die Verzeichnisse der vorigen Monate.

Erfurt, den 12. Juli 1871.
Die Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Werra-Eisenbahn. Monat Juni 1871.

1 Leine ab Lichtenfels lagert in Eisenach seit 6. Juni 1871.

Wegen der früheren überzähligen Güter cfr. die Verzeichnisse der vorigen Monate.

Westfälische Eisenbahn. Ende Juni.

A 439. 1 leeres Fass (39 Pfd.) lagert in Soest seit 12. Mai 71.
A K 2222, B J K 410. 1 leeres Fass (19 Pfd.) lagert in Leer seit 19. April 1871.
A R B 2624. 1 Fass Zucker (495 Pfd.) lagert in Münster seit 21. Jan. 71.
B R 2254. 1 Achse lagert in Holzminden seit 21. Januar 71.
B S 232. 1 Korb Candis (30 Pfd.) lagert in Bingen seit 26. April 71.
D E 11. 1 Fass Petroleum (335 Pfd.) lagert in Paderborn seit 12. Februar 71.
D M 124. 1 Korb Candis (28 Pfd.) lagert in Leer seit 9. Juni 71.
F H 522. 1 Lattenkorb mit Plan lagert in Gesecke seit 8. April 71.
H 463. 1 Kiste mit Säcken (16 Pfd.) lagert in Soest seit 5. Juni 71.
H 3221. 1 Korb Farbwaaren (45 Pfd.) lagert in Münster seit 25. Jan. 71.
H. Bölzen. 2 Pack leere Säcke (146 Pfd.) lagern in Leer seit 30. Januar 71.
[Zeichen] 1172. 1 Korb Droguen (85 Pfd.) lagert in Rheim seit 5. Juni 71.
H F. 1 Pack Schiefertafeln (28 Pfd.) lagert in Münster seit 4. Mai 71.
H. Jensen. 1 Pack leere Säcke (50 Pfd.) lagert in Leer seit 1. Juni 71.
H K 541. 1 Kiste Eisenwaaren (112 Pfd.) lagert in Hamm seit 21. März 71.
K G 4. 1 Collo Modelle (12 Pfd.) lagert in Soest seit 5. Juni 71.
K 352. 1 Korb Eisenwaaren (115 Pfd.) lagert in Münster seit 8. März 71.
K 12, B C 2086. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 37 Pfd.) lagert in Leer seit 2 Juni 71.
L G K 2. 1 Pack Tafeln (18 Pfd.) lagert in Soest seit 5. Mai 71.
M H S 3458. 1 Fass Oel (362 Pfd.) lagert in Münster seit 25. Jan. 71.
O B 1853. 1 Kiste (45 Pfd.) lagert in Rheine seit 19. November 71.
P. 2 Kessel (160 Pfd.) lagern in Münster seit 13. Februar 71.
R G 1/2. 2 Ballen Säcke lagern in Warburg seit 7. Juni 71.
S 961. 1 Sack Leim (53 Pfd.) lagert in Münster seit 20. April 71.
S. 4 eiserne Töpfe (47 Pfd.) lagern in Warburg seit 26. Februar 71.
V 1783. 1 leeres Fass (49 Pfd.) lagert in Leer seit 18. März 71.
W B 64. 1 Ballen Lumpen (150 Pfd.) lagert in Leer seit 21. Jan. 71.
W C 9099. 1 Sack Kräuter (12 Pfd.) lagert in Bingen seit 2. Juni 71.
Z H 286. 1 Ballen Tabak (50 Pfd.) lagert in Warburg seit 20. Juni 71.
1 Bund Draht (20 Pfd.) lagert in Soest seit 20. Juni 71.
1 Tornister mit Kleidungsstücken (11 Pfd.) lagert in Münster seit 10. Februar 71.
1 Sack Hafer (111 Pfd.) lagert in Münster seit 11. April 71.
662 1 Tonne Zinkweiss (24 Pfd.) lagert in Gesecke seit 4. Juni 71.
1 Pack Strohpapier (120 Pfd.) lagert in Lippstadt seit März.
1 Stück Winkeleisen (164 Pfd.) lagert in Hamm seit 19. Februar 71.
1 Sack Hafer (150 Pfd.) lagert in Meppen seit 7. März 71.
1 Stange Bandeisen (133 Pfd.) lagert in Welver seit 6. März 71.
62. 13, 2366. 1 Stange Flacheisen (17 Pfd.) lagert in Altenbeken seit 19. Mai 71.
Gebr. Stern. 1 Pack Säcke (67 Pfd.) lagert in Gesecke seit 10. April 71.
R. Keller Stolberg. 1 Decke lagert in Holzminden seit 23. Mai 71.
[Zeichen] E P 6034/6. 1 Korb Farbwaaren (45 Pfd.) lagert in Münster seit 23. Februar 71.

K. Württembergische Staatsbahnen. Am 30. Juni 1871.

G S 2334. 1 Fass Wein (188 Pfd.) lagert in Ulm seit 4. Juni.
VB 3722. 1 Fass Oel (488 Pfd.) lagert in Rottweil seit 29. Juni.
V S 766. 1 Fachbrett (17 Pfd.) lagert in Scheer seit 10. Juni.
1 vierrädriger grau angestrichener Leiterwagen No. 23. lagert in Canstatt seit 1. Juni.

Wegen der früheren überzähligen Güter cfr. die Nachweisungen vom 20. März d. J. (Beiblatt zu No. 13), vom 31. März d. J. (Beiblatt zu No. 17) und vom 30. April d. J. (Beiblatt zu No. 21) und vom 23. Juni d. J. (Beiblatt zu No. 25).

b) Fehlende.

Verzeichniss
der auf den Stationen der **Bergisch-Märkischen Eisenbahn** als fehlend ermittelten Güter pro ultimo Juni cr.

A 468. 1 Ballen Leinen (98 Pfd.) ab Dülmen fehlt in B. Gladbach.
A 60 1 leere Kiste (43 Pfd.) ab Solingen fehlt in Crefeld.
A. 1 Pack Körbe ab Geilenkirchen fehlt in Aachen M.
A 1. 1 Pack Feilen (25 Pfd.) ab Werl fehlt in Witten.
A. 12 Körbe ab Ohligswald fehlen in Remscheid.
A. 1 Bund Stahl (147 Pfd.) ab Mülheim a/d. R. fehlt in Essen.
A 85. 1 Ballen baumwollene Waaren (48 Pfd.) ab Empel fehlt in Lennep.
A 1160. 1 Kübel Butter (35 Pfd.) ab Gütersloh fehlt in Steele.
A/B 501. 1 Kiste Putzpulver (41 Pfd.) ab Mülheim a/Rh. fehlt in Solingen.
A A 5625. 1 leeres Fass (27 Pfd.) ab Crefeld fehlt in Erkelenz.
A 1160. 1 Kübel Butter (35 Pfd.) ab Gütersloh fehlt in Steele.
A B 550. 1 Ballen Caffee (122 Pfd.) ab Mülheim a/Rh. fehlt in Annen.
A B 4. 1 Fass Wein (90 Pfd.) ab Heissen fehlt in Essen.
A B 74. 1 Kiste Weissblech (142 Pfd.) ab Neuss fehlt in Essen.
A B 1 Fass frische Fische (9 Pfd.) ab Harburg fehlt in Solingen.
A D 271. 1 Sack Lederabfall (107 Pfd.) ab Barmen fehlt in Altena.
A D. 1 Packet Zollschlösser (4 Pfd.) ab Duisburg fehlt in Aachen T.
A D S 234. 1 Collo Stuhlwaaren (33 Pfd.) ab M. Gladbach fehlt in Düsseldorf.
A D S 546. 1 Ballen halbwollene Waaren (51 Pfd.) ab Rheydt fehlt in Düsseldorf.
A D S 236. 1 Ballen baumwollene Stuhlwaaren (76 Pfd.) ab Geilenkirchen fehlt in Aachen M.

A E 469. 1 Ballen baumwollene Waaren (33 Pfd.) ab Wesel fehlt in Homberg.
A F S 5535. 1 Ballen Bettfedern (58 Pfd.) ab Leipzig fehlt in Ruhrort.
A G 3785. 1 Fass Wein (206 Pfd.) ab Neuss fehlt in Dülken.
A G 464. 1 Ballen Wollgarn (281 Pfd.) ab Deutz fehlt in Altenhundem.
A H 4. 1 Korb Eisenwaaren (44 Pfd.) ab Ronsdorf fehlt in Hamm.
A H 1/2. 2 leere Fässer (40 Pfd.) ab Elberfeld fehlen in Hamm.
A H 2684. 2 Colli Küchenschr. ab Iserlohn fehlen in Essen.
A H 2365. 2 Schinde ab Iserlohn fehlen in Essen.
A H 2, 4/5. 3 Packete Stuhlwaaren (54 Pfd.) ab Bochum fehlen in Dortmund.
A H 944. 1 Ballen halbwollene Waaren (100 Pfd.) ab Dresden fehlt in Elberfeld.
A H 35. 1 Kiste Eisenwaaren (153 Pfd.) ab Solingen fehlt in Mülheim a/Rhein.
A I 1303. 1 Korb Blechflaschen ab Deutzerfeld fehlt in Lennep.
A/J S 4294. 1 Fass Wein (89 Pfd.) ab Köln fehlt in Altena.
A K 7. 1 leeres Fass (8 Pfd.) ab Hamm fehlt in Crefeld.
A K 566. 1 Pack Kurzwaaren (30 Pfd.) ab Soest fehlt in Altena.
A K 418. 1 Pack Schaufeln ab Bochum fehlt in Mülheim a/d. R.
A K 787. 1 Fass Branntwein zur Verladung fehlt in Dortmund seit 14. April 1871.
A K 25/27. 3 Säcke Erbsen (600 Pfd.) ab Neuss fehlen in Erkelenz.
A L 310. 1 Kiste Haarwasser (23 Pfd.) ab Aachen M. fehlt in Mülheim a/Rhein.
A L 2. 1 Ballen Leinen (6 Pfd.) ab Fulda fehlt in Hagen.
A M 19, 150. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) ab Dortmund fehlt in Langendreer.
A M 842. 1 Pack Schinken und Brod (29 Pfd.) ab Gütersloh fehlt in Elberfeld [Eilgut].
A N 3939. 1 Ballen Manufacturw. (62 Pfd.) ab Rheydt fehlt in Hamm.
A N S 7180. 1 Kiste Nähmaschinen (26 Pfd.) ab Braunschweig fehlt in Crefeld.
A N 481. 1 Kiste fehlt in Remscheid.
A O 204. 1 Kiste Messingwaaren (31 Pfd.) ab Altena fehlt in Haspe.
A P 2862. 1 Collo Leinen (119 Pfd.) ab Altena fehlt in Iserlohn.
A Q 216. 1 Fass Wein ab Solingen fehlt in Mülheim a/Rh.
AR 62. 1 Bund Fische (14 Pfd.) ab Duisburg fehlt in Witten.
AR 283. 1 Pack leere Körbe (20 Pfd.) ab Witten fehlt in Vohwinkel.
A R S 58. 1 Fass Oel (387 Pfd.) zur Verladung fehlt in Dortmund seit 11. Febr. 1871.
A S 4764. 1 Korb Eisenwaaren (150 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Neuss.
A S 309. 1 Ballen baumwollene Waaren (30 Pfd.) ab Ruhrort fehlt in Crefeld.
A S 8368. 1 Anker Wein (89 Pfd.) ab Köln fehlt in M. Gladbach.
A S 2941. 1 Rolle Blei (136 Pfd.) ab Barmen fehlt in Hagen.
A S 840. 1 Korb Eisenwaaren (56 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Milspe.
A S 853. 1 Sack Mehl ab Mülheim a/Rh. fehlt in Solingen.
A S 3. 1 Fass Wein (380 Pfd.) ab Deutzerfeld fehlt in Elberfeld.
A St. Bochum 16. 1 Korb Kleiderwaaren ($29^1/_2$ Pfd.) ab Apolda fehlt in Bochum.
A T 931. 1 Kiste Lederwaaren (30 Pfd.) ab Berlin fehlt in Barmen.
A T 8. 1 leeres Fass (42 Pfd.) ab Barmen fehlt in Witten.
A V 1797. 1 Kiste Wein (138 Pfd.) ab Neuwied fehlt in Soest.
A V 5. 1 Pack eiserne Röhren (70 Pfd.) ab Oberhausen fehlt in Crefeld.
A V 204/5. 2 Pack Papier (144 Pfd.) ab Deutzerfeld fehlen in Soest.
A V S 7671. 1 Ballen Manufacturw. (55 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Opladen.
A W 41. 1 Rolle Körbe (27 Pfd.) ab Baal fehlt in Essen.
A W 540. 1 Ballen Leinen (27 Pfd.) ab Bielefeld fehlt in Dortmund.
A W 547. 1 Ballen Leinen (45 Pfd.) ab Bielefeld fehlt in Dortmund.
A W 1. 1 Sack gedörrte Aepfel (11 Pfd.) ab Crefeld fehlt in Lindern [Eilgut].
A W 458. 1 Collo baumwollene Waaren (65 Pfd.) ab Soest fehlt in Mülheim a/Rhein.
A Z 362. 1 Ballen Schinken (112 Pfd.) ab Gütersloh fehlt in Neuss.
A Z 364. 1 Korb Würste (55 Pfd.) ab Gütersloh fehlt in Neuss.
B. 1 leere $^1/_4$Ohm (26 Pfd.) ab Dortmund fehlt in Unna.
B 240. 1 Ballen Tabak ($50^1/_2$ Pfd.) zum Versandt ab Ohligswald fehlt in Mülheim a/Rhein.
B 607. 1 Ballen Reis (121 Pfd.) zum Versandt ab Werdohl fehlt in Mülheim a/Rhein.
B 407. 1 Kübel Butter (124 Pfd.) ab Duisburg fehlt in Oberhausen.
B. 1 Ofentheil (64 Pfd.) fehlt in Neheim-H.
B 6176. 1 leere Ohm (70 Pfd.) fehlt in Neheim-H.
B 1115. 1 Ballen baumwollene Waaren (28 Pfd.) ab M. Gladbach fehlt in Odenkirchen.
B 1/7. 7 leere Kisten (490 Pfd.) ab Haltern fehlen in Witten.
B 2548. 1 Korb Firniss (84 Pfd.) ab Haspe fehlt in Langschede.
B 2180. 1 leeres Fass ab Ueberruhr fehlt in Essen.
B. 1 Ofentheil (14 Pfd.) ab Mülheim a/d. Ruhr fehlt in Essen.
B 1. 3 Pack Schaufeln ab Hagen fehlen in Essen.
B. 1 Bund Draht ab Berlin fehlt in Dortmund.
B 1/10. 10 leere Tonnen (295 Pfd.) ab Hagen fehlen in Dortmund.
B 266. 1 Bretterrahmen (14 Pfd.) ab Berlin fehlt in Bochum.
B 1. 1 Kiste Kleider ab Dortmund fehlt in Langendreer.
B 11/12. 2 Stück Bohlen (120 Pfd.) ab Dortmund fehlen in Langendreer.
B. 1 Haut ab Elberfeld fehlt in M. Gladbach.

B IV. 1 Pack 2 Stühle ab Höxter fehlt in Aachen T.
B 33. 1 leeres Fass ab Deutzerfeld fehlt in Soest.
B 921. 1 Ohm Branntwein (318 Pfd.) ab Neheim H. fehlt in Iserlohn.
B. 1 Block Blei (120 Pfd.) ab Deutz fehlt in Iserlohn.
B 1. 1 Sack Kartoffeln (133 Pfd.) ab Hersfeld fehlt in Haspe.
B 2. 2 Rollen Holzschuhe ab Lindern fehlen in Obercassel.
B 8138. 1 Ballen Tuch (35 Pfd.) ab Aachen fehlt in Obercassel.
B 240. 1 Ballen Manufacturwaaren ($50^1/_2$ Pfd.) ab Mülheim a Rh. fehlt in Milspe.
B 13671. 1 Pack Wollwaaren (76 Pfd.) ab Leipzig fehlt in Lennep.
B 2471. 1 Kiste halbseid. Waaren (20 Pfd.) ab Crefeld fehlt in Wickrath.
B 1370. 1 Fass Liquer (624 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Creuzthal.
B. 1 Collo Pumpentheile (75 Pfd.) ab Dülmen fehlt in Barop.
B. 3 Stück Nessel (380 Pfd.) ab Dülmen fehlen in Elberfeld.
B A 2. 1 Fass Platten (232 Pfd.) ab Deutzerfeld fehlt in Solingen.
B B 55/56. 2 Kisten Kurzwaaren (60 Pfd.) ab Neuss fehlen in Aachen M.
B B 128. 1 Stück Käse (14 Pfd.) ab Leer fehlt in Witten.
B B 349. 1 leeres Fass (40 Pfd.) ab Hochdahl fehlt in Essen.
ƎB 9140. 1 Fass Butter (48 Pfd.) ab Ahlen fehlt in Iserlohn.
B B 1120. 2 Stäbe Eisen ab Hagen fehlen in Gevelsberg.
B C 520. 1 Korb Tabak (38 Pfd.) zum Versandt ab Ohligswald fehlt in Mülheim a/Rh.
B C 7560. 1 Korb Eisenwaaren (85 Pfd.) ab Hagen fehlt in Mülheim a/Rh. [Eilgut].
B C 2341. 1 Kiste Parfümerien (22 Pfd.) ab Dresden fehlt in Remscheid.
B C 23140. 1 Kiste Parfümerien (33 Pfd.) ab Dresden fehlt in M. Gladbach.
B D 1775. 1 leeres Fass (30 Pfd.) ab Essen fehlt in Neuss.
B F. 3 Aschenkasten ab Dortmund fehlen in Essen.
B H 4067. 1 Ballen Wollgarne (76 Pfd.) ab Crefeld fehlt in Dortmund.
B K 824. 1 Sack Leim (104 Pfd.) ab Neuss fehlt in Dülken.
B K 1503. 1 Bürde Stahl (290 Pfd.) ab Haspe fehlt in Remscheid.
B M 238. 1 Decke ab Gera fehlt in Barmen-Rittersh.
B M 1132. 1 Decke ab Essen fehlt in Unna.
B M 1134. 1 Decke ab Essen fehlt in Unna.
B M 2006. 1 Fass Zinkweiss (109 Pfd.) ab Mülheim a/Rh. fehlt in Hamm.
B M. 1 langer Strick ab Lennep fehlt in Schwelm.
B M 13. 1 Tonne ab Aachen T. fehlt in Ruhrort.
B M 6935. 1 Wagen Kohlen (20 000 Pfd.) ab Wanne fehlt in Aachen M.
B M 11417. 1 Wagen Roheisen (20000 Pfd.) ab Ruhrort fehlt in Aachen M.
B M 6532. 1 Wagen Platten (20000 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Aachen M.
B M 821. 1 Decke ab Elberfeld fehlt in Witten.
B M 990. 1 leerer Sack ab Langenberg fehlt in Witten.
B M. 3 Laternen ab Magdeburg fehlen in Witten.
B M 566. 1 Decke ab Gerresheim fehlt in Witten.
B M 137. 1 Decke ab Ohligswald fehlt in Neuss.
B M 164. 1 Decke ab Kleinenbroich fehlt in Neuss.
B M 127. 1 Decke (50 Pfd.) ab Herdecke fehlt in Erkrath.
B M 1001. 1 leinene Decke fehlt in Homberg.
B M 1205. 1 Decke ab Aachen T. fehlt in M. Gladbach.
B M. 2 Stricke ab Rittershausen fehlen in Soest.
B M 182. 1 Kalkdecke ab Aachen fehlt in Obercassel.
B M 38. 1 Decke ab Bodenbach fehlt in Hagen.
B M 278. 1 Decke ab Bodenbach fehlt in Hagen.
B M 653. 1 Decke ab Berlin fehlt in Hagen.
B M 721. 1 Decke ab Bodenbach fehlt in Steele.
B P M 139, 160. 2 Plombirleinen zum Versandt fehlen in Barmen.
B R 5. 1 Korb Stahlwaaren (40 Pfd.) ab Vettweiss fehlt in Neuss.
B S 5511. 1 Ring Kupferdraht ($12^2/_3$ Pfd.) ab Werdohl fehlt in Mülheim a/Rh.
B S 1224. 1 Fass Cichorien (116 Pfd.) zum Versandt fehlt in Mülheim a/Rh.
B V A II. 1 Collo Gussstahl ab Bochum fehlt in Rheydt.
B V R 500. 1 Korb Candis (28 Pfd.) ab Uerdingen fehlt in Aachen M.
ƎW 868. 1 Ballen Reis ab Mülheim a/Rh. fehlt in Lennep.
B F B E. 2 Block Kupfer zum Versandt fehlen in Mülheim a/Rh.
C 990. 1 Ballot bedr. Nessel (69 Pfd.) ab Wesel fehlt in Unna.
C 370. 1 Ballen baumw. Waaren (142 Pfd.) ab Wesel fehlt in Elberfeld.
C 90. 1 Ballen Kaffee (147 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Barmen.
C 13. 1 Tonne Eier (92 Pfd.) ab Minden fehlt in Witten.
C 473. 1 Kiste Wagenfett (522 Pfd.) ab Heissen fehlt in Essen.
C 4. 1 Korb Feilen (116 Pfd.) zum Versandt fehlt in Mülheim a/Rh.
C A M. 1 Packet Stempel (71 Pfd.) zum Versandt fehlt in Barmen.
C A S 3252. 1 Ballen Seide ab Berlin fehlt in Crefeld.
C B 248. 1 Kiste Tafelglas (90 Pfd.) ab Witten fehlt in Wickede.
C B 7775. 1 Kiste Metallw. (77 Pfd.) ab Mülheim a/d. R. fehlt in Unna.
C B 284. 1 Fass Petroleum (251 Pfd.) zum Versandt fehlt in Mülheim a/Rh.
C B 121. 1 leeres Fass (19 Pfd.) ab Dahlhausen fehlt in Hagen.
C B 10. 1 Sack Kartoffeln (137 Pfd.) ab Sterkrade fehlt in Witten.
C B 10396. 1 Tonne Seife (142 Pfd.) ab Duisburg fehlt in Essen.
C B 5404. 1 Ballen Manufacturwaar. (25 Pfd.) ab Rheydt fehlt in Hamm.
C B 527. 1 Fass Sardinen (10 Pfd.) ab Leer fehlt in Hamm.
C C 3078. 1 Ballen Wollw. (19 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Aachen M.
C C 1, 10. 2 Fässer Petroleum (624 Pfd.) ab Elberfeld fehlen in Creuzthal.
C D F 6885. 1 Ballen Eisenw. (200 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Schwelm.
C D 100. 1 Kiste Weissblech (162 Pfd.) ab Dortmund fehlt in Soest.
C F 7690. 1 Kiste Kerzen (40 Pfd.) ab Weissenfels fehlt in Aachen M.
C F 2391. 1 Kiste Kurzwaaren (15 Pfd.) ab Weissenfels fehlt in Iserlohn.
C F B 6613. 1 Decke ab Bodenbach fehlt in Iserlohn.
C F B 4132, 2531. 2 Decken ab B. Gladbach fehlen in Neuss.

C F B 5820. 1 Leine ab B. Gladbach fehlt in Neuss.
C F B 464. 2 Kuchenpfannen ab Witten fehlen in Essen.
C F B 2921. 1 Viehschuppe (1½ Pfd.) ab Dortmund fehlt in Essen.
C F E 1248. 1 Korb Eisenwaaren (98 Pfd.) ab Aprath fehlt in Aachen M.
C F E 603. 1 Korb Eisenwaaren (36 Pfd.) ab Neuwied fehlt in Neuss.
C F S 1011. 1 Korb Eisenw. (105 Pfd.) ab Wetter fehlt in Remscheid.
C F S 172. 1 Ballot Leinen (134 Pfd.) ab Mülheim fehlt in Iserlohn.
C G 382. 1 Kiste Papier (16 Pfd.) ab Aachen M. fehlt in Altena.
C H 2632. 1 Kübel Schmalz (61½ Pfd.) ab Brackwede fehlt in Steele.
C H. 1 Sack Erbsen (200 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Schwelm.
C H 643. 1 Pack Säcke (47 Pfd.) ab Altena fehlt in Siegen.
C H 2275. 2 Stück Fussbänke ab Münster fehlen in Aachen M.
C H 306. 1 Kiste Papierw. (21 Pfd.) ab Höxter fehlt in Siegen.
C H 264. 1 Pack Papier (21 Pfd.) ab Höxter fehlt in Duisburg.
C H 620/2, 240/1. 5 Ballen Hopfen (319 Pfd.) ab Braunschweig fehlen in Wickrath.
C K 10. 1 leere Kiste (10 Pfd.) ab Altena fehlt in Witten.
C K 1277. 1 Ballen Manufacturw. (33 Pfd.) ab Bochum fehlt in Elberfeld.
C L 3. 1 Metalllager (10 Pfd.) ab Giessen fehlt in Hagen.
C K 2049. 1 Korb eiserne Nägel (132 Pfd.) fehlt in Gerresheim.
C M 95. 1 Koffer Kleider (157 Pfd.) ab Halle fehlt in Elberfeld.
C M 793. 1 Decke zum Versandt fehlt in Unna.
C M 6. 1 leerer Anker (25 Pfd.) ab Hagen fehlt in Barmen.
C M 190. 1 Ballen Leder (150 Pfd.) ab Neviges fehlt in Hamm.
C M 77. 1 Decke und 2 Plombirleinen ab Herdecke fehlen in Hamm.
C M 545. 1 Decke ab Annen fehlt in Hamm.
C M 5. 1 Plombirleine ab Eupen fehlt in Hamm.
C M 20. 1 Decke ab Gerresheim fehlt in Hamm.
C M 266, 274. 2 Ketten ab Herzogenrath fehlen in Ruhrort.
C M 206. 1 Decke ab Ohligswald fehlt in Neuss.
O P 414. 1 Fass Eisenwaaren (1131 Pfd.) ab Rittershausen fehlt in Aachen T.
C P R 11. 1 Bürde Stahl (100 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Remscheid.
No. 3316. 1 Pack Körbe; C R 3203, 3259, 3317. 3 leere Fässer } (176 Pfd.) ab Neviges f. in Hamm.
C R 4132. 1 leere Kiste (205 Pfd.) ab Barmen fehlt in Witten.
C R 60. 1 Ballen Wollwaaren ab Hainau fehlt in Lennep.
C R L 421. 1 Pack Packpapier ab Schwerte fehlt in Lennep.
C R 2328. 1 Ballen Wollwaaren (51 Pfd.) ab Berlin fehlt in Neuss.
C O 3173. 1 Ballen Kaffee (61 Pfd.) ab Dortmund fehlt in Hagen.
C T 872/4. 3 leere Fässer ab Hagen fehlen in Solingen.
C T 226. 1 Korb Schrauben (146 Pfd.) ab Hagen fehlt in Mülheim a. Rhein.
C V 495. 1 Ballen Dividivi (169 Pfd.) ab B. Rittershausen fehlt in Hamm.
C W 2548. 1 Kiste Hohlglas (44 Pfd.) ab Cassel fehlt in Elberfeld.
C W 4671. 1 Kiste Porcellan (33 Pfd.) ab Finnentrop fehlt in Soest.
C W 22 020. 2 Ballen Wolle (632 Pfd.) ab Essen fehlen in Aachen M.
C W 263. 1 Kiste Metalltücher (120 Pfd.) ab Giessen fehlt in Hagen.
C W 2. 1 Ballen Wollwaaren (19 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Hagen.
C W 1. 1 Ballen Schinken (17½ Pfd.) ab Osnabrück fehlt in Siegen.
C Z 3. 1 Bürde Stahl (67 Pfd.) ab Lennep fehlt in Neuss.
C Z 23. 1 Bürde Stahl (82 Pfd.) zum Versandt fehlt in Mülheim am Rh.
C W L 1065. 1 Ballen Leinewaaren (40 Pfd.) ab Dresden fehlt in Wickerath.
C W L 1065. 1 Ballen Garn (40 Pfd.) ab Löbau fehlt in Erkelenz.
D. 3 Bratpfannen (18 Pfd.) ab Dülmen fehlen in Crefeld.
D 2946/7. 2 Ringe Bleiröhren (354 Pfd.) ab Elberfeld fehlen in Crefeld.
D 602. 1 Koffer Kleidung (36 Pfd.) fehlt in Neheim-Hüsten.
D. 2 Stück Absatzleisten (25 Pfd.) ab Ruhrort fehlen in Aachen M.
D 1/8. 8 Ballen Korke (896 Pfd.) ab Bremen fehlen in Aachen M.
D 9. 1 Kiste Gelatin (72 Pfd.) ab Bremen fehlt in Aachen M.
D 30. 1 Pack Sensen ab Neuss fehlt in Aachen M.
D 55/56. 2 Körbe Eisenwaaren (140 Pfd.) ab Herdecke fehlen in Aprath.
D. 1 Sack Obst (85 Pfd.) ab Warburg fehlt in Dortmund.
D. 2 Collis Ofentheile (18 Pfd.) ab Dülmen fehlen in Dortmund.
D 15. 1 Bügeleisen ab Lippstadt fehlt in Dortmund.
D 4431. 1 Ballen Säcke ab Neheim fehlt in Dortmund.
D. 1 Achtkante ab Dülmen fehlt in Dortmund.
D. 1 Achtkante (45 Pfd.) ab Dülmen fehlt in Bochum.
D 182. 10 Paar Holzschuhe ab Rheine fehlen in Letmathe.
D 17. 1 Pack Papier (34 Pfd.) ab Crefeld fehlt in M. Gladbach.
D 1830. 1 Rohkarden (546 Pfd.) ab Deutz fehlt in Herdecke.
D 136. 1 Korb Tabak (69 Pfd.) ab Opladen fehlt in Gerresheim.
D C 672. 1 Bord Stahl (109 Pfd.) ab Werdohl fehlt in Hamm.
DH C 582. 1 Bord Stahl (43 Pfd.) ab Hagen fehlt in Mülheim am Rhein.
D D. 2 Brode Zucker (56 Pfd.) ab Anvers fehlen in Duisburg.
D J 3. 10 Paar Holzschuhe (21 Pfd.) ab Dortmund fehlen in Unna.
D J 62. 1 Korb Schellfische (58 Pfd.) ab Emden fehlt in Iserlohn.
D K K 1018. 1 Kiste Eisenwaaren (84 Pfd.) ab Deutzerfeld fehlt in Iserlohn.
D L. 1 Collo Gewebe (24 Pfd.) ab Ostende fehlt in Obercassel.
D M 33. 1 Kiste Kurzwaaren (227 Pfd.) ab Frankfurt a. M. fehlt in Elberfeld [Eilgut].
D Q 1. 1 Ballen Flocken (99 Pfd.) ab Aachen T. fehlt in Witten.
D S M 4. 1 Ballen Sumach (208 Pfd.) ab Venlo fehlt in M. Gladbach.
D S 103/4. L M 10 055. } 3 Kisten Lettern (415 Pfd.) ab Emden fehlen in Siegen.
D W 5,6. 2 Fässer Wein (209 Pfd.) ab Köln fehlen in Ruhrort.
D W 2945. 1 Korb Käse (35 Pfd.) ab Deutz fehlt in Soest.
D W 20. 49 Stück Holzschuhe ab Münster fehlen in Barop.

E 23. 1 Stück Treppen-Utensilien ab Düsseldorf fehlt in Barmen-Rittershausen.
E 316. 1 leere Oxhoft ab Herzogenrath fehlt in Uerdingen.
E 6221. 1 Ballot Wollgarn ab Elberfeld fehlt in Hamm.
E 217. 1 leere Kiste fehlt in Mülheim am Rhein.
E 6. 1 Korb Eier (22 Pfd.) ab Rheda fehlt in Annen.
E 1. 1 Sack Graupen (202 Pfd.) ab Rheda fehlt in Annen.
E 1511. 1 Kiste Emballage (53 Pfd.) ab Aachen fehlt in Remscheid.
E 350. 1 Fass Wein (95 Pfd.) ab St. Goar fehlt in Neuss.
E 613. 1 Ballen baumw. Waaren (20 Pfd.) ab Wesel fehlt in Mülheim a. Rh.
E 1. 1 Sack Graupen (202 Pfd.) z. V. fehlt in Dortmund.
E 198. 1 Fass Wein (91 Pfd.) ab Neuss fehlt in Düsseldorf.
E 438. 1 leere Kiste (30 Pfd.) ab Witten fehlt in Düsseldorf.
E 457. 1 Kübel Butter (38 Pfd.) ab Haspe fehlt in Gevelsberg.
E 9. 1 Ballen Lumpen ab Crefeld fehlt in Wickrath.
E 13. 13 Pack Blech (280 Pfd.) ab Barmen fehlen in Solingen.
E B 23. 1 Bürde Stahl (70 Pfd.) ab Neuss fehlt in Aachen T.
E C 2616. 1 Ballot Manufacturwaaren (40 Pfd.) ab Aachen M. fehlt in Hamm.
E D 1205. 1 Pack Säcke ab Kupferdreh fehlt in Herdecke.
E E 1888. 1 Kiste Seife ab Andernach fehlt in M. Gladbach.
E F 998. 1 Kiste Spielwaaren (71 Pfd.) ab Hamm fehlt in Elberfeld [Eilgut].
E F 6772. 1 Kiste Parfüm (18 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Barop.
E F C 9524. 1 leeres Fass (40 Pfd.) ab Cleve fehlt in Obercassel.
E H 356. 1 Kübel Butter (35 Pfd.) ab Rheda fehlt in Gevelsberg.
E L 37. 1 Pack Pfannen (90 Pfd.) ab Deutzerfeld fehlt in Mülheim a. Rh.
E M 3419. 1 leere ¼ Ohm ab Ruhrort fehlt in Uerdingen.
E O 627. 1 Kiste Schuhe (21 Pfd.) ab Münster fehlt in Mülheim a. Rhein.
E P 38/9. 2 Fässer Petroleum (638 Pfd.) fehlen in Neheim-Hüsten.
E R 881. 1 Korb Candis (32 Pfd.) ab Duisburg fehlt in Bochum.
E S. 1 Pack Manufacturw. (31 Pfd.) ab Hamburg fehlt in Viersen.
E S. 1 Ballen Säcke (220 Pfd.) ab Düren fehlt in Neuss.
E S 16 092, 16 094. 2 Kisten Käse (131 Pfd.) ab Frankfurt a/M. fehlen in Dortmund.
E S 28. 1 Tonne Seife ab Steinbeck fehlt in Elberfeld [Eilgut].
F 69. 1 Bürde Eisendraht (635 Pfd.) ab Altena fehlt in Düsseldorf.
F 769. 1 Tonne Häringe (300 Pfd.) ab Harburg fehlt in Iserlohn.
F 457. 1 Kübel Butter (39 Pfd.) von Osnabrück fehlt in Haspe.
F 254. 1 Koffer Kleider; F 24. 1 Pack Schreinerwerkzeug } (126 Pfd.) ab Deutzerfeld fehlen in Lennep.
F 878. 1 Fass Soda (677 Pfd.) fehlt in Solingen.
F 488. 1 ½ Ohm Rüböl (159 Pfd.) ab Mülheim am Rh. fehlt in Barmen.
F. 1 Rolle Zinn (36 Pfd.) fehlt in Neheim-Hüsten.
F 1254. 1 Kiste Wurst (14 Pfd.) ab Rheda fehlt in Remscheid.
F 3. 1 Korb Eisenwaaren (152 Pfd.) ab Neviges fehlt in Neuss.
F 5/7. 3 leere Fässer (170 Pfd.) ab Elberfeld fehlen in Neuss.
F. 1 Collo Ofentheil (36 Pfd.) ab Creuzthal fehlt in Essen.
F 3. 1 Fass Butter (46 Pfd.) ab Rheine fehlt in Essen.
F. 2 Collis Ofentheile (65 Pfd.) zur Ausgabe fehlen in Dortmund.
F 614. 1 Korb Strohmesser (12 Pfd.) ab Witten fehlt in Dortmund.
F A 1600. 1 Ballen Wolle ab Düsseldorf fehlt in Lennep.
F A 638. 1 Pack Sprungfedern (86½ Pfd.) ab Altena fehlt in Neviges.
F A & G 4560, 10 804. 2 Pack Graupen (202 Pfd.) ab Schwelm fehlen in Gerresheim.
F B 6. 1 Pack Schinken (21 Pfd.) ab Hannover fehlt in Gerresheim.
F B 3932. 1 Fass Eisen (1620 Pfd.) ab Limburg fehlt in Elberfeld.
F B 1310. 1 leeres Fass (35 Pfd.) ab Empel fehlt in Witten.
F B 371. 1 leeres Fass (49 Pfd.) ab Iserlohn fehlt in Essen.
F C 163. 1 leere Kiste ab Bonn fehlt in Iserlohn.
F C 6. 1 Korb Droguen (60 Pfd.) ab Münster fehlt in Barmen-Rittershausen.
F D 572. 1 Ballot Wollwaaren (25 Pfd.) ab Mülheim a. Rh. fehlt in Essen.
F E 424. 1 Ballot Holzwaaren ab Soest fehlt in Barmen-Rittershausen.
F E 1. 10 Stück Ofentheiln (158 Pfd.) ab Dortmund fehlen in Witten.
F E S 118. 1 Fass Wein (94 Pfd.) ab Deutzerfeld fehlt in Solingen.
F F 6772. 1 Kiste Seife (18 Pfd.) ab Andernach fehlt in Obercassel
VII F F 15 750. 1 Ballen Bettfedern (57 Pfd.) ab Leipzig fehlt in Ronsdorf.
F F 6701. 1 Ballen Federn (32 Pfd.) ab Leipzig fehlt in Essen.
F C C 1877. 1 Fass Obst (247 Pfd.) ab Leichlingen fehlt in Witten.
F C M 8274 1 Stück Kleider (12 Pfd.) zur Verladung fehlt in Witten.
F C M 5089. 1 Korb Materialien ab Ruhrort fehlt in Mülheim am Rhein.
F G 237. 1 Ballen Seilerwaaren (99 Pfd.) ab Lippstadt fehlt in Hagen.
F G 810. 1 Fass Cement (306 Pfd.) ab Berlin fehlt in Rheydt.
F H 58. 1 Ballen Tittlinge (50 Pfd.) ab Herzogenrath fehlt in M. Gladbach.
F H 438. 1 leeres Fass (20 Pfd.) ab Essen fehlt in Düsseldorf.
F H 3226/7. 2 leere Körbe (70 Pfd.) ab Cleve fehlen in Obercassel.
F H 2400. 1 Korb Punsch (25 Pfd.) ab Neuss fehlt in Elberfeld [Eilgut].
F H 140/2. 3 Kisten Feuerzeug ab Langenfeld fehlen in Lennep.
F H 941. 1 leere Harasse (124 Pfd.) ab Deutz fehlt in Gerresheim.
F H 4317. 1 leere Kiste (25 Pfd.) ab Haspe fehlt in Unna.
F H 1985. 1 Kiste Kurzwaaren (72½ Pfd.) ab Arnsberg fehlt in Unna.
F H 8675. 1 Ballen Wollwaaren (21 Pfd.) ab Lennep fehlt in Hamm.
F H 2984. 1 Ballen Säcke (10 Pfd.) ab Altena fehlt in Mülheim am Rhein.
F H 17. 1 Pack 18 Eimer (52 Pfd.) ab Unna fehlt in Mülheim am Rhein.
F H 443. 1 Ballen halbwollene Waaren (18 Pfd.) ab M. Gladbach fehlt in Düsseldorf.
F H 30. 1 Sack Kartoffeln ab Höxter fehlt in Essen.

F H 356. 1 Kb. Butter (33 Pfd.) ab Rheda fehlt in Dortmund.
F H 727. 1 Sack (Inhalt unbekannt, 26 Pfd.) ab Haspe fehlt in Dortmund.
F H 2177. 1 Pack Kurzwaaren (3 Pfd.) ab Unna fehlt in Bochum.
F H 529. 1 Kübel Butter (36 Pfd.) ab Rheda fehlt in Bochum.
F J S 1078. 1 Ballen Papier (205 Pfd.) ab Au fehlt in Barmen.
F K 100. 1 leerer Korb ab Barop fehlt in Soest.
F K. 1 Kiste Pflaumen ab Düsseldorf fehlt in Barmen-Rittershausen.
F K 15. 1 Kiste Särke (67 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Duisburg.
F K 307. 1 leere Kiste ab Steele fehlt in Essen.
F K. 1 Brecheisen (112 Pfd.) ab Barmen fehlt in Dortmund.
F L 202. 1 Ballen Wollwaaren (202 Pfd.) ab Mainz fehlt in M. Gladbach.
F L 5272/3. 3 leere Fässer (30 Pfd.) ab Limburg fehlen in Soest.
F L 5665, 1124. 1 Ballen Teppiche (46 Pfd.) ab Deutz fehlt in Soest.
F L 4. 1 Pack Körbe ab Magdeburg fehlt in Essen.
F L 3. 1 leeres Fass (10 Pfd.) ab Solingen fehlt in Dortmund.
F M 3033. 1 Fass Oel (39 Pfd.) ab Mülheim am Rhein fehlt in Solingen.
F M 2023. 1 Kiste Seife (112 Pfd.) ab Neuwied fehlt in Elberfeld.
F M 293. 1 Fass Wein ab Neuss fehlt in Ronsdorf.
F M 211. 1 Pack Papier (102 Pfd.) ab Solingen fehlt in Neuss.
F M 430. 2 leere Fässer (165 Pfd.) ab Lippstadt fehlen in Dortmund.
F P 550. 1 Kiste Weissblech (88 Pfd.) ab Schwerte fehlt in Hamm.
F P 443. 1 Kiste gr. Holzw. (42 Pfd.) ab Cassel fehlt in Ruhrort.
F P 715. 1 Collo (Inhalt unbekannt, 186 Pfd.) ab Haardt fehlt iu Dortmund.
F P 967. 1 Pack Holzwaaren ab Cassel fehlt in Dortmund.
F Q 727. 1 Ballen Hefe (50 Pfd.) ab Düssseldorf fehlt in Dortmund.
F R 1929. 1 Korb Eisenwaaren (40 Pfd.) ab Schwelm fehlt in Witten.
F R 22932. 1 leeres Fass (140 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Essen.
F R S 57. 1 Kiste Kurzwaaren (37 Pfd.) ab Barmen fehlt in Witten.
F S 211. 1 leere 1/4 Ohm (20 Pfd.) ab Creuzthal fehlt in Soest.
F S 9601. 1 Fass Wein (90 Pfd.) ab Bingerbrück fehlt in Iserlohn.
F S 1899. 1 Fass Spiritus (86 Pfd.) ab Gütersloh fehlt in Iserlohn.
F S 62. 1 Ballen Papier (80 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Barmen-Rittershausen.
F S 3. 1 Pack Strohpapier (39 Pfd.) ab Neheim-Hüsteu fehlt in Mülheim am Rhein.
F S 695/7. 4 Kisten Feuerzeug (160 Pfd.) ab Opladen fehlen in Crefeld.
F S 1760. 1 Ballen Manufacturwaaren (22 Pfd.) ab Hamm fehlt in Kaldenkirchen.
F S 4040. 1 leere Tonne (24 Pfd) ab Kupferdreh fehlt in Essen.
F S 397. 1 Kiste Feuerzeug ab Giessen fehlt in Dortmund.
F V 76/77. 2 Pack Papier (248 Pfd.) ab Hagen fehlen in M. Gladbach.
F V 1. 1 Kiste Messingwaaren (48 Pfd.) ab Bockenheim fehlt in Hagen.
F W 80. 1 Kiste Maschinentheile (880 Pfd.) ab Venlo fehlt in M. Gladbach.
F W 4. 1 Collo Laternen (9 Pfd.) ab Barmen fehlt in Duisburg.
F W 40. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 68 Pfd.) ab Wetter fehlt in Remscheid.
F W 638. 1 Ballen Halbwollwaaren (28 Pfd.) ab M. Gladbach fehlt in Düsseldorf.
F W R 374. 1 Kiste Tafelglas zur Verladung fehlt in Mülheim am Rhein.
F W R 309. 1 Kiste Glas ab Mülheim am Rhein fehlt in Dortmund.
F W M 10. 1 leere Kiste ab Marten fehlt in Dortmund.
F X. 1 Pack Strohpapier (16 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Ueberruhr.
G 6. 1 1/4 Tonne Thran (89 Pfd.) ab Deutzerfeld fehlt in Unna.
G 838. 1 Kiste Rosinen (61 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Leichlingen.
G 1310. 1 Kiste Colonialwaaren (52 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Schwelm.
G 586. 1 Ballen Tuch (180 Pfd.) ab Lennep fehlt in Aachen M.
G 3314/4. 2 Tonneu Seife (285 Pfd.) ab Elberfeld fehlen in Altena.
G 2122. 1 Kiste Lichte (164 Pfd.) ab Barmen fehlt in Neuss.
G 3380, 3385/9. 7 Fässer Seife ab Elberfeld fehleu in Steele.
G 1. 1 Korb Obst ab Neuss fehlt in Elberfeld [Eilgut].
G 260. 1 Fass Soda ab Elberfeld fehlt in Steele.
G A 407. 1 Sack Grütze ab Witten fehlt in Dortmund.
G A 1480. 1 Sack Mehl ab Dortmund fehlt in Letmathe.
G B. 4 Stück Holzmodelle (63 Pfd.) ab Soest fehlt in Duisburg.
G B 555. 1 Bürde Stahl (85 Pfd.) ab Gevelsberg fehlt in Creuzthal.
G B 333. 1 Ballen Leinewaaren (48 Pfd.) ab Deutz fehlt in Aachen M.
G B 2784. 1 Fass Bier ab Dortmund fehlt in Werdohl.
G C 57. 1 leere Kiste ab Elberfeld fehlt in Uerdingen.
G B S 40. 1 Pack leere Säcke (60 Pfd.) ab Hamm fehlt in Altenhundem.
G C B 692. 1 Decke ab Bodenbach fehlt in Aachen M.
G C B 38. 1 Decke ab Bodenbach fehlt in Aachen M.
G C B 538, 8644, 9372, 6678. 4 Ballen Tuch ab Duisburg fehlen in Aachen M.
G C B. 1 Plombirleine ab Elberfeld fehlt in Aachen M.
G C B 462/490. 2 Plombirleinen ab Prag fehlen in Aachen M.
G C B 571. 1 Decke ab Bodenbach fehlt in Aachen M.
G C F 73. 1 Korb Eisenwaaren (170 Pfd.) ab Lennep fehlt in Hoerde.
G D 6912. 1 Fass Stärke (432 Pfd.) ab Homberg fehlt in Witten.
G E 439. 1 Ballot Nessel (26 Pfd.) ab Hagen fehlt in Mülheim am Rhein.
G F 1458. 1 Ballot Wollabfälle (230 Pfd.) ab Aachen M. fehlt in Hamm.
G F 6628. 1 Ring Bleirohr (103 Pfd.) ab Deutz fehlt in Lüttringhausen.
G F. 4 Colli Ofentheile ab Dortmund fehlen in Essen.
G F 4. 1 Korb Band ab Barmen fehlt in Essen.
G F 10 1 Ballen baumwollene Waaren ab M. Gladbach fehlt in Homberg.
G G 737. 1 leeres Fass (56 Pfd.) ab Dortmund fehlt in Hagen.
G H 2833. 1 Ballen Wollwaaren ab M. Gladbach fehlt in Kaldenkirchen.
G H 8282. 1 Kiste Kurzwaaren (100 Pfd.) ab M. Gladbach fehlt iu Neuss.
G H 1703. 1 Kiste Drucksachen ab Crefeld fehlt in Essen.
G H C 9635. 1 Ballen baumwollene Waaren (105 Pfd.) ab Heissen fehlt in Essen.
G H C 122. 1 Korb halbwollene Waaren (88 Pfd.) ab Ruhrort fehlt in Dortmund.
G J S 1/2. 2 Pack Strohdeckel (100 Pfd.) ab Calcum fehlen iu Iserlohn.
G K 570. 1 Korb Eisenwaaren (62 Pfd.) ab Solingen fehlt in Neuss.
G K 9426. 1 Bd. Eisenwaaren (58 Pfd.) ab Hagen fehlt in Dortmund.
G K 7078. 1 St. Eisenrohr (105 Pfd.) ab Hagen fehlt in Iserlohn.
G K 9805. 1 Bd. Eisenrohr ab Hagen fehlt in Essen.
G K D 8429. 1 Fass Branntwein (195 Pfd.) ab Rheine fehlt in M. Gladbach.
G L 565. 1 Kiste Kurzwaaren (47 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Hamm.
G L 25640. 1 Ballen Nessel (98 Pfd.) ab Rheine fehlt in M. Gladbach.
G L 1504. 1 Ballen Manufacturwaaren (48 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Crefeld.
G L 160. 1 Fass Eisenwaareu ab Neuss fehlt in Aachen T.
G L 7672. 1 Ballen Nessel (20 Pfd.) ab Rheine fehlt in Witten.
G L 3659, 3664. 2 Fässer Wein (100 Pfd.) ab Heissen fehlen iu Essen.
G L 4520. 1 Ballen Nessel (218 Pfd.) ab Rheine fehlt in Elberfeld.
G M 4675. 1 leere 1/2 Ohm ab Ruhrort fehlt in Uerdingen.
G M 55/19. 2 leere Kisten (139 Pfd.) ab Leichlingen fehlen in Dortmund.
G M 644. 1 Fass Wein (50 Pfd.) ab Wetzlar fehlt in Letmathe.
G M O 554/67. 15 Fässer Seife } (100 Pfd.) ab Barmen f. in M. Gladbach.
G M O 146. 1 Fass Seife }
G M 922. 1 Kiste Blechwaaren (154 Pfd.) fehlt in Neheim-Hüsten.
G M M 40. 1 Kübel Butter (105 Pfd.) ab Bochum fehlt in Haspe.
G P 3460. 1 Kiste Farbewaaren (32 Pfd.) ab Frankfurt a. M. fehlt in Barmen-Rittershausen.
G R 391. 1 leere Kiste ab Solingen fehlt in Witten.
G R 140. 1 Korb Krüge ab Neuss fehlt in Obercassel.
G R L 1282. 1 Ballen Nessel (89 Pfd.) zur Verladung fehlt in Düsseldorf.
G S 4679. 1 Ballot Tuchwaaren (47 Pfd.) ab Münster fehlt in Mülheim am Rhein.
G S 10. 1 Sack Betten (50 Pfd.) ab Bebra fehlt in Essen.
G S 1468. 1 Kiste Uhren (78 Pfd.) ab Giessen fehlt in Dortmund.
G S 68. 1 Korb Eisenwaaren (640 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Neuss.
G T 89. 1 Pack Eisenwaaren (36 Pfd.) ab Aprath fehlt in Aachen M.
G V 772/9. 8 Colli Koffer (191 Pfd.) ab Barmen fehlen in Mülheim a. Rh.
G W 1325. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 118 Pfd.) ab Bochum fehlt in Oberhausen.
G W 3495. 1 leere Kiste (35 Pfd.) ab Bochum fehlt in Neheim-Hüsten.
G W 162. 1 Fass Wein (110 Pfd.) ab Mülheim am Rhein fehlt in Grevenbrück.
H 20. 1 Ballen Schinken (20 1/2 Pfd.) ab Bielefeld fehlt in Barmen.
H 235. 1 Decke ab Duisburg fehlt in Hamm.
H 558, 383, 487, 696. 4 Decken ab Mülheim am Rhein fehlen in Hamm.
H 230. 1 Decke ab Lindern fehlt in Hamm.
H 1171. 1 Sack Cichorien (212 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Neviges.
H 2. 1 Ballot baumwollene Waaren (45 Pfd.) ab Ohligswald fehlt in Mülheim am Rheiu.
H 2. 1 Säckchen (Inhalt unbekannt) ab Remscheid fehlt in Mülheim a. Rh.
H. 7 Rll. Körbe (30 Pfd.) ab Linderu fehlen in Duisburg.
H. 1 Pack Körbe, 6 Stück } (20 Pfd.) ab Troisdorf fehlen in Schwelm.
H. 1 loser Henkelkorb }
H 1310. 1 Ballen Kaffee (122 Pfd.) ab Dortmuud fehlt in Letmathe.
H 4. 1 leere Kiste (65 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in M. Gladbach.
H 2. 1 Fass Wein (365 Pfd.) ab Köln fehlt in M. Gladbach.
H 1426. 1 Ballen Schinken (51 Pfd.) ab Bielefeld fehlt in Aachen T.
H 11. 1 Kiste Thonsteiue ab Deutz fehlt in Haspe.
H. 1 Ofenrohr ab Finnentrop fehlt in Hagen.
H 9. 1 Küchenschränckchen ab Deutz fehlt in Elberfeld [Eilgut].
H 6. 1 Sack Kartoffeln (138 Pfd.) ab Dortmund fehlt in Witten.
H 272. 1 Fass Oel (174 1/2 Pfd.) ab Dortmund fehlt in Witten.
[illegible] 2702. 1 Fass Kali (110 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Neuss.
H 1172. 1 Korb Materialwaaren (86 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Essen.
H 21. 1 Pack Körbe (31 Pfd.) ab Lindern fehlt in Essen.
H 1502/3. 2 Säcke Kartoffelmehl (400 Pfd.) ab Elberfeld fehlen in Rheydt.
H. 1 Gebund Körbe ab Baal fehlt in Homberg.
H. 1 Aschenkasten ab Creuzthal fehlt in Mülheim a. d. Ruhr.
H 4. 1 Ballen Speck (57 1/2 Pfd.) ab Bielefeld fehlt in Mülheim a. d. Ruhr.
H 6862, 6865. 2 Kisten Materialien ab Düsseldorf fehlen in Dortmund.
H 419. 1 leere Kiste (70 Pfd.) ab Leichlingen fehlt in Dortmund.
H. 2 Kesseltöpfe ab Dülmen fehlen in Dortmund.
H 741/3. 3 Ballen Kaffee (376 Pfd.) ab Mülheim am Rhein fehleu in Bochum.
HA 949. 1 Ballen Leinen (100 Pfd.) ab Cassel fehlt in Düsseldorf.
HA 1216. 1 Ballen Leinen (50 Pfd.) ab Cassel fehlt in Düsseldorf.
H 411. 1 Fass Gurken (27 Pfd.) ab Berlin fehlt in Siegen.
H 8538. 1 Korb Kandis (27 Pfd.) ab Dortmund fehlt in Wetter.
H. 1 leeres Fass ab Plettenberg fehlt in Lennep.
H. 1 Roster (5 Pfd.) ab Rheine fehlt in Solingen.
H 4538. 1 Kiste Wollenwaaren (117 Pfd.) ab Deutz fehlt in Solingen.
H 2591. 1 Korb Wein (64 Pfd.) ab Wesel fehlt in Elberfeld.
H 256. 1 Ballen Nessel (339 Pfd.) ab Rheine fehlt in Elberfeld.
H B 2307. 1 leerer Korb (17 Pfd.) ab Neviges fehlt in Hamm.

H B 110. 1 Pack Pfannen (90 Pfd.) ab Seesen fehlt in Mülheim am Rhein.
H B 412. 1 Korb Eisenwaaren (225 Pfd.) ab Remscheid fehlt in Lennep.
H B S 9708. 1 Ballen halbwollene Waaren (53 Pfd.) ab B. Rittershausen fehlt in Mülheim am Rhein [Eilg.-Exp.].
H C 18. 1 Decke ab Milspe fehlt in Soest.
H C 406. 1 Kiste Wollwaaren (129 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Hamm.
H C 2854. 1 Fass Wein (95 Pfd.) zum Versandt fehlt in Mülheim am Rh.
H C 1024. 1 Kiste Glaswaaren (50 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Mülheim a. Rh.
H C 13. 1 Kiste Lack (56 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Essen.
H C 212. 1 Kiste Glas (190 Pfd.) ab Witten fehlt in Essen.
H C 850. 1 Ballen Hopfen (180 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Essen.
HE. 1 Fass Wagenfett (48 Pfd.) ab Hamm fehlt in Essen.
HF 142. 1 Fass Wein ab Sinzig fehlt in Obercassel.
HF 321. 1 Kiste Cigarren (22 Pfd.) ab Emmerich fehlt in B. Gladbach.
HF 469. 1 Kiste Messingwaaren (25 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Oberhausen.
HF 822. 1 Kübel Butter (35 Pfd.) ab Oelde fehlt in Witten.
HF 30. 1 Fass Eisenwaaren (190 Pfd.) ab Düren fehlt in Neuss.
HF 485. 1 Kübel Butter (35 Pfd.) ab Gütersloh fehlt in Gevelsberg.
H G 510. 1 Tonne Schinken (332 Pfd.) ab Gütersloh fehlt in Crefeld.
HH 256/58. 3 Ochsenhäute (397 Pfd.) ab Crefeld fehlen in M. Gladbach.
HH 1236. 1 Ballen Leinen (130 Pfd.) fehlt in Hochdahl.
HH 4. 1 Korb Kleider und Bücher (24 Pfd.) ab Trompet fehlt in Barmen.
HH C 6177. 1 leeres Fass (15 Pfd.) ab Köln fehlt in Neuss.
H H S 1189. 1 Ballen Nessel (42 Pfd.) ab Hamm fehlt in Herdecke.
H H S 2986. 1 Kiste Wein (20 Pfd. ab Neuss fehlt in Holzwickede.
H J 1, 2. 2 Sack Esswaaren (161 Pfd.) ab Dortmund fehlen in Langendreer.
HK 38. 1 Fass Eisenwaaren ab Hagen fehlt in Aachen T.
HK 560. 1 Ballen Neusilber (105 Pfd.) ab Leipzig fehlt in Solingen.
HK. 1 Korb Töpfe (51 Pfd.) ab Kleinenbroich fehlt in Düsseldorf.
HK 491. 1 Ballen baumw. Waaren (248 Pfd.) ab Deutzerfeld fehlt in Elberfeld.
HK 1925. 1 Fass Terpentinöl (348 Pfd.) ab Mülheim am Rhein fehlt in Iserlohn.
HK 2943. 1 Ballen Sago (57 Pfd.) ab Mülheim am Rhein fehlt in Hagen.
H K 4. 1 Pack Säcke (105 Pfd.) ab Neuss fehlt in Hamm.
H K 4. 1 Ballen Wollwaaren (84 Pfd.) ab Hannover fehlt in Aachen M.
H K 4069. 1 Kistchen Orangeat (39½ Pfd.) ab Mülheim am Rhein fehlt in Bochum.
HK H 191/92. 2 Bürden Stahl ab Düsseldorf fehlen in Aachen T.
H M. 1 Pack, 2 leere Kübel (10 Pfd.) ab Barmen fehlt in Uerdingen.
H M 100. 1 Kiste Maschinentheile ab Leipzig fehlt in Witten.
H M K 1864. 1 Kiste Wäsche (30 Pfd.) ab Witten fehlt in Soest.
H O & C 1046. 1 Kiste Eisenwaaren (42 Pfd.) ab Hagen fehlt in Lindern.
HP 2. 1 Kübel Butter (58 Pfd.) ab Brackwede fehlt in Witten.
H P 534. 1 Ballen Leinen (56 Pfd.) ab Herford fehlt in Altenhundem.
H P 431. 1 Korb Mineral-Wasser (150 Pfd.) ab Hagen fehlt in Hochdahl.
HP 911. 1 leeres Fass (90 Pfd.) ab Witten fehlt in Neuss.
H R 294. 1 Ballen baumwollene Waaren (80 Pfd.) ab M. Gladbach fehlt in Aachen M.
H R 11. 1 Kiste Gitter ab Duisburg fehlt in Essen.
H L 4336. 1 Kiste Wollw. (217 Pfd.) ab Lennep fehlt in Dülken.
H L 16/17. 2 leere Kisten (30 Pfd.) ab Grevenbroich fehlen in Neuss.
H S 1308. 1 Ballen baumwollene Waaren (59 Pfd.) ab Soest fehlt in Elberfeld.
H S 712. 1 leeres Fass (20 Pfd.) ab Limburg fehlt in Mülheim am Rhein.
H S 152. 1 leere Kiste (28 Pfd.) ab Hagen fehlt in Grevenbroich.
H S 298. 1 Fass Wein (89 Pfd.) ab Neuss fehlt in Ohligswald.
H S 2. 1 leeres Fass (60 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Essen.
H S 865. 1 Ballen Hopfen (205 Pfd.) ab Lichtenfels fehlt in Essen.
H S 131. 1 Kiste Cigarren (104 Pfd.) ab Aachen M. fehlt in Mülheim a. d. Ruhr.
H S. 1 Sack Brod (92 Pfd.) ab Cassel fehlt in Dortmund.
H S 3368. 1 Ballot Saamen und Pflanzen (45 Pfd.) ab Erfurt fehlt in Dortmund.
H T 681. 1 leeres Fass (10 Pfd.) ab Siegen fehlt in Soest.
H T 4. 1 leeres Fass (17 Pfd.) ab Siegen fehlt in Soest.
H T V 6452. 1 Ballen Kurzwaaren (47 Pfd.) ab Köln fehlt in Viersen.
H V 1618. 1 Korb Kurzwaaren fehlt in Unna.
H W 21. 1 Kalkdecke ab Geldern fehlt in Obercassel.
H W 54 1 Fass Kraut (229 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Ronsdorf.
H W 393. 1 Kiste Glaswaaren (146 Pfd.) zum Versandt fehlt in Annen.
H W 1. 1 Stab Eisen ab Mülheim am Rhein fehlt in Ohligswald.
H W Q 49. 1 Ballen Kaffee (10 Pfd.) ab Duisburg fehlt in Hagen.
H W R S Witten. 1 Pack leere Säcke (30 Pfd.) ab Haspe fehlt in Witten.
J 3828. 1 leeres Fass (18 Pfd.) ab Soest fehlt in Mülheim a/Rh.
J 2573/4. 2 Kistchen Käse (153 Pfd.) ab Duisburg fehlen in Bochum.
J 7990/91. 2 leere Fässer (56 Pfd.) ab Kupferdreh fehlen in Solingen.
J A. 3 Colli Ofentheile ab Neuss fehlen in M. Gladbach.
J B 9. 1 Korb Brod (140 Pfd.) ab Paderborn fehlt in Hoerde.
J B 1. 1 Ballen Holzschuhe (65 Pfd.) ab Lindern fehlt in Obercassel.
J B G 2. 1 Ballen halbw. Waaren (60 Pfd.) ab Köln fehlt in M. Gladbach.
J C 137. 1 leeres Fass ab Neuss fehlt in Obercassel.
J C 17. 1 Korb Eisenwaaren (30 Pfd.) ab M. Gladbach fehlt in Hagen.
J C 8012. 1 Ballen halbwollene Waaren (26 Pfd.) ab M. Gladbach fehlt in Hamm.
J C S 3094. 1 Ballen Salmiak (164 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Altena.
J C S 1490. 1 Kiste Eisenw. (64 Pfd.) ab Rittershausen fehlt in Lennep.
J C W 232. 1 leere ⅛ Ohm ab Elberfeld fehlt in Mülheim a/Rh.
J D 790/792, 1830. 4 leere Fässer (124 Pfd.) ab Deutz fehlen in Gerresheim.
J D W 4154. 2 Fässer Petroleum ab Antwerpen fehlen in Obercassel.
J E 25. 1 Pack Säcke (72 Pfd.) ab Deutzerfeld fehlt in Soest.
J E 25. 1 Pack Säcke (72 Pfd.) ab Deutzerfeld fehlt in Mülheim a/Rh.
J F L A 3673. 1 Pack Cigarren (25 Pfd.) ab Calcum fehlt in Erkrath.
J G 110. 1 Kiste Porcellan (175 Pfd.) ab Eisfeld fehlt in Crefeld.
J G 30. 1 Korb Eisenwaaren (60 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Aachen T.
J G 2661. 1 leeres Fass ab Letmathe fehlt in Gevelsberg.
J G 1/19, 1601/3, 1080. 23 leere Fässer (575 Pfd.) ab Schwerte fehlen in Gevelsberg.
J G. 1 leeres Fass ab Witten fehlt in Gevelsberg.
J G. 1 Bund Holzschuhe ab Empel fehlt in Ronsdorf.
J G. 1 Zinkflasche Petroleum (60 Pfd.) fehlt in Neheim-Hüsten.
J H 100. 1 Pack Säcke (24 Pfd.) ab Iserlohn fehlt in Dortmund.
J H 6938. 1 Pack Säcke (46 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Dortmund.
J H 2804. 1 Sack Erbsen (242 Pfd.) ab Dortmund fehlt in Steele.
J H 25. 1 leeres Fass (24 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Mülheim a/Rh.
J H K 223. 1 Pack Körbe (40 Pfd.) fehlt in Witten.
J H F. 1 Bund Holzschuhe ab Empel fehlt in Trompet.
J H S 1042. 1 Ballen Stuhlw. (37 Pfd.) ab Schwelm fehlt in Düsseldorf.
J K 3592, 3655. 2 leere Fässer (95 Pfd.) ab Commern fehlen in Neuss.
J K 2030. 1 leeres Fass (39 Pfd.) ab Köln fehlt in M. Gladbach.
J K 4. 1 Pack Holzschuhe (19 Pfd.) ab Empel fehlt in Dornap.
J K. 3 Gebund Eisen (302 Pfd.) ab Neuss fehlen in Viersen.
J L 100. 1 leeres Fass fehlt in Neuss.
J L 394. 1 Kiste Messerwaaren fehlt in Aachen T.
J L 13. 1 Bürde Stahl (93 Pfd.) ab Remscheid fehlt in Hagen.
J L K 431. 1 Rolle Säcke (55 Pfd.) ab Giessen fehlt in Soest.
J M B 5082. 1 Ballen Manufacturwaaren (45 Pfd.) ab Königsberg fehlt in Essen.
J N 101. 1 Ballen Haspelmosch (30 Pfd.) ab Viersen fehlt in Aachen M.
J N S 1037. 1 Fass Wein ab Heissen fehlt in Essen.
JP. 1 Pack Bretter ab Deutz fehlt in Witten.
J P 4. 1 Fass Butter (225 Pfd.) ab Goch fehlt in Obercassel.
J P. 20 Bund Holzschuhe (437 Pfd.) ab Wesel fehlen in Elberfeld.
J P 62. 1 Kiste Feilen (161 Pfd.) ab Haspe fehlt in Witten.
J P S T 3. 1 Bürde Stahl (48 Pfd.) ab Siegen fehlt in Hardt.
J P S 112. 1 Fass Thran (81 Pfd.) ab Siegen fehlt in Grevenbrück.
J P S T 3. 1 Bürde Stahl (48 Pfd.) ab Remscheid fehlt in Siegen
J & Q 34. 1 Kiste Knöpfe (46 Pfd.) ab Mülheim a/Rh. fehlt in Altena.
J R 121. 1 Pack Säcke (112 Pfd.) ab Steele fehlt in Mülheim a/d. R.
J R. 1 Sack getr. Obst (25 Pfd.) ab Hersfeld fehlt in Dortmund.
J R 6046. 1 leere Kiste (45 Pfd.) ab Dülken fehlt in Düsseldorf.
J R C 112. 1 Fass Oel (82 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Grevenbrück.
J S 696. 1 Kiste Feuerzeug (83 Pfd.) ab Cöln fehlt in Lindern.
J S 66. 1 Fass Butter (60 Pfd.) ab Rehme fehlt in Elberfeld.
J S C 719. 1 Fass Petroleum (329 Pfd.) ab Ruhrort fehlt in Langschede.
J U K 4531. 1 Kiste Cigarren (90 Pfd.) ab Sebaldsbrück fehlt in Aachen M.
J V 6729. 1 Kiste Cigarren (65 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Neuss.
J V 56. 1 Kiste Glasknöpfe (46 Pfd.) ab Reichenberg fehlt in Unna.
J W 61. 1 Ballot baumw. Waaren ab Iserlohn fehlt in Dortmund.
J W 4556. 1 Matte Feigen (25 Pfd.) ab Köln fehlt in Wickrath.
J W. 1 Korb Kleider (25 Pfd.) ab Deutzerfeld fehlt in Steele
J W 2145. 1 Kiste Papier (120 Pfd.) ab Deutzerfeld fehlt in Barmen.
K 1858. 1 Ballot Wollw. (30 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Mülheim a/Rh.
K. 1 Block Kupfer zum Versandt fehlt in Mülheim a/Rh.
K 4. 1 leeres Fass (30 Pfd.) ab Eisfeld fehlt in Crefeld.
K 50. 1 Ballen Wollw. (37 Pfd.) ab Gütersloh fehlt in Aachen M.
K. 1 Ofenklappe (½ Pfd.) ab Dortmund fehlt in Witten.
K 48. 1 Fass Butter (144 Pfd.) ab Dortmund fehlt in Witten.
K 102. 1 Kiste Eisenwaaren (33 Pfd.) ab Wernshausen fehlt in Altena.
K. 1 Collo Gusseisen (11 Pfd.) ab Creuzthal fehlt in Finnentrop.
K 619. 1 Ballen baumw. Waaren (70 Pfd.) ab M. Gladbach fehlt in Neuss.
K 418/22. 5 Kübel Butter (155 Pfd.) ab Hamm fehlen in Essen.
K 133. 1 Kiste Rosinen (56 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Essen.
K 1/4. 4 Ringe Draht (210 Pfd.) ab Altena fehlen in Essen.
K 1/5. 5 Colli Meubles (220 Pfd.) ab Elberfeld fehlen in Essen.
K 74. 1 leeres Fass (70 Pfd.) ab Steele fehlt in Dortmund.
K. 1 Randkessel (114 Pfd.) ab Dülmen fehlt in Bochum.
K 597. 1 Korb Kleider (29½ Pfd.) ab Deutz fehlt in Bochum.
K. 1 Tafel Zink (22 Pfd.) ab Essen fehlt in Soest.
K 15. 1 eiserne Schlitzrinne (85 Pfd.) ab Witten fehlt in Haspe.
K 196. 1 leeres Fass ab Letmathe fehlt in Gevelsberg.
K. 1 Block Kupfer (15 Pfd.) ab Mülheim a/Rh. fehlt in Wetter.
K 1. 1 Sack Leimleder (60 Pfd.) ab Benrath fehlt in Gerresheim.
K 454. 1 Ballen Reis (202 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Steele.
K B 965. 1 Korb Nägel (85 Pfd.) ab Werdohl fehlt in Hamm.
K C 384/5. 2 Kisten Papier (937 Pfd.) ab Düren fehlen in Neuss.
K C 33. 1 Korb Stahl (175 Pfd.) ab Neuss fehlt in Aachen T.
K C 285. 1 Ballen Teppich (54 Pfd.) ab Herford fehlt in Solingen.
K D 3. 1 Pack Tafeln ab Lippstadt fehlt in Witten.
K H 13/14. 2 Körbe Nägel ab Düsseldorf fehlen in Barmen-Rittershausen.
K H 4393. 1 Ballen Leinen (32 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Crefeld.
K & K 29251. 1 Sack Graupen (100½ Pfd.) ab Erfurt fehlt in Hoerde.
K & K 29252. 1 Sack Sago (25⅓ Pfd.) ab Erfurt fehlt in Hoerde.
K R. 1 Bund Schiefertafeln ab Mainz fehlt in Lindern.

K S 34. 1 Pack Schinken (13 Pfd.) ab Lippstadt fehlt in Aachen M.
K S 2109. 1 Ballen baumw. Waaren (34 Pfd.) ab Frankfurt a/M. fehlt in Altena.
K S 34. 1 Pack Schinken (13 Pfd.) ab Lippstadt fehlt in Aachen T.
K S 6. 1 Korb Gemüse (56 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Steele.
K V 578. 1 Korb Muttern ab Hagen fehlt in Aachen M.
L. 1 Fass Fischw. (9 Pfd.) ab Harburg fehlt in Barmen-Rittershausen.
L. 12 Colli Rohzink (418 Pfd.) ab Mülheim a/Rh. fehlen in Wickede.
L 329. 1 Kiste Flaschen (47 Pfd.) ab Neheim-Hüsten fehlt in Welschenennest.
L 2021. 1 leeres Fass (20 Pfd.) ab Siegen fehlt in Welschenennest.
L 216/219. 4 leere Seifentonnen (100 Pfd.) ab Witten fehlen in Barmen.
L 2110. 1 Sack Kaffee (25½ Pfd.) ab Welschenennest fehlt in Grevenbrück.
L. 1 Collo Patentkuppeln (19 Pfd.) ab Hagen fehlt in Aachen M.
L. 12 Platten Rohzink (402 Pfd.) ab Mülheim a/Rh. fehlen in Wickede.
L. 1 Ofenrohr ab Finnentrop fehlt in Altena.
L 694. 1 Ballen Reis (50½ Pfd.) ab Welschenennest fehlt in Finnentrop.
L 669. 1 Ballen Kaffee (50½ Pfd.) ab Welschenennest fehlt in Finnentrop.
L 150. 1 Kiste Draht (72 Pfd.) ab Iserlohn fehlt in Neuss.
L. 1 Btl. Kan.-Waare (27 Pfd.) ab Gesecke fehlt in Dortmund.
L. 1 Collo gesch. Ring (13 Pfd.) zum Versandt fehlt in Dortmund.
L. 1 Rolle Dachpappe (72 Pfd.) ab Langenberg fehlt in Bochum.
L 169. 1 Pack Schinken (38 Pfd.) ab Ahlen fehlt in Letmathe.
L 9. 1 Pack Kartoffeln (1 Pfd.) ab Bebra fehlt in Hagen.
L 4891. 1 Ballen baumw. Waaren (29 Pfd.) ab Wesel fehlt in Hagen.
L 40. 1 Korb Därme (125 Pfd.) ab Bonn fehlt in Elberfeld [Eilgut].
L. 1 Bürde Eisenblech ab Solingen fehlt in Lennep.
L B 12. 1 Kiste Feilen (146 Pfd.) ab Dillenburg fehlt in Mülheim a/Rh.
L B 12. 1 Kiste Feilen ab Dillenburg fehlt in Remscheid.
L B 141. 1 Ballen Emballage (25 Pfd.) ab Crefeld fehlt in Ohligswald.
L B 5648. 1 Kiste Farbwaaren (56 Pfd.) ab Berlin fehlt in Düsseldorf.
L C 374. 1 Ballen Manufacturwaaren (103 Pfd.) ab Mülheim a/d. R. fehlt in Hamm.
L C. 2 Stück Fourniere ab Düsseldorf fehlen in Kaldenkirchen.
L C M 2827. 1 Korb Flaschen (30 Pfd.) ab Neuss fehlt in Elberfeld.
L F 11. 1 leeres Fass (28 Pfd.) ab Creuzthal fehlt in Hagen.
L K 238. 1 Kiste gr. Eisenwaaren (76 Pfd.) ab Unna fehlt in Hamm.
L K 143. 1 Ballot Manufacturwaaren (19 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Mülheim a/Rh.
L K 833. 1 Ballen Wollwaaren (40 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Düsseldorf.
L K 7417. 1 Kiste Feuerzeug ab Mülheim a/Rh. fehlt in Essen.
L K. 1 Fass Wein (50 Pfd.) ab Deutz fehlt in Letmathe.
L K 3. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) ab Dillenburg fehlt in M. Gladbach.
L L 1928. 1 leeres Fass ab Finnentrop fehlt in Altena.
L M 1276. 1 leere ¹/₈Ohm (10 Pfd.) ab Steele fehlt in Duisburg.
L M 657. 1 Kiste Gewebe (77 Pfd.) fehlt in M. Gladbach.
L M 8961. 1 Ballen Wollwaaren (64 Pfd.) ab Köln fehlt in M. Gladbach.
L P 9261. 1 Kiste Kurzw. (42 Pfd.) ab Rittershausen fehlt in Düsseldorf.
L R C 10. 1 leerer Korb (27 Pfd.) ab Oschersleben fehlt in Dortmund.
L S 66. 1 Schraubstock ab Hagen fehlt in Kaldenkirchen.
L V 1529. 1 leere Kiste (33 Pfd.) ab Schwerte fehlt in Unna.
L V 1. 1 Ballen Abfall (672 Pfd.) ab Antwerpen fehlt in Neuss.
L W 223. 1 Ballot Leinen (53 Pfd.) ab Bielefeld fehlt in Werl.
L W 537. 1 Kiste Leinen (64 Pfd.) ab Bielefeld fehlt in Aachen M.
L W 1957. 1 Kübel Butter (34½ Pfd.) ab Brackwede fehlt in Witten.
L W 352. 1 Pack Papier (38 Pfd.) ab Berlin fehlt in Iserlohn.
M 5. 1 Pack Strohdeckel (29 Pfd.) ab Soest fehlt in Barmen-Rittershausen.
M 4810. 7 leere Fässer fehlen in Unna.
M. 2 Tafeln Bleche ab Finnentrop fehlen in Mülheim a/Rh.
M 3. 1 Ballen Matratze ab Barmen fehlt in Crefeld.
M. 1 Tafel Eisenblech ab Düsseldorf fehlt in Aachen M.
M. 1 Kapselrohr fehlt in Dortmund.
M 15. 1 Ballen Reis (203 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Hagen.
M 28. 1 Sack Mehl (100 Pfd.) ab Deutzerfeld fehlt in Hagen.
M 1. 1 Rolle Körbe (28 Pfd.) ab Baal fehlt in Hagen.
M. 1 Fässchen Anchivis (4 Pfd.) ab Lüneburg fehlt in Elberfeld [Eilgut].
16134. 1 Fass Branntwein (185 Pfd.) ab Uerdingen fehlt in Lindern.
M A E 819. 1 Decke ab Siegen fehlt in Hamm.
M B 3379. 1 Fass Wein (95 Pfd.) ab Deutzerfeld fehlt in Barmen.
M B 3379. 1 Fass Wein (95 Pfd.) ab Deutzerfeld fehlt in Mülheim a/Rh.
M C 602. 1 leeres Fass (40 Pfd.) ab Lippstadt fehlt in Hagen.
ME 5693. 1 Fass Oel (373 Pfd.) ab Hamm fehlt in Bochum.
ME et C 638. 1 Kiste Liquer (90 Pfd.) ab Lüneburg fehlt in Elberfeld [Eilgut].
M F 1356. 1 Kiste halbw. Waaren (64 Pfd.) ab Mülheim a/Rh. fehlt in Elberfeld.
M F 1346. 1 Ballen halbw. Waaren (64 Pfd.) ab Mülheim a/Rh. fehlt in Düsseldorf.
M/G 5368. 1 Korb Kandis (32 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Altena.
MH M 670. 1 Pack Fussleisten (190 Pfd.) ab Münster fehlt in Werl.
M K 882. 1 Kiste Papier (143 Pfd.) ab Heissen fehlt in Essen.
M K 8346. 1 Kiste Strumpfw. (135 Pfd.) ab M. Gladbach fehlt in Essen.
M K W 3203. 1 Fass Farberde ab Köln fehlt in Rheydt.
M L 292. 1 Kiste Kleider (26 Pfd.) ab Paderborn fehlt in Bochum.
M L. 1 Decke ab Wesel fehlt in M. Gladbach.
M L 6. 1 Ballen Wollw. (44 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in M. Gladbach.
M L. 3 Kesseltöpfe (20 Pfd.) ab Empel fehlen in Geilenkirchen.
M L M. 3 leere Kisten ab Wesel fehlen in M. Gladbach.
M et L 115. 1 Fass Petroleum (319 Pfd.) ab Mülheim a/d. Ruhr fehlt in Barop.
M L J V 115. 1 Fass Petroleum (251 Pfd.) z. Versandt fehlt in Mülheim a/Rh.
M L. 1 Kiste Messingwaaren (14 Pfd.) ab Siegen fehlt in Barmen-Rittershausen.
M MR 971. 1 Sack Grünkr. (202 Pfd.) z. Versandt fehlt in Mülheim a/Rh.
M O. 1 Ballen Lumpen (78 Pfd.) ab Hagen fehlt in Limburg.
M R 474/5. 6 Ballen baumwollene Waaren (48 Pfd.) ab Limburg fehlen in Elberfeld.
M R 596. 1 Ballen Wollwaaren ab M. Gladbach fehlt in Essen.
M R 3. 2 Säcke Kartoffeln (200 Pfd.) ab Höxter fehlen in Essen.
M S 100. 1 Kiste Fleischwaaren (18 Pfd.) ab Leipzig fehlt in Barmen.
M S 69. 1 Ballen Schinken (14 Pfd.) ab Altenhundem fehlt in Kaldenkirchen.
M T 415. 1 Korb Eisenwaaren (179 Pfd.) ab Hagen fehlt in Ruhrort.
M V 3245. 1 leere Kiste (19 Pfd.) ab Unna fehlt in Hamm.
M W 2014. 1 Kiste Feuerzeug (126 Pfd.) ab Giessen fehlt in Schwelm.
M W 6564. 1 Kiste Glas (240 Pfd.) ab Mülheim a/d. Ruhr fehlt in Essen.
M W. 12 leere Fässer (395 Pfd.) ab Langschede fehlen in Soest.
M W 1188. 1 Kiste Feuerzeug ab Uerdingen fehlt in Hochdahl.
M Z 42. 1 Kistchen Probeflaschen ab Elberfeld fehlt in Mülheim a/Rh.
N 396. 1 Korb Farbwaaren (130 Pfd.) ab Wesel fehlt in Barmen.
N. 3 eiserne Töpfe (36 Pfd.) ab Creuzthal fehlen in Finnentrop.
N 363. 1 Kiste Kurzwaaren ab Düsseldorf fehlt in Essen.
N 53. 1 leeres Fass ab Langendreer fehlt in Essen.
N 6419. 1 Kiste Säcke und Körbe (32 Pfd.) fehlt in Dortmund.
N & C 611. 1 Ballen Leinengarn (244 Pfd.) ab Ruhrort fehlt in Lindern.
N E 10. 1 Kiste Eisenwaaren (180 Pfd.) ab Düren fehlt in Neuss.
N & S 390. 1 leeres Fass (30 Pfd.) ab Emden fehlt in Altena.
N S 125. 1 Ballen Pflaumen (51 Pfd.) ab Wesel fehlt in Dortmund.
N S 9936. 1 Ballen Wollwaare (19 Pfd.) ab Leipzig fehlt in Dortmund.
N S M 6. 1 Decke fehlt in Dortmund.
O. 3 Rohre (30 Pfd.) ab Schwerte fehlen in Schwelm.
O. 1 Ofenrost (7 Pfd.) ab Dülmen fehlt in Homberg.
O. 2 Kuchen Antimon ab Mülheim a/Rh. fehlen in Iserlohn.
O. 2 Colli Ofenrohr ab Schwerte fehlen in Iserlohn.
O C I. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) ab Cassel fehlt in Iserlohn.
O S 1651. 1 Fass Syrup (112 Pfd.) ab Dortmund fehlt in Mülheim a/Rh.
O—H 2476. 1 Ballen Leinen (15 Pfd.) ab Steele fehlt in Essen.
O K 11. 1 Fass Butter ab Emden fehlt in Essen.
O M 750. 1 Pack Papier (42 Pfd.) ab Giessen fehlt in Dortmund.
P 132. 1 Kiste Eisenwaaren (109 Pfd.) ab Kreiensen fehlt in Dortmund.
P. 1 Collo Ofenrohr ab Crefeld fehlt in M. Gladbach.
P 12/14. 3 leere Fässer (90 Pfd.) ab Elberfeld fehlen in Düsseldorf.
P 1382. 1 Pack Drahtwaaren (64 Pfd.) ab Limburg fehlt in Aachen.
P 16. 1 leeres Fass (22 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Düsseldorf.
P B 665. 1 Korb Wein (95 Pfd.) ab Mülheim a/Rh. fehlt in Iserlohn.
P C 344. 1 Korb Seife ab Düsseldorf fehlt in Neviges.
P C 72. 1 leerer Oxthoft ab Elberfeld fehlt in Mülheim a/Rhein.
P W 216/17. 2 Ballen Schinken (208 Pfd.) ab Gütersloh fehlen in Neuss.
P D 6953. 1 Ballen Leder (38 Pfd.) ab Heissen fehlt in Essen.
P D 775. 1 Ballen Tabak (33 Pfd.) ab Rittershausen fehlt in Elberfeld.
P E 6013. 1 Sack Bohnen (102 Pfd.) ab Mülheim a/Rh. fehlt in Ohligswald.
P F 1. 1 Sack Hafer (50 Pfd.) ab Mainz fehlt in Rheydt.
P H 6292. 1 Korb Candis (29 Pfd.) ab Duisburg fehlt in Essen.
P G I. 1 Kiste Kleider (109 Pfd.) ab Essen fehlt in Aachen.
P H 1193. 1 Pack Sprungfedern (69 Pfd.) ab Limburg fehlt in Hamm.
P H 3825. 1 Korb Tabak (121 Pfd.) Mülheim a/Rh. fehlt in Hagen.
P K 278. 1 Ballen baumwollne Waaren (50 Pfd.) ab Neuss fehlt in M. Gladbach.
P M. 1 Aschkasten ab Dülmen fehlt in Ronsdorf.
P M 5509½. 1 Kiste Gefässe (26 Pfd.) ab Wesel fehlt in Aachen M.
P O 1/3. 3 leere Fässer (75 Pfd.) ab Schwelm fehlen in Dortmund.
P O 160. 1 Fass Bier (100 Pfd.) ab Dortmund fehlt in Werdohl.
P O 6829. 1 Fass Bier (100 Pfd.) ab Solingen fehlt in Werdohl.
P O 6829. 5 Fässer Bier ab Essen fehlen in Werdohl.
P R 5447. 1 Kiste Wollwaaren (48 Pfd.) ab Aachen T. fehlt in Essen.
P T. 1 Blutfass fehlt in Mülheim a/Rh.
P S 194. 1 Kiste Messingwaaren (65 Pfd.) ab Deutz fehlt in Iserlohn.
P S 1037. 1 Pack Feilen (37 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Milspe.
P S. 1 Kesseltopf (10 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Geilenkirchen.
P S. 4 Gewichte (4 Pfd.) ab Neuss fehlen in Geilenkirchen.
P S 610. 1 Kiste Cigarren (50 Pfd.) ab Rheda fehlt in Lindern.
P S 4. 1 Korb Weintrauben (19 Pfd.) ab Neuss fehlt in Dülken.
P P 130. 1 Korb Stahlwaaren (300 Pfd.) ab Frankfurt a/M. fehlt in Milspe.
P Z 1044. 1 Fass Bleiweiss ab Cöln fehlt in M. Gladbach.
P A C 220. 1 Kiste Lichte fehlt in Steele.
P G S 2253. 1 Korb Magenbitter (95½ Pfd.) ab Bonn fehlt in Elberfeld.
P W E 580. 1 Kiste Kurzwaaren (47 Pfd.) ab Deutz fehlt in Mülheim a/Rh.
R 557. 1 Ballot Leinen (116½ Pfd.) ab Dülmen fehlt in (?) Ruhr.
R 2673. 1 Korb Steingut (72 Pfd.) ab Neuss fehlt in Unna.
R. 1 Collo Maschinen zum Versandt fehlt in Dortmund.
R. 2 Bund Abfallkehr fehlen in Neheim-H.
R. 1 Tafel Eisenblech ab Schwerte fehlt in Hörde.

R 10. 1 Ballen Wollwaaren (16 Pfd.) ab Essen fehlt in Aachen M.
R 1693. 1 Ballen Schinken ($54^1/_2$ Pfd. ab Rheda fehlt in Iserlohn.
R. 1 Block Blei (13 Pfd.) ab Rheda fehlt in Kupferdreh.
R 8193. 1 Ballen Tuch (35 Pfd.) ab Aachen M. fehlt in Obercassel.
R 90. 1 Ballen Putzwolle (100 Pfd.) ab Limburg fehlt in Altena.
R 818. 1 Bällchen Wollwaaren (94 Pfd.) ab Breslau fehlt in Lennep.
R 64 1 Bällchen Wurzeln (100 Pfd.) ab Norf fehlt in Neuss.
R 12. 1 Ballen Lumpen ab Elberfeld fehlt in Limburg.
R & C 2904. 1 Pack Papier (68 Pfd.) ab Hagen fehlt in Barmen-Rittersh.
R D 741. 1 Kiste Wollwaaren (183 Pfd.) ab Leipzig fehlt in Rheydt.
R C 2055/61., 2100/1., 525., 2103/6., 2108. } 21 Ballen Hopfen ab Lichtenfels fehlen in Mülheim a/Rh.
R C 113, 948. 2 leere Fässer (56 Pfd.) ab Lennep fehlen in Dortmund.
R H 3076. 1 Kiste Eisenwaaren (200 Pfd.) ab Hagen fehlt in Aachen M.
R H 1282. 1 Kiste Feuerzeug (34 Pfd.) zum Versandt fehlt in Mülheim a/Rhein.
R M 1/2. 2 Pack Reise-Effecten (31 Pfd.) ab Duisburg fehlen in Hamm.
R P 155. 1 Sack Muscatnüsse (13 Pfd.) ab Duisburg fehlt in Mülheim an der Ruhr.
R P 5. 1 Korb Spezereiwaaren (45 Pfd.) ab Altenhundem fehlt in Finnentrop.
R L 588. 1 Korb Stahlw. (40 Pfd.) ab Ohligswald fehlt in Essen.
R S 270. 1 Ballen Gummifäden (58 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Barmen.
R S 164. 1 Ballen Gummifäden ab Hagen fehlt in Hamm.
R S 7365. 1 leeres Fass (70 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Mülheim a/Rh.
R S. 1 Rolle Packleinen (55 Pfd.) ab M. Gladbach fehlt in Odenkirchen.
R S 230. 1 Kiste Papier (159 Pfd.) ab Bielefeld fehlt in Elberfeld.
R T 2. 1 Brod Zucker (20 Pfd.) ab Essen fehlt in Witten.
R T 28. 1 Fass Pottasche ab Elberfeld fehlt in M. Gladbach.
R T 735/6. 2 Fass Eisenblech (380 Pfd.) ab Grefeld fehlen in M. Gladbach.
R U 1595. 1 Fass Fett (435 Pfd.) ab Pest fehlt in Elberfeld.
R U 70. $^1/_2$ Anker Senf (54 Pfd.) ab Crefeld fehlt in Opladen.
R NZ 3481. 1 Ballen Leinenwaaren (26 Pfd.) ab Lindern fehlt in Homberg.
R N 1634. 1 Kiste Medicamente (95 Pfd.) ab Neuss fehlt in Solingen.
S 34. 1 Kiste Fleischwaaren (84 Pfd.) ab Osnabrück fehlt in Barmen.
S 10. 1 Ballot Emballage (12 Pfd.) ab M. Gladbach fehlt in Duisburg.
S 1. 1 Pack Säcke (42 Pfd.) ab Mülheim a/Rh. fehlt in Crefeld.
S. 1 Ofendeckel ab Creuzthal fehlt in Grevenbrück.
S. 1 Pack Pappe ab Düsseldorf fehlt in Aachen M.
S 1/2. 2 Bürden Stahl ab Remscheid fehlen in Witten.
S 63. 1 Kübel Butter (37 Pfd.) ab Bielefeld fehlt in Witten.
S 3000. 1 Fass Seife ab Elberfeld fehlt in Witten.
S 41. 1 Sack Zucker (112 Pfd.) ab Dortmund fehlt Witten.
S 3836/7. 2 Pack Matten (115 Pfd.) ab Bingen fehlen in Viersen.
S 23/4. 21 Tafeln Blech (301 Pfd.) ab Witten fehlen in Ohligswald.
S. 2 Tonnen Seife (56 Pfd.) ab Elberfeld fehlen in Altena.
S 2434. 1 Fass Holzessig (44 Pfd.) ab Mülheim a/Rhein fehlt in Altena.
S 426. 1 Korb Candis ($37^1/_2$ Pfd.) ab Mülheim a/Rhein fehlt in Altena.
S 4. 1 Korb Eisenwaaren (152 Pfd.) ab Neviges fehlt in Neuss.
S 1/6. 6 Ofentheile (442 Pfd.) ab Haardt fehlen in Essen.
S 764. 1 Ballen Baumwollen-Waaren (40 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Essen.
S 42. 1 Korb Hefe (50 Pfd.) ab Uelzen fehlt in Rheydt.
S 6. 1 Stab Flacheisen (33 Pfd.) ab Crefeld fehlt in Homberg.
S 1581. 1 Korb Candis (32 Pfd.) ab Duisburg fehlt in Aprath.
S. 6/40 Tafeln Eisenblechdeckel (230 Pfd.) ab Schwerte fehlen in Dortmund.
S 7. 1 Kiste Betten (20 Pfd.) ab Höxter fehlt in Bochum.
S 890. 1 Kiste Zuckerwaaren (39 Pfd,) ab Mülheim a/Rhein fehlt in Bochum.
S 51. 1 Kübel Butter (55 Pfd.) ab Hagen fehlt in Letmathe.
S 3918. 1 Tonne Seife (130 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Soest.
S. 1 Korb Aepfel (190 Pfd.) ab Leipzig fehlt in Obercassel.
S II. 1 Pack Einlagebrettchen ab Altena fehlt in Elberfeld [Eilgut.]
S 10. 1 Ballen Leder (134 Pfd.) ab Siegen fehlt in Gevelsberg.
S 6. 1 Collo Bettstellen (14 Pfd.) ab Aachen M. fehlt in Wetter.
S 1955. 1 Pack Speck (51 Pfd.) ab Bielefeld fehlt in Steele.
S 1567. 1 Ballen Wollwaaren (35 Pfd.) ab Altenhundem fehlt in Creuzthal.
S 50. 1 Kiste Pech (145 Pfd.) ab Mülheim a/Rh. fehlt in Altenhundem.
S. 1 Kessel ab Sterkrade fehlt in Lindern.
S. 2 Säcke Ringe und Roste (40 Pfd.) ab Deutzerfeld fehlen in Elberfeld.
SK 953. 1 Kiste Cigarren (30 Pfd.) ab Aprath fehlt in Hamm.
S B 1 Rolle Dachpappe (100 Pfd.) ab Anvers B. fehlt in Barmen.
S C 3. 1 Korb Butter (48 Pfd.) ab Berlin fehlt in Mülheim a/Rhein.
S & C 6459. 1 Ballen Halbw. W. (45 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Düsseldorf.
S C 583. 1 Bürde Stahl (94 Pfd.) ab Neuss fehlt in Aachen T.
S C 9637, 9264, 9261. 3 leere Fässer (35 Pfd.) ab Elberfeld fehlen in Düsseldorf.
S C 9276, 9333, 8578. 3 leere Fässer (70 Pfd.) ab Essen fehlen in Düsseldorf.
S D. 1 Collo Zinkblech (11 Pfd.) ab Barmen fehlt in Iserlohn.
S H. 2 Säcke Hafer ab Brakel fehlen in Mülheim a/Rhein.
S H 22 636. 1 Kübel Farberde (166 Pfd.) ab Giessen fehlt in Mülheim a/Rhein.
S H 5457. 1 Kiste Kurzwaaren (124 Pfd.) ab Braunschweig fehlt in Elberfeld.
S K 906. 1 Korb Eisenwaaren (70 Pfd.) ab Hagen fehlt in Hamm.
S K 5/6. 2 Fässer Wachs (758 Pfd.) ab Eisenach fehlen in Crefeld.
S K 2603. 1 Kiste Confituren (70 Pfd.) ab Bingen fehlt M. Gladbach.
S K C 3925. 1 Collo Kesselplatte ab Essen fehlt in Aachen M.
S M 10. 9 Pack Walzdraht (1000 Pfd.) ab Werdohl fehlen in Lennep.
S & S 256. 1 Ballot Manufakturwaaren (112 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Mülheim a/Rhein.
S S 516. 1 Pack Spaten (16 Pfd.) ab Hagen fehlt in Lüttringhausen.
S S 207. 1 Ballen Manufakturwaaren (67 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Neuss.
S S 9440. 1 Ballen Wollwaaren (38 Pfd.) ab Magdeburg fehlt in Düsseldorf.
S S 1853. 1 Fass Seife ab Elberfeld fehlt in Iserlohn.
T 2448. 1 Pack Sago (110 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Barmen.
T 1145. 1 Ballot Nessel (65 Pfd.) ab Emsdetten fehlt in Mülheim a/Rh.
T 2. 1 Ankerkreuz (22 Pfd.) ab Limburg fehlt in Ruhrort.
T 661. 1 Ballen Hanf (213 Pfd.) ab Hagen fehlt in Witten.
T. 1 Pack Holzschuhe (16 Pfd.) ab Empel fehlt in Elberfeld.
T 830. 1 Stück Packleinen (45 Pfd.) ab Emsdetten fehlt in Elberfeld.
T B 558. 1 Fass Branntwein (86 Pfd.) ab Finnentrop fehlt in Grevenbrück.
T E 209. 1 Ballot Twist (48 Pfd.) ab Hagen fehlt in Hamm.
T E C 301. 1 Pack Holzmodelle (3 Pfd.) ab B.-Rittershausen fehlt in Duisburg.
T F 1601. 1 Pack Eisendraht (35 Pfd.) zum Versandt fehlt in Unna.
T F 217. 1 Ballen Leinen (65 Pfd.) ab Deutz fehlt in Mülheim a/Rh.
T F C 301. 1 Pack Holzmodelle (3 Pfd.) zum Versandt fehlt in Barmen-Rittershausen.
T H 1691. 1 Kiste Feuerzeug ($8^1/_2$ Pfd.) ab Bochum fehlt in Duisburg.
T H 826. 1 Kiste Wurst (105 Pfd.) ab Ahlen fehlt in Witten.
T H. 2120. 1 Fass Sauerkraut (138 Pfd.) ab Neuss fehlt in Essen.
T H 2013. 1 Fass Sauerkraut (160 Pfd.) ab Neuss fehlt in Elberfeld [Eilgut.]
Th C 4405. 1 Fass Bier ab Dortmund fehlt in Altena.
Th C 6466. 1 Fass Bier ab Dortmund fehlt Altena.
T N 580. 1 Korb Eisenwaaren (83 Pfd.) ab Hagen fehlt in Solingen.
T P 43. 1 Kiste Fische (10 Pfd.) ab Harburg fehlt in Aachen M.
T R 369. Ballen baumw. Waaren (10 Pfd.) ab Magdeburg fehlt in Rheydt.
T S 1201. 1 Sack Pflaumen (222 Pfd.) ab Solingen fehlt in Altenhundem.
U. 1 Pack Strohstühle (16 Pfd.) ab Crefeld fehlt in Homberg.
U S 126. 1 Pack Papier (50 Pfd.) ab Solingen fehlt in Aachen M.
U V 117. 1 Fass Häringe (150 Pfd.) ab Schwelm fehlt in Barmen-Rittershausen.
U V 117. 1 Fass Häringe (150 Pfd.) ab Harburg fehlt in Schwelm.
V 11 4 Theile eines Kessels ab Mülheim a/Rh. fehlen in Neheim-Hüsten.
V. 4 Colli Ofentheile ab Neuss fehlen in Essen.
V 5646. 1 Kübel Butter (38 Pfd.) ab Hamm fehlt in Essen.
V. 1 leerer Korb ab Bochum fehlt in Soest.
V A 8/7. 2 leere Fässer (123 Pfd.) ab Vohwinkel fehlen in Aachen M.
V B 360. 1 Kiste Schrauben (450 Pfd.) ab Witten fehlt in Dortmund
V B 177. 1 Kiste Messingwaaren (104 Pfd.) ab Iserlohn fehlt in Neuss.
V B E 1857. 1 Kiste Steingut (126 Pfd.) ab Deutzerfeld fehlt in Bochum.
V & B E 1870/1. 2 Kisten Steingut ab Deutzerfeld fehlen in Unna.
V D 3. 1 Kiste Kleider (132 Pfd.) ab Remscheid fehlt in Annen.
V F B. 1 Bund Federstahl ab Elberfeld fehlt in Unna.
V G 29, 40, 1326. 3 Ketten ab Berlin fehlen in Elberfeld.
V G 6. 1 Sack Dünger (117 Pfd.) ab Mülheim a/Rh. fehlt in Schwelm.
V H 2. 1 Fass Corinthen ab Düsseldorf fehlt in Barmen-Rittershausen.
V M 752/57. 4 Körbe Glas (1045 Pfd.) ab Dülken fehlen in Elberfeld.
V R. 1 leere $^1/_4$Ohm (30 Pfd.) ab Münster fehlt in Unna.
V R 1315/4347. 2 leere $^2/_4$Ohm (70 Pfd.) ab Altena fehlen in Unna.
V R 1842. 1 leere $^1/_4$Ohm (36 Pfd.) ab Hamm fehlt in Unna.
V V 394. 1 Pack Sprungfedern (63 Pfd.) ab Altena fehlt in Düsseldorf.
V W 1546. 1 Kiste Manufakturwaaren (65 Pfd.) ab Barmen fehlt in Unna.
W 12. 1 leerer Korb (4 Pfd.) ab Deutz fehlt in Unna.
W. 1 Lagertheil (14 Pfd.) ab Altena fehlt in Barmen.
W 347. 1 Korb Sensen (80 Pfd.) ab Haspe fehlt in Hamm.
W 16. 1 Pack 4 l. Kübel (81 Pfd.) ab Witten fehlt in Hamm.
W 888. 1 Ballot Pfefferrohr (11 Pfd.) z. Versandt fehlt in Mülheim a/Rh.
W 59. 1 Ballot Wollwaaren (64 Pfd.) ab Neuss fehlt in Odenkirchen.
W 316. 2 Fässer Petroleum ab Antwerpen fehlen in Viersen.
W 8. 1 Pack Draht (50 Pfd.) ab Duisburg fehlt in Ohligswald.
W 1262. 1 Kiste Seife (28 Pfd.) ab Barmen fehlt in Ohligswald.
W 4. 1 Korb (Inhalt unbekannt) ab Hennef fehlt in Remscheid.
W 58. 1 Ballen baumw. Waaren (29 Pfd.) ab Barmen fehlt in Neuss.
W 4. 1 Pack Felle (28 Pfd.) ab Bochum fehlt in Mülheim a/d. Ruhr.
W div. Nrn. 7 leere Kisten (139 Pfd.) ab Lippstadt fehlen in Mülheim a/d. R.
W 6. 1 Fass Farin (50 Pfd.) fehlt in Dortmund.
W 1614. 1 Ballot baumw. Waaren (32 Pfd.) ab Barmen fehlt in Dortmund.
W 3324. 1 Kiste Nudeln zum Versandt fehlt in Dortmund.
W 4. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) ab Deutzerfeld fehlt in Soest.
W 363. 1 Ballen Manufakturwaaren (35 Pfd.) ab Breslau fehlt in Elberfeld [Eilgut].
W 63. 1 leeres Fass ab Letmathe fehlt in Gevelsberg.
W 17. 1 eiserner Gartenstuhl (15 Pfd.) ab Hamm fehlt in Wetter.
W 4. 1 Pack Nutzholz (31 Pfd.) ab Hennef fehlt in Lennep.

W 9468. 1 Korb Zucker (28 Pfd.) ab Wesel fehlt in Elberfeld.
W A N 4182. 1 Fass Gummi (132 Pfd.) z. Versandt fehlt in Mülheim a/Rh.
W B 3 Tafeln Eisenblech (215 Pfd.) ab Finnentrop fehlen in Barmen.
WB 853. 1 Ballot Leinen (63 Pfd.) ab Lindern fehlt in Mülheim a/Rh.
W B 614. 1 Rolle Leinen (24 Pfd.) ab C. M. Bahn fehlt in Duisburg.
WB 3499. 1 Ballen Leinen (60 Pfd.) ab Lindern fehlt in Crefeld.
W B 238. 1 Kiste Eisenwaaren (90 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Aachen M.
W B 8. 1 Beutel Hefe (30 Pfd.) ab Lingen fehlt in Aachen M.
W B 5. 1 Pack Schinken (36 Pfd) ab Höxter fehlt in Essen.
W B 614. 1 Ballen Leinen (24 Pfd.) ab Deutz fehlt in Mülheim a/Rh.
W B. 1 Collo Kochmaschinentheile ab Lingen fehlt in Bochum.
W B 376. 1 Pack Sensen ab Haspe fehlt in Lennep.
W C 6990. 1 Fass Liqueuer (85 Pfd.) zum Versdt. fehlt in Mülheim a/Rh.
W C 1701/1791 2 leere 1/4 Ohm (73 Pfd.) zum Versandt fehlen in Mülheim a/Rh.
W C 3636. 1 leerer 1/2 Ohm fehlt in Mülheim a/Rh.
W C 1831. 1 Kiste Eisenwaaren (147 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Mülheim a/Rh
W & C 10. 1 Kiste eis. Formen (20 Pfd.) ab Steele fehlt in Mülheim a/Rh.
W C 1411. 1 Sack Gries (202 Pfd.) ab Braunschweig fehlt in Dortmund.
W C 4031. 1 Kiste Cacao (70 Pfd.) ab Braunschweig fehlt in Aachen T.
W C 10259. 1 Kiste Nudeln (29 Pfd.) ab Braunschweig fehlt in Düsseldorf.
W C 5937/6. 2 Kisten Nudeln (68 Pfd.) ab Braunschweig fehlen in Iserlohn.
W C 935. 1 Kiste Effecten (22 Pfd.) ab Mülheim a/Rh. fehlt in Steele.
W D 1 Platte Gusseisen ab Empel fehlt in Aachen M.
W D. 1 Platte Gusseisen ab Empel fehlt in Aachen M.
W E 285. 1 Decke ab Limburg fehlt in Hamm.
W E 8201. 1 Korb Fett (61 Pfd.) ab Hamm fehlt in Elberfeld [Eilgut].
W F 345. 1 Sack Schüsser (57 Pfd.) ab Münster fehlt in Duisburg.
W G 3. 2 Gardinenhalter (20 Pfd.) ab Berlin fehlen in Unna.
W G 115. 1 leere Kiste (19 Pfd.) ab Haspe fehlt in Remscheid.
W H 740. 1 leere Kiste (45 Pfd.) ab Dülken fehlt in Ruhrort.
W H 449. 1 Ballen Wollwaaren (25 Pfd) ab Döbeln fehlt in Aachen M.
W H 115. 1 Ballen Leinen (105 Pfd.) ab Höxter fehlt in Neuss.
W H 144. 1 Ballen Leinen (102 Pfd.) ab Creuzthal fehlt in Solingen.
W J 27. 1 Ballen Putzwolle ab Elberfeld fehlt in Essen.
W J P 65. 1 Pack leere Körbe (28 Pfd.) ab Iserlohn fehlt in Milspe.
WK 1 Kesseltopf ab Dortmund fehlt in Mülheim am Rhein.
W K 19. 1 Kalkdecke (30 Pfd.) ab Kleinenbroich fehlt in Aprath.
W K 6. 1 leeres Fass (21 Pfd.) ab Calcum fehlt in Rheydt.
W K 9. 1 leeres Fass (30 Pfd.) ab Boisheim fehlt in Aprath.
W K 4. 1 Sack Knoblauch (50 Pfd.) ab Essen fehlt in Dortmund.
W K. 1 Rolle Leinen (27 Pfd.) ab Brackwede fehlt in Letmathe.
WK C 2871. 1 Kiste Wichse (34 Pfd.) ab Erfurt fehlt in Crefeld.
W L. 1 Korb Gemüse (122 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Steele.
W M 5. 1 Pack leere Säcke (28 Pfd.) ab Witten fehlt in Hamm.
W M 958. 1 Kiste Strohseile (11 Pfd.) ab Ruhrort fehlt in Aachen M.
W M 136. 1 Ballen Cigarren (34 Pfd.) ab Dortmund fehlt in Iserlohn.
W P 9661. 1 Kiste Kurzwaaren (37 Pfd.) ab Deutz fehlt in Iserlohn.
W R 33. 1 Fass Kraut (680 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Mülheim am Rh.
W R. 1 Ballen Lumpen ab Elberfeld fehlt in M. Gladbach.
W S 8924. 1 Korb Zucker (27 Pfd.) ab Wesel fehlt in Barmen.
W S 150. 1 Ballen Wollwaaren (27 Pfd.) ab Soest fehlt in Aachen M.
W S 245. 1 Korb Senf (50 Pfd.) ab Barmen fehlt in Witten.
W S 579. 1 Pack Sensen ab Haspe fehlt in Erkelenz.
W S. 1 Korb Eisenwaaren (33 Pfd.) ab Neuss fehlt in Baal.
W S 1 Sack trockenes Obst (46 Pfd.) ab Höxter fehlt in Steele.
W S. 30 Bd. Holzschuhe (588 Pfd.) ab Wesel fehlen in Elberfeld.
W T 11. 1 Kiste Litzen (36 Pfd.) ab Rittershausen fehlt in Neuss.
W W 160. 1 leeres Fass (57 Pfd.) ab Creuzthal fehlt in Schwelm.
W W 292. 1 leere Kiste (92 Pfd.) fehlt in Neheim-H.
W W 2163. 1 Kiste Lampentheile (227 Pfd.) fehlt in Neheim-H.
W W 10 668, 10 670, 10 672. 3 Ballen Wolle (1064 Pfd.) ab Winsen fehlen in Kaldenkirchen.
W W 290/1. 2 Fässer Wein (168 Pfd.) ab Neuss fehlen in Ohligswald.
W Z 146. 1 Ballen Kurzwaaren (27 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Neuss.
X. 2 Tappen ab Stettin fehlen in Ruhrort.
X. 1 Eisenplatte ab Köln fehlt in Viersen.
X 11. 12 Bd. Fasseisen ab Duisburg fehlt in Viersen.
Z B B 692. 1 Fass Zucker (1066 Pfd) ab Dortmund fehlt in Bochum.
ZME 286. 1 Collo Tabak (52 Pfd.) ab Emmerich fehlt in Elberfeld.
Z R B 2624. 1 Fass Zucker (494 Pfd) ab Braunschweig fehlt in Barmen,
76. 1 Ballot Wollgarn ab Düsseldorf fehlt in Barmen-Rittershausen.
1 Ballen Lurrumo (100 Pfd. ab Düsseldorf fehlt in B. Rittershausen.
E W E 1149. 1 Ballen Werg (155 Pfd.) ab Ruhrort fehlt in Dülken.
869. 880. 221. 3 Körbe Candis (112 Pfd.) ab Arnstadt fehlen in Barmen.
219. 1 Korb Butter (47 Pfd.) ab Mülheim a. Rhein fehlt in Barmen.
1379. 1 Korb Eisenwaaren (46½ Pfd.) ab Leipzig fehlt in Barmen.

2. 1 Korb Candis (40 Pfd.) ab Mülheim a. Rhein fehlt in Barmen.
B 3301. 1 leeres Fass (211 Pfd.) ab Minden fehlt in Barmen.
E 11 185. 1 Sack Gries (12½ Pfd.) ab Emmerich fehlt in Werl.
1 Block Zinn (60 Pfd.) ab Gevelsberg fehlt in Mülheim a. Rhein.
W K 1729. 1 Sack Schinken (78 Pfd.) ab Grevenbrück fehlt in Mülheim am Rhein.
4711. 1 Ballot bw. Garn (148 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Mülheim am Rhein.
3781. 1 leerer Korb (8 Pfd.) ab Iserlohn fehlt in Duisburg.
6353. 1 Kiste Cigarren (112 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Crefeld.
1 Sack Erbsen (200 Pfd.) ab Halberstadt fehlt in Schwelm.
B 6130. 1 Flasche Petroleum (67 Pfd.) fehlt in Neheim-H.
1151. 1 Ballen Gelbholz (50 Pfd.) fehlt in Neheim-H.
7468. 1 Ballen Tabak (299 Pfd.) fehlt in Neheim-H.
I 1973. 1 Korb Materialwaaren (34 Pfd.) ab Altena fehlt in Grevenbrück.
134. 1 leere Kiste ab Rheine fehlt in Iserlohn.
2346. 1 Kiste Eisenwaaren (38 Pfd.) ab Neuss fehlt in Hagen.
0. 1 Packet Tafeln (10½ Pfd.) ab Schwelm fehlt in Hagen.
598. 1 Fass Oel (398 Pfd.) ab Halberstadt fehlt in Hagen.
3475. 1 Kiste Holzwaaren (16 Pfd.) ab Sonneberg fehlt in Elberfeld [Eilgut].
822. 1 Ballen Garn (22 Pfd.) ab Düren fehlt in Elberfeld.
2349. 1 Ballen Leinen (30 Pfd.) ab Arnsberg fehlt in Elberfeld.
9719. 1 Pack Säcke (29 Pfd.) ab Neuss fehlt in Baal.
F S 1 Ballen Wollen-Waaren (27 Pfd.) ab Berlin fehlt in Lennep.
120. 1 Collo Colonialwaaren (22 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Lennep.
2139. 1 Kiste Cigarren (95 Pfd.) ab Deutzerfeld fehlt in Lennep.
177, 122. 2 Ballen Kaffee (256 Pfd.) ab Deutz fehlen in Solingen.
4175. 1 Kiste Porzellan (67 Pfd.) ab Weimar fehlt in Elberfeld.
581. 1 Ballen Manufacturw. (79 Pfd.) ab Dresden fehlt in Elberfeld.
13. 1 Korb Materialwaaren (60 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Plettenberg.
10. 1 Kiste Eisenwaaren (44 Pfd.) ab Dülmen fehlt in Aachen M.
8312. 1 Pack Saamen (93 Pfd.) ab Quedlinburg fehlt in Aachen M.
492. 1 Fass Branntwein (40 Pfd.) ab M. Gladbach fehlt in Aachen M.
5822, 5605. 2 Säcke Tabak (158 Pfd.) ab Carlshafen fehlen in Witten.
1325. 1 Ballen Wachstuch (118 Pfd.) ab Dresden fehlt in Remscheid.
1973I. 1 Korb Materialwaaren (34 Pfd.) ab Braunschweig fehlt in Remscheid.
4215. 1 Ballen baumw. Waaren (58 Pfd.) ab M. Gladbach fehlt in Remscheid.
219. 1 leeres Fass (76 Pfd.) ab Hochdahl fehlt in Essen.
6097. 1 Kiste Obst (58½ Pfd) ab Bebra fehlt in Essen.
1882. 1 leere Kiste (70 Pfd.) ab Münster fehlt in Essen.
8024. 1 leeres Fass (17 Pfd.) ab Limburg fehlt in Essen.
C P 0 11. 1 Ballen Baumwolle ab Venlo fehlt in Rheydt.
1145. 1 Ballen Leinengarn (562 Pfd.) ab Geestemünde fehlt in Dortmund.
1172. 1 Ballen Feldsaamen (144 Pfd.) ab Aschersleben fehlt in Dortmund.
5069. 1 Kiste Wollenwaaren (94 Pfd.) ab Gera fehlt in Dortmund.
2 Block Kupfer ab Mülheim a. d. Ruhr fehlen in Bochum.
BEDE

44. 1 Ballen Nessel ab Venlo fehlt in M. Gladbach.
2512/3. 2 Kisten Wein (101 Pfd.) ab Elberfeld fehlen in M. Gladbach
1 leeres Fass ab Aachen T. fehlt in M. Gladbach.
34 503. 1 Fass Liqueur (82 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Iserlohn.
I. 6 lose Töpfe (4½ Pfd.) ab Schwerte fehlen in B. Rittershausen.
X. 1 Collo Koch-Maschine (14 Pfd.) zum Versandt fehlt in Dülken.
/. 1 gerades Ofenrohr (8 Pfd.) ab Finnentrop fehlt in Unna.
/. 2 Stück Ofenrohre (23 Pfd.) ab Schwerte fehlen in Unna.
96. 1 Fass Oel (314 Pfd.) zum Versandt fehlt in Mülheim a. Rhein.
124, 146. 2 Fässer Terpentinöl (642 Pfd.) zum Versandt fehlen in Mülheim am Rhein.
X X 2 Block Kupfer zum Versandt fehlen in Mülheim am Rhein.
X. 4 Bleche ab Finnentrop fehlen in Mülheim am Rhein.
1174. 1 Sack Waid (110 Pfd.) ab Gotha fehlt in Oberhausen.
6450. 1 Ballen Leinen (44 Pfd.) ab Osnabrück fehlt in Aachen M.
4143. 1 Kiste Metallwaaren (34 Pfd.) ab Braunschweig fehlt in Altena.
Θ 5825. 1 Fass Melis (1855 Pfd.) ab Mülheim am Rhein fehlt in Essen.
813. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 10 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Dortmund.
278/81. 4 Kisten Feuerzeug ab Giessen fehlen in Dortmund.
1/8. 8 Bln. Budengestell (292 Pfd.) ab Bochum fehlen in Dortmund
5393. 1 Ballen Leder (133 Pfd.) ab Frankfurt a. M. fehlt in M. Gladbach.
6073. 1 Sack Mandeln (50 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in M. Gladbach.
1327. 1 Ballen Manufacturwaaren (47 Pfd.) ab Cöln fehlt in M. Gladbach.
I. 1 Collo Rost ab Köln fehlt in M. Gladbach.
131. 1 Kiste Eisenwaaren (464 Pfd.) ab Neuss fehlt in Aachen T.
2084½. 1 Pack Tuchwaaren ab Lennep fehlt in Aachen T.
X 1 Block Kupfer ab Mülheim am Rhein fehlt in Iserlohn.
I 2115. 2 Collis Ofentheile ab Arnsberg fehlen in Iserlohn.
3790. 1 Fass Branntwein (634 Pfd.) ab Münster fehlt in Haspe.
2073. 1 Fass Schreibmaterialien ab Geldern fehlt in Obercassel.
VII. 20 Bund Reifen (160 Pfd.) ab Wesel fehlen in Gevelsberg.
Thier & Co. 11 leere Fässer ab Siegen fehlen in Dortmund.
Boemke & Hueck 1001. 1 Fass Bier ab Duisburg fehlt in Dortmund.
Boemke & Hueck. 1 leere ½ Ohm ab Aachen M. fehlt in Dortmund.
Herber, Holz & Co. 3247. 1 Fass Bier ab Crefeld fehlt in Dortmund.
H. Boemke 5446. 1 leeres Fass (61 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Dortmund.
Meinighs. 10 leere Fässer ab Vohwinkel fehlen in Dortmund.
Herzberg et Co. 1 leeres Fass ab Barmen fehlt in Dortmund.
Gebr. Stahlberg. 1 Pack Säcke (88 Pfd.) ab Altenhundem fehlt in Dortmund.
Friske. 1 Sack Brod (70 Pfd.) ab Cassel fehlt in Bochum.
Steinbeck. 1 leeres Fass (20 Pfd.) ab Hagen fehlt in Bochum.
Westf. 319. 1 Decke ab Leer fehlt in Langendreer.
Gebr. Müser 1251. 1 Fass Bier (45 Pfd.) ab Leer fehlt in Langendreer.
Gebr. Müser 1251. 10 leere Fässer (651 Pfd.) ab Remscheid fehlen in Langendreer.
E. A. Schmidts. 1 Privatdecke ab Essen fehlt in Letmathe.
Adresse. 2 Pack Häute ab Antwerpen fehlen in Obercassel.
Wilms 31. 1 Kalkdecke ab Neuss fehlt in Obercassel.
Hesse, Altena 31. 1 Sack Bohnen (200 Pfd.) ab Neuss fehlt in Hagen.
Wismann. 1 Sack Hafer (100 Pfd.) ab Emden fehlt in Erkelenz.
Wenkler 3548. 1 Fass Bier (200 Pfd.) ab Dortmund fehlt in Erkelenz.
Reinhold. 1 Sack Gerste (200 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Geilenkirchen.
C. Bleff. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) ab Barmen fehlt in Lennep.
H. Limberg. ⅛ Ohm Bier ab Trompet fehlt in Wickrath.
Gebr. Mgles. 1 Fass Bier (100 Pfd.) ab Dortmund fehlt in Werdohl.
Station Witten. 1 Decke ab Hagen fehlt in Witten.
W. Strusk. 1 Fass Bier ab Dortmund fehlt in Witten.
Wenker. 1 Fass Bier (200 Pfd.) ab Dortmund fehlt in Ohligswald.
L. Franzen 408. 1 Fass Bier (105 Pfd.) ab Hörde fehlt in Altena.
Hesse, Altena. 1 Sack Bohnen (200 Pfd.) ab Hagen fehlt in Altena.
Lazarus. 2 Pack Säcke ab Kleinenbroich fehlen in Neuss.
Rosenberg. 1 Pack Säcke ab Andennes fehlt in Neuss.
Sennis. 1 Sack Roggen ab Dresden fehlt in Neuss.
Essen 18. 1 Strick ab Mülheim a. d. Ruhr fehlt in Essen.
Rhein 1242. 1 Leine ab Dortmund fehlt in Essen.
Wicking 130. 1 Decke ab Heissen fehlt in Essen.
Stäckel 107. 1 Kalkdecke (50 Pfd.) ab Dornap fehlt in Rheydt.
A. Meyer 871. 1 Korb Schellfische (70 Pfd.) ab Emden fehlt in Rheydt.

Mülh. a. d. Ruhr 2. 1 Plombirleine ab Elberfeld fehlt in Mülheim a. d. Ruhr.
Springoream et Schröder 10. 1 Pack Säcke (95 Pfd.) zur Ausgabe fehlt in Dortmund.
Bömke et Hück. 1 leeres Fass ab Elberfeld fehlt in Dortmund.
J. Roltmann. 1 Ballot Säcke (58 Pfd.) ab Witten fehlt in Dortmund.
Herberz et Co. 4252. 1 leere ½ Ohm (60 Pfd.) ab Barmen fehlt in Dortmund.
Dortmund 3. 1 Pack Säcke (73 Pfd.) ab Altenhundem fehlt in Dortmund.
Meinings 2147. 1 Fass Bier (167 Pfd.) ab Osnabrück fehlt in Dortmund.
Kupperslad. 1 Pack Säcke (110 Pfd.) ab Witten fehlt in Dortmund.
Rittershausen 17. 1 Strick ab Siegen fehlt in B. Rittershausen.
Gebr. Myrs 6426. 1 Fass Bier (100 Pfd.) ab Dortmund fehlt in Dülken.
Gebr. Myrs 892. 1 Fass Bier (100 Pfd.) ab Dortmund fehlt in Dülken.
H. Schulz 805. 1 leere ¼ Ohm (40 Pfd.) z. Ausgabe fehlt in Unna.
H. Schulz 316. 1 leere ¼ Ohm (35 Pfd.) z. Ausgabe fehlt in Unna.
W. Schmitz 952. 1 Ohm ¼ (35 Pfd.) ab Aplerbeck fehlt in Unna.
Jäger. 1 Kiste Farbwaaren (120 Pfd.) ab Anvers B. fehlt in Barmen.
Barmen 1007. 1 Decke ab Lennep fehlt in Hamm.
Herford 3. 1 Plombirleine ab Neuss fehlt in Hamm.
Annen (?) 1195. 1 leere ½ Ohm ab Letmathe fehlt in Werl.
Brakel 116. 1 Decke ab Brakel fehlt in Werl.
Pest 2, 4. 2 Pack Säcke (80 Pfd.) z. Versandt fehlen in Mülheim a. Rhein.
Gebr. Nordheim. 1 Sack Gerste (212 Pfd.) ab Magdeburg fehlt in Mülheim am Rhein.
Raff, Riesa. 1 Pack Säcke z. Versandt fehlt in Mülheim am Rhein.
Kreutzer 2100. 1 leere ½ Ohm ab Solingen fehlt in Mülheim am Rhein.
Meininghaus 6405. 1 Fass Bier (100 Pfd.) ab Dortmund fehlt in Mülheim am Rhein.
W. Braun. 1 Sack Roggen (182 Pfd.) ab Witten fehlt in Schwelm.
Stolberg. 1 leerer Korb (20 Pfd.) ab Kreiensen fehlt in Mülheim a. Rhein [Eilgut-Exp.].
W. Berns aus Ruhrort. 1 Pack Säcke (40 Pfd.) ab Hattingen fehlt in Ruhrort.
G. Küscher. 1 Fass Bier ab Elberfeld fehlt in Aachen M.
A. Bars. 1 Plombirleine ab Bodenbach fehlt in Aachen M.
Belge 573, 724, 735. 3 Plombirleinen ab Bodenbach fehlen in Aachen M.
Mästricht 96. 1 Plombirleine ab Essen fehlt in Aachen.
A. Bass 494. 1 Plombirleine ab Bodenbach fehlt in Aachen.
Krause. 1 Pack leere Säcke (75 Pfd.) ab Bochum fehlt in Witten.
G. Lohmann. 1 leeres Fass (40 Pfd.) ab Barmen fehlt in Witten.
G. Lohmann. 1 leeres Fass (40 Pfd.) ab Barmen fehlt in Witten.
Hackert & Bure. 1 Sack Roggen (180 Pfd.) zur Verladung fehlt in Witten.
Rossing. 2 Pack leere Säcke (99 Pfd.) ab Düsseldorf fehlen in Witten.
Gebr. Stahlberg 1 Pack leere Säcke (40 Pfd.) ab Dortmund fehlt in Altenhundem.
No. 11 810. 1 Collo Heckselmaschine ab Soest fehlt in B. Rittershausen.
No. 3, 8, 10. 3 Sack Nüsse (425 Pfd.) ab Siegen fehlen in Welschenennest.
No. 1329. 1 leere Ohm (100 Pfd.) ab Bochum fehlt in Duisburg.
No. 4, 5 2 Ballen Kaffee (200 Pfd.) ab Venlo fehlt in Duisburg.
No. 1/2. 2 Ballen Werg (225 Pfd.) ab Nieukerk fehlen in Ruhrort.
No. 149. 1 Ballen Leinen ab Elberfeld fehlt in Aachen M.
No. 1618. 1 Waggon Kartoffeln (20 000 Pfd.) ab Stettin fehlt in Aachen M.
No. 20. 1 Ballen Putzwolle (200 Pfd.) ab M. Gladbach fehlt in Aachen M.
No. 6497. 1 Ballen Garn (54 Pfd.) ab Neuss fehlt in Aachen M.
No. 65. 1 Decke ab Mülheim am Rhein fehlt in Witten.
No. 107. 1 Fass Bier ab M. Gladbach fehlt in Viersen.
No. 2851. 1 Korb Zucker (33 Pfd.) ab Mülheim am Rhein fehlt in Altena.
No. 509. 1 Kette ab Elberfeld fehlt in Altena.
No. 96. 1 Kiste ab Elberfeld fehlt in Dortmund.
No. 4011, 1341. 2 leere ¼ Ohm ab Essen fehlen in Dortmund.
No. 74. 1 Ofentheil ab Wetzlar fehlt in Aachen.
4 Plombirleinen ab Duisburg fehlen in Essen.
4 Gewichte (4 Pfd.) ab Neuss fehlen in Geilenkirchen.
7 Sack Hafer (700 Pfd.) ab Mülheim am Rhein fehlen in Geilenkirchen.
1 Sack Gerste (200 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Geilenkirchen.
Adr. 1 Sack Frucht (200 Pfd.) ab Bochum fehlt in Steele.
1 Sack Weizen (160 Pfd.) ab Leer fehlt in Steele.
1 Pack Kleider (18 Pfd.) ab Deutzerfeld fehlt in Steele.
50 Stück Oelsauger (3 Pfd.) ab Witten fehlen in Steele.
1 Rad, 2 Colli Räder (165 Pfd.) ab M. Gladbach fehlen in Herzogenrath.
3 Pack Säcke ab Herzogenrath fehlen in Wickrath.
1 Sack Hafer (200 Pfd.) ab Barmen fehlt in Elberfeld.
5 Säcke Hafer (900 Pfd.) ab Düsseldorf fehlen in Kohlscheidt.
1 Strick ab Barmen fehlt in Barmen-Rittershausen.
1 eiserne Verladebrücke fehlt in B. Rittershausen.
2 Zink-Eimer ab Deutzerfeld fehlen in Barmen-Rittershausen.
1 Schiebkarre (60 Pfd.) zur Ausgabe fehlt in Unna.
2 leere Körbe ab Essen fehlen in Unna.
4 Säcke Weizen ab Lemberg fehlen in Uerdingen.
1 Sack Weizen ab Lemberg fehlt in Uerdingen.
2 Säcke Weizen ab Crefeld fehlen in Uerdingen.
1 Bund Stabeisen (75 Pfd.) ab Schwerte fehlt in Hamm.
1 Pack Körbe (20 Pfd.) ab Witten fehlt in Hamm.
5 weisse Körbe (3 Pfd.) ab Baal fehlen in Hamm.
1 Sack Roggen ab Wien fehlt in Mülheim a. Rhein.
1 Sack Raps ab Wien fehlt in Mülheim am Rhein.
8 Säcke Gerste (1700 Pfd.) ab Magdeburg fehlen in Mülheim am Rhein.

1 Pack Säcke (100 Pfd.) ab Altenhundem fehlt in Mülheim am Rhein.
$^1/_2$ Patentkette ab Soest fehlt in Mülheim am Rhein.
1 Wagendecke (30 Pfd.) ab Oberhausen fehlt in Duisburg.
2 Unterlegehölzer ab Sonneberg fehlen in Duisburg.
2 Bindehölzer ab Sonneberg fehlen in Duisburg.
4 Schliesskeile ab Sonneberg fehlen in Duisburg.
1 Pack Haidebesen ab Sterkrade fehlt Crefeld.
2 Bindestricke ab Lindern fehlen in Crefeld.
22 Schliesskeile ab Herzogenrath fehlen in Ruhrort.
12 Roststäbe ab Langenberg fehlen in Ruhrort.
2 Sack Weizen ab Czegled fehlen in Aachen M.
1 Schiebkarren ab Venlo fehlt in Aachen M.
1 Pack Körbe (47 Pfd.) ab Dortmund fehlt in Witten.
1 Kiste (Inhalt unbekannt, 45 Pfd.) ab Aachen M. fehlt in Witten.
2 Säcke Kartoffeln ab Hamm fehlen in Witten.
1 Band-Kasten ab Ruhrort, H. fehlt in Witten.
2 Stäbe (27 Pfd.) ab Berlin fehlen in Witten.
30 Dielen ab Düsseldorf fehlen in Witten.
1 Sack Hafer ab Düsseldorf fehlt in Aachen T.
2 Säcke Hafer ab Lübeck fehlen in Aachen T.
1 Sack Hafer ab Düsseldorf fehlt in Aachen T.
6 Säcke Hafer ab Düsseldorf fehlen in Aachen T
1 Sack Hafer ab Düsseldorf fehlt in Aachen T.
1 Sack Hafer ab Düsseldorf fehlt in Aachen T.
1 Sack Roggen ab Berlin fehlt in Aachen T.
1 Lagertheil fehlt in Aachen T.
1 Oelspritze ab Witten fehlt in Soest.
2 leere Fässer ab Barmen fehlen in Düsseldorf.
1 Stück Gussstahl ab Neuss fehlt in Anrath.
1 Sack Mehl ab Givet fehlt in Obercassel.
1 Schneeeisen (?) und 1 Schraubenschlüssel ab Aachen fehlen in Obercassel.
1 Leine ab Coblenz fehlt in Obercassel.
5 Gewichte (à 20 Pfd.) ab Langenberg fehlen in Hagen.
1 Sack Weizen (200 Pfd.) ab Düsseldorf fehlt in Baal.
1 Sack Erbsen ab Elberfeld fehlt in Werdohl.
1 Laterne ab Gerstungen fehlt in Witten.
1 Stück Ofentheil ab Empel fehlt in Witten.
1 Oberlagerkasten (43 Pfd.) ab Neuss fehlt in Witten.
1 Nothkettenring ab Leipzig fehlt in Witten.
2 Thürrahmstücke ab Kreiensen fehlen in Witten.
1 Sack Hafer ab Leer fehlt in Witten
2 Pack Bindfaden (20 Pfd.) ab Elberfeld fehlen in Witten.
1 Patentkette ab Warburg fehlt in Witten.
1 Thürüberwurf ab Homberg fehlt in Witten.
1 Partie Aufsatzbretter ab Creuzthal fehlt in Witten.
2 Ovalrahmen-Aufsätze ab Berlin fehlen in Witten.
2 Säcke Hafer ab Emden fehlen in Langschede.
1 Bücherbrett ab Rheydt-Geneiken fehlt in Remscheidt.
1 Stück Zinn (32 Pfd.) ab Barmen fehlt in Altena.
1 Füllofen (4 Pfd.) ab Neuss fehlt in Düsseldorf.
4 Stück Kober ab Seesen fehlen in Essen.
1 Koffer Wäsche ab Bochum fehlt in Essen.
2 Stäbe Stahl (55 Pfd.) ab Barmen fehlen in Essen.
5 Säcke Hafer ab Witten fehlen in Essen.
1 Bund Seegras (50 Pfd.) ab Duisburg fehlt in Essen.
1 Block Blei (13 Pfd.) ab Kupferdreh fehlt in Essen.
1 Tisch (20 Pfd.) ab Steele fehlt in Essen.
1 Block Kupfer ab Köln fehlt in Rheydt.
4 Säcke Hafer ab Emden fehlen in Rheydt.
1 Ballen Lumpen (20 Pfd.) ab Lindern fehlt in Rheydt.
1 Sack Gerste ab Düsseldorf fehlt in Rheydt.
1 Ofenrost (6 Pfd.) ab Neuss fehlt in Homberg.
1 Sack Weizen (106 Pfd.) ab Ruhrort fehlt in Homberg.
2 Säcke Hafer ab Ruhrort fehlen in Homberg.
2 Säcke Grind ab Ruhrort fehlen in Homberg.
1 Sack Gerste (202 Pfd.) ab Magdeburg fehlt in Mülheim a/Rh.
2 Säcke Buchweizen (404 Pfd.) ab Floridsdorf fehlen in Mülheim a/Rh.
2 Thürrahmen ab Kreiensen fehlen in Dortmund.
1 Schiebkarren ab Gesecke fehlt in Dortmund.
1 Kiste Hausgeräthe ab Mülheim a/d. R. fehlt in Dortmund.
1 leere $^1/_{16}$ Ohm ab Mülheim a/d. R. fehlt in Dortmund.
48 Stück Weissbuchsplittern ab Witten fehlen in Dortmund.
2 Stück Excentricringe (80 Pfd.) ab Witten fehlen in Langenberg.
1 Stange Rundeisen ab Mülheim a/d. R. fehlt in Langenberg
1 Fass Oelseife (54 Pfd.) ab Elberfeld fehlt in Langendreer.
1 Perpendikel ab Münster fehlt in Letmathe.
1 Kiste Eisenwaaren ab Duisburg fehlt in Aachen T.
1 Sack Erbsen ab Aschersleben fehlt in Aachen T.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. Mai 1871.

K D 1/3. 3 Pack Säcke (1 Ctr. 62 Pfd.) von Köln tr. fehlen in Berlin seit 1. Mai.
Rh. 828. 1 Leine von Deutzerfeld fehlt in Berlin seit 5. Mai.
2 Aufhängebretter mit eisernen Oesen von Düsseldorf C. M. fehlen in Berlin seit 5. Mai.
N J 379. 1 Collo Wollwaaren (31 Pfd.) von Hannover fehlt in Berlin seit 10. Mai.
W 1. 1 Koffer Kleider (58 Pfd.) von Mülheim-Heissen fehlt in Berlin seit 6. Mai.
H. Levy in Hrotoschin. 8 Pack leere Säcke (4 Ctr. 45 Pfd.) von Paderborn fehlen in Berlin seit 12. Mai.
KS 3097. 1 Ballen Wollengarn (2 Ctr. 92 Pfd.) von Lennep fehlt in Berlin seit 15. Mai.
AB. 1 Collo Ofentheil (3 Pfd.) von Emden fehlt in Berlin s. 16. Mai.
L S. 2 Colli Ofentheile [1 Untersatz und 1 Aschenkasten] (25 Pfd.) von Emden fehlen in Berlin seit 16. Mai.
H K 1. 1 Kommode (1 Ctr. 78 Pfd.) zur Verladung nach Coblenz fehlt in Berlin, Versand-Güterboden, seit 2. März.
K N M 426. 1 Wagendecke von Elberfeld fehlt in Berlin seit 25. Mai.
L S 688. 1 Fass grobe Eisenwaaren (1 Ctr. 56 Pfd.) von Elberfeld fehlt in Berlin seit 28. Mai.
G H 7842. 1 Ballen Wollgarn (1 Ctr. 63 Pfd.) von Burg fehlt in Berlin seit 29. Mai.
G M 5132. 1 Ballen Tuche (3 Ctr. 76 Pfd.) von Burg fehlt in Berlin seit 29. Mai.
J B. 1 Pflugscharre von Hagen fehlt in Berlin seit 28. Mai.
B H 492/3. 2 Fässer Bier (3 Ctr. 86 Pfd.) von Mülheim-Heissen fehlen in Berlin seit 30. Mai.
E 1379. 1 Ballen Wollwaaren (2 Ctr. 61 Pfd.) von Worms fehlt in Berlin seit 24. Mai.
Rh. 743. 1 Decke von Mülheim-Heissen fehlt in Berlin seit 30. Mai.
M M 1003. 1 Kiste Wein (1 Ctr. 26 Pfd.) von Kreuznach fehlt in Berlin seit 28. Mai.
WD 385. 1 Collo, 2 Stühle (18 Pfd.) zur Verladung nach Essen, Stadtbahnhof fehlt in Berlin, Versand-Güterboden seit 27. Mai.
K 1. 1 Ballen Betten (71 Pfd.) von Jerxheim fehlt in Berlin s. 29. Mai.
B P M Zeche Hibernia 2. 1 Leine von Gelsenkirchen fehlt in Magdeburg seit 12. Mai.

Nachweisung
der erledigten Differenzen aus den Meldungen früherer Monate über fehlende Güter und Gepäckstücke der **Berlin-Potsdam-Magdeburger** Eisenbahn pro Monat Mai 1871.

S & W 2137. 1 Kiste Cigarren (2 Ctr. 5 Pfd.) von Bünde fehlte in Berlin seit Januar. Von Braunschweig nachträglich eingegangen.
A T 314. 1 Ballen Papiertapeten (1 Ctr. 91 Pfd.) von Elberfeld fehlte in Berlin seit Februar. Nachträglich ab Leer eingegangen.
E H 3539. 1 Ballen Wolle (2 Ctr. 42 Pfd.) von Verviers fehlte in Berlin seit März. An Stelle dieses Ballens ist der hier überzählige Ballen B E No. 3546 weiter gesandt.
L G 5226/27, 30, 32. 4 Ballen Wollgarn (10 Ctr. 4 Pfd.) } von Aachen
L G 653/4. 2 Körbe Wollgarn (3 Ctr. 99 Pfd.) } M. fehlten in Berlin seit März. Nachträglich eingegangen und ausgeliefert.
B & S 4955. 1 Kiste Cigarren von Delmenhorst fehlte in Berlin [Eilgut] seit April. Nachträglich ab Hannover eingegangen.
1 Kurbelzapfen (20 Pfd.) } von Düsseldorf B. M. fehlten in Berlin [Eil-
1 Kolbenstange (98 Pfd.) } gut] seit April. Nachträglich eingegangen und weiter gesandt.
B 522. 1 Ballen Twist (98 Pfd.) von Crefeld fehlte in Berlin seit April. Nachträglich ab Mülheim a. Ruhr eingegangen.
5 Glieder und 2 Nothkettenhaken zum K. N. M. Wagen 5176 von Deutzerfeld fehlten in Berlin seit April. Nachträglich eingegangen.
F A 1721/5. 5 Ballen Wolle (10 Ctr. 82 Pfd.) } von Anvers-Bassin
F A 1711/20. 10 Ballen Wolle (20 Ctr. 60 Pfd.) } fehlten in Berlin s. April. Nachträglich eingegangen.
Belge 1051, 3718. 2 Decken } von Verviers fehlten in Berlin seit April.
Belge 5391, 1298. 2 Leinen } Die Utensilien sind irrthümlich hierher kartirt. Die betreffende Pos. ist in der Karte gestrichen.
C G 129. 1 Ballen baumwollene Stuhlwaaren (40 Pfd.) von Viersen fehlte in Berlin seit April. Ballen hat sich noch nachträglich auf dem Empfangsboden vorgefunden und ist weiter gesandt.
3 Hämmer (35 Pfd.) von Magdeburg fehlten in Berlin seit April. Versender hat Angelegenheit geregelt.
No. 3895. 5 Roststäbe (97 Pfd.) von Aachen M. fehlten in Berlin seit April. Vom Versender nachgeliefert.
E B 193/6, 6404/7. 8 Ballen Wolle (22 Ctr. 31 Pfd.) von Verviers fehlten in Berlin seit April. Nachträglich eingegangen.

Halle-Casseler Eisenbahn. Juni 1871.

O 3671. 1 Fass Wein (93 Pfd.) ab Wetzlar-Berlin fehlt in Halle seit 7. Juni 1871.
1 Sack Roggen ab Sangerhausen fehlt in Nordhausen seit 17. Juni cr.
A V S 4260/1. 2 Kisten Kurzwaaren ab Cottbus-Duisburg fehlen in Nordhausen seit 20. Juni cr.
S 3 oder Gebr. Behr 8196. 1 leeres Fass vom Boden fehlt in Nordhausen seit Mai cr.

Hannoversche Staatsbahn. Pro Juni 1871.

B. 2 Eiertonnen (156 Pfd.) von Amsterdam fehlen in Osnabrück.
W B 1. 1 Pack Säcke (67 Pfd.) von Kreiensen fehlt in Osterode.
6 Stück Laternen von Hamm fehlen in Celle.

Prov.-Intendantur X A M. 1 Collo Militair-Effecten (35 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Hannover.
W T 6526. 1 leere Kiste (42 Pfd.) von Salzderhelden für Lutter fehlt in Kreiensen.
J V R 3. 1 Kiste Bücher und Wäsche (97 Pfd.) von Osterode fehlt in Göttingen.
Spediteur Jungblot in Bonenburg 1/3. 3 Pack leere Säcke (258 Pfd.) von Osterode für Bonenburg fehlen in Kreiensen.
AA 4. 1 Kiste Cigarren von Bremerhaven fehlt in Pforzheim.
Θ F B 13705. 1 Sack Linsen (50½ Pfd.) von Magdeburg fehlt in Verden.
W S. 1 Fässchen Fische (3½ Pfd.) von Lüneburg fehlt in Frankfurt a/M.
E G 659. 1 Bund Sägen (5 Pfd.) von Leipzig fehlt in Hannover.
W R 4955. 1 Ballot Manufacturwaaren (17 Pfd.) von Leipzig fehlt in Hannover.
T. 1 eisernes Gewichtstück (20 Pfd.) von Dortmund fehlt in Osnabrück.
C T 105. 1 Kiste Schuhwaaren vers. zu 104 Thlr. (66 Pfd.) von Arenshausen für Bremerhaven fehlt in Hannover.
M. 2 Säcke Düngsalz (302 Pfd.) von Vinnenburg fehlen in Bremen.
3 Säcke Holzkohlen von Eschede fehlen in Halberstadt.
H G 2156. 1 Pack Budenlaken (50 Pfd.) von Emden fehlt in Verden.

A. p. Kaiser Ferdinands- und Mähr.-Schles. Nordbahn.
Monat Juni 1871.

Simon'sche Kunst-Mühle, Nadekowitz. 2 Säcke Kornmehl (203 Pfd.) von Kolin fehlen in Hullein. Zur Verladung.
B S K 61. 1 Kiste Manufactur (412 Pfd.) von Alvincz fehlt in Wien seit 28. Februar. Zur Verladung.
E L C 3181. 1 Kiste Rosoglio (110 Pfd.) von Stauding fehlt in Troppau seit 7. Mai. Zur Verladung.
Adresse 2. 1 Pack Kleider (50 Pfd.) von Kanitz-Eibenschütz fehlt in Gänserndorf seit 5. Mai. Zur Verladung.

Kgl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.
Pro Mai 1871.

R 4. 1 Kübel Butter (18 Pfd.) von Frankenstein fehlt in Berlin seit 20. Mai cr.
J W 40. 2 Pack Leinengarn (44 Pfd.) von Lauban fehlen in Sorau seit 11. April cr.
H & C 49/51. 3 Ballen Rohtabak (603 Pfd.) von Amsterdam fehlen in Neumarkt seit 17. April cr.
P R 9431. 1 Kiste Kerzen (60 Pfd.) von Weissenfels fehlt in Breslau seit 23. April cr.
4/H S M 375. 1 Ballen Korken (55 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Breslau seit 2. Mai cr.
1 Sack Weizen (170 Pfd.) von Reichenbach fehlt in Hirschberg seit 3. April cr.
1 Sack Gerste (150 Pfd.) von Frankenstein fehlt in Hirschberg seit 8. April cr.

Oberschlesische Eisenbahn. Juni 1871.

E B 1548. 1 Fass Petroleum (3 Ctr. 19 Pfd.).
1872. 1 Ballen Korke (64 Pfd.).
U U 7140. 1 Rolle Tabak (16 Pfd.).
3844. 1 Fässchen mar. Fische (7 Pfd.).
N. Θ 1 Pack [in Leinen] Messingwaaren (44 Pfd.).
Gbr. R 1330. 1 Rolle Tabak.
S R 4. 1 Ballen Felle (1 Ctr. 7 Pfd.).
K K 2. 1 Kiste Rosinen (32 Pfd.).
T W 1148. 1 Kiste Spielkarten (31 Pfd.).
1 Collo Messer (1 Ctr. 31 Pfd.).
G E 3898. 1 Ballen Nessel (51 Pfd.).
C H 6. 1 Pack Leinen (20 Pfd.).
A S. 1 Sack Dotter (3 Ctr. 24 Pfd.).
A R 10. 1 Kübel Butter (45 Pfd.).
A R 3099. 1 Sack Kaffee.
E M 2. 1 Kübel Butter (21 Pfd.).
F M 10. 1 Kiste Butter und alte Sachen (28 Pfd.).
R G 42. 1 Kübel Butter (58 Pfd.).
K K 56. 1 Kübel Butter (57 Pfd.).
B S 82. 1 Haut.
W 2519. 1 Fass marinirte Fische (12 Pfd.).
S M 554. 1 Fass Seife (1 Ctr. 10 Pfd.).
R. 1 Fass Bricken (9 Pfd.).
M W. 2 Pack leere Säcke (2 Ctr. 2 Pfd.).
Z 458. 1 Ballen Leinen (35 Pfd.).
9210. ⅛ Ohm Wein (48 Pfd.).
H H 1. 1 Schachtel Muffe (2 Pfd.).

R M 1767. 1 Collo Manufactur-Waare (25 Pfd.).
81. 1 Kiste Rosinen (48 Pfd.).
△ 1689. 1 Kiste Alcal-Oxyd (54 Pfd.).
v. Soga. 1 Kiste Kleider (60 Pfd.).
S L 166. 1 Ballen Kaffee (49 Pfd.).
A R 87. 2 Ballen Tabak.
J C A 558. 1 Tonne Heringe (35 Pfd.).
H C 7191. 1 Kiste Farbe (96 Pfd.).
M H C 7135. 1 Fass Mostrich (44 Pfd.).
Scherner. 4 Sack Knochenmehl.
M K 107. 1 Ballen baumwollene Gewebe (1 Ctr. 27 Pfd.).
4097. 1 Collo Leinen (35 Pfd.).
A K 3. 1 Fass Petroleum.
H V 100. 1 Koffer Kleider.
H 2472/3. 2 Kisten Pech.
M W 331. 1 Ballen Leinwand (18 Pfd.).
L F 929a. 1 Pack Tüten.
S 1. 1 Ballen Tabak (5 Pfd.).
G S N 1332/3. 1 Ballen Kaffee.
1526. 1 Kiste Leinen (44 Pfd.).
H K 325, W 326. 2 Colli Schoddy (10 Ctr. 23 Pfd.).
3. 1 Sack Kleider.
M D 6074. 1 Kiste Wein (2 Ctr. 12 Pfd.).
J O G S 2855. 1 Kiste Zwirn (87 Pfd.).
G M 10071. 1 Pack Cigarren (9 Pfd.).
Diverse Zeichen. 1 leere Kiste (22 Pfd.).
Prings 1490. 1 leeres Fass (23 Pfd.).

Kgl. Preussische Ostbahn. Pro Juni 1871.

D K 1628. 1 Kiste Wein (142 Pfd.).
O H R 495. 1 Kiste Drahtnägel (114 Pfd.).
St. 3. 1 Feldstuhl.
M H 7915. 1 Beutel Canariensaamen (60 Pfd.).
G S W 2454. 1 Beutel Mandeln (25 Pfd.).
M R 1157. 1 Sack Caffee (126 Pfd.)
S 771. 1 Kiste Gummiwaaren (65 Pfd.).
W F. 1 Pack Stahl (25 Pfd.)
H P Hass Wartenburg. 1 Pack Leinwand (22 Pfd.).
P B 589. 1 Ballen Manufacturwaaren (29 Pfd.).
S L 720. 1 Ballen Manufacturwaaren (61 Pfd.).
1 Reisetasche (Gepäckstück, 14 Pfd.).

Rheinische Eisenbahn. 31. Mai 1871.

Kisten und Koffer.

S B 8. 1 leere Kiste von Sulzbach fehlt in Neuwied l. U.
J S C 700. 1 Kiste Modewaaren von Antwerpen fehlt in Köln E.
M W 1538. 1 Kiste Feuerzeug von Bingen fehlt in Aachen.
E D 836. 1 Kiste Weihrauch (237 Pfd.) fehlt in Köln Gereon.
T L 1. 1 Kiste Kleider (50 Pfd.) von Hagen fehlt in Neuwied l. U.
W G 971. 1 Kiste Beize (7 Pfd.) von Köln fehlt in Bonn.
A 787. 1 Kiste Militair-Effecten (123 Pfd.)
W S 26. 1 Kiste Kleider (62 Pfd.) } von Köln fehlen in Mainz.
P C 135. 1 Kiste Kleider (64 Pfd.) von Köln fehlt in Neuss.
B L 1862. 1 Kiste Kurzwaaren (39 Kos.) von Köln fehlt in Mons.
R C 2360. 1 Kiste Kleider (38 Pfd.) von Köln fehlt in Neuss.
R B S 1. 1 Kiste Montirungsstücke von Weissenburg fehlt in Köln G.
F G. 1 Kiste Möbel (40 Pfd.) von Köln fehlt in Neuss.
C A 3134/35. 2 Kisten Uhrengläser (220 Pfd.) von Kehl fehlen in Aachen.
1 Kiste Militair-Effecten (14 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Köln G.
L O 9090. 1 Kiste Knöpfe (459 Pfd.) von Geldern fehlt in Aachen.
P C 582. 1 Kiste Eisenwaaren von Bingerbrück fehlt in Köln G.
M B 1504. 1 Kiste Lack (37 Pfd.) von Neuss fehlt in Köln G.
W M 225. 1 Kiste Weissblech (141 Pfd.) von Neuwied fehlt in Köln G.
E E 12. 1 Koffer Effecten (40 Pfd.) von Bonn fehlt in Köln E.
R O 4. 1 Kiste Kurzwaaren (100 Pfd.) von Bonn fehlt in Köln G.
Ein Stern. 1 Kiste Kleider von Neuwied r. U. fehlt in Linz am Rhein.
F M 4769/71. 3 Kisten Seife (169 Pfd.) von Neuwied l. U. fehlen in Bonn.
D R 11549. 1 Kiste Metallwaaren (102 Pfd.) von Köln fehlt in Remagen.
8 17. 1 Kiste Maschinen (204 Kos.) von Neuss fehlt in Brüssel.
2 Kisten Krebse von Köln fehlen in Brüssel.
S 1132. 1 Kiste Käse (50 Pfd.) von Köln E. fehlt in Hochfeld.
G R 2988. 1 Kiste Wein (25 Pfd.) von Köln fehlt in Hochfeld.
A G 2774. 1 Kiste Käse (101 Pfd.) von Köln fehlt in Neuss.
J H 661. 1 Kiste Papier (146 Pfd.) von Düren fehlt in Neuwied l. U.

RF 1378. 1 Kiste Kurzwaaren (106 Pfd.) von Köln fehlt in Vallendar.
W L. 14 leere Kisten (280 Pfd.) von Eschweiler fehlen in Aachen.
WB 893. 1 Kiste Nudeln von Neuwied fehlt in Eschweiler
C B C 1393/94. 2 Kisten Papier von Düren fehlen in Köln G.
David Spick. 1 Oelgemälde von Kehl fehlt in Köln E.
K C 695. 1 Kiste Kurzwaaren (92 Pfd.) von Frankfurt fehlt in Köln E.
C H. 1 Kiste Stärke (13 1/3 Pfd.) von Köln fehlt in Neuss.

Ballen und Paquete.

15. 1 Ballen baumwollene Waaren (53 Pfd.) von Augsburg fehlt in Köln E.
1 Ballen Lumpen von Mainz fehlt in Köln G.
E H 884. 1 Ballen Bücher (37 Pfd.) fehlt in Köln G.
H C Z 4. 1 Ballen Modewaaren von Antwerpen fehlt in Köln E.
J J R 16. 1 Ballen Holzwaaren von Crefeld fehlt in Nymwegen.
T S 839. 1 Ballen Wollw. (60 Pfd.) von Aachen fehlt in Deutzerfeld.
S 985. 1 Ballen Manufacturwaaren (128 Pfd.) fehlt in Köln G.
C F 18. 1 Ballen Bücher (60 Pfd.) von Köln fehlt in Aachen.
Z 637. 1 Paquet Cigarren (35 Pfd.) von Germersheim fehlt in Neuwied.
A H 2153. 1 Ballen Wollwaaren (45 Pfd.) von Carlsruhe fehlt in Köln G.
R S 213/19. 7 Ballen Leder von München fehlt in Köln G.
B A 3774. 1 Ballen baumwollene Waaren (30 Pfd.) von Zweibrücken fehlt in Köln G.
H S 708. 1 Ballen Kurzwaaren (36 Pfd.) von Mainz fehlt in Boppard.
5392. 1 Ballen Leder (93 Pfd.) von Frankfurt fehlt in Elberfeld.
F K 810 1 Ballen baumw. Waaren (80 Pfd.) von Basel fehlt in Aachen.
L 3. 1 Bällchen baumwollene Waaren (24 Pfd.) von Ingelheim fehlt in Köln G.
B F 507. 1 Ballen Gewebe (65 Kos.) von Aachen fehlt in Brüssel.
S. 14 Ballen Wolle von Aachen fehlt in Brüssel.
V G 2. 1 Ballen Leinen von Köln fehlt in Bingerbrück.
B 4044. 1 Ballen baumw. Waaren (60 Pfd.) von Coblenz fehlt in Köln G.
A. 4 Ballen Lumpen (10 200 Pfd.) von Coblenz fehlen in Düren.
H 1571. 1 Ballen Leinen (16 Pfd.) von Ottweiler fehlt in Neuwied l. U.
C M 3712. 1 Ballen baumwollene Waaren (171 Pfd.) von Stuttgart fehlt in Mülheim a. Ruhr.
L 367. 1 Ballen halbwollene Waaren (48 Pfd.) von M. Gladbach fehlt in Köln G.
178. 1 Ballen Wollenwaaren von Creuznach fehlt in Herbesthal.
E B 2. 1 Paquet (Inhalt unbekannt, 53 Pfd.) fehlt in Köln G.

Fässer, Tonnen und Kübel.

10. 1 Kübel Butter (58 Pfd.) von Köln fehlt in Wattenscheid.
W C F 570. 1 leeres Fass fehlt in Köln G.
H 3. 1 Fass Wein (365 Pfd.) von Coblenz fehlt in Köln G.
S 5. 1 leeres Fass von Neuss fehlt in Köln G.
B 9. 1 Bütte von Oberlahnstein fehlt in Aachen.
S 709. 1 Fass Kohlenstaub (156 Pfd.) von Uerdingen fehlt in Neuss.
W G 102. 1 leeres Fass von Rittershausen fehlt in Köln G
J K 1437/39. 3 leere Fässer (150 Pfd.) von Coblenz fehlen in Vallendar.
R H 3960. 1 Fass Branntwein (228 Pfd.) von Köln fehlt in Aachen.
V B 986. 1 Fass Eisenwaaren (220 Pfd.) von Saarlouis fehlt in Coblenz.
W C 1077. 1 leeres Fass (132 Pfd.) fehlt in Köln G.
HB. 1 Fässchen Sardinen (10 Pfd.) von Köln fehlt in Andernach.
21 963. 1 leeres Fass (35 Pfd.) fehlt in Köln G.
R S 419. 1 leeres Fass fehlt in Köln G.
J C 145. 1 leeres Fass von Langenberg fehlt in Köln G.
E 198. 1/4 Ohm Wein fehlt in Köln G.
G D 3575. 1/2 Ohm Rothwein von Hönningen fehlt in Coblenz.
J K 510. 1 leeres Fass (38 Pfd.) von Coblenz fehlt in Linz.
J F 19. 1 Fass Wein (85 Pfd.) von Coblenz fehlt in Hochfeld.
M K 2172 1 Fass Fett von Wien fehlt in Köln G.
C K 155. 1 leeres 1/4 Ohmfass (18 Pfd.) von Köln fehlt in Neuwied l. U.
W 1/2. 2 leere Fässer (58 Pfd.) von Eschweiler fehlen in Brohl.
P T 4 1 Fass Wein von Linz fehlt in Stolberg.
2144. 1 Fass Zinnlösung von Köln fehlt in Brüssel.
V G 6521. 1 Fass Potasche (355 Kos.) von Köln fehlt in Brüssel.
1 Fass (Inhalt unbekannt (38 Kos) von Bonn fehlt in Brüssel.
B C 3235. 1 Fass Bier von Andernach fehlt in Düren.
V 4. 1 Fass Wein (100 Pfd.) von Waldböckelheim fehlt in Neuwied r. U.
J B 2335. 1 Fass Wein von Köln fehlt in Blankenheim.
B 671. 1 Fass Essig von Euskirchen fehlt in Schmidtheim.
Agb. P F B F A B. 1 Fässchen Sardinen (12 Pfd.) von Köln fehlt in Neuwied l. U.
B G N W. 1 leeres Fass von Herbesthal fehlt in Köln G.
H G 1847, 1850. 2 Fässer Petroleum (635 Pfd.) von Aachen fehlen in Hillesheim.
S 3. 1 leeres Fass (15 Pfd.) von Alzey fehlt in Neuwied l. U.
F H 2364. 1 leeres Fass (30 Pfd.) von Köln, C. W. fehlt in Köln G.
E E 81. 1 leeres Fass (34 Pfd.) von Crefeld fehlt in Köln G.

Diverse.

B F I. 1 eiserne Büchse für Handkarrenräder von Bingerbrück fehlt in Neuwied l. U.
S 17. 1 Collo Möbel von Basel fehlt in Köln E.
10 Stück Steine von Köln fehlen in Bingerbrück.
C M 695. 1 Pack Papier von Düren fehlt Köln G.
L S 113. 1 Pack Eisenwaaren (4 Pfd.) von Frankfurt fehlt in Aachen.
C L 6098
F S 1871. 2 Collis Ambos von Aachen fehlen in Mons.
C L N 1
1 Gebund Nageleisen von Düren fehlt in Eschweiler.
2 Collis Trichter von Hochfeld fehlen in Elberfeld.
S 2. 1 Collo Holzwaaren (102 Pfd.) von Düren fehlt in Horrem.
P. 3 Stück Winkeleisen (530 Pfd.) von Ehrenfeld fehlen in Aachen.
No. 2, 22, 23. 3 leere Zolltaschen von Köln fehlen in Aachen.
W 3820. 1 eiserne Trommel (907 Pfd.) von Mannheim fehlt in Aachen.
1 Holzverschlag von Neuss fehlt in Köln G.
R 240/43. 79 Collis Eisentheile von Köln C. W. fehlen in Rheinhausen.
C A 4356. 1 Collo Schinken von Köln fehlt in Herbesthal.
No. 40. 1 Zolltasche für Elten von Mainz fehlt in Köln E.
P H 7. 1 Collo Hausgeräthe von Neuwied fehlt in Köln G.
8 Brod Zucker von Köln fehlen in Brüssel.
H 5. 1 Collo Werkzeug von Aachen fehlt in Verviers.
1 Tisch von Köln fehlt in Bingerbrück.
C E 123. 1 Schwungrad von Erquelines fehlt in Bingerbrück.
A R 21. 1 Rolle Leder (38 Pfd.) von Cleve fehlt in Hochfeld.
3 Collis Stabeisen von Stolberg fehlen in Köln Rhein.
W T. 1 Absatztopf, 1 Lochtromme } von Bingerbrück fehlen in Düren.
2 Fensterambote von Bonn fehlen in Aachen.
J A G C 5413. 1 Collo Maschine von Frankfurt fehlt in Köln G.
8 Tornister von Essen fehlen in Köln G.
R E 1. 1 Pack Handtücher von Duisburg fehlt in Köln G.
Essen. 1 Collo, 6 Signalflaggen mit Futteral (10 Pfd.) von Köln C. W. fehlt in Essen.
1 Parthie Zinkbleche (3082 Pfd.) von Stolberg fehlt in Neuss.

Säcke.

M 13. 1 Sack Lederabfall von Cleve fehlt in Köln G.
S 5. 1 Pack leere Säcke von Kaldenkirchen fehlen in Köln G.
No. 2. 2 Pack leere Säcke von Mechernich fehlen in Düren.
Frank 4 Pack leere Säcke (278 Pfd.) von Creuznach fehlen in Köln G.
D B 2012. 1 Sack Zwetschen (50 Pfd.) von Mainz fehlt in Bacharach.
4 Säcke Hafer (275 Kos.) von Köln fehlen in Brüssel.
5 Säcke Weizen von Nürnberg fehlen in Köln Rhein.
4 Säcke Weizen von Passau fehlen in Köln Rhein.
J J 2. 1 Pack leere Säcke von Gerolstein fehlt in Neuss.
F 28 411. 1 Pack leere Säcke (54 Pfd.) von Schwelm fehlt in Köln G.
1 Sack Weizen von Bonn fehlt in Köln G.
B 174. 1 Sack Sago (129 Pfd.) fehlt in Köln G.
Adr. 1/4. 4 Pack leere Säcke (280 Pfd.) von Bonn fehlen in Köln E.
B. 1 Pack leere Säcke von Köln C. W. fehlt in Köln G.
C H. 1 Sack Mehl (201 Pfd.) von Köln fehlt in Neuss.

Körbe.

A Z 364. 1 Kork Wurst (55 Pfd.) von Neuss fehlt in Düren.
W C 25. 1 Korb Tabak (113 Pfd.) fehlt in Köln G.
F H 291. 1 Korb Zucker von Uerdingen fehlt in Essen.
L C 307. 1 Korb Sensen (47 Kos.) von Köln fehlt in Gent.
A G 5. 1 Korb Zucker (29 Pfd.) von Uerdingen fehlt in Nieukerk.
J B div. Nummern. 16 Körbe (Inhalt unbekannt) von Hof fehlen in Köln G.
J. 1 leerer Korb von Geilenkirchen fehlt in Cleve.
G 314. 1 Korb Zucker von Köln fehlt in Bingerbrück.
L A 232. 1 Pack Körbe von Crefeld fehlt in Köln G.
A K W 3203. 1 Korb Pinsel fehlt in Köln G.
Aachen. 1 Korb, 1 grosse Schmierölkanne (6 Pfd.) von Köln, C. W. fehlt in Aachen.
F L 61. 1 Korb Schuppen von Deutzerfeld fehlt in Köln G.
No. 1270. 1 Korbflasche Schmieröl (142 Pfd.) von Ehrenfeld fehlt in Neuss.
E 6. 1 Korb Bügeleisen (165 Pfd.) von Köln fehlt in Brühl.

Wagen.

No. 10 508. 1 Wagen Hafer fehlt in Köln Rhein.
K S E 350. 1 Wagen (Inhalt unbekannt) fehlt in Köln Rhein.

Gepäck.

No. 18. 1 Handkoffer [von schwarzem Leder mit kupfernen Nägeln besetzt] mit Effecten (15 Pfd.) von Basel fehlt in Köln C. P.
Satzvey Oberwesel No. 38. 1 Korb Kleider (17 Pfd.) von Satzvey fehlt in Oberwesel.
1 Collo Gepäck (Hutschachtel) von Köln fehlt in Brüssel.
No. 159. 1 Stück Gepäck von Köln fehlt in Bingerbrück.
No. 261. 1 Handkoffer von braunem Leder, mit Effecten (14 Pfd.) von Baden fehlt in Köln C. P.

(Fortsetzung folgt in nächster Nummer.)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 30.

Erscheint jeden Freitag.

Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
Adolph Refelshöfer in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

1871.

Inserate werden à $1\frac{1}{2}$ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1800 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt.

Organ des Vereins.

Elfter Jahrgang.

Leipzig, den 28. Juli 1871. (Schluss der Nummer: 27. Juli, Vormittags 11 Uhr.)

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft ist die $9_{,31}$ Meilen lange Strecke Gerolstein-Trier mit den Stationen:

Birresborn, Mürlenbach (Haltestelle), Densborn (Haltestelle), Kyllburg, Erdorf-Bitburg, Philippsheim (Haltestelle), Speicher, Auw (Haltestelle), Cordel (Haltestelle), Ehrang und Trier

am 15. Juli d. Js. dem Personen- und Güterverkehre übergeben worden.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

Berlin, den 25. Juli 1871.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Berliner Briefe.

(Vom Berliner Eisenb.-Aktienmarkte. Berlin-Görlitzer E. Lübbenau-Kamenz. Berlin-Dresdner Bahn-Project. Berlin-Stralsund. Küstenbahn Lehe-Harburg. Tilsit-Insterburger E. Tilsit-Memel. Altona-Kieler E. Cassel-Cölner Eisenb.-Project. Bergische-Märkische E. Murgthalbahn. Luxemburger E.)

** Berlin, 23. Juli. Von der Geldknappheit, die nunmehr als vollständig überwunden angesehen werden kann, war in der vorigen Woche nur noch insofern eine Spur zurückgeblieben, als die frische Erinnerung an den Nothstand die Unternehmungslust für auswärtige Speculationspapiere bedeutend zügelte. Die Vorliebe der Börse für inländische Eisenbahnactien erhielt sich dagegen ungeschwächt und führte in einigen Fällen zu grosser Ueberstürzung. Auf die schon erwähnte Nachricht, dass nach der Betriebseröffnung der Cottbus-Gubener Strecke der Halle-Sorau-Gubener Bahn directe Züge von Posen nach Leipzig in Aussicht stehen, liefen hier umfangreiche Aufträge für Märkisch-Posener ohne Einschränkung des Courses ein und dieses unbedingte Vertrauen schnellte die Actien am Montag beinah mit einem Sprunge von $40\frac{1}{2}$ auf 48—50. Aber schon am nächsten Tage fielen sie auf 45 und von da ab sanken sie immer weiter, bis sie schliesslich auf 40 zurückgedrängt wurden. Die Prioritäts-Stamm-Actien derselben Bahn reihten sich dem jähen Sprunge der Actien nicht an, sondern profitirten von der Bewegung nur 2 Thlr., konnten aber auch diese mässige Erhöhung nicht behaupten und nahmen am Sonnabend wieder denselben Stand ein, den sie vor 8 Tagen inne hatten, nämlich 66. Im Anschluss an Märkisch-Posener hoben sich beim Beginn der Woche Halle-Sorau-Gubener, aber nur um 2 Thlr., mit dem Rückgang der ersteren indess büssten auch diese den Gewinn bis auf $\frac{3}{8}$ Thlr. wieder ein; die letzte Notirung ist $50\frac{3}{8}$ Selbstverständlich wurden auch die Magdeburg-Halberstädter Stamm-Prioritäten lit. B in die steigende Richtung hineingezogen. Von $81\frac{1}{4}$ gingen sie auf $83\frac{1}{2}$, mit dem Fall der vorgenannten Actien aber verloren auch sie den grössten Theil des Gewinns und die Notirung am Sonnabend war $81\frac{3}{4}$. Die beabsichtigte Ausdehnung der Hannover-Altenbekener Eisenbahn auf den Bau einer Zweigbahn von der Hildesheim-Vienenburger Bahn nach Goslar, sowie die in Betracht gezogene Realisirung der schon 1869 beschlosenen Zweigbahn von Hildesheim nach Braunschweig und der der nächsten Generalversammlung zu unterbreitende Vertragsentwurf mit einer benachbarten Eisenbahngesellschaft wegen theilweiser Uebertragung des Betriebs der Hannover-Altenbekener Eisenbahn hatten, wie wir bereits in unserm letzten Bericht hervorgehoben haben, den Actien dieser Bahn in der zweiten Woche des Juli einen Gewinn von $4\frac{1}{2}$ Thlr. verschafft. Dieselben Motive trieben sie auch bei der Hause-Neigung der Börse Anfangs der Woche von $41\frac{3}{4}$ auf 48. Aber sie konnten sich auf der schnell erlangten Höhe ebensowenig wie Märkisch-Posener erhalten; allmählig weichend, kamen sie Sonnabend auf 42. Die Stamm-Prioritäts-Actien standen am Sonnabend 66, während sie am 15. $69\frac{1}{2}$ notirt wurden. Ungleich den leichten Actien bewahrten die beliebten schweren mit der ungetheilten Kauflust auch den beim Beginn der Woche angesetzten Gewinn fast gänzlich, manche setzten sogar die Steigerung bis zum Schluss der Woche fort, so namentlich Berlin-Hamburger, die am Montag von 158 auf 159 gingen und in allmähligem Fortschritte Sonnabend auf 163 anlangten. Den höchsten Gewinn trugen Berlin-Potsdam-Magdeburger davon, die alten Actien haben sich im Laufe der Woche von 250 auf 260 gehoben und die neuen, die man am 18. $200\frac{1}{2}$ notirte, galten Sonnabend 210, Rheinische, deren Mehreinnahme im Juni 323 421 Thlr. beträgt, stiegen mit Beginn der Woche um $2\frac{1}{4}$ Thlr., mussten aber dann wieder $1\frac{1}{4}$ Thlr. abgeben, an Begehr jedoch hat es an keinem Tage gefehlt. Cöln-Mindener, Thüringer schliessen gegen den Cours vom 15. $1\frac{5}{8}$, Thüringer B $2\frac{3}{8}$, Magdeburg-Leipzig $1\frac{1}{2}$ Thlr. höher.

Das Geschäft in Prioritäten war im Allgemeinen nicht besonders belebt, doch behaupteten sich die Course grösstentheils fest. Hervorzuheben wäre nur die Besserung von Dortmund-Soester um $3\frac{1}{2}$, Bergisch-Märkische I. und V. Serie sind 1 Thlr. gestiegen, Aachen-Mastrichter haben $1\frac{1}{4}$, II. Em. $1\frac{1}{2}$, III. Em. $\frac{7}{8}$ Thlr. angezogen, während Cöln-Mindener II. Em. 1 Thlr. gewichen sind

Die Direction der Berlin-Görlitzer Eisenbahn ist von Görlitz hierher übergesiedelt und hat nunmehr beschlossen, die vom Handelsminister gestellten rein formalen Bedingungen für Concessionirung der Eisenbahn Görlitz-Landesgrenze resp. Reichenberg und Zittau zu acceptiren. Nach Ertheilung der Concession, die nunmehr wohl in bestimmter Aussicht steht, soll mit dem Bau möglichst bald vorgegangen werden. Das auf 7 281 000 Thlr. veranschlagte Baucapital wird durch Ausgabe von Prioritäts-Obligationen beschafft werden. — Auch die Ausführung der Bahn Lübbenau-Kamenz kann nunmehr als sichergestellt angesehen werden.

Nach einem Gerüchte soll der Handelsminister dem hier zusammengetretenen Comité zur Erbauung einer Eisenbahn mit directer Richtung von Berlin nach Dresden die Vorconcession ertheilt haben. Das Comité projectirt die Bahn von Berlin aus in der Richtung auf Britz, Buckow, Glochow, Dahlwitz und Zossen zu führen und von hier ab ihre weitere Direction über Baruth, wo bekanntlich bedeutende Glashütten sich befinden, in ziemlich grader Linie auf Dresden zu nehmen. Von Zossen ab würde eine Zweigbahn angelegt werden, nach dem 2 Meilen entfernten Salzbergwerk Speerenberg.

In Erwägung der Wichtigkeit, welche die von Berlin nach Stralsund führende Eisenbahn auch für die Kreise Niederbarnim und Neu-Ruppin hat, haben die betreffenden Kreisstände zur Förderung dieses Unternehmens resp. 15 000 und 50 000 Thlr. in Stamm-Actien gezeichnet.

Wie die „Nords.-Ztg." aus guter Quelle vernimmt, ist der Gesellschaft, welche sich zum Bau der Küstenbahn Lehe-Cuxhaven-Stade-Harburg gebildet hat, von der Regierung nunmehr die Concession ertheilt worden. Der Bau der Bahn auf der ganzen Strecke soll im nächsten Frühjahr in Angriff genommen und spätestens in zwei Jahren fertig gestellt werden. Der Betrieb wird vorläufig der einer secundären Bahn sein, jedoch soll die Anlage so eingerichtet werden, dass sie jeder Zeit zu einer Hauptbahn umgeschaffen werden kann.

Die Tilsit-Insterburger Bahn hat zum 28. August eine ausserordentliche Generalversammlung zur Bewilligung der Kosten für die Vorarbeiten der Russischen Anschlussbahn Tauroggen-Mitau zusammenberufen.

In Betreff der Tilsit-Memeler Bahn ist vom Handelsminister auf eine von Einwohnern Memels an den Kaiser gerichtete Petition der Bescheid eingegangen, dass ein darauf bezüglicher Gesetzentwurf vorbereitet und dem nächsten Landtage zur Genehmigung vorgelegt werden soll. Hiermit im Zusammenhange stehen die jetzt begonnenen Vorarbeiten für den Bau der Memelbrücke und die wieder aufgenommenen Vermessungen der genannten Bahnstrecke.

Auch über den Bau einer Bahn, die von Coblenz direct über Trier nach Diedenhofen und Metz führt, soll dem nächsten Landtage von der Regierung eine Vorlage zugehen.

Die Direction der Altona-Kieler Eisenbahn wird bei der am 10. August zusammentretenden Generalversammlung den Antrag stellen, zum Bau einer Zweigbahn von Neumünster über Segeberg nach Oldesloe eine Prioritäts-Anleihe III. Emission im Betrage von 1 500 000 aufzunehmen. (Siehe Bekanntmachung S. 615 und die Mittheilung in vor. No. S. 570. Die Red.)

Das seit lange schwebende Project einer directen Eisenbahn von Cassel nach Köln dürfte in nächster Zeit von Neuem auf die Tagesordnung kommen. Der Handelsminister hat, wie verlautet, an die Direction der Bergisch-Märkischen Eisenbahn die bestimmte Aufforderung gerichtet, sich binnen Kurzem darüber zu erklären, inwiefern die Bergisch-Märkische Bahn die Ausführung dieser Bahn zu übernehmen bereit sei, da er andernfalls die Concession andern Bewerbern ertheilen müsste. Es scheint, als ob die baldige Ausführung der Bahn, namentlich aus strategischen Gründen, im Ministerium gewünscht werde.

Auf Grund der von den Siegener und Frankfurter Eisenbahn-Comité's für eine Eisenbahn zwischen der Ruhr-Sieg- und der Main-Weser-Bahn vorgelegten Denkschriften, hat der Gesellschafts-Vorstand der Bergisch-Märkischen Eisenbahn beschlossen, auf die Prüfung der neuen in Vorschlag gebrachten Bahn-Verbindungen näher einzugehen, ein Beschluss, die Linie-Richtung Altenhundem-Marburg definitiv aufzugeben, ist indess nicht gefasst worden. Es lässt sich ferner jetzt schon mit einiger Sicherheit annehmen, dass auch die von dem Siegen'er Comité in Vorschlag gebrachte Richtung der Bahn von Siegen nach Marburg, welche wesentlich mit dem älteren Project der Köln-Mindener Bahn zusammenfiel, nicht wird gewählt werden können.

Die durch den Krieg unterbrochenen Arbeiten der Hessischen Ludwigsbahn zur Legung des zweiten Geleises über die stehende Rheinbrücke sind wieder aufgenommen worden. Die Militärbehörde hat die kürzeste Richtung für die Strecke Mainz-Gonzenheim der Alzeyer Bahn genehmigt. Der Bau soll in etwa 4 Monaten vollendet sein, so dass, da die Strecke von Gonzenheim bis Alzey bald fahrbar, der Abschnitt von der Hessischen Grenze bis Kaiserslautern ebenfalls im Bau weit vorgeschritten ist, mit dem nächsten Jahre die kürzeste Linie zwischen dem Mittelrhein und Frankreich hergestellt sein wird.

In der kürzlich abgehaltenen Generalversammlung der Murgthalbahn wurde die Dividende für das vergangene Betriebsjahr auf $3^1/_{10}$ % festgestellt und zugleich mitgetheilt, dass im nächsten Jahre voraussichtlich 4% zur Vertheilung gelangen werden.

Die „Gazette de Luxembourg" bestätigt die Nachricht, dass die Französische Regierung dem Gouvernement in Luxemburg angezeigt habe, sie werde die Exploitation der Luxemburger Eisenbahnen, die ihr von der Ostbahngesellschaft abgetreten worden, dem Deutschen Reiche überlassen, natürlich unter dem ausdrücklichen Vorbehalt aller Rechte Dritter. Wie man hört, hat die Verwaltung der Rheinischen Eisenbahn bereits die erforderlichen Schritte eingeleitet, um die Luxemburgischen Bahnen vom Deutschen Reiche pachtweise zu übernehmen.*

Uetersener Eisenbahngesellschaft. Der „Staatsanz." vom 25. d. M. veröffentlicht die dieser Gesellschaft mittelst Allerh. Urkunde vom 14. März 1871 ertheilte Concession zum Bau und Betriebe einer Pferde-Eisenbahn von Uetersen nach Tornesch unter gleichzeitiger Verleihung des Expropriationsrechts.

—tz. Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. (Geschäftsbericht pro 1870.) Ausdehnung und Anlage-Kapital waren unverändert wie im Vorjahre. Von den Prioritäts-Obligationen sind 1 430 900 Thlr. amortisirt. Ferner sind in der Bilanz 7 000 000 Thlr. 5procentige Prioritäts-Obligationen, bestimmt für die Erweiterungsbauten, und an Ausgaben für die neuen Strecken in dem Berliner Bahnhof 3 919 475 Thlr. aufgeführt.

Die Betriebsmittel bestanden aus 72 Locomotiven mit Tendern, 146 Personen- und 964 Güterwagen. Im Jahre 1870 haben die Locomotiven 241 640 Nutzmeilen zurückgelegt.

Zur Beförderung gelangten: 35 662 Personen in der I. Klasse, 258 999 in der II., 647 591 in der III., 551 051 in der IV. Klasse, 344 894 Militärs und 8826 Auswanderer, zusammen 1 847 023 Personen, 92 869 Ctr. Gepäck, 478 457 Ctr. Eilgüter, 13 593 818 Ctr. Frachtgüter (davon 2 701 414 Ctr. im Binnenverkehre), 75 893 Stück Schweine, 106 149 Stück Schaafe und 26 822 Stück Rinder und Kälber. (Die Anz. der beförderten Equipagen, Pferde und Hunde ist aus dem Geschäftsberichte nicht ersichtlich).

Jede Person hat durchschnittlich $7_{,794}$ Ml. und jeder Centner Gut $15_{,842}$ Ml. durchfahren; es sind dabei eingekommen pro Person und Meile $2_{,714}$ und pro Ctr. und Meile $0_{,262}$ Sgr. Auf eine Meile Bahnlänge kommen im Durchschnitt 35 990 Personen und 538 389 Ctr. Güter.

Der Personen-Verkehr hat im Vergleiche zum Vorjahre in allen 4 Wagenklassen abgenommen, in Folge der starken Militär-Transporte stellte sich aber das Gesammt-Ergebniss so, dass 84 903 Personen = $4_{,82}$ Proc. mehr befördert und 225 190 Thlr. mehr eingenommen sind. Die Militär-Transporte haben 333 802 Thlr., d. i. 316 206 Thlr. mehr als 1869 ertragen. Der Güterverkehr ist um 2 549 747 Ctr. Frachtgüter = $23_{,09}$ Proc. und um 175 074 Ctr. Eilgüter gestiegen, ferner resultirte aus diesem Verkehre eine Mehr-Einnahme von 236 413 Thlrn.

Die Einnahmen haben betragen: für Personen-Beförderung 1 277 388 Thlr., für Gepäck-Ueberfracht 24 824 Thlr., für Equipagen 3152 Thlr., für Hunde 1005 Thlr. (zusammen im Personenverkehre 1 306 369 Thlr.), für Eilgüter 199 340 Thlr., für Frachtgüter 1 589 477 Thlr., für Viehtransporte 87 301 Thlr. (darunter 13 971 Thlr. für Pferde), [zusammen im Güterverkehre 1 876 118 Thlr.], aus sonstigen Quellen 139 521 Thlr., überhaupt 3 322 008 Thlr. Sie zeigten gegen das Vorjahr eine Erhöhung um 485 350 Thlr. = $17_{,11}$ Proc.

Die Betriebs-Ausgaben haben betragen: für die Bahnverwaltung 377 259 Thlr., für die Transportverwaltung 699 434 Thlr., für die allgemeine Verwaltung 68 506 Thlr., auf abgesonderte Titel (Unterstützungen etc.) 30 956 Thlr., zus. 1 176 155 Thlr. (= 137 075 Thlr. oder $13_{,19}$ Proc. mehr als 1869) und einschliesslich der Lasten, Abgaben und Renten von 16 227 Thlrn. überhaupt 1 192 382 Thlr. Diese Ausgaben repräsentiren $35_{,89}$ Proc. der Einnahmen.

Als Ueberschuss verblieben 2 129 626 Thlr., davon wurden die Zinsen und Amortisationsbeträge der Prioritäts-Obligationen von 430 392 Thlrn. und die Eisenbahnsteuer von 190 625 Thlrn. bezahlt, 20 Proc. Dividende (gegen 18 Proc. im Vorjahre) zum Betrage von 1 000 000 Thlr. vertheilt und der Rest von 508 609 Thlrn. dem Conto der „Betriebs-Ueberschüsse pro 1870 et retro" gutgeschrieben. Der Bestand dieser Betriebs-Ueberschüsse, welche als ein Extra-Reservefonds anzusehen, belief sich Ende 1870 auf 226 295 Thlr.

Die Pensionskasse hatte ult. 1870 einen Bestand von 58 593 Thlr. und der Reservefonds von 500 000 Thlrn.

Hinsichtlich der Neubauten entnehmen wir dem Geschäftsberichte Folgendes:

Auf der zu verlegenden Bahnstrecke von Burg bis Magdeburg sind im Jahre 1870 etwa 51 000 Schachtruthen Boden befördert, die sämmtlichen Pfeiler der neuen Elbbrücke aufgeführt, 29 Pfeiler für die Ehle- und Umfluths-Kanal-Brücke hergestellt und der grösste Theil der kleinen Brücken und Wege-Ueberführungen vollendet worden. Eine definitive Feststellung der Linie von der Neustadt bis

* Nach der B. B.-Z. soll es im Reichskanzleramt definitiv entschieden sein, dass die oberste Leitung des Eisenbahnwesens in Elsass, Lothringen und Luxemburg einer selbstständigen, dafür einzusetzenden, vom Reichskanzleramt unmittelbar ressortirenden Centraldirection anvertraut werden soll.

zum Central-Bahnhofe, sowie des Projects für diesen Bahnhof selbst, hat bei den grossen Schwierigkeiten, welche die zum Theil collidirenden städtischen und anderen Interessen hervorgerufen haben, leider noch nicht erzielt werden können.

Auf der Strecke Magdeburg-Helmstedt und Eilsleben-Schöningen sind die Brücken-Bauwerke, Wege-Ueberführungen und dergl. vollendet worden und auf der Strecke von Magdeburg bis Helmstedt 315 232 Schachtruthen und auf der Strecke von Eisleben bis Schöningen 148 496 Schachtruthen Boden bewegt worden.

tz. **Gössnitz-Geraer Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1870.) Das Anlage-Kapital erhöhte sich auf 1503387 Thlr., mithin bei $4{,}_{6}$ Meilen Bahnlänge auf die Meile durchschnittlich 326 823 Thlr. Der Betrieb wird mit den Betriebsmitteln der Sächsischen Staatsbahnen ausgeführt.

Im Jahre 1870 wurden 213 019 Civilpersonen, d. i. 7 973 Personen weniger als 1869 befördert und zwar: 52 401 durch Tourbillets, 154 272 durch Tagesbillets, sowie 4 901 Militairs im Local- und Uebergangs-Verkehre, 1173 durch Tourbillets und 272 durch Tagesbillets in directem Verkehre. Ferner wurden 371 Stück Hundebillets verkauft, 3 490 Centner Gepäck und mit Militair-Extrazügen 496 Personen in der II. und 19 780 in der III. Klasse befördert. Jede Person hat durchschnittlich $2{,}_{46}$ Meilen durchfahren und es sind per Person und Meile $2{,}_{47}$ Ngr. eingenommen. An Gütern wurden 2 912 712 Centner, d. i. 116 993 Centner mehr als 1869 befördert, und zwar im Local- und Uebergangsverkehr 2303767 Centner (darunter 34156 Centner Eilgut) und 608945 Centner im directen Verkehr (darunter 4596 Centner Eilgut). Jeder Centner durchfuhr durchschnittlich $4{,}_{02}$ Meilen und ergab eine durchschnittliche Einnahme von $2{,}_{9}$ Pf. Hiernach sind im Local- und Uebergangsverkehr befördert $99{,}_{3}$ Proc. der Personen und $79{,}_{1}$ Proc. der Güter.

An Steinkohlen ab Zwickau wurden befördert 982140 Centner im Local- u. Uebergangsverkehre u. 426290 Centner im directem Verkehr nach Stationen der Thüringischen Bahn, zusammen 1 408 430 Centner d. i. 41 640 Centner mehr als 1869.

Die Einnahmen haben betragen: 48 448 Thlr. aus dem Personenverkehre, 111 083 Thlr. aus dem Güter-Verkehre, 1785 Thlr. Neben-Einnahmen, 10969 Thlr. aus sonstigen Quellen, mithin zusammen 172 285 Thlr. oder 4052 Thlr. mehr als 1869.

Die Ausgaben betrugen 94 490 Thlr. und der Uebersehuss 77 795 Thlr. Davon wurden 12 117 Thlr. zur Deckung der noch rückständigen Betriebs-Ausgaben der Königl. Sächsischen Verwaltung per 1870 verwendet, 48 644 Thlr. = 4 Proc. Dividende an die Actionäre und den Königlich Sächsischen Staatsfiscus vertheilt und der Rest von 17034 Thlrn. dem Herzogl. Sachsen-Altenburgischen Staatsfiscus überwiesen, wodurch das in dessen Besitz befindliche Actien-Kapital mit ca. 2¼ Proc. verzinst ist.

Der Reservefonds hatte ult. 1870 einen Bestand von 28 477 Thlr. und der Erneuerungsfonds von 44 885 Thlrn.

tz. **Löbau-Zittauer Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1870.) Im Jahre 1870 wurden auf der Löbau-Zittauer Eisenbahn 262254 Personen und 4 487 251 Centner Güter befördert, woraus sich gegen die Frequenz von 1869 eine Verkehrsminderung von 7210 Personen und 776 272 Centnern Güter ergiebt.

Die Einnahmen betrugen: für den Personentransport 62 490 Thlr. und für den Gütertransport 125486 Thlr., sie sind gegen diejenigen des Vorjahrs um 2 990 resp. 30 525 zusammen um 33515 Thlr. niedriger. Die Einnahmen aus sonstigen Quellen betrugen 13987 Thlr. und die Gesammt-Einnahmen 201 963 Thlr.

Die Ausgaben betrugen 191 699 Thlr., von welchen jedoch in Abzug kommen die gemeinschaftlichen Kosten mit der Zittau-Reichenberger Gesellschaft von 44 262 Thlrn. und diejenigen mit der Strecke Zittau-Grossschönau von 1 462 Thlrn., zusammen 45 724 Thlr., so dass verbleiben 145 975 Thlr.

Als Uebersehuss verblieben 55 989 Thlr. und einschliesslich des Guthabens bei der Königl. General-Direction à 62 253 Thlr. sind zur Verfügung 118242 Thlr. Verfügt wurde über 99 000 Thlr. (5000 Thlr. zur Rückzahlung an die Landständische Bank, 5000 Thlr. in den Erneuerungsfonds, 80 000 Thlr. zur Dividende, 9000 Thlr. zur Rückzahlung an die Staatsregierung), es verbleiben mithin zur Disposition der Gesellschaft 19 242 Thlr. und einschliesslich des Kassenbestandes von 17 739 Thlr., zusammen 36 981 Thlr.

Ueber die Einnahmen und Ausgaben im Jahre 1871 bis zum Tage der General-Versammlung ist in derselben nachträglich Bericht erstattet.

Im Bestande der Betriebsmittel, 6 Locomotiven und Tender, 14 Personen- und 74 Güterwagen ist eine Aenderung nicht eingetreten.

Die Uebergabe der Bahn an den Staat erfolgte am 10. Januar 1871, der Nettobetrag des Erneuerungsfonds und der Erlös für 120 Stück Actien Lit. B im Betrage von zusammen 18 780 Thlr. ward an die Königl. Finanzhauptkasse in Dresden abgeliefert, wovon für jede der im Privatbesitze befindlichen Actien Lit. B à 25 Thlr. ein Betrag von 1 Thlr. 16½ Ngr. bei Abstempelung der Actien durch die Königl. Staatsschulden-Verwaltung baar vergütet werden wird.

—*tz.* **Bockwaer Kohlen-Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1870.) Obgleich in dem zweiten Halbjahr der Kosten-Verkehr nicht unerheblich nachgelassen hat, so sind doch 3040 Ladungen mehr befördert als in dem Vorjahr 1869, welches bis dahin das frequenteste war. Befördert wurden 75 886 Ladungen Steinkohlen und Coaks, sowie 361 Ladungen Grubenbedürfnisse. Die Einnahmen betrugen 85 079 Thlr., die Ausgaben 38 016 Thlr. und der Ueberschuss 47 063 Thlr., welcher nach Hinzurechnung des Vortrages vom Jahre 1869 à 956 Thlr. und des Ertrages des Interessen-Conto's á 5373 Thlr. sich auf 53 392 Thlr. erhöht. Von diesem Ueberschusse wurden 110 Thlr. auf den Tagescours der Effecten abgeschrieben, 10 000 Thlr. dem Erneuerungsfond überwiesen, 42 Proc. Dividende auf das 100 000 Thlr. betragende Actien-Kapital zur Summe von 42 000 Thlr. vertheilt und 1 282 Thlr. der Rechnung pro 1871 überwiesen. Im Vorjahre betrug die Dividende 30 Proc.

Ausser der hohen Dividende von 42 Proc. sind 14 Ngr. Frachtermässigung für jede im Jahre 1870 beförderte Wagenladung Kohlen an die Werke, als Absender, zurückgezahlt (und daher nicht in Einnahme gestellt).

Der Erneuerungefonds hatte einen Bestand von 90 000 Thlrn. und der Reservefonds von 10 000 Thlrn.

⊙ **Bayern.** Mit dem 1. August c. wird auf den Bayerischen Staats- und Ostbahnen eine neue Verkehrserleichterung ins Leben treten, indem vom genannten Zeitpunkte an Schellzugs-Retourbillete II. Cl. zur Ausgabe kommen werden. Dieselben erhalten bei einer Preisermässigung von 20% eine Giltigkeitsdauer von 3 Tagen und werden bei den Haltstellen für Schnellzüge nach allen jenen Stationen verabfolgt, welche mindestens 10 Meilen von der betreffenden Debitstation entfernt sind, vorausgesetzt, dass daselbst nach diesen Stationen auch Tourbillete für Schnellzüge abgegeben werden. Die Einführung von Schnellzugs-Retourbilleten auf geringere Entfernungen als 10 Meilen musste unterbleiben, weil die Schnellzüge hierdurch zu sehr belastet worden wären und sonach ihren eigentlichen Zweck verfehlen würden. Die auf 3 Tage normirte Giltigkeitsdauer wird so berechnet, dass die für die Rückfahrt bestimmte Billetabtheilung bei allen Zügen benutzt werden kann, welche von der Bestimmungsstation vor Mitternacht des zweiten auf die Abstempelung des Billets folgenden Tages nach der Ausgabestation abgehen. — Die Generaldirection der Bayer. Staatsbahnen hatte beabsichtigt, gleichzeitig auch für gewöhnliche Züge mit Beibehaltung der bestehenden eintägigen Retourbillets bis zu einer Entfernung von 5 Meilen, für grössere Entfernungen ebenfalls Retourbillete mit 3tägiger Giltigkeit zur Ausgabe zu bringen. Bei dem Umstande jedoch, dass für die grosse Anzahl der Bayer. Staatsbahnstationen ca. 39 000 verschiedene Billetgattungen bestehen, für deren Mehrzahl eigene Retourbillete angefertigt werden müssen, konnte diese Absicht nicht durchgeführt werden, wenn man nicht einzelne Stationen vor anderen hätte bevorzugen wollen. Um dies zu vermeiden, soll mit Ausgabe derartiger Billete so lange gewartet werden, bis der erste Bedarf für sämmtliche Stationen beschafft sein wird. Nachdem sich derselbe auf mehrere Millionen Billete beläuft, zur Anfertigung von 10 000 Stück aber mindestens ein Tag erforderlich ist, so dürfte, obwohl diese Einrichtung bereits in voller Ausführung begriffen ist, immerhin noch einige Zeit vergehen, bis sämmtliche Stationen mit den nöthigen Billeten versehen werden können. — Diese neuen Erleichterungen liefern den Beweis, dass auch die Bayer. Bahnverwaltungen stets bestrebt sind, den Wünschen des Publikums, soweit es nur immer thunlich ist, Rechnung zu tragen.

Wiener Briefe.

♂ Wien, am 25. Juli. (Vom Eisenbahn-Aktienmarkte. Bahneinnahmen. Dux-Bodenbach. Signirung der Colli für den Eisenbahntransport. Oesterreichische Nordwestbahn. Salzburg-Halleiner Bahn. Die grosse internationale Eisenbahn-Conferenz.)

Die saison morte breitet ihre Schlagschatten über die Gefilde der Börsenspeculation, dabei fordert die neu aufblühende Industrie einen nicht unbedeutenden Theil des seiner Zeit an die Börse abgegebenen Capitals zurück und überdies haben die Hauptfaiseurs den Schauplatz ihrer Thätigkeit auf einige Wochen verlassen, um in den Bädern und Sommerfrischen neue Kräfte für die herbstlichen Anstrengungen zu sammeln; das Alles wirkt mit vereinter Kraft, um die Börsenpulse zu ermatten. Indess die Geldströme, die sich gegenwärtig in Folge des glücklich beendigten Krieges über Deutschlands Boden ergiessen, dringen auch nach Oesterreich herüber und befruchten die von der Julisonne durchglühte dürre Haide der Speculation und nie mehr als jetzt fühlt man sich hingezogen mit Mephisto auszurufen:

> . . . . Ein Kerl, der speculirt
> Ist wie ein Thier auf dürrer Haide
> Von einem bösen Geist im Kreis herumgeführt
> Und rings umher liegt schöne grüne Weide.

In Folge der Kaufordres von den Ufern des Rheins und Mains, der Spree, Elbe und Oder haben sich die Bahnpapiere noch am tapfersten gehalten und es erfuhren namentlich Nordbahn-Besserungen bis 212, Staatsbahn bis 410, Südbahn bis 178, Franz-Josefsbahn bis 203 und Ungarische Ostbahn bis 83½, Theissbahn bis 245, Rudolfsbahn bis 162 und Oesterr. Nordwestbahn bis 209, Prioritätsobligationen waren sehr fest und theilweise merklich höher, Alfölder notirten $90{,}_{50}$, Böhmische Nordbahn $101{,}_{50}$, Carl-Ludwig 107¼, Böhmische Westbahn $93{,}_{60}$. Nur Securitäten der Südbahn büssten ein, die 3% (rothen)

fielen auf $109,_{50}$ und die 1870—74er Südbahnbons auf 240. Dass die Bahnpapiere zur Capitalsanlage sich besonders eignen ist leicht erklärlich, denn die Bahnen floriren alle mit wenig Ausnahmen. Nahezu auf allen Bahnlinien haben beispielsweise gegen die ersten sechs Monate des Vorjahrs Mehreinnahmen stattgefunden, und zwar resultiren diese Mehreinnahmen selbst bei den neuen Bahnen nicht aus der Eröffnung der neuen Linien allein, als vielmehr aus der allgemeinen Zunahme des Verkehrs. Nur die Ferdinandsnordbahn hat einen Ausfall von 147 670 fl., ein Betrag, der Angesichts der bereits erzielten Einnahmen von nahezu 11 Millionen als verschwindend klein angesehen werden darf. Dagegen hat auf der dieser Gesellschaft gehörigen Mährisch-Schlesischen Nordbahn eine sehr bedeutende Zunahme der Einnahmen stattgefunden.

Eine sehr bedeutende Mehreinnahme hat auf den Linien der Oesterreichischen Staatsbahn stattgefunden. Dieselbe beträgt bereits über 4 Millionen, welche allerdings zum Theil den neuen Linien zuzuschreiben ist, jedoch unwiderleglich darthut, wie vortheilhaft das Ergänzungsnetz für das Gesammtnetz ist. Die Gesammteinnahme im ersten Semester beträgt aber über $17\frac{1}{2}$ Millionen.

Auf den Oesterreichischen Linien der Südbahn hat gleichfalls ein namhafter Aufschwung in den Einnahmen gegen das Vorjahr stattgefunden. Die Mehreinnahme auf den 260 Meilen derselben beträgt etwa über $3\frac{1}{2}$ Millionen.

Die Kaiserin-Elisabethbahn hat eine nur geringe Mehreinnahme.

Unter den jungen Bahnen constatiren die Betriebseinnahmen der Kaiser Franz-Josefbahn bis jetzt nahezu die grösste Ertragsfähigkeit. Die Einnahmen betrugen per Meile und Monat 5038 fl., während sie bei der Oesterr. Nordwestbahn nur 2365 fl., bei der Rudolfsbahn 2246 fl., bei der Böhmischen Nordbahn 4660 fl., bei der Mährisch-Schlesischen Nordbahn 4616 fl. betrugen.

Die Einnahmen auf der Karl-Ludwigbahn zeigen für das erste Semester gegen das Vorjahr ein Plus von 584 523 fl., jene der Böhmischen Westbahn 50 403 fl., der Böhmischen Nordbahn 95 217 fl., der Turnau-Kraluper Bahn 82 864 fl., der Graz-Köflacher Eisenbahn 43 991 fl., bei der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn 384 989 fl., der Ausfall auf der Lemberg-Czernowitzer Bahn beträgt 245 249 fl., die Gesammteinnahmen derselben beliefen sich auf 894 878 fl. Auf den Ungarischen Bahnen haben fast durchgehends Mehreinnahmen stattgefunden. Obenan steht die Theissbahn mit einer Mehreinnahme von 676 630 fl., die Mohacs-Fünfkirchener Bahn hat eine Mehreinnahme von 106 241 fl. und die Fünfkirchen-Barcser Bahn von 73 737 fl. erzielt. Auch die in Händen der Staats-Verwaltung befindlichen Bahnen haben günstige Resultate erzielt.

Nunmehr wollen wir uns den weiteren Vorgängen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens zuwenden.

Das Amtsblatt brachte vor einigen Tagen den Wortlaut der Concessionsurkunde betreffs Ertheilung der Concession an die Dux-Bodenbacher Bahn, zum Bau und Betriebe der Locomotiveisenbahn von Osseg über Ober-Leitersdorf und Ober-Georgenthal nach Komotau, im Anschluss an die Buschtěhrader Bahn. Der Bau dieser Bahn muss längstens binnen zwei Jahren, vom Tage der erhaltenen Baubewilligung an, vollendet sein. Bezüglich der Tarife gelten dieselben Bestimmungen wie bei den andern Oesterreichischen Bahnen. Nach Ablauf des ersten Betriebsjahres wird ein Reservefond gebildet, der zur Bestreitung aussergewöhnlicher Ausgaben bestimmt ist. Ebenso ist auch von diesem Zeitpunkte an ein Erneuerungsfond zu bilden.

Die Conferenz der in Wien versammelten Oesterreichischen Eisenbahn-Directionen hat anlässlich der Mittheilungen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, betreffs Bezeichnung der zur Beförderung kommenden Güter mit dem Bestimmungsort beschlossen, erst die Vorschläge der Conferenz des Reclamations-Bureaus der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahn-Verwaltungen über diesen Gegenstand einzuholen. Bei der Besprechung wurde die Befürchtung ausgesprochen, dass die vom Vereine empfohlene Bekanntmachung durch ihren officiellen Director einen Auftrag an das Personal enthalten würde, die Bezeichnungen des Bestimmungsortes auf den Colli zu beachten, was bei irrthümlicher oder nachlässigerweise vorhandenen mehrerer solcher Bezeichnungen erst recht zu Fehlspeditionen führen könnte und dass ausserdem die Gefahr für die Eisenbahn vorhanden wäre, von den Partheien für die Wahl der richtigen Ortsbezeichnung zur Verantwortung und zur Ersatzpflicht gezogen zu werden. Auch wurde angedeutet, dass aus der geringen Anzahl von Verwechslungen und Fehldispositionen im Oesterreichisch-Ungarischen Verkehr im Vergleiche zum Auslande etwa zu vermuthen wäre, dass die in Oesterreich eingeführte Verladungsweise und Bezettelung zweckmässiger ist als die in Deutschland eingeführte oder gebräuchliche, daher von der Conferenz des Reclamationsbureaus das Oesterreichische Verladungs- und Bezettelungswesen mit dem Deutschen zu vergleichen und ein Gutachten darüber abzugeben wäre.

Von dem Gesammtnetze der Oesterreichischen Nordwestbahn sind nun bereits $62,_{90}$ Meilen dem öffentlichen Verkehre übergeben. Die Eröffnung des Betriebes auf den einzelnen Theilstrecken fand in nachstehender Reihenfolge statt. Am 6. December 1869 Kolin-G. Jenikau $4,_{12}$ Meilen, am 27. October 1870 Kolin-Jungbunzlau $7,_{16}$ Meilen, am 21. December 1870 Deutschbrod-Jenikau $5,_{73}$ Ml., Gross-Wossek-Wostromir $6,_{44}$ Meilen und Pelsdorf-Parschnitz $4,_{25}$; am 25. Jänner 1871 Iglau-Deutschbrod $3,_{33}$ Ml.; am 13. April 1871 Rossitz-Pardubitz $0,_{37}$ Ml.; am 23. April 1871 Znaim-Iglau $12,_{98}$ Ml.; am 1. Juni 1871 Deutschbrod-Pardubitz $12,_{18}$ Ml. und Wostromir-Pelsdorf $6,_{34}$ Ml. Wie man vernimmt, soll die Oesterr. Nordwestbahn in ihrer ganzen Ausdehnung schon am 18. August d. J. dem Betriebe übergeben werden. Den Verkehr Jedlersee-Wien übernimmt bis zur Vollendung des Bahnhofes und der Brücke die Ferdinandsnordbahn.

Die Salzburg-Halleiner Bahn ist am 15. d. M. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. Die Bahn gehört dem Baurath Carl Ritter v. Schwarz, den Betrieb leitet die Verwaltung der Kaiserin Elisabeth-Bahn.

In den unter Vorsitz des Reichskanzlers Beust abgehaltenen internationalen Conferenzen, woran sich Vertreter Ungarns, der Türkei und der Haute-Finanz betheiligten, ist endlich die Frage der Anschlüsse der Türkischen an die Oesterr.-Ungarischen Bahnen entschieden worden, indem sowohl die Serbische als die Bosnische Linie gewährleistet wurde. Der Anschlusspunkt für erstere Linie soll binnen 6 Monaten definitiv festgestellt werden. Die Türkische Regierung verpflichtet sich, die Bahn von Salonik nach Sofia binnen drei Jahren zu bauen und dieselbe bis an die Serbische Grenze fortzusetzen. Die Serbische Regierung wird sogleich nach Vereinbarung des Anschlusspunktes die technischen und finanziellen Vorbereitungen zum Baue treffen und wird auch dem Baue der Bosnischen Bahn im Anschlusse an die Oesterr.-Ungarischen Bahnen nichts mehr im Wege stehen. Die Serbische Linie hat gegen die Bosnische den Vorzug, dass sie vorwiegend grosse Ebenen durchschneidet oder in breiten Flussbetten geführt werden kann, während die Bosnische ungeahnte Schwierigkeiten sowohl wegen des gebirgigen Terrains als wegen der rohen abergläubischen Bevölkerung, die die Bahn als das Teufelswerk verabscheut, zu überwinden hat.

Ausland.

— r — Spanien. (Madrid-Saragossa-Alicante-Eisenbahn.) Die Generalversammlung der Actionäre der Madrid-Saragossa-Alicante-Eisenbahn fand am 11. Juni l. J. statt. Dem erstatteten Geschäftsberichte sind nachstehende Notizen entnommen: Die Verhältnisse waren zwar im Ganzen für den Betrieb nichts weniger als günstig, insbesondere während der letzten sechs Monate des abgelaufenen Jahres, dennoch aber haben die Einnahmen des Jahres 1870 die des Vorjahres um mehr als eine halbe Million Franken überstiegen.

Die Einnahmen pro 1870 betrugen nämlich 27 $042\,698,_{06}$ Frcs. gegen 26 $538\,173,_{11}$ Frcs. in 1869, so dass sich pro 1870 eine Mehr-Einnahme von $504\,524,_{95}$ Frcs. ergiebt.

Die Betriebskosten, welche bereits im Jahre 1869 gegen das Vorjahr sich um ungefähr 500 000 Frcs. niedriger stellten, haben im Jahre 1870 eine weitere Abminderung im Betrage von mehr als einer Million erfahren. Dieselben beliefen sich nämlich im Jahre 1868 auf $12\,254\,476,_{28}$ Frcs., in 1869 auf $11\,823\,082,_{49}$ Frcs., in 1870 auf $10\,737\,757,_{66}$ Francs.

Die Erträgnisse betrugen hiernach 18 896 Frcs. pro Kilom., die Ausgaben 7519 Frcs. pro Kilom., somit stellt sich das Verhältniss beider wie 30 zu 80 per Cent.

Die eigentlichen Betriebskosten — abzüglich der ausserordentlichen Ausgaben und der Erneuerungs-Kosten, beliefen sich auf $6757,_{33}$ pro Kilom., was den Einnahmen gegenüber das Verhältniss von 35 zu 75 per Ct. ergiebt.

Das durchschnittliche Erträgniss per Zug und Kilometer stieg von 7 Frcs. 15 Ct. auf 7 Frcs. 42 Ct., während die Ausgaben von 3 Frcs. 21 Ct. auf $2,_{95}$ Frcs. fielen. Das Netto-Erträgniss des durchlaufenen Kilometers hat somit um ca. 53 Centimes sich erhöht.

Die Abgleichung stellt sich pro 1870 wie folgt:

die Einnahmen	$27\,042\,698,_{06}$ Frcs.,
Ausgaben — einschliesslich der grösseren Arbeiten für Wiederherstellungen am Bahnkörper —	$10\,737\,757,_{66}$ „
daher Netto	$16\,304\,940,_{40}$ Frcs.
Hieraus wurden gedeckt:	
die Zinsen der Obligationen mit	14 586 645 Frcs.
Coursdifferenzen und Ausgaben für Auszahlung der Coupons mit	$430\,338,_{52}$ Frcs.
in Sa. . .	$15\,016\,983,_{52}$ Frcs.

Es ergiebt sich hiermit ein Ueberschuss von $1\,287\,956,_{52}$ Frcs.

Die Gesellschaft beschloss diese Summe auf den Ankauf von 2750 Obligationen, welche sie durch Verloosung Ende 1870 zu amortisiren gehabt hätte, zu verwenden.

Literatur.

* Sammlung der das Oesterreichische Eisenbahnwesen betreffenden Gesetze, Verordnungen, Staatsverträge und Constitutiv-Urkunden. Von Ministerial-Secretär Joseph Pollanetz und Ministerial-Concipisten Dr. Heinrich Edlem von Wittek. Wien, 1871. Druck und Verlag der k. k. Hof- und Staatsdruckerei.

Von der im Auftrage des k. k. Handelsministeriums veranstalteten Eisenbahn-Gesetz-Sammlung ist kürzlich die neunte, und soeben die zehnte Lieferung erschienen, von welchen die erstere die Constitutiv-Urkunden der Galizischen Carl-Ludwig-Bahn, der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft, der Kaschau-Oderberger

Eisenbahn-Gesellschaft und der Ersten Ungar.-Galizischen Eisenbahn, die letztere aber jene der Buschtêhrader-Eisenbahn, der Aussig-Teplitzer-Eisenbahn-Gesellschaft, der Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn-Gesellschaft, der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft, der Dux-Bodenbacher Eisenbahn, der Eisenbahn von Pilsen nach Priesen nebst Abzweigungen nach Brüx und Dux, der Prag-Duxer Eisenbahn und der Bielathalbahn enthält.

Inhalts-Verzeichniss der besonderen Beilage zum Deutschen Reichs-Anzeiger und Königl. Preuss. Staats-Anzeiger. No 12 vom 22. Juli 1871. Deutsche Siegeseinzüge 1871. — Der poetische Zug der Deutschen Rechtssprache. II. — Pferdezucht und Pferdehaltung in Preussen. II. — Das Römisch-Germanische National-Museum zu Mainz.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.)

10. August *König Christian VIII. Ostseebahn (Altona-Kiel) zu Altona. Siehe Bekanntmachung S. 615.

26. „ Magdeburg-Halberstädter Eisenb.-Ges. zu Magdeburg. Auf der Tagesordnung befindet sich unter Anderem der Antrag der Direction auf Anlage einer Zweigbahn nach Charlottenburg.

28. „ *Tilsit-Insterburger Eisenb.-Ges. zu Tilsit. Tagesordnung: Bewilligung der Kosten für die Vorarbeiten der Russiscben Anschlussbahn Tauroggen-Mitau.

Einzahlungen.

Saal-Eisenbahn. Die Actionäre haben die zweite Einzahlung von 10% auf die gezeichneten Actien bis spätestens 1. August d. J., in Jena bei dem Bankhaus Julius Elkan, in Camburg bei dem Herrn Bürgermeister Zetsche, in Kahla bei dem Herrn Kaufmann Adolph Jecke, in Rudolstadt bei der Stadt-Hauptkasse und den Herren Kaufmann Fr. Quarck und C. E. Triebner, sowie bei Gebrüder Guttentag in Berlin und Breslau zu leisten.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
1. Aug.	zu Osnabrück	Venlo-Hamburg	Locomotiv-Reparaturschuppen	—
2. „	zu Villingen	Badische Staatsb.	Erdarbeiten Villingen-St. Georgen	—
3. „	zu Köln	Köln-Mindener	Restaurations-Verpachtung zu Rheda	—
3. „	zu Hannover	Hannov. E.	Winterschutzkleider	630
4. „	zu Teplitz	Dux-Bodenbach	Schienen, Laschen, Bolzen	618
5. „	zu Gera	Gera-Eichicht	Verschiedene Arbeiten	607
7. „	zu Braunschweig	Braunschweig.E.	Güterzug-Locomotiven	630
10. „	zu Teplitz	Dux-Bodenbach	Betriebsmaterialien	615
10. „	zu Erfurt	Thüringische E.	Verkauf von Metall-Abfällen	607
12. „	zu Carlsruhe	Badische Staatsb.	Drehscheiben	630
15. „	zu Leipzig	Leipzig-Dresden	Güterwagen	630
15. „	zu Wiesbaden	Nassauische E.	420 Gussstahl-Bandagen	—
15. „	zu Cassel	Main-Weserb.	Verkauf von Metall-Abfällen	607
28. „	zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Schienen etc.	—

OFFICIELLE ANZEIGEN.

(Officielle Anzeigen sind an die Redaction (nicht an die Expedition) der Zeitung zu richten.)

Main-Weser-Bahn.

Die nachstehend bezeichneten, in den Werkstätten der Main-Weser-Bahn zu Frankfurt a/M., Giessen und Cassel sowie in der gemeinschaftlichen Werkstätte zu Cassel lagernden Material-Abfälle etc. als:

altes Schmiedeeisen, altes Gusseisen, alter Stahl, Kupfer-Spähne, Rothguss-Spähne, altes Messing, alte Gummiringe, ein alter Locomotivkessel, Wagen-Achsen mit Rädern ohne Radreifen, Wagen- und Treib-Achsen, alte Tender- und Wagenräder mit und ohne Reifen und zwei alte Locomotiven ohne Tender (einzelne Theile fehlen)

sollen in dem am

Dienstag den 15. August d. J. Vormittags 11 Uhr

vor dem Unterzeichneten anstehenden Termine im Wege öffentlicher Submission an den Meistbietenden verkauft werden.

Die näheren Bedingungen sowie die Beschreibung der Locomotive etc. werden von dem Unterzeichneten auf portofreie Anforderung abgegeben.

Cassel, am 22. Juli 1871.

Der Ober-Maschinenmeister.
Büte.

Gera-Eichichter Eisenbahn.

Nachverzeichnete Arbeiten und Lieferungen für die Gera-Eichichter Eisenbahn sollen im Wege des öffentlichen Submissions-Verfahrens an geeignete Unternehmer verdungen werden, und zwar:

1) Eisentheile für die Dachconstruction des Locomotivschuppens auf Bahnhof Pössneck,
2) Gusseiserne Rauchfänge für die Locomotivschuppen auf den Bahnhöfen Pössneck und Saalfeld,
3) Durchbrochene, gusseiserne Platten für die Löschgruben in dem Locomotivschuppen,
4) Schmiedeeiserne Fenster für sämmtliche Locomotivschuppen und Güterschuppen,
5) Gusseiserne Bassins für die Wasserstationen auf den Bahnhöfen Triptis, Saalfeld und Eichicht.

Die Bedingungen und Zeichnungen sind im Central-Büreau zu Gera an den Wochentagen einzusehen, auch werden dieselben von dem Unterzeichneten, auf portofreies Ansuchen, worin diejenige Arbeit namhaft gemacht sein muss, auf welche sich die Offerte beziehen soll, gegen Erstattung der Selbstkosten mitgetheilt.

Die versiegelten Offerten sind mit der in den Bedingungen angegebenen Aufschrift bis zu dem

am 5. August d. J. Vormittags 10 Uhr

in dem Central-Büreau zu Gera anstehenden Termine portofrei an den Unterzeichneten einzureichen.

In diesem Termine wird die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen.

Später, nach Beginn des Termines eingehende Offerten, bleiben unberücksichtigt.

Gera, den 21. Juli 1871.

Der Abtheilungs-Baumeister.
Baurath R. Staberow

Thüringische Eisenbahn.

Die in unsern hiesigen Werkstatts-Magazinen bereits vorhandenen und ausserdem die hier noch fernerhin bis zum 31. December cr. aufkommenden Abfälle an Eisen und andern Metallen, und zwar

circa 150 Ctr. alte mess. Siederohre und Rohr-Ende,
„ 30 „ alte kupferne Feuerbuchs-Platten,
„ 10 „ diverse Kupfer-Abfälle, Rohre und Spähne,
„ 600 „ Schmelzeisen (schmiedeeis. Abfälle),
„ 30 „ in Batzen geschmolzenes Rohmetall,
„ 200 „ altes Guss-Eisen,
„ 500 „ alte schmiedeeis. Roststäbe,
„ 150 „ Gussfederstahlbruch,
„ 100 „ alte Gussstahlradreifen,
„ 200 „ alte Feinkornradreifen,
„ 30 „ „ Radgestelle,
„ 600 „ schmiedeeiserne Drehspähne,
„ 30 „ alte Achsen von Feinkorn,
„ 20 „ alte Gummipufferringen,
„ 2 „ Kupfer-Niederschlag

sollen an den Meistbietenden verkauft werden.

Wir haben zu diesem Zwecke einen Verkaufs-Termin auf

den 10. August c.

früh 11 Uhr in unserm Geschäfts-Locale hier angesetzt und ersuchen Kauflustige bis dahin ihre Gebote versiegelt und äusserlich mit

„Offerte auf Metall-Abfälle"

bezeichnet, portofrei an uns einzureichen.

Die Verkaufs-Bedingungen, von welchen ein durch die Unterschrift des Bieters anerkanntes Exemplar der Offerte beigefügt

sein muss, sind im Büreau unserer Werkstattsbuchhalterei hier einzusehen oder von dort kostenfrei zu beziehen; auch können daselbst die zur Zeit vorhandenen Abfälle in Augenschein genommen werden.

Erfurt, den 21. Juli 1871.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Bei der vom 6. bis 12. d. Mts. vorgenommenen Ausloosung der für das Jahr 1871 zu amortisirenden Prioritäts-Obligationen der Bergisch-Märkischen und Dortmund-Soester Eisenbahn wurden folgende Nummern gezogen:

A. Bergisch-Märkische Prioritäts-Obligationen I. Serie,

emittirt gemäss der Allerhöchsten Privilegien vom 2. October 1848 und 28. Juli 1849:

No. 138. 188. 289. 318. 372. 385. 444. 609. 770. 836. 859. 885. 893. 962. 998. 1042. 1105. 1142. 1188. 1275. 1291. 1309. 1338. 1441. 1442. 1523. 1529. 1540. 1640. 1781. 2118. 2122. 2225. 2294. 2448. 2671. 2687. 2855. 2916. 3088. 3115. 3170. 3171. 3218. 3329. 3347. 3409. 3449. 3500. 3656. 3809. 3858. 3871. 3944. 3973. 4006. 4026. 4049. 4148. 4177. 4183. 4206. 4406. 4453. 4488. 4494. 4527. 4535. 4663. 4677. 4880. 4969. 5096. 5120. 5165. 5278. 5302. 5320. 5359. 5383. 5387. 5397. 5593. 5597. 5607. 5786. 6002. 6043. 6107. 6223. 6343. 6475. 6499. 6534. 6654. 6655. 6694. 6706. 6800. 6809. 6864. 6991. 7036. 7128. 7215. 7231. 7370. 7388. 7481. 7510. 7665. 7976. 8055. 8199. 8259. 8382. 8410. 8436. 8483. 8598. 8729. 8765. 8855. 9081. 9113. 9123. 9202. 9284. 9364. 9466. 9660. 9696. 9792. 9826. 9829. 9888. 9910. 9968. 10032. 10265. 10280. 10571. 10678. 10684. 10716. 10722. 10782. 10795. 10838. 10897 und 10958 = 151 Stück à 100 Thlr.

B. Bergisch-Märkische Prioritäts-Obligationen II. Serie,

emittirt gemäss der Allerhöchsten Privilegien vom 11. März 1850 und 5. September 1855:

No. 206. 266. 329. 358. 375. 392. 411. 479. 528. 569. 581. 723. 728. 749. 760. 773. 851. 921. 1081. 1117. 1129. 1289. 1353. 1372. 1391. 1549. 1590. 1680. 1688. 2317. 2320. 2328. 2559. 2665. 2667. 2789. 2821. 2829. 2901. 2962. 3010. 3057. 3059. 3072. 3124. 3130. 3146. 3187. 3645. 3666. 3711. 3818. 4050. 4059. 4089. 4279. 4338. 4345. 4412. 4514. 4527. 4572. 4983. 4992. 5207. 5243. 5364. 5366. 5442. 5528. 5561. 5646. 5716. 5748. 5767. 5914. 6017. 6074. 6097. 6160. 6186. 6323. 6330. 6430. 6499. 6534. 6556. 6606. 6694. 6820. 6835. 6989. 7004. 7122. 7230. 7291. 7326. 7378. 7529. 7595. 7621. 7715. 7723. 7830. 7847. 7878. 7970. 8148. 8172. 8217. 8258. 8299. 8496. 8504. 8528. 8569. 8614. 8618. 8669. 8710. 8783. 8814. 8825. 8827. 8981. 9191. 9320. 9337. 9493. 9967. 10072. 10112. 10203. 10266. 10332. 10437. 10441. 10442. 10492. 10524. 10560. 10697. 10807. 11001. 11054. 11160. 11219. 11254. 11296. 11320. 11322. 11369. 11372. 11554. 11606. 11689. 11749. 11852. 12375. 12502. 12521. 12533. 12592. 12638. 12666. 12718. 12739. 12809. 12891. 13088. 13295. 13350. 13796. 13975. 14069. 14141. 14220. 14553. 14593. 14595. 14706. 14710. 15097. 15107. 15225. 15234. 15458. 15475. 15493. 15577. 15585. 15741. 15762. 15776. 15839. 16111. 16135. 16169. 16290. 16386. 16607. 16630. 16712. 16724. 16746. 16978. 17001. 17015. 17206. 17224. 17441. 17531. 17542. 17604. 17712. 17717. 17771. 17798. 17881. 17888. 17945. 18321. 18509. 18587. 18806. 18901. 19136. 19182. 19282. 19288. 19340. 19419. 19492. 19637. 19656. 20176. 20193. 20240. 20386. 20500. 21293. 21294. 21411. 21529. 21628. 21722. 21788. 21991. 22216. 22327. 22360. 22414. 22430. 22473. 22564. 22582. 22700. 22762 und 22955 = 259 Stück à 100 Thlr.

C. Bergisch-Märkische Prioritäts-Obligationen III. Serie,

emittirt zufolge der Allerhöchsten Privilegien vom 20. October 1856 resp. 25. August 1862.

I. Emission.

No. 3026. 3232. 5504. 6572. 7405. 8265. 13934. 19084. 19978. 28802. 30434. 30520. 32360. 33370. 34097. 34774. 35246. 38904. 39139. 40946. 41493. 41849. 43157. 43488. 49662. 52314. 58285. 60835. 60911. 62676. 63177. 63338. 66451. 66651. 67002. 67217. 70826. 70863. 73858. 75049. 78560. 79077. 79559. 79853. 79870. 81202. 82112. 84348. 85003. 85811. 87960. 88777. 89751. 91530. 92078. 94116. 95415. 98910. 99106. 99532. 117365. 117418. 118297. 120747. 121123 = 65 Stück à 100 Thlr.

Litt. B.

Nr. 124259. 124786 = 2 Stück à 500 Thlr.

Nr. 130215. 130454 = 2 Stück à 200 Thlr.

Nr. 132668. 133003. 133939. 135665. 137844. 139445. 140916. 143502. 146035. 146444. 150921. 152059. 152188. 152241. 153854. 156276. 157396 = 17 Stück à 100 Thlr.

D. Bergisch-Märkische Prioritäts-Obligationen IV. Serie,

emittirt gemäss der Allerhöchsten Privilegien vom 30. Januar 1860 und 28. Mai 1862:

Nr. 8. 77. 203. 6593 und 6968 = 5 Stück à 500 Thlr.

Nr. 827. 1847. 1900. 7086. 7160. 7653. 7759. 7802. 7888 und 7946 = 10 Stück à 200 Thlr.

Nr. 2060. 2105. 2142. 2218. 2346. 2355. 2436. 2471. 2544. 2568. 2693. 2856. 2875. 2983. 3237. 3253. 3848. 3859. 3926. 3943. 4018. 4041. 4260. 4420. 4520. 4689. 4743. 4880. 4993. 5004. 5110. 5160. 5332. 5430. 5551. 5660. 5727. 5787. 5884. 5898. 6221. 6274. 6489. 8860. 8908. 8922. 9042. 9136. 9486. 9533. 9863. 9872. 9998. 10020. 10166. 10241. 10261. 10333. 10630. 10825. 11116. 11227. 11350. 11510. 11739. 11758. 11925. 12046. 12320. 12361. 12471. 12485. 12542. 12579. 12607. 12654. 12712. 12792. 12858 und 12893 = 80 Stück à 100 Thlr.

E. Bergisch-Märkische Prioritäts-Obligationen V. Serie,

emittirt gemäss der Allerhöchsten Privilegien vom 24. März 1863 und 24. October 1864.

Nr. 462. 486. 635. 851. 928. 956. 1175. 1279. 1477. 1506. 1526. 1643. 1857. 22206. 22207. 22218. 22397. 22510. 22809. 22813. 22938. 23031. 23118 und 23843 = 24 Stück à 500 Thlr.

Nr. 2077. 2312. 2416. 2646. 2837. 3155. 3557. 3716. 3732. 3733. 4463. 4532. 4583. 4589. 4728. 4970. 5073. 5201. 5374. 5413. 5953. 6292. 6411. 7154. 7383. 7629. 7637. 7854. 8242. 8321. 8450. 8761. 9058. 9226. 9284. 9440. 9537. 9662. 9728. 9900. 9917. 10973. 11155. 11297. 11565. 11599. 11695. 11753. 11932. 24110. 24360. 24393. 24398. 24524. 24605. 24752. 24781. 24984. 25503. 25767. 25881. 25966. 26036. 26765. 26893. 27081. 27128. 27391. 27478. 27931. 28430. 28489. 28512. 28603. 28617. 28649. 28664. 28724. 28735. 28736. 28917. 29177. 29358. 29393. 29723. 29753. 30100. 30497. 30600. 30823. 31151. 31206. 31208. 31313. 31387. 31434. 31441. 31717. 31753. 32373. 32939. 32973. 33032. 33041. 33316 = 105 Stück à 200 Thlr.

Nr. 12562. 12673. 12807. 13000. 13527. 13755. 13826. 13887. 14357. 14441. 14582. 14647. 14675. 15181. 15235. 15383. 15424. 15547. 15727. 16031. 16190. 16272. 16280. 16322. 16482. 16694. 16702. 16802. 16874. 17026. 17231. 17368. 17477. 17781. 18268. 18454. 18486. 18489. 18604. 18928. 19218. 19742. 19835. 19888. 20175. 20287. 21073. 21236. 21285. 21570. 21598. 21679. 21937. 21965. 21981. 34093. 34106. 34199. 34684. 34785. 35445. 35468. 35996. 36116. 36275. 36432. 36554. 36845. 36956. 37018. 37136. 37178. 37320. 37425. 37471. 37600. 37836. 37943. 38030. 38440. 38659. 38847. 38986. 39682. 39792. 40339. 40345. 40369. 40460. 40629. 40662. 41122. 41168. 41352. 41365. 41398. 41788. 41799. 41961. 42514. 42518. 42699. 42734. 42844. 43146. 43803 = 106 Stück à 100 Thlr.

F. Dortmund-Soester Prioritäts-Obligationen I. Serie,

emittirt zufolge des Allerhöchst genehmigten Statut-Nachtrags vom 6. Juli 1853:

Nr. 108. 237. 255. 356. 372. 443. 470. 579. 712. 1031. 1131. 1358. 1428. 1563. 1762. 1824. 2071. 2132. 2213. 2332. 2334. 2472. 2841. 2898. 3085. 3317. 3576. 3842. 3878. 3938.

4138. 4200. 4290. 4298. 4393. 4641. 4753. 5100. 5115. 5160. 5450. 5565. 5620. 5668. 6169. 6174. 6230. 6383. 6826. 6948. 7114. 7151. 7281. 7424. 7798. 7969. 8004. 8207. 8326. 8423. 8679. 8882. 8917. 8963. 8992. 9113. 9328. 9666. 9696. 9720. 9752. 9925. 9962. 10114. 10141. 10164. 10169. 10178. 10218. 10329. 10540. 10727. 10772. 10795. 10869. 11088. 11401. 11406. 11418. 11446. 11611. 11782. 11821. 12237. 12404. 12442. 12512. 12534. 12541. 12714. 12743. 12830. 13223. = 103 Stück à 100 Thlr.

G. Dortmund-Soester Prioritäts-Obligationen II. Serie, emittirt gemäss des Allerhöchsten Privilegiums vom 23. März 1857:

Nr. 139. 203. 509. 678. 888. 1006. 1067. 1278. 1925. 2013. 2187. 2300. 2386. 2555. 2694. 2707. 3237. 3256. 3376. 3410. 3610. 3789. 3955. 3979. 4122. 4251. 4312. 4392. 4416. 4763. 4790. 4838. 4851. 4897. 4992. 5060. 5095. 5180. 5206. 5258. 5365. 5384. 5625. 5659. 5763. 5937. 6209. 6292. 6472. 6618. 6889. 6936. 7158. 7297. 7317. 7533. 7651. 7663. 7823. 7886. 8105. 8197. 8207. 8223. 8342. 8814. 8835. 9079. 9131. 9410. 9498. 9639. 9983. 10164. 10479. 10500. 10717. 10733. 10919. 11072. 11146. 11154. 11157. 11226. 11483. 11613. 11618. 11627. 11738. 11749. 11837. 12029. 12173. 12278. 12280. 12341. 12385 und 12443 = 98 Stück à 100 Thlr.

Die Auszahlung des Nennwerthes dieser Obligationen erfolgt gegen deren Rückgabe an den Präsentanten vom **2. Januar 1872** ab

- in Elberfeld bei den Herren von der **Heydt - Kersten & Söhne** und bei unserer **Hauptcasse;**
- „ Barmen bei dem **Barmer Bank-Verein;**
- „ Düsseldorf bei den Herren **Baum-Böddinghaus & Comp.**
- „ Cöln bei dem **A. Schaaffhausen'schen Bank-Verein;**
- „ Aachen bei den Herren **Charlier & Scheibler;**
- „ Crefeld bei dem Herrn **von Beckerath-Heilmann;**
- „ Bonn bei dem Herrn **Jonas Cahn;**
- „ Berlin bei der **Direction der Disconto-Gesellschaft** und bei der **Direction der Berliner Handels-Gesellschaft;**
- „ Frankfurt a. M. bei den Herren **M. A. von Rothschild & Söhne;**
- „ Hamburg bei den Herren **Haller, Soehle & Comp.;**
- „ Breslau bei dem **Schlesischen Bank-Verein;**
- „ Leipzig bei dem Herrn **H. C. Plaut;**
- „ Cassel bei der **Hauptcasse der Königlichen Eisenbahn-Direction** (Hessische Nordbahn);
- „ Hannover bei dem Herrn **M. J. Frensdorff.**

Mit den Obligationen sind zugleich die nach dem 2. Januar 1872 fällig werdenden Zins-Coupons abzuliefern; der Werth der etwa fehlenden wird am Capitalbetrage gekürzt.

Von den in früheren Jahren ausgeloosten Prioritäts-Obligationen sind folgende noch nicht zur Einlösung gelangt:

a) von den Bergisch-Märkischen Prioritäts-Obligationen I. Serie:

Ausloosung pro 1861. Nr. 5159.

Ausloosung pro 1862. Nr. 321 und 10515.

Ausloosung pro 1863. Nr. 814. 10507 und 10991.

Ausloosung pro 1864. Nr. 322 und 4236.

Ausloosung pro 1865. Nr. 2364. 3235. 8314. 9154. 9584 und 9791.

Ausloosung pro 1866. Nr. 6323. 9450. 10006. 10218 und 10527.

Ausloosung pro 1867. Nr. 2804. 2811. 7164. 7948. 9499. 10365 und 10484.

Ausloosung pro 1868. Nr. 1430. 3058. 3697. 3746. 4043. 5765. 6332. 6493. 7597. 8979. 9228. 9234. 9348 und 10760.

Ausloosung pro 1869. Nr. 1. 2. 170. 895. 1665. 1711. 1914. 2814. 3323. 3502. 5581. 6201. 6222. 6310. 8322. 8608. 8862. 9062. 9324. 9522. 10762 und 10816.

Ausloosung pro 1870. Nr. 314. 413. 1057. 1557. 1571. 1692. 2281. 2757. 3594. 3624. 4586. 4786. 5419. 5899. 6204. 6383. 6869. 6942. 7147. 7470. 8449. 8895. 10106. 10182 und 10336.

b) von den Bergisch-Märkischen Prioritäts-Obligationen II. Serie:

Ausloosung pro 1861. Nr. 2435. 3887 und 4488.

Ausloosung pro 1862. Nr. 496. 7318. 11627 und 12622.

Ausloosung pro 1863. Nr. 955. 2166. 2247. 2849. 4145. 8460. 12640. 16231. 16239 und 19351.

Ausloosung pro 1864. Nr. 1516. 8103. 8116. 9166. 9706. 14255. 15818. 21229 und 21360.

Ausloosung pro 1865. Nr. 790. 1527. 1603. 2753. 6935. 8432. 10480. 12482. 12536. 15191. 15689 und 20444.

Ausloosung pro 1866. Nr. 926. 5739. 5999. 11687. 12484. 12979. 15147. 15510. 15526 und 15665.

Ausloosung pro 1867. Nr. 292. 713. 3816. 4312. 4974. 5416. 6570. 6918. 7215. 9190. 9876. 9993. 12276. 12277. 12540. 16801. 19542 und 22934.

Ausloosung pro 1868. Nr. 455. 1607. 2347. 2449. 2503. 2781. 3164. 4498. 4593. 4601. 6898. 7616. 10279. 10950. 11752. 14615. 16539. 17626 und 22127.

Ausloosung pro 1869. Nr. 2716. 2861. 3390. 3582. 3703. 4348. 4430. 4526. 4613. 6195. 6891. 6899. 8583. 8623. 9442. 9664. 10255. 12387. 12789. 15316. 17438. 18716. 19200. 19822. 20012. 20107. 20596. 21430. 21517 und 21928.

Ausloosung pro 1870. Nr. 174. 188. 412. 418. 560. 950. 1770. 2563. 2854. 3237. 3511. 3636. 4563. 4774. 4924. 5743. 6283. 6738. 6828. 7398. 8505. 8574. 8716. 8861. 9686. 10205. 10438. 10661. 10991. 11141. 11370. 11701. 11722. 12451. 12703. 13579. 13623. 14025. 14099. 14845. 14896. 14916. 16852. 17232. 17535. 17602. 17724. 18467. 18688. 19165. 19945. 21477. 21503. 21761. 21805 und 22437.

c) von den Bergisch-Märkischen Prioritäts-Obligationen III. Serie I. Emission:

Ausloosung pro 1867. Nr. 2008. 2493. 10739. 12194. 12620. 13573. 13585. 13594. 13609. 17381. 17935. 18766. 23791. 26053. 27678. 28671. 33124. 33165. 33985. 36041. 38836. 40462. 42197. 44030. 45532. 47895. 57755. 66407. 67413. 67595. 69988. 71233. 75825. 77528. 78974. 80123. 81282. 81487. 88004. 97105. 100567. 101093. 102727. 104874. 110362 und 118278.

Ausloosung pro 1868. Nr. 1684. 4069. 5913. 6160. 8273. 10249. 10421. 10830. 13919. 13938. 26902. 28105. 32071. 32357. 33717. 34127. 34844. 34881. 38844. 39220. 39504. 39672. 41612. 43268. 44921. 45427. 46433. 46545. 48553. 49928. 52085. 53784. 53853. 54843. 56161. 56715. 57727. 60341. 60506. 61942. 61957. 62701. 66542. 69997. 71239. 71730. 73498. 77019. 79665. 82114. 84297. 84675. 86123. 87413. 95923. 96236. 98344. 100401. 100942. 101005. 106928. 106930. 108419. 109043. 116346. 118572. 118573 und 119814.

Ausloosung pro 1869. Nr. 649. 1673. 3831. 3915. 4022. 5985. 6211. 6742. 7645. 7709. 13627. 14806. 21738. 25550. 26826. 29611. 36383. 42001. 42656. 43154. 46617. 47145. 47816. 49476. 53182. 58480. 59997. 61936. 63058. 70589. 71735. 73728. 75787. 77113. 79177. 87221. 87386. 87950. 95949. 100722. 104696. 116071. 116236. 118294. 118577 und 122264.

Ausloosung pro 1870. Nr. 4100. 5480. 13641. 29633. 33057. 43948. 73529. 76153. 79832 und 100961.

d) von den Bergisch-Märkischen Prioritäts-Obligationen III. Serie Lit. B.

Ausloosung pro 1868. Nr. 145248. 149794 und 153486 à 100 Thlr.

Ausloosung pro 1869. Nr. 124433 und 124552 à 500 Thlr.

Nr. 126017. 128932. 129262 und 129592 à 200 Thlr.

Nr. 132953. 133160. 136949. 146944 und 147397 à 100 Thlr.

Ausloosung pro 1870. Nr. 125373 à 500 Thlr.

Nr. 126152 und 127881 à 200 Thlr.

Nr. 140113. 147910 und 153195 à 100 Thlr.

e) von den Bergisch-Märkischen Prioritäts-Obligationen IV. Serie:

Ausloosung pro 1866. Nr. 2138. und 5625 à 100 Thlr.

Ausloosung pro 1867. Nr. 1085. 1620 und 1799 à 200 Thlr. Nr. 2247. 2543 und 5455 à 100 Thlr.

Ausloosung pro 1868. Nr. 191 à 500 Thlr. Nr. 4471 und 6083 à 100 Thlr.

Ausloosung pro 1869. Nr. 3624. 4188 und 6411 à 100 Thlr.

Ausloosung pro 1870. Nr. 115 à 500 Thlr.

Nr. 541. 778. 1112. 1898. 7036. 7557. 7765. 8373 und 8392 à 200 Thlr.

Nr. 2479. 3084. 4304. 4951. 5144. 5765. 8817. 10488. 10714. 11220. 11817. 11959 und 12356 à 100 Thlr.

f) von den Bergisch-Märkischen Prioritäts-Obligationen V. Serie.

Ausloosung pro 1869. Nr. 534. 1142. 1458 und 22271 à 500 Thlr.

Nr. 2710. 4519. 5255. 5304. 5690. 6443. 7337. 9442. 9581. 24479. 28462. 28748. 30621. 31450. 32407 und 33008 à 200 Thlr.

Nr. 13047. 14119. 14448. 16160. 16167. 16220. 16843. 17036. 17280. 18292. 20086. 20387. 20973. 21374. 34033. 34314. 35403. 35404. 35757. 36683. 36828. 37336. 37523. 37964. 38559. 39082. 39713. 40091 und 40740 à 100 Thlr.

Ausloosung pro 1870. Nr. 204. 1681. 22430. 22947 und 23217 à 500 Thlr.

Nr. 3624. 5610. 6285. 6910. 8546. 8623. 8863. 8969. 9314. 25032. 26131. 27407. 28242. 29194. 30546. 31174. 31759. 32904. 33074 und 33778 à 200 Thlr.

Nr. 12679. 12707. 13040. 13221. 13224. 13225. 14116. 16471. 17590. 17715. 18505. 19190. 19894. 19994. 20152. 20972. 21042. 21194. 21346. 21378. 34026. 34359. 34932. 36000. 36068. 36824. 38054. 39354. 39736. 40785. 40904. 42325 und 42908 à 100 Thlr.

g) von den Dortmund-Soester Prioritäts-Obligationen I. Serie:

Ausloosung pro 1863. Nr. 8839. 10300. 11151. 11629 und 12247.

Ausloosung pro 1864. Nr. 3683. 6553. 8911. 11239 und 11780.

Ausloosung pro 1865. Nr. 3725. 6267. 6634. 9767 und 10462.

Ausloosung pro 1866. Nr. 251. 802. 5619. 6851. 9097. 11333 und 11947.

Ausloosung pro 1867. Nr. 1588. 4070. 5176. 6586. 6663. 10872. 12489 und 13217.

Ausloosung pro 1868. Nr. 3970. 4039. 5875. 7887. 8029. 9078. 10015 und 13188.

Ausloosung pro 1869. Nr. 4058. 4279. 5842. 6432. 7423. 7498. 8101. 8478. 10120. 10526. 10807. 11082. 11118. 11835. 12940 und 13010.

Ausloosung pro 1870. Nr. 53. 642. 1650. 2251. 3507. 3723. 4213. 5029. 5373. 6657. 6680. 7065. 7080. 7474. 8078. 8142. 8426. 9676. 9826. 10007. 10041. 11126. 11427. 11650. 13289. 13292 und 13462.

h) von den Dortmund-Soester Prioritäts-Obligationen II. Serie:

Ausloosung pro 1867. Nr. 2365. 3150. 9738 und 10706.

Ausloosung pro 1868. Nr. 1490. 2357. 2985. 3489. 5234. 5535. 6945. 9826 und 10082.

Ausloosung pro 1869. Nr. 820. 968. 2434. 5081. 8590. 9724. 10928 und 11247.

Ausloosung pro 1870. Nr. 1185. 1190. 1876. 2561. 2969. 5094. 5276. 5533. 5550. 6050. 6446. 6860. 8768. 9217. 9739. 9756. 10687. 10927. 10950. 10957. 11448. 11949 und 12387.

Die Inhaber dieser Obligationen werden zur Einlösung derselben wiederholt aufgefordert. Die seit unserer Bekanntmachung vom 25. Juli 1870 zur Einlösung gekommenen ausgeloosten Obligationen, nämlich:

Bergisch-Märkische	I. Serie	à 100 Thlr.	149 Stück.
„ „	II. „	à 100 „	230 „
Bergisch-Märkische	III. Serie I. Emission	à 100 Thlr.	104 Stück.
„ „	III. „ Littr. B	à 1000 Thlr.	1 „
		à 500 „	2 „
		à 200 „	2 „
		à 100 „	10 „
Bergisch-Märkische	IV. Serie	à 500 Thlr.	5 Stück.
		à 200 „	16 „
		à 100 „	51 „
„ „	V. Serie	à 500 „	21 „
		à 200 „	95 „
		à 100 „	68 „
Dortmund-Soester	I. Serie	à 100 „	94 „
„ „	II. „	à 100 „	82 „

wurden in Gegenwart eines Notars durch Feuer vernichtet.

Elberfeld, den 17. Juli 1871.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Bei der am 17. d. Mts. vorgenommenen Ausloosung der für das Jahr 1871 zu amortisirenden Prioritäts-Actien und Obligationen der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn wurden folgende Nummern gezogen:

A. Düsseldorf-Elberfelder Prioritäts-Actien I. Serie, emittirt zufolge des Allerhöchst genehmigten Nachtrages zum Statut der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn vom 9. April 1842:

Nr. 106. 165. 233. 406. 429. 622. 661. 698. 835. 893. 895. 918. 930. 1176. 1274. 1394. 1396. 1459. 1480. 1612. 1699. 1746. 1803. 1825. 2001. 2160. 2218. 2351. 2357. 2452. 2542. 2578. 2694. 2795. 2824. 2881. 2897. 2921. 3070. 3278. 3389. 3760. 3830. 3832. 4259. 4279. 4330. 4454. 4462. 4466. 4650. 4673. 4730. 4849. 4981. 5012. 5013. 5050. 5052. 5173. 5179. 5234. 5297. 5336. 5431. 5434. 5473. 5528. 5540. 5620. 5726. 6014. 6107. 6143. 6162. 6568. 6721. 6889. 6999. 7053. 7110. 7188. 7423. 7425. 7437. 7469. 7686. 7734. 8107. 8150. 8187. 8533. 8555. 9018. 9090. 9391. 9424. 9664. 9695. 9777 = 100 Stück à 100 Thlr.

B. Düsseldorf-Elberfelder Prioritäts-Obligationen II. Serie. emittirt gemäss des Allerhöchsten Privilegiums vom 11. September 1850:

Nr. 185. 218. 289. 367. 709. 817. 944. 1001. 1021. 1049. 1100. 1103. 1126. 1228. 1390. 1392. 1440. 1592. 1956. 1989. 2101. 2127. 2336. 2404. 2636. 3032. 3118. 3180. 3292. 3327. 3547. 3558. 3575. 3579. 3610. 3641. 3654. 3707. 3805. 3948. 3992 = 41 Stück à 100 Thlr.

Die Auszahlung des Nennwerthes dieser Obligationen erfolgt gegen deren Rückgabe an den Präsentanten vom **2. Januar 1872** ab:

in Elberfeld bei den Herren **von der Heydt, Kersten & Söhne** und bei unserer **Haupt-Casse**
„ Barmen bei dem **Barmer Bank-Verein,**
„ Düsseldorf bei den Herren **Baum-Boeddinghaus & Comp.,**
„ Köln bei dem **A. Schaaffhausen'schen Bank-Verein,**
„ Aachen bei den Herren **Charlier & Scheibler,**
„ Crefeld bei dem Herrn **von Beckerath-Heilmann,**
„ Bonn bei dem Herrn **Jonas Cahn,**
„ Berlin bei der **Direction der Disconto-Gesellschaft** und der der **Direction der Berliner Handelsgesellschaft,**
„ Frankfurt a. M. bei den Herren **M. A. von Rothschild & Söhne,**
„ Hamburg bei den Herren **Haller, Söhle & Comp.,**
„ Breslau bei dem **Schlesischen Bank-Verein,**
„ Leipzig bei dem Herrn **H. C. Plaut,**
„ Hannover bei dem Herrn **M. J. Frensdorff,**
„ Cassel bei der **Haupt-Casse der Königlichen Eisenbahn-Direction** (Hessische Nordbahn).

Mit den Obligationen sind zugleich die nach dem 2. Januar 1872 fällig werdenden Zins-Coupons abzuliefern; der Werth der etwa fehlenden wird am Capital-Betrage gekürzt.

Von den in früheren Jahren ausgeloosten Prioritäts-Actien und Obligationen sind folgende noch nicht zur Einlösung gelangt:

a) von den Prioritäts-Actien I. Serie:
Ausloosung pro 1868. Nr. 301. 1682. 1702. 1822. 3043. 3508. 4180. 4507 und 6758.
Ausloosung pro 1869. Nr. 3011. 3018. 3974. 5102 und 6302.
Ausloosung pro 1870. Nr. 48. 216. 750. 1187. 1258. 1356. 1402. 1886. 2851. 2987. 3863. 5125. 5394. 8682. 9227 und 9301.

b) von den Prioritäts-Obligationen II. Serie.
Ausloosung pro 1869. Nr. 458. 2443 und 3607.
Ausloosung pro 1870. Nr. 259. 1252. 1667. 1868. 3346. 3393. 3478. 3698 und 3922.

Die Inhaber dieser Obligationen werden zur Einlösung derselben wiederholt aufgefordert.

Die seit unserer Bekanntmachung vom 28. Juli v. J. zur Einlösung gekommenen ausgeloosten Actien und Obligationen, nämlich I. Serie 93 Stück, II. Serie 32 Stück wurden in Gegenwart eines Notars durch Feuer vernichtet.

Elberfeld, den 19. Juli 1871.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn.

Bei der vom 7. und 10. d. Mts. vorgenommenen diesjährigen Ausloosung wurden von den Aachen-Düsseldorfer und Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Prioritäts-Obligationen folgende Nummern gezogen:

A. Aachen-Düsseldorfer Prioritäts-Obligationen.

Nr. 90. 201. 275. 363. 441. 535. 582. 602. 608. 693. 771. 877. 935. 1185. 1427. 1447. 1505. 1628. 1744. 1786. 1972. 2013. 2113. 2193. 2207. 2238. 2347. 2424. 2456. 2504. 2534. 2615. 2731. 2796. 3239. 3287. 3326. 3354. 3687. 3709. 3930. 3983. 4024. 4175. 4187. 4218. 4250. 4376. 4393. 4529. 4582. 4803. 5099. 5198. 5272. 5359. 5508. 5683. 5896. 5902. 6192. 6457. 6514. 6548. 6569. 6602. 6622. 6833. 6958. 7538. 7546. 7605. 7710. 7777. 7851. 7856. 7955 = 77 Stück à 200 Thaler der I. Emission.

Nr. 8002. 8019. 8110. 8341. 8373. 8376. 8423. 8529. 8761. 8785. 8998. 9034. 9350. 9390. 9419. 9537. 9592. 9626. 9733. 9750. 9796. 9956. 9994. 10135. 10201. 10468. 10494. 10750. 10922. 11006. 11083. 11093. 11102. 11105. 11136. 11500. 11655. 11743. 11818. 11972. 12169. 12269. 12299. 12338. 12683. 12692. 12811. 12832. 12979. 12988. 13240. 13598. 13949. 13859. 13932. 13984. 14547. 14560. 14688. 14776. 14830. 14914. 14925. 14976. 15043. 15218. 15237 = 67 Stück à 200 Thlr. der II. Emission.

Nr. 15684. 15780. 15789. 15891. 16050. 16109. 16297. 16362. 16374. 16540. 16684. 16722. 16770. 16964. 16996. 17115. 17537. 17635. 17706. 17975. 17984. 18037. 18068. 18094. 18163. 18363. 18507. 18537. 18585. 18613. 18780. 18877. 18881. 18882. 18891. 18898. 19040. 19063. 19163. 19348. 19630. 20075. 20146. 20207. 20242. 20309. 20423. 20507. 20622. 20699. 20785. 20807. 20896. 20978. 21101. 21573. 21576. 21714. 21739. 21753. 21885. 22032. 22076. 22149. 22292. 22516. 22611. 22926. 23286. 23439. 23642. 23710. 23784. 23847. 23857 = 75 Stück à 100 Thlr. der III. Emission.

B. Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher Prioritäts-Obligationen.

Nr. 50. 208. 250. 340. 494. 596. 648. 657. 721. 873. 903. 920. 988. 1066. 1115. 1174. 1435. 1462. 1604. 1737. 1911. 1933. 2170. 2271. 2281. 2449. 2452. 2471. 2691. 2780. 2855. 2950. 2993. 3032 = 34 Stück à 200 Thlr. der I. Emission.

Nr. 3074. 3175. 3204. 3409. 3626. 3673. 3680. 3710. 3809. 4212. 4251. 4419. 4595. 4601. 4607. 4713. 4783. 5155. 5215. 5383. 5438. 5555. 5767. 5778 = 24 Stück à 200 Thlr. der II. Emission.

Nr. 5950. 5976. 6087. 6104. 6119. 6353. 6497. 6524. 6691. 6897. 7010. 7069. 7100. 7239. 7480. 7604. 7756. 7776. 7875. 8017. 8054. 8584. 8601. 8610. 8678. 8686. 8961. 8997. 9072. 9195. 9350. 9589. 9600. 9654. 9772. 9864. 9957. 10007. 10094. 10138. 10400. 10708. 10756. 10877. 10897. 11037. 11065. 11071. 11166. 11213. 11317. 11387. 11481. 11676. 11980. 12237. 12393. 12429. 12596. 12668. 12837. 12991. 13017. 13093. 13217. 13409. 13486. 13564. 13644. 13650. 13699. 13725. 13838. 13996. 14208 = 75 Stück à 100 Thlr. der III. Emission.

Die Auszahlung des Nennwerthes dieser Obligationen erfolgt gegen Auslieferung derselben und der dazu gehörigen noch nicht verfallenen Zins-Coupons vom **2. Januar 1872** ab:

in Elberfeld bei den Herren **v. d. Heydt, Kersten & Söhne** und bei unserer **Hauptcasse**;
„ Barmen bei dem **Barmer Bank-Verein**;
„ Düsseldorf bei den Herren **Baum, Boeddinghaus & Comp.**;
„ Cöln bei dem **A. Schaaffhausen'schen Bank-Verein**;
„ Aachen bei den Herren **Charlier & Scheibler**;
„ Bonn bei dem Herrn **Jonas Cahn**;
„ Crefeld bei dem Herrn **v. Beckerath-Heilmann**;
„ Berlin bei der **Direction der Disconto-Gesellschaft**; bei der **Direction der Berliner Handels-Gesellschaft**;
„ Leipzig bei dem Herrn **H. C. Plaut**;
„ Frankfurt a. M. bei den Herren **M. A. von Rothschild & Söhne**;
„ Breslau bei dem **Schlesischen Bank-Verein**;
„ Hamburg bei den Herren **Haller, Soehle & Comp.**;
„ Cassel bei der **Haupt-Casse der Königlichen Eisenbahn-Direction** (Hessische Nordbahn);
„ Hannover bei dem Herrn **M. J. Frensdorff.**

Der Betrag der etwa fehlenden Coupons wird vom Capitalbetrage in Abzug gebracht.

Von den in früheren Jahren ausgeloosten Obligationen sind bis jetzt folgende noch nicht eingelöst:

a) von den Aachen-Düsseldorfer Prioritäts-Obligationen

I. Emission:
Ausloosung pro 1867. Nr. 1937. 3255. 3591.
Ausloosung pro 1868. Nr. 42.
Ausloosung pro 1869. Nr. 380. 1525. 1799. 3151. 3802. 4167.
Ausloosung pro 1870. Nr. 876. 958. 1771. 3150. 3696. 3817. 3819. 4491. 4953. 6838. 7895.

II. Emission:
Ausloosung pro 1869. Nr. 9151. 10059. 11884. 12806. 13318. 14566. 15233.
Ausloosung pro 1870. Nr. 8216. 9452. 10154. 10634. 12636. 13067. 13441. 13746. 13847.

III. Emission:
Ausloosung pro 1867. Nr. 18216.
Ausloosung pro 1868. Nr. 21840.
Ausloosung pro 1869. Nr. 16369. 17316. 20100. 21608. 21651.
Ausloosung pro 1870. Nr. 15846. 16476. 16494. 16947. 17744.

b) von den Ruhrort-Crefeld-Kreis-Gladbacher Prioritäts-Obligationen

I. Emission:
Ausloosung pro 1867. Nr. 122. 2559.
Ausloosung pro 1868. Nr. 2964.
Ausloosung pro 1870. Nr. 117.

II. Emission:
Ausloosung pro 1868. Nr. 3992. 4903. 5094.
Ausloosung pro 1869. Nr. 3723. 3971. 4381.
Ausloosung pro 1870. Nr. 3371. 3676. 4424.

III. Emission:
Ausloosung pro 1867. Nr. 6480.
Ausloosung pro 1868. Nr. 10285. 12724. 13388.
Ausloosung pro 1869. Nr. 7316. 7392. 8772. 8779. 11597.
Ausloosung pro 1870. Nr. 7896. 10866. 10871. 11797.

Die Inhaber dieser Obligationen werden an deren Einlösung wiederholt erinnert.

Die seit dem vorigen Jahre zur Einlösung gekommenen ausgeloosten Obligationen, nämlich:

Aachen-Düsseldorfer I. Emission	. .	74 Stück,
„ „ II. „	. .	60 „
„ „ III. „	. .	87 „
Ruhrort-Crefeld-Kreis Gladbacher I. Emission	.	32 Stück,
„ „ „ „ II. „	.	21 „
„ „ „ „ III. „	.	81 „

wurden in Gegenwart eines Notars durch Feuer vernichtet.

Elberfeld, den 17. Juli 1871.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Fahrplan der Rheinischen Eisenbahn

und Anschlüsse nach Belgien, Frankreich, England, den Niederlanden und Süddeutschland etc.

vom 15. Juli 1871.

Eröffnung der Strecken **Gerolstein-Trier**, **Obercassel-Troisdorf** und der Haltestelle **Nieder-Dollendorf.**

In der Richtung von Bingen nach Köln, Zevenaar und Herbesthal.

Station		Bad Neuenahr	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Wien	Abf.		—	—	—	—	9	—	—	—	4,30	—	—	—	5,45	—
München	„		6	—	—	—	6,10	—	—	—	11	—	—	—	6,40	—
Basel (via Strassburg)	„		11,45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,15	—
Basel (via Darmstadt)	„		9,45	—	—	—	8.45	—	—	—	—	—	—	—	8,45	—
Strassburg	„		3,36	—	—	—	—	—	—	—	6,15	—	—	—	12,11	—
Darmstadt	„		9,40	—	—	—	5,20	7,55	—	9,25	1,45	—	—	2	4,45	—
Wiesbaden	„		10,40	—	—	—	—	6,10	—	9,59	12,5	—	—	2,20	4,30	—
Frankfurt a. M.	„		10,25	—	—	—	5,23	7,45	—	10,20	1,50	—	—	2,45	4,45	—
Mainz	„		11,30	—	—	6,40	6,30	8,50	—	10,30	2,45	—	—	3,50	5,50	—
Bingen, Hess. Zeit	Ank.		12,30	—	—	7,40	7,10	9,20	—	12,30	3,20	—	—	4,50	6,25	—
Bingerbrück, Rhein. Zeit	Abf.		12,45	—	—	8	7,20	9,25	—	12,40	3,25	—	—	5	6,30	—
Bacharach	„		—	—	—	8,30	7,40	9,45	—	1	—	—	—	5,20	6,49	—
Oberwesel	„		—	—	—	8,45	7,50	9,55	—	1,10	—	—	—	5,29	—	—
St. Goar	„		1,30	—	—	9,5	8,3	10,7	—	1,23	3,55	—	—	5,41	7,5	—
Boppard	„		1,55	—	—	9,40	8,24	10,29	—	1,45	4,15	—	—	6,2	7,25	—
Capellen (Stolzenfels)	„		—	—	—	10,15	8,46	—	—	2,6	—	—	—	6,22	—	—
Coblenz	Ank.		2,30	—	—	10,30	8,55	10,55	—	2,15	4,40	—	—	6,30	7,50	—
Wiesbaden	Abf.		—	—	Fällt an Sonn- und Festtagen aus.	—	6	8,20	—	11,25	—	—	—	3	5	—
Wetzlar	„		—	—		—	—	7,32	9,10	—	12,30	—	—	—	5	—
Ems	„		8,55	—		—	8,10	10	11,15	—	3,10	—	—	4,50	7,15	—
Oberlahnstein	„		9,30	6,55		—	8,35	10,45	11,36	2,3	3,40	—	—	6,5	7,35	—
Coblenz	Ank.		9.48	7,15		—	8,52	11	11,54	2,20	4	—	—	6,23	7,50	—
Coblenz	Abf.		2,45	—	Fährt in Köln an der an dem Trankgassenthor gelegenen Rheinstation an.	6,10	9	11,5	12	2,25	4,45	Fällt an Sonn- u. Festtagen aus.	Extrazug an Sonn- und Festtagen.	6,40	8	Extrazug an Sonn- und Festtagen.
Neuwied (linkes Ufer)	„		3,15	—		6,29	9,19	11,23	12,19	2,45	5.4			6,59	8,18	
Andernach	„		3,25	—		6,37	9,26	11,30	12,27	2,53	5,11			7,6	8,25	
Brohl	„		3,40	—		6,51	9,38	—	12,41	3,7	5,23			7,18	—	
Sinzig	„		—	—		7,7	9,53	—	12,57	3,23	—			7,34	—	
Remagen	„	Abf. Nm.	4,5	—		7,14	10	11,53	1,4	3,31	5,39	—	7,30	7,42	8,48	—
Rolandseck	„	4,15	4,18	—		7,27	10,12	12,3	1,17	3,44	5.51	7,15	7,40	7,55	*8,58	9,10
Mehlem (Königswinter)	„	4,23	4,28	—		7,36	10,21	—	1,26	3,53	6	7,23	7,47	8,4	—	9,17
Godesberg	„	4,28	4,35	—		7,42	10,27	12,13	1,32	3,59	6,6	7.28	7,52	8,10	*9,8	9,22
Bonn	„	4,45	4,55	6,10	6,15	7,55	10,40	12,25	1,45	4,15	6,20	7,38	—	8,25	9,20	9,32
Brühl	„	—	—	6,35	6,58	8,25	11,5	—	2,15	4,48	6,45	an	—	8,58	—	9,55
Köln	Ank.	5,25	5,40	6,55	7,40	8,50	11,25	1,5	2,40	5,15	7,5	—	8,40	9,25	10	10.15
Köln	Abf.		—	7,5	—	9,18	11,30	1,45	2,45	5,30	8,10	—	8,50	* bedeutet Nichthalten an Sonn- und Festtagen.	10,45	—
Neuss	Ank.		—	8	—	10,5	12,10	2,25	3,40	6,20	9,5	—	9,30		11,20	—
Neuss	Abf.		6,28	8,20	—	11	—	2,40	—	7,5	—	—	—		—	—
Bedburg	„		7,11	9,7	—	11,47	—	3,27	—	7,52	—	—	—		—	—
Düren	Ank.		7,45	9,40	—	12,20	—	4	—	8,25	—	—	—		—	—
Düsseldorf (Obercassel)	„		—	8,25	—	10,35	12,40	2,56	4,15	6,35	9,25	—	10,23		11,40	—
Osterath	„		—	8,17	—	10,21	12,27	2,39	3.57	6,37	9,22	—	—		—	—
Uerdingen	Abf.		—	8,36	—	10,44	—	2,59	—	6,56	9,39	—	—		—	—
Duisburg	Ank.		—	9,26	—	11,21	—	3,36	—	7,36	10,18	—	—		—	—
Mülheim an der Ruhr	Abf.		7,29	9,22	4,34	11.32	—	3,47	—	7,42	10,27	—	—		—	—
Essen	„		7,55	9,46	5,15	11,55	1	4,11	—	8,6	10,51	—	—		—	—
Wattenscheid	Ank.		8,10	10	5,35	an	1,20	4,25	—	8,20	11,5	—	—		—	—
Crefeld	Abf.		—	8,35	—	10,35	12,45	2,55	4,15	6,55	9,40	—	9,55		11,45	—
Kempen	Ank.		—	8,50	—	10,50	1	3,9	4.30	7,10	10.10	—	an		an	—
Venlo	„		—	9,32	—	—	1,50	4,5	6,20	8,40	—	—	—		—	—
Geldern	„		Abf.	9,20	—	11,15	—	3,30	5	7,39	—	—	—		—	—
Cleve	„		6,30	10,10	—	12	—	4,10	5,50	8,30	—	—	—		—	—
Nymwegen	„		7,45	10,55	—	12,55	—	5,5	—	9,15	—	—	—		—	—
Elten	Ank.		—	11	—	12,47	—	4,52	6,33	—	—	—	—	—	—	—
Utrecht	„		—	1,5	—	3,30	—	6,40	8,55	—	—	—	—	—	—	—
Amsterdam	„		—	2,10	—	4,50	—	7,25	10,15	—	—	—	—	—	—	—
Rotterdam	„		—	2,25	—	5	—	7,40	10,30	—	—	—	—	—	—	—

In der Richtung von Bingen nach Köln, Zevenaar und Herbesthal.

Station															
Köln	Abf.	—	7,7	—	9,15	11,40	1,30	3	6	7,30	—	—	—	10,30	—
Düren	„	—	8,14	—	10,10	12,32	2,38	4,2	7	8,35	—	—	—	11,22	—
Euskirchen	„	—	9,5	—	11,15	—	—	4,55	8,5	9,30	—	—	—	—	—
Call	„	—	9,55	—	an	—	—	5,50	9	10,20	—	—	—	—	—
Urft	„	—	10,5	—	—	—	—	—	9,10	—	—	—	—	—	—
Jünkerath-Stadtkyll	„	5,40	10,55	—	—	—	—	6,50	10	—	—	—	—	—	—
Gerolstein	„	6,9	11,22	—	—	—	—	7,17	10,25	—	—	—	—	—	—
Kyllburg	„	6,46	11,55	—	—	—	—	7,52	—	—	—	—	—	—	—
Erdorf-Bitburg	„	6,57	12,7	—	—	—	—	8,5	—	—	—	—	—	—	—
Trier	Ank.	8	1	—	—	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—
Aachen	Ank.	—	9,5	—	10,55	1,15	3,30	4,50	7,50	9,25	—	—	—	12,5	—
Aachen	Abf.	7,35	9,13	—	11,3	1,20	3,40	4,55	8	—	—	—	—	12,10	—
Herbesthal, Rhein. Zeit	Ank.	8,8	9,43	—	11,30	1,47	4,13	5,25	8,33	—	—	—	—	12,43	—
Eupen	Ank.	8,25	10,5	—	12,25	2,7	4,35	—	8,55	—	—	—	—	—	—
Eupen	Abf.	7,45	8,35	—	11,5	1,15	3,35	—	6,25	—	—	—	—	—	—
Herbesthal, Belg. Zeit	Abf.	8,1	9,38	—	11,23	1,42	4,8	5,18	8,28	—	—	—	—	12,38	—
Lüttich	Ank.	9,27	11,19	—	12,48	3,5	5,48	6,41	10,11	—	—	—	—	2,20	—
Brüssel	„	11,51	2,7	—	2,51	5,7	8,56	8,56	—	—	—	—	—	5	—
Antwerpen	„	12,17	3,28	—	3,28	5,53	9,56	9,56	—	—	—	—	—	5,20	—
Ostende	„	3,10	5,31	—	5,31	7,51	—	—	—	—	—	—	—	9,46	—
Paris (via Erquel.)	„	—	10,5	—	5,5	—	—	—	—	—	—	—	—	12,55	—
Calais	„	10,10	10,10	—	—	1,5	—	—	—	—	—	—	—	12,20	—
London (via Ostende)	„	—	—	—	—	3,55	—	—	—	—	—	—	—	5,30	—
London (via Calais)	„	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	5,30	—

In der Richtung von Herbesthal, Zevenaar nach Köln und Bingen.

Station														
London (via Calais)	Abf.	7,40	—	—	—	—	—	—	—	—	8,45	—	—	—
London (via Ostende)	„	—	—	—	—	—	—	—	8,45	—	8,45	—	—	7,40
Calais	„	12,51	—	—	—	—	—	—	—	—	1,55	—	—	—
Paris (via Erquel.)	„	—	—	—	—	7,45	—	—	—	—	—	10,25	—	7,45
Ostende	„	8	—	—	—	—	—	—	4,50	—	6,45	7	9,30	3
Antwerpen	„	10	—	—	—	—	—	—	5,55	—	9,15	9,50	1,18	4,50
Brüssel	„	10,30	—	—	—	—	—	—	7,22	—	9,43	11,5	1,53	5,40
Lüttich	„	1,5	—	—	—	6,50	—	—	10,11	—	11,46	2,8	4,41	7,38
Herbesthal, Belg. Z.	Ank.	2,23	—	—	—	8,32	—	—	11,44	—	1,7	3,37	6,30	8,48
Eupen	„	—	—	—	—	10,5	—	—	12,25	—	2,7	4,35	8,55	—
Eupen	Abf.	—	—	—	—	8,35	—	—	11,5	—	1,15	3,35	6,25	—
Herbesthal, Rhein. Z.	„	2,45	—	—	—	8,52	—	—	12,4	—	1,37	3,57	6,50	9,8
Aachen	Ank.	3,15	—	—	—	9,25	—	—	12,35	—	2,5	4,25	7,25	9,35
Aachen	Abf.	3,20	—	7	—	9,35	—	—	12,40	—	2,15	4,35	7,35	9,40
Trier	„	—	—	—	—	—	—	—	8,15	—	—	—	3,15	6,45
Erdorf-Bitburg	„	—	—	—	—	—	—	—	9,26	—	—	—	4,26	8,4
Kyllburg	„	—	—	—	—	—	—	—	9,38	—	—	—	4,38	8,15
Gerolstein	„	—	—	—	—	7	—	—	10,20	—	—	—	5,20	8,55
Jünkerath-Stadtkyll	„	—	—	—	—	7,36	—	—	10,56	—	—	—	5,56	9,30
Urft	„	—	—	—	—	8,20	—	—	—	—	—	—	6,40	—
Call	„	—	—	6,15	—	8,30	—	5	11,50	—	—	—	6,50	an
Euskirchen	„	—	—	6,55	—	9,15	—	5,45	12,30	—	—	—	7,30	—
Düren	„	4	—	7,48	—	10,23	—	an	1,28	—	3,2	5,22	8,27	10,15
Köln	Ank.	4,50	—	8,54	—	11,27	—	—	2,33	—	4	6,25	9,35	10,55
Rotterdam	Abf.	—	—	—	—	—	—	—	8,5	—	—	10,50	2,5	—
Amsterdam	„	—	—	—	—	—	—	—	8,20	—	—	11,20	2,20	—
Utrecht	„	—	—	—	—	—	—	—	9,15	—	—	12,30	3,25	—
Elten	„	—	—	—	—	—	7,59	—	11,29	—	—	3,34	5,44	—
Nymwegen	Abf.	—	—	—	—	—	8,35	Extrazug an Sonn- und Fest-tagen.	11,5	Extrazug an Sonn- und Festtagen. Bis Brühl ermässigte Preise.	—	3	5,30	—
Cleve	„	—	—	6,15	—	—	9,30		12		—	4,10	6,20	—
Geldern	„	—	—	7,3	—	—	10,24		12,43		—	5,2	7,14	—
Venlo	„	—	—	6,30	—	—	9,53		—		2,10	4,25	6,40	—
Kempen	„	—	—	7,30	—	—	10,54		1,5		3,10	5,29	7,40	—
Crefeld	„	—	7	7,50	—	9,50	11,20		1,25		3,80	5,50	8	—
Wattenscheid	„	—	5,35	—	7	8,25	—		11,55		2	—	6,35	8,35
Essen	„	—	5,50	—	7,30	8,40	—		12,10		2,16	4,40	6,50	8,55
Mülheim a. d. Ruhr	„	—	6,14	—	an	9,4	—		12,34		2,40	5,4	7,14	9,16
Duisburg	„	—	6,21	—	—	8,54	—		12,39		an	5,9	7,14	an
Uerdingen	„	—	6,57	—	—	9,47	—		1,17		—	5,47	7,57	—
Osterath	„	—	7,13	8	—	10,3	11,33		1,35		3,41	6,8	8,13	—
Düsseldorf (Obercassel)	„	—	7,15	8	—	9,56	11,14		1,20		3,30	6	8,5	—
Düren	Abf.	—	6,20	—	—	8,15	10,30		—		1,30	—	6,15	—
Bedburg	„	—	6,52	—	—	8,49	11,4		—		2	—	6,49	—
Neuss	Ank.	—	7,30	—	—	9,35	11,50		—		2,40	—	7,35	—
Neuss	Abf.	—	7,35	8,16	—	10,20	11,55		1,50		4	6,20	8,30	—
Köln	Ank.	—	8,30	8,51	—	11,15	12,50		2,30		4,55	7,10	9,27	—

In der Richtung von Herbesthal, Zevenaar nach Köln und Bingen.

		Nm.	Ab.													
Köln	Abf.	2,40	6,2	6	7,25	9	9,20	11,45	1,15	2,15	2,48	3,15	5	7,20	9,50	11,30
Brühl	,,	—	—	—	7,51	—	9,46	12,14	1,50	—	3,10	3,41	5,20	7,46	10,11	11,55
Bonn	,,	3,18	6,42	6,40	8,25	9,40	10,20	12,50	2,30	2,55	3,45	4,15	5,45	8,20	10,35	12,25
Godesberg	,,	an	6,51	6,49	8,35	—	10,30	1	2,40	3,4	3,55	4,25	5,54	8,30	an	12,36
Mehlem (Königswinter)	,,	—	6,56	—	8,40	—	10,35	1,6	2,46	3,9	4	4,31	5,59	8,35	—	12,41
Rolandseck	,,	—	7,3	—	8,48	9,58	10,43	1,14	2,55	3,16	4,8	4,40	6,6	8,43	—	12,52
Remagen } Bad Neuenahr	,,		an	7,5	9	10,7	10,55	1,26	—	3,25	4,20	an	6,17	8,55	—	1,3
Sinzig }	Abf.			—	9,7	—	11,2	1,32	an	an	4,27	—	—	9,2	—	—
Brohl	,,			—	9,25	—	11,20	1,50	Fällt an Sonn- und Festtagen aus.	—	4,44	—	—	9,20	—	1,26
Andernach	,,			7,29	9,39	—	11,34	2,3		—	4,57	—	—	9,34	—	1,39
Neuwied	,,			7,35	9,46	10,35	11,41	2,11		—	5,5	—	6,45	9,41	—	1,46
Coblenz	Ank.			7,50	10,5	10,50	12	2,30		—	5,25	—	7	10	—	2,7
Coblenz, Rhein. Z.	Abf.			8	10,10	11,10	1,30	2,50	—	—	5,30	—	7,5	8,50	—	5,50
Oberlahnstein	Ank.			8,18	10,28	11,25	1,50	3,8	—	—	5,48	—	7,20	9,10	—	6,10
Ems	Ank.			9	11	12,15	2,35	3,50	—	—	6,50	—	8,20	—	—	6,53
Wetzlar	,,			11,3	—	3	—	6,20	—	—	9,30	—	—	—	—	12
Wiesbaden	,,			11,15	—	2,30	—	6,40	—	—	—	—	10,12	—	—	—
Coblenz	Abf.			7,55	6	11	12,10	2,40	—	—	5,30	—	7,5	7,15	—	2,20
Capellen (Stolzenfels)	,,			—	6,15	—	12,20	2,50	—	—	5,39	—	—	7,30	—	—
Boppard	,,			8,21	6,55	11,23	12,41	3,11	—	—	5,59	—	7,28	8,5	—	2,55
St. Goar	,,			8,41	7,35	—	1,2	3,32	—	—	6,19	—	—	8,40	—	3,20
Oberwesel	,,			—	7,57	—	1,15	3,45	—	—	6,31	—	—	9	—	—
Bacharach	,,			—	8,15	—	1,25	3,55	—	—	6,41	—	—	9,18	—	—
Bingerbrück, Rhein. Z.	Ank.			9,10	8,50	12,5	1,45	4,15	—	—	7	—	8,10	9,50	—	4
Bingen, Hess. Zeit	Abf.			9,30	—	12,21	2,5	4,35	—	—	7,20	—	8,26	10,15	—	4,20
Mainz	Ank.			10,10	—	12,51	2,55	5,35	—	—	8,20	—	8,56	10,55	—	5,20
Frankfurt a. M.	,,			11,25	—	2,5	4,10	6,50	—	—	—	—	10,10	—	—	6,35
Wiesbaden	,,			11,37	—	3,15	4,25	8,15	—	—	10,15	—	10,15	—	—	7,55
Darmstadt	,,			11,2	—	1,42	5,10	7,30	—	—	9,50	—	9,50	—	—	6,45
Strassburg	,,			4,43	—	6,13	11,3	—	—	—	—	—	—	—	—	12,35
Basel (via Darmstadt)	,,			7,5	—	—	—	—	—	—	—	—	5,55	—	—	5,35
Basel (via Strassburg)	,,			8,30	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,25
München	,,			9,10	—	—	—	—	—	—	—	—	8,10	—	—	11
Wien	,,			—	—	10	—	—	—	—	—	—	9,30	—	—	—

Rechtsrheinische Strecke.

Fahrten von Oberlahnstein nach Bonn und Troisdorf.

Frankfurt	Abf.	—	—	—	—	—	—	7,35	—	10,30	—	2	4,10
Wiesbaden	,,	—	—	—	—	—	—	8,20	—	11,25	—	3	5
Oberlahnstein	,,	—	—	—	—	7,50	—	10,40	—	2,9	5	6,30	8,45
Ehrenbreitstein	Ank.	—	—	—	—	8,8	—	10,50	—	2,24	5,18	6,48	9
Coblenz	Abf.	—	—	—	—	7,25	—	9,23	—	—	5	6,35	8
Ehrenbreitstein	Abf.	—	—	—	—	8,10	—	10,51	—	2,26	5,20	6,50	9,2
Neuwied (rechtes Ufer)	,,	—	—	—	—	8,42	—	11,10	—	2,55	5,52	7,23	9,30
Linz	,,	—	—	—	6,40	9,21	—	11,30	—	3,34	6,31	8,4	an
Honnef	,,	—	—	—	7	9,40	—	—	—	3,56	6,50	8,22	—
Königswinter	,,	—	—	—	7,10	9,50	—	—	—	4,4	7	8,31	—
N.-Dollendorf	,,	—	—	—	7,15	9,55	—	—	—	—	7,5	8,36	—
Obercassel	Ank.	—	—	—	7,20	10	—	11,55	—	4,12	7,10	8,40	—
Obercassel	Abf.	—	—	—	7,25	10,3	—	11,58	—	4,17	7,15	8,52	—
Bonn	Ank.	—	—	—	7,50	10,25	—	12,20	—	4,40	7,40	9,15	—
Bonn	Abf.	—	—	—	7,55	10,40	—	12,25	—	4,45	8,25	9,20	—
Köln	Ank.	—	—	—	8,50	11,25	—	1,5	—	5,25	9,25	10	—
Obercassel	Abf.	—	—	—	7,30	10,5	—	12	—	4,18	7,15	8,42	—
Beuel	,,	—	—	—	7,38	10,13	—	—	—	4,24	7,23	8,48	—
Troisdorf	Ank.	—	—	—	7,55	10,30	—	12,20	—	4,38	7,40	9,5	—
Deutz	,,	—	—	—	—	11,10	—	12,55	—	5,15	8,15	9,40	—

Fahrten von Troisdorf und Bonn nach Oberlahnstein.

Deutz	Abf.	—	6,45	—	—	12,15	—	2,55	6	—	—	—	—
Troisdorf	,,	—	7,20	—	10,38	12,55	—	3,25	6,50	8,25	—	—	—
Beuel	,,	—	7,38	—	10 54	1,10	—	—	7,8	8,47	—	—	—
Obercassel	Ank.	—	7,45	—	11	1,15	—	3,10	7,15	8,53	—	—	—
Köln	Abf.	—	6	—	9,20	11,45	—	2,40	6,2	7,20	—	—	—
Bonn	Ank.	—	6,39	—	10,15	12,45	—	3,18	6,10	8,15	—	—	—
Bonn	Abf.	—	6,50	—	10,35	12,53	—	3,20	6,45	8,23	—	—	—
Obercassel	Ank.	—	7,15	—	11	1,15	—	3,42	7,10	8,48	—	—	—

Fahrten von Troisdorf und Bonn nach Oberlahnstein.

Station														
Obercassel	Abf.	—	7,50	—	11,5	1,20	—	3,45	7,25	8,55	—	—	—
N.-Dollendorf	„	—	7,55	—	—	1,25	—	—	7,30	9	—	—	—
Königswinter	„	—	8	—	11,15	1,30	—	3,52	7,35	9,5	—	—	—
Honnef	„	—	8,8	—	11,25	1,39	—	—	7,45	9,15	—	—	—
Linz	„	—	8,27	—	11,46	1,58	—	4,10	8,6	9.35	—	—	—
Neuwied (rechtes Ufer)	„	7	9,6	—	12,26	2,34	Abf.	4,35	8,46	an	—	—	—
Ehrenbreitstein	Ank.	7,27	9.36	—	12,56	3	6.48	4,54	9,16	—	—	—	—
Coblenz	„	7,44	9,47	—	1,7	—	6,55	5,22	—	—	—	—	—
Ehrenbreitstein	Abf.	7,29	9,38	—	12,58	3,2	—	4,55	9,18	—	—	—	—
Oberlahnstein	Ank.	7,45	9,55	—	1,15	3.15	—	5,5	9,35	—	—	—	—
Wiesbaden	„	11,15	2,30	—	6,40	6,40	—	7,45	—	—	—	—	—
Frankfurt a. M.	„	12,5	3,48	—	8	8	—	8,30	—	—	—	—	—

Die zu dem Extrazuge um 3¼ Uhr Nachmittags für die Strecke Köln-Brühl ausgegebenen Retourbillete zu ermässigten Preisen müssen am selben Tage zur Rückfahrt benutzt werden.

Die speciellen Fahr-Bedingungen sind aus den grossen Fahrplan-Placaten ersichtlich.

Die doppelt eingerahmten Fahrzeiten bedeuten die Nachtstunden von 6 Uhr Abends bis vor 6 Uhr Morgens.

Die Direction.

König Christian VIII. Ostseebahn.

General-Versammlung der Actionäre am Donnerstag, den 10. August 1871, Mittags 12 Uhr im Bahnhofs-Hôtel in Altona.

Gegenstand der Verhandlung:

Antrag von Ausschuss und Direction auf Ermächtigung zur Erbauung einer Zweigbahn von Neumünster über Segeberg nach Oldesloe, und Aufbringung der dazu erforderlichen Mittel durch eine Prioritäts-Anleihe III. Emission im Nominalbetrage von 1 500 000 Thlr.

Der General-Versammlung beizuwohnen und in derselben die Rechte der Aktionäre auszuüben, sind zufolge § 41 des Statuts nur diejenigen Aktionäre berechtigt, welche am Mittwoch, den 9. August von 10 bis 1 Uhr Vormittags und von 4 bis 7 Uhr Nachmittags, oder am Tage der General-Versammlung von 9 bis 11½ Uhr Morgens im Büreau der Gesellschaft im Bahnhofshôtel in Altona die vorgeschriebenen schriftlichen Erklärungen, wozu die gedruckten Schemate ebendaselbst abzufordern sind, unter Vorzeigung ihrer Actien eingereicht haben.— Die Actien werden sogleich zurückgegeben, nebst Einlasskarten, die auch zur Legitimation beim Stimmen dienen. —

Nachdem obiger Antrag bereits in der General-Versammlung am 29. Juni zur Verhandlung gestellt gewesen, aber mit Rücksicht auf § 45 des Statuts ein Beschluss nicht hat gefasst werden können, weil nicht ¾ sämmtlicher Actien vertreten gewesen sind, wird über denselben in der gegenwärtigen General-Versammlung in Gemässheit des cit. § 45 durch absolute Mehrheit der abgegebenen Stimmen, vorbehältlich allerhöchster Genehmigung, entschieden werden.

Altona, den 18. Juli 1871.

Der Ausschuss.
Theod. Reincke, Vorsitzender.

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

Mit Bezug auf unsere Bekanntmachungen vom 15. Juli 1870 und 10. Juli 1871 wird hierdurch zur Kunde des Publicums gebracht, dass die bis heute eingelösten weiteren 166 Stück 4% Prioritäts-Obligationen I. Emission mit den dazu gehörigen Zinstalons und Coupons in Gemässheit des § 6 der Emissionsbedingungen verbrannt sind.

Altona, den 18. Juni 1871.

Die Direction.

PRIVAT-ANZEIGEN.

Norddeutscher Lloyd.
Postdampfschifffahrt
von Bremen nach Newyork und Baltimore
eventuell Southampton anlaufend

D. Main	29. Juli	nach Newyork	D. Frankfurt	16. Aug.	nach Newyork
D. Berlin	2. Aug.	„ Baltimore	D. Baltimore	16. Aug.	„ Baltimore
D. Köln	2. Aug.	„ Newyork	D. Deutschland	19. Aug.	„ Newyork
D. Weser	5. Aug.	„ Newyork	D. Hansa	23. Aug.	„ Newyork
D. Newyork	9. Aug.	„ Newyork	D. Donau	26. Aug.	„ Newyork
D. Rhein	12. Aug.	„ Newyork			

und ferner jeden Mittwoch und Sonnabend.

Passage-Preise nach Newyork: Erste Cajüte **165** Thaler, zweite Cajüte **100** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.
Passage-Preise nach Baltimore: Cajüte **135** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Pr. Crt.
Fracht: £ 2 mit 15% Primage per 40 Cubicfuss Bremer Maasse. Ordinäre Güter nach Uebereinkunft.

von Bremen nach Neworleans via Havana
D. Köln 16. Septbr.; D. Frankfurt 7. Octbr.; D. Hannover 28. Octbr.
Passage-Preise nach New-Orleans und Havana: Cajüte **180** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.
Fracht nach New-Orleans £ **2. 10** s., nach Havana £ **3** mit 15% Primage per 40 Cubicfuss Bremer Maasse. Ordinäre Güter nach Uebereinkunft.

von Bremen nach Westindien via Southampton
Nach Colon, Savanilla, La Guayra und Porto Cabello mit Anschlüssen via Panama nach allen Häfen der Westküste Amerikas, sowie nach China und Japan.
D. Graf Bismarck Montag 7. August; D. König Wilhelm I. Donnerstag 7. September. und ferner am 7. jeden Monats.
Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

Für Eisenbahn-Bauunternehmer
empfehlen eine vollständige **betriebsfähige** Locomotive mit erforderlichen Concessions-Papieren

Gebrüder Schweitzer & Co.
Hamm i/Westphalen.

Luftheizungen und Dampfheizungen
für Bahnhöfe und Bauwerke aller Art liefert
J. H. Reinhardt, Mannheim.

Für Ingenieure.

Unzerreissbare glatte u. rauhe **Rollenzeichenpapiere**
eigner Fabrikation
in Rollen von 71 C/m. und 142 C/m. Breite
Thlr. 4½ Thlr. 10 pro Rolle,

Unzerreissbares Englisches **Whatman's Rollenzeichenpapier**
in Rollen von 71 oder 102 C/m. Höhe Thlr. 5⅔ pro Rolle,

Doppelt geleimte Rollenzeichenpapiere aus alten Schiffstauen hergestellt, zäh wie Leder, nie brechend für Maschinen und Schablonenzeichnungen.
Hiervon stehen Muster zu Dienst.

Carl Schleicher & Schüll,
Düren, Rhein-Preussen.

Haeckel & Co. in Leipzig.
Königl. Sächsische Patent-Inhaber
(Etablirt seit 1853.)
Eisenbahn-Behörden
empfehlen wir zur
Einrichtung resp. Completirung von autographischen Druckereien,
um Pläne, Schriftstücke etc. zu vervielfältigen, unsere bewährten
Steindruck-Pressen
ganz von Eisen, in 6 Grössen, Lithographie-Steine, Walzen, Farben, Firnisse und alle Specialitäten.
Referenzen von Eisenbahn-Behörden, denen wir Druckereien einrichteten, stehen zu Diensten.
Illustrirte Preislisten gratis und frankirt.

Annahme von Inseraten
für den **Deutschen Reichs-Anzeiger**
und
Königl. Preuß. Staats-Anzeiger.

Nachdem der Königl. Preuss. Staats-Anzeiger durch den Hinzutritt des „Deutschen Reichs-Anzeigers" eine erweiterte Bestimmung erhalten hat, ist zur Bequemlichkeit des grösseren Publicums, namentlich auswärts, sowie zur Abkürzung des desfalsigen Geschäftsverkehrs die Einrichtung getroffen, dass geeignete Inserate auch durch mich angenommen werden können. Demgemäss wird die Annahme sowohl durch mein hiesiges Institut als auch durch meine Filialen in Breslau, Hamburg, Frankfurt a/M., Strassburg, München, Nürnberg, Wien, Prag, Zürich und meine in allen grösseren Städten bestellten Agenten zu dem Original-Tarifpreise von 2½ Sgr. pro Zeile erfolgen. Der „Deutsche Reichs-Anzeiger" und „Königlich Preussische Staats-Anzeiger" bringt neben seinem amtlichen Theile in einem nichtamtlichen die bedeutendsten Begebenheiten der Tagespolitik, die neuesten Telegramme, Referate über die Sitzungen des Bundesraths, des Deutschen Reichstags und Preussischen Landtags, sowie die Gesetzentwürfe nebst Motiven. Daran schliessen sich kunst- und wissenschaftliche, Gewerbe-, Handels- und statistische Nachrichten aller Art, der tägliche amtliche Courszettel der Berliner Börse mit den sonstigen Notirungen derselben über Actien und Effecten und den Preisen des Getreidemarktes und die neuesten auswärtigen Coursdepeschen etc. — Ausserdem publicirt der „Reichs- und Staats-Anzeiger" grössere Original-Aufsätze, vornehmlich aus dem Gebiete der Deutschen und Preussischen Geschichte, Volks- und Landeskunde, Staats-Verwaltung, aus der National-Literatur und dem Deutschen Kunstleben. Dieselben erscheinen allwöchentlich in der „Besonderen Beilage" und bilden in ihrer Gesammtheit die am Schlusse jedes Quartals auszugebenden „Vierteljahrshefte des Reichs- und Staats-Anzeigers." — Der „Deutsche Reichs-Anzeiger" bildet auf dem Gebiete der Tagespresse das Publications-Organ für die Reichsbehörden und ist daher bei denselben, sowie in allen Theilen des Deutschen Reichs, namentlich auch in Elsass-Lothringen und im Auslande bei den Gesandtschaften und Consulaten verbreitet. — Demgemäss gelangen Inserate durch ihn innerhalb des erwähnten Absatzgebietes zu einer ebenso allgemeinen als verbreiteten Kenntniss.

Berlin, Juli 1871.

Rudolf Mosse.

Schauwecker's pat. selbstthätiger Oeltropfapparat für Dampfschieber u. Kolben
Allein zu beziehen durch
Fr. Schauwecker, Maschinenmeister der Ostbahn in Welden (Bayern).

Selbstschmierende Stopfbüchsen - Packung

von

C. Otto Gehrckens.

Ottensen, (Zollverein.) Hamburg, gr. Bäckerstr. 12.

Preis: **10 Sgr.** das ℔.

Eingeführt bei fast allen Bahnen und Fabriken

Windhoff Deeters & Co.

in Lingen a/d. Ems

empfehlen die in ihrer Fabrik seit vielen Jahren als Specialitäten verfertigten **Weichen, Drehscheiben, Wasserkrähne** und schmiedeeisernen Constructionen.

Brückenwaagen-Fabrik

von

Alex Bernstein,

Berlin,

Blumenstr. 37

empfiehlt in Lager von hölzernen und eisernen Decimalwaagen, Centesimalwaagen von 100 bis 1000 Ctr. Tragfähigkeit, eichungsfähigen Schnellwaagen, Viehwaagen, Gepäckwaagen und Karrenwaagen etc.

Röhren aller Art

Guss- und schmiedeeiserne Röhren für Gas-, Dampf-, Wasser- und Heizungsanlagen nebst allen dazu passenden Verbindungen, Röhren für Locomotiven und Locomobilen, Fieldkesselröhren für Dampfkessel für alle technischen und landwirthschaftlichen Zwecke, Zuckerfabriken, Brauereien und Brunnenanlagen, Bohrröhren fürBergwerksbetrieb, Röhren von Kupfer, Messing, Blei, verzinnt und emaillirt, sowie alle dafür passenden Werkzeuge: Hähne, Ventile, Peetventile liefert prompt und zu Fabrikpreisen die **Röhrenfabrik** von

Hahn & Huldschinsky in Berlin.

Lager in Berlin, Wien, Breslau, Stettin, Magdeburg, Chemnitz, Gleiwitz.

Illustrirtes

Preishandbuch der Specialitäten

für

Ingenieure, Maschinenbauer, Taxatoren und Kaufleute.

Zu den sauber ausgeführten, perspectivischen Zeichnungen von Werkzeugen, Werkzeugs- und Hülfsmaschinen, Eisenbahn- und Fabrikbedarf, Special-Armaturen, Pumpen etc., giebt das Buch die maassgebenden Preise, Leistungsfähigkeiten und event. Vorzüge und Verwendbarkeit besonderer Constructionen. Es hat sich in seinem jetzigen Umfange bereits die Anerkennung tüchtiger Fachmänner erworben und sucht dem Bedürfnisse nach einem Compendium derart, durch eine beständige Erweiterung seines Inhalts immer mehr zu genügen.

50 Tafeln sind bis jetzt erschienen, Preis pro Stück 1¾ Sgr. Probeblätter in Photolithographie von 12 diversen Tafeln gegen 9 Stück 1 Groschen-Marken aus dem Selbstverlag des Verfassers.

Ingenieur **Carl Pieper.** Dresden.

K. K. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn.

Die Lieferung nachstehender **Oberbaumaterialien** wird im Wege der öffentlichen **Submission** vergeben werden und zwar:

Gegenstand	Lieferbar bis: 1. September 1871		1. October 1871		25% 15. Novbr. 1871, 25% 1. April 1871, 50% 1. Juli 1872	
	Centner	Meter od. Stck.	Center	Met. od. Stck.	Centner	Meter od. Stück
Schienen	2928,9	2030 Met.	1117,9	760 Met.	63 626,7	91 415 Met.
Laschen	100,6	1252 Stück	38,94	468 Stück	2 340	28 128 Stück
Schraubenbolzen	32,15	2504 „	12,45	936 „	748	56 256 „
Unterlagsplatten	75,2	1878 „	36,05	702 „	2 131	42 192 „
Nägel	80,95	13332 „	39,90	5148 „	2 397	309 308 „
Weichen	—	6 „	—	—	—	61 „
Herzstücke ∡ 4° 54m	—	2 „	—	—	—	16 „
Herzstücke ∡ 5° 25m	—	4 „	—	—	—	45 „
Rechtwinkelige Kreuzungen	—	—	—	—	—	28 „

Offerten für diese Lieferung, bei welcher die Normalien der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn maassgebend sind, werden bis **4. August 1871** bei der gefertigten Direction entgegengenommen, bei welcher die Lieferungsbedingnisse eingesehen werden können. Die Letzteren werden auch über Verlangen den, auf diese Lieferung Reflectirenden übersendet. Offerte für die Lieferung einzelner der obengenannten Gattungen von Oberbaumaterialien sind nicht ausgeschlossen.

Teplitz, am 15. Juli 1871.

Die Direction der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn.

Gebrauchte Putzfäden und Putzmaterial

kauft laufend oder übernimmt zur **fabrikmässigen Lohnwäsche** bei schneller und billiger Bedienung die Fabrik von

Hermann Drösse, Berlin, Moabit, Bohneshof.

Ein

Eisenbahningenieur,

seit längeren Jahren beim Traciren und Bau Deutscher und Ungarischer Eisenbahnen beschäftigt, mit guten Attesten, sucht passende Stellung bei Eisenbahnbauten. Gefl. Offerten sub G # 534 befördert die Annoncen-Exped. von **Rudolf Mosse** in Breslau.

Ein im Controll-, Reclamations- und Tarifwesen durch eine mehr als zehnjährige Thätigkeit gründlich erfahrener jüngerer Eisenbahn-Beamter wünscht, örtlicher Verhältnisse halber, anderweite Stellung. Gefl. Offerten sub **F. 3** vermittelt A. Refelshöfer, Leipzig.

Ein Eisenbahn - Maschinen - Ingenieur (Preusse), der seine Studien in Berlin absolvirt, die Qualification eines Locomotivführers besitzt, in einer Reparatur-Werkstätte gearbeitet, 1½ Jahr im Maschinenbüreau construirt und unter Anleitung des Maschinenmeisters die Werkstätte geleitet, sucht eine feste Anstellung am liebsten in Süddeutschland. Offerten an Hrn Behm, Berlin, Louisenstrasse 35 zu senden.

Hartguss

Herzstücke und Räder

Erdtransportwagen

in jeder Grösse und zu jeder Spur, sowohl Seiten- und Vorkipper als Wagen zum Ausschaufeln, liefern in bewährter Konstruktion

Thelen & Weydemeyer,

Eisengiesserei, Maschinen - und Dampfkessel-Fabrik. Nordhausen.

Ein erfahrener

Eisenbahn - Maschinenmeister,

der 6 Jahre lang an einer grossen Bahn mit starkem Betriebe, zuletzt als commissarischer Ober-Maschinenmeister mit Erfolg thätig gewesen ist, alsdann während des beendeten Feldzuges eine Maschinenmeisterstelle in Feindes Land bekleidet hat und vorzügliche Zeugnisse besitzt, sucht sofort eine möglichst selbstständige Maschinenmeisterstelle bei einer Privatbahn. — Näheres zu erfragen in der Red. d. Bl.

Ventilatoren

Ventilator - Feldschmieden

von Thlr. 28 an.

G. Schiele & Co.

Biebergasse 10. Frankfurt a. M.

Ingenieur gesucht.

Wir suchen einen im Construiren erfahrenen Ingenieur als Assistenten unseres Maschinenmeisters zum sofortigen Eintritt. Auf diese Stelle Reflectirende wollen sich unter Beifügung Ihrer Zeugnisse und sonstiger Referenzen baldgefälligst an uns wenden.

Neunkircher Eisenwerk bei Saarbrücken, 12. Juli 1871.

Gebrüder Stumm.

Stahlguss und Hartguss

in vorzüglicher Qualität empfehlen zu den billigsten Preisen

Eisenhüttenwerk **Tschirndorf** bei **Halbau** N.-Schlesien

Gebr. Glöckner.

Beiblatt zu No 30 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnen.

Leipzig, den 28. Juli 1871.

Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter.

a) Ueberzählige.

Grossherzogl. Badische Bahnen. Ende Juni 1871.

WK 50. 1 Kiste Feilen (134 Pfd.)
M 9512. 1 Kiste Nadeln (33 Pfd.)
C & S 865. 1 leere Kiste (139 Pfd.)
J H 660. 1 Kiste Papier (233 Pfd.)
MP 184. 1 Kiste mit 2 leeren Kisten (72 Pfd.)
1 Ring Krüge (10 Pfd.)
WA 13. 1 Pack Kunsthäfen [3 Stück] (15 Pfd.)
Salomon Mainz. 1 leeres Fass (14 Pfd.)
A D & Cie. 3899. 1 Kiste Pappwaaren (172 Pfd.)
G S 4661. 1 Kiste Stearinkerzen (123 Pfd.)
L 1719. 1 Kiste Käse (13 Pfd.)
△ G.B 1775. 1 Fässchen Schnupftabak (65 Pfd.)
J K 50. 1 Rolle Maschinenriemen (85 Pfd.)
H 106. 1 Kiste Spielwaaren (34 Pfd.)
S 3. 1 Korb [in Päcklein] Charpie (16 Pfd.)
T 1298. 1 Kiste Därme (47 Pfd.)
No. 1044. 1 Pack Seegrasteppich (92 Pfd.)
L A 1356. 1 Kiste leere Cigarrenkistch. (117 Pfd.)
A R 50 409. 1 Kiste Stearinkerzen (60 Pfd.)
W B 180. 1 leeres Melisfass (105 Pfd.)
1 Pack leere Körbe [4 Stück] (17 Pfd.)
1 gusseiserne Säule (300 Pfd.)
F 411. 1 Tönnchen eiserne Nieten (17 Pfd.)
L O 1603. 1 Ballen Packleinen (118 Pfd.)
H P 140/576. 2 Ballen Packleinen (215 Pfd.)
H 5. 1 Kiste, enthaltend 5 Flaschen Kirschenwasser (28 Pfd.)
J M 15 891. 1 Kiste, enth. 1 Piano (323 Pfd.)
R W 226. 1 Ballen Baumwollwaaren (45 Pfd.)
A N & C 1319. 1 leere Kiste (40 Pfd.)
T L M & Cie. 783. 1 Kiste Cigarren (130 Pfd.)
N. 13 Colli gusseiserne Brunnensch. (480 Pfd.)
G G 77. 1 Fass Kräuterkäse (420 Pfd.)
G A 1. 1 Sack Gerste (113 Pfd.)
E P 7092. 1 Kiste Seife (52 Pfd.)
H K 3345. 1 Korb Steingutröhren (68 Pfd.)
G S 9346. 1 Korbflasche Säure (158 Pfd.)
G G M 21 978. 1 leere Kiste (149 Pfd.)
J E 8601. 1 Kiste Eisenwaaren (218 Pfd.)
B M. 1 Bund Stahl (58 Pfd.)
4 Ballen roher Hanf (283 Pfd.)
S R 7251. 1 Kiste Farbe (70 Pfd.)
G 3882. 1 Ballot Baumwollwaaren (30 Pfd.)
MB z 3223. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 68 Pfd.)
} lagern in Mannheim.

F P 215. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 82 Pfd.)
J R 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 100 Pfd.)
J R 3. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 120 Pfd.)
W_{10}. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 35 Pfd.)
△ †† S 1. 1 Gewehrkiste (40 Pfd.)
A M 10. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 80 Pfd.)
W. 5 Ballen Felle
} lagern in Heidelberg.

K 960. 1 Kiste Messer und Gabeln (97 Pfd.) lagert in Rappenau Saline.
S. 1 Sack Hafer (80 Pfd.) lagert in Helmstadt.

L L 9749. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 199 Pfd.)
Richter, Château Thierry. 1 Packet Kleider (5 Pfd.)
F 864. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 78 Pfd.)
} lagern in Würzburg.

E H 665. 1 Pack Papier (38 Pfd.)
H K 7961. 1 leeres Fass (8 Pfd.)
1 Stück Massel (93 Pfd.)
L H 690. 1 leere Kiste (18 Pfd.)
} lagern in Bruchsal.

G B 3694½. 1 Packet Dutten (5 Pfd.)
H K 3222. 1 Korb Steingut (75 Pfd.)
1 Sack Wachholderbeeren (71 Pfd.)
E J 1. 1 Fässchen Capern (29 Pfd.)
L D. 1 Korb Feigen (40 Pfd.)
E B 207. 1 Fass Honig [Syrup] (654 Pfd.)
E B 208. 1 Fass Honig (649 Pfd.)
G G & W 1043. 1 Kiste Effecten (83 Pfd.)
E Meier. 1 Fässchen mit Wein (51 Pfd.)
1 Sack Ocker (83 Pfd.)
} lagern in Carlsruhe.

I P 9664. 1 leerer Caffee-Stübich (115 Pfd.)
8 Stück eiserne Reife [altes Eisen] (20 Pfd.)
14 Stück eiserne Gasröhren (163 Pfd.)
} lagern in Ettlingen.

A E 30. 1 Fass Blechwaaren (245 Pfd.)
G C 2160. 1 Ballen Papier (50 Pfd.)
B R 7355. 1 Ballen Papier (105 Pfd.
} lagern in Kehl.

S B 1306. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 60 Pfd.)
P 466. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 18 Pfd.)
1 Bund leere Säcke (25 Pfd.)
C R 306. 1 Kiste Feuerzeug (43 Pfd.)
} lagern in Offenburg.

P K 55. 1 Pack Peitschen (100 Pfd.)
7 1. 1 Sack Kleider (15 Pfd.)
G W 6365. 1 Kiste (72 Pfd.)
S P 622. 1 Sack Lumpen (42 Pfd.)
Diverse Zeichen u. Nummern. 4 Säcke Holznägel (105 Pfd.)
F 287, 278. 2 Tönnchen Wagenfett (31 Pfd.)
G F D. 1 Kiste leere Mineralwasserfläschchen
} lagern in Freiburg.

C 13 054. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 257 Pfd.)
F L 172. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 46 Pfd.)
B H 44. 1 Sack (Inhalt unbekannt, 132 Pfd.)
J F 236. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 80 Pfd.)
△ 995. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 45 Pfd.)
} lagern in Basel.

J B 163. 1 leere Kiste (19 Pfd.) lagert in Haagen.
N W 890. 1 Kistchen (47 Pfd.) lagert in Waldshut.
M S Oberheisser Zürich. 1 Kiste (183 Pfd.) lagert in Waldshut.
L S 1381. 1 Kiste (327 Pfd.) lagert in Waldshut.
A J G 828. 1 Ballot (274 Pfd.) lagert in Waldshut.
G P 5230. 1 zerbrochene Marmorplatte [3 Stück] (55 Pfd.) lagert in Constanz.

Bayerische Ostbahn. 1. Juli 1871.

S S. 1 Stab Flacheisen (29 Pfd.) lagert in Nürnberg.
No. 8 u. 40. 2 leere Kisten (84 Pfd.) lagern in Nürnberg.
H 4. 1 Kiste Kocheinrichtung und 1 Paar Schuhe (47 Pfd.) lagern in Nürnberg.
6 Tafeln Zinkblech (67 Pfd.) lagern in Nürnberg.
Blenische Dampfmühle Ofen. 1 Pack leere Säcke (57 Pfd.) lag. in Passau.
A S. 1 Pack Schriftsteine (141 Pfd.) lagert in Passau.
S K 580. 1 Kiste (25 Pfd.) lagert in Passau.
1 viereckiger Tisch mit versperrtem leeren Schubkasten (43 Pfd.) lagert in Nürnberg.
J B 7. 1 Pack leere Säcke (40 Pfd.) lagert in Nürnberg.
R H C 388. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 9 Pfd.) lagert in München.
B 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 60 Pfd.) lagert in München.
◇ WS 8785. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 25 Pfd.) lagert in München. Leipzig-München bezettelt.
△ AL 2825. 1 Ballen [Rolle] (30 Pfd.) lagert in München. Berlin-München bezettelt.
△ GB 672. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 15 Pfd.) lagert in München.
S J 727 u. 739. / Y 509 u. 393. } 2 Ballen Baumwolle (850 Pfd.) lagern in München. Rückseite Eger-München bezettelt.
H S 18. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 235 Pfd.) lagert in München. Nürnberg-München [Eilgut] bezettelt.
11 Säcke Mehl (2200 Pfd.) lagern in München.
G F. 1 Bund Stabeisen (130 Pfd.) lagert in Furth a/W.

A. p. Kaiser Ferdinands- u. Mähr.-Schles. Nordbahn. Monat Juni 1871.

3 leere Petroleum-Fässer (160 Pfd.) von der Scontrirung lagern in Troppau seit 20. Juni.
J A W 1867. 1 leeres Fass von Wien (84 Pfd.) lagert in Troppau.
1 Stück lederne Tasche mit 23 fl. 10 kr. Silbersechserl von Wischau lagert in Sternberg.
1 Stück Scherre lagert in Sternberg.
1 Stück Vorhängschloss lagert in Sternberg.
2 Stück Hemden lagern in Sternberg.
2 Stück farb. Sacktuch lagern in Sternberg.
1 Stück Hals-Shawl lagert in Sternberg.
6 Schachteln Morison-Pillen lagern in Sternberg.
1 Gewicht lagert in Sternberg. Gepäcks-Anklebezettel Wischau-Sternberg.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Mährisch-Schlesische Nordbahn. Ende Juni 1871.

1 Pack Effecten (11 Pfd.) von Horadziowitz lagert in Wien s. 24. April.
Gratz. 1 Schachtel (Inhalt unbekannt, 13 Pfd.) von Zug 16 lagert in Wien seit 23. December.
JTL 1. 1 leeres Fass (58 Pfd.) lagert in Wien seit 1. Januar.
1 Pack 3 Klavierfüsse (17 Pfd.) von der Aufgabe lag. in Wien s. 30. Juni.
1 Pack 8 Rechentafeln (4 Pfd.) von der Aufgabe lag. in Wien s. 30. Juni.

2 Pack Bettbretter (33 Pfd.) von der Aufgabe lagern in Wien seit 30. Juni.
1 Pack Säcke (27 Pfd.) von Kolin lagert in Wien seit 21. Februar.
1 leeres Fass (30 Pfd.) von Branowitz lagert in Wien seit 3. Juni.
1 Ballen Strohpapier (28 Pfd.) von Petrowitz lagert in Wien s. 12. Mai.
2 leere Fässer (118 Pfd.) von Gänserndorf lagern in Wien seit 3. Octbr.
St. Marx. 2 leere Fässer (60 Pfd.) von Dürnkrut lagern in Wien seit 28. November.
S. 1 leerer Sack (1 Pfd.) von Wischau lagert in Wien seit 3. Febr.
J R. 1 Sack Stärke von Hohenau lagert in Wien seit 8. Febr.
3 Stück blecherne Farbflaschen (28 Pfd.) von Zauchtl lagern in Wien seit 5. April.
L U P 5294. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 57 Pfd.) von Brünn lagert in Wien seit 9. April.
1 Stück Eisen (16 Pfd.) von Hohenau lagert in Wien seit 28. April.
9 Ballen Ofentheile von Ostrau lagern in Wien seit 13. Mai.
F B 1694, 1117, 27. 3 leere Kisten (34 Pfd.) von Lundenburg lagern in Wien seit 11. Juni.
H G 3. 5 Stück Packleinwand (203 Pfd.) von Oderberg lagern in Wien seit 14. Juni.
HK 51. 1 Pack (Inhalt unbekannt, 57 Pfd.) von Jaroslau lagert in Wien seit 22. Juni.
1 leeres Fass (56 Pfd.) von Gänserndorf lagert in Wien seit 25. Juni.
R C 200/210. 10 Kisten Spiritus (1883 Pfd.) von Branowitz lagern in Wien 26. Juni.
1 Ballen Säcke (39 Pfd.) von Steinbruch lagert in Wien seit 10. Aug.
S. 1 Canapee, 6 Fauteuil (97 Pfd.) von Pressburg lagern in Wien seit 16. Februar.
P. 1 Canapee, 6 Fauteuil (104 Pfd.) von Gänserndorf lagern in Wien seit 10. April.
S St 34. 2 Ballen Säcke (112 Pfd.) von Csaba lagern in Wien s. 31. Mai.
J L 2901. 1 Kiste Nachtlichter (30 Pfd.) von der Aufgabe lagert in Wien seit 18. April.
S C 226. 1 Kiste Manufacte (410 Pfd.) von der Aufgabe lagert in Wien seit 16. März.
2 Stück Gusstheile (5 Pfd.) vom Westbahnhof lagern in Wien seit 27. März.
P A K 17. 1 Kiste Haare (322 Pfd.) von Hamburg lagert in Wien seit 10. Mai.
Witk. 1871. 1 Stück Schiene 21' lg. (400 Pfd.) von der Strecke lagert in Angern seit 21. Januar.
4 Stück Eisenplatten (163 Pfd.) von der Strecke lagern in Angern seit 11. April.
S A 364. 1 leeres Fass (65 Pfd.) von d. Scontrirung lagert in Hohenau seit 6. März.
D U S S 2223. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 68 Pfd.) von Wien lagert in Hohenau seit 13. Juni.
Offenberger. 7 Pack Säcke (215 Pfd.) vom Westbahnhof lagern in Lundenburg seit 22. November.
7058. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 50 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Lundenburg seit 16. Februar.
8 Pack Säcke (334 Pfd.) von der Scontrirung lagern in Lundenburg seit 24. Februar.
1 Pack Säcke (45 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Branowitz.
1 Theerdecke 364., 1 Stück Leine 25. von Czegled lagern in Brünn seit 8. Februar.
4 Böcke, 17 Stück Klammern lagern in Brünn seit 20. Februar.
2 Bretter, 2 Tram, 1 Unterlage lagern in Brünn seit 19. Februar.
Kuller in Dresden 104. 1 Sack Weizen (138 Pfd.) von S. Tarjan lagert in Brünn seit 2. Mai.
G F B 494. 2 Stück Leinen lagern in Brünn seit 3. Juni.
M 2. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert in Brünn seit 9. April.
2 leere Fässer (70 Pfd.) von der Scontrirung lagern in Brünn s. 9. Apr.
A 38. 1 Ballen Wolle (102 Pfd.) von Marchegg lagert in Brünn seit 3. December.
Nenowitz. 1 Fass Flüssigkeit (40 Pfd.) von Wischau lagert in Brünn seit 8. Februar.
1 Busch Bandeisen (56 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Brünn seit 3. März.
2 Rg. Draht (112 Pfd.) von der Scontrirung lagern in Brünn s. 3. März.
1 Sack Gerste (122 Pfd.) von Oroshaza lagert in Brünn seit 25. April.
J W. 167. 1 leeres Fass (110 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Brünn seit 16. Mai.
64 St. Pflastersteine (235 Pfd.) von Wien lagern in Brünn s. 21. Juni.
1 St. weich. Banholz (126 Pfd.) von Blansko lagert in Krzanowitz seit 23. März.
𝔗 1 Sack Weizen von Galanta lagert in Krzanowitz seit 11. Mai.
1 Bd. Telegr.-Draht (82 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Prossnitz seit 9. Januar.
Kronowitz. 1 Pack Säcke (70 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Olmütz seit 12. Juni.
J R 317. 1 Pack Säcke (10 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Olmütz seit 12. Juni.
1 St. einf. Kotzen (4 Pfd.) von Hullein lagert in Olmütz seit 24. Januar.
1 Pack Säcke (12 Pfd.) von Leipnik lagert in Olmütz seit 26. Juni.
von Leder. 1 Tasche Effecten von Wischau lagert in Sternberg seit 21. Mai.
△ 8. 1 Pack Säcke (8 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Bisenz seit 1. Juni.
1 St. weiche Pfosten von der Strecke lagert in Hradisch seit 3. März.
4 Fässer Rosogli (538 Pfd.) von der Scontrirung lagern in Napagedl seit 13. April.
1 Pack Säcke (57 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Napagedl seit 13. April.
4 Stück Holzplatten (31 Pfd.) von der Scontrirung lagern in Napagedl 13. April.
2 Stück Kaminthürl (18 Pfd.) von Olmütz lagern in Hullein s. 2. Mai.
4 Stük weiche Pfosten von der Strecke lagern in Hullein seit 1. Juni.
4 Stück Quadersteine (3000 Pfd.) von Landskron lagern in Hullein seit 11. Juni.
6 Stück Wechselschwellen von der Strecke lagern in Prerau s. 8. Aug.
1 Bsch. Blech (55 Pfd.) lagern in Prerau 19. Januar.
A D D 2 leere Kisten (230 Pfd.) von Zauchtl lagern in Prerau s. 22. Juni.
Zöptau 30. 1 Ball. Ofenbestandtheile (37 Pfd.) von Hohenstadt lagert in Weisskirchen seit 2. November.
1 Kiste Gewichte (15 Pfd.) von Prossnitz lagert in Pohl seit 26. Novbr.
3 Ballen Werg (136 Pfd.) von der Scontrirung lagern in Troppau seit 28. November.
TE. 1 Fass Grünvitriol (864 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Troppau seit 21. August.
1 Kiste Glasröhren (28 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Troppau seit 28. Januar.
1 St. eis. Zahnrad (15 Pfd.) von Trzienitz lagert in Troppau s. 17. Febr.
W 36. 1 Ballen Wolle (131 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Troppau seit 13. April.
1 Sack Hadern (74 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Troppau seit 20. April.
S 4. 1 Pack Leinwand (26 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Troppau seit 10. Mai.
10 leere Petroleumfässer (560 Pfd.) von der Scontrirung lagern in Troppau seit 31. Mai.
3 leere Petroleumfässer (160 Pfd.) von der Scontrirung lagern in Troppau seit 15. Juni.
J A U 1867. 1 leeres Weinfass (84 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Troppau seit 20. Juni.
1 Stück Kaminaufsatz (15 Pfd.) von Troppau lagert in Ostrau seit 17. Januar.
S K. 3 P. Säcke (94 Pfd.) von Wien lagern in Ostrau seit 9. März.
4 St. Leinen, 1 St. Decke von Bielitz lagern in Dzieditz seit 15. Juni.
3 St. Leinen von Bielitz lagern in Dzieditz seit 19. Juni.
2 St. Decken von Bielitz lagern in Dzieditz seit 19. Juni.
MD 199, 800, 108, 802. 4 Ballen Wolle (972 Pfd.) von Breslau lagern in Bielitz seit 1. December.
B N 822, 856, 868, 870, 872, 877. 6 Ballen Wolle (1200 Pfd.) von Breslau lagern in Bielitz seit 7. December.
00 00. 1 Sack Mehl (170 Pfd.) von Stanislau lagert in Bielitz seit 20. Februar.
M M 1374. 1 Fass Schmieröl (128 Pfd.) lagert in Bielitz seit 1. März.
K. 1 Sack Lamanka (65 Pfd.) von Leipnik lagert in Bielitz s. 29. Apr.
1 Stück Schiene 21' lang von der Strecke lagert in Oswiecim seit 26. April.
2 Ball. Eisen (249 Pfd.) von Ostrau lagern in Krakau seit 13. Juni.

Verzeichniss

der aus dem Monate Juni 1871 auf Stationen der **Köln-Mindener Eisenbahn** herrenlos lagernden Güter.

C K S 31. 1 Ballen Packleinen (117 Pfd.) lagert in Herne seit 1. Juni.
S. 1 Stück Eisen (11 Pfd.) lagert in Oberhausen seit 2. Juni.
P 660. 1 leeres Fass (34 Pfd.) lagert in Dortmund seit 2. Juni.
M F 1346. 1 Kiste Manufactur-Waaren (64 Pfd.), K. 1 Sack Bohnen (193 Pfd.), WK S 1131. 1 Kiste Eisenwaaren (100 Pfd.) lagern in Giessen seit 6. Juni.

H D C 614/25. 2 Pack Sägen (94 Pfd.)
H. 2 Roster (17 Pfd.)
H 9. 1 Collo Guss (7 Pfd.)
J B 3045. 1 Ballen Nessel (189 Pfd.)
H 5989/96. 8 Kisten Nudeln (385 Pfd.)
F K 38. 1 Ballen Putzwolle (62 Pfd.)
F H 19. 4 leere Körbe (20 Pfd.)
G 5. 1 Ballen Lumpen (280 Pfd.)
C. Küpper 521. 1 leeres Fass (65 Pfd.)
C E J & C. 1 Pack Säcke (30 Pfd.)
H O S 7493. 1 Kist Wein (54 Pfd.)
AM 8. 1 leeres Fass (45 Pfd.)
B 20. 1 Ballen Lumpen (210 Pfd.)
B P 191/2. 2 Kisten Cigarren-Kisten-Bretter (1043 Pfd.)
B M J 480. 1 Kiste Glasknöpfe (137 Pfd.)
C G 1111. 1 Bund Stahl (50 Pfd.)
G G 7500. 1 Fass Farbe (58 Pfd.)
(lagern in Deutzerfeld seit 7. Juni.)

S 1567. 1 Ballen baumwollene Waaren (34 Pfd.)
P H 1/2. 2 Stühle (18 Pfd.)
N H 352. 1 Collo Guss-Rosten (18 Pfd.)
S. 1 Sack Lumpen (2 Pfd.)
} lagern in Giessen seit 9. Juni.

P S 795. 1 Fass Wein (75 Pfd.)
P K 902. 1 leere Kiste (19 Pfd.)
P H. 1 eisernes Rohr (22 Pfd.)
S & C 607/8. 2 Ballen Tuch (28 Pfd.)
S 967. 1 Korb Putzstein (115 Pfd.)
S 258. 1 leere Kiste (40 Pfd.)
S & P 10. 1 Ballen Wolle (255 Pfd.)
T F 992. 1 Kiste Messer und Gabeln (86 Pfd.)
W S 1876. 1 Kiste Maschienentheile (175 Pfd.)
W D 2. 1 leeres Fass (10 Pfd.)
4 Stück Eisen (150 Pfd.)
1 Korb Drechsler-Waaren (30 Pfd.)
1 Pack Schaufeln (34 Pfd.)
1 Kübel Kraut (50 Pfd.)
} lagern in Deutzerfeld seit 9. Juni.

W S 81/4. 4 Kisten Feuerzeuge (279 Pfd.) lagern in Duisburg seit 10. Juni.
00/1 12. 79 Stück Nummerpfähle (158 Pfd.) lagern in Hamm seit 10. Juni.
E V 723. 1 Ballen Leder (40 Pfd.) lagert in Ruhrort Hafen seit 11. Juni.

95. 1 Theil Aufsatz
2 Theile Aufsatz
1 Pack Felle (17 Pfd.)
9 Ring, Draht (197 Pfd.)
512. 1 Serone Tabak (103 Pfd.)
„ 513. 1 Ballen Tabak (101 Pfd.)
2 Tragfedern (247 Pfd.)
A T 1303. 1 Korb 2 Blechflaschen (65 Pfd.)
K 100. 1 leere Kiste (4 Pfd.)
K 152. 1 Sack Säcke (20 Pfd.)
K S 27. 1 Korb Nagel (305 Pfd.)
L 404. 1 Kiste leere Säcke (20 Pfd.)
M K 278. 1 Kiste Messer (20 Pfd.)
M C 7344. 1 Ballen Wolle (242 Pfd.)
} lagern in Deutzerfeld seit 12. Juni.

568. 1 Fass Oel (22 Pfd.) lagert in Deutz seit 12. Juni.
B 14902. 1 Ballen Kaffee (122 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 17 Juni.
J K 7. 1 Sack Kaffee (105 Pfd.) lagert in Deutz seit 17. Juni.
H B 73. 1 Privatdecke lagert in Deutzerfeld seit 17. Juni.
C M 1. 1 Korb Wein (83 Pfd.) lagert in Minden seit 17. Juni.
J F S C 7385. 1 Kiste Collodium (61 Pfd.) lagert in Duisburg seit 20. Juni.
B & C 12746. 1 Fass Branntwein (86 Pfd.) lagert in Siegen seit 21. Juni.
N 103. 1 leere Blechflasche (25 Pfd.) lagert in Deutz seit 22. Juni.
J C W 347. 1 leeres Fass (17 Pfd.) lagert in Deutz seit 23. Juni.
C M 235. 60 Colli Wagentheile (280 Pfd.) lagern in Dortmund seit 24. Juni.

H N. 1 Korb Gemüse (74 Pfd.)
F B. 2 Körbe Gemüse (191 Pfd.)
H H Herford 6316, 6294. 2 leere Fässer (78 Pfd.)
} lagern in Dortmund seit 25. Juni.

AB 4742/3. 2 leere Fässer (144 Pfd.) lagern in Hamm seit 25. Juni.
R H. 1 Bürde Stahl (125 Pfd.) lagert in Dortmund seit 27. Juni.
1 Pack 2 eiserne Thürbaken (1 Pfd.) lagert in Minden seit 27. Juni

G B 612. 1 Kiste Lampentheile (42 Pfd.)
F 21. 1 Ballen Wollenabfälle (64 Pfd.)
G M 5174. 1 Pack leere Körbe (23 Pfd.)
H S 181. 1 Fass Wein (88 Pfd.)
H 2171/5. 5 Fässer Zinkweiss (540 Pfd.)
} lagern in Deutz seit 27. Juni.

F W 8754. 1 Fass Salz (390 Pfd.) lagert in Giessen seit 28. Juni.
W R S. 13 Bund / 12 Stäbe } Stahl (2088 Pfd.) lagern in Gelsenkirchen seit 28. Juni.
R L 8801 / F R 2687/9 } 4 Kisten lagern in A. Essen seit 28. Juni.
A K S 2918. 1 Kiste Glaswaaren (108 Pfd.) lagert in Deutz seit 28. Juni.
K 12/13. 2 Colli Bettstollen (70 Pfd.) lagern in Mülheim seit 29. Juni.
L L 4725. 1 Ballen Leinen (82 Pfd.) lagert in Betzdorf seit 30. Juni.
K 557. 1 Ballen Leinen (117 Pfd.) lagert in Mülheim seit 30. Juni.
F 724. 1 Ballen Stahlwaaren (56 Pfd.) lagert in Bielefeld seit 30. Juni.

Wegen der noch herrenlosen Güter aus früheren Monaten siehe die Verzeichnisse derselben.

Verzeichniss

der auf den Stationen der **Magdeburg-Halberstädter** und **Magdeburg-Wittenberge'schen Eisenbahn** pro Juni 1871 lagernden Güter.

P S 945. 1 Ballen Zeug (42 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn.

G L W 882. 1 leeres Fass
H B O 1387. 1 leeres Fass
W G 144. 1 Ballen baumwollenes Zeug (28 Pfd.)
} vom Boden lagern in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn.

G. 4 Kupferschaalen (5 Ctr. 69 Pfd.) lagern in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn.

W 207, 210, 219. 3 Ballen Wolle
M N 1383. 1 Kiste Wein (2 Ctr. 7 Pfd.)
W G 808. 1 Ballen (34 Pfd.)
H. 19 Gittertheile
V C 23, 6, 9, 14. 4 Ketten
1 Collo Eisen
} bei der Boden-Revision lagern in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Wittenberge'sche Bahn.

Main-Neckar-Bahn.

Verzeichniss der überzähligen Güter am 1. Juli 1871.

I. Frankfurt.

a) Güterboden.

R F 2835. 1 leere Kiste. Esslingen bezettelt.
1 Glasflasche. Leipzig-Frankfurt bezettelt.
256. 1 Fass (Inhalt unbekannt). Schwelm bezettelt.
P G 296. 1 leeres Fass.
H N Z 2637. 1 Fass (Inhalt unbekannt). Wächtersbach-Aschfbg. bez.
H V Adresse L. Landrock 21. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) Leipzig bez.
C A E 5914. 1 Kiste Handtücher. Berlin-Mainz bezettelt. Adresse: Berliner Victoria Bazar Liebesgaben für ausgerückte deutsche Truppen.
H Z 49. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 60 Pfd.).
H K 2675. 1 leere Kiste (15 Pfd.).
S H 9428. 1 Fass Wein (94 Pfd.). Darmstadt bezettelt
W 2. 1 Fass Wein (82 Pfd.).
F A 1754. 1 Kiste Wein (1 Ctr. 42 Pfd.).
H B 3. 1 Fass Wein (60 Pfd.).
K L 31. 1 Kiste Liebesgaben (98 Pfd.).
HX 1. 1 Kiste Battist (1 Ctr. 27 Pfd.).
B V G 1/2. 2 Kisten Wein (5 Ctr. 82 Pfd.).

b) Gepäckraum.

Kehl-Ffrt No. 81. 1 Reisetasche (39 Pfd.).
Berlin-Ffrt. No. 737. 1 schw. Lederkoffer mit grauem Ueberzug (30 Pfd.).
Strassb.-Ffrt. No. 40. 1 sch. Felleisen (20 Pfd.).
H B Stettin. 1 schw. Lederkoffer mit grauem Ueberzug (15 Pfd.).
Amsterd.-Frkfrt 153. 1 Handkofferchen mit schw. Wachstuch (25 Pfd.).
Leipzig-Frkfrt. adr. Menot Lt. 9. Dragonerr. 659. 1 grau-leinener Koffer (30 Pfd.). Zu 8 Stück gehörig.
Berlin-Frkfrt. 403. 1 gelber Holzkoffer mit schw. Deckel (50 Pfd.). Adr. Maillard Lieut. v. 26. Lin.-Rgt.
Berlin-Frkfrt. 415. 1 gelber Holzkoffer mit schw. Deckel (45 Pfd.). 12. Lin.-Rgt. 4. Comp. 1. Bat.
Kehl-Frkfrt. 11. 1 schw. Lederkoffer (50 Pfd.). Mlle. Louis, Salzburg-Oesterreich.
C F S. 1 gelbledermer Handkoffer (20 Pfd.).

II. Langen.

1 Sack Hafer (109 Pfd.).

III. Darmstadt.

H. Gaule. 2 leere Fässer (25 Pfd.).
J K 23. 1 Ballen Bücher (42 Pfd.)
N R 2341. 1 leere Kiste (40 Pfd.).
S 463. 1 leere Kiste (16 Pfd.).
A 1. 1 Ballen leere Säcke (85 Pfd.).
K V. 1 Ballen Emballage (15 Pfd.).
1 leere Kiste (44 Pfd.).
V R H 4334. 1 leere Kiste (32 Pfd.).
H S 2313. 1 leere Kiste (25 Pfd.).
N 6. 1 Bündel leere Säcke (19 Pfd.).
N H 1. 1 Bündel leere Säcke (20 Pfd.).
W R 2342. 1 Fass Emballage (21 Pfd.).
S Z 2. 1 Bündel leere Säcke (65 Pfd.).
A R C 71. 1 leere Kiste (12 Pfd.).
M 2. 1 Dachfenster (55 Pfd.).
2 Bauernwagen.

IV. Eberstadt.

H S G N 896. 1 Ballen Schafwolle (3 Ctr. 15 Pfd.).

Verzeichniss

der auf den Stationen der **Main-Weser-Bahn** bis Ende Juni 1871 überzählig lagernden Güter und Gepäckstücke.

Cassel.

6912. 1 Ballen Betten (30 Pfd.).
Deutz-Cassel 341. 1 Koffer mit Adresse „Warb" (35 Pfd.).
L P F 282. 1 Ballen Effecten (50 Pfd.).
B 32. / H & C 5560. } 1 Kiste Unterhosen und Buchskinhandschuhe (58 Pfd.).
C G 9. 1 leerer Korb (11 Pfd.).
B 5. 2 Rundofentheile (1 Ctr. 3 Pfd.).
A H 40, Gröbning b/Leobschütz Oberschlesien. 1 Kiste (34 Pfd.).

Guntershausen.

F W 1546, F W 1203 } 2 leere Fässer (26 Pfd.).
1 Sack Gerste (150 Pfd.).

Kirchhain.

No. 87 119. 1 Sack Hafer (50 Pfd.).
1 Quantum Hafer (65 Pfd.).
3 Säcke Hafer (4 Ctr. 16 Pfd.).
G S H. 1 Sack Hafer (140 Pfd.).
1 Sack Hafer (1 Ctr. 40 Pfd.).
2 Säcke Hafer (2 Ctr. 80 Pfd.)
1 Sack Hafer (1 Ctr. 4 Pfd.).

Marburg.

H H 402. 1 Korb Vitriol und Stärke (1 Ctr. 36 Pfd.).
1 Sack Kleidungsstücke (29 Pfd.).
C G 1. 1 Kiste Eisenwaaren (22 Pfd.).
F. 2 Ofenrohre (21 Pfd.).
B 84. 1 Kiste Eisenwaaren (69 Pfd.).
L G S 22. 1 Fass Petroleum (3 Ctr. 25 Pfd.).

Giessen.

H 14. 1 Ofentheil (1½ Pfd.).
K 6. 1 Eisenplatte (2 Pfd.).
1 Brod Zucker (17 Pfd.).
S C 1. 1 Stück Stahl (8 Pfd.).
No. 7. 1 Pflugschaar (10 Pfd.).
J G 9. 9 Gusstheile (16 Pfd.).
1 Wasserzuber (2 Pfd.).
HK 790. 1 Kiste Nudeln (32 Pfd.).
J N. 3 Ofentheile (28 Pfd.).
K. 2 Ofentheile (48 Pfd.).
M. 1 Rolle Zinkblech (9 Pfd.).
Limper. 1 Pack Säcke.

Butzbach.

S. 1 Ofenthürchen (3 Pfd.).
S 1. 1 Rost, 1 Plättchen } Gusseisen (6 Pfd.).
1 eiserne Stange mit 2 Ringen (7 Pfd.).

Friedberg.

No. 33, 66. 2 Colli Guss (6 Pfd.).
L S 4811. 1 leerer Korb (8 Pfd.).
B G. 2 leere Fässer (75 Pfd.).
Gebr. K 1024. 1 Kiste (28 Pfd.).

Nieder-Wöllstat.

1 Kiste, anscheinend Werkzeug enth. (42 Pfd.).

Bockenheim.

1 Gebund Rohr (14 Pfd.).
1 Stab Flacheisen (45 Pfd.).
H. Rubensohn Cassel. 1 Sack Hafer (1 Ctr. 24 Pfd.).
D H. 1 Sack (1 Ctr. 25 Pfd.).

Frankfurt.

F B. 1 Koffer Kleider (58 Pfd.).
P & C / 5 270. 1 Collo (Inhalt unbekannt, 3 Pfd.).
[Zeichen] 7307. 1 leere Kiste (13 Pfd.).
S 38. 1 Tischfuss von Mahagoniholz (6 Pfd.).
1/25 Com. 243. 1 Päckchen Feilen (13 Pfd.).
H. 1 Sack Lumpen (74 Pfd.).
[Zeichen] 170/71. 2 Kisten Schildkrötplatten (1 Ctr. 73 Pfd.).
Schneider & Schyler in Bordeaux. 18 leere Fässer.
S F 73. 1 Kiste Eier und Honig (73 Pfd.).
H S 2006. 1 Pack Strohpapier (46 Pfd.).
1 Nothkette mit 3 Gliedern.
1 Puffer. Braunschweig-Frankenthal bezettelt.
J F 153. 1 leeres Fass (50 Pfd.).
C R M S 1. 1 Kiste Puppenköpfe (45 Pfd.).
P S 5168. 1 leeres Fass (20 Pfd.).
H & K 125. 1 leeres Fass (20 Pfd.).
Siesel in Nürnberg. 1 Bündel Säcke (58 Pfd.).
S & P 1. 1 Kiste Holländische Käse (1 Ctr. 13 Pfd.).
△ 1185. 1 leeres Fässchen (12 Pfd.).
S & M 1955. 1 leeres Fässchen (35 Pfd.).
J F 36/7, 39/41, 44/5, 51. 8 Fässer Oel (41 Ctr. 36 Pfd.).
H 8123. 1 Ballen Frauenkleiderstoffe (46 Pfd.).
S 1382. 1 leeres Fass (18 Pfd.).
M H. 1 Gebund Nageleisen (50 Pfd.).
S & D 1182. 1 leere Kiste (12 Pfd.).
1 Pack Linsenmatten.
G T 4. 1 Satz Holznägel (42 Pfd.).
Gerhardt. 1 leerer Schliesskorb.
H 411. 1 Fass Essig.
L S 16. 1 Korb eiserne Schrauben.
G F & C 380. 1 Kiste (Inhalt unbekannt).
W K 17. 1 Korb Eisenwaaren.
△ 12. 1 Ballen Wollenwaaren (29 Pfd.).
2 complette Pufferhülsen.
C F Walz 808. 1 leeres Fass (44 Pfd.).

Verzeichniss
der auf den Stationen der **Pfälzischen Eisenbahnen** am
30. Juni 1871 überzählenden Güter.

Kisten und Koffer.

J N S 31. 1 leere Kiste lagert in Frankenthal.
S & S 376. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 73 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
Adr. Sonford Scobell auxcoius des meucs Mac Crachen, commission agent à London E C & F L 34. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 54 Pfd.) lagert in Ludwigshafen. Zollblei „Kehl“.
B E Trier. 1 Kiste Patrontaschen (194 Pfd.) lagert in Ludwigshafen. „Coblenz-Mainz“ bezettelt.
C W 3. 1 Kiste Wetzsteine (35 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
M & G 5232. 1 Kiste Seife (245 Pfd.) lagert in Ludwigshafen. Friedrichshafen-Bruchsal bez.
R 3237. 1 Kiste Leimabfälle (25 Pfd.) lagert in Ludwigshafen. „Ludwigshafen“ bez.
S S 1. 1 leere Kiste (25 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
C D 1351 & Jacob Kuhn, Korbwaarenhandl. Würzburg. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 62 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
H K 609. 1 Kiste Sicheln (32 Pfd.)
B & S 92. 1 Kiste Cigarren (128 Pfd.)
AF 1375. 1 leere Kiste (17 Pfd.)
L A J E 7763. 1 Kiste (Inhalt unbek., 42 Pfd.)
} lagern in Ludwigshafen.
D 169. 1 Kiste Fleischextract lagert in Deidesheim.
Central-Depot der Deutschen Vereine zur Pflege Verwundeter Berlin. 1 Kiste Guttaperchawaaren (325 Pfd.) lagert in Neustadt. Mainz-Ludwigshafen bez.
J S 1509. 1 Kiste Uniformen (203 Pfd.) von Lagny lagert in Lambrecht.
F R 1727. 1 Kiste Wein (70 Pfd.)
F G 6048. 1 leere Kiste (15 Pfd.)
1 Kiste leere Cigarrenkistchen (21 Pfd.)
E Z & Cie. 10180. 1 Kiste (Inhalt unbek., 35 Pfd.)
G U 7435. 1 Kiste (Inhalt unbek., 70 Pfd.)
K S 456. 1 leere Kiste (32 Pfd.)
Wildanger IV. Escadron St. Avold. 1 Koffer Kleider (50 Pfd.)
H B 456. 1 Kiste leere Flaschen (35 Pfd.)
O 12. 1 Kiste Eisenwaaren (158 Pfd.)
} lagern in Kaiserslautern.

Fässer.

G 532. 1 leeres Fass (127 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
Kurz 23 610. 1 leeres Fass (50 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
L W & S 3548. 1 leeres Fass (25 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
S M 141. 1 leeres Fass (16 Pfd.) lagert in Ludwigshafen. „Ludwigshafen“ bez.
S M 714. 1 leeres Fass (27 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
J W 80 Osthofen. 1 leeres Fass (27 Pfd.) lagert in Ludwigshafen. „Marburg-Mainz“ bez.
Hilfsverein für Grossherzogth. Hessen. 1 leeres Fass (35 Pfd.) lagert in Ludwigshafen. „Alzey“ bezettelt.
H K 21. 1 leeres Fass (50 Pfd.) lagert in Ludwigshafen. „Bruchsal“ bez.
S Sch. 3702. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert in Ludwigshafen. „Germersheim“ bez.
H R. 1 leeres Fass (16 Pfd.) lagert in Ludwigshafen. „Mussbach“ bez.
No. 718. 1 leeres Fass (138 Pfd.) lagert in Speyer.
H S 128. 1 leeres Fass (18 Pfd.) lagert in Speyer.
R. 1 leeres Fass (18 Pfd.) lagert in Speyer.
Feiner Rum 150 Quart. 1 leeres Fass (68 Pfd.) lagert in Landau.
B A S F 4451/6821. 2 Sodafässer (94 Pfd.) lagern in Neustadt.
C H 10 189. 1 leeres Fass lagert in Neustadt.
ϴ 12 889/90. 2 Fässer Sprit lagern in Neustadt.
F S 5. 1 leeres Oelfass (15 Pfd.) lagert in Kaiserslautern.
[Zeichen] 9774. 1 Fass Gelbholz lagert in Lambrecht.
1 leeres Oelfass (52 Pfd.)
H Schwarz Speyer. 1 leeres Bierfass (10 Pfd.)
1 leeres Fass (15 Pfd.)
R Dahlem 320. 1 leeres Bierfass (15 Pfd.)
R Sch 2055. 1 leeres Weinfass (22 Pfd.)
} lagern in Kaiserslautern.
1 Fass Wascherde (78 Pfd.)
S S 1193. 1 leeres Fass lagert in Homburg. „Landau“ bez.
Tivoli 5832/4524. 2 leere Fässer lagern in Homburg.

Ballen, Bündel, Päcke, Säcke.

B S 3838. 1 Ballen Baumwollwaaren (107 Pfd.) lagert in Frankenthal.
Strassmann 416, Schlierbach 1863. } 1 Bündel leere Säcke (17 Pfd.) lag. in Frankenthal.
VII. Comp. Gewehr No. 28. 1 emball. Gewehr (12 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
1 Sack Bettfedern (14 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
F 133. 1 Pack Pappendeckel (24 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
A & G 554. 1 Ballen Hopfensacktuch (40 Pfd.) lagert in Edesheim.
B 85. 1 Bällchen Wollwaaren (14 Pfd.) lagert in Weissenburg.
[Zeichen B] 143. 1 Ballen Reis (200 Pfd.) lagert in Kaiserslautern.

M R 119. 1 Bündel leere Säcke (37 Pfd.) lagert in Lambrecht.
ꟻB 7611. 1 Bündel (Inhalt unbekannt, 178 Pfd.) lagert in Homburg.

Diverse.

S. 1 Gussplatte (95 Pfd.) lagert in Ludwigshafen. „Heidelberg" bez.
G S 516. 1 Pack, 5 Körbe enth. (59 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
1 eiserne Stange (30 Pfd.) lagert in Ludwigshafen. „Mainz-Worms" bez.
1 Riemenscheibe, 2 Colli Maschinentheile (40 Pfd.) lagern in Ludwigshafen.
T H. 1 Heerdplatte (11 Pfd.) lagert in Ludwigshafen.
I D F 3. 1 Pack Schiefertafeln (20 Pfd.) lagert in Speyer.
V B. 1 Korb Kleider (33 Pfd.) von Aschaffenburg lagert in Hassloch.
Benz / A N. 1 Collo Guss (9 Pfd.) lagert in Maximiliansau.
1 Franz. Zeltdecke lagert in Neustadt.

Lagern in Kaiserslautern:
1 Parthie alte Guss (200 Pfd.)
1 Collo Wagenachse, 2 Colli Büchsen (85 Pfd.)
8 neue Gussrädchen (40 Pfd.)
J H B 10862/10868. 2 Kübel Pech (52 Pfd.)
1 Wagenkette (65 Pfd.)
1 Stück Radreifeisen (22 Pfd.)
3 leere Kübel (25 Pfd.)
2 leere Blechkannen (5 Pfd.)
L B 2654. 1 leere Korbflasche (15 Pfd.)
1 leere Korbflasche (30 Pfd)
14 leere Körbe
1 Pflugschaar (5 Pfd.)

4 Päckchen Schindeln (32 Pfd.) lagern in Winnweiler.
11 Stück Flacheisen lagern in Landstuhl.

Verzeichniss

der bei den Güter- und Eilgut-Expeditionen der **Königl. Saarbrücker-, Rhein-Nahe-Eisenbahn** sowie auf den occupirten **Französischen Eisenbahn-Stationen** ultimo Juni 1871 überzählig lagernden Güter.

Trier.

H H 2, 3. 2 Kisten Tabak (68 Pfd.).
G B 967. 1 Kiste Fensterglas, G B 968. 1 Kiste Fensterglas (342 Pfd.).
1 Kiste Werkzeug (70 Pfd.).

Saarlouis.

F C J A 430. 1 Kiste Lazarethsachen (195 Pfd.).
M 7590. 1 Kiste Nudeln.
H C 4086. 1 Kiste (Inhalt unbekannt).
H G 531. 1 Kiste (Inhalt unbekannt).

Saarbrücken (Engl. Depot).

C K & C 2. 1 Kiste Apothekerwaaren (67 Pfd.).
M V 934. 1 Kiste Telegraphen-Apparate (235 Pfd.).
S 1. 1 Kiste Apothekerwaaren.
S 2. 1 Kiste Apothekerwaaren.
S 3. 1 Kiste Apothekerwaaren.
F T 830. 1 Kiste Wollenwaaren (115 Pfd.).
(FS) 1625. 1 Kiste Apothekerwaaren (98 Pfd.).
S M 441. 1 Kiste Fleisch-Extract (40 Pfd.).
O L 679. 1 Kiste Schiessbedarf (42 Pfd.).
Berlin-Trier, Phosphor 25. 1 Kiste chem. Producte (129 Pfd.).
△▽ 4028. 1 Kiste Chloroform (35 Pfd.).
S L 25, 50. 1 Kiste chem. Producte (124 Pfd.).

Saarbrücken (Engl. Schuppen).

V J 14. 1 Kiste Nudeln (33 Pfd.).

Saarbrücken (Empf. Schuppen).

1 Bäckergeräthe.

Saarbrücken (Engl. Depot).

A S 1. 1 Kiste Schiefer (55 Pfd.).
J B E 584. 1 Kiste Tabak (96 Pfd.).
M & C 3180. 1 Kiste Seife (125 Pfd.).
T B 133. 1 Kiste Wäsche (80 Pfd.).
V O S 830. 1 Kiste Wäsche und Kleider (320 Pfd.).
H 961. 1 Kiste Manufacturwaaren (108 Pfd.).
MC 7032. 1 Kiste Manufacturwaaren (135 Pfd.)
H W & C. 1 Kiste Telegraphen-Apparate (79 Pfd.).
H W & C 1. 1 Kiste Telegraphen-Apparate (100 Pfd.).
Z J 153. 1 Kiste Kleider (47 Pfd.).
G K & C 32. 1 Kiste Kleider (35 Pfd.).
G V Siersdorf. 1 Kiste Wein (187 Pfd.).
B A S V 97. 1 Kiste Zwieback (65 Pfd.).
D D Saarbrück 7. 1 Kiste Glaswaaren (256 Pfd.).
Metz-Saarbrück 1, 2. 2 Kisten Küchengeschirr.
E 1510. 1 Kiste Surrogat (140 Pfd.).
H 211. 1 Kiste Feuerzeug (42 Pfd.).
H 212. 1 Kiste Feuerzeug (42 Pfd.).
H 213. 1 Kiste Feuerzeug (42 Pfd.).
H 214. 1 Kiste Feuerzeug (42 Pfd.).
H 215. 1 Kiste Feuerzeug (42 Pfd.).
Guido Schmidt, für Hülfsverein in Heidelberg. 1 Kiste Lazarethsachen (317 Pfd.).
F M 1. 1 Kiste Matratze und Kissen (90 Pfd.).
S C 20 374. 1 Kiste Cigarren.
Gautsch. 1 Kiste Verbandzeug (50 Pfd.).
C D 16 992. 1 Kiste Carbolsäure (150 Pfd.).

Saarbrücken (Empf.-Schuppen).

J M S 850. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 117 Pfd.).
G W 5248. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 102 Pfd.).
△ 12 231. 1 Kiste Tabak (188 Pfd.).
C S 1682. 1 Kiste Tabak (102 Pfd.).

Saarbrücken (Engl. Depot).

1 Kiste Tabak.
E 12. 1 Kiste Bier in Flaschen.
E 13. 1 Kiste Bier in Flaschen.
Metz. 2 Kisten Eisenwaaren.
S K 31. 1 Kiste Cigarren.
S K 32. 1 Kiste Cigarren.
C H 613. 1 Kiste Cigarren.
2 Kisten Eisenwaaren für Büchsenmacher.
HR 6137. 1 Kiste Porzellan.
TF S. 1 Kiste Lazarethsachen.
TF M 252. 1 Kiste Düten.
D B 2437. 1 Kiste Korbwaaren.
D B 2438. 1 Kiste Korbwaaren.
No. 15. 1 Kiste Seife.
F R 2. 1 Kiste Strümpfe.
H R v H. 1 Kiste Cigarren.
A S 1373. 1 Kiste Wein.
1 Kiste Federn und Gardinenhalter.
A K Saargemünd 2734. 1 Kiste Thee.
F R. 1 Kiste Strümpfe.
No. 621. 1 Kiste (Inhalt unbekannt).

Saarbrücken (Zoll-Exped.).

W B 1086. 1 Kiste Gewürze (58 Pfd.).
W B 1087. 1 Kiste Gewürze (31 Pfd.).
W B 10[1]. 1 Kiste Tabak (77 Pfd.).
W B 10[2]. 1 Kiste Tabak (62 Pfd.).
4 Kistchen Cigarren (6 Pfd.).
1 Kistchen Kaffee (2 Pfd.).
Forbach St. Johann 213. 1 Kiste Tabak (66 Pfd.).

Neunkirchen.

K C 180. 1 leere Kiste.

Altenwald.

W 431. 1 Kiste Zündhölzer.
W 434. 1 Kiste Zündhölzer.

Bingerbrück (Eilgut-Exped.).

J H 708. 1 Kiste (Inhalt unbekannt).
Jul. Fritsch. 1 Kiste (Inhalt unbekannt).
J C L 2656. 1 Kiste (Inhalt unbekannt).

Bingerbrück (Güter-Exped.).

L C 3905. 1 Kiste (Inhalt unbekannt).
L M 224. 1 Kiste (Inhalt unbekannt).
L M 225. 1 Kiste (Inhalt unbekannt).
O S O 6627. 1 leere Kiste.
„ 6628. 1 leere Kiste.
C H. 1 Kiste (Inhalt unbekannt).
C H 614. 1 leere Kiste.
C H 615. 1 leere Kiste.
C H 616. 1 leere Kiste.
H G. 1 leere Kiste.

Saargemünd.

△C 2941. 1 Kiste (Inhalt unbekannt).
„ 2996. 1 Kiste (Inhalt unbekannt).
C T 490. 1 Kiste (Inhalt unbekannt).

Metz (Güter-Expedition).

L S 3274. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 150 Pfd.).
L 3641. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 19 Pfd.).
M K 126. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 48 Pfd.).
Draquet. 2 Kisten Liquer.

Trier (Güter-Expedition).

Draquet. 1 Korb Syrup in Krügen (47 Pfd.).

Saarlouis (Güter-Expedition).

W 1409. 1 Korb Taback (129 Pfd.).
G R C 768. 1 Korb Blechwaaren (31 Pfd.).
W G M 1002. 1 Korb Liqueur (40 Pfd.).
H K 600. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 30 Pfd.).

Saarbrücken (Engl. Depot.)

△ MW 781. 1 Korb Selterswasser (161 Pfd.). Beschädigt.
„ 778. 1 Korb Selterswasser (111 Pfd.).
G F 230. 1 Korb leere Säcke (42 Pfd.).

Saarbrücken (Güter-Expedition).
1 leerer Korb.
1 leerer Korb.
1 Korb Krüge (17 Pfd.).
G E B 190. 1 Korb Kleider (52 Pfd.).
B C 130½. 1 Korb Tabak (30 Pfd.).

Saarbrücken (Engl. Depot).
F H L 787. 1 Korb leere Flaschen.
H K 4140. 1 Korb (Inhalt unbekannt).
H K. 1 Korb Krüge.
B 232. 1 Korb Emballage.
B 2801. 1 Korb Blechflaschen.
F A. 1 Korb leere Flaschen.
1 Korb altes Leinen.
2 Körbe Eisentheile.
2 leere Körbe.
1 Korb Krüge.
1 Korb leere Flaschen.

Saarbrücken (Zoll-Niederlage).
R 50. 1 Korb Strumpfwaaren (11 Pfd.).
No. 10. 1 Korb Cigarren etc. (39 Pfd.).
S 14. 1 Korb Tabak (86 Pfd.).

Hagenau.
1 Korb Eisenwaaren.

Metz (Gepäck-Expedition).
∘X∘ 2441. 1 Korb Sattelzeug und Decke (50 Pfd.).

Trier.
△ 6643. 1 Fass Cichorien (50 Pfd.).
M R 2995. 1 Fass Wein (90 Pfd.).
W C 2009. 1 Fass Nudeln (100 Pfd.).
G M 246. 1 Fass Holzstifte (106 Pfd.).

Saarbrücken (Empf.-Schuppen).
R C 3700. 1 Fass Cichorien (377 Pfd.).
Sch 2. 1 Fass Fett (34 Pfd.)
C 1. 1 Fass Seife.
A G 302. 1 Fass Essig (124 (Pfd.).
No. 1146. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 155 Pfd.).
1 Fass (Inhalt unbekannt, 180 Pfd.).
W 70. 1 Fass Wein (130 Pfd.).
R Q 67. 1 Fass Wein (175 Pfd.).
△SS 6284. 1 Fass Sprit (180 Pfd.).
M H B 168. 1 leeres Fass (8 Pfd.).
1 Fass Wein (155 Pfd.).
G G B 420. 1 leeres Fass (25 Pfd.).
△GK 3341. 1 leeres Fass (54 Pfd.)

Saarbrücken (Engl. Depot).
P 947. 1 Fass Kupferspähne (111 Pfd.)
F H 423. 1 Fass Hufnägel.
F M 288. 1 Fass Hufnägel.
K C. 35 Fass Viehsalz.

Saarbrücken (Zoll-Niederlage).
1 Fass Branntwein (56 Pfd.).
Forbach St. Joh. 213. 1 Fass Rothwein (162 Pfd.).

Saarlouis.
J G. 1 Fass Tinte.
△M 1788. 1 Fass Rothwein (75 Pfd.).
A G 299. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 337 Pfd.).

Neunkirchen.
A. Friedrich 228. 1 leeres Fass.
A. Friedrich 401. 1 leeres Fass.
A. Friedrich 466. 1 leeres Fass.

Bingerbrück.
C K 3986. 1 leeres Fass.
R B 126. 1 leeres Fass.
[S] 3154. 1 Fass (Inhalt unbekannt).
S F S A. 1 Fass Oel.
Mainz-Saarbr. V D D 118. 1 leeres Fass.

Metz (Gepäck-Expedition).
No. 77. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 120 Pfd.).
F K 1. 1 Fass Wein (300 Pfd.).
Friedrichsth. Saarbr. M L V 526. 1 Fass Chlorkalk.

Metz (Güter-Expedition).
S R 131. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 566 Pfd.).
S R 132. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 612 Pfd.).

Trier.
G. M. 496 1 Ballen Wollenwaaren (190 Pfd.).
J S E { 16640. 17091. } 1 Ballen Lorbeerblätter (30 Pfd.).

Merzig.
R S 5646. 1 Ballen Wollenwaaren.

Bingerbrück.
A B 1642. 1 Ballen Bäume.
E P 71/3. 3 Ballen Filzwaaren (792 Pfd.).
P C 117. 1 Ballen (Inhalt unbekannt).
G H 668. 1 Bällchen (Inhalt unbekannt, 22 Pfd.).
J L 576. 1 Bällchen (Inhalt unbekannt).
B 2. 1 Bällchen (Inhalt unbekannt, 24 Pfd.).

Trier.
W C 131. 1 Pack Cigarren.

Saarbrücken (Engl. Depot).
1 Reisedecke mit Riemen (5 Pfd.).
1 Pack Hölzer zu 1 Zelt.
1 Pack mit 4 Holzsägeblätter.
26 Pack Dachpappe.

Saarbrücken (Empf.-Schuppen).
L. 1 Pack Strohpapier (44 Pfd.).

Saargemünd.
Niederbronn. 1 Ballen Wollenwaaren (8 Pfd.).

Saarbrücken (Empf.-Schuppen).
B S 2293. 1 Ballen Manufacturwaaren (71 Pfd.).
H R 920. 1 Ballen Wollenwaaren (160 Pfd.).

Saarbrücken (Engl. Depot).
W 183. 1 Ballen Wollenwaaren (57 Pfd.).
D T & C 255. 1 Ballen Wollenwaaren (66 Pfd.).
A W 646 1 Ballen Manufacturwaaren (30 Pfd.).
Subsistance Militaria. 1 Ballen Effecten (50 Pfd.).
G S & T 4078. 1 Ballen Tapeten (113 Pfd.).
1 Ballen Nägel (50 Pfd.).
N S 235. 1 Ballen Eisenwaaren (17 Pfd,).
H F 123. 1 Ballen Hopfen (290 Pfd.).
S L 2984. 1 Ballen Seegras.
A S 712. 1 Ballen Wollenwaaren.

Neunkirchen.
J B 1349. 1 Ballen Wollenwaaren.

Saarbrücken (Empf.-Schuppen.
2 Pack leere Säcke (50 Pfd.).
1 Pack Kochgeschirr (24 Pfd.).

Saarbrücken (Zoll-Niederlage).
H K 3. 1 Pack Papier (26 Pfd.).
H K 4. 1 Pack Cigarren (24 Pfd.).
1 Pack Cigarren (36 Pfd.).
1 Pack Cigarren (27 Pfd.).
H K 5. 1 Pack Tabak (91 Pfd.).
S 1. 1 Pack: 2 Matratzen, 1 Keilkissen (53 Pfd.).

Metz.
M B 420. 1 Pack Papier.

Neunkirchen.
F B 221. 1 Pack Strohpapier.

Bingerbrück.
F R 1/3. 3 Pack Säcke.

Trier.
1 Sack Küchengeräthe (70 Pfd.).
G 15. 1 Sack leere Säcke (75 Pfd.).

Sulzbach.
A M 19. 1 Sack Seilerwaaren (48 Pfd.).

Saarbrücken (Engl. Depot).
Metz-Saarbr. 2. 2 Säcke Effecten (90 Pfd.).
K 1. 1 Sack Hufeisen.
1 Sack Fussteppich.
1 Sack Hülsenfrüchte.

Saarbrücken (Zoll-Niederlage).
Saarbr.-Courcell 59. 1 Sack Strumpfwaaren (35 Pfd.).

Metz (Gepäck-Exped.).
1 Sack Tabak.

Bingerbrück.
No. 35. 1 Sack Säcke.

Diedenhofen.
1 Parthie leere Säcke. Aus Wagen H L B 299.
1 Parthie leere Säcke. Aus Wagen K O 3398.

Saarlouis.
N 70. 1 Ofenring (6 Pfd.).
J B. 1 Tafel Zink.
S 1. 12 gusseiserne Ofentheile (185 Pfd.).
C C 1990. 1 Zelt.

Saarbrücken (Engl. Depot).
1 Ledertasche, 1 Paar Stiefel (8 Pfd.).
Haut F R 861. 1 Verschlag Kirchenheilige.
Haut F R 862. 1 Verschlag Kirchenheilige.
A R 2377. 1 Harasse Hohlglas.
6 Stuhlgestelle.
9 Colli Messingwaaren (Kirchensachen).
1 Gebläsemaschine.
1 Tragbahre.
3 Stück Flacheisen.
4 Stäbe Eisen.
1 Gebund Stabeisen.
1 Verschlag Zinkblechrinnen.

Saarbrücken (Eilgut-Exped.).
E N D. 1 Lagerkasten, 2 Holzgestelle.
Saarbrücken (Güter-Exped.).
1 Schleifstein, 1 grosser Kessel.
Hanweiler.
3 Colli Guss.
Metz.
1 Parthie Kuppelungen für Eisenbahn-Wagen.
J P 8474/5. 2 Colli Maschinentheile.
Altenwald.
1 Flaschenzug.
Kronweiler.
1 Stange Flacheisen (29 Pfd.).
Monzingen.
2 Eisenplatten.
Bingerbrück.
F. 10 gusseiserne Abtrittsröhren.
1 Sattel mit Gepäck.
1 Kupferrohr.

Nachweisung
der im Bereiche der **Eisenbahn-Betriebs-Commission zu Strassburg** am 1. Juli 1871 lagernden Güter und Gepäckstücke.

Elisabeth Uhlmann Strassburg. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 17 Pfd.) lagert in Mühlhausen. Decl. Werth 5 Thlr.
A C T 13. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 35 Pfd.) lagert in Mühlhausen. Von Basel No. 47.
Bader à Troyes (Champagne). 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 29 Pfd.) lagert in Mühlhausen.
M C 72. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 37 Pfd.) lagert in Mühlhausen. Belfort beklebt.
1 Packet Leinen (15 Pfd.) lagert in Mühlhausen.
Ropach 31429/2. 1 Packet Leinen (12 Pfd.) lagert in Mühlhausen.
1 Packet Leinen (6 Pfd.) lagert in Mühlhausen.
1 Sack Kleidungsstücke (50 Pfd.) lagert in Mühlhausen.
1 Sack Geschirre (18 Pfd.) lagert in Mühlhausen. De Gray à Belfort beklebt.
2 Bund Stöcke (2 Pfd.) lagern in Mühlhausen. Basel No. 19 beklebt.
2 Hutschachteln, 2 Hüte lagern in Mühlhausen.
1 Packet Wollstoffe lagert in Mühlhausen.
Rimpan & Wagner in Braunschw. 1 Packet leere Säcke lagert in Mühlhausen.
1 viereckiger Tisch lagert in Mühlhausen.
Mr Armand verificateur des labais à Charleval. 1 Kistchen (Inhalt unbekannt, 4 Pfd.) lagert in Mühlhausen.
Eugne Dibon à Avignon. 1 Kistchen (Inhalt unbekannt, 2 Pfd.) lagert in Mühlhausen.
1 Packet Schuhe lagert in Mühlhausen.
6 Gusstheile Verbindungen zu Wasser- und Gasleitungen (234 Pfd.) lagern in Weissenburg.
1 Holzverschlag eiserne Raspel (300 Pfd.) lagert in Weissenburg.
1 Chaise Pferdegeschirr lagert in Weissenburg.
Château Thierry. 1 Feuerspritze lagert in Weissenburg.
5 Colli Reifeisen lagern in Weissenburg.
6 Colli Maschinentheile zu einer Feuerspritze lagern in Weissenburg.
W. Plonkowsky. 1 Packet Militäreffecten (28 Pfd.) lagert in Weissenburg.
Bellard. 1 Packet Kleider (14 Pfd.) lagert in Weissenburg.
Francis, Kriegsgefangener. 1 Packet Kleider (10 Pfd.) lagert in Weissenburg.
1 mit grauer Leinewand überzogener Lederkoffer (Inhalt unbekannt, 22 Pfd.) lagert in Strassburg. Ulm-Strassburg beklebt.
Des Moines Jowa. 1 grauer Leinew. überzogener Lederkoffer (Inhalt unbekannt, 60 Pfd.) lagert in Strassburg. v. Betr. C. Chaumont.
Pet. Brettmacher aus Biringen, Intendanturbeamter. 1 alter schwarzer Lederkoffer (Inhalt unbekannt, 40 Pfd.) lagert in Strassburg. Geschr. aber ohne Erf.
1 mit grauer Leinwand überzogener Holzkoffer (Inhalt unbekannt, 50 Pfd.) lagert in Strassburg. No. 224 bekl.
Eug. Tschaine au Collège de Colmar. 2 schwarze Holzkoffer Effecten und math. und physik. Instrumente (110 Pfd.) lagern in Strassburg. Colmar und Dannemarie beklebt.
1 kleiner grauer Leinw. überzogener Holzkoffer Kinder- und Frauenwäsche mit Zeichen M. M. O. S. & M. (18 Pfd.) lagert in Strassburg. v. Betr. Comm. Rheims.
1 schwarzer Holzkoffer Frauenkleider und 1 Brief mit der Adresse Bretton Renther (40 Pfd.) lagert in Strassburg.
2 franz. Offizierkoffer mit 1 rothwoll. Decke in der Mitte zusammengeschnallt (Inhalt unbekannt, 64 Pfd.) lagern in Strassburg. Mess. Troyes Avricourt No. 1522.
1 alter Holzkoffer (Inhalt unbekannt, 38 Pfd.) lagert in Strassburg. Portier Strassburg No. 9.
J. St. 2 grosse Holzkisten mit Vorhängeschlössern verschlossen (Inhalt unbekannt, 178 Pfd.) lagern in Strassburg. Vom Portier hierher adressirt.
1 alter Holzkoffer (Inhalt unbekannt, 36 Pfd.) lagert in Strassburg. Vom Portier hierher adressirt.
L J S. 1 weisser Holzkoffer (Inhalt unbekannt, 94 Pfd.) lagert in Strassburg. Lag. v. Avricourt No. 407.
Mme Springer allant à Paris rue de la lune 14. 1 schwarzer Damenkoffer (Inhalt unbekannt, 90 Pfd.) lagert in Strassburg. Paris-Strassburg No. 8.
Pfister Jacques pour Reims. 1 schwarzer Holzkoffer (Inhalt unbek., 40 Pfd.) lagert in Strassburg.
1 schwarzer Holzkoffer (Inhalt unbekannt, 60 Pfd.) lagert in Strassburg. Avricourt bekl.
1 Reisesack Effecten eines katholischen Geistlichen (20 Pfd.) lagert in Strassburg. Gehört wahrscheinlich dem Pfarrer Degen in Köln.
1 Reisesack Effecten und Wäsche mit Zeichen NM. (22 Pfd.) lagert in Strassburg.
1 Reisesack Victualien und Effecten (18 Pfd.) lagert in Strassburg.
1 Reisesack alte Effecten (30 Pfd.) lagert in Strassburg.
1 Reisetasche 1 Paar Holzschuhe (4 Pfd.) lagert in Strassburg.
C K Carlsruhe. 1 kleines Kistchen Kleider u. Effecten (10 Pfd.) lagert in Strassburg.
Frau Rosalie Zacher in Neustadt a/H. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 130 Pfd.) lagert in Strassburg. Weissenburg beschr.
Güter-Expedition Strassburg. 1 Kiste chines. Porzellan (82 Pfd.) lagert in Strassburg.
1 kleines Kistchen Kinderkleidchen und Hütchen (2 Pfd.) lagert in Strassburg. V. Betr. Comm. Chaumont.
A O 2559. 1 Kiste Nähmaschinentheile und Frauenkleider (47 Pfd.) lagert in Strassburg. Kehl-Strassburg No. 62 bekl.
E F Schlettstadt 9. 1 Holzkistchen (Inhalt unbekannt, 12 Pfd.) lagert in Strassburg.
Wittrock Hannover. 2 Kisten ein mech. Pferd lagert in Strassburg.
◇ 2416. 1 Ballen Baumwolle (30 Pfd.) lagert in Strassburg. Von Betr. Com. Nanzig.
E A F 162/66. 5 Ballen (Inhalt unbekannt, 712 Pfd.) lagern in Strassburg. Messageries Luneville-Avricourt No. 2318.
1 Reisetasche Effecten und Adresskarten mit dem Namen von Coniar (8 Pfd.) lagert in Strassburg.
1 led. Hutschachtel Effecten (9 Pfd.) lagert in Strassburg. Kommt von Wendenheim.
1 Fusspelz (2 Pfd.) lagert in Strassburg. Kommt von Barr.
1 Strohsack mit Stroh gefüllt lagert in Strassburg.
1 Strohsack und eine eiserne Bettstelle zusammengebunden lagert in Strassburg. Wurde auf dem Perron gefunden.
1 Korb mit einem Bettcouvert zugebund. Kleider und Hausrath (50 Pfd.) lagert in Strassburg.
1 Kinderbettkorb altes Kinderbettzeug, alte Kinderkleider und Effecten (52 Pfd.) lagert in Strassburg.
M P F V C 1827. 1 Ballen Zwilch (192 Pfd.) lagert in Strassburg.
S C 1110. 1 Ballen Seidenwaaren (455 Pfd.) lagert in St. Louis.
B 85. 1 Kistchen Wollenwaaren lagert in Weissenburg.

b) Fehlende.

A. p. Kaiser Ferdinands- und Mähr.-Schles. Nordbahn.
Monat Juni 1871.

1 Stück Reisetasche (18 Pfd.) von Lundenburg fehlt in Bisenz seit 4. April.
1 Stück Theerplache von Bisenz fehlt in Hruschau seit 1. März.
R 1. 1 Rolle Leder (64 Pfd.) von Troppau fehlt in Bisenz seit 13. April.
J K 306. 1 Kiste Ketten (50 Pfd.) von Troppau fehlt in Pohl seit 16. Mai.

Verzeichniss
der auf den Stationen der **Magdeburg-Halberstädter** und **Magdeburg-Wittenberge'schen Eisenbahn** pro Juni 1871 fehlenden Güter.

◇S 11. 1 Fass Butter (40 Pfd.) von Leer fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn seit 28. Mai.
△B 1855. 1 Kiste Cigarren (23 Pfd.) von Osnabrück fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstäter Bahn seit 30. Mai.
S 31. 1 Ballen Schinken (21 Pfd.) von Osnabrück-Berlin fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn seit 31. Mai.
171. 1 Ballen Hanfschlauch (23 Pfd.) von Halberstadt fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halbestädter Bahn seit 15. Juni.
HF 222. 1 Fass Wein (1 Ctr. 5 Pfd.) von Mülheim-Heissen fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn seit 12. Juni.
MP Posen 70. 1 Decke von Lennep fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn seit 26. Juni.
MH 351. 1 Decke von Dortmund C. M. fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn seit 23. Juni.
G H 3514. 1 Kiste Papier (3 Ctr. 21 Pfd.) von Mülheim-H. fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn seit 27. Juni.

F. 4 Kupferschaalen (5 Ctr. 69 Pfd.) von Marburg fehlen in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn seit 28. Juni.

△ 7861. 1 Kiste Cigarren (50 Pfd.) zur Verladung nach Lehrte fehlt in der Eilgut-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn.

J K 47. 1 Koffer Kleider (19 Pfd.) von W.-Hafen-Stettin fehlt in der Eilgut-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn seit 31. Mai.

Thielenberg. 1 Plan von Witten-Berlin fehlt in Oschersleben seit 8. Juni.

L A 6394. 1 Kiste Kurzwaaren (63 Pfd.) von Seesen-Halberstadt fehlt in Oschersleben seit 15. Juni.

56 Keile fehlen in Oschersleben.

B & S 6130. 1 Ballon Bettfedern (63 Pfd.) von Celle-Magdeburg fehlt in Oschersleben seit 26. Juni.

H W 5. B 1 Fass Butter von Leer-Magdeburg fehlt in Oschersleben seit 18. Juni.

A S 450. 1 Pack Decken von Mülheim H.-Cöthen fehlt in Oschersleben seit 27. Juni.

MH 90. 1 Plan von Emmerich fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 30. Mai.

G Z 10998. 1 Kübel Candis (77 Pfd.) von Braunschweig fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 10. Juni.

3 Säcke Holzkohlen von Oschersleben fehlen in der Güter-Expedition Halberstadt seit 14. Juni.

D G Z 2764. 1 leeres Fass von Minden
2766. 1 leeres Fass von Minden
(4 Ctr. 66 Pfd. fehlen in der Güter-Expedition Halberstadt seit 24. Juni.

F F 1757. 1 Kiste Seife (27 Pfd.) von Mülheim H. fehlt in der Güter-Expedition Quedlinburg seit 20. Juni.

1 Sack Roggen (1 Ctr. 70 Pfd.) von Cöthen fehlt in der Güter-Expedition Bernburg seit 17. Juni.

J. Baehr. 1 Privatplan von Barmen fehlt in der Güter-Expedition Stassfurt seit 2. Juni.

4 Stränge von Magdeburg fehlen in Gardelegen seit 25. Mai.

1 Pack Telegraphen-Drath von Magdeburg fehlt in der Güter-Expedition Stendal seit 20. Juni.

R V 3097. 1 Kiste Nudeln (30 Pfd.) von Magdeburg fehlt in der Güter-Expedition Wittenberge seit 10. April.

R L 2799. 1 Ballen Wollenwaare (54 Pfd.) von Eisenach-Hamburg fehlt in der Güter-Expedition Wittenberge seit 16. Mai.

MW E 3. 1 Wagenplan von Magdeburg fehlt in der Güter-Expedition Wittenberge seit 19. April.

N K 1. 1 Sack Brod (35 Pfd.) von Mainingen-Hamburg fehlt in der Eilgut-Expedition Wittenberge seit 27. Juni.

H L C 530. 1 Ballen halbwollene Waaren (26 Pfd.) von Bismark fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Wittenberge'sche Bahn seit 25. März.

A B 151. 1 Kiste Knöpfe (23 Pfd.) von Gardelegen fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Wittenberge'sche Bahn seit 8. April.

L 5604. 1 Ballen Wollenwaare von Hamburg-Crimitschau fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Wittenberge'sche Bahn seit 28. Februar.

L 5610/1. 2 Ballen Wollkämmlinge von Hamburg-Werdau fehlen in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Wittenberge'sche Bahn seit 28. Februar.

W S 1168. 1 Collo Manufacturwaaren (60 Pfd.) fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Wittenberge'sche Bahn seit 14. Juni. Versichert 68 Thlr.

11. 1 Brod Zucker fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Wittenberge'sche Bahn seit 10. Juni.

6 Rosten von Tangerhütte fehlen in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Wittenberge'sche Bahn seit 23. Juni.

Verzeichniss

der auf den Stationen der **Pfälzischen Eisenbahnen** am 30. Juni 1871 fehlenden Güter.

Koffer und Kisten.

A M 5873. 1 Kiste Seife (52½ Pfd.) fehlt in Frankenthal.
R & C 174. 1 Kiste Hohlglas von Neunkirchen fehlt in Frankenthal.
W G 1368. 1 leere Kiste von Oggersheim

F H 3. 1 Kiste Cölnisches Wasser (46 Pfd.)
R & W 56. 1 Kiste Drucksachen (118 Pfd.)
W C 1. 1 Kiste Effecten (115 Pfd.)
S 3742. 1 Kiste Tabak (26 Pfd.)
Mme. Vinton, Heidelberg. 1 Kiste Kurzwaaren (46 Pfd.)
M G 1. 1 Koffer Kleider (27 Pfd.)
S & C 1126. 1 Kiste Eisenwaaren (60 Pfd.)
H 157. 1 Koffer Kleider
H 2886. 1 Kiste Cigarren (84 Pfd.)
L B 19. 1 Koffer Kleider
fehlen in Ludwigshafen.

F O 1739. 1 Kiste Krümmelzucker fehlt in Germersheim.
H 2886. 1 Kiste Cigarren von Cöln fehlt in Dürkheim.

P 1387. 1 Kiste fabricirten Tabak fehlt in Edenkoben.
E H. 1 Kiste Ausrüstungsgegenstände fehlt in Winden.
W 3787. 1 Kiste Tabak (40 Pfd.) fehlt in Weissenburg

P J & Co. 9090. 1 Kiste Käse (44½ Pfd.)
H W 902. 1 Kiste Fensterglas (60 Pfd.)
F R 1727. 1 Kiste Wein
O H 5878/5879. 2 leere Kisten
Kaufmann 3. 1 Kiste Kleider (74 Pfd.)
fehlen in Neustadt.

J S IXX B 1509. 1 Kiste Eisenblech (160 Pfd.) von Lagny fehlt in Lambrecht.
Kolometer, Corporal, II. Escadron in St. Avold. 1 Koffer Kleider (60 Pfd.) fehlt in Kaiserslautern.
W. 1 Kiste Getüch fehlt in Bliescastel.
S S 1654. 1 Kiste Stearinkerzen (34 Pfd.) fehlt in St. Ingbert.
P 253. 1 Kiste fabricirter Tabak (27 Pfd.) fehlt in Bexbach.
A M 7. 1 Kiste Bücher fehlt in Kaiserslautern.

Fässer.

5401. 1 Fass fabricirter Tabak (59 Pfd.) fehlt in Oggersheim.

J R 1. 1 Fass Stiefeln
E C. 1 Fass Militäreffecten (245 Pfd.)
D & J 818. 1 Fass Wein (95 Pfd.)
Actienbrauerei Bockkeller Mannheim. 1 leeres Fass
Actienbrauerei Ludwigshafen. 1 leeres Fass
G F 55. 1 leeres Fass (40 Pfd.)
J M 1673. 1 Fass Soda (277 Pfd.)
fehlen in Ludwigshafen.

Schwarz. 19 leere Fässchen fehlen in Speyer.
1 Fass von Saarbrücken fehlt in Dürkheim.
G S 2334. 1 Fass Wein (184 Pfd.) fehlt in Maximiliansau.

K S. 1 leeres Fass von Darmstadt
J. St. Schuler 4/1. 2 leere Fässer
J L 373. 1 leeres Fass
Z 200. 1 leeres Fass
fehlen in Neustadt.

B & H 19588. 1 Fass Ammonium (47 Pfd.) fehlt in Kusel.
L AB T 4066. C 1 leeres Fass (20 Pfd.) fehlt in Landstuhl.

J M. 1 Fässchen Bier
Gelbert. 1 Fässchen Bier
H J. 1 Fässchen Bier
fehlen in Bliescastel.

J J 12516. ⅛ Tönnchen Heringe
⅛ Tönnchen Heringe
fehlen in St. Ingbert.

S H. ⅛ Tönnchen Heringe fehlt in Homburg.
Jacobi. 2 leere Fässer fehlen in Homburg.
Geb. Schmidt. 1 leeres Fass fehlt in Homburg.

Ballen, Bündel, Säcke, Päcke.

HL B. 2 Bündel leere Säcke
Heilbronn 12221. 1 Bündel leere Säcke (14½ Pfd.)
7573. 1 Sack Gewürze (50 Pfd.)
J G 333. 1 Sack Kaffee (25½ Pfd.)
J G. 1 Pack Bücher (7 Pfd.)
fehlen in Frankenthal.

Ficks 2. 1 Pack Säcke (38 Pfd.)
△ 2924/2926. 3 Ballen Rohtabak (504 Pfd.)
G F 113. 1 Ballen Wollgarn (190 Pfd.)
1715. 1 Ballen Tuch (86 Pfd.)
M 403. 1 Ballen halbwoll. Waaren (59 Pfd.)
55. 1 Ballot Waffen (25 Pfd.)
A G 1/2. 2 Ballen baumw. und Lederwaaren (300 Pfd.)
1520. 1 Ballen Tabaksblätter (185½ Pfd.)
C S 14. 1 Ballen Rohseide (124 Pfd.)
30. 1 Ballen Manufacturwaaren (36 Pfd.)
1 Bündel Säcke (54 Pfd.)
M S 1058. 1 Ballen Hopfen (208 Pfd.)
G L 1947. 1 Ballen Manufacturwaaren (30 Pfd.)
Louis Klee Rappenau. 2 Päcke Säcke (115 Pfd.)
fehlen in Ludwigshafen.

S & W 1. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) fehlt in Deidesheim.
H 1353. 1 Ballen baumw. Waaren (18 Pfd.) fehlt in Landau.
V C 184. 1 Ballen Reis fehlt in Landau.

Schowalter. 1 Pack leere Säcke
H G 7872. 1 Pack Papier (93 Pfd.)
2470. 1 Ballot Manufacturwaaren (42 Pfd.)
Gebr. Lieberich 1366. 1 Pack Säcke (55 Pfd.)
1 Sack Weizen (200 Pfd.)
2 Säcke Hafer
D 1. 1 Sack Kleider (25 Pfd.)
fehlen in Neustadt.

1 Ballen Schafwolle
Weisshaupt & Heinzelmann. 1 Bündel leere Säcke (50 Pfd.)
1 Sack Roggen
E L 1244. 1 Ballen Baumwollwaaren (28 Pfd.)
} fehlen in Kaiserslautern.

Ebersthaler Mühle b/Wien 1/2. 2 Säcke Mehl (400 Pfd.) fehlen in Zweibrücken.
[Marke] 110. 1 Ballen Kaffee (126 Pfd.) fehlt in St. Ingbert.
G S 3. 1 Pack Palmsäcke fehlt in St. Ingbert.

[Marke] 171. 1 Ballen Reis (201½ Pfd.)
W 2. 1 Ballen Kaffee (153 Pfd.)
4 Säcke Weizen (800 Pfd.) von Saarbrücken
B 6711. 1 Ballen Leinen (147 Pfd.) von Frankfurt
} fehlen in Homburg.

Diverse.

1 Kette fehlt in Frankenthal.
H. 1 Pumpenstiefel (100 Pfd.)
O T. 1 gusseis. Pumpen
B/C 5065. 1 Korb Essenzen (80 Pfd.)
Z 1. 1 Korb Tuch (122 Pfd.)
F M. 1 Collo Guss
J C R 1. 1 Korb Nitrobenzin (121 Pfd.)
C F. 1 gewölbte Schmelzpfanne
G C B 1203. 1 Decke
Kgl. pr. Nebenzoll-Amt Elten. 1 Pack Zollschlösser
S 2205. 1 Korb Materialwaaren (21 Pfd.)
P B 95. 1 Decke
} fehlen in Ludwigshafen.

P L 2480. 1 Wagendecke fehlt in Rheingönheim.
A H. 1 Bürde Winkeleisen fehlt in Germersheim.
No. 2650, 2637, 2643. 3 Wagendecken fehlen in Dürkheim.
F F. 2 Bund Wasserkübel von Freiburg fehlen in Maximiliansau.
E C 3. 1 Collo Kleidung fehlt in Winden.
B & H 27 586. 1 Korb Droguen (69 Pfd.) fehlt in Weissenburg.
D N. 1 Pack Gusswaaren (12 Pfd.) von Ludwigshafen fehlt in Neustadt.
Est S 3936. 1 Wagendecke von St. Wendel fehlt in Neustadt.
1 Strang fehlt in Neustadt.
1 Kreuzung fehlt in Neustadt.
H. 1 Pack Kinderwägelchen (15 Pfd.) fehlt in Kaiserslautern.
G B. 1 Tafel Eisenblech fehlt in Kaiserslautern.
P B 24. 1 Decke fehlt in Cusel.
4 Brod Melis (74 Pfd.) fehlen in Bliescastel.
2 Brod Melis fehlen in Bliescastel.

P B 95. 1 Wagendecke
Saarbrücken. 1 Pack Zollschlösser
H diverse Nummern. 31 Colli Guss
P J 276. 1 Korb Steinwaaren (106 Pfd.)
} fehlen in Homburg.

G M N 5. 1 Pack Körbe (20 Pfd.) von Dudweiler fehlt in Neustadt.
P B 2480. 1 Wagendecke fehlt in Neustadt.
H 3. 1 Handkarren (112 Pfd.) fehlt in Neustadt.
U L. 2 eiserne Platten fehlen in Neustadt.

Nachweisung

der im Bereiche der **Eisenbahn-Betriebs-Commission zu Strassburg** am 1. Juli 1871 fehlenden Güter und Gepäckstücke.

B M 1017. 1 Wagen Gewehre von Dammerkirch fehlt in Strassburg seit 29. Januar 1871.
B E 2993. 1 Wagen Gewehre und Munition von Dummerkirch fehlt in Strassburg seit 22. Januar 1871.
N M 2806. 1 Wagen leere Fässer von Dammerkirch fehlt in Strassburg seit 22. Februar 1871.
N M E 6371. 1 Wagen mit Waffen von Dammerkirch fehlt in Strassburg seit 15. Januar 1871.
N M E 6028. 1 Wagen Gewehre von Gonesse fehlt in Strassburg seit 16. Januar 1871.
M H E 6429. 1 Wagen Möbel von Bollweiler fehlt in Strassburg seit 23. Dezember 1870.
B O B 82. 1 Wagen Militäreffecten von Gonesse fehlt in Strassburg seit 16. Januar 1871.
K S E 803. 1 Wagen Militäreffecten von Gonesse fehlt in Strassburg 16. Januar 1871.
K S E 5042. 1 Wagen Militäreffecten von Gonesse fehlt in Strassburg seit 16 Januar 1871.
K O 3993. 1 Wagen Militäreffecten von Gonesse fehlt in Strassburg seit 16. Januar 1871.
Braunsch. 584. 1 Wagen Militäreffecten von Vesoul fehlt in Strassburg seit 22. März 1871.
K B St B 1915. 1 Wagen Militäreffecten von Vitry le fois fehlt in Strassburg seit 30. December 1870.
K B St B 7995. 1 Wagen eine Axe von Epernay fehlt in Strassburg seit 8. März 1871.
P L M 59903. 1 Wagen Militäreffecten von Vesoul fehlt in Strassburg seit 22. März 1871.
H L B 1365. 1 Wagen Militäreffecten von Vesoul fehlt in Strassburg seit 22. März 1871.
C M 1078. 1 Wagen Militäreffecten von Vesoul fehlt in Strassburg seit 22. März 1871.
Pfälz. B. 630. 1 Wagen Militäreffecten von Gonesse fehlt in Strassburg seit 9. Mai 1871.
Leipz. D. 1125 1 Wagen Seife von Belfort fehlt in Mühlhausen seit 7. Mai 1871.
2047. 1 Wagen Militäreffecten von Versailles fehlt in Strassburg seit 27. Februar 1871.
4. 1 Wagen Militäreffecten von Versailles fehlt in Strassburg seit 27. Februar 1871.
K W St E 1478. 1 Wagen Militäreffecten von Lagny fehlt in Strassburg seit 1. Januar 1871.
K W St E 2612. 1 Wagen Militäreffecten von Lagny fehlt in Strassburg seit 27. Januar 1871.
K W St E 2925. 1 Wagen Militäreffecten von Meaux fehlt in Strassburg seit 15. Januar 1871.
Hann. 5002. 1 Wagen Militäreffecten von Gonesse fehlt in Strassburg seit 13. Februar 1871.
Hann. 5970. 1 Wagen verschiedene Waaren von Epernay fehlt in Strassburg seit 28 December 1870.
Hann. 865. 1 Wagen Militäreffecten von Vesoul fehlt in Strassburg seit 22. März 1871.
B St 4092. 1 Wagen Laz.-Gegenstände von Nanzig fehlt in Strassburg seit 17. Januar 1871.
B St 3180. 1 Wagen Laz.-Gegenstände von Nanzig fehlt in Strassburg seit 18. Januar 1871.
B St 1523. 1 Wagen Weizen von Nanzig fehlt in Strassburg seit 8. Januar 1871.
4027. 1 Wagen Militäreffecten von Versailles fehlt in Strassburg seit 27. Februar 1871.
1541. 1 Wagen Militäreffecten von Versailles fehlt in Strassburg seit 27. Februar 1871.
2120. 1 Wagen Militäreffecten von Versailles fehlt in Strassburg seit 3. Februar 1871.
7696. 1 Wagen Militäreffecten von Vesoul fehlt in Strassburg seit 22. März 1871.
8770. 1 Wagen Lazarethgegenstände von Versailles fehlt in Strassburg seit 8. März 1871.
15. 1 Wagen Kohlen von Nanzig fehlt in Strassburg s. 18. März 71.
52. 1 Wagen Kohlen von Nanzig fehlt in Strassburg s. 18. März 71.
96. 1 Wagen Kohlen von Nanzig fehlt in Strassburg s. 18. März 71.
428. 1 Wagen Kohlen von Nanzig fehlt in Strassburg s. 18. März 71.
949. 1 Wagen Kohlen von Nanzig fehlt in Strassburg s. 18. März 71.
951. 1 Wagen Kohlen von Nanzig fehlt in Strassburg s. 18. März 71.
2224. 1 Wagen Kohlen von Nanzig fehlt in Strassburg s. 18. März 71.
9 Koffer u. 8 Packete Militäreffecten von Ars s/Moselle fehlen in Weissenburg seit 19. October 1870.
106 Bündel leere Säcke von Nanzig fehlen in Weissenburg.
Dreyfuss Weissenburg. 1 Pack Waaren von Strassburg fehlt in Weissenburg seit 2 November 1870.
K M 2. 1 Collo Montur von Epernay fehlt in Weissenburg.
Z G 1. 1 Kiste Vorstrecker (20 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Nanzig.
H v B. 1 Kiste Porzellan und Glas (150 Pfd.) von Châlons fehlt in Weissenburg seit 13. October 1870.
Bundesfestung Ulm 62. 3 Bündel leere Säcke von Nanzig fehlen in Weissenburg.
A K 44. 1 Koffer Effecten von Hagenau fehlt in Mannheim.
F v Plenitz. 1 Kiste Waffen und Militär-Effecten (45 Pfd.) von Châlons fehlt in Weissenburg seit 14. October 1870.
Commandantur Leipzig. 1 Kiste, 3 Koffer, 2 Ballen Effecten (380 Pfd.) von Châlons fehlen in Weissenburg seit 14. October 1870.
F v Heusser Sprottau in Schlesien. 1 Kiste Wäsche (48 Pfd.) von Châlons fehlt in Weissenburg seit 14. October 1870.
3tes Sanitäts-Corps. 1 Kiste Armatur (28 Pfd.) von Nanzig fehlt in Weissenburg seit 25. September 1870.
Mme Latouré Artiste Bruxelles. 2 Koffer Effecten (50 Pfd.) von Châlons fehlen in Weissenburg seit 14. October 1870.
E B R 18. 1 Pack Montirungsstücke von Nogent fehlt in Weissenburg seit 9. November 1870.
W S 4978. 1 Ballen Stuhlwaaren (32 Pfd.) von Nanzig fehlt in Weissenburg.
Steckenius Berlin. 1 Kiste Kleider (25 Pfd.) von Epernay fehlt in Weissenburg seit 6. December 1870.
K 5. 1 Ballen Effecten von Nanzig fehlt in Weissenburg.
Hofmarschallamt Lauenburg. 10 Kisten Porzellan } (7500 Pfd.) von
Jäger-Bat. No. 9. 13 Fässer alte Montur } Lagny fehlen in Weissenburg seit 26. December 1870.
IV 10. 1 Kiste Montur (300 Pfd.) von Châlons fehlt in Weissenburg seit 10. Januar 1871.
Königl. Preuss. Landw.-Regt. No. 71. 2 Tonnen wollene Hemden (500 Pfd.) von Lagny fehlen in Weissenburg seit 12. Februar 1871.
Etappen-Com. Dresden. 1 Kiste Gewehre (200 Pfd.) von Epernay fehlt in Weissenburg seit 23. December 1870.

E B 59 Glogau 1/4. 4 Tonnen⎫ Montur (8000 Pfd.) von Epernay feh-
E B 59 Glogau 1/3. 3 Tonnen⎬ len in Weissenburg seit 28. Decem-
E B 1/3. 3 Tonnen⎭ ber 1870.

Artillerie-Depot Dresden. 26 leere Pulverkasten von Vitry le fr. fehlen in Weissenburg seit 30. December 1870.

Sr. Königl. Hoheit dem Grossh. von Sachsen-Weimar 14. 1 Kiste Montur von Lagny fehlt in Weissenburg seit 22. Januar 1871.

3tes Pomm. Inf.-Regt. No. 14. 13 Tonnen⎫ Montur (2500 Pfund) von 1 Kiste ⎭ Lagny fehlt in Weissenburg seit 14. December 1870.

Zahlmeister Nüsche. 15 Colli Montur (3000 Pfd.) von Châlons fehlen in Weissenburg seit 15 December 1870.

4tes Cheveaulegers-Regt. 505, 507. 2 Tonnen Montur von Lagny fehlen in Weissenburg seit 5. Januar 1871.

K K Z D 1167. 1 Pack Gewehre von Meaux fehlt in Weissenburg seit 15. März 1871.

K M F D 167. 1 Pack Gewehre von Meaux fehlt in Weissenburg seit 15. März 1871.

G B F A. 1 Kiste Hufeisen von Avricourt fehlt in Weissenburg seit 7. April 1871.

A B 111. 1 Kiste Montur und Armatur (28 Pfd.) von Avricourt fehlt in Weissenburg seit 7. April 1871.

C K 2. 1 Ballen Kaffee von Avricourt fehlt in Weissenburg seit 7. April 1871.

A 1. 1 Kiste Armatur (48 Pfd.) von Avricourt fehlt in Weissenburg seit 7. April 1871.

B 1. 1 Ballot Waffen (12 Pfd.) von Avricourt fehlt in Weissenburg seit 7. April 1861.

R B 1 1 Kiste Monturstücke von Avricourt fehlt in Weissenburg seit 8. April 1871.

Ersatz-Bat. Regt. No. 46 Posen 1 Sack Monturstücke (50 Pfd.) von Avricourt fehlt in Weissenburg seit 7. April 1871.

2 Colli Haardecken von Avricourt fehlen in Weissenburg s. 24. April 71.

4 Stück Wagendecken von Epinal fehlen in Weissenburg s. 16. März 71.

H & B 326. 1 Fass Wein (381 Pfd.) von Weissenburg fehlt in Strassburg seit November 1870.

C & S 3. 1 Packet Monturstücke (5 Pfd.) von Dammerkirch fehlt in Strassburg seit 28. Januar 1871.

Festungs-Abtheilung Ingolstadt. 1 Kiste Monturstücke (300 Pfund) von Dammerkirch fehlt in Strassburg seit 29. Januar 1871.

Landw.-Regt. No. 84. 6te Comp. 1 Collo Monturstücke (15 Pfd.) von Dammerkirch fehlt in Strassburg seit 28. Januar 1871.

L B C S. 1 Kiste Monturstücke (250 Pfd.) von Nogent fehlt in Strassburg seit 13. Januar 1871.

L B C A. 1 Kiste Monturstücke (250 Pfd.) von Nogent fehlt in Strassburg seit 13. Januar 1871.

Ersatz-Bat. No. 31. No. 1. 1 Kiste Monturstücke (100 Pfd.) von Goussainville fehlt in Strassburg seit 12. Februar 1871.

I. Jäger-Bat. 9tes Armee-Corps. 1 Kiste Monturstücke von Amboise fehlt in Strassburg seit 1. März 1871.

Ersatz-Bat. No. 31. 1 Kiste Monturstücke (83 Pfd.) von Chaumont fehlt in Strassburg seit 9. Februar 1871.

T St 1/4. 4 Kisten Apparate (1200 Pfd.) von Orléans fehlen in Strassburg seit 1. März 1871.

General-Gouvernement Strassburg. 2 Ballen Decken (120 Pfd.) von Blesmes fehlen in Strassburg seit 15. März 1871.

J F A. 1 Fass Stiefeln (429 Pfd.) von Metz fehlt in Strassburg seit 15. März 1871.

Militär-Apotheke Landau. 1 Kiste Medikamente (13 Pfd) von Avricourt fehlt in Strassburg seit 1. April 1871.

Kellermann Strassburg. 1 Kiste Corsetten (24 Pfd.) von Avricourt fehlt in Strassburg seit 27. April 1871.

B M 51. 1 Kistchen (Inhalt unbekannt, 1 Pfd.) von Avricourt fehlt in Strassburg seit 27. April 1871.

Spätholz Wolfsheim. 1 Packet Effecten (1 Pfd.) von Avricourt fehlt in Strassburg seit 28. April 1871.

Etappen-Comm. Strassburg. 1 Kiste Effecten (120 Pfd.) von Avricourt fehlt in Strassburg seit 28. April 1871.

A 460. 1 Kiste Cravatten von Frouard fehlt in Hagenau seit 17. Januar 1871.

B M 1407. 1 Fass Chlorkalk (618 Pfd.) von Weissenbourg fehlt in Saarburg.

3 Tonnen Montur (596 Pfd.) von Weissenburg fehlen in Wendenheim seit 17. September 1870.

E B R 9 R 1/6. 6 Tonnen Montur (2141 Pfd.) von Weissenburg fehlen in Wendenheim seit 11. September 1870.

Schwester Delphine Strassburg. 1 Koffer Effecten von Strassburg fehlt in Bollweiler.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen.

Namen der Bahnen	Betriebslänge in Meilen		Befördert wurden				Einnahmen			Differenz gegen denselben Monat im vorjahre	Einnahmen bis ultimo	Differenz gegen das Vorjahr
			Personen		Centner Güter		aus dem Personen-Verkehr	aus dem Güter-Verkehr	in Summa incl. Extraordinaria			
	1871	1870	1871	1870	1871	1870						
I. Pro Monat April 1871.												
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben.												
Gössnitz-Geraer E.	4,6	4,6	20801	20004	267161	246777	4352	10004	14611	+1074	46831	—499
a. Sächsische Staatsbahnen	114,1	—	537229	—	7798037	—	196772	543468	785305	—	—	—
b. Privatbahnen in Staatsverwaltung	9,6	—	53329	—	614765	—	8754	19603	28357	—	—	—
c. Zusammen	123,7	122,3	590558	589852	8412802	9595168	205526	563071	813662	+31088	—	—
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Südd. Währg. angegeben.												
Badische Staatseisenbahnen	—	—	507065	485342	5717657	4184415	393007	2056846	2449853	+1153537	8368619	+3322591
Württemb. Staatseisenbahnen	144,0	135,1	545476	575088	2596096	2369429	336841	708903	1045744	+180686	3850783	+800847
Bahnen, bei wechen die Einnahmen in fl. Oesterr. Währg. angegeben.												
Fünfkirchen-Barcs	8,99	8,99	18835	15489	240016	121092	10673	28637	39310	+14386	141603	+56899
Mohács-Fünfkirchen	8,08	8,08	15357	11497	834128	532256	9767	83684	93451	+15907	359955	+57015
Oesterr. Südb. a. Südösterreichisches Netz	260	260	459543	380991	4899018	5412918	749943	2181998	2931941	+773033	10513077	+2295509
Oesterr. Südb. b. Italienisches Netz	366	348	—	—	—	—	1078738	1130844	2209582	+104976	7801368	+30660
Oesterr. Südb. c. Zusammen	626	608	—	—	—	—	1828681	3312842	5141523	+878009	18314445	+2326169
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Holländ. Währg. angegeben.												
Aachen-Mastrichter Eisenbahn	—	—	—	—	—	—	26295	84842	129282	—	—	—
Grand Central Belge E.	580 Kilom.	—	282469	279849	283 524 890 Kil.	349 794 577 Kil.	267107	780936	1057690	+32455	3998804	+7618
II. Pro Monat Mai 1871.												
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben.												
Gössnitz-Geraer E.	4,6	4,6	25020	19924	305304	260615	5207	11075	16410	+2556	63241	+2057
a. Sächsische Staatsbahnen	114,1	—	698090	—	8341743	—	250602	589985	875465	—	—	—
b. Privatbahnen in Staatsverwaltung	9,6	—	57252	—	687406	—	11119	21834	32953	—	—	—
c. Zusammen	123,7	122,3	755342	673312	9029149	10145299	261721	611819	908418	+69762	—	—
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Südd. Währg. angegeben.												
Badische Staatsbahnen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oberhessische E.	—	—	29928	—	185460	—	14791	11749	27116	—	129255	—
Württembergische Staatsb.	144,0	135,1	678495	668115	2925535	2962588	418615	706082	1124697	+201063	4975481	+1001910

Die Frequenz und Einnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Juni 1871.

Namen der Bahnen	Betriebslänge in Meilen		Befördert wurden: Personen		Befördert wurden: Centner Güter		Einnahmen: aus dem Personen- Gepäck-u. Eilgut-Verkehr	Einnahmen: aus dem Güterverkehr	Einnahmen: in Summa	Differenz gegen denselben Monat im Vorjahr	Einnahmen bis ultimo Juni	Differenz gegen das Vorjahr
	1871	1870	1871	1870	1871	1870	Gulden	Gulden	Gulden	Gulden	Gulden	Gulden
Alföld-Fiumaner Eisenbahn [1]	41	14	51837	17342	523578	169510	40901	52294	93195	+72561	591370	—
Arad-Temesvár [2]	8	—	6524	—	98549	—	7992	9385	17377	—	52699	—
Aussig-Teplitzer Eisenbahn [3]	8½	3¾	29335	17807	2426196	1897602	19281	98170	117451	+38442	645500	+140222
Böhmische Nordbahn	19	19	36917	43496	498724	379137	20409	68134	88543	+16700	503482	+95217
Böhmische Westbahn	27	27	37270	44203	1350256	1199991	56547	208372	264919	+8454	1477707	+50403
Buschtêhrader E. a. Bubna-Komotau, Wejhypka-Kralup	23,282	11,397	41554	27290	1731568	1401403	30058	113978	144037	+52877	811058	+232687
Buschtêhrader E. b. Karlsbad-Eger [4]	7,00	—	24265	—	180404	—	28549	13986	42532	—	154384	—
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn	9	9	22183	14276	185082	155477	—	—	34865	+6265	208018	+73737
Galizische Carl Ludwig-Bahn	70	61,5	56894	51455	1049387	1057504	142872	607726	750598	—106415	3869925	+584522
Graz-Köflacher Eisenbahn	5,5	5,5	14447	16458	519202	379012	7032	51791	58823	+12446	364556	+43991
a. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	82,5	82,5	192995	217335	5343944	5765046	372374	1517013	1889387	—49754	10638785	—147670
b. Mährisch Schlesische Nordbahn [6]	18,8	11,8	24522	15487	537861	159517	24609	62180	86789	+43132	459662	+936051
Kaiser Franz-Josef-Bahn [7]	46	35,5	76839	40841	398057	205651	95027	136702	231729	+141397	1446491	+1000739
a. Kaiserin-Elisabeth-Bahn	73,30	73,80	229540	246803	2154577	1879719	364244	504350	868594	—47471	4511157	+299689
b. Neumarkt-Braunauer Bahn [8]	8,00	—	6905	—	49300	—	4390	4353	8743	—	48707	—
Kaschau-Oderberger Eisenbahn [9]	17,5	4	21112	5645	499566	516340	17153	47153	64580	+34510	324007	+166800
Kronprinz Rudolfsbahn	60,5	45	77616	64456	899491	446243	49553	86359	135912	+45359	777644	+322714
Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn	47	47	27825	28079	300489	822924	64019	125507	189526	—77839	894968	—245249
Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn [10]	8	8	15108	12005	621688	421907	—	—	92000	+35005	527380	+106241
Oesterr. Nordwestbahn	62,5	—	67341	—	1014015	—	38802	109015	147817	—	147817 [11]	—
Oesterr. Staatsbahn u. Brünn-Rossitzer E.	207,5	178,5	322493	288904	8670325	6354497	706132	2300677	3006809	+659066	17509136	+4099007
Oesterr. Südbahn	260	260	567068	613090	6289932	5053295	919506	1901183	2820689	+511142	16415721	+3511986
Ostrau-Friedlander E. [12]	4,4	—	5379	—	161909	—	2451	16311	18762	—	95299	—
Pressburg-Tyrnauer Eisenbahn	8,50	8,50	5286	6555	68768	45727	5902	11220	17122	+4954	101838	+29627
Erste Siebenbürger Eisenbahn	38,50	28	35468	25322	470386	256861	37838	99756	137594	+50684	746357	+270964
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	31,5	31,5	49197	50226	1426090	1006076	35913	175037	210950	+22882	1301423	+384980
Theissbahn	77	78,5	74121	48736	2037901	1124645	162107	400519	562626	+100305	3041046	+676630
Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn	11,5	11,5	24917	25726	535647	363598	18675	57689	76364	+14024	469572	+82864
Ungarische Ostbahn [13]	20	—	17164	—	278280	—	23099	63977	87077	—	342416	—
Ungarische Staatseisenbahnen	62,5	—	62433	46809	1306924	798532	85855	214934	300789	+123917	1507474	+583134

[1] Csaba-Vásárhely am 16. Juli, Vásárhely-Szegedin am 16. November, Zombor-Essegg und Essegg-Villany am 20. December 1870 eröffnet.
[2] Eröffnet am 6. April 1871.
[3] Dux-Komotau (8½ M.) eröffnet am 8. October 1870.
[4] Eröffnet am 19. September 1870.
[5] Vom 27. Mai bis 23. Juni 1871.
[6] Nezamislitz-Olmütz-Sternberg (7,01 M.) am 1. Juli 1870 eröffnet.
[7] Wien-Eggenburg (10,4 M.) am 23. Juni 1870 eröffnet.
[8] Eröffnet am 20. December 1870.
[9] Kaschau-Eperies (4 M.) am 1. September 1870 eröffnet.
[10] Vom 27. Mai bis 23. Juni 1871 resp. vom 1. December 1870 an.
[11] Vom 1. Juni 1871 ab.
[12] Eröffnet am 1. Januar 1871.
[13] Grosswardein-Klausenburg eröffnet am 7. September 1870.

OFFICIELLE ANZEIGEN.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Bei dem stets zunehmenden Local-, wie Verband-Güter-Verkehr sind im Drange des Geschäfts und da die zur Beförderung aufgegebenen Gegenstände (Collis) häufig gleiche Signaturen tragen, Verwechselungen und irrthümliche Verladungen bei aller Aufmerksamkeit nicht zu vermeiden gewesen.

Diesem Uebelstande kann wirksam nur dann begegnet werden, wenn die Versender alle zur Beförderung bestimmten Güter und Gegenstände mit dem **Bestimmungsorte** deutlich bezeichnen, bei Orten, die nicht an der Eisenbahn liegen, mit der Eisenbahn-Station, von wo ab die Weiterbeförderung erfolgen soll, welche Einrichtung sich seit langer Zeit bei der Packetbeförderung durch die Post bewährt hat.

Wir empfehlen demnach den Versendern, künftighin alle zur Beförderung auf und über unsere Bahn hinaus bestimmten Güter und Gegenstände mit dem **Bestimmungsorte** deutlich und in geeigneter Weise bezeichnen zu wollen.

Berlin, den 20. Juli 1871.

Die Direction.

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

Die fünfte Ausloosung der vierprocentigen Prioritäts-Obligationen I. Emission und die erste Ausloosung der fünfprocentigen Prioritäts-Obligationen II. Emission der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft hat heute stattgefunden und sind folgende Nummern gezogen worden:

1) Von den vierprocentigen Prioritäts-Obligationen

I. Emission:

50 Stück à 150 Thlr.

No. 62. 220. 330. 442. 539. 579. 598. 609. 901. 1106. 1240. 1552. 1627. 1745. 1774. 1782. 1835. 2112. 2124. 2203. 2428. 2443. 2530. 2542. 2846. 2904. 2958. 2995. 3076. 3146. 3188. 3319. 3503. 3540. 3597. 3694. 3726. 3809. 3830. 3888. 3895. 4012. 4101. 4172. 4276. 4388. 4555. 4578. 4687. 4842.

25 Stück à 300 Thlr.

No. 5026. 5218. 5368. 5598. 5664. 5812. 5885. 5924. 6171. 6299. 6479. 6564. 6638. 6660. 6669. 6813. 7161. 7191. 7208. 7241. 7255. 7371. 7378. 7402. 7493.

10 Stück à 750 Thlr.

No. 7523. 7610. 7652. 7754. 7841. 7902. 7920. 8046. 8143. 8182.

5 Stück à 1500 Thlr.

No. 8591. 8614. 8816. 8882. 8957.

2) Von den fünfprocentigen Prioritäts-Obligationen

II. Emission:

I. Theil.

65 Stück à 100 Thlr.

No. 1. 46. 47. 108. 114. 132. 152. 215. 228. 238. 256. 257. 289. 290. 628. 1090. 1122. 1156. 1221. 1524. 1775. 1809. 1998. 2293. 2303. 2323. 2681. 3328. 3614. 3843. 3907. 3924. 4406. 4966. 5169. 5192. 5344. 5597. 5666. 5693. 6431. 6448. 6560. 6755. 6894. 7119. 7129. 7140. 7171. 7172. 7178. 7186. 7270. 7337. 7521. 7578. 7893. 9428. 9430. 11069. 11348. 11362. 11398. 11924. 12395.

12 Stück à 500 Thlr.

No. 12553. 12836. 13330. 13367. 13409. 13560. 13621. 13839. 14455. 14459. 14705. 14777.

II. Theil.

25 Stück à 100 Thlr.

No. 16543. 16626. 17320. 17327. 17506. 17849. 18014. 18015. 18051. 18437. 18446. 18521. 18548. 18646. 18791. 18957. 19102. 19243. 19284. 19307. 19399. 19647. 19649. 19896. 19948.

5 Stück à 500 Thlr.

No. 20261. 20495. 20762. 20802. 20903.

Von den in der ersten, zweiten, dritten und vierten Ausloosung der vierprocentigen Prioritäts-Obligationen I. Emission gezogenen Nummern sind bis jetzt folgende nicht eingelöst:

von der ersten Ausloosung

à 150 Thlr. No. 2274.

von der zweiten Ausloosung

à 300 Thlr. No. 5144. 6219.

von der dritten Ausloosung

à 150 Thlr. No. 2776. 2953.
à 750 Thlr. No. 7671.

von der vierten Ausloosung

à 150 Thlr. No. 1499. 1867. 2589. 2737. 2833. 3186. 4737. 4747. 4752. 4876. 4886.
à 300 Thlr. No. 5691. 5828. 5854.
à 750 Thlr. No. 7519. 7994.

Die Inhaber der ausgeloosten Prioritätsobligationen werden hiervon unter der Benachrichtigung in Kenntniss gesetzt, dass die Zahlung der Capitalbeträge der heute ausgeloosten Obligationen mit Zinsen bis zum 31. December d. J., gegen Einlieferung der Obligationen und der dazu gehörigen Zinscoupons vom **2. Januar 1872** an, die Zahlung der Capitalbeträge der bei der ersten, zweiten, dritten und vierten Ausloosung der vierprocentigen Prioritäts-Obligationen I. Emission gezogenen und bis jetzt uneingelöst gebliebenen Obligationen dagegen wie bisher jeden **Montag, Dienstag, Donnerstag** und **Freitag von 9 Uhr** Vormittags **bis 1 Uhr** Nachmittags bei unserer Hauptcasse im hiesigen Bahnhofsgebäude, erfolgen wird.

Altona, den 10. Juli 1871. **Die Direction.**

Leipzig-Dresdner Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von
200 Stück offener Güterwagen à 200 Centner Tragfähigkeit
im Submissionswege von uns vergeben werden.

Die Ablieferung der Wagen hat mit
50 Stück bis Ende Januar 1872,
50 „ „ „ Februar 1872,
50 „ „ „ März 1872 und
50 „ „ „ April 1872
zu erfolgen. Alle übrigen Bedingungen, sowie die erforderlichen Zeichnungen sind auf frankirte Anfrage von unserem Haupt-Bureau in Leipzig zu beziehen und Offerten mit der Aufschrift „Submission auf Lieferung von Güterwagen" bis zum **15. August cr. Abends 6 Uhr** bei uns einzureichen.

Leipzig, den 19. Juli 1871.

Directorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie.
W. Seyfferth. C. A. Gessler.

Hannoversche Staatsbahn.

Es soll die Lieferung der Winterschutzkleidung, als:
250 Stück Pelze,
250 „ Pelzröcke,
225 „ Düffelröcke,
514 „ Pelzmützen,
488 Paar Filzschuhe,
250 „ Filzstiefeln,
225 „ rindslederne Stiefeln
im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Offerten wolle man an die Königliche Ober-Betriebs-Inspection hierselbst, portofrei versiegelt und mit der Aufschrift:
„Submission auf Lieferung von Winterschutz-Kleider"
versehen, bis zu dem auf **Donnerstag den 3. August Vormittags 10 Uhr** angesetzten Termine einreichen, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Die Lieferungs-Bedingungen liegen in unserem Central-Büreau zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie, an die Königliche Ober-Betriebs-Inspection hierselbst zu richtende Schreiben unentgeltlich mitgetheilt.

Hannover, den 18. Juli 1871.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Maybach.

Braunschweigische Eisenbahnen.

Es soll die Lieferung von 4 Stück 3 Achsen gekuppelten Güterzuglocomotiven mit Tendern, Ausrüstungs- und Reservestücken im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Montag den 7. August c. Vormittags 11 Uhr

in unserem Büreau auf hiesigem Bahnhofe anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift
„Offerte auf Lieferung von Locomotiven"
eingereicht sein müssen, und in welchem auch die eingereichten Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Zeichnungen und Submissionsbedingungen liegen im oben bezeichneten Büreau zur Einsicht aus, die Submissionsbedingungen werden auch auf portofreie, an uns zu richtende Schreiben mitgetheilt.

Braunschweig, den 18. Juli 1871.

Die Ober-Betriebs-Inspection.
A. Steigertahl. Blenkinsop.

Grossh. Badische Eisenbahnen.

Wir bedürfen für ein neues Maschinenhaus und neue Werkstätten

1) eine Drehscheibe von 12 Meter Durchmesser mit einem Geleise, vollem Gedeck, geeignet zur Bewegung durch eine Dampfmaschine,
2) vier Drehscheiben von 6 Meter Durchmesser und
3) zwei Drehscheiben von 3 Meter Durchmesser mit Kreuzgeleisen, Constructionshöhe nicht über $0_{,45}$ Meter.

Die Geleise erhalten die gewöhnliche Spurweite, schmiedeeiserne Träger und eiserne Sargen.

Die Wahl der Construction bleibt den lusttragenden Fabrikanten überlassen, welche gebeten sind, ihre Angebote mit Preis, Lieferzeit und Zeichnung bis längstens **Vormittags 10 Uhr den 12. kommenden Monats** bei der unterfertigten Stelle einzureichen, welche auf Anfrage jede gewünschte weitere Auskunft ertheilen wird.

Carlsruhe, den 21. Juli 1871.

Gr. Verwaltung der Eisenbahnhauptwerkstätten.
Delisle.

Venlo-Hamburger Eisenbahn.

Submission auf Erdarbeiten.

Die Ausführung der Erdarbeiten zur Bahnhofsanlage bei Harburg, umfassend die Bewegung von p. ptr. 50 000 Schachtruthen, soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden. Die maassgebenden Bedingungen, Massenberechnungen und Zeichnungen können im Abtheilungs-Baubüreau zu Harburg, Brückenstrasse No. 8, eingesehen werden, auch wird das Bedingungsheft den Reflectanten auf frankirtes Ersuchen übersendet.

Offerten sind versiegelt und kostenfrei mit der Aufschrift „Submission auf Erdarbeiten" bis zum **5. August cr.** an den Unterzeichneten einzusenden.

Hamburg, den 13. Juli 1871.

Der technische Dirigent.
Regierungs- und Baurath Lohse.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 31.

Erscheint jeden Freitag.

Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes

Commissionär:
Adolph Refelshöfer
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.

Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Elfter Jahrgang.

1871.

Leipzig, den 4. August 1871. (Schluss der Nummer: 3. August, Vormittags 11 Uhr.)

Ueber Eisenbahnen im Grubenfelde nach Deutschen und ausländischen Rechten.

Von Oberbergrath Dr. Klostermann in Bonn.
(Fortsetzung und Schluss aus No. 29.)

V.

Aus dem Angeführten ergiebt sich, dass die bisherigen Gesetze, auf welche § 155 des Berggesetzes verweist, einen Anspruch des Bergwerksbesitzers auf Schadensersatz gegenüber dem Eisenbahnunternehmer überhaupt nicht begründen können, und dies ist auch durch die Entscheidungen des Obertribunals vom 28. März 1862, vom 20. März 1863, vom 16. Mai 1865, vom 24. Oktober 1868 und vom 6. December 1869 übereinstimmend angenommen.

Es entsteht jedoch die fernere Frage, ob die vor dem Allgemeinen Berggesetze zum Schutze von Eisenbahnen angeordneten Beschränkungen des Bergwerksbetriebes nachträglich auf Grund des § 154 des Berggesetzes zu einer Entschädigungsforderung Anlass geben können? Auch diese Frage muss verneint werden. Nach §§ 154, 155 soll der Besitzer des vor dem Allgemeinen Gesetze verliehenen Bergwerks denselben Anspruch auf Schadensersatz gegen den Unternehmer der Eisenbahn haben wie der Besitzer des später verliehenen Bergwerks, jedoch nur insoweit, als entweder die Herstellung sonst nicht erforderlicher Anlagen oder die Beseitigung oder Veränderung bereits vorhandener Anlagen nothwendig wird. Der Schadensersatz kann also nur für die unter der Herrschaft des Allgemeinen Berggesetzes ausgeführten Anlagen verlangt werden. Die früher ausgeführten Vorkehrungen zum Schutze des Bahnkörpers begründeten weder zur Zeit ihrer Entstehung nach den damals geltenden Gesetzen einen Entschädigungsanspruch, noch auch können dieselben nach dem neuen Gesetze einen Anspruch auf Schadensersatz begründen, da das Gesetz auf bereits vergangene Fälle keine Anwendung finden kann. Der Bergwerksbesitzer ist daher auch nicht berechtigt, die früher angeordnete Schutzvorkehrung mit einer anderen ihm vortheilhafteren Vorkehrung zu vertauschen und für letztere auf Grund des § 154 Schadensersatz zu verlangen, da die frühere polizeiliche Anordnung den Anspruch auf Schadensersatz ausschliesst und ein solcher nicht nachträglich für Anstalten gefordert werden kann, die der Bergwerksbesitzer im eigenen Interesse zu treffen sich veranlasst sieht. Dies ist namentlich durch das zuletzt angeführte Urtheil des Ober-Tribunals vom 6. December 1869 ausgesprochen, welchem das folgende Sachverhältniss zu Grunde lag.

Die der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft im Jahre 1843 concessionirte Bahnlinie Myslowitz-Neu Berun wurde in einer Länge von $28\frac{1}{2}$ Lachter und in einer Breite von $4\frac{1}{4}$ Lachter über das Feld des im Jahre 1841 verliehenen Steinkohlenbergwerks Glückauf geführt. Nach dem früher von der Bergbehörde festgestellten Betriebsplane blieb zum Schutze der Eisenbahn die unter dem Bahnkörper anstehende Kohle als Sicherheitspfeiler stehen. Die Gewerkschaft sah sich aber im Jahre 1866 veranlasst diesen Sicherheitspfeiler abzubauen, und die Bergbehörde gestattete den Abbau unter gewissen Sicherheitsmaassregeln, namentlich unter der Verpflichtung, die entstehenden leeren Räume sorgfältig mit Bergen zu versetzen. Durch diesen Bergeversatz wurden Mehrkosten verursacht, welche die Gewerkschaft von der Eisenbahngesellschaft erstattet verlangte. Sie wurde, nachdem sie in erster Instanz obgesiegt hatte, durch die Erkenntnisse des Appellationsgerichtes zu Breslau und des Obertribunals vom 26. Mai und vom 6. December 1869 zurückgewiesen, und das Obertribunal führte in den Entscheidungsgründen insbesondere aus:

„Im gegenwärtigen Falle verlangt Klägerin Vergütung für eine Anlage, welche einen vorhandenen Sicherheitspfeiler ersetzen und somit die Verwerthung des Kohlenbestandes desselben ermöglichen soll.

Als eine neue Sicherheitsanlage kann das klägerische Bauwerk eben desshalb nicht betrachtet werden, weil es nur an die Stelle einer derartigen schon existirenden Anlage treten soll.

Ebenso wenig besteht der fragliche Bau in einer sonst nicht erforderlichen Beseitigung oder Veränderung, welche in Ansehung der bereits vorhandenen Anlage nothwendig geworden ist. Von einer solchen, erst später hervorgetretenen Nothwendigkeit ist hier gar nicht die Rede. Klägerin unternimmt den fraglichen Bau keineswegs etwa zur Verstärkung der Sicherheit der Eisenbahn ihrer Gegnerin, überhaupt nicht im Interesse der Verklagten, sondern lediglich in ihrem eigenen Inter-

esse, nämlich um sich einen Geldvortheil zu verschaffen. Diesen Zweck auf Kosten der Verklagten zu verfolgen, hierzu giebt ihr, so wenig wie das ältere Gesetz, das neue ein Recht. Die Nothwendigkeit, welche als ein Requisit des Schadensersatzanspruches für die Herstellung beziehlich Beseitigung oder Veränderung von bergbaulichen Sicherheitsanlagen in den §§ 154 und 155 des Allg. Berggesetzes aufgeführt wird, muss, nach deren wortdeutlichem Inhalte, lediglich in dem den öffentlichen Verkehrsanstalten gebührenden Schutze gegen Gefährdung durch den Bergbau ihren Grund haben."

Das Resultat der Erörterung ist, dass den Besitzern der vor dem Allgemeinen Berggesetze verliehenen Bergwerke nur für solche Anlagen Schadensersatz zu gewähren ist, welche nach dem Erlasse des Berggesetzes nothwendig werden; dagegen nicht für solche Vorkehrungen, welche bereits vor dem Erlasse des Berggesetzes polizeilich angeordnet waren oder welche bestimmt sind solche früher angeordnete Vorkehrungen zu ersetzen.

Während das Verhältniss der früher verliehenen Bergwerke im § 155 ausdrücklich geregelt ist, haben die vor dem Erlasse des Berggesetzes errichteten Eisenbahnanlagen keine besondere Erwähnung gefunden, und es ist die Streitfrage entstanden, ob § 154 auch auf solche Sicherheitsanlagen Anwendung findet, welche zum Schutze einer vor dem Erlasse des Berggesetzes errichteten Eisenbahn in dem Bergwerke getroffen werden müssen? Das Obertribunal verneint in dem angeführten Urtheil vom 6. December 1869 diese Frage und spricht dem Bergwerksbesitzer jede Entschädigungsforderung ab, sofern die staatliche Genehmigung der öffentlichen Verkehrsanstalt vor dem Zeitpunkte der Gesetzeskraft des neuen Gesetzes ertheilt ist. Es beruft sich auf den allgemeinen Rechtsgrundsatz der Nichtrückwirkung der Gesetze und behauptet: „Wenngleich der fragliche Entschädigungsanspruch erst mit der Gefährdung der Verkehrsanstalt durch den Bergbau, d. h. mit dem Hervortreten der Nothwendigkeit von Sicherheitsanlagen zur rechtlichen Existenz gelange, so habe er doch seinen Ursprung schon in denjenigen Handlungen des Unternehmers, welche zur Herstellung der Verkehrsanstalt geführt haben. Sofern also der Unternehmer sich durch diese Handlungen nach den zur Zeit ihrer Vornahme geltenden Gesetzen keinem Entschädigungsanspruche ausgesetzt habe, könne dem Bergbautreibenden auch jetzt ein solcher Anspruch nicht zugestanden werden."

Diese Entscheidung des Obertribunals befreit alle vor dem 1. October 1865 errichteten Eisenbahnen von jeder Entschädigung für die zum Schutze des Bahnkörpers erforderlichen Sicherheitsanlagen in den Bergwerken. Es muss jedoch dabei erinnert werden, dass der Ansicht des Obertribunals nicht blos die Ansichten der beiden Gerichte erster und zweiter Instanz, des Kreisgerichts und des Appellationsgerichts zu Breslau, entgegen stehen, welche beide die §§ 154 und 155 auch auf die bereits angelegten Eisenbahnen anwenden[7], sondern dass auch die Gründe der Obertribunalsentscheidung bei unbefangener Erwägung keineswegs haltbar erscheinen. Zunächst wird der im § 14 der Einleitung ausgesprochene Grundsatz von der Nichtrückwirkung der Gesetze im § 15 durch eine Ausnahme bezüglich der declaratorischen Gesetze eingeschränkt. Die §§ 154 und 155 des Berggesetzes hatten aber, wie die Motive der Regierungsvorlage und die Commissionsberichte der beiden Häuser des Landtages wiederholt aussprechen, gerade den Zweck, die bis dahin streitige Entschädigungsfrage in einer für beide Theile billigen Weise zu entscheiden; sie enthalten nur die Erklärung eines bis dahin zweifelhaften Rechtsgrundsatzes. Im § 153 ist allerdings bei den parlamentarischen Berathungen eine Bestimmung eingeschaltet worden, welche nur auf künftige Fälle Anwendung finden kann, nämlich die Zuziehung der Bergwerksbesitzer bei der Feststellung der Errichtung der Anlage. Wenn jedoch im § 154 zur Erklärung des Wortes: Anlage auf § 153 verwiesen wird, so bezieht sich dieses Citat, wie bereits von Brassert hervorgehoben ist[8], nicht auf den erst später eingeschobenen zweiten Absatz des § 153, sondern auf die im ersten Absatze enthaltene Specification der fraglichen Anlagen (Chausseen, Eisenbahnen, Kanäle etc.). Ferner ist nicht die Errichtung der Eisenbahn im Grubenfelde oder gar, wie das Obertribunal anzunehmen scheint, die Nachsuchung der Concession zur Errichtung die verpflichtende Handlung, aus welcher der Entschädigungsanspruch des Bergwerksbesitzers entspringt. Der Eisenbahnunternehmer übt durch die Anlage des Bahnkörpers nur sein ganz unzweifelhaftes Eigenthumsrecht aus, ohne in die Rechtssphäre des Bergwerksbesitzers einzugreifen. Die Beschränkung des Bergwerksbesitzers tritt erst ein, wenn der Eisenbahnunternehmer fordert, dass jener zum Schutze des Bahnkörpers besondere Vorkehrungen beim Abbau treffe.

[7] Vergl. die in der Zeitschr. f. Bergrecht Bd. XI S. 323 f. mitgetheilten Entscheidungsgründe.

[8] A. a. O. S. 331.

VI.

Nachdem in den vorigen Abschnitten die Frage erörtert ist, auf welche Collisionsfälle die §§ 154 und 155 des Preussischen Berggesetzes anzuwenden sind, ist nunmehr die Regel zu erörtern, nach welcher das angeführte Gesetz die Collision zwischen dem Eisenbahn- und dem Bergwerksbetriebe entscheidet. Das Preussische Berggesetz schliesst sich zunächst der im Sächsischen Rechte aufgestellten Unterscheidung an, nach welcher nur der vor der Genehmigung der Eisenbahnanlage zum Bergwerksbetriebe Berechtigte einen Anspruch auf Schadensersatz hat. Dem Englischen Rechte ist diese Unterscheidung fremd, weil in England der expropriirte Grundeigenthümer als solcher zum Bergbau berechtigt und folglich in jedem Falle früher berechtigt ist, als die Eisenbahnanlage entstand; für das Gebiet des Deutschen Bergrechtes, nach welchem das Recht zum Bergbau erst durch die Verleihung erworben wird, hat dagegen die Unterscheidung Bedeutung. Sie entspricht auch ganz der natürlichen Billigkeit; denn wenn auch der jünger Beliehene abgesehen von der positiven Bestimmung des § 154 ein ebenso unbeschränktes Bergwerkseigenthum erwerben würde, als der vor der Eisenbahnanlage Beliehene, so entzieht ihm doch § 154, indem er ihm den Entschädigungsanspruch versagt, nichts, worauf er schon vor der Erwerbung des Bergwerkseigenthums ein Anrecht gehabt hätte; er nimmt ihm eine blosse Erwartung und nöthigt ihn, das Bergwerkseigenthum so zu erwerben, wie es mit Rücksicht auf die Erhaltung der bestehenden Eisenbahnanlage ausgeübt werden kann. Der Zeitpunkt, welcher über die Priorität der Berechtigung entscheidet, ist für das Bergwerk die Ausfertigung der Verleihungsurkunde, weil erst durch diese, nicht schon durch die Muthung der Bergbautreibende zum Bergwerksbetriebe berechtigt wird. Für die Eisenbahn entscheidet nach § 154 des Berggesetzes der Tag der Genehmigung der Anlage. Darunter kann entweder die landesherrliche Concession der Eisenbahn oder die später durch den Handelsminister erfolgende Genehmigung der Bahnlinie (§ 4 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838) verstanden werden. Nach § 153 muss der Zeitpunkt der Erwerbung des Expropriationsrechtes also die Concessionsertheilung als maassgebend angenommen werden.[9]

Das Preussische Berggesetz weicht von dem Englischen und dem Sächsischen Rechte in einem ferneren Punkte ab, indem nach § 154 der Schadensersatz nur für die Herstellung sonst nicht erforderlicher Anlagen oder für die Beseitigung oder Veränderung bereits vorhandener Anlagen in dem Bergwerke gewährt werden soll.

Durch diese Bestimmung wird der Anspruch auf entgangenen Gewinn ausgeschlossen, und insbesondere die Entschädigung für das Stehenlassen von Sicherheitspfeilern zum Schutze von Eisenbahnen u. s. w. versagt. Es zeigt sich jedoch bei der praktischen Anwendung dieser Vorschrift, dass es im gegebenen Falle schwierig ist zu beurtheilen, ob die Eisenbahnanlage blos eine Einschränkung des Ausbeutungsrechtes oder die Herstellung sonst nicht erforderlicher Schutzvorrichtungen nothwendig macht. Die Senkung des Bahnkörpers in dem Felde eines Steinkohlenbergwerks kann z. B. dadurch verhindert werden, dass ein Theil des Kohlenflötzes, der sogenannte Sicherheitspfeiler unabgebaut stehen

[9] Vergl. Oppenhoff Commentar zum Berggesetze No. 878.

bleibt, ebensowohl aber auch dadurch, dass dieser Flötztheil schachbrettförmig abgebaut und die abgebauten Räume durch Mauerung oder Bergeversatz gegen das Verbrechen gesichert werden. Geschieht letzteres, so ist die hergestellte Mauerung jedenfalls als eine sonst nicht erforderliche Anlage zum Schutze des Bahnkörpers im Sinne des § 154 zu bezeichnen.

Welche der beiden Schutzmaassregeln angenommen werden soll, hängt aber vorwiegend von der polizeilichen Bestimmung der Bergbehörde ab, welche entweder das Stehenlassen der Sicherheitspfeiler anordnet, oder den Abbau desselben mit den nöthigen Schutzvorkehrungen geschehen lässt. Die Bergbehörde wird daher im gegebenen Falle bei der Prüfung des Betriebsplanes erwägen müssen, ob der aus dem Abbau des Pfeilers zu ziehende Gewinn die Aufwendung der Kosten für die erforderlichen Schutzanlagen rechtfertigt und nach dem Ergebnisse dieser Erwägung entweder den Abbau untersagen, oder die erforderlichen Anlagen anordnen.

Die Competenz der Bergbehörden zu dieser Festsetzung folgt theils aus ihrer polizeilichen Function, theils daraus, dass nach § 154 die Festsetzung der Entschädigung, falls die Betheiligten sich darüber nicht gütlich einigen, durch einen Beschluss des Oberbergamts erfolgen soll, welcher mit Vorbehalt des Rechtsweges gefasst wird, aber vorläufig vollstreckbar ist.[10] Der Erlass des Handelsministers vom 24. September 1867[11] weist auch die Oberbergämter ausdrücklich an, darüber Entscheidung zu treffen, ob im concreten Falle der Schutz der Verkehrsanstalten durch Einschränkung des Gewinnungsrechtes (Sicherheitspfeiler) oder durch Anordnung anderweitiger Schutzmaassregeln zu erreichen sei. Damit aber nicht die vom Gesetzgeber beabsichtigte Ausgleichung der collidirenden Interessen bei dieser Entscheidung unberücksichtigt bleibe, sei es Aufgabe der Bergbehörde die beiderseitigen Interessen gegeneinander abzuwägen und eine billige Vermittelung derselben in der Art anzustreben, dass nicht wider die klare Absicht des Gesetzgebers Schadensersatzansprüche gegen öffentliche Verkehrsanstalten auch in denjenigen Fällen herbeigeführt werden, in welchen das Gesetz dieselben hat ausschliessen wollen. Zu diesem Zwecke weist der Erlass die Bergbehörden an, den Vertretern der Verkehrsanstalten Gelegenheit zur Aeusserung über die anzuordnenden Schutzmaassregeln zu geben und dieselben behufs der Wahrnehmung ihrer Interessen zu den anzuberaumenden Terminen mit vorzuladen.

Das Verfahren, in welchem die Erörterung der anzuordnenden Schutzmaassregeln stattfindet, hat entweder die Prüfung des Betriebsplanes zum Gegenstande, welcher nach § 67 des Berggesetzes vor der Ausführung der Bergbehörde vorgelegt werden muss, oder es betrifft die nachträgliche polizeiliche Anordnung einer im Betriebsplan nicht vorgesehenen Sicherheitsvorkehrung durch einen Beschluss des Oberbergamts oder des Revierbeamten auf Grund der §§ 198, 199 des Berggesetzes.

Es entspricht dem Interesse der Eisenbahngesellschaften, dass dieselben den Bergrevierbeamten entweder unmittelbar oder durch Vermittelung des vorgesetzten Oberbergamts ersuchen, die Betriebspläne der von der Eisenbahn durchschnittenen Bergwerke jedesmal sogleich ihnen zur Einsicht mitzutheilen. Da die Frist, innerhalb deren der Revierbeamte gegen den Betriebsplan Einspruch erheben kann, nach § 68 des Berggesetzes 14 Tage beträgt, so empfiehlt es sich, dass die Eisenbahnverwaltungen ihre Erinnerungen gegen den Betriebsplan dem Revierbeamten unverzüglich mittheilen mit dem Antrage, Einspruch zu erheben und die Eisenbahngesellschaft zu dem Termine zur Erörterung der beanstandeten Betriebsbestimmungen mitvorzuladen. Die Erinnerungen können nach dem oben Gesagten nicht blos gegen jede dem Eisenbahnbetrieb gefährliche Anlage gerichtet werden, sondern auch gegen solche Gewinnungsarbeiten, bei denen der Schutz des Bahnkörpers durch unverhältnissmässig kostspielige Vorkehrungen z. B. durch Mauerung statt durch entsprechende Einschränkung der Gewinnung also durch Sicherheitspfeiler erreicht werden soll.

Ist die 14tägige Frist nach Vorlegung des Betriebsplanes verstrichen, so kann auch nachträglich die Anordnung von Sicherheitsvorkehrungen durch den Beschluss des Oberbergamtes und in dringenden Fällen des Revierbeamten gemäss §§ 198 und 199 des Berggesetzes erfolgen, wenn der Betrieb des Bergwerks die Eisenbahn gefährdet. Solche Anordnungen können also auch noch nachträglich von den Eisenbahnverwaltungen in Antrag gebracht werden. In diesem Stadium kann jedoch nicht mehr an Stelle einer in dem Betriebsplan vorgesehenen Sicherheitsvorkehrung eine andere minder kostspielige Vorkehrung vorgeschrieben werden. War also in dem Betriebsplan z. B. der schachbrettförmige Abbau mit Mauerung unter dem Bahnkörper vorgesehen, so kann, wenn die Frist zum Einspruch gegen den Betriebsplan versäumt ist, nicht nachträglich polizeilich angeordnet werden, dass statt dessen das Mineral unter dem Bahnkörper unverritzt anstehen bleiben solle; nur in dem Falle also, wenn der Betriebsplan überhaupt keine zweckentsprechende Sicherheitsvorkehrung enthielt, kann auch in diesem Stadium gemäss dem Erlasse vom 24. September 1867 erörtert werden, welche Schutzmaassregel mit Berücksichtigung des Interesses des Eisenbahnunternehmers vorzuschreiben ist.

Auch im Rechtswege kann der Forderung des Bergwerkseigenthümers auf Erstattung der ausserordentlichen Gewinnungskosten von dem Eisenbahnunternehmer der Einwand entgegengesetzt werden, dass dieselben nicht wirthschaftlich aufgewendet sind, wenigstens insofern sie den Betrag des erzielten Gewinns übersteigen. Dies folgt theils aus dem Wortlaut, theils aus den Materialien des § 154 des Berggesetzes. Das Gesetz gewährt den Schadensersatz nur insoweit, als die Herstellung sonst nicht erforderlicher Anlagen nothwendig wird. Nothwendig sind aber blosse Gewinnungsarbeiten jedenfalls nur insofern, als sie durch das Product der Gewinnung sich bezahlt machen. Wenn also in dem Falle, über welchen sich der Erlass vom 24. September 1867 verbreitet, die Kosten des schachbrettförmigen Abbaues mit trockener Mauerung den Erlös der dabei gewonnenen Kohlen überstiegen, so war der Bergwerksbesitzer offenbar nur berechtigt, bis auf Höhe dieses Erlöses abzüglich der gewöhnlichen Gewinnungskosten die Erstattung der Kosten für die sonst nicht erforderliche Mauerung nach § 154 zu verlangen. Wollte man ihm gestatten, für jeden beliebigen Kostenaufwand Ersatz zu verlangen, so würde die Verpflichtung des Eisenbahnunternehmers weiter gehen, als nach dem Sächsischen und Englischen Rechte, welche dem Bergwerksbesitzer Anspruch auf Ersatz der aufgewandten Mehrkosten und der durch Beschränkung des Betriebes entstehenden Verluste einräumen. Denn auch in diesem Falle können nach den allgemeinen Regeln vom Schadensersatze nur die nützlich aufgewendeten Mehrkosten gefordert werden, und da wo eine wirthschaftliche Gewinnung durch die Eisenbahnanlage verhindert wird, tritt die Forderung des entgangenen Gewinnes ein. Der Anspruch auf den entgangenen Gewinn hat aber sowohl nach den Motiven der Regierungsvorlage als auch nach den Commissionsberathungen über das Preussische Berggesetz den Bergwerksbesitzern versagt werden sollen.[12] Daher kann demselben noch weniger ein Anspruch auf Schadensersatz für Aufwendungen zustehen, die noch über den Betrag des zu erzielenden Gewinnes hinausgehen.

VII.

Vor Feststellung der Eisenbahnlinie in ihrer vollständigen Durchführung durch alle Zwischenpunkte (§ 4 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838) soll nach § 153 des Berggesetzes

[10] Nach dem Rekursbescheide des Handelsministers vom 22. August 1867 soll sich das Oberbergamt der Feststellung der Entschädigung nur dann zu unterziehen haben, wenn lediglich die Höhe der zu leistenden Entschädigung in Frage steht, nicht aber auch in dem Falle, wenn die Partheien über die Verbindlichkeit zum Schadensersatze streiten. Diese Entscheidung würde mit der viel weitergehenden schiedsrichterlichen Function, welche der Erlass vom 24. September 1867 den Oberbergämtern zuweist, nicht wohl in Einklang zu bringen sein. Sie scheint auch aus andern Gründen, wie Brassert a. a. O. S. 332 nachgewiesen hat, in Frage zu stehen.

[11] Zeitschr. f. Bergrecht Bd. VIII, S. 425.

[12] Vergl. Hahn Commentar zum Berggesetze S. 295—308. — Stenographische Berichte des Herrenhauses. 1865. S. 167.

denjenigen, über deren Bergwerke die Eisenbahn geführt werden soll, Gehör darüber gegeben werden, in welcher Weise unter möglichst geringer Benachtheiligung des Bergwerkseigenthums die Anlagen auszuführen sei. Nach dem Erlasse des Handelsministers vom 13. Juli 1867 [13] sollen zu diesem Zwecke die Oberbergämter den zur Ausführung von Vorarbeiten ermächtigten Eisenbahnverwaltungen, Comités und Technikern auf deren Antrag die Materialien zur Disposition stellen, aus welchen die bei der Bahnanlage berührten Bergwerke und deren Eigenthümer zu entnehmen sind. Demnächst sollen die leitenden Ingenieure sich mit den Interessenten über deren Wünsche hinsichtlich der Wahl der Bahnlinie benehmen. Endlich sollen die Bergwerkseigenthümer, deren Felder von der gewählten Linie berührt werden, bei der von den Regierungen in Gemeinschaft mit den Eisenbahn-Commissariaten vorzunehmenden Prüfung des Projektes vorgeladen, und zu den Terminen ein Commissar des Oberbergamts zugezogen werden, welcher die Einwendungen der Bergwerksinteressenten zu begutachten hat. Die aufgenommene Verhandlung wird demnächst noch dem Oberbergamte zur Begutachtung vorgelegt und mit der Aeusserung desselben dem Handelsminister zur Berücksichtigung bei der definitiven Feststellung der Bahnlinie vorgelegt.

Es unterliegt keinem Zweifel, dass das im § 153 angeordnete Verfahren sowohl den Interessen der Eisenbahngesellschaften als auch der Bergwerksbesitzer in hohem Grade entspricht und bei geeigneter Durchführung Gelegenheit giebt, die Collisionen zwischen dem Bergwerks- und Eisenbahnbetriebe möglichst zu beschränken. Was die rechtliche Bedeutung dieses Verfahrens anbetrifft, so ist zunächst zu bemerken, dass die unterlassene Zuziehung eines Bergwerksbesitzers kein Präjudiz für den Eisenbahnunternehmer begründet. Die Oberbergämter sind übrigens angewiesen, von Amtswegen auf die richtige und vollständige Vorladung der betheiligten Bergwerksbesitzer hinzuwirken; ausserdem haben die Unternehmer der anzulegenden Eisenbahn ein dringendes Interesse, dass die Zuziehung keines der betheiligten Bergwerksbesitzer versäumt werde.

Die Erörterung in dem Prüfungstermine hat zunächst nur die Richtung der Bahnlinie zum Gegenstande, wobei das Interesse des Bergwerksbesitzers dahin geht, die Durchschneidung seines Feldes entweder ganz zu vermeiden oder in der für ihn am wenigsten lästigen und nachtheiligen Art stattfinden zu lassen. Das Interesse des Eisenbahnunternehmers geht hiermit ganz übereinstimmend dahin, die Bahnlinie so zu wählen, dass sie mit dem Bergwerksbetrieb am wenigsten collidirt und die Herstellung von sonst nicht erforderlichen Schutzvorkehrungen möglichst vermieden wird. Es wird sich im geeigneten Falle empfehlen, dem Bergwerksbesitzer zur Vorlegung des Grubenbildes und des Betriebsplanes zu veranlassen, da aus der blossen Configuration des Grubenfeldes an der Oberfläche sich meist nicht entnehmen lässt, wie die Bahnlinie dem beiderseitigen Interesse entsprechend gelegt werden muss.

Die Vorschrift des § 14 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 findet auf die durchschnittenen Grubenfelder keine Anwendung; dennoch kann unter Umständen die Anlage von Wegen, Ueberfahrten oder Vorfluthanlagen im Interesse des Bergwerksbesitzers geboten erscheinen und dann oft auch im Interesse des Eisenbahnunternehmers räthlich sein. Wenn nämlich die Bahnlinie das Grubenfeld in zwei selbstständig abzubauende Theile zerlegt, so kann durch die Anlage einer Ueberfahrt oder eines Durchlasses häufig eine viel kostspieligere Anlage unter Tage erspart werden, welche der Bergwerksbesitzer nach § 154 auf Kosten des Eisenbahnunternehmers herstellen würde.

Festsetzungen über den Betriebsplan des durchschnittenen Bergwerks können in dem hier erörterten Verfahren selbstverständlich nicht getroffen werden; doch bleibt es dem Eisenbahnunternehmer unbenommen, schon jetzt über den Schutz des Bahnkörpers beim künftigen Bergwerksbetriebe eine Vereinbarung herbeizuführen oder seine Anträge zur Kenntniss der Bergbehörde zu bringen behufs der Berücksichtigung bei der künftigen Prüfung des Betriebsplanes.

Auch die Entschädigungsansprüche des Bergwerksbesitzers bilden keinen Gegenstand der nach § 153 stattfindenden Erörterung, da dieselben nach § 154 erst geltend gemacht werden können, wenn die Herstellung sonst nicht erforderlicher Anlagen in dem Bergwerke nothwendig wird. Hieraus folgt, dass auch die Verjährung des Entschädigungsanspruches nicht, wie nach den Ausführungen des Obertribunals in dem Erkenntnisse vom 6. December 1869 angenommen werden müsste, von der Feststellung der Bahnlinie oder von der Fertigstellung derselben an zu laufen beginnt, sondern von dem Tage, an welchem die Herstellung der zu vergütenden Anlagen polizeilich angeordnet oder sonst nothwendig geworden ist. Auf die Verjährung des Schadensersatzes findet zwar nicht die Vorschrift des § 151 des Berggesetzes Anwendung, nach welcher die Ansprüche auf Ersatz eines durch den Bergbau verursachten Schadens binnen drei Jahren durch gerichtliche Klage geltend gemacht werden müssen, widrigenfalls sie verjährt sind. Allein die dreijährige Verjährungsfrist tritt für das Preussische Recht auch in dem vorliegenden Falle nach der Deklaration vom 31. März 1838 (Gesetzsamml. S. 252) ein, welche jeden Anspruch auf Ersatz eines ausserhalb der Fälle eines Contractes erlittenen Schadens der dreijährigen Verjährung unterwirft.

[13] Zeitschr. f. Bergrecht Bd. VIII. S. 424.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

* Tages-Ordnung der am 14. August 1871 in Berlin zusammentretenden General-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

I. Vortrag des Verwaltungsberichts der geschäftsführenden Direction und Beschlussnahme über einzelne Gegenstände desselben.

II. Antrag der Direction der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft, die Aufstellung allgemeiner Grundsätze einer rationellen Güter-Classification Seitens des Vereins betreffend. [Die Antragstellerin hat ihren ursprünglichen Antrag später modificirt.] [1]

III. a) Atrag der Central-Direction der k. k. priv. Oesterreichischen Staats-E.-G. auf Einführung des Bundes-Betriebs-Reglements vom 10. Juni 1870 an Stelle der jetzigen Vereins-Reglements.

b) Antrag der General-Direction der Königl. Bayerischen Verkehrs-Anstalten auf Einführung reglementarischer Bestimmungen über Beförderung von Arsenikalien auf den Eisen bahnen.

c) Antrag der Central-Direction der k. k. priv. Oesterreichischen Staats-E.-G. auf Auslegung des § 14 des Vereins-Güter-Reglements, nachträgliche Dispositionen des Versenders betreffend. Commission: wie ad II der Tages-Ordnung.

IV. Antrag der geschäftsführenden Direction des Vereins, betreffend die Vervollständigung der Signatur der Stückgüter durch Angabe des Bestimmungsortes. Commission: wie ad II der Tages-Ordnung.

V. Antrag der Königl. Direction der Oberschlesischen Eisenbahn, die Errichtung eines statistischen Central-Büreaus für den Verein und die Einführung einer Statistik der Güterbewegung auf den Eisenbahnen betreffend.[2]

VI. a) Antrag der Königl. Direction der Oberschlesischen Eisen-

[1] Commission: 1) Köln-Mindener, 2) Bayerische Staats-E., 3) Berlin-Anhaltische, 4) Berlin-Hamburger, 5) Braunschweigische, 6) Hannoversche Staats-E., 7) Kaiser Ferdinands Nordbahn, 8) Magdeburg-C.-H.-Leipziger, 9) Magdeburg-Halberstädter, 10) Niederschlesisch-Märkische, 11) Oberschlesische, 12) Oesterreichische Staats-E.-G., 13) Oesterreichische Südbahn, 14) Preuss. Ostbahn, 15) Rheinische, 16) Sächsische Staats-E., 17) Thüringische, 18) Westfälische, 19) Württembergische Staats-E.

[2] Commission: 1) Köln-Mindener, 2) Badische Staats-E., 3) Bayerische Staats-E., 4) Bergisch-Märkische, 5) Berlin-Anhaltische, 6) Berlin-Hamburger, 7) Braunschweigische, 8) Hannoversche Staats-E., 9) Magdeburg-C.-H.-Leipziger, 10) Oberschlesische, 11) Preuss. Ostbahn, 12) Rheinische, 13) Saarbrücker, 14) Sächsische Staats-E., 15) Thüringische.

bahn auf Abänderung mehrerer Bestimmungen des Vereins-Wagen-Regulativs (§§ 5, 10, 13 etc.).

b) Antrag der Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft, betreffend anderweitige Normirung der Grundsätze über die Wagenmiethe-Entschädigung.

c) Antrag der Königl. Direction der Main-Weser-Bahn auf Abänderung des § 18 des Vereins-Wagen-Regulativs, die Meldung und Feststellung der Wagen-Beschädigung betreffend.[3]

VII. Antrag der Direction der Berlin-Anhaltischen E.-G., darüber eine Bestimmung zu treffen, welche Stücke als feste und welche als lose Wagenbestandtheile anzusehen sind.[4]

VIII. Vorlage der von der Hamburger Techniker-Versammlung berathenen „technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebs-Einrichtungen der Eisenbahnen." Commission: wie ad VII der Tages-Ordnung.

IX. Antrag der technischen Commission auf Revision der Grundzüge für die Anlage und den Betrieb secundärer Eisenbahnen. Commission: wie ad VII der Tages-Ordnung.

X. Antrag der geschäftsführenden Direction auf Berathung der Maassnahmen, welche das am 1. Januar 1872 in Kraft tretende Bundesgesetz vom 17. August 1868 hinsichtlich des einheitlichen Maasses erfordert. Commission: wie ad VII der Tages-Ordnung.

XI. Bericht über die Eisenbahn-Zeitung und die technische Zeitschrift des Vereins.[5]

XII. Rechnungslegung der geschäftsführenden Direction über die Verwaltung der Vereinskasse.

XIII. Wahl einer neuen geschäftsführenden Direction für die nächsten beiden Jahre.

XIV. Wahl einer neuen Vereinskarten-Prüfungs-Commission (gemäss § 5 des Vereinskarten-Reglements).

XV. Wahl des Orts für die nächste General-Versammlung des Vereins.

Berliner Briefe.

(Vom Berliner Eisenb.-Aktienmarkte. Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenb.-Verw. Preussisch-Russischer Staatsvertrag. Verhandlungen zwischen Preussen und Oesterreich wegen mehrerer Bahnanschlüsse. Märkisch-Posener E. Berlin-Stettiner E. Berlin-Frankfurt a/M. Bremerhaven-Cuxhaven und Harburg-Stade-Cuxhaven. Berlin-Schwerin-Kiel. Lissa-Schwerin-Altdamm resp. Stargard. Wittenberg-Falkenberg. Pommersche Centralbahn. Neustettin-Stolp-Stolpmünde. Preuss. Ostbahn. Breslau-Schweidnitz-Freiburger E. Flöhathalbahn. Wittenberge-Lüneburg. Worms-Mannheim. Oberhessische E. Ruhrthalbahn. Hochfelden-Neuweiler.)

** Berlin, 30. Juli. Die trüben Erfahrungen, welche die Börse bei der Juni-Liquidation gemacht, gingen nicht unbenutzt an ihr vorüber. Obwohl Geld weit flüssiger geworden ist und so arge Verlegenheiten, wie in den Juni-Regulirungen hervortraten, durchaus nicht zu befürchten waren, so wurde doch die Abwickelung der für Juli eingegangenen Verpflichtungen schon mit Eröffnung der vorigen Woche begonnen und die Realisirung nahm die Börse dergestalt in Anspruch, dass die Speculation in Eisenbahn-Actien während der ersten Wochenhälfte sich in engen Grenzen hielt und selbst manche der beliebtesten Papiere einen Druck erlitten. So sind beispielsweise bis Mittwoch, verglichen mit dem Stande vom 22., alte Berlin-Potsdam-Magdeburger $5^1/_3$, Berlin-Stettiner $1^1/_4$, Köln-Minden $^3/_4$, Rheinische $2^1/_3$ Thlr. gewichen. Das Zurückgehen der letzteren ist indess zum Theil aus der Verstimmung zu erklären, die die plötzliche Erscheinung von Stücken der bisher unbegebenen Stammactien im Betrage von 1 300 000 Thlrn. an der Börse hervorriefen. Eine officielle Erklärung der Direction, dass sie zu dem successiven Verkauf dieser Actien berechtigt sei und die zur Geltung gekommene Ansicht, dass die verhältnissmässig kleine Summe sich füglich auf die alten Actien, die bekanntlich die Höhe von 35 Millionen erreichen, nicht gut hätte vertheilen lassen, beschwichtigte die anfängliche Aufregung und mit der allgemeinen Besserung, die seit Donnerstag eintrat, haben sich auch die Rheinischen Actien wieder auf 142, also auf denselben Cours, den sie Sonnabend vor 8 Tagen inne hatten, gehoben. Die Ultimo-Regulirung war freilich am Donnerstag noch nicht beendet, aber doch schon zum Theil bewältigt und das Geschäft gewann von da ab und namentlich in den beiden letzten Tagen beinah die frühere Lebhaftigkeit wieder. Im Vordergrund des Interesses standen unter den westlichen schweren Actien: Köln-Mindener, von denen grosse Posten umgesetzt wurden, Bergisch-Märkische mit einer Preiserhöhung von $1^1/_2$—$1^3/_4$ Thlr. und nächstdem Rheinische. Einen sehr bedeutenden Aufschwung erfuhren Magdeburg-Leipziger, die selbst während der flauen Börsentage um einen Thaler stiegen und schliesslich mit 200 Thlrn. bezahlt wurden, so dass sie innerhalb der Woche volle 10 Thlr. gewonnen haben. Lit. B derselben Actien profitirten $1^1/_2$ Thlr., Berlin-Anhalter haben unter der Geschäftsstille ebenfalls im Werthe nicht gelitten; schon am Montag stiegen sie von 230 auf $231^3/_4$ und schliessen Sonnabend $233^1/_2$. Alte Berlin-Potsdamer, die, wie oben erwähnt, bis Mittwoch $5^1/_2$ Thlr. gefallen sind, haben sich allmählig wieder so weit erholt, dass sie Ende der Woche nur 1 Thlr. niedriger stehen, als Sonnabend, den 22. Magdeburg-Halberstädter, deren Mehreinnahme im Juni 61 379 Thlr. beträgt, haben sich von $130^1/_2$ auf 134 gehoben. Von den leichten Actien ist besonders die Steigerung der Märkisch-Posener um $4^3/_8$ und der Ostpreussischen Südbahn um $2^1/_8$ Thlr. hervorzuheben. Die Märkisch-Posener Prioritäts-Stamm-Actien haben $1^5/_8$ und die Stamm-Prioritäten der Ostpreussischen Südbahn $^3/_4$ Thlr. gewonnen. Rhein-Nahe haben sich zwar nur eine Kleinigkeit im Course gebessert, es fand aber ein ziemlich reger Umsatz darin statt.

In Eisenbahn-Prioritäten war es im Ganzen still. Am meisten gelitten haben 4% Dortmund-Soest, die von $88^1/_2$ auf 86 gefallen sind; 1 Thlr. büssten ein: 4% Niederschlesisch-Märkische I. S. und $4^1/_2$% do. IV. S., ferner $4^1/_2$% Thüringer IV. S. Gestiegen sind: $4^1/_2$% Dortmund-Soest $1^3/_4$, $4^1/_2$% Berlin-Stettiner IV. S. vom Staate garant. 1, Köln-Crefeld $1^1/_2$, 4% Köln-Mindener III. Em. $^3/_4$, $4^1/_2$% Magdeb.-Wittenberge $1^1/_2$, 4% Rheinische $^3/_4$, Aachen-Mastricht II. Em. 1, III. Em. $1^3/_4$, Ostpreussische Südbahn $1^1/_2$, $4^1/_2$% Rhein-Nahe vom Staate garant. und II. Em. $1^1/_4$, $4^1/_2$% Stargard-Posener $^3/_4$ Thlr.

Für die am 14., 15. und 16. August hier zusammentretende Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen werden die umfangreichsten Vorbereitungen getroffen und wird eine Reihenfolge von Festen vorbereitet, für welche die hier domicilirenden Eisenbahnverwaltungen die Wirthe zu machen beabsichtigen und dazu jede einzelne dieser Eisenbahnverwaltungen einen Beitrag von 6000 Thlrn. bereits gezahlt hat.

Der Staatsvertrag wegen des Anschlusses der von der Ostpreussischen Südbahn ausgehenden Fortsetzung über Grajewo nach Brest-Litewsk an das Russische Bahnsystem ist nunmehr zum Abschluss gekommen, so dass also jetzt alle Formalien für die Ausführung erfolgt sind.

Zwischen der diesseitigen und der Oesterreichischen Regierung haben jetzt die Verhandlungen begonnen, um einen Staatsvertrag wegen Anschlusses der neuen Strecken der Oberschlesischen Eisenbahn einerseits von Neisse nach Zuckmantel, anderseits von Leobschütz nach Jägerndorf, an das Oesterreichische Bahnnetz abzuschliessen. Die beiderseitigen Commissarien sind bereits ernannt und die Verhandlungen werden in Berlin stattfinden.

Nach einer Bekanntmachung des Handelsministers ist die für die Beförderung patriotischer Gaben an die ausgerückten Deutschen Truppen auf den Preussischen Eisenbahnen zugestandene Frachtfreiheit wieder aufgehoben.

Die in der letzten Generalversammlung der Actionäre der Märkisch-Posener Eisenbahn genehmigte 5% Prioritäts-Anleihe von 1 Million Thlrn. ist von einem Consortium hiesiger Banquiers zum Course von 94 fest übernommen worden. Die Concession zur Ausgabe dieser Anleihe fehlt übrigens bis jetzt noch.

Da die Direction der Berlin-Stettiner Eisenbahn beabsichtigt, auf der Strecke Stettin-Stargard ein zweites Geleise zu bauen, so hat dieselbe gleichzeitig die Erlaubniss nachgesucht, auch mit dem Umbau der jetzigen hölzernen Fluth- und Strombrücken im Oderthal zwischen Stettin und Altdamm vorgehen zu dürfen und statt der bisherigen hölzernen Brücken solche mit massiven Pfeilern und eisernem Oberbau herzustellen. Das Kriegsministerium hat die betreffende Anlage nach den vorgelegten Plänen genehmigt, indess vorgeschrieben, dass die massiven Brückenpfeiler von Hause aus mit Minenkammern versehen werden.

Die Vorarbeiten zur Herstellung einer directen Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und Frankfurt a/M. befinden sich im vollen Gange und sind bereits Ingenieure und Geometer damit beschäftigt, die vom Geheimrath Hügel in Darmstadt projectirte Bahnlinie aufzunehmen und zu nivelliren. Nach der „Frankf. Ztg." hat man eine 7—8 Meilen kürzere Linie mit günstigen Gefällverhältnissen ausgemittelt, welche in Frankfurt unmittelbar in den Westbahnhof einmünden würde. Die Realisirung des Projects würde den Vortheil gewähren, dass die mit ihren Zweigbahnen zur Verbindung mit der Werrabahn und der Hanau-Babenhausener bezw. Odenwaldbahn nahezu 70 Deutsche Meilen lange Bahn von allen Concurrenzbahnen unabhängig bleiben und in die Hand einer einzigen Verwaltung gelegt werden könnte.

Die nunmehr concessionirten Bahnen von Bremerhaven nach Cuxhaven einerseits und von Harburg über Stade nach Cuxhaven andererseits sollen im Laufe der beiden nächsten Jahre fertig gestellt werden.

[3] Commission: 1) Köln-Mindener, 2) Bayerische Staats-E., 3) Berlin-Stettiner, 4) Oesterreichische Staats-E.-G., 5) Preuss. Ostbahn, 6) Sächsische Staats-E., 7) Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn, 8) Thüringische.

[4] Commission: 1) Kaiser Ferdinands Nordbahn, 2) Badische Staats-E. 3) Bayerische Staats-E., 4) Berlin-Anhaltische, 5) Berlin-Hamburger, 6) Hannoversche Staats-E., 7) Köln-Mindener, 8) Magdeburg-Halberstädter, 9) Main-Weser-Bahn, 10) Niederschlesisch-Märkische, 11) Oesterreichische Staats-E.-G., 12) Oldenburgische, 13) Preuss. Ostbahn, 14) Sächsische Staats-E., 15) Thüringische, 16) Westfälische, 17) Württembergische Staats-E.

[5] Commission: 1) Leipzig-Dresdner, 2) Berlin-Potsdam-Magdeb., 3) Hannoversche Staats-E., 4) Niederschlesische Zweigbahn, 5) Rheinische, 6) Württembergische Staats-E., 7) Geschäftsführende Direction.

Der Lübecker Senat hat dem Comité für Erbauung einer Eisenbahn von Berlin über Schwerin nach Lübeck, Segeberg resp. Kiel die Genehmigung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für diese Eisenbahn ertheilt.

Das seit mehreren Jahren bereits bestehende Gründungs-Comité für die Herstellung einer directen Eisenbahn von Lissa über Bentschen, Meseritz, Schwerin, Landsberg und Pyritz nach Altdamm resp. Stargard war jüngst in Landsberg versammelt und hat folgende Beschlüsse gefasst: 1) den Bau der Linie Lissa-Bentschen nunmehr selbstständig zu übernehmen; 2) Vertreter des Kreises Bombst und der Stadt Wollstein zum Beitritt einzuladen; 3) bei dem Handelsminister die Genehmigung zur Ausführung der Vorarbeiten erneut nachzusuchen, aber nur für die Strecke von Bentschen bis Altdamm resp. Stargard, da für die Linie Lissa-Bentschen die Vorarbeiten schon ausgeführt sind.

Die von verschiedenen Zeitungen gebrachte Notiz über den angeblich am 4. d. Mts. erfolgten ersten Spatenstich zu der neuen Bahnstrecke Wittenberg-Falkenberg ist nicht richtig, da mit den generellen Vorarbeiten für den Bahnbau zur Erlangung der Concession erst begonnen werden soll. Wahrscheinlich hat das Aufstellen einer Signalstange für die Abzweigung der neuen Linie am Bahnhofe Wittenberg zu der qu. Notiz Veranlassung gegeben.

Die am 26. Juli c. in Berlin stattgehabte ausserordentliche General-Versammlung der Actionäre der Pommerschen Central Eisenbahn-Gesellschaft vollzog die nach § 55 des Statuts erforderliche Ergänzungswahl für den Verwaltungsrath. Gewählt wurden einstimmig: Banquier Hackel (Firma: M. Borchardt jun.), Banquier Kahle (Firma: Kahle & Henckel), Commercienrath Oscar Krause, General-Consul Spiegelthal (sämmtlich hier), Major a. d. von Mellenthin auf Schloss Falkenburg Kreis Dramburg, Kreisdeputirter von Bonin auf Wulflatzke Kreis Neustettin und Rittergutsbesitzer von Arnim auf Heinrichsdorf Kreis Neustettin. Der Verwaltungsrath besteht hiernach aus 10 Personen, einschliesslich der statutenmässig demselben eo ipso angehörenden Mitglieder des früheren Gründungs-Comité: Geh. Ober-Regierungs-Rath Wagener, Banquier Oder und Bankdirector Schuster. — Den Mittheilungen des Vorsitzenden entnehmen wir, dass die Erdarbeiten auf den ersten 7 Meilen von Bahnhof Wangerin bis zur Neustettiner Kreisgrenze bei Plagow, seit zwei Monaten energisch in Angriff genommen worden sind.

Nachdem der Handelsminister die Genehmigung zum Bau einer Bahn von Belgard über Neustettin nach Schneidemühl und Posen dem Eisenbahncomité der Pommerschen Centralbahn ertheilt hat, ist, wie die „Oder-Zeitung" meldet, der Bau einer Verbindungsbahn von Neustettin über Baldenburg-Rummelsburg längst des Stürmitz- und Wipperthal nach Stolp und Stolpmünde angeordnet und der Eisenbahn-Bauinspector Plathner mit der Vermessung resp. Veranschlagung der letztgenannten Bahnstrecke auf Staatskosten beauftragt worden.

Das zweite Schienengeleise auf der Berliner Strecke der Ostbahn soll zwischen Kobbelbude und Braunsberg vom 1. August ab befahren werden, während das mit der Strecke Kobbelbude-Königsberg erst später, wahrscheinlich aber schon im September der Fall sein wird.

Die Erlaubniss zur Vornahme der Vorarbeiten für die projectirte Eisenbahnverbindung Breslau-Raudten, deren Concessionirung der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahngesellschaft in bestimmte Aussicht gestellt wurde, ist nunmehr der genannten Gesellschaft Seitens des Handelsministers ertheilt worden. Diese Vorarbeiten sollen möglichst beschleunigt werden, so dass sie bereits in diesem Herbste zu Ende geführt werden können. Für Ertheilung der Concession hatte der Handelsminister zur Bedingung gemacht, dass nunmehr auch das Project der Bahnerweiterung von Rothenburg über Cüstrin und Stettin nach Swinemünde zur Ausführung gelange und diese Strecke bis zum Schluss des Jahres 1876 betriebsfähig hergestellt sei. Der Verwaltungsrath der Gesellschaft hat diese Bedingung bereits acceptirt. Die Eröffnung des Betriebes auf der Strecke Glogau bis Rothenburg und die Fertigstellung der Verbindung dieser mit der Strecke Liegnitz-Glogau ist für Ende September in Aussicht genommen.

Für die Flöhathalbahn (Chemnitz-Komotau) soll dem Herrn Julius Alexander in Berlin und J. L. Eltzbacher & Co. in Köln die Concession ertheilt worden sein. Die Actionäre haben die erste Einzahlung mit 20 Thlr. pro Actie bis zum 8. August c. zu leisten.

Die Bahn Wittenberge-Dömitz-Lüneburg wird eine Gesammtlänge von $18_{,1}$ Meilen umfassen und der Unterbau für zwei Geleise ausgeführt. Die wichtigsten Stationen sind Lenzen, Dömitz, Dannenberg und Lüneburg. Das Terrain ist gleichzeitig auf verschiedenen Stellen jenseit der Elbe in Angriff genommen und der Bau zwei Abtheilungen übertragen. Für Hannover wird die Creirung zweier Abtheilungen gleichfalls beabsichtigt. Der Elbbrückenbau wird einen sehr bedeutenden Umfang annehmen, denn die Brücke hat vom Mecklenburgischen bis zum Hannoverschen Ufer eine Länge von 2950 Fuss und nicht weniger als 26 Oeffnungen. Der ganze Bau wird spätestens Mitte 1873 fertiggestellt sein.

Zwischen den Hessischen und Badischen Commissaren ist am 26. Juli c. in Heidelberg ein Staatsvertrag vereinbart worden, worin die näheren Bedingungen für den Bau einer directen Eisenbahn von Worms nach Mannheim (auf der rechten Rheinseite) festgestellt worden sind. Der Rhein wird in Folge dessen eine feste Brücke in der Nähe von Worms erhalten. Bekanntlich übernimmt die Hessische Ludwigsbahn-Gesellschaft die Herstellung der neuen Bahn.

Am 31. d. M. wurde die letzte $2_{,69}$ Meilen lange Strecke der Oberhessischen Eisenbahnlinie Giessen-Fulda: Salzschlirf-Fulda, für Personen- und Güterverkehr eröffnet, und damit gleichzeitig ein neuer Fahrplan für beide Linien, Giessen-Fulda und Giessen-Gelnhausen, in Kraft gesetzt, welcher (unter Weglassung der Haltestellen) Seite 636 dieser Nummer abgedruckt ist.

Die Eröffnung der Strecke Warburg-Schwerte (Ruhrthalbahn) ist auf den 1. October 1872 festgesetzt.

Nach den vom Präfecten des Niederrheins, Grafen Luxburg, den Mairs des Cantons Buschweiler gemachten Eröffnungen beschäftigt sich die Deutsche Reichsverwaltung bereits auf das Lebhafteste mit der Förderung des Bahnbaues von Hochfelden über Issenhausen und Buschweiler nach Neuweiler, welcher bei einer Länge von 18 Kilom. auf nur 1 160 000 Franken veranschlagt ist.

— *tz.* Ostpreussische Südbahn. (Geschäftsbericht pro 1870.) Für die Ostpreussische Südbahn, von welcher die $30_{,32}$ Meilen lange Strecke Pillau-Königsberg-Lyck im Betriebe und die Strecke Lyck-Landesgrenze von $2_{,18}$ Meilen im Bau begriffen ist, sind 14 400 000 Thlr. concessionirt, wovon 4 500 000 Thlr. Stamm- und 4 500 000 Thlr. Prioritäts-Stamm-Actien. Das verwendete Anlage-Kapital betrug ult. 1870 12 768 904 Thlr. Von den Prioritäts-Obligationen sind 20 000 Thlr. amortisirt.

Betriebsmittel: 29 Locomotiven nebst Tendern, 49 Personenwagen mit 2678 Plätzen, 9 Gepäck- und 525 Güterwagen mit einer Ladefähigkeit von 60 025 Ctrn.

Im Jahre 1870 haben die Locomotiven 60 126 Nutzmeilen zurückgelegt und es wurden befördert:

1293 Personen in der I., 36 737 in der II., 168 023 in der III., 194 622 in der IV. Klasse und 81 039 Militärs, zusammen 481 714 Personen (davon 442 557 im Binnenverkehre), 19 901 Ctr. Gepäck, 1385 Hunde, 1180 Pferde, 57 Equipagen, 336 Ctr. Militär-Effecten, 2418 Militär-Pferde und 20 Militär-Fahrzeuge, 54 721 Ctr. Eilgut, 3651 Ctr. Postgut, 9855 Ctr. sperriges Gut, 220 697 Ctr. Frachtgüter der Normalklasse, 4 391 061 Ctr. Frachtgüter der ermässigten Klassen und zu Specialtarifen, 256 921 Ctr. Betriebsdienst- und 26 069 Ctr. Baugüter, sowie 87 711 Stück Thiere im Gewichte von 120 052 Ctrn., überhaupt 5 083 027 Ctr. (davon 4 769 629 Ctr. im Binnenverkehre). Jede Person hat durchschnittlich $5_{,69}$ Meilen und jeder Centner Gut $9_{,71}$ Meilen durchfahren, es beträgt daher die specifische Frequenz 90 698 Personen- resp. 1 613 827 Centnermeilen. Die Einnahme betrug pro Meile und Person 2 Sgr. 1 Pf. und pro Centner Gut $2_{,85}$ Pf.

Gegen das Vorjahr sind 2699 Personen mehr befördert (mit einer Mehr-Einnahme von 11 412 Thlrn.; ebenso ist der Güter-Verkehr (mit Ausschluss der Betriebsdienst- etc. Güter) um 1 362 801 Ctr. gestiegen (hier betrug die Mehr-Einnahme 116 957 Thlr.).

Die Einnahmen haben betragen: für Personen-Beförderung 157 357 Thlr., für Militär-Transporte 32 122 Thlr., für Gepäck-Ueberfracht 2653 Thlr., für Equipagen 409 Thlr., für Hunde 229 Thlr., für Pferde 2645 Thlr. (zusammen im Personen-Verkehre 195 415 Thlr.), für Eilgüter 9085 Thlr., für Postgüter 1090 Thlr., für Frachtgüter 335 407 Thlr., für Viehtransporte 15 855 Thlr., an Extraordinarien 26 554 Thlr. (zusammen im Güterverkehre 387 991 Thlr.), aus sonstigen Quellen 28 294 Thlr., überhaupt 611 700 Thlr., 20 255 Thlr. pro Meile Bahnlänge, 9 Thlr. 13 Sgr. 1 Pf. pro Nutzmeile und gegen das Vorjahr mehr 141 861 Thlr. = $30_{,2}$ Proc.

Ausgegeben wurden: für die allgemeine Verwaltung 28 366 Thlr., für die Bahnverwaltung 116 900 Thlr., für die Transportverwaltung 150 513 Thlr., zusammen 295 779 Thlr., 9794 Thlr. pro Meile Bahnlänge und 4 Thlr. 16 Sgr. 10 Pf. pro Nutzmeile. Die Ausgaben betragen $48_{,35}$ Proc. der Einnahmen und sind um 31 345 Thlr. = $11_{,85}$ Proc. grösser als im Vorjahre.

Als Ueberschuss sind 315 921 Thlr. verblieben, d. i. 110 516 Thlr. = $53_{,8}$% mehr als 1869. Hiervon wurden 199 500 Thlr. zur Verzinsung und 20 000 Thlr. zur Amortisation der Prioritäts-Obligationen verwendet und 20 595 Thlr. dem Reserve-, sowie 75 826 Thlr. dem Erneuerungsfonds überwiesen.

Der Reservefonds hatte ult. 1870 einen Bestand von 14 646 Thlr., der Erneuerungsfonds von 97 511 Thlrn. und die Pensionskasse von 37 711 Thlrn. in baar.

Die Strecke Lyck-Landesgrenze ist im Bau soweit vorgeschritten, dass sie im Herbste dieses Jahres dem Betriebe wird übergeben werden können.

— *tz.* Greiz-Brunner Eisenbahn. (Geschäftsbericht pro 1870.) Die Kriegs-Ereignisse haben auf den Verkehr der Greiz-Brunner Eisenbahn sehr störend eingewirkt.

Befördert wurden 19 780 Personen im Lokalverkehre, 40 674 im Verkehre mit den Sächsischen Staatsbahnen und 248 im Verkehre mit anderen Bahnen, zusammen 60 702 Personen, 18 477 Ctr. Eilgüter, 55 938 Ctr. Normalgüter, 144 759 Ctr. Frachtgüter der ermässigten Klasse A und 443 946 Ctr. der Klasse B, zusammen 663 120 Ctr., davon 10 294 Ctr. im Lokalverkehre.

Eingenommen sind: im Personenverkehre 8724 Thlr., im Güter-

verkehre 17 991 Thlr. und aus verschiedenen Quellen 3683 Thlr., zusammen 30 398 Thlr., ausgegeben sind 24 249 Thlr., es verbleibt mithin ein Ueberschuss von 6149 Thlrn., von welchem dem Erneuerungsfonds 4617 Thlr. statutenmässig zu überweisen sind. Den verbliebenen 1532 Thlrn. treten noch 75 Thlr. Ueberschuss aus dem Jahre 1869 hinzu und es sind auf 2800 Actien à 17 Sgr. 1587 Thlr. an Dividende vertheilt, sowie 20 Thlr. auf nächste Rechnung übertragen.

Der Reservefonds hatte einen Bestand von 5810 Thlrn. und der Erneuerungsfonds von 18 744 Thlrn.

Oesterreich-Ungarische Correspondenz.

Wien, 31. Juli 1871. (Börsen-Notirung. Die beiden Ungarischen und die Serbische Eisenbahnanleihen. Fortschritt der Türkischen Bahnen. 2 Oesterreich. Concessionen. Ungar. Geldbeschaffungs-Project. Verordnungen der Ungar. und Personalvermehrung der Oesterr. General-Inspection. Beförderungen. Lundenburg-Grussbach. Ungar.-Rumänische Verbindung. Aspekten der Theissbahn. Ueberschwemmung der 1. Siebenbürger Bahn. Vertrag der Gömörer Bahn. Verbindung Pest-Ofen. Entschädigung der Graz-Raaber Bahn. Industriebahn der Oesterr. Staatseisenb. Trennung der Südbahn. Promemoria der Kaiser Ferd. Nordb. Brücke der Franz Josefbahn. Stückeröffnung der Carl-Ludwigsbahn.)

Die Eisenbahneffekten, namentlich die jüngeren, befinden sich trotz der Stagnation der Börse in steigender Bewegung. In erster Reihe participiren daran die Prioritäten, obzwar sich die journalistischen Stimmen mehren, dass diese Titres nach Oesterr. Rechte gar keinen Vorzug vor gewöhnlichen Bahnschulden und vor der Betriebs-Eröffnung gar kein Anrecht auf die Staatsgarantie besitzen. Die Creditanstalt, die im Prioritäten-Absatz eine gewisse Virtuosität besitzt, poussirt nun, wie früher die Siebenbürger und Alföld-Prioritäten, die anderen in der Coursentwickelung zurückgebliebenen Kategorien, während die Anglo-Bank den Absatz der Kaschau-Oderberger Effekten mit Erfolg betreibt. Von älteren Bahnen nahmen in Folge später zu erwähnender Ursachen die Actien der Theissbahn den erheblichsten Aufschwung um 8 fl., dann die Staatsbahn, die Galiz. Carl-Ludwigbahn u. z. ohne besonderen Grund um 2 fl. gegen die Vorwoche. Nur Nordbahn blieben in Folge einer freilich unbedeutenden Mindereinnahme unter der vorwöchentlichen Notiz.

Die neue Ungarische Staatsanleihe von 30 Millionen Francs, welche dem Abschluss zu 74 % in Silber mit mehreren Geldinstituten nahe ist, bezweckt den Ausbau mehrerer aus dem Eisenbahn-Anlehen zu bauenden Linien u. z. Karlstadt-Fiume, Ungar. Nordbahn von Ruttek bis zur Kaschau-Oderberger Bahn und Hatvan-Szolnok, wozu die beiläufig noch daraus erübrigenden 17 Mill. Gulden nicht ausreichen. Den Rest dieses älteren Eisenbahn-Anlehens hat die Credit-Anstalt zum Course von 109 übernommen und geniesst somit Ungarn die Consequenzen des hohen Courses der neuen Anleihe.

In Folge der bereits gemeldeten paritätischen Behandlung der Serbischen und Bosnischen Linie durch ein Compromiss der internationalen Conferenz beabsichtigt die Serbische Regierung ein Eisenbahn-Anlehen von 40—42 Mill. Francs, mit 40—50jähriger Amortisation zu 6%, aufzunehmen und die bis jetzt hypothekenfreien Staatsgüter, eventuell die Steuern als Garantie zu bieten. Der Baarschatz von ca. 18. Mill. Francs ist zur ersten Befriedigung der Bau-Unternehmungen bestimmt, da der Bau vom Aerar selbst vollzogen wird. Das Budget Serbiens beträgt übrigens 15 Mill. Francs und hat einen jährlichen Ueberschuss von 180 000 Frcs. Ein Englisches Consortium hat schon der Regentschaft 3 Mill. Ducaten zu 5% mit 1% Emissionsspesen anbieten lassen. Das Anlehen soll auch durch eine Steuererhöhung von 24 Piaster (2 fl. 40 kr.) per Kopf die Deckung finden.

Die Türkische Regierung erwartet mit ihrem Appell an den Europäischen Geldmarkt nicht solche günstige Bedingungen für den Bau der Bosnischen Linien, obzwar die Ottomanischen Bahnen erfreuliche Baufortschritte verzeichnen. Auf der Strecke Adrianopel-Sarembey sind die Erdarbeiten für 20 Kilometer fertig; dieselbe soll im Frühjahr 1872 dem Verkehr übergeben werden. Auf der Strecke Dedeagatsch-Adrianopel werden schon 40 Kilometer Schienen gelegt und verkehren die Schotter-Locomotiven.

Die beiden Gesetze über die Eisenbahn von Hieflau nach Eisenerz und von Sternberg über Mährisch-Schönberg an einen Punkt der Linie Wildenschwert-Mittelwalde nächst der Oesterr.-Preussischen Grenze wurden sanctionirt. Garantirt sind jener 100 000 fl. und dieser 336 000 fl. in Silber für die ganze Strecke; ausserdem gelten für jene die Bestimmungen der Kronprinz Rudolfsbahn, deren integrirenden Bestandtheil sie zu bilden hat, für diese Bahn aber einige Begünstigungen in Betreff der Steuer. Die Vergebung der Bauarbeiten beider Bahnen steht unter Controlle der Staatsverwaltung. — Das Oesterr. Handelsministerium hat die den politischen Bezirksbehörden bereits früher ertheilte Ermächtigung zur Genehmigung geringfügiger Projectsabänderungen während der Bauausführung auch auf geringe Aenderungen im Baustande der bereits im Betriebe stehenden Bahnen ausgedehnt, jedoch muss die gehörige Anzeige erstattet werden.

Die Ungar. Regierung beabsichtigt nach einem Plane des Ingenieurs Kessner die Geldbeschaffung für die zu erbauenden Bahnen von deren Bau selbst zu trennen und Erstere erst dann zu treffen, wenn mit Bauunternehmungen fix abgeschlossen ist. Nach diesem System sollen Essegg-Sziszek, Essegg-Mitrowitz und Neu-Gradisca-Brod gebaut werden. — Die Ungar. General-Inspection hat die Beleuchtung der Bahnuhren zur Nacht- und trüber Zeit, ferner die Ersichtlichmachung des Erliegens der Beschwerdebücher an allen Stationen angeordnet; auch wurden die einzelnen Ungar. Bahnen der speziellen Ueberwachung benannter Commissarien zugewiesen.

Die Oesterr. General-Inspection hat eine namhafte Vermehrung des höheren technischen Personals durch Berufung von Privatbahn-Ingenieuren und zahlreiche Beförderungen eintreten lassen. — Im Ungar. Communications-Ministerium wurde der verdiente Secretär Zahorsky zum Sections- und der schon früher erwähnte Hieronimy zum Ministerial-Rath ernannt; gerüchtweise verlautet, dass Director Freund der 1. Siebenbürger Bahn zum Staatssecretär bestimmt wäre.

Die Subscription auf die Titres der Eisenbahn Lundenburg-Nicolsburg-Grussbach wird am 2. August d. J. erfolgen und voraussichtlich eine massenhafte Ueberzeichnung des zu emittirenden Betrages von 3 Mill. fl. erzielen. Diese Bahn ist die kürzeste Verbindung zwischen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Oesterr. Staatsbahn und mittelbar durch diese mit der Oesterr. Nordwest- und Kaiser Franz-Josef-Bahn. Obzwar sie keine Staatsgarantie, sondern nur die bekannten Steuerbefreiungen geniesst, so verspricht man sich doch von derselben ein dem der erstgenannten Bahnen gleichkommendes Erträgniss; deshalb auch der günstige Emissionscours von $72^1/_2$% für jede Actie und 74% für Prioritäten. Die Nordbahn betheiligt sich auch mit $1^1/_2$ Mill. fl., dem Drittel des Baukapitals und übernimmt die Betriebsleitung auf die ersten 10 Jahre. Als Präsident der Gesellschaft wird Baron Pillersdorf genannt.

Bezüglich der Gömörer Bahnen wird die Regierung den Concurs für einzelne Strecken ausschreiben, damit sich auch kleinere Unternehmer am Bau betheiligen können, welchen die Pläne von der Regierung zur Verfügung gestellt werden; zuerst gelangen 6 Meilen zur Baubegebung. Der Vertrag über die hypothekarische Sicherstellung der Zinsen dieser Bahn u. z. zwischen dem Ungarischen Staate einer- und den Gewerken und Grundbesitzern der Gegend anderseits wurde als Anhang des Gesetzes publicirt.

Nach einem Beschlusse des Ungar. Ministerrathes wird Pest-Ofen durch eine Eisenbahn verbunden. Dieselbe würde nach den Plänen um Pest herum und auf einer unterhalb des Blocksberges zu erbauenden Brücke über die Donau nach Ofen geführt werden.

In Betreff der Ungarisch-Rumänischen Bahnverbindung zwischen Kronstadt und Bukarest werden die Verhandlungen lebhaft geführt. Dieselbe soll jedoch nur als Flügelbahn einer durch Haromszek nach der Moldau zu führenden Linie projektirt sein, welcher Letzteren eine Europäische Wichtigkeit beigemessen wird.

Das Eingangs erwähnte Steigen der Theissbahn-Actien basirt auf den Erwartungen, welche sich an die auf den 6. August einberufene Sitzung des Verwaltungsrathes dieser Bahn knüpfen. Die Ungar. Staatsbahnen sollen dieser Gesellschaft nämlich pachtweise in Administration gegeben werden. Die Regierung als Haupt-Aktionär der Theissbahn will sie nämlich gegen die fast vernichtende Concurrenz nach dem Ausbau der nördlichen Staatsbahn bis an die Kaschau-Oderberger Bahn in Verbindung mit der zu erbauenden Linie Hatvan-Szolnok schon bei Zeiten schützen.

Die 1. Siebenbürger Bahn hat schweren Schaden durch Ueberschwemmungen gelitten, derselbe soll mit Inbegriff der bis vier Wochen andauernden Verkehrs-Unterbrechung $^1/_4$ Mill. fl. betragen.

Die Graz-Raaber Bahn beansprucht von der Regierung eine Entschädigung der Mehrkosten in Folge der Errichtung des Grazer Bahnhofes in Schönau statt wie projectirt in Liebenau. Diese im September d. J. in einer Theilstrecke zu eröffnende Bahn hat sich bereits der Tarifreform der Oesterr. Staasbahn angeschlossen.

Das Steigen der Staatsbahn-Actien wird mehr der Einladung zur Geltendmachung des Bezugsrechtes der neuen Emission (siehe Bekanntmachung S. 639) als dem Pariser Hausse-Consortium beigemessen. Die Gesellschaft beabsichtigt ihre Hochöfen von Resica nach Bogsan mit ihren starken Eisensteinlagern in Moravicza durch eine $4,_{75}$ Meilen lange Industriebahn pr. 900 000 fl. zu verbinden.

Die Theilung der beiden Netze der Süd-Bahn auf Grund der Baukosten oder des Erträgnisses wird lebhaft verhandelt.

Die Kaiser Ferdinands Nordbahn hat den Protest der Wiener Gemeinde und der Donau-Regulirungs-Commission gegen die Erweiterung des Nordbahnhofes durch ein ausführliches Promemoria widerlegt.

Die Kaiser Franz-Josef Bahn will die Brücke in Tuln nur mit einem Gehsteig projectiren, da der Landesausschuss die Mehrkosten für eine Fahrbahn ablehnt. Die Zweigbahn von Klosterneuburg an die Donau ist genehmigt.

Die Galizische Karl-Ludwigsbahn eröffnet am 1. August die für den Frachtenverkehr bereits eröffnete Strecke Zloczow-Tarnopol für den Personen- und am 1. September auch für den Frachtenverkehr nach Podwoloczisko.

—*tz.* Böhmische Westbahn. (Geschäftsbericht pro 1870.) Wie im Vorjahre betrug die Bahnlänge $26_{,464}$ Meilen, denen noch $3_{,579}$ Meilen Privat-Bergwerks-Eisenbahnen hinzutreten, auf welchen die Gesellschaft den Betrieb leitet.

Anlage-Kapital 12 000 000 Fl. Actien und 15 000 000 Fl. Prioritäts-Obligationen, von welchen 471 000 Fl. amortisirt. Verwendetes Anlage-Kapital 26 306 700 Fl.

Betriebsmittel 34 Lokomotiven mit 30 Tendern, 80 Personenwagen mit 3320 Sitzplätzen, 930 diverse Gepäck- und Güterwagen mit einer Gesammt-Tragfähigkeit von 186 000 Centnern, 5 Schneepflüge und 10 Draisinen.

Die Lokomotiven legten 105 601 Nutzmeilen zurück.

Es wurden befördert: 4 767 Personen in der I. Kl., 48 255 in der II. Kl., 314 063 in der III. Kl. und 15 405 Militairs, zusammen 382 490 Personen (von welchen durchschnittlich jede 7 Meilen zurücklegte bei einer Einnahme von $20_{,9}$ Kr. pro Person und Meile), 33 413 Centner Gepäck, 26 830 Ctr. Eilgut, 14 657 416 Ctr. Frachtgüter I. Kl., 292 880 Ctr. II. Kl., 20 008 Ctr. III Kl., zusammen 14 997 134 Ctr. Eil- und Frachtgüter (incl. Thiere). Jeder Centner Gut hat durchschnittlich $11_{,12}$ Meilen durchfahren und pro Centner und Meile $1_{,40}$ Kr. eingebracht. Ausserdem sind noch 893 138 Ctr. Regiegüter frachtfrei befördert. Von den Personen sind 356 534 und von den Gütern 8 826 363 Ctr. im Binnenverkehre befördert worden. Gegen das Vorjahr wurden 37 172 Personen = $10_{,76}$ Proc. (mit einer Mehr-Einnahme von 35 340 Fl. = $6_{,73}$ Proc.) und 1 247 299 Ctr. Frachtgüter = $9_{,09}$ Procent (mit einer Mehr-Einnahme von 129 498 Fl. = $5_{,68}$ Proc.) mehr befördert.

Die Einnahmen haben betragen: für Personen 551 504 Fl., für Militair-Transporte 9 230 Fl., für Gepäck 21 542 Fl., für Eilgut 31 379 Fl., für Waaren, Vieh und Militairgüter 2 331 650 Fl., an Nebengebühren 22 160 Fl., Versicherungsgebühren 2 147 Fl., aus verschiedenen Quellen 53 277 Fl., zusammen 3 022 888 Fl. = 100 619 Fl. pro Meile Bahn resp. $28_{,62}$ Fl. per Zugsmeile. Gegen das Vorjahr sind die Einnahmen um 176 513 Fl. = $5_{,84}$ Proc. gestiegen.

Ausgegeben wurden: für die allgemeine Verwaltung 87 960 Fl., für Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 433 458 Fl., für den Verkehrs- und commerziellen Dienst 296 212 Fl. und für den Zugförderungs- und Werkstättendienst 371 864 Fl., zusammen 1 189 494 Fl. resp. 39 593 Fl. per Bahnmeile und $11_{,27}$ Fl. per Zugsmeile. Die Ausgaben, welche $39_{,34}$ Proc. der Brutto-Einnahmen absorbirten, sind um 51 045 Fl. = $4_{,48}$ Proc. grösser als im Jahre 1869.

Von den verbleibenden 1 833 393 Fl. wurden gedeckt: der Pachtzins für die Strecke bis zur Further Landesgrenze 36 397 Fl., die Steuern und Stempel 97 723 Fl., zur Verzinsung und Amortisation des Prioritäten-Kapitals 780 252 Fl.; dann wurden 15 951 Fl. dem Reservefonds überwiesen, 15 154 Fl. Tantième des Verwaltungsraths bewilligt und der Rest als Superdividende für die Actien vertheilt. Einschliesslich der Zinsen betrug die Dividende $7^9/_{20}$ Proc. gegen $7^1/_4$ Proc. im Jahre 1869.

Der Reservefonds hatte ult. 1870 einen Bestand von 22 441 Fl., der Pensionsfonds von 121 857 Fl. und die Krankenkasse von 18 104 Fl.

Directe Verkehre.

Vom 1. August ab treten folgende Veränderungen im Personengeldtarife der Berlin-Görlitzer Bahn ein: 1) Die Giltigkeitsdauer sämmtlicher Retourbillets, sowohl im Localverkehr als nach den Gebirgsbahnstationen, werden für das ganze Jahr von 3 auf 5 Tage erhöht. 2) Bis 15. September werden directe Retourbillets II. und III Cl. mit 6wöchentlicher Giltigkeitsdauer von der Station Berlin nach den Gebirgsbahnstationen Greiffenberg, Reibnitz und Hirschberg und zwar Berlin-Greiffenberg II. Cl.: 6 Thlr. $3^1/_2$ Sgr., III. Cl. 4 Thlr. $11^1/_2$ Sgr.; Berlin-Reibnitz II. Cl.: 6 Thlr. 23 Sgr., III. Cl.: 4 Thlr. $24^1/_2$ Sgr.; Berlin-Hirschberg II. Cl.: 7 Thlr., III. Cl. 4 Thlr. verausgabt. 3) An Stelle der bisherigen 6wöchentlichen Retourbillets Berlin-Görlitz und zurück, sowie Görlitz-Berlin und zurück werden bis 30. September zur Erleichterung des Verkehrs nach und von Sachsen und Böhmen Billets mit gleicher Giltigkeitsdauer für die 3 ersten Wagenclassen zum Preise der bisherigen 3tägigen Retourbillets Berlin-Görlitz und vice versa verabfolgt.

Mit dem 1. August werden von den Stationen Frankfurt und Soden der Taunusbahn directe Personenbillets mit directer Gepäckbeförderung nach den Hauptstationen der Rechtsrheinischen Strecke der Rheinischen Bahn und nach den Hauptstationen der Köln-Mindener, Bergisch-Märkischen und Köln-Oberlahnstein-Deutz ausgegeben, wobei theilweise bis zu den Grenzstationen Emmerich und Zevenaar kein Wagenwechsel stattfindet.

In Folge Vereinbarung der betreffenden Bahnverwaltungen wurde die Einrichtung getroffen, dass diejenigen Passagiere, welche sich im Besitze von Rundreisebillets befinden, den Coupon Linz-Salzburg nach München auch auf der Strecke Linz-Simbach benutzen können.

Personalnachrichten.

Hannover-Altenbekener Bahn. In der Verwaltungsrathssitzung der genannten Eisenbahngesellschaft am 22. Juli c. wurde der Schatzrath a. D. König in Osterode zum Syndikus, event. nach Eröffnung der Strecke bis Altenbeken zum Directionsmitgliede erwählt und hat die Wahl angenommen.

Württemberg. Das durch anderweitige Verwendung des Betriebsbauamtsvorstandes Reinhard im Staatsdienste erledigte Betriebsbauamt Ebingen wurde dem Eisenbahnbau-Inspector Bossert daselbst übertragen.

Ungar. Westbahn. Der Generalsecretär Carl Ritter von Fackh ist zum Director ernannt worden.

Italien. Ingenieur Sommeiller, einer der verdienstvollsten Förderer des Mont-Cenis-Tunnelbaues, ist am 11. Juli d. J. verstorben.

Ausland.

Montcenisbahn. Die technische Direction der Tunnelbauten im Montcenis hat der Italienischen Regierung die Anzeige gemacht, dass in der ersten Hälfte des Monats September sämmtliche Bahnarbeiten vollständig zu Ende geführt sein werden.

— *r* — Betriebs-Ergebnisse der Französischen Eisenbahnen während des Krieges. Nach und nach halten die Französischen Bahnen ihre General-Versammlungen ab, und es stellt sich der Einfluss des Krieges auf die Verkehrs-Entwickelung und auf die Rentabilität der einzelnen Unternehmungen in klaren Ziffern dar. Den stärksten Verlust hat die Französische Nordbahn erfahren. Die Verminderung der Einnahmen ist mit $14^1/_2$ Millionen berechnet, und gleichzeitig ist die Mehreinnahme der ersten Periode des Jahres mit 10 Millionen aufgezehrt, so dass der Kriegsschaden bei dieser Gesellschaft sich auf $24^1/_2$ Millionen erhebt. Die Französische Westbahn berechnet ihren Verlust mit $12^1/_2$ Mill. Frcs., wovon 2 Millionen auf das Betriebs-Material fallen. Die Südbahn ist am wenigsten von den politischen Ereignissen getroffen worden; der Ausfall an Einnahmen erhebt sich nicht über $^3/_4$ Millionen. Materialverlust und Beschädigung am Bahnkörper hat sie nicht erfahren. Von der Ostbahn, die ohne Zweifel gleichfalls sehr starke Verluste erlitten hat, fehlt der genaue Bericht noch. (Allgem. Ztg.)

Literatur.

* Coursbuch 1871 Nr. 4. Juli-August, und Eisenbahn-Anzeiger Nr. 7. Juli-August. Von dem im Cours-Büreau des Bundes-General-Postamts bearbeiteten, im Verlage der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker) erscheinenden Eisenbahn-, Post- und Dampfschiff-Coursbuche mit der grossen Eisenbahnkarte von Mittel-Europa, auf welcher bei jeder einzelnen Bahnstrecke die correspondirende Seitenzahl in rother Farbe beigedruckt, ist so eben die neue No. 4 in der bekannten Ausstattung ausgegeben worden, welche die bis zu dem vorgedachten Zeitpunkte eingetretenen resp. mit demselben eintretenden Aenderungen in dem Gange der Eisenbahnzüge, Posten und Dampfschiffe enthält. Ferner sind darin enthalten: Reisetouren zwischen mehreren Hauptorten Europa's, Verzeichniss der Bade- und Kurorte in Deutschland und den angrenzenden Ländern, nebst Nachrichten über die Reiseverbindung dieser Orte, Reisetouren zwischen Berlin und den bedeutenderen Badeorten, Tarif für Courier- und Extraposten, Wegemaasse, Münz-Vergleichungs-Tabelle, Zusammenstellung der Bestimmungen über Benutzung der Telegraphenlinien und Gebührentarif etc. Preis 15 Sgr. — „Eisenbahn-Anzeiger" No. 7. Juli-August — ebenfalls im Cours-Büreau des Bundes-General-Postamts bearbeitet, enthält die Fahrpläne der Eisenbahnen in Deutschland und der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie. Preis $7^1/_2$ Sgr. — Die Schwierigkeit der Aufstellung der neuen Fahrpläne und Aenderungen hat leider das Erscheinen beider Bücher diesmal sehr verzögert.

Inhalts-Verzeichniss der besonderen Beilage zum Deutschen Reichs-Anzeiger und Königl. Preuss. Staats-Anzeiger. No 13 vom 29. Juli 1871. Chronik des Deutschen Reichs. — Der poetische Zug in der Deutschen Rechtssprache. III. — Der Kreis Rügen. — Zur Characteristik der Norddeutschen Landschaft. — Carl von Saenger-Grabowo.

Telegraphenwesen.

t Amerikanische Telegraphen. Die Netto-Einnahme der Western Union Telegraph Company betrug für das Rechnungsjahr, welches am 1. Juni 1871 abschloss, 2 547 854 Dollars, gegen 2 227 045 D. im Vorjahr. Im Jahre 1866 hatte diese Gesellschaft 96 000, im Jahre 1870 aber schon 120 000 Engl. Meilen Telegraphenleitungen. Die Zahl der beförderten Depeschen betrug im Jahre 1867 etwa 4 000 000, im Jahr 1870 schon das Doppelte, abgesehen von den Telegrammen der Presse. Für die Herstellung neuer Linien wurden 415 000 D. im Jahre 1867, 355 000 D. in 1868, 673 000 D. in 1869 und 400 000 D. in 1870 verausgabt. Das Stamm-Capital der Gesellschaft beträgt 35 000 000 D., ausserdem hat dieselbe eine Schuld von 4 000 000 D. (Nach dem Engineering.)

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.).

10. August Leoben-Vorderberger Eisenbahn zu Graz.
10. „ *Altona-Kieler Eisenb.-Ges. zu Altona. S. S. 615.
12. „ *Dux-Bodenbacher Eisenbahn zu Wien. S. S. 557.
26. „ Magdeburg-Halberstädter Eisenb.-Ges. zu Magdeburg. S. S. 607.
28. „ *Tilsit-Insterburger Eisenb.-Ges. zu Tilsit. S. S. 607.
7. Septbr. *Hannover-Altenbekener Eisenb.-Ges. zu Hannover. S. S. 557.
29. „ *Rhein-Nahe-Eisenbahn zu Kreuznach. S. S. 557.

Einzahlungen.

Flöhathalbahn (Chemnitz-Comotau). Die Actionäre haben die erste Einzahlung mit 20 Thlr. pro Actie bis 8. August c. bei der Deutschen Unionbank in Berlin zu leisten.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
10. Aug.	zu Hannover	Hannoversche E.	Oefen	—
11. „	zu Ratibor	Oberschlesische E.	Schienen etc.	640
17. „	zu Breslau	Oberschlesische E.	Eisenbahnschienen	640
18. „	zu Carlsruhe	Badische Staatsb.	Eiserner Dachstuhl	641
19. Aug.	zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Erdarbeiten u. Brückenbauten, Ruhrthalb.	—
22. „	zu Köln	Rheinische E.	Oberbau-Materialien	640
23. „	zu Cassel	Main-Weserb.	Verkauf alter Materialien	641
28. „	zu Berlin	Berlin-Hamburger E.	Eiserner Brückenüberbau	641
30. „	zu Dresden	Sächs. Staatsb.	Güterwagen	640

OFFICIELLE ANZEIGEN.

(Officielle Anzeigen sind an die Redaction (nicht an die Expedition) der Zeitung zu richten.)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Bei dem stets zunehmenden Local-, wie Verband-Güter-Verkehr sind im Drange des Geschäfts und da die zur Beförderung aufgegebenen Gegenstände (Collis) häufig gleiche Signaturen tragen, Verwechselungen und irrthümliche Verladungen bei aller Aufmerksamkeit nicht zu vermeiden gewesen.

Diesem Uebelstande kann wirksam nur dann begegnet werden, wenn die Versender alle zur Beförderung bestimmten Güter und Gegenstände mit dem **Bestimmungsorte** deutlich bezeichnen, bei Orten, die nicht an der Eisenbahn liegen, mit der Eisenbahn-Station, von wo ab die Weiterbeförderung erfolgen soll, welche Einrichtung sich seit langer Zeit bei der Packetbeförderung durch die Post bewährt hat.

Wir empfehlen demnach den Versendern, künftighin alle zur Beförderung auf und über unsere Bahn hinaus bestimmten Güter und Gegenstände mit dem **Bestimmungsorte** deutlich und in geeigneter Weise bezeichnen zu wollen.

Berlin, den 20. Juli 1871.

Die Direction.

K. k. priv. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Kundmachung.

Die am 13. Juni 1871 abgehaltene General-Versammlung der k. k. priv. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft hat den Verwaltungsrath ermächtigt, **150000 neue Actien** al pari zu 500 Francs auszugeben, wodurch die bisherige Anzahl der den Gesellschaftsfond darstellenden Actien auf **550000 Stück** erhöht wird.

Von den neuen 150 000 Actien werden 100 000 Stück den Actionären im Verhältniss von je Einer neuen Actie auf Vier alte Actien zur Verfügung gestellt.

Die Genuss-Scheine haben dasselbe Bezugsrecht, wie die gewöhnlichen Actien.

Die Einzahlung auf die neuen Actien hat in Gold- oder Silbermünze wie folgt stattzufinden:

100 Francs vom 15. bis 25. August 1871
100 „ „ 1. „ 10. Jänner 1872
100 „ „ 1. „ 10. Juli 1872
100 „ „ 1. „ 10. Jänner 1873
100 „ „ 1. „ 10. Juli 1873

Die neuen Actien werden Anspruch haben, auf 5% Zinsen von der geleisteten Einzahlung und vom Betriebsjahr 1872 an, gleich den alten Actien auch die entfallende Super-Dividende.

Die Einzahlung der ersten Rate hat vom 15. August bis 25. August 1871 zu geschehen.

Bei verspäteter Einzahlung werden 6% Verzugs-Zinsen, und zwar bei der ersten Rate vom 15. August d. Js. an, und bei den folgenden Raten immer vom 1. Einzahlungstage an berechnet.

Die Zahlung der 5%igen Zinsen für die geleisteten Einzahlungen und die Auszahlung der Super-Dividende für das Betriebsjahr 1872 erfolgt durch Abrechnung des entfallenden Betrages von den zu leistenden Einzahlungen.

Die Anmeldung zum Bezuge der Actien und die Einzahlung der Raten wird angenommen:

1) in **Wien** am Sitze der Gesellschaft, Schwarzenbergstrasse No. 17,
2) „ **Paris** bei der Cassa der Société générale de Credit mobilier, Place vendôme No. 15,
3) „ **Lyon** bei dem Credit Lyonais,
4) in **Berlin** bei den Herren Mendelssohn & Cie.,
5) „ **Frankfurt a/M.** bei den Herren Gebrüder Bethmann.

Die P. T. Actionäre, welche ihr Bezugsrecht auszuüben wünschen, werden daher eingeladen, ihre Actien und Genussscheine oder ihre gesellschaftlichen Depositenscheine darüber (diese nur in Wien) vom 15. bis 25. August d. Js. mit einem arithmetisch geordneten Nummern-Verzeichnisse einzureichen.

Die eingereichten Titel werden abgestempelt.

Die Einzahlungen in Wien finden in Oesterr. Währung zum Waarencourse der 20 Francs-Stücke des der Einzahlung vorhergehenden Tages; in Berlin und Frankfurt a/M. in der Währung dieser Plätze nach dem Durchschnitts-Course der dem Einzahlungs-Termine vorhergehenden Woche statt.

Es werden **Interims-Scheine** ausgegeben, welche gegen definitive Actien erst nach Einzahlung der letzten Rate umgetauscht werden.

Für je vier alte Actien wird ein Interimsschein über **Eine** neue Actie, und für jede Anzahl unter vier Stücken ebenso viele Interimsscheine über **Viertelactien** ausgefolgt.

Die Interims-Scheine von Viertel-Actien können in Wien und in Paris gegen die entsprechende Anzahl von Interims-Scheinen über ganze Actien umgetauscht werden.

Wien, am 28. Juli 1871.

Die General-Direction.

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

Die fünfte Ausloosung der vierprocentigen Prioritäts-Obligationen I. Emission und die erste Ausloosung der fünfprocentigen Prioritäts-Obligationen II. Emission der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft hat heute stattgefunden und sind folgende Nummern gezogen worden:

1) Von den vierprocentigen Prioritäts-Obligationen I. Emission:

50 Stück à 150 Thlr.

No. 62. 220. 330. 442. 539. 579. 598. 609. 901. 1106. 1240. 1552. 1627. 1745. 1774. 1782. 1835. 2112. 2124. 2203. 2428. 2443. 2530. 2542. 2846. 2904. 2958. 2995. 3076. 3146. 3188. 3319. 3503. 3540. 3597. 3694. 3726. 3809. 3830. 3888. 3895. 4012. 4101. 4172. 4276. 4388. 4555. 4578. 4687. 4842.

25 Stück à 300 Thlr.

No. 5026. 5218. 5368. 5598. 5664. 5812. 5885. 5924. 6171. 6299. 6479. 6564. 6638. 6660. 6669. 6813. 7161. 7191. 7208. 7241. 7255. 7371. 7378. 7402. 7493.

10 Stück à 750 Thlr.

No. 7523. 7610. 7652. 7754. 7841. 7902. 7920. 8046. 8143. 8182.

5 Stück à 1500 Thlr.

No. 8591. 8614. 8816. 8882. 8957.

2) Von den fünfprocentigen Prioritäts-Obligationen II. Emission:

I. Theil.

65 Stück à 100 Thlr.

No. 1. 46. 47. 108. 114. 132. 152. 215. 228. 238. 256. 257. 289. 290. 628. 1090. 1122. 1156. 1221. 1524. 1775. 1809. 1998. 2293. 2303. 2323. 2681. 3328. 3614. 3843. 3907. 3924. 4406. 4966. 5169. 5192. 5344. 5597. 5666. 5693. 6431. 6448. 6560. 6755. 6894. 7119. 7129. 7140. 7171. 7172. 7178. 7186. 7270. 7337. 7521. 7578. 7893. 9428. 9430. 11069. 11348. 11362. 11398. 11924. 12395.

12 Stück à 500 Thlr.
No. 12553. 12836. 13330. 13367. 13409. 13560. 13621. 13839. 14455. 14459. 14705. 14777.

II. Theil.

25 Stück à 100 Thlr.
No. 16543. 16626. 17320. 17327. 17506. 17849. 18014. 18015. 18051. 18437. 18446. 18521. 18548. 18646. 18791. 18957. 19102. 19243. 19284. 19307. 19399. 19647. 19649. 19896. 19948.

5 Stück à 500 Thlr.
No. 20261. 20495. 20762. 20802. 20903.

Von den in der ersten, zweiten, dritten und vierten Ausloosung der vierprocentigen Prioritäts-Obligationen I. Emission gezogenen Nummern sind bis jetzt folgende nicht eingelöst:

von der ersten Ausloosung
à 150 Thlr. No. 2274.

von der zweiten Ausloosung
à 300 Thlr. No. 5144. 6219.

von der dritten Ausloosung
à 150 Thlr. No. 2776. 2953.
à 750 Thlr. No. 7671.

von der vierten Ausloosung
à 150 Thlr. No. 1499. 1867. 2589. 2737. 2833. 3186. 4737. 4747. 4752. 4876. 4886.
à 300 Thlr. No. 5691. 5828. 5854.
à 750 Thlr. No. 7519. 7994.

Die Inhaber der ausgeloosten Prioritätsobligationen werden hiervon unter der Benachrichtigung in Kenntniss gesetzt, dass die Zahlung der Capitalbeträge der heute ausgeloosten Obligationen mit Zinsen bis zum 31. December d. J., gegen Einlieferung der Obligationen und der dazu gehörigen Zinscoupons vom **2. Januar 1872 an**, die Zahlung der Capitalbeträge der bei der ersten, zweiten, dritten und vierten Ausloosung der vierprocentigen Prioritäts-Obligationen I. Emission gezogenen und bis jetzt uneingelöst gebliebenen Obligationen dagegen wie bisher jeden **Montag, Dienstag, Donnerstag** und **Freitag von 9** Uhr Vormittags **bis 1 Uhr** Nachmittags bei unserer Hauptcasse im hiesigen Bahnhofsgebäude, erfolgen wird.

Altona, den 10. Juli 1871. **Die Direction.**

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen.

Die Anfertigung und Lieferung von
244 bedeckten Güterwagen und
260 offenen Güterwagen,
von welchen jede Gattung zur Hälfte mit Bremsen zu versehen ist, soll im Wege der Submission mit freier Auswahl unter den Submittenten vergeben werden.

Die zu Grunde gelegten Zeichnungen und Bedingungen liegen in dem Büreau der Maschinen-Verwaltung in Leipzig zur Einsicht offen, von wo auch Abdrücke unter der Bedingung der Wiedereinsendung in Empfang genommen werden können.

Die Ablieferungstermine der benannten Wagen sollen folgende sein:

a) der bedeckten Güterwagen
70 Stück bis zum 15. März 1872,
52 „ „ „ 15. April „
75 „ „ „ 15. Juli „
47 „ „ „ 15. August „

b) der offenen Güterwagen
45 Stück bis zum 15. Mai 1872,
100 „ „ „ 15. Juni „
40 „ „ „ 15. August 1872,
75 „ „ „ 15. September 1872.

Für diese Wagen werden der Fabrik nur die Räder und Achsen von der Eisenbahnverwaltung mindestens 4 Wochen vor den Ablieferungsterminen franco geliefert.

Die Lieferungsofferten, welche den Preis der Wagen, ausschliesslich der Räder und Achsen, franco Leipzig oder Dresden zu enthalten haben, sind portofrei mit der Aufschrift „Offerte zur Lieferung von Güterwagen“ bis zum **30. August 1871** einzusenden, worauf den Submittenten spätestens bis zu dem 15. September 1871 eine entscheidende Antwort zugehen wird.

Dresden, am 28. Juli 1871.
Königl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Frhr. von Biedermann.

Rheinische Eisenbahn.

Die Lieferung von
4 500 mille Kilogr. Gussstahlschienen,
250 mille Kilogr. Puddelstahlzungenschienen,
1 100 Stck. diverse Weichenplatten,
2 500 Meter Ergänzungsplatten zu Weichen,
30 000 Stück Querschwellen, eichene,
30 000 Stück Unterlagsplatten,
65 000 Stück Seitenlaschen,
130 000 Stück Laschenbolzen,
250 000 Stück Haknägel ohne Sporn,
250 000 Stück Haknägel mit Sporn
soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die Bedingungen und Zeichnungen sind in unserem technischen Büreau, Trankgasse No. 49 hierselbst, einzusehen und von dort auf portofreie Anfragen zu beziehen.

Offerten mit der äusseren Bezeichnung
„Submission auf Oberbau-Materialien“
an welche die Submittenten bis zum 4. September c. gebunden bleiben, sind bis zum **22. August c.** versiegelt und portofrei an uns einzusenden.

Köln, den 29. Juli 1871. **Die Direction.**

Oberschlesische Eisenbahn.

Die Lieferung von:
a) 10 927 Centner Eisenbahnschienen,
b) 407 do. Laschen zu 5″ hohen Schienen,
c) 90 do. Laschenschraubenbolzen do.
d) 439 do. Hackennägel,
e) 74 do. Laschenschrauben zu $4^1/_3$″ hohen Schienen,
f) 9 576 Stück eichenen Bahnschwellen
soll im Wege der Submission vergeben werden.

Lieferungslustige wollen iher Offerten an die unterzeichnete Kommission portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:
„Offerte auf Lieferung von Schienen etc.“
bis zu dem in unserem Verwaltungsgebäude zu Ratibor auf
Freitag, den 11. August cr. Vormittags 11 Uhr
anberaumten Submissions-Termine einreichen, in welchem dieselben in Gegenwart der erschienenen Submittensen eröffnet werden sollen.

Die Bedingungen können von unserem Central-Büreau in Ratibor gegen Erstattung der Copialien bezogen oder dortselbst eingesehen werden.

Ratibor, den 25. Juli 1871.
Kommission
der Königlichen Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Oberschlesische Eisenbahn.

Die Lieferung von:
277 200 laufende Fuss oder 6 389 460 Pfund gewalzter Eisenbahnschienen
für den Bau der Breslau-Mittelwalder Eisenbahn soll im Wege öffentlicher Submission verdungen werden.

Die Lieferungsbedingungen liegen in unserm Büreau zur Einsicht offen, können auch von den Submittenten gegen Erstattung der Kopialien bezogen werden.

Offerten sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:
„Submission auf die Lieferung von Eisenbahnschienen für die Breslau-Mittelwalder Eisenbahn.“
bis zu dem auf **Donnerstag den 17. August cr. Vormittags 11 Uhr** anberaumten Submissionstermin in unserem Büreau hierselbst, Teichstrasse No. 18 einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten werden eröffnet werden.

Breslau, den 27. Juli 1871.
Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Grossh. Badische Eisenbahnen.

Die Herstellung des eisernen Dachstuhls für ein Maschinenhaus von 60 Meter Durchmesser mit einem Bedarf von

2364 Centner Schmiedeeisen und
550 „ Gusseisen

soll an einen tüchtigen Fabrikanten vergeben werden.

Zeichnungen, Gewichtsberechnung und Bedingungen können bei der unterfertigten Stelle eingesehen werden, bei welcher auch die Angebote bis längstens **Vormittags 11 Uhr den 18. August d. J.** einzureichen sind.

Carlsruhe, den 29. Juli 1871.

Gr. Eisenbahnamt.

Der Vorstand. Burg. **Der Maschinen-Ingenieur.** Delisle.

Main-Weser-Bahn.

Die nachstehend bezeichneten, in den Werkstätten der Main-Weser-Bahn zu Frankfurt a/M., Giessen und Cassel sowie in der gemeinschaftlichen Werkstätte zu Cassel lagernden Material-Abfälle etc. als:

altes Schmiedeeisen, altes Gusseisen, alter Stahl, Kupfer-Spähne, Rothguss-Spähne, altes Messing, alte Gummiringe, ein alter Locomotivkessel, Wagen-Achsen mit Rädern ohne Radreifen, Wagen- und Treib-Achsen, alte Tender- und Wagenräder mit und ohne Reifen und zwei alte Locomotiven ohne Tender (einzelne Theile fehlen)

sollen in dem am

Dienstag den 15. August d. J. Vormittags 11 Uhr

vor dem Unterzeichneten anstehenden Termine im Wege öffentlicher Submission an den Meistbietenden verkauft werden.

Die näheren Bedingungen sowie die Beschreibung der Locomotiven etc. werden von dem Unterzeichneten auf portofreie Anforderung abgegeben.

Cassel, am 22. Juli 1871.

Der Ober-Maschinenmeister.
Büte.

Main-Weser-Bahn.

Die Vorräthe der Main-Weser-Bahn an abfälligen Bahnmaterialien, bestehend in ca.

37 400 Centnern alten Schienen,
211 „ Laschen,
484 „ Schmiedeeisen, Kleineisenzeug,
195 „ Gusseisen, Schienenstühle etc.,
140 „ Hartgussherzstücken
u. s. w.

sollen im Wege der öffentlichen Submission verkauft werden.

Termin hierzu wird auf

Mittwoch den 23. August cr. Vormittags 11 Uhr

im Geschäftslocale der unterzeichneten Direction anberaumt.

Die Offerten sind frankirt und versiegelt mit der Aufschrift „Offerte zum Ankauf alter Materialien" vor dem bezeichneten Termine hierher einzureichen, wo die Eröffnung derselben in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten erfolgt.

Die Verkaufsbedingungen nebst zugehörigem Materialien-Verzeichniss liegen bei unserer Centralmaterialien-Controle dahier zur Einsicht offen. Gegen portofreies Ansuchen und Einsendung einer Gebühr von 5 Sgr. per Exemplar können die Bedingungen auch von genannter Stelle bezogen werden.

Cassel, den 25. Juli 1871.

Königliche Direction der Main-Weser-Bahn.

Berlin-Hamburger Eisenbahn.
Zweigbahn Wittenberge-Lüneburg.

Die Lieferung und Aufstellung der eisernen Brücken-Ueberbaue für 20 Oeffnungen der Elb-Brücke bei Doemitz von je 102 Fuss lichter Weite, im Gesammtgewicht von ca. 27500 Centnern, soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die Submissions-Formulare, Bedingungen und Gewichts-Berechnungen, sind von dem Büreau des Unterzeichneten auf dem hiesigen Hamburger Bahnhofe zu beziehen; ebendaselbst können auch die Zeichnungen eingesehen werden.

Offerten sind versiegelt und portofrei bis zum **28. August d. J.** an das genannte Büreau einzureichen.

Berlin, den 29. Juli 1871.

Der Ober-Ingenieur.
Neuhaus.

Braunschweigische Eisenbahnen.

Es soll die Lieferung von 4 Stück 3 Achsen gekuppelten Güterzuglocomotiven mit Tendern, Ausrüstungs- und Reservestücken im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Montag den 7. August c. Vormittags 11 Uhr

in unserem Büreau auf hiesigem Bahnhofe anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift

„Offerte auf Lieferung von Locomotiven"

eingereicht sein müssen, und in welchem auch die eingereichten Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Zeichnungen und Submissionsbedingungen liegen im oben bezeichneten Büreau zur Einsicht aus, die Submissionsbedingungen werden auch auf portofreie, an uns zu richtende Schreiben mitgetheilt.

Braunschweig, den 18. Juli 1871.

Die Ober-Betriebs-Inspection.
A. Steigertahl. Blenkinsop.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Zur Gewinnung eines günstigeren Anschlusses von Wien und zur besseren Verbindung zwischen Berlin und Dresden haben wir vom **6. August** ab in Vereinbarung mit der Leipzig-Dresdner Eisenbahn in jeder Richtung noch einen Personenzug eingelegt.

Zwischen **Berlin** und **Röderau** resp. Dresden werden demnach vom **6. August** zunächst **bis ult. October** cr. folgende Züge coursiren:

a) Richtung: Berlin-Dresden:

	von Berlin	von Jüterbog	in Röderau	in Dresden	
Personenzug 2	$6._{45}$ Vorm.	$8._{19}$ Vorm.	$10._{15}$ Vorm.	$11._{35}$ Vorm.	Anschluss nach Wien
„ 6	12 Mittg.	$1._{38}$ Nm.	$3._{35}$ Nm.	5 Nm.	desgl. „ Aussig
„ 6a	$5._{15}$ Nm.	$6._{49}$ Nm.	$8._{45}$ Nm.	$10._{3}$ Nm.	
Schnellzug 10	8 „	$9._{27}$ „	$11._{10}$ „	$12._{32}$ Vorm.	Anschluss nach Wien

b) Richtung Dresden-Berlin:

	von Dresden	von Röderau	von Güterbog	in Berlin	
Schnellzug 14	$4._{15}$ Vorm.	$5._{20}$ Vorm.	$7._{6}$ Vorm.	$8._{32}$ Vorm.	Anschluss von Wien.
Personenzug 17	10 „	$11._{25}$ „	$1._{24}$ Nm.	$3._{5}$ Nm.	
„ 17a.	$3._{15}$ Nm.	$4._{25}$ Nm.	$6._{26}$ „	$7._{55}$ „	Anschluss von Wien.
„ 23	$6._{45}$ „	$8._{5}$ „	$10._{10}$ „	$11._{45}$ „	

Berlin, den 28. Juli 1871.

Die Direction.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen im Monat Juni 1871.

Namen der Bahnen	Betriebslänge in Meilen 1871	Betriebslänge in Meilen 1870	Befördert wurden Personen 1871	Personen 1870	Centner Güter 1871	Centner Güter 1870	Einnahmen aus dem Personen-Verkehr	Einnahmen aus dem Güter-Verkehr	in Summa incl. Extraordinaria	Differenz gegen denselben Monat im vorjahre	Einnahmen bis ultimo Juni	Differenz gegen das Vorjahr
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben.												
Bebra-Hanauer Eisenbahn	19,5	19,5	84341	—	365850	—	115950	49600	170410	+87178	594380	+227394
a. Berg.-Märkische u. Hess. Nordb.	100,54	90,06	—	—	—	—	270400	701678	1032388	+109900	5253267	+308446
b. Ruhr-Siegbahn	14,39	14,39					58600	120252	186902	+48395	840572	+30418
Berlin-Anhaltische E.	49,14	49,14	—	—	—	—	249000	235000	490000	+154449	2075300	+400838
Berlin-Görlitzer E.	27,6	27,6	—	—	—	—	39458	57292	105301	+1269	550865	+75460
Berlin-Hamburger E.	39,7	39,7	—	—	—	—	144757	227843	376258	+40501	2087672	+37335
Berlin-Potsdam-Magdburger E.	19,54	19,54	—	—	—	—	218776	156925	375701	+115188	1672049	+309427
a. Berlin-Stettin-Stargard	29,7	29,7	—	—	—	—	169229	121203	291314	+63014	—	+162549
b. Stargard-Cöslin-Colberg	22,9	22,9	—	—	—	—	29123	26840	66067	+15159	—	+59604
c. Zweigbahn Cöslin-Danzig[1]	26,31	8,9	—	—	—	—	18718	8679	27436	—	—	—
d. Vorpommersche Zweigbahnen	31,4	31,4	—	—	—	—	53487	26523	80160	+17669	—	+42961
a. Breslau-Schweidnitz-Freiburger E.	22,89	22,89	117514	131655	—	1878281	50347	94013	153192	+3013	787133	+69940
b. Liegnitz-Glogau[2]	7,7	2,9	15600	9464	—	52053	5017	2111	7128	+4291	35627	+22271
Cottbus-Grossenhain[3]	10,60	10,60	13295	11349	161561	49346	3486	7853	11339	+4490	65995	+50490
Hannoversche Staatsbahn	111,1	109,4	—	—	—	—	326792	474336	847491	+52034	4750445	+467405
a. Holsteinische excl. Elmsh.-Glückst.	32,4	32,4	152628	231351	586114	581078	66410	71102	137512	+21274	685112	+89416
b. Glückstadt-Elmshorn	4,5	4,5	13472	14930	152679	134078	3694	4375	8069	+300	74687	+31957
c. Schleswigsche E.	30,9	30,9	41465	45445	173416	191996	22838	23970	46808	+1118	283454	+19186
Homburger E.	2,41	2,41	57781	66247	40149	45240	13517	1272	14789	—2035	68950	+1723
a. Köln-Mindener Hauptbahn	48,72	48,72	—	—	—	—	137237	475811	1016420	+364702	4219647	+562434
b. Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn			—	—	—	—	15205	34029	56985	+8706	340560	+44904
c. Köln-Giessen und Rheinbrücken	24,31	24,31	—	—	—	—	26839	137404	230180	+36733	1057834	+33913
d. Zusammen	73,03	73,03	—	—	—	—	179281	647244	1303585	+410141	5618041	+641251
e. Venlo-Hamburger Bahn	8,94	8,94	—	—	—	—	9096	10309	20054	+1310	109596	+19672
Leipzig-Dresden	29,35	29,35	—	—	—	—	125206	254498	379704	+115360	1694320	+360740
a. Lübeck-Büchen	6,3	6,3	16624	16777	197800	208765	5704	10433	68997	—3356	329757	+63868
b. Lübeck-Hamburg	8,45	8,3	35759	40702	319553	370981	16744	31116				
Märkisch-Posener E.[4]	36,2	—	—	—	—	—	27398	15389	46473	—	220080	—
a. Magdeburg-Leipzig	22,682	22,682	—	—	—	—	76014	160358	236372	+44252	1296337	+131344
b. Halle-Casseler Zweigbahn	22,25	22,25	—	—	—	—	45000	84456	129456	+56508	676059	+255863
Magdeb.-Halberstädter E. a. Strecke Magdeburg-Thale, Cöthen-Vienenburg nebst Zweigbahnen u. Magdeburg-Wittenberge	44,0	44,0	260977	226314	3278225	2949881	101597	179865	281462	+61379	1360788	+135573
Magdeb.-Halberstädter E. b. Spandau-Gardelegen u. Stendal-Salzwedel[5]	24,2	7,6	27226	7500	75899	23465	10392	7314	17706	+13034	66996	+52058
Vormalige Mecklenburgische Eisenb.	19,27	19,27	—	—	—	—	37115	18515	55630	+3079	262782	—ca. 9400
Nassauische E.	27,58	27,58	161311	190243	1308487	2203177	127719	51545	188423	+44513	626646	+78488
Niederländische Rheinbahn	28	28	152876	193192	1114339	1175328	118189	91419	209608	—13667	430329[6]	+7166
Niederschlesische Zweigb.	9,5	9,5	60571	25884	331161	272603	19242	30462	49704[7]	+24818	190313[8]	+48366
Nordhausen-Erfurter E.	10,2	10,2	—	—	—	—	8451	6294	14745	+163	79635	+13726
a. Oberschlesische Hauptbahn[9]	64,63	64,63	—	—	—	—	94499	507792	664621	+17301	3867560	+272579
b. „ Zweigbahn	12	12	—	—	—	—	—	13813	14121	+1184	80125	+4422
c. Breslau-Posen-Glogau	27,84	27,84	—	—	—	—	69160	86197	168775	+23850	834240	+87796
d. Stargard-Posen	22,63	22,63	—	—	—	—	26376	50690	84071	—11176	467584	+3133
Ostpreussische Südbahn	30,22	30,22	51781	59116	409434	357313	19962	35011	58035	+74	327736	+34060
Preussische Ostbahn	134,59	121,05	—	—	—	—	432558	363868	856205	+5842	4164255	—275330
Rechte Oderufer-E.	39,4	29,0	—	—	—	—	24440	93410	125850	+40218	—	—205987
Rheinische E.	92,52	80,62	915360	630863	8107900	6330865	592100	441260	1033360	+390646	4738060	+1272072
a. Rhein-Nahe-Eisenbahn	16,15	16,15	—	—	—	—	111900	37004	153543	+52330	720809	+242490
b. Saarbrücker E.	21,93	19,55	—	—	—	—	28100	86493	178717	—13074	1003486	—72445
Thüringische Eisenb. a. Stammb., Leipzig-Corbethaer u. Weissenfels-Geraer Zweigb.	37,256	37,256	—	—	—	—	174636	239307	413943	+106929	1989723	+507431
Thüringische Eisenb. b. Dietendorf-Arnstädter Zwgb.	1,345	1,345	—	—	—	—	966	1190	2156	—731	11648	—981
Thüringische Eisenb. c. Gotha-Leinefelder Zweigb.[10]	8,91	5,3	—	—	—	—	4951	5276	10227	+1290	70892	+48944
Tilsit-Insterburger E.	7,1	7,1	7769	9902	83605	62658	3323	3456	7829	+167	46051	+4159
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Rhein. W. angegeben.												
Bayerische Ostbahnen	81,4	81,4	203603	237512	2147862	2468522	200546	595732	796278	+20[illegible]8	—	—
Bayerische Staatsbahnen	246,0	241,5	532821	651755	4498656	4788181	634085	1229013	1863098	—75242	—	—
Frankfurt-Hanauer E.	5,46	5,46	76672	74018	393973	551511	41106	37982	93030	+2274	444109	+80524
Hess. Ludwigsb. a. Alte Strecke (nicht garantirte Linien)	33,98	33,98	405969	295072	1867003	1846285	231770	183153	421267	+64140	2461868	+638236
Hess. Ludwigsb. b. Neue Strecken (garantirte Linien)	11,44	2,87	63362	25566	260886	7338	12609	14500	27243	+22510	112659	+90691
Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth)	0,8	0,8	70893	72393	4610	5000	7834	115	7949	—121	50942	+1915
Oberhessische Eisenb.	20,777	6,02	—	—	—	—	—	—	28540	—	157796	—
Pfälzische Eisenbahnen	—	—	286206	265649	3162885	3239248	244676[11]	265808	510484	+136035	2938401	+819629
Taunusbahn	—	—	132436	139428	408912	397042	71597	26947	99275	+3629	411181	+52261
Werrabahn	22,8	22,8	—	—	—	—	35669	60994	96663	—16023	—	+46510
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Rubeln angegeben.												
Warschau-Wien	46 3/7	46 3/7	103686	105 067	4963813	4198896	105415	192815	325383	+53360	1533066	+137855
Warschau-Bromberg	19 6/7	19 6/7	31402	31030	1387083	1612232	24710	35676	79190	—10599	390462	+5097
Riga-Dünaburg	34,56	34,56	—	—	—	—	47702	229439	302474	+111680	1286610	+370541
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Francs angegeben.												
Schweizer Centralbahn	238 Kil.	238 Kil.	198000	201391	1370000	1154140	347000	471000	818000	+ ca. 118000	—	—
Lüttich-Mastrichter Bahn	30 „	30 „	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Anmerkungen zur vorhergehenden Tabelle.

[1] Stolp-Zoppot ($15,_{9}$ M.) am 1. September 1870 eröffnet.
[2] Lüben-Glogau ($4,_{10}$ M.) am 9. Januar 1871 eröffnet.
[3] Eröffnet am 21. April 1870.
[4] Eröffnet am 26. Juni 1870.
[5] Eröffnet am 15. März 1870.
[6] Vom 1. Mai 1871 bis ultimo Juni 1871.
[7] Excl. Extraordinaria.
[8] Incl. Extraordinaria.
[9] Einschliesslich der Wilhelms- und Neisse-Brieger Bahn.
[10] Gotha-Mühlhausen ($5,_{30}$ M.) am 11. April, Mühlhausen-Leinefelde ($3,_{91}$ M.) am 3. October 1870 eröffnet.
[11] Hierunter 152 957 fl. 46 kr. gestundete Militärfahrgelder.

Oberhessische Eisenbahnen.

Fahrtenplan vom 31. Juli 1871 bis auf Weiteres.

I. Linie: Giessen-Fulda.

Meilen	Kilometer	Stationen.	1. Personenzug.	3. Gemischter Zug.	5. Güterzug mit Personenbeförderung.	7. Personenzug
			I., II. u. III. Classe.			
		Anschlüsse von Frankfurt	12_{15} früh	8_{25}	11_{46}	7_{23}
		Anschlüsse von Cassel	2_{28} früh	8_{17}	11_{21}	7_{31}
		Anschlüsse von Wetzlar	—	7_{50}	11_{23}	7
			Vorm.	Vorm.	Nachm.	Nachm.
		Giessen . . . ab	4_{50}	9	12_{30}	7_{50}
$1,_{31}$	$9,_{83}$	Gross-Buseck . „	5_{05}	9_{15}	12_{55}	8_{5}
$3,_{11}$	$23,_{29}$	Grünberg . . „	5_{35}	9_{45}	1_{35}	8_{35}
$5,_{09}$	$38,_{16}$	Burg- u. Nieder-Gemünden . „	6_{5}	10_{15}	2_{10}	9_{5}
$7,_{03}$	$52,_{70}$	Zell-Romrod . „	6_{30}	10_{45}	2_{50}	9_{35}
$8,_{05}$	$60,_{34}$	Alsfeld . . . an	6_{45}	11	3_{9}	9_{50}
		Alsfeld . . . ab	6_{50}	11_{5}	3_{20}	9_{55}
$8,_{94}$	$67,_{07}$	Renzendorf . . „	7_{5}	11_{20}	3_{40}	10_{10}
$10,_{58}$	$79,_{31}$	Lauterbach . „	7_{30}	11_{45}	4_{15}	10_{35}
$11,_{48}$	$86,_{10}$	Bad Salzschlirf „	7_{45}	12	4_{30}	10_{50}
$12,_{35}$	$92,_{68}$	Grossenlüder „	7_{55}	12_{15}	4_{50}	11_{05}
$14,_{17}$	$106,_{24}$	Fulda . . . . an	8_{20}	12_{40}	5_{18}	11_{30}
		Anschlüsse nach Bebra	9_{20}	1_{40} 3_{4}*	6_{22}	4_{40} früh
		Anschlüsse nach Hanau	8_{37}	1_{43}* 3_{1}	5_{35}* 6_{12}	2_{25} früh

Meilen	Kilometer	Stationen.	2. Personenzug.	4. Güterzug mit Personenbeförderung.	6. Gemischter Zug.	8. Personenzug.
			I., II. u. III Classe.			
		Anschlüsse von Bebra	12_{50} früh	8_{33}	1_{40}* 2_{45}	5_{31}* 6_{5}
		Anschlüsse von Hanau	2_{24} früh	10_{44}	1_{30} 3_{1}*	6_{13}
			Vorm.	Vorm.	Nachm.	Nachm.
		Fulda . . . ab	4_{15}	11_{5}	3_{15}	6_{50}
$1,_{82}$	$13,_{56}$	Grossenlüder . „	5_{10}	11_{40}	3_{40}	7_{15}
$2,_{68}$	$20,_{14}$	Bad Salzschlirf „	5_{20}	12	3_{50}	7_{25}
$3,_{58}$	$26,_{93}$	Lauterbach . „	5_{35}	12_{15}	4_{5}	7_{40}
$5,_{22}$	$39,_{17}$	Renzendorf . . „	5_{55}	12_{50}	4_{35}	8_{10}
$6,_{11}$	$45,_{90}$	Alsfeld . . . an	6_{10}	1_{6}	4_{47}	8_{22}
		Alsfeld . . . ab	6_{15}	1_{15}	4_{55}	8_{25}
$7,_{13}$	$53,_{54}$	Zell-Romrod . „	6_{30}	1_{40}	5_{10}	8_{40}
$9,_{07}$	$68,_{08}$	Burg- u. Nieder-Gemünden . „	6_{55}	2_{15}	5_{40}	9_{10}
$11,_{05}$	$82,_{95}$	Grünberg . . „	7_{25}	3_{5}	6_{10}	9_{40}
$12,_{85}$	$96,_{39}$	Gross-Buseck . „	7_{50}	3_{40}	6_{40}	10_{5}
$14,_{17}$	$106,_{24}$	Giessen . . . an	8_{8}	4	7	10_{25}
		Anschlüsse nach Frankfurt / nach Cassel	8_{35} / 8_{33}	4_{26} / 4_{45}	7_{39} / 7_{31}	2_{48} früh / 12_{19}
		Anschlüsse nach Wetzlar	8_{40}	4_{40}	7_{40}	—

II. Linie: Giessen-Gelnhausen.

Meilen	Kilometer	Stationen.	9. Gemischter Zug.	11. Güterzug mit Personenbeförderung.	13. Personenzug.	15. Gemischter Zug.
			I., II. u. III. Classe.			
		Anschlüsse von Frankfurt	12_{15} früh	11_{46}	—	7_{23}
		Anschlüsse von Cassel	2_{28} früh	11_{21}	4_{16}	7_{31}
		Anschlüsse von Wetzlar	—	11_{23}	3_{50}	7
			Vorm.	Vorm.	Nachm.	Nachm.
		Giessen . . . ab	4_{55}	11_{55}	4_{30}	7_{45}
$2,_{03}$	$15,_{25}$	Lich . . . . „	5_{25}	12_{35}	4_{55}	8_{15}
$2,_{91}$	$21,_{85}$	Hungen . . . „	5_{40}	1	5_{10}	8_{30}
$4,_{68}$	$35,_{09}$	Nidda (Bad Salzhausen) „	6_{10}	1_{45}	5_{40}	9
$6,_{11}$	$45,_{85}$	Stockheim . . „	6_{35}	2_{15}	6	9_{25}
$7,_{32}$	$54,_{89}$	Büdingen . . „	6_{55}	2_{45}	6_{20}	9_{45}
$9,_{30}$	$69,_{74}$	Gelnhausen . an	7_{25}	3_{25}	6_{52}	10_{20}
		Anschlüsse nach Bebra	9_{9} 10_{58}	4_{9}	8_{18}	11_{18}
		Anschlüsse nach Hanau	7_{35} 10_{37}	5_{34}	7_{5} 8_{20}	5_{12} früh

Meilen	Kilometer	Stationen.	10. Gemischter Zug.	12. Güterzug mit Personenbeförderung.	14. Personenzug.	16. Gemischter Zug.
			I., II. u. III. Classe.			
		Anschlüsse von Bebra	5_{10} früh	10_{35}	3_{3}	7_{3} 8_{18}
		Anschlüsse von Hanau	11_{18} Nachts	9_{7} 10_{55}	4_{6}	8_{15}
			Vorm.	Vorm.	Nachm.	Nachm
		Gelnhausen . ab	5_{40}	11_{50}	4_{15}	8_{30}
$1,_{98}$	$14,_{85}$	Büdingen . . „	6_{15}	12_{35}	4_{50}	9
$3,_{18}$	$23,_{89}$	Stockheim . . „	6_{35}	1	5_{10}	9_{25}
$4,_{62}$	$34,_{65}$	Nidda (Bad Salzhausen) „	7	1_{40}	5_{35}	9_{50}
$6,_{38}$	$47,_{89}$	Hungen . . . „	7_{25}	2_{20}	6	10_{15}
$7,_{26}$	$54,_{49}$	Lich . . . . „	7_{45}	2_{45}	6_{20}	10_{30}
$9,_{30}$	$69,_{74}$	Giessen . . . an	8_{14}	3_{20}	6_{50}	11
		Anschlüsse nach Frankfurt / nach Cassel	8_{25} / 8_{33}	4_{26} / 4_{15}	7_{39} / 7_{31}	2_{48} / 12_{19} früh
		Anschlüsse nach Wetzlar	8_{40}	4_{40}	7_{40}	—

PRIVAT-ANZEIGEN.

Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft.
Directe **Post-Dampfschifffahrt** zwischen

Hamburg und Newyork

eventuell via Havre, vermittelst der Post-Dampfschiffe

Silesia,	Mittwoch,	9. Aug.	Mor-gens.	Westphalia,	Mittwoch, 23. August	Mor-gens.
Hammonia,	do.	16. Aug.		Holsatia,	do. 30. August	
Vandalia,	Sonnabend,	19. Aug.				

Passagepreise: 1. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **165**, 2. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **100**, Zwischendeck Pr. Crt.-Thlr. **55**.

zwischen **Hamburg** und **Westindien**
Grimsby und Havre anlaufend,
nach St. Thomas, La Guayra, Puerto Cabello, Curacao, Colon, Santa Marta, Sabanilla und von Colon (Aspinwall) mit Anschluss via Panama
nach allen Häfen des Stillen Oceans
und via San Francisco nach Japan und China
Dampfschiff Borussia, Capt. Kühlewein, am 23. August.
" Teutonia, " Milo, " 23. September.
" Bavaria, " Stahl, " 23. October.

zwischen **Hamburg-Havana** und **New-Orleans,**
auf der Hin- und Rückreise Havre und Santandar anlaufend,

	Von Hamburg:	Von Havre:	Von Santander:	Von New-Orleans:
Germania,	23. September.	26. September.	30. September.	1. November.
Saxonia,	21. October.	24. October.	28. October.	29. November.
Vandalia,	18. November.	21. November.	25. November.	27. December.
Germania,	16. December.	19. December.	23. December.	24. Januar.

und ferner alle vier Wochen Sonnabends.
Passagepreise: I. Cajüte Pr.-Thlr. **180**, Zwischendeck Pr.-Thlr. **55**.
Näheres bei dem Schiffsmakler **August Bolten, Wm. Miller's Nachf., Hamburg.**

Schutz vor Menschenzerschmetterung!

Das Studienmaterial des Erfindungsprojects: Sicherheit bei Zusammenstössen auf Eisenbahnen, incl. neue Forschungen: Radschuhwegfall, wünscht zu verkaufen
R. Volkart, Nöschikon, Ctn. Zürich.

Die k. k. priv. Dux-Bodenbacher Bahn
wird die Lieferung der nachstehend verzeichneten **Fahrbetriebsmittel** im Wege der öffentlichen Submission begeben:

2	Stück gemischte Personenwagen I. u. II. Kl.	Lieferungstermin: December 1871 bis Juni 1872.
3	" Personenwagen II. Kl.	
4	" do. III. Kl.	
3	" do. IV. Kl.	
2	" Postwagen	
4	" Conducteurswagen	
12	" gedeckte Lastwagen	
40	" Kohlenwagen mit Bremse	
90	" do. ohne "	
6	" Lowrys ohne Bremse	
2	" Schneepflüge	
8	" Unterstellwagen	
2	" Draisinen	

Diejenigen Firmen, welche auf diese Lieferung im Ganzen oder einzelner Wagengattungen reflectiren, wollen ihre Offerte längstens bis **10. August l. J.** bei der gefertigten Direction einbringen, wo auch über Verlangen die Lieferungsbedingnisse abgegeben werden.

Teplitz, im Juli 1871.
Die Direction der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Bahn.

Den verehrl. Königl. Verwaltungsbehörden, Institutsvorständen, Gesellschaftsdirectionen sowie den Herren **Rechtsanwälten, Gutsbesitzern, Banquiers** und sonstigen **Instituten** und **Privaten** offerirt porto- und spesenfreie Besorgung von Ankündigungen jeder Art zu Original-Tarifpreisen in sämmtliche existirende Zeitungen des In- und Auslandes
Rudolf Mosse,
officieller Agent sämmtlicher Zeitungen.
Berlin, ferner domicilirt in Hamburg, Frankfurt a. M., Breslau, München, Nürnberg, Wien, Prag, Zürich, Strassburg.

Sämmtliche Aufträge werden am Tage des Eintreffens sofort exact ausgeführt. Ein vollständiges Verzeichniss sämmtlicher Zeitungen nebst Original-Preis-Courant versende „gratis und franco".
NB. Meine Provision beziehe ich als officieller Agent von den betr. Zeitungen.

Der grössere Theil der löbl. Behörden betraut bereits fortgesetzt obiges Institut mit der Besorgung ihrer Bekanntmachungen. D. R.

Selbstschmierende Stopfbüchsen-Packung
von
C. Otto Gehrckens.
Ottensen, (Zollverein.) — Hamburg, gr. Bäckerstr. 12.
Preis: **10 Sgr.** das ℔.
Eingeführt bei fast allen Bahnen und Fabriken

Gebrüder Decker & Co.
in Canstatt (Württemberg)
empfehlen die in ihrer Fabrik seit vielen Jahren als Specialitäten verfertigten eisernen Brücken, Drehscheiben, Schiebebühnen, Weichen, Kreuzungen, Wasserstations-Einrichtungen, fahrbare Laufkrahne und Brückenwaagen bis 1000 Centner Tragkraft, eiserne Dachconstructionen, Schachtpumpen, Ventilatoren und Hebmaschinen für Tunnel-Bauten, Dampfmaschinen, Dampfkessel, patentirte American. Universal-Dampfpumpen.

Brückenwaagen-Fabrik
von
Alex Bernstein,
Berlin,
Blumenstr. 37
empfiehlt in Lager von
hölzernen und eisernen Decimalwaagen, Centesimalwaagen von 100 bis 1000 Ctr. Tragfähigkeit, eichungsfähigen Schnellwaagen, Viehwaagen, Gepäckwaagen und Karrenwaagen etc.

Ein im Controll-, Reclamations- und Tarifwesen durch eine mehr als zehnjährige Thätigkeit gründlich erfahrener **jüngerer Eisenbahn-Beamter** wünscht, örtlicher Verhältnisse halber, anderweite Stellung. Gefl. Offerten sub **F. 3** vermittelt A. Refelshöfer, Leipzig.

Leipzig, Verlag von Adolph Refelshöfer.

Aus allen Welttheilen.

Illustrirtes Familienblatt
für
Länder- und Völkerkunde.
Red. Dr. Otto Delitsch.
Preis jedes Monatsheftes 6 Sgr.; auch einzeln.
Inhalt des Juliheftes 1871:
Die Katakomben von Syrakus, von E. Jäger. Von Kairo zu den Mosesbrunnen. Aus Süd-Australien. Arizona und seine Silberminen. Der Harz, von H. C. W. Bartholomäus. Die Skandinavische Halbinsel, von A. Ravenstein. Die Camisarden, von J. Thiessing. Marcoy's Bootfahrt auf dem Santa Ana, von S. Ruge. 23 Miscellen: Die Strassburger Bibliothek. Der Maulbeerbaum und die Seidenzucht in Südfrankreich. Die Russisch-Finnländisch-Norwegische Grenze. Aufhebung der Leibeigenschaft der Kalmücken. Deutsches Reichs-Postamt in Konstantinopel. Der Indo-Europäische Telegraph. Neue Telegraphenlinien von London nach Moskau und Ostasien. Wissenschaftliche Gesellschaft in Türkistan. Schicksal der Tscherkessen und Sclavenhandel in der Türkei. Sclavenhandel am Nil etc. Schiffsverkehr in N.-S.-Wales. Leichhardt's Schicksal. Millner's Reise durch das Australische Binnenland. Deutsch-Amerikanischer Nationalverein in N.-York. Bergmessungen im Westen der Verein. Staaten. Die Sierra Nevada, von C. King. Erforschungsexpedition in Utah, Nevada, Arizona. Eine neue Stadt am Colorado. Eisenbahnprojecte in Peru. Recensionen.
Mit 9 Holzschnitten.
Durch alle Buchhandlungen und Postanstalten.

Hierzu eine Beilage von Ernst & Korn in Berlin: Programm der „Annalen der Telegraphie".

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

Nº. 32. Zeitung des Vereins 1871.

Erscheint jeden Freitag.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
Adolph Refelshöfer
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Inserate werden à 1½ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1800 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 8 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Elfter Jahrgang.

Leipzig, den 11. August 1871. (Schluss der Nummer: 10. August, Vormittags 11 Uhr.)

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung des Verwaltungsraths der Oberhessischen Eisenbahn-Gesellschaft ist die letzte Strecke ihrer Bahn von **Salzschlirf** bis **Fulda** ($2,_{68}$ Meilen) mit der Zwischenstation Grossenlüder **am 31. Juli d. Js.** dem öffentlichen Verkehre eröffnet worden. Es befindet sich nunmehr das Gesammtnetz der Oberhessischen Eisenbahnlinien, Giessen-Fulda und Giessen-Gelnhausen vollständig im Betriebe. — Berlin, den 5. August 1871.

Nach der Mittheilung der Central-Direction der K. K. priv. Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft ist zur Begegnung von Verwechselungen der auf ihrer südöstlichen Linie, zwischen Galantha und Tornocz, gelegenen Station **Sellye** zum Unterschiede von dem gleichnamigen Orte im Baranyaer Comitate mit behördlicher Genehmigung die Doppelbezeichnung **„Waag-Sellye“** ertheilt worden. — Berlin, den 5. August 1871.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Die Präsidenten des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

In den Tagen, wo der in voller Kraft dastehende Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen sein 25. Lebensjahr feiert, liegt der Wunsch nahe, über das Leben der Männer, welchen der Verein seine Entstehung und seine mächtige Entwickelung zu verdanken hat, biographische Notizen zu erhalten.

Zunächst richtet sich da der Blick auf die beiden Männer, welche als Präsidenten des Vereins in den als Mittelpunkt des Vereinslebens dastehenden Generalversammlungen desselben die Debatten leiteten.*

Diese Männer, deren ursprünglicher Lebensberuf dem Eisenbahnwesen gleichmässig fernstand, haben nicht nur durch die Liebe zu ihrem neuen Wirkungskreis, sowie durch ihre organisatorischen und Verwaltungs-Talente sehr segensreich für die Eisenbahn-Unternehmungen gewirkt, an deren Spitze sie berufen waren, sie haben, was speciell unsern Verein anlangt, sich durch ihre für Präsidenten grosser vielköpfiger Versammlungen so wichtigen, und so selten vereinigten Eigenschaften: energisches und gerechtes wie umsichtiges und humanes Wesen die grössten Verdienste um das Bestehen und die organische Entwickelung unseres Vereins erworben; sie haben durch ihren Einfluss, welcher hauptsächlich auf jene so glücklichen Präsidenten-Talente gegründet war, alle Zerwürfnisse, welche durch die so oft entgegengesetzten Ansichten der einzelnen Abgeordneten und durch die ebenso verschiedenen Interessen der in der Versammlung vertretenen Eisenbahn-Verwaltungen drohten, stets glücklich zu beseitigen gewusst.

Verfolgen wir zunächst die Lebensschicksale und die Thätigkeit des leider nicht mehr unter den Lebenden weilenden ersten Präsidenten des Vereins.

Franz George Friedrich Rhades — geboren zu Stettin am 11. Juli 1797 — war das einzige Kind seiner Eltern. Sein Vater war Arzt in Stettin und starb, als sein Sohn erst das 7. Lebensjahr erreicht hatte. Von glühendem Patriotismus beseelt, focht der erst 16jährige Jüngling anno 1813 und dann der 18jährige in 1815 als Husar in den Freiheitskriegen gegen Frankreich.

Nachdem er das Stettiner Gymnasium absolvirt hatte, besuchte er während der Jahre 1817 bis 1820 die Universität Halle.

* Da es wohl Vielen willkommen sein wird, das Bildniss der Präsidenten des Vereins zu besitzen, so werden wir Abdrücke von den in unserm Besitz befindlichen wohlgelungenen Photographien derselben anfertigen lassen und solche zum Selbstkostenpreise demnächst zur Verfügung stellen.

Dort trat er in das Corps „Pommerania" und wurde der gefürchtetste Schläger seiner Zeit; in einem Commersliede lauten die letzten beiden Zeilen einer Strophe:

— — — — — — — —
Und schlaget Eure Feinde
Wie einst der Pommer Rhades schlug.

Nach beendeten Studien liess er sich in Stettin als practischer Arzt nieder. Im Jahre 1833 wurde er in das Medicinal-Collegium der Königlichen Regierung zu Stettin berufen, aus welchem er im Jahre 1845 auf seinen Antrag entlassen wurde. In den Jahren 1856 und 1857 war Rh. Abgeordneter für Stettin in dem Preussischem Landtage, legte aber im dritten Jahre der Wahlperiode sein Mandat aus Rücksichten für seine ärzliche Praxis nieder.

Rhades starb am 8. September 1867 in seiner Vaterstadt.

Was seine Thätigkeit im Eisenbahnwesen angeht, so fügen wir Folgendes hinzu:

Schon im Jahre 1839 gehörte Rh. einem Comité an, welches sich zur Aufgabe gestellt hatte, eine Eisenbahn von Stettin nach Berlin zu Stande zu bringen. Den Bemühungen dieses Comité's gelang es, für dies Unternehmen eine Actiengesellschaft — die Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft — zu constituiren. In der Generalversammlung der Actionaire vom Jahre 1840 wurde Rh. in das Directorium gewählt, lehnte jedoch abermals die Wahl ab und wurde alsdann in derselben Generalversammlung in den Verwaltungsrath, und zwar zum Vorsitzenden gewählt. In dieser Stellung verblieb er bis zum Jahre 1845. Die Generalversammlung von 1845 wählte ihn abermals in das Directorium; dies Mal nahm Rh. die Wahl an und gehörte von da ab mit einer kurzen Unterbrechung dem Directorium bis zu seinem Tode an.

Das Berlin-Stettiner Eisenbahn-Unternehmen, welches sich Anfangs auf 18 Meilen erstreckte, umfasste bei dem Tode Rhades in Folge Anlage von Zweigbahnen ein Netz von 110 Meilen. Der Verstorbene folgte der Entwickelung dieses Unternehmens mit dem lebhaftesten Interesse und betheiligte sich bei den dafür erforderlichen Arbeiten hervorragend und mit Erfolg.

Aber auch über die Grenzen des Berlin-Stettiner Eisenbahn-Unternehmens hinaus war Rh. für das Eisenbahnwesen thätig: von ihm ging die erste Anregung zur Gründung des

„Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen"

aus, er wusste die Verwaltung, der er angehörte, für seine Idee zu gewinnen und verfolgte dieselbe mit solcher Energie, dass er mit Recht als der Stifter des Vereins angesehen werden darf. Unter seiner steten Mitbetheiligung constituirte sich der Verein und wählte — hauptsächlich mit Rücksicht auf Rh. — das Directorium der Berlin-Stettiner Eisenbahn zur geschäftsführenden Direction; sein Interesse für den Verein war so gross, dass er zunächst alle Vereinssachen fast durchweg persönlich bearbeitete.

Der Regel nach von der Berlin-Stettiner Eisenbahn zu den Generalversammlungen des Vereins abgeordnet, präsidirte er in denselben eine Reihe von Jahren, bis das Directorium im Jahre 1854 die Wiederwahl als geschäftsführende Direction ablehnte. Als Anerkennung für seine Verdienste um den Verein wurde Rhades in der Generalversammlung dieses Jahres durch einstimmigen Beschluss zum Ehrenmitgliede ernannt.

Auch später bewahrte derselbe bis zu seinem Tode dem Vereine stets seine regste Theilnahme.

Einen andern, aber doch in manchen Beziehungen analogen Entwicklungsgang zeigt das Leben des jetzigen Präsidenten unseres Vereins.

Friedrich Philipp Fournier wurde am 29. Mai 1801 in Prenzlow in der Uckermark geboren, woselbst sein Vater Regiments-Quartiermeister und Auditeur im Prinz Wilhelm von Braunschweigschen Infanterie-Regiment war. (Der Prinz blieb bei la belle alliance). Der Knabe kam bald nach Berlin, besuchte dort das collége français, das Friedrich Wilhelms-Gymnasium und das Gymnasium zum grauen Kloster, von wo er Michaelis 1820 zur Universität abging und zuerst in Halle, dann in Berlin Jura studirte im August 1823 absolvirte er sein erstes juristisches Examen und wurde in Folge dessen als Auskultator beim Stadtgericht in Berlin beschäftigt. Im Mai 1826 machte er das zweite Examen und liess sich als Referendarius an das Oberlandesgericht in Frankfurt a/O. versetzen — schliesslich im September 1829 das dritte Examen, in Folge dessen er als Assessor bei dem Land- und Stadtgericht in Frankfurt a/O. Anstellung erhielt. Familien-Verhältnisse, insbesondere der Wunsch seines Schwiegervaters, des Buchhändlers Nauck in Berlin, veranlassten Herrn Fournier, des letztern Verlags-Buchhandlung zu übernehmen (derselbe starb 1835) und zu diesem Zwecke den Abschied aus dem Staatsdienst zu nehmen. Er musste nun als Gewerbtreibender das Bürgerrecht Berlins gewinnen und ging auch zur Verwaltung städtischer Aemter über. Im Jahre 1840 wurde er zum Stadtverordneten gewählt, im Jahre 1843 zum Stellvertreter des Vorstehers und im Jahre 1844 zum Stadtverordneten-Vorsteher. Am 19. November 1847 präsidirte er der ersten öffentlichen Sitzung der Stadtverordneten-Versammlung in Berlin. Das bewegte Jahr 1848 veranlasste ihn und alle Stadtverordneten ihr Amt niederzulegen, unter der Verpflichtung: bis zur Constituirung der neuen Versammlung fort zu fungiren. Auch in der neu constituirten Versammlung wiederum zum Vorsteher gewählt, lehnte er die Annahme der Wahl ab, blieb aber noch bis zum Schluss des Jahres Mitglied der Stadtverordneten-Versammlung.

Schon im August 1843 war er zum Director der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft gewählt worden, welche die Bahn von Frankfurt a/O. nach Breslau baute und ein Jahr später die Bahn Berlin-Frankfurt a/O. eigenthümlich erwarb. Die ganze Bahn wurde im Jahre 1846 vollendet und dem Betriebe übergeben. Herrn Fournier wurde besonders dadurch sehr günstige Gelegenheit, sich im Eisenbahnwesen zu unterrichten, als ihm das Baudezernat übertragen war und ihm hierbei der Bau-Director Henz, nachmaliger Vorsitzender der Königl. Direction der Westfälischen Eisenbahn und zuletzt Geh. Regierungsrath im Handels-Ministerio (seit mehreren Jahren schon verstorben) als vorzüglich kenntnissreicher Techniker zur Seite stand.

Im Jahre 1846 war der jetzige Präsident unseres Vereins, als Deputirter der Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft, einer der Mitbegründer des Vereins der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen, dessen 25jähriges Jubiläum wir in den nächsten Tagen feiern.

Im November 1848 wurde Herr Fournier durch die Wahl zum Vorsitzenden der Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft überrascht, welche Stelle ihm vom Verwaltungsrath der Gesellschaft vom 1. Januar 1849 ab übertragen wurde und in welcher er noch gegenwärtig fungirt.

Im Jahre 1854, in der General-Versammlung des Vereins der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen zu Baden-Baden, wurde die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft zur geschäftsführenden Direction des Vereins gewählt und wirkt seitdem noch gegenwärtig als solche.

Seit jenem Jahre hat Herr Fournier in allen General-Versammlungen des Vereins den Vorsitz geführt, mit Ausnahme derjenigen in Mainz 1867, woran er durch Krankheit verhindert war.

Im December 1860 wurde er durch Cabinets-Ordre des damaligen Prinz-Regenten Königl. Hoheit zum Geheimen Regierungsrath ernannt.

Die Betriebs-Ergebnisse der Bahnen des Deutschen Eisenbahnvereins in den Jahren 1850—1869.

Wie im Leben des einzelnen Menschen die dankbare Pietät und die Freude an den glücklichen Errungenschaften einer thatenvollen, ereignissreichen Vergangenheit dahin führen, das Gedächtniss dieser Ereignisse und Thaten nach Verlauf einer längern Reihe von Jahren in Schrift und Bild zu feiern, so findet in dem grossen Gesammtleben der Menschheit der Drang nach Erkenntniss eine besondere Befriedigung darin, sich am Wende-

punkt grosser Zeitabschnitte in die vergangenen Jahre zurückzuversetzen und Einrichtungen wie Zustände, welche sich in grossartiger Machtentwickelung vor uns ausbreiten, von ihren ersten Anfängen an in ihrer Weiter-Entwickelung zu verfolgen.

Wohl kaum finden wir aber in dem thatenreichen und wechselvollen Jahrhundert, auf welches wir im Jahre 1871 zurückblicken, ein Institut, auf dessen Entwickelung wir mit solcher Freudigkeit und Bewunderung über die Fortschritte des Menschengeistes hinschauen dürfen, als die seit nun 25 Jahren im Deutschen Eisenbahnverein verbundenen Eisenbahnen Mittel-Europas, mögen wir nun die Fortschritte in ihrer räumlichen Entwickelung, in der Eisenbahn-Technik, in ihren Betriebs-Resultaten, oder ihren Einfluss auf das gesammte wirthschaftliche Leben der Völker betrachten.

Versuchen wir es mit Hülfe der so eben in ihrem 20. Jahrgang erschienenen Deutschen Eisenbahn-Statistik, dieses vom Verein in den ersten Jahren seines Bestehens[1] geschaffenen mühevollen Werkes, welches der Deutschen Eisenbahn-Wissenschaft geradezu Bahn brach und als Vorbild für alle übrigen Eisenbahn-Statistiken gedient hat, in grossen Umrissen die gewaltigen Fortschritte in dem Wachsthum[2], in den Bau- und Betriebs-Verhältnissen der Vereins-Bahnen unsern Lesern vorzuführen.

Stellen wir zunächst, um uns dieser Fortschritte recht bewusst zu werden, die Resultate der Jahre 1850 und 1869 einander gegenüber.

Während unser Verein
im Jahre 1850: 41 Bahnen in einer Ausdehnung von 637 Meilen[3],
1869: 98 „ „ „ „ „ 3590 „
umfasste, wurden
in 1850 206 186 232 Thaler,
in 1869 1 907 328 311 Thaler
auf den Bau von 522 resp. 2896 Meilen verwendet.

Das Betriebsmaterial stieg
von 752 Locomotiven auf 7072, welche in 1869 40 Mill. Ctr. Kohle im Werthe von $9^1/_2$ Mill. Thalern verbrauchten,
„ 2029 Personenwagen auf 13 419 mit 577 668 Sitzplätzen,
„ 9147 Lastwagen mit 1 053 702 Ctr. Ladungsfähigkeit auf 147 878 Lastwagen mit 26 769 725 Ctr. Ladungsfähigkeit.

Befördert wurden
in 1850 13 271 872 Pers. und 58 585 592 Ctr. Güter,
„ 1869 134 098 825 „ „ 1 895 380 168 „ „

Die Einnahmen betrugen

	überhaupt	pro Meile	für Personen	für Güter
in 1850 Thlr.	17 868 756	31 745	8 801 961	8 188 689,
in 1869 „	254 450 878	72 615	68 308 826	173 113 605,

die Ausgaben dagegen

	überhaupt	pro Meile	für die Bahn-Verwaltung	für die Transport-Verwaltung
in 1850 Thlr.	9 867 200	17 209	3 151 567	5 316 626,
in 1869 „	113 996 601	32 552	35 996 777	70 553 781,

der Ueberschuss

	überhaupt	pro Meile	Proc. des verwendeten Anlagecapitals
in 1850 Thlr.	7 039 231	12 501	$3_{,41}$,
in 1869 „	140 460 065	40 084	$7_{,326}$.

Wir wollen uns jedoch nicht daran genügen lassen, diese überraschend grossen Zahlen mit einander zu vergleichen, wir wollen auch das allmälige Wachsthum unserer Vereinsbahnen und deren Betriebs-Ergebnisse in den einzelnen Jahren, sowie die für den Sachverständigen besonders interessanten Verhältnisszahlen nunmehr verfolgen.

Es liegen statistische Materialien vor

im Jahre	von … Bahnlinien	in einer Ausdehnung von … Mln.
1850	41	$637_{,00}$
1851	53	$908_{,84}$
1852	52	$1059_{,28}$
1853	52	$948_{,15}$[4]
1854	53	$1013_{,89}$
1855	58	$1148_{,65}$
1856	65	$1409_{,03}$
1857	63	$1405_{,53}$
1858	71	$1666_{,67}$
1859	76	$1881_{,92}$
1860	80	$2076_{,02}$
1861	79	$2219_{,34}$
1862	82	$2291_{,83}$
1863	82	$2418_{,95}$
1864	79[5]	$2598_{,81}$
1865	85	$2706_{,97}$
1866	88	$2825_{,40}$
1867	86	$3052_{,29}$
1868	94	$3271_{,31}$
1869	98	$3590_{,47}$

Der Bau von ppr. 3000 Meilen Eisenbahnen in einem Zeitraume von 20 Jahren — allein in Deutschland — hat in dem Verkehrs- und Culturleben der Völker grosse Veränderungen hervorgebracht. Schon die Beschaffung des Anlage-Capitals hat Verhältnisse in den Preisen und Löhnen geschaffen, welche ohne die Eisenbahnen nicht entstehen konnten.

Es wurden nach der Statistik verwendet:

im Jahre	für Meilen	überhaupt Thlr.	pro Meile Thlr.
1850	$522_{,75}$	206 186 233	394 430
1851	$863_{,30}$	348 611 705	403 814
1852	$958_{,70}$	411 601 941	429 334
1853	$879_{,41}$	370 263 893	421 037
1854	$1013_{,89}$	433 954 459	428 009
1855	$1148_{,65}$	527 558 294	459 286
1856	$1409_{,03}$	642 910 957	456 279
1857	$1383_{,59}$	627 949 883	453 855
1858	$1651_{,24}$	820 302 341	496 780
1859	$1785_{,52}$	897 012 814	502 382
1860	$1942_{,78}$	993 288 842	511 272
1861	$1964_{,81}$	953 143 534	485 107
	$2247_{,02}$[6]	1 096 890 356	488 154
1862	$2032_{,64}$	1 019 797 533	501 711
1863	$2331_{,25}$	1 194 115 980	512 221
1864	$2557_{,62}$	1 340 506 866	524 123

[1] Ein klares Bild von dem Umfang des Vereins zur Zeit seiner Entstehung in den Jahren 1846 und 1847 sowie von den damals in Betrieb befindlichen Europäischen Bahnen im Gegensatz zu dem gegenwärtigen Umfang desselben und den im August 1871 in Betrieb befindlichen Europäischen Eisenbahnen, giebt unsere historische Uebersichtskarte der Eisenbahnen Europas in 1846/47 und 1871, welche wir zur Feier des Vereins-Jubiläums in den nächsten Tagen erscheinen lassen. Exemplare derselben können durch unsere Commissionsbuchhandlung oder von uns selbst zum Preise von 10 Sgr. bezogen werden. Die Herausgabe unseres Handbuchs für den Eisenbahn-Gütertransport (incl. Stationsverzeichniss), welches wir gleichzeitig als Festschrift erscheinen lassen wollten, hat leider ohne unser Verschulden noch vertagt werden müssen. Die Redaction.

[2] Nachdem in den General-Versammlungen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen zu Dresden im Jahre 1848 und zu Wien im Jahre 1849 die „Gründung einer Deutschen Eisenbahn-Statistik“ zur Sprache gebracht, beziehungsweise weiter erörtert worden war, einigte sich die mit der Berathung dieses Gegenstandes beauftragte Commission (Vorsitzende Köln-Minden) in ihrer Conferenz zu Berlin am 4. Mai 1850 über einen bestimmten Plan, nach welchem die Aufschreibungen stattfinden sollten. In Ausführung der hierauf gefassten Beschlüsse sandten die zu dem Vereine gehörigen Verwaltungen die vorgeschriebenen Tabellen an die geschäftsführende Direction, welche die Zusammenstellung sehr beschleunigte. Das Werk erhielt den Titel: „Deutsche Eisenbahn-Statistik für das Betriebsjahr 1850.“ Dieser erste Jahrgang kann indess auf Vollständigkeit keinen Anspruch machen, da von 11 Verwaltungen die Notizen gar nicht, resp. nicht vollständig eingesandt worden waren. Die folgenden Jahrgänge enthalten schon ein vollständigeres Material und vermittelst des in diesen Tagen erschienenen Jahrganges XX, die Betriebs-Ergebnisse des Jahres 1869 enthaltend, sind wir in der Lage, über die Betriebs-Ergebnisse der Bahnen des Deutschen Eisenbahn-Vereins während eines 20jährigen Zeitraums berichten zu können.

[3] Bei der Gründung des Preussischen Eisenbahn-Verbandes umfasste der Verein 262 Meilen, welche 16 Actiengesellschaften angehörten, während derselbe jetzt im August 1871 von 81 Verwaltungen gebildet wird, welche $4410_{,49}$ Meilen Bahn in Betrieb haben. — Ueber die Betriebsverhältnisse der ersten Jahre (1846—50) des Vereins liegen uns nicht genügend zuverlässige Notizen vor, so dass wir glauben, auf Mittheilungen hierüber ebenso verzichten zu sollen, als über die des Jahres 1870.

[4] Die Oesterr. Staats-Eisenbahnen sind in den Jahren 1853—1855 nicht aufgenommen, der Jahrgang 1856 enthält sämmtliche zum Vereine gehörige Eisenbahnen, wogegen im Jahre 1857 die Linien der Oesterr. Südbahn fehlen. Ueberhaupt ist die in der Statistik vorgetragene, mit der wirklichen Bahnlänge in so ferne nicht in Uebereinstimmung, als diejenigen Linien, welche noch für Rechnung der Baufonds betrieben wurden, in der Regel nicht aufgenommen worden sind.

[5] Die Bayerischen Staats-Eisenbahnen werden von diesem Jahre ab als eine Linie angesehen.

[6] Einschliesslich der nicht zum Vereine gehörigen Linien in Italien etc., welche Theile des Unternehmens der Oesterr. Südbahn- etc. Gesellschaft sind.

im Jahre	für Meilen	überhaupt Thlr.	pro Meile Thlr.
1865	$2635_{,24}$	1 408 280 137	534 404
1866	$2765_{,96}$	1 467 205 865	530 450
1867	$2896_{,40}$	1 556 130 390	537 282
1868	$3168_{,62}$	1 707 955 653	539 022
1869	$3448_{,85}$	1 907 328 311	553 033

Mit der Erbauung der Eisenbahnen und der Entwickelung des Verkehrs musste die Herstellung der Betriebsmittel gleichen Schritt halten. Es entstanden hierdurch Zweige der Industrie, welche gegenwärtig vielen Tausenden Beschäftigung gewähren. Deutschland, welches früher hauptsächlich Ackerbau trieb, ist gegenwärtig in seiner Industrie so weit vorgeschritten, dass es England nicht nachsteht. Auch an dieser Veränderung der Beschäftigung haben die Eisenbahnen einen hervorragenden Antheil genommen. Die Betriebsmittel, welche in den ersten Jahren des Eisenbahn-Betriebes aus England bezogen werden mussten, werden seit einer Reihe von Jahren in Deutschland erbaut, welches in diesem Fache so grosse Fortschritte gemacht hat, dass es im Auslande einen bedeutenden Absatzmarkt gefunden hat. Wie umfangreich der eigene Bedarf an Betriebsmitteln war, ergiebt die nachstehende Zusammenstellung.

Die Vereinsbahnen besassen an Betriebsmitteln:

Jahr	Locomotiven	Personenwagen		Last- (excl. Arbeits-)wagen	
	Anzahl	Anzahl	Sitzplätze	Anzahl	Ladungsfähigkeit Ctr.
1850	752	2 029	91 474	9 147	1 053 702
1851	1240	3 501	153 994	17 053	1 631 876
1852	1581	3 737	154 184	21 297	2 197 815
1853	1443	3 369	143 118	22 460	2 232 002
1854	1664	3 840	153 451	26 046	2 706 990
1855	2077	4 434	187 252	34 125	3 951 584
1856	2575	4 867	211 500	44 068	5 679 666
1857	2591	4 881	207 530	48 070	6 510 022
1858	3325	6 351	269 688	57 402	7 769 855
1859	3626	7 079	296 048	61 736	8 496 928
1860	3847	7 419	313 655	66 728	9 823 415
1861	4098	7 869	325 892	73 277	11 001 805
1862	4306	8 493	355 286	83 417	13 094 745
1863	4510	9 064	381 483	88 617	14 436 552
1864	4768	9 705	413 026	93 317	15 664 806
1865	5008	10 182	435 623	99 978	16 909 715
1866	5297	10 564	454 882	109 421	18 878 896
1867	5814	11 245	483 051	121 052	21 400 981
1868	6375	12 179	524 428	132 482	23 731 314
1869	7072	13 419	577 668	147 878	26 769 723

Der bedeutende Kohlenverbrauch im Eisenbahn-Betriebe hat auf die Kohlen-Production ebenfalls bedeutend eingewirkt. Von den Locomotiven sind zurückgelegt:

im Jahre 1850 . . . 1 857 316 Nutzmeilen,
„ „ 1855 . . . 5 209 044 „
„ „ 1860 . . . 8 740 046 „
„ „ 1865 . . . 13 753 185 „
„ „ 1869 . . . 20 627 181 „

und es betrug der Verbrauch an Kohlen im Jahre 1869 über 40 000 000 Z.-Ctr. im Werthe von $9^1/_2$ Millionen Thaler.

In denselben grossartigen Dimensionen, wie sich das Eisenbahn-Netz ausgebreitet, hat sich auch der Verkehr entwickelt.

Es wurden befördert:

im Jahre	Personen	Ctr.-Güter
1850 . . .	13 271 872	58 585 592
1851 . . .	28 867 367	114 017 495
1852 . . .	27 812 492	160 378 153
1853 . . .	24 508 798	183 651 263
1854 . . .	28 131 854	240 999 741
1855 . . .	33 321 541	327 817 135
1856 . . .	40 839 061	396 592 784
1857 . . .	43 611 714	448 187 617
1858 . . .	51 462 484	502 733 808
1859 . . .	59 992 994	517 818 419
1860 . . .	60 179 799	615 014 067
1861 . . .	65 665 760	728 914 774
1862 . . .	71 918 602	829 913 155
1863 . . .	81 132 700	896 719 515
1864 . . .	86 441 432	1 033 940 430
1865 . . .	92 872 221	1 184 435 690
1866 . . .	98 805 257	1 184 812 431
1867 . . .	103 545 793	1 429 498 999
1868 . . .	117 313 524	1 664 669 057
1869 . . .	134 098 825	1 895 380 168

Die Betriebsdienst- und Baugüter, Equipagen und Thiere sind — letztere nach ihrem Gewichte — in der Zahl der Güter nicht enthalten.

In Folge der vielfachen Doppel-Aufschreibungen der beförderten Personen und der Gütercentner unterlassen wir es, eine Vergleichung des Verkehrs der einzelnen Jahre anzustellen, um so mehr, als ja der eigentliche Factor des Verkehrs durch die Anzahl der von den Personen und Gütern zurückgelegten Meilen repräsentirt wird. Aufschreibungen hierüber finden sich in der Statistik erst vom Jahre 1855 an vor. Danach sind gefördert:

Jahr	Personenmeilen		Centnermeilen	
	überhaupt	pro Meile Bahnlänge	überhaupt	pro Meile Bahnlänge
1855	178 639 104	156 380	3 576 257 722	3 130 669
1856	217 534 875	154 386	4 184 432 622	2 969 725
1857	232 866 211	165 678	4 857 995 255	3 470 840
1858	260 619 477	162 408	5 198 300 369	3 239 382
1859	399 451 260	218 189	5 552 910 367	3 033 120
1860	335 326 349	167 093	6 538 550 371	3 258 165
1861	363 759 107	167 195	8 140 057 301	3 741 440
1862	390 560 718	170 043	9 227 217 906	4 017 371
1863	429 915 704	179 072	10 068 576 220	4 242 273
1864	468 658 067	180 412	12 108 916 477	4 659 098
1865	474 232 195	179 156	13 403 263 183	5 051 868
1866	631 562 713	226 180	13 801 482 528	4 931 732
1867	518 838 356	174 067	17 256 826 524	5 754 673
1868	571 139 328	180 426	20 765 567 584	6 539 996
1869	648 227 478	185 899	21 716 094 697	6 341 669

Im 15 jährigen Durchschnitte sind pro Meile Bahnlänge 177 772 Personenmeilen gefördert worden.

Nimmt man diese Zahl als Einheit an, dann rangirt die Frequenz nach ihrer Höhe in folgender Weise:

Jahr 1866 = $1_{,28}$	Jahr 1867 = $0_{,98}$
„ 1859 = $1_{,25}$	„ 1862 = $0_{,96}$
„ 1869 = $1_{,05}$	„ 1861 = $0_{,94}$
„ 1868 = $1_{,02}$	„ 1860 = $0_{,94}$
„ 1864 = $1_{,02}$	„ 1857 = $0_{,93}$
„ 1865 = $1_{,01}$	„ 1858 = $0_{,91}$
„ 1863 = $1_{,01}$	„ 1855 = $0_{,88}$
	„ 1856 = $0_{,87}$

Ebenso beträgt die specifische Durchschnitts-Frequenz im Güterverkehre 4 292 135 Centnermeilen und es ergiebt sich nachstehende Reihenfolge:

Jahr 1868 = $1_{,52}$	Jahr 1862 = $0_{,94}$
„ 1869 = $1_{,48}$	„ 1861 = $0_{,87}$
„ 1867 = $1_{,34}$	„ 1857 = $0_{,81}$
„ 1865 = $1_{,18}$	„ 1860 = $0_{,76}$
„ 1866 = $1_{,15}$	„ 1858 = $0_{,75}$
„ 1864 = $1_{,08}$	„ 1855 = $0_{,73}$
„ 1863 = $0_{,99}$	„ 1859 = $0_{,71}$
	„ 1856 = $0_{,69}$

Im Personen-Verkehre machen sich die Jahre 1866 und 1859 wegen der grossen Militair-Beförderungen besonders bemerkbar.

Der absolute Verkehr ist in folgender Weise gestiegen. Gegen das Jahr 1855 sind mehr befördert

im Jahre 1860 = $87_{,7}$ Proc. der Personen- u. $82_{,8}$ Proc. der Centnermeil.
„ „ 1865 = $165_{,5}$ „ „ „ „ $274_{,8}$ „ „ „
„ „ 1869 = $262_{,9}$ „ „ „ „ $507_{,10}$ „ „ „

Die durchschnittliche Bahnlänge, welche eine Person resp. ein Centner Gut durchfahren hat, betrug:

im Jahre 1855 . . $5_{,36}$ Meilen pro Person und $10_{,91}$ Mln. pro Centner
„ „ 1860 . . $5_{,57}$ „ „ „ „ $10_{,65}$ „ „ „
„ „ 1865 . . $5_{,40}$ „ „ „ „ $11_{,31}$ „ „ „
„ „ 1869 . . $4_{,86}$ „ „ „ „ $12_{,03}$ „ „ „

und es sind durchschnittlich eingenommen

im Jahre 1855 pro Person u. Meile $3_{,19}$ Sgr., pro Ctr. u. Meile $3_{,75}$ Pfg.
„ „ 1860 „ „ „ „ $3_{,22}$ „ „ „ „ „ „ $3_{,73}$ „
„ „ 1865 „ „ „ „ $3_{,10}$ „ „ „ „ „ „ $2_{,88}$ „
„ „ 1869 „ „ „ „ $3_{,036}$ „ „ „ „ „ „ $2_{,65}$ „

Diese Durchschnittsumme, auf welche das Verhältniss der in den einzelnen Wagenclassen beförderten Personen, resp. der nach den verschiedenen Tarifclassen zur Beförderung gelangten Güter-Quantitäten von grossem Einflusse ist, repräsentiren den durchschnittlichen Tarifsatz. In den letzten Jahren ist durch

stärkere Benutzung der niedrigeren Wagenclassen und Ermässigung der Fahrpreise die durchschnittliche Einnahme pro Person und Meile um etwas gefallen. Im Güter-Verkehre ist aber deutlich zu erkennen, dass nicht allein die grössere Frequenz der zu den ermässigten Tarifsätzen beförderten Producten etc. die Abnahme der Einnahme herbeigeführt hat, sondern dass hier erhebliche Fracht-Ermässigungen vorliegen. Denn es sind pro Centner und Meile gegen das Jahr 1855 weniger vereinnahmt

im Jahre 1860 . . .	0,80 Proc.
„ „ 1865 . . .	30,21 „
„ „ 1869 . . .	41,51 „

Die Ermässigung vom Jahre 1860 zu 1865 war die erheblichste, sie betrug 29,51 Proc., während die von 1865 zu 1869 8,68 Proc. beträgt.

Die vielen Seitens des Handelsstandes wegen Ermässigung der Frachtsätze erhobenen Reclamationen sind nach den vorstehend aufgeführten Thatsachen in vollem Maasse berücksichtigt worden.

Wie vorstehend nachgewiesen, ist namentlich der Güterverkehr in den letzten Jahren sehr bedeutend gestiegen. Dass diese Steigerung eine Vermehrung der Einnahmen zur Folge haben musste, bedarf keines Beweises. Aus der nachfolgenden Zusammenstellung ist denn auch zu ersehen, wie der Güterverkehr nach und nach die Hauptquelle der Einnahmen bildete.

Es wurden eingenommen:

Jahr	Ueberhaupt	Pro Meile Bahnlänge	In dem Personen- Verkehre	In dem Güter- Verkehre
	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1850	17 868 756	31 745	8 801 961	8 188 689
1851	31 438 098	35 107	15 410 551	14 900 882
1852	42 986 726	41 304	17 781 314	23 579 456
1853	38 639 679	40 774	15 616 477	21 523 260
1854	47 278 513	46 631	17 371 536	27 913 096
1855	61 381 899	53 734	20 152 434	38 584 731
1856	79 630 218	56 614	26 045 268	50 140 223
1857	82 239 568	58 511	26 923 568	51 703 837
1858	90 833 552	56 604	31 908 452	58 244 160
1859	108 220 538	59 112	40 402 944	64 186 248
1860	114 465 451	57 038	37 483 562	72 872 012
1861	132 279 289	60 800	41 728 502	86 065 251
1862	142 775 907	62 162	44 995 726	92 099 390
1863	144 608 168	60 118	47 413 298	90 731 378
1864	162 338 022	63 129	49 909 510	104 738 517
1865	173 604 525	65 525	51 091 385	114 253 662
1866	185 779 022	66 842	55 929 593	120 737 873
1867	212 098 885	70 861	57 103 312	143 453 191
1868	237 360 145	74 564	60 563 828	164 230 823
1869	254 450 878	72 615	68 308 826	173 113 605

Nach den vorstehenden Ergebnissen von 20 Betriebsjahren haben die Einnahmen pro Meile Bahnlänge durchschnittlich 56 690 Thlr. betragen. Nimmt man diese Summe als **Normal-Einnahme** an, so ergiebt sich folgendes Resultat: es ist die Normal-Einnahme überschritten:

im Jahre 1868 um 31,53 Proc.	im Jahre 1862 um 9,65 Proc.
„ „ 1869 „ 28,09 „	„ „ 1861 „ 7,25 „
„ „ 1867 „ 25,0 „	„ „ 1863 „ 6,05 „
„ „ 1866 „ 17,91 „	„ „ 1859 „ 4,27 „
„ „ 1865 „ 15,58 „	„ „ 1857 „ 3,21 „
„ „ 1864 „ 11,36 „	„ „ 1860 „ 0,61 „

In den Jahren 1856 und 1858 waren die Einnahmen der Normal-Höhe ziemlich gleichkommend, wogegen die Einnahmen des Jahres 1850 um 44 Proc. geringer sind.

Wie bei der Frequenz würde dagegen die mittlere Einnahme in einem 15jährigen Durchschnitte 62 535 Thlr. betragen haben.

Ueberhaupt sind die Einnahmen in Abschnitten von 5 zu 5 Jahren wie folgt gestiegen. Gegen das Jahr 1850 (mit 17 868 765 Thlrn.) sind mehr eingenommen

im Jahr 1855 . . 243 Proc.

Gegen das Jahr 1855 dagegen [siehe Frequenz]

im Jahre 1860	86,46 Proc.
„ „ 1865	182,72 „
und „ „ 1869	314,54 „

welche Steigerung mit derjenigen des Verkehrs, namentlich von 1855 zu 1860 ziemlich genau übereinstimmt.

Indem wir noch constatiren, dass von den Einnahmen auf den

	Personen- Verkehr Proc.	Güter- Verkehr Proc.
im Jahre 1850	49,26	45,83
„ „ 1855	32,83	62,86
„ „ 1860	32,75	63,66
„ „ 1865	29,43	65,81
„ „ 1869	26,84	68,05

kommen, gehen wir zu den **Ausgaben** über.

Dieselben haben betragen:

Jahre	Ueberhaupt	Pro Meile Bahnlänge	Für die Bahn- Verwaltung	Für die Transport- Verwaltung
	Thlr.	Thlr.	Thlr.	Thlr.
1850	9 867 200	17 209	3 151 567	5 316 626
1851	15 084 403	16 845	4 619 880	9 366 034
1852	22 147 839	21 326	5 042 717	10 406 484
1853	19 135 522	20 182	6 430 025	11 553 494
1854	23 443 693	23 122	7 243 052	15 113 818
1855	32 311 868	28 286	10 356 012	20 122 518
1856	41 713 020	29 604	13 230 226	26 262 589
1857	38 400 063	27 321	11 445 871	24 582 594.
1858	45 628 852	28 434	14 250 326	30 195 234
1859	51 209 112	27 972	16 097 471	32 365 116
1860	51 499 802	25 662	15 867 798	32 305 068
1861	56 606 649	26 014	17 095 056	36 173 200
1862	61 515 984	26 783	18 913 940	38 620 167
1863	63 055 307	26 214	20 440 795	38 888 917
1864	69 155 752	26 893	21 833 141	42 862 221
1865	74 574 645	28 101	23 354 735	45 988 312
1866	79 883 180	28 742	25 087 402	50 284 957
1867	93 352 370	31 189	30 025 561	58 158 358
1868	104 979 347	32 978	33 846 937	65 332 216
1869	113 996 601	32 552	35 996 777	70 553 781

Die **durchschnittlichen** Ausgaben betragen 26 271 Thlr., gegen welche diejenigen im Jahre

1868 um 25,53 Proc.	1855 um 7,67 Proc.
1869 „ 23,91 „	1865 „ 6,97 „
1867 „ 18,72 „	1859 „ 6,47 „
1856 „ 12,69 „	1857 „ 4,0 „
1866 „ 9,41 „	1864 „ 2,37 „
1858 „ 8,23 „	1862 „ 1,95 „

höher, die Ausgaben im Jahre 1851 (als niedrigste) dagegen um 35,88 Proc. niedriger sind, welchem Jahre alsdann diejenigen von 1850 und 1853 folgen.

Der 15jährige Durchschnitt würde 28 450 Thlr. Ausgaben pro Meile Bahnlänge ergeben.

Aus vorstehender Vergleichung ergiebt sich — entgegen der bei dem Verkehre und bei den Einnahmen beobachteten Thatsache —, dass die Ausgaben in den einzelnen Jahren hinsichtlich ihrer relativen Höhe sich nicht chronologisch folgen. Dies ist erklärlich, da bei den Ausgaben ganz andere Factoren — welche wir hier jedoch nicht näher aufführen können — in Rechnung kommen, wie bei dem Verkehre und den Einnahmen.

Die Gesammt-Ausgaben des Jahres 1855 sind gegen diejenigen von 1850 um 227,47 Proc. (die Einnahmen dagegen um 243 Proc.) gestiegen. Ferner beträgt die Steigerung gegen das Jahr 1855:

im Jahre 1860	59,88 Proc.
„ „ 1865	130,80 „
„ „ 1869	252,80 „

Nach den einzelnen Titeln repartirten sich die Ausgaben wie folgt, es kommen auf die

	Bahn- Verwaltung	Transport- Verwaltung
im Jahre 1850	31,94 %	53,88 %
„ „ 1855	32,05 „	62,28 „
„ „ 1860	30,81 „	62,73 „
„ „ 1865	31,80 „	62,61 „
„ „ 1869	31,58 „	61,89 „

und es haben die Ausgaben für die Bahnverwaltung betragen

im Jahre 1850 . . .	4 948 Thlr. pro Meile
„ „ 1855 . . .	9 017 „ „ „
„ „ 1860 . . .	7 643 „ „ „
„ „ 1865 . . .	8 812 „ „ „
„ „ 1869 . . .	10 272 „ „ „

diejenigen der Transport-Verwaltung dagegen

im Jahre 1850 . . .	2,86	Thlr. pro Nutzmeile
„ „ 1855 . . .	3,86	„ „ „
„ „ 1860 . . .	3,67	„ „ „
„ „ 1865 . . .	3,345	„ „ „
„ „ 1869 . . .	3,42	„ „ „

Das Verhältniss zwischen Einnahmen und Ausgaben war folgendes; cs absorbirten die Ausgaben

im Jahre 1850 . . .	55,22	Proc. der Einnahmen
„ „ 1855 . . .	52,64	„ „ „
„ „ 1860 . . .	44,99	„ „ „
„ „ 1865 . . .	42,96	„ „ „
„ „ 1869 . . .	44,80	„ „ „

Aus diesen Verhältnisszahlen allein dürfte hervorgehen, dass die Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen sich der grössten Oeconomie befleissigen.

Nachdem wir in den vorstehenden Abschuitten die Einnahmen und die Ausgaben der Bahnen des Deutschen Eisenbahn-Vereins kennen gelernt haben, würde unsere Aufgabe ihren Abschluss in der nähern Angabe des Ueberschusses finden.

Der Ueberschuss hat betragen:

	überhaupt Thlr.	pro Meile Thlr.	Procente des verwendeten Anlage-Kapitals.
im Jahre 1850 . . .	7 039 231	12 501	3,41
„ „ 1851 . . .	13 695 176	15 293	3,93
„ „ 1852 . . .	19 775 552	19 041	4,80
„ „ 1853 . . .	19 689 227	20 766	5,30
„ „ 1854 . . .	24 141 233	23 810	5,56
„ „ 1855 . . .	29 073 627	25 451	5,53
„ „ 1856 . . .	37 997 805	26 967	5,91
„ „ 1857 . . .	43 639 779	31 049	6,95 [7]
„ „ 1858 . . .	45 231 026	28 186	5,40
„ „ 1859 . . .	57 241 324	31 266	6,0
„ „ 1860 . . .	63 025 013	31 405	6,0
„ „ 1861 . . .	75 743 436	34 814	6,90
„ „ 1862 . . .	81 332 086	35 411	6,60
„ „ 1863 . . .	81 552 861	33 904	6,30
„ „ 1864 . . .	93 182 270	36 236	6,95
„ „ 1865 . . .	99 005 200	37 319	6,957
„ „ 1866 . . .	104 808 964	37 710	7,136
„ „ 1867 . . .	117 632 057	39 300	7,51
„ „ 1868 . . .	131 210 804	41 219	7,705
„ „ 1869 . . .	140 460 065	40 084	7,326

Der Ueberschuss pro Meile Bahnlänge nach einem 20jährigen Durchschnitte würde 30 087 Thlr. betragen, gegen welchen die einzelnen Jahre folgendes Verhältniss ergeben. Es ist ein höherer Uebcrschuss erzielt worden:

im Jahre 1868 um 37,0 Proc.		im Jahre 1862 um 17,69 Proc.	
„ „ 1869 „ 33,23 „		„ „ 1861 „ 15,70 „	
„ „ 1867 „ 30,62 „		„ „ 1863 „ 12,69 „	
„ „ 1866 „ 25,33 „		„ „ 1860 „ 4,38 „	
„ „ 1865 „ 24,04 „		„ „ 1859 „ 3,92 „	
„ „ 1864 „ 20,44 „		„ „ 1857 „ 3,20 „	

Der (geringste) Ueberschuss des Jahres 1850 ist dagegen um 58,45 Proc. niedriger.

Im 15jährigen Durchschnitte würde der Ueberschuss 34 021 Thlr. betragen haben.

Vom Jahre 1850 zu 1855 ist der Gesammt-Ueberschuss um 313,03 Proc. und vom Jahre 1855

zum Jahre 1860 um 116,78 Proc.
„ „ 1865 „ 248,53 „
„ „ 1869 „ 383,12 „

gestiegen.

Die Rente der in den Eisenbahn-Unternehmungen verwendeten Capitalien ist erst vom Jahre 1853 ab eine befriedigende. Berücksichtigt man, dass von den vorstehend aufgeführten Summen noch die Staatssteuern, Pensionslasten, die Einlagen in die Reserve- und die Erneuerungsfonds, sowie die Amortisationsbeträge in Abzug kommen, dass also das

wirkliche Reinerträgniss

weit geringer ist, als der nachgewiesene Ueberschuss, so wird man sich der Ueberzeugung nicht verschliessen können, dass die Eisenbahn-Unternehmungen keinen höheren Ertrag abwerfen als andere Unternehmungen, eine Agitation um Ermässigung der Tarife, insoweit solche eine Verringerung der Rentabilität zur Folge hätte, also nur ungerecht wäre.

[7] Ein grosser Bahncomplex, die Oesterr. östliche und südliche Staats-Eisenbahnen, sowie die Lombardisch-Venetianischen etc. Linien — welche zu dieser Zeit nicht hoch rentirten — sind in die Statistik nicht aufgenommen worden, weshalb der Procentsatz, correspondirend mit dem gestiegenen Ueberschusse, höher ist, als dies bei der Mitberechnung der Oesterr. etc. Linien der Fall gewesen sein würde.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

* **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.** Behufs Ermittelung des während des Deutsch-Französischen Krieges zu Verlust gegangenen Eisenbahn-Materials wird am 10. d. M. in Frankreich und in Belgien eine allgemeine Zählung des gesammten vorhandenen Eisenbahn-Fahr- und Deck-Materials, welcher Bahn dasselbe auch angehöre, vorgenommen werden. Auf den dringenden Wunsch der Französischen Ostbahn und der Belgischen Staatsbahn, sowie mehrerer Deutschen Bahnen hat die geschäftsführende Direction des Vereins die sämmtlichen dem Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen angehörigen Eisenbahn-Verwaltungen ersucht, sich dieser Maassregel in Bezug auf ihre Linien anzuschliessen, die Zählung aller auf denselben am 10. d. M. Mittags 12 Uhr befindlichen Wagen und der Wagendecken (unter Angabe des Eigenthümers und der Nummer) bewirken und ihr den Rapport baldigst mittheilen zu wollen, worauf das Ergebniss zur Kenntniss aller betheiligten Verwaltungen gebracht werden soll.

Berliner Briefe.

(Vom Berliner Eisenb.-Aktienmarkte. Aus dem Berichte der Kölner Handelskammer. Rheinische Eisenbahn. Tilsit-Memel. Breslau-Raudten. Berlin-Görlitzer E. Berlin-Lehrte. Langwedel-Uelzen. Hildesheim-Vienenburg. Einbeck-Salzderhelden. Sande-Jever. Ihrhove-Neuschanz. Gera-Eichicht.)

** Berlin, 6. Aug. Seit dem Beginn dieses Monats hat sich das Börsengeschäft in Eisenbahnactien täglich mehr eingeschränkt. Die feste Haltung der Course auf der bedeutenden Höhe, die sie erreicht haben, drängt die Kauflust zurück, und selbst das in den letzten Tagen dieser Woche erkennbar gewordene Entgegenkommen der Inhaber in einzelnen durch die Hausse besonders begünstigt gewesenen Emissionen ging doch nicht weit genug, um Käufer anregen zu können. So verloren denn gegen Schluss der Woche Bergisch-Märkische, Rheinische, Köln-Mindener, Oberschlesische einen kleinen Theil des Coursstandes, ohne dass deshalb das Geschäft in diesen Papieren sich belebter entwickeln wollte. Dagegen zeigte sich regere Geschäftslust in den seit längerer Zeit wenig beachteten Breslau-Schweidn.-Freiburger, und noch bewegter war der Verkehr in Warschau-Wiener. Auch Rechte Oder- hatten belangreichere Umsätze in den letzten Tagen. Eisenbahn-Prioritäten finden in beinahe sämmtlichen Emissionen dauernde Beachtung abseiten des Privatcapitals. Wie schon seit geraumer Zeit, sind vor Allem die 5proc. Emissionen gesucht. Da ein grosser Theil derselben den Paricours bereits überschritten hat, so kommen jetzt auch die mit niedrigerem Zinsfuss ausgestatteten mehr zur Geltung, in den letzten Tagen namentlich die $3^1/_2$% Bergisch-Märkischen und die 4proc. und $4^1/_2$proc. Berl.-Stettiner. Da die inländischen Staatspapiere, die ihrem Zinssatze entsprechende Courshöhe zum Theil bereits überschritten haben, überdem die Kündigung der Bundesanleihe und der Preussischen 5proc. Staatsanleihe zu Pari in naher Zeit erwartet wird, so rechnet die Börse auf eine weitere steigende Bewegung der Eisenbahn-Obligationen um so gewisser, als dem Geldmarkte für längere Zeit neue Capitalzuflüsse in Aussicht stehen.

Grosses Aufsehen machten in letzter Zeit die Bemerkungen, welche ein Theil der Presse aus dem Jahresbericht der Kölner Handelskammer reproducirte. Die Kölner Handelskammer empfiehlt die Errichtung eines Reichscommissariats für das Eisenbahnwesen, als Ersatz für das bisher vergeblich angestrebte Reichsministerium für das Verkehrswesen überhaupt. Nur durch Schaffung einer solchen Centralbehörde — meint die Kölner Handelskammer — könnten die §§ 42—45 der Reichsverfassung, welche von einheitlicher Ueberwachung des Eisenbahnverkehrs, genügender Betriebsausrüstung der einzelnen Bahnen und übereinstimmenden Betriebs-Reglements handeln, ihre Verwirklichung finden.

Der Jahresbericht knüpft übrigens an diese Erörterungen eine

Besprechung über die Haftpflicht der Eisenbahnen und hebt die Nothwendigkeit hervor, die Vorfrage zu lösen: „ob nicht vollständige Gleichstellung der Haftpflicht der Eisenbahnen mit der eines jeden andern Frachtführers zu erstreben sei", ehe man zur einfachen Ausdehnung des Betriebsreglements der Eisenbahnen des ehemals Nordd. Bundes auf das gesammte Reichs-Eisenbahnwesen schreite.

Die Gesetzsammlung publicirt in No. 22 das Privilegium wegen Emission von 5procentiger Prioritäts-Obligationen II. Emission der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft zum Betrage von 5 Millionen Thaler, vom 19. Juli 1871. Die zu emittirenden Obligationen zerfallen in 25 000 Stück, zum Zwecke der Verloosung und besseren Controle der Amortisation in 250 Serien à 100 Stück getheilt. Jede Obligation lautet über 200 Thlr. Die Tilgung findet, vom Jahre 1876 anfangend, mit jährlich wenigstens 1/2 Proc. des Kapitalbetrages nebst den Zinsen der amortisirten Obligationen statt; jedoch ist der Gesellschaft vorbehalten, den Tilgungsfond beliebig zu verstärken, auch die noch nicht getilgten Obligationen vom 1. Januar 1874 ab jederzeit nach einer wenigstens 6 Monate vorhergegangenen öffentlichen Kündigung fällig zu erklären und zurückzuzahlen.

Wiederholt und anscheinend officiös wird versichert, dass der Handelsminister für den im Laufe dieses Jahres zusammentretenden Preussischen Landtag eine Vorlage Betreffs des Baues der Tilsit-Memeler Eisenbahn vorbereiten lasse. Diese Bahn — wird hinzugefügt — solle ein Glied des Deutschen Küstenbahnnetzes bilden, dessen Vollendung bis Ende 1873 beabsichtigt werde.

Die Direction der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft hat die Vorarbeiten für die Linie Breslau-Raudten beginnen lassen. Dieselben sind für die von der Linie berührten Ortschaften des Land-Kreises Breslau dem Feldmesser Sevkowski übertragen.

Die von der letzten Generalversammlung der Actionäre der Berlin-Görlitzer Eisenbahn-Gesellschaft beschlossene Verlegung des Sitzes der Verwaltung nach Berlin, die übrigens thatsächlich bereits erfolgt war, ist jetzt durch Eintragung in das Handelsregister des hiesigen Stadtgerichts auch rechtlich zum Vollzug gekommen.

Wie aus Gifhorn gemeldet wird, soll Ende dieser Woche die erste Locomotive der Berlin-Lehrter Eisenbahn von Berlin ab dort eintreffen. Der Eröffnung des Betriebes am 1. October dürfte demnach kein Hinderniss entgegenstehen.

Die schwierigsten Terrainverhältnisse der Langwedel-Uelzener Bahn sollen bei Ebstorf und Brakhöfle zu überwinden sein. Nach diesen beiden Punkten ist daher eine grosse Arbeiterzahl dirigirt worden. Die Arbeiten werden sehr energisch betrieben. Es ist die Absicht, die Bahn binnen 18 Monaten fertigzustellen.

Zum Bau der Hildesheim-Vienenburger Bahn ist der erste Spatenstich am 31. v. M. geschehen.

Nach einer Bekanntmachung des Magistrats in Einbeck hat die Braunschweigische Eisenbahn den Baumeister Vogel in Seesen mit Ausführung der Vorarbeiten für die Linie von Einbeck nach Salzderhelden beauftragt.

Die Oldenburgische Bahnstrecke Sande-Jever ist fahrbar. Der Grossherzog konnte bereits in den ersten Tagen der vorigen Woche eine Besichtigungsfahrt auf derselben machen. Die Herstellung verschiedener für den Betrieb unerlässlicher Einrichtungen dürfte jedoch die Eröffnung erst zum Herbst gestatten.

Die Reise des Handelsministers Grafen zu Itzenplitz nach Leer und weiter hat in den betheiligten Kreisen die Hoffnung erweckt, dass die Linie Ihrhove-Neuschanz endlich ausgebaut werden soll.

Bis Ende October wird die Vollendung der Hochbauten auf der Gera-Eichichter Bahn in Aussicht genommen. Die Schienenlegung wird in wenig Wochen bis Neustadt a/O. und weiter abwärts beendet sein.

— *tz.* **Rheinische Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1870.) Im Betriebe der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft standen ult. 1870 $91,_{42}$ Meilen eigene und $2,_{95}$ Meilen fremde, zusammen $94,_{37}$ Meilen Eisenbahnen. Hiervon sind die Strecken Neuwied-Bonn $6,_{33}$ Ml. am 11. Juli und Call-Gerolstein ebenfalls $6,_{33}$ Ml. am 15. November 1870 dem Betriebe übergeben, es ergiebt sich daher für sämmtliche Linien ein mittlerer Jahresdurchschnitt von $85,_{55}$ Meilen. Doppelgeleisig waren $44,_{34}$ Meilen.

Das gesammte concessionirte Anlage-Kapital beträgt 72 950 000 Thlr., hiervon sind 35 000 000 Thlr. Stamm-Actien (der älteren Linien) und 11 100 000 Thlr. Stamm-Actien Lit. B der Linie Call-Trier, für letztere besteht eine Zins-Garantie. Von den Prioritäts-Obligationen waren 1 405 500 Thlr. ult. 1870 amortisirt. Das verwendete Anlage-Kapital beträgt für alle Strecken (incl. der im Jahre 1870 eröffneten) 70 158 994 Thlr. resp. pro Meile 767 436 Thlr.

An Betriebsmitteln waren vorhanden: 245 Locomotiven nebst Tendern, 448 Personenwagen mit 18 707 Plätzen, 132 Dienst- und Gepäckwagen, 833 bedeckte, 177 halbgedeckte, 4471 offene Güter- etc. Wagen und 370 Arbeitswagen (zus. 5983) mit einer Gesammt-Ladefähigkeit von 1 147 060 Ctrn.

Die Locomotiven haben 703 657 Nutzmeilen zurückgelegt.

Ihrer geographischen Lage nach war die Rheinische Eisenbahn berufen, einen hervorragenden Antheil an den Leistungen der Eisenbahnen während des Krieges 1870/71 zu nehmen.

Als der Krieg so unerwartet plötzlich hereinbrach, war es die nächste Sorge: die massenhaft vorhandenen und mit vermehrter Eile zuströmenden Güter auf schleunigste Weise ihrer Bestimmung zuzuführen und gleichzeitig die Bahnhöfe und Linien für die zu erwartende grosse Bewegung auf denselben möglichst freizustellen, sowie die grossen Vorräthe an Oberbau-Materialien auf den Strecken der Rheinlinie und Herbesthal-Köln, ferner die Bestände der Imprägnir-Anstalt und der Central-Werkstätte zu Nippes zu bergen, damit sie nicht dem einfallenden Feinde etwa ein werthvolles Kriegsmaterial böten. Es zeigte sich aber bald, dass die Bergungs-Arbeiten unnöthig waren, die freigestellten Linien, Bahnhöfe und Betriebsräume gewährten nunmehr jedoch in voller Ausdehnung der raschen militärischen Bewegung unbeschränkte Entfaltung. Die Truppentransporte entwickelten sich täglich stärker. 18 Militärzüge bewegten sich in jeder Richtung täglich auf den Linien Neuss-Düren-Call, Neuss-Düren-Köln und Neuss-Düren-Eschweiler-Aachen. Im Speciellen waren die Leistungen folgende: Auf der Linie Köln-Herbesthal wurden 123 beladene und 89 leere, zusammen 212 Extrazüge, auf der Linie Neuss-Call (wo die Transporte am 24. Juli ihren Anfang nahmen) 89 beladene und 88 leere, zus. 177 Züge befördert. Im October wurde die Strecke bis Gerolstein als fahrbar dem Betriebe übergeben und durch den Transport von ppr. 80 000 Kriegsgefangenen inaugurirt. Dieselben wurden in der Zeit vom 5. bis incl 14. November in 40 beladenen und 40 leeren, zus. 80 Zügen expedirt. Ferner wurden auf der Linie Köln-Cleve 125 beladene und 89 leere, zus. 214 und auf der Rechtsrheinischen Linie Oberlahnstein-Obercassel 20 Extrazüge befördert. Auf der Linksrheinischen Linie Köln-Bingerbrück wurden vom Juli bis Ende December stets so viele Züge in jeder Richtung täglich befördert, als die doppelgeleisige Bahn bei vollem Tages- und Nachtdienst und Inanspruchnahme der ganzen möglichen Leistungsfähigkeit zuliess.

Die Transporte von Truppen und Armeebedürfnissen vom Juli bis Ende December 1870 waren folgende:

	Officiere. Anz.	Mannschaften. Anz.	Pferde und Vieh. Anz.	Geschütze und Fahrzeuge. Anz.	Effekten, Provision, Munition. Ctr.
1870. Juli	5 974	242 555	44 419	4028	16 786
August . . .	4 695	167 603	32 065	3434	37 993
September . .	1 628	62 373	2 910	513	25 772
October . . .	1 145	30 186	2 692	425	73 307
November . .	4 174	200 977	2 197	254	31 242
December . .	1 247	58 496	3 036	193	16 863
Summa	18 863	762 190	88 319	8847	201 963
Ferner					
1871. Januar . . .	1 359	50 140	1 542	291	18 414
Februar . . .	1 550	40 950	1 255	267	15 726
März	1 490	61 870	5 282	511	51 090
Summa	4 399	152 960	8 079	1069	85 230
Ueberhaupt vom Juli 1870 bis März 1871 .	23 262	915 150	96 398	9916	287 193

Nachdem die ersten Schlachten und Gefechte geschlagen waren, musste für den Transport der Verwundeten, Kranken und Gefangenen gesorgt werden, mit welchen Transporten gleichzeitig die Verpflegung etc. verbunden war. Es würde zu weit führen, hier alle Einrichtungen und Anstalten aufzuführen, welche die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft auf eigene Kosten hat ausführen lassen, dagegen lassen wir nachstehend eine Uebersicht der am Central-Güter-Bahnhofe Köln-Gereon vom 8. August 1870 ab, nach erfolgtem Aufmarsche der Truppen, vom Beginn der Verwundeten- etc. Transporte bis Ende April 1871 angekommenen und verpflegten Officiere und Mannschaften hier folgen:

1870.	Verwundete. Offiz.	Verwundete. Mannsch.	Kranke. Offiz.	Kranke. Mannsch.	Gefangene. Offiz.	Gefangene. Mannsch.	Kommandirte. Offiz.	Kommandirte. Mannsch.	Im Ganzen. Offiz.	Im Ganzen. Mannsch.
vom 8.—31. August	18	23457	—	992	22	2916	7	617	47	27982
September	—	2323	—	1485	1789	37169	45	2142	1834	43119
October	1	2476	3	7720	12	4297	9	437	25	14930
November	—	20	—	6053	3413	83155	154	7611	3567	96839
December	—	1065	—	6634	8	1611	14	191	22	9501
Summa	19	29341	3	22884	5244	129148	229	10998	5495	192371
1871. Januar . .	—	289	—	1536	18	17292	1	1580	19	20697
Februar . .	—	—	—	2070	14	1748	3	170	17	3988
März . . .	—	—	—	3887	2	3033	—	—	2	6920
April . . .	—	—	—	132	190	18177	2	216	192	18525
Ueberhaupt	19	29630	3	30509	5468	169398	235	12964	5725	242501

Hierzu noch die im Jahre 1871 vom Januar bis ult. April nach und von dem Kriegsschauplatze beförderten 1006 Officiere und 61 612 Mannschaften, ergiebt eine Gesammt-Summe von 6731 Officiere und 304 113 Mannschaften. Ausserdem sind aber noch 2 Sanitäts- und 7 Züge mit Truppen ohne Angabe der Kopfzahl befördert.

An Material wurde zum Betriebe der occupirten Französischen Bahnen abgegeben: 9 Locomotiven und 26 Morse-Apparate.

Von dem Personale waren zur Fahne einberufen resp. nach dem Kriegsschauplatze commandirt 297 Mann.

Die Verkehrs-Ergebnisse des Jahres 1870 waren folgende, es wurden befördert: 295 145 Personen in der I. Klasse, 1 351 870 in der II., 3 629 504 in der III., 173 037 in der IV. Klasse, 956 993 Militärs

und 4759 Auswanderer, zusammen 6 411 308 Personen (davon 4 801 753 im Binnenverkehre), 530 487 Ctr. Gepäck (worunter 201 963 Centner Militärgepäck, Provision, Fourage und Munition), 816 Equipagen, 8847 Geschütze und andere Fahrzeuge, 10218 Pferde im gewöhnlichen Verkehre, 88 319 Militär-Pferde und 12 667 Hunde; ferner 803 199 Ctr. Eilgut, 240 240 Ctr. Postgut, 2 150 660 Ctr. Frachtgüter der Normalklasse, 30 305 192 Ctr. der ermässigten Klasse, 34 219 810 Ctr. Steinkohlen, 2 312 638 Ctr. Betriebs-Dienstgut, 1 013 788 Ctr. Baugut (zus. 71 009 527 Ctr.), 66159 Stück Thiere im Gewichte von 399101 Ctrn. überhaupt 71 408 628 Ctr. (wovon 49 901 382 Ctr. im Binnenverkehre). Jeder Reisende hat durchschnittlich $5_{,36}$ Meilen zurückgelegt, bei einer Einnahme von $2_{,38}$ Sgr. pro Person und Meile; jeder Centner Gut durchfuhr durchschnittlich $8_{,64}$ Meilen, wobei die Einnahme pro Centner und Meile $1_{,50}$ Pf. betrug. Die spezifische Frequenz betrug 401 985 Personen- resp. 8 098 177 Centnermeilen.

Gegen das Vorjahr verglichen zeigte sich eine Abnahme des Verkehrs in der I., II. und IV. Wagenklasse, überhaupt sind aber 1 075 558 Personen = $20_{,16}$ Proc. und 6 133 959 Ctr. Güter = $9_{,40}$ Proc. mehr befördert und es sind mehr eingenommen im Personen-Verkehre 826 087 Thlr. = $32_{,97}$ Proc. und im Güter-Verkehre 349 856 Thlr. = $8_{,29}$ Proc.

Die Einnahmen haben betragen: für Personen-Beförderung (incl. 1 082 756 Thlr. für Militär) 3 201 196 Thlr., für Gepäck 99 859 Thlr., für Equipagen 6450 Thlr., für Pferde 18 816 Thlr., für Hunde 1663 Thlr., an Brückengeld in Coblenz 3512 Thlr. (zusammen im Personen-Verkehre 3 331 496 Thlr.), für Eilgüter 292 025 Thlr., für Postgüter 69 710 Thlr., für Frachtgüter der Normalklasse 361 814 Thlr., für Frachtgüter der ermässigten Klasse 2 143 057 Thlr., für Kohlen 1 445 554 Thlr., für Dienstbaugüter 36 434 Thlr., für Vieh 79 081 Thlr., für Eisenbahn-Fahrzeuge 5046 Thlr., Provision etc. 12484 Thlr., Lagergeld 124 661 Thlr. (zusammen im Güter-Verkehre 4 569 866 Thlr.), aus verschiedenen Quellen 226 642 Thlr., mithin überhaupt 8 128 004 Thlr., pro Meile Bahnlänge 95 009 Thlr. pro Nutzmeile $11_{,5}$ Thlr.

Bleiben die Einnahmen der im Jahre 1870 eröffneten Strecken Call-Gerolstein (42 694 Thlr.) und Ehrenbreitstein-Obercassel-Bonn (96 994 Thlr.) ausser Ansatz, dann sind die Einnahmen um 1 057 375 Thlr. grösser als im Jahre 1869.

Die Ausgaben haben betragen: für die Bahnverwaltung 764 077 Thlr. (8931 Thlr. pro Meile), für die Transportverwaltung 1 808 890 Thlr. ($2_{,57}$ Thlr. pro Nutzmeile) und für die allgemeine Verwaltung 129 524 Thlr., zusammen 2 702 491 Thlr., 31 590 Thlr. pro Meile Bahnlänge resp. 3 Thlr. 24 Sgr. $10_{,98}$ Pf. pro Nutzmeile. Gegen das Vorjahr sind die Ausgaben um 351 613 Thlr. gestiegen. Sie repräsentiren $33_{,25}$ Proc. der Einnahmen. Werden die reglementsmässigen Einlagen in den Erneuerungsfonds mit 974 000 Thlr. und in den Reservefonds mit 10 000 Thlrn. den Ausgaben hinzugerechnet, dann erhöhen sich dieselben auf 3 686 491 Thlr., sind um 492 643 Thlr. grösser als im Vorjahre und repräsentiren $45_{,36}$ Proc. der Einnahmen. Ausserdem sind aber noch für nicht feststehende Ausgaben (Wagenmiethe, Remunerationen etc.) 150 000 Thlr. reservirt.

Der Abschluss ergiebt folgende Resultate: es betragen die Einnahmen excl. derjenigen der neuen Strecken 7 955 854. Thlr., die Ausgaben 3566 310 Thlr. + der vorerwähnten 150000 Thlr., der Ueberschuss mithin 4 239 545 Thlr. Hiervon wurden zunächst die Zinsen und Amortisationsbeträge der Prioritäts-Obligationen 815 762 Thlr., die Antheile für die Strecken Cleve-Zevenaar 61 026 Thlr. und Nymegen 5691 Thlr., sowie die Zinsen der Prioritäts-Actien à 35 500 Thlr. berichtigt, so dass verbleiben 3 321 565 Thlr., welchen an Ausgleichszinsen 22 434 Thlr. hinzutreten. Von dieser Summe ist auf das im Umlauf gewesene Actien-Kapital von 33 062 500 Thlr. eine Dividende von $8^2/_5$ Proc. vertheilt und der Rest zur Staatssteuer, Tantième der Direction, des Administrationsraths etc. verwendet. Im Vorjahre betrug die Dividende $7^4/_5$ Proc.

Der Erneuerungsfonds hatte einen Bestand von 4 090 791 Thlrn., der Reservefonds von 270 939 Thlrn. und die Pensionskasse von 436 222 Thlrn.

— *tz.* Frankfurt-Hanauer Eisenbahn. (Geschäftsbericht pro 1870.) Das verwendete Anlage-Kapital betrug am Jahresschlusse 5 654 681 fl., das Actien-Kapital unverändert 3 000 000 fl. Von der 600 000 fl. betragenden Prioritäts-Anleihe validirten noch 486 500 fl. und von der à 900 000 fl. waren 775 500 fl. im Umlauf.

In Folge der am 16. Juli ausgegebenen Mobilmachungs-Ordre und der damit verbundenen Truppen-Transporte erfolgte am 21. Juli die Einstellung von 2 Güterzügen und des gesammten Personen-Verkehrs in Bayern, sowie am 24. Juli die Einstellung des gesammten Personen- und Güterverkehrs. Vom 23. bis 27. Juli dauerte die Beförderung der Reserve-Mannschaften; am 24. Juli begannen die Truppen-Transporte von Cassel, Hersfeld, Fulda und Hanau via Aschaffenburg nach Landau mit täglich 12 Zügen und dauerten bis zum 1. August. Am 26. Juli begannen die Truppen-Transporte in der Richtung von Leipzig via Bebra, Hanau nach Mainz mit 12 Zügen pro Tag. Der Personen-Verkehr lag bis zum 9. August vollständig darnieder und konnte erst vom 10. August an mit täglich 2 Zügen wieder eingeführt werden. Für militärische Zwecke sind 430 Extrazüge befördert.

Ausser den 19 Locomotiven der Frankfurt-Hanauer Bahn haben noch 15 Locomotiven fremder Bahnen Dienste geleistet.

Die Truppen-Transporte umfassten 173 165 Mann, 17 964 Pferde, 2789 Wagen und 298 Geschütze, überhaupt aber wurden befördert: 13 604 Personen in der I. Klasse, 187 994 in der II. und 404 020 in der III. Klasse, zusammen 605 618 Personen (davon 440 227 im Lokal-Verkehre). Gegen das Vorjahr sind 59 093 Personen = $8_{,88}$ Proc. weniger befördert und für Personen 32 563 fl. = $10_{,65}$ Proc. weniger eingenommen.

Jede Person hat durchschnittlich $3_{,39}$ Meilen durchfahren und es sind pro Person und Meile $7_{,96}$ kr. eingenommen. Die specifische Personen-Frequenz betrug 373 957 Personen, wobei eine Zunahme um $17_{,17}$ Proc. zu constatiren ist.

An Güter wurden 6 182 457 Ctr. (davon 537 587 Ctr. im Binnenverkehre) befördert, d. i. 425 923 Ctr. = $7_{,39}$ Proc. mehr als 1869, wobei eine Mehr-Einnahme von 29 838 fl. = $7_{,20}$ Proc. erzielt ist. Jeder Centner hat durchschnittlich $3_{,59}$ Meilen durchfahren. Die specifische Frequenz betrug 4 044 240 Ctr. Ferner befördert sind: 32 169 Ctr. Gepäck-Ueberfracht, 13 439 Stück Traglasten à 50 Pfd., 158 Equipagen, 51 350 Stück Thiere (darunter 1765 Pferde), 1588 Hunde und 26 353 Ctr. für die Post.

Die Verbindungsbahn passirten 4 569 914 Ctr. Frachtgüter mit einer Einnahme von 27 605 fl.

Die Einnahmen haben betragen: für Personen-Beförderung 272 930 fl., für Güter 443 579 fl., für Gepäck 14 660 fl., für Abonnementskarten 771 fl., für Equipagen 748 fl., für Thiere 26 484 fl., für Extrazüge 515 fl., für die Postbeförderungen 6989 fl., für Truppen-Transporte 79 022 fl., für Gefangenen-Transporte 136 fl., an Neben-Einnahmen 4429 fl., für Transporte auf der Verbindungsbahn 27 605 fl. (zusammen 877 870 fl., d. i. 87 485 fl. = $11_{,07}$ Proc. mehr als 1869) und aus sonstigen Quellen 3397 fl., überhaupt 881 267 fl.

Die Ausgaben sind in Folge der bedeutenden Mehrkosten der Bahn-Unterhaltung, namentlich aber des Transportdienstes um 105 526 fl. = $25_{,85}$ Proc. gestiegen, sie betrugen 513 741 fl.

Der Ueberschuss ist in Folge der Mehr-Ausgaben um 17 285 fl. = $4_{,49}$ Proc. geringer als im Jahre 1869. Er betrug 367 525 fl. und erhielt folgende Verwendung: zur Verzinsung der Anleihen: 50 285 fl., zur Amortisation derselben 23 750 fl., zum Bahnpacht für die Strecke Kahl-Aschaffenburg 45 465 fl., zu Zinsen und Bankkosten (42 317 fl., abzüglich 1548 fl. Zinsen-Einnahmen) 40 771 fl., zu sonstigen Zinsen 336 fl. An Dividende wurden, wie im Vorjahre $6^1/_2$ Proc. vertheilt.

Der Reservefonds hatte einen Bestand von 60 402 fl. und die Pensions- etc. Kasse von 66 850 fl.

— *tz.* Rechte Oder-Ufer-Eisenbahn. (Geschäftsbericht pro 1870.) Da mit dem 24. Juni 1870 sämmtliche Bahn-Erweiterungen ausgeführt und dem Betriebe übergeben wurden, so musste die Rechnung für das I. Semester, welche à conto des Baufonds geführt wird, abgeschlossen werden. Vom 1. Juli 1870 ab werden die Bahnen à conto des Betriebes verwaltet. Die Gesammt-Bahnlänge betrug $40_{,11}$ Meilen und die durchschnittliche Betriebslänge des I. Semesters $31_{,16}$ Meilen. Die Gesammt-Bau-Ausgabe incl. der älteren Linie hat 13 741250 Thlr. ult. 1870 betragen.

An Betriebsmitteln waren vorhanden: 44 Locomotiven, 53 Personen- und 881 Lastwagen. Die Locomotiven legten 54 337 Nutzmeilen zurück.

Im ersten Semester 1870 wurden befördert: 287 786 Personen, 4 287 273 Ctr. Frachtgüter und 149 971 Ctr. Dienstgüter. Jede Person hat durchschnittlich $4_{,42}$ Meilen und jeder Centner Gut $11_{,63}$ Meilen durchfahren. Eingekommen sind pro Meile: $31_{,20}$ Pf. pro Person und $2_{,18}$ Pf. pro Ctr. Gut. Es berechnet sich die specifische Frequenz auf 42 273 Personen, 1 663 793 Ctr. Fracht- und 52 382 Ctr. Dienstgüter.

Die Einnahmen haben betragen: aus dem Personen- und Gepäck-Verkehre 111 881 Thlr. (3591 Thlr. pro Meile), für Equipagen, Pferde und Hunde 772 Thlr., aus dem Güter-Verkehre 319 136 Thlr. (10 242 Thlr. pro Meile), aus sonstigen Quellen 47 754 Thlr., zusammen 479 544 Thlr. resp. 15 390 Thlr. pro Meile.

Ausgegeben wurden: 77 469 Thlr. für die Bahnverwaltung, 139 324 Thlr. für die Transportverwaltung und 23 727 Thlr. für die allgemeine Verwaltung, zusammen 240 520 Thlr. resp. 7719 Thlr. pro Meile. Diese Ausgaben absorbirten $50_{,16}$ Proc. der Einnahmen.

Der Ueberschuss beträgt 239 024 Thlr. resp. 7670 Thlr. pro Meile, er verzinst das Anlage-Kapital zu $2_{,24}$ Proc.

Die Zinsen und Dividenden wurden aus dem Baufonds bestritten, in welchen auch der Ueberschuss geflossen ist.

Die Reserve- und Erneuerungsfonds hatten einen Bestand von 557 030 Thlrn.

Dem Geschäftsberichte ist ein Promemoria beigefügt, in welchem die Erhöhung des Anlage-Kapitals (gegenwärtig 7 500 000 Thlr. in Stamm-Actien und ebensoviel in Prioritäts-Obligationen) um 4 000 000 Thlr. zum Zwecke der Erweiterung der Bahnanlagen und Verstärkung des Fuhrparks beantragt und motivirt wird. Es wird vorgeschlagen, 5procentige Prioritäts-Obligationen zu emittiren. Verwendet sollen werden 1 962 800 Thlr. für 21 Locomotiven, 5 Pack-, 8 Personen- und 1400 Güter- und Kohlenwagen und 1 607 900 Thlr. für Zweiggeleise nach Gruben, Lagerplätze u. s. w., 120 000 Thlr. für Nebengeleise nebst Weichen und 130 000 Thlr. für Locomotiv- und Wagenschuppen.

○ Aus Bayern. Von der durch das Gesetz vom 29. April 1869 genehmigten Bahnlinie München - Buchloe - Memmingen-Grenze (siehe No. 19 S. 357 u. 358) ist die Strecke München-Buchloe in vollem Bau begriffen und wird im Frühjahr 1873 eröffnet werden. Auf der Strecke Buchloe-Memmingen sind bereits mehrere Loose

vergeben und werden die übrigen Loose noch in diesem Jahre veraccordirt und der Bau in Angriff genommen werden, damit dieselbe im Herbst 1873 eröffnet werden kann. Zwischen Buchloe und Memmingen werden Stationen bei Türkheim, Mindelheim, Stötten, Sontheim und Holzgünz errichtet. Falls in nächster Zeit eine Verständigung zwischen Bayern und Württemberg über den Anschluss der München-Memminger Bahn an die Allgäubahn bei Leutkirch nicht zu erzielen ist, würde erstere nach ihrer Vollendung im Jahre 1873 vorläufig nur bis Memmingen in Betrieb kommen und der Güterverkehr zwischen München und Lindau über Memmingen nach Kempten geleitet werden, um dadurch die grosse Steigung der Augsburg-Kemptener Bahn bei Günzach zu umgehen. Der Personen und Güterverkehr von Memmingen ab nach Westen müsste dann auch ferner durch Postomnibusse und Fuhrwerke vermittelt werden. Da indessen der Bau der von Aulendorf abzweigenden Allgäubahn im nächsten Jahre bis Leutkirch vollendet sein wird und dieselbe einen Anschluss an die Bayer. Bahnen zur Voraussetzung hat, welcher Bayerischerseits in Memmingen geboten wird und da nach den Staatsverträgen zwischen Preussen, Württemberg und Baden vom 18. Februar und 3. März 1865 längstens bis zum Jahre 1875 auch die Eisenbahnverbindung zwischen Aulendorf und Stockach hergestellt und in Betrieb kommen soll, so ist von der hohen Einsicht der beiden Staatsregierungen von Bayern und Württemberg eine baldige Wiederaufnahme der Unterhandlungen und eine Verständigung über die verschiedenen Eisenbahnanschlüsse und insbesondere über eine Verbindungslinie Memmingen-Leutkirch-Hergatz um so mehr zu erhoffen, als für die Concession derselben, andererseits die Fortsetzung der Bodenseegürtelbahn von Lindau nach Friedrichshafen und die Führung der Heidenheim-Ulmer Bahn durch Bayerisches Gebiet zugestanden werden kann. Die Herstellung dieser kürzeren Eisenbahnverbindung zwischen München und Basel und zwischen München und Strassburg durch vertragsmässige Sicherung der noch fehlenden Strecke Memmingen-Leutkirch ist nicht blos eine unabweisbare Forderung des Handels und Verkehrs, sondern erscheint auch, im Interesse der Vertheidigung des Reichsgebiets geboten. — Bereits wurde von Bayerischen Eisenbahntechnikern auf der Strecke Memmingen-Leutkirch zunächst bis Aichstetten vermessen und es scheint in der Absicht derselben zu liegen, auf kürzestem Wege Leutkirch zu erreichen. Es genügt daher auch der Illerübergang bei Ferthofen nicht und scheint derselbe flussaufwärts bis Karsdorf verlegt werden zu wollen.

Wiener Briefe.

♂ Wien, am 8. August. (Vom Eisenbahn-Aktienmarkte. Rumburg-Schluckenau. Lieboch-Wies-Stainz. Eisenerz-Hieflau. Buschtêhrader Bahn. Aussig-Leipa-Liebenau. Ungarische Westbahn. Türkische Bahnen.)

Paris hat jetzt in der Hausse die Führung übernommen. Einer derartigen Richtung folgt die Börse willig. Namentlich stellten Staatsbahn ihren Mann, indem sie um vier Gulden stiegen. Das Effekt wird stark gesucht und stark gekauft in Folge der Ausgabe der jungen Actien, worauf den älteren das Bezugsrecht zusteht. Dieses Bezugsrecht repräsentirt eine beträchtliche Gewinnstsumme, die für die Speculation sehr anregend wirkt. Auch Kaschau-Oderberger wurden in einigen Posten für auswärtige Rechnung, Nordbahn von einem hiesigen ersten Hause viel gekauft und beide Papiere erhielten Preisaufschläge. Die übrigen Papiere blieben ungefragt.

Was weitere Vorgänge auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens anlangt, wollen wir im Nachstehenden zusammenfassen:

Wir haben diesesmal zwei Eisenbahngesetze zu notificiren: u. z. das Gesetz vom 17. Juli 1871, betreffend die Ergänzung der Böhmischen Nordbahn durch die Eisenbahnstrecke Rumburg-Schluckenau eventuell mit der Fortsetzung gegen Bautzen und das Gesetz vom 21. Juli 1871, betreffend die Herstellung der Eisenbahn von Lieboch nach Wies mit einer Abzweigung nach Stainz durch die Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft. Beiden Concessionären wird die Befreiung von der Einkommensteuer und andern Steuern auf die Dauer von 20 Jahren bewilligt; ebenso die Befreiung von Stempel und Gebühren für alle Verträge, Eingaben und sonstige Urkunden zum Zwecke der Capitalsbeschaffung, so wie des Baues und der Instruirung der Bahn bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung und für die erste Ausgabe der Actien und Prioritätsobligationen mit Einschluss der Interimsscheine sowie der bei der Grundeinlösung auflaufenden Uebertragungsgebühren.

Der Bau der Bahn von Rumburg nach Schluckenau muss bis Ende des Jahres 1872 und von Lieboch nach Wies binnen längstens zwei Jahren, vom Tage der Concessionsertheilung an gerechnet, ausgeführt und dem öffentlichen Verkehre übergeben werden. Die Feststellung der Bauzeit für die Fortsetzungsstrecke von Schluckenau bis zur Landesgrenze bleibt dem Abschlusse des Staatsvertrages mit Sachsen in Betreff des Anschlusses in Bautzen vorbehalten. — Der Bau der Abzweigung nach Stainz ist binnen Jahresfrist auf Verlangen des Handelsministers zu vollenden, sobald ein Transportquantum von 2 Mill. Ctrn. jährlich für diese Strecke zu erwarten ist.

Sowohl für die bestehenden, als für die neue Strecke der priviligirten Böhmischen Nordbahn wird der Tarif derart festgesetzt, dass im Allgemeinen für Waaren gewöhnlicher Geschwindigkeit nicht mehr als 3 kr. Oesterr. Währung per Zollcentner und Meile eingehoben werden dürfen. Ausnahmsweise wird der Tarif für die ermässigte Classe folgenderweise festgestellt: Ermässigte Classe A: Getreide, Salz, Brenn- und Schnittholz, Eisen und Eisenfabrikate, dann Stahl und Stahlfabrikate 2 kr. per Zollcentner und Meile; ermässigte Classe B: bei vollen Wagenladungen Mineralkohle, Cokes, gepresster Torf, Erze, Eisenflossen, Kalk und Bausteine $1_{,5}$ kr. per Zollcentner und Meile für die ersten 10 Meilen und 1 kr. per Zollcentner und Meile für alle Entfernungen über 10 Meilen. Als Expeditionsgebühr darf per Zollcentner der Betrag von 2 kr. eingehoben werden.

Ebenso wurde sowohl für die bestehende als für die neue Linie der Graz-Köflacher Eisenbahn der Tarif dahin festgesetzt, dass bei gewöhnlicher Geschwindigkeit keine höheren als die nachstehenden Maximaltarifsätze eingehoben werden dürfen. 1) für Reisende per Person und Meile: Erste Classe 32, zweite Cl. 24 kr., dritte Cl. 16 kr., vierte Cl. (im Stehwagen) 10 kr. 2) für Waaren per Zollcentner und Meile: Erste Normalclasse $2_{,5}$ kr., zweite Normalclasse $2_{,75}$ kr., dritte Normalclasse 3 kr. Ermässigte Cl. A (ohne Unterschied der Transportquantität): Getreide, Mehl, Mahlproducte, Obst, Wein, Harze, Hadern, Salz, Rohzucker, Eisen $2_{,25}$ kr. Oe. W. Ermässigte Cl. B (bei Aufgabe von mindestens 100 Zollcentnern): Bau- und Werkholz über 18 Fuss lang, Asphalt, Eisenabfälle, Gemüse, Kalk, Düngemittel, Lohe, Steinplatten 2 kr. Oe. W. Ermässigte Cl. C (bei vollen Wagenladungen): Bau- und Bruchsteine, Erze, Futter- und Zuckerrüben, Brennholz, Bau- und Werkholz, nicht über 18 Fuss lang, Stein- und Braunkohlen, Cokes, Ziegel, Sand, Erden, Roheisen $1_{,5}$ kr.

Unter den im Gesetze vorgesehenen Bedingungen müssen Tarifnachlässe bewilligt werden. Ebenso ist der Gesellschaft zur Pflicht gemacht, den Bau von Industriebahnen in ihre Linien thunlichst zu unterstützen.

Durch die der Kronprinz Rudolfsbahn ertheilte Concession zur Herstellung einer Locomotiv-Eisenbahn von Eisenerz nach Hieflau hat diese Gesellschaft einen ziemlich werthvollen Zuwachs ihrer Linien erhalten. Die Financirung der neuen Linien hat die Anglo-Oesterreichische Bank in die Hand genommen und werden von ihr nun zwei Millionen Gulden Prioritäts-Obligationen der Kronprinz Rudolfsbahn zum Course von 87 ausgegeben werden. Da die Regierung für diese verhältnissmässig sehr kurze Strecke einen Reinertrag von 100 000 fl. in Silber am Tage der Betriebs-Eröffnung garantirt, so scheinen diese Papiere zur Anlage geeignet.

Die Strecke Eisenerz-Hieflau ist vorzugsweise und in erster Linie eine Bergwerksbahn und als solche bestimmt und berufen, die Bergwerks-Producte von Eisenerz und Hieflau zu verführen. Indirect wird das Gesammtnetz der Kronprinz Rudolfbahn aus der neuen Linie Vortheile ziehen, da die Frachten der neuen Linie auf die Hauptlinie übergehen müssen.

Die General-Direction der Buschtêhrader Eisenbahn-Gesellschaft hat dem Handelsministerium die Anzeige erstattet, dass ihre neue Linie Priesen-Carlsbad bereits vollkommen fertig sei, und dass sie demnach die Totalstrecke Prag-Priesen-Carlsbad-Eger längstens bis 20. d. M. dem Gesammtverkehre übergeben werde. Ebenso ist die Theilstrecke Tirschnitz-Franzensbad bereits ausgebaut und wird gleichzeitig mit der Linie Prag-Eger für den Verkehr eröffnet.

Die dem Grafen Edmund Hartig & Cons. unterm 16. November 1865 ertheilte Concession zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn von Aussig nach Böhmisch-Leipa und von da nach Liebenau ist wegen Nichteinhaltung der concessionsmässigen Baufristen durch Allerh. Entschliessung vom 21. Juli d. J. für erloschen erklärt.

Die Eröffnung der Ungarischen Westbahnlinie Raab-Steinamanger musste eingetretener Hindernisse wegen auf einige Zeit verschoben werden.

Die Türkischen Bahnanschlüsse sind auf der im vorigen Monate zu Wien abgehaltenen Conferenz bekanntlich in der Art geregelt worden, dass die Türkische Regierung der Ungarischen das Opfer brachte durch den Anschluss an die Serbischen Linien sich dem Ansinnen Andrassy's zu fügen. Es werden bereits im Auftrage der Pforte Studien gemacht, an welcher Stelle zwischen den beiden Punkten, Jankova-Clissura und Alexinaz der den Interessen der Pforte am besten entsprechende Anschluss stattfinden könne. Die Unternehmer des bisher concessionirten Netzes finden sich, wie leicht zu begreifen ist, durch die Parallelbahn, welche in Folge der Ausführung der Serbischen Linie und der Anschlussstrecke entsteht, in ihren Interessen verletzt und wollen selbstverständlich ihre Einwilligung zur Herstellung dieser Concurrenzbahn nur dann geben, wenn ihnen nicht nur von Türkischer, sondern auch von Serbischer und Ungarischer Seite derartige Zugeständnisse gemacht werden, dass sie Ersatz für den höchst wahrscheinlichen Nachtheil bieten können. Sie werden daher Gegenbedingungen stellen, die auch Ungarischerseits Unterstützung finden dürften. Ob jedoch Serbien damit einverstanden sein wird, ist zweifelhaft.

— *tz.* Galizische Carl Ludwig-Bahn. (Geschäftsbericht pro 1870.) Das Unternehmen der Galizischen Carl-Ludwig-Bahn hatte ult. 1870 eine Ausdehnung von 70 Meilen, da hiervon aber die Theilstrecke Zloczow-Tarnopol von 8½ Meilen am 22. December 1870 für den Frachtenverkehr eröffnet wurde und nur 10 Tage im Betriebe war, so beträgt die mittlere Betriebslänge $61_{,733}$ Meilen.

Es sind concessionirt: für die älteren Linien 21 000 000 fl. in Ac-

tien (davon amortisirt 145 110 fl.) und 15 000 000 fl. Prioritäts-Obligationen (davon amortisirt 395 700 fl.), für die neuen Linien dagegen 18 480 000 fl. Actien III., IV. und V. Emission und 10 800 000 fl. Prioritäts-Obligationen II. Emission.

Ultimo 1870 waren verwendet: für die älteren Linien 42 024 778 fl. und für die neuen Linien 25 430 910 fl. Der Stand des Material-Contos betrug 1 065 547 fl.

Die Betriebsmittel bestanden aus 90 Locomotiven nebst Tendern, 212 Personenwagen mit 8708 Sitzplätzen, 3263 diversen Lastwagen mit einer Gesammt-Tragkraft von 650 610 Ctrn. und 14 Schneepflüge.

Die Locomotiven haben im Jahre 1870 auf der Linie Krakau-Lemberg 185 902 und auf der Linie Lemberg-Brody-Tarnopol 34 968 Nutzmeilen zurückgelegt.

Befördert wurden 6126 Personen in der I. Klasse, 72 836 in der II., 463 394 in der III. Klasse (zus. 542 356 Civil-Personen), 51 402 Militärs, überhaupt 593 758 Personen, 75 445 Ctr. Gepäck, 15 Equipagen, 66 Pferde, 567 Hunde, 386 Ctr. Militär-Effekten nebst 132 Pferden, 31 250 Ctr. Eilgüter, 8 757 595 Ctr. Güter I. Klasse, 788 774 Ctr. II. Kl., 53 597 Ctr. III. Kl., zusammen 9 631 216 Ctr. Eil- und Frachtgüter incl. Vieh. Im Durchschnitt wurde die Bahn von 1627 Personen und 26 387 Ctr. Güter täglich befahren und hierfür 3875 resp. 15 352 fl. eingenommen. Per Bahnmeile hat eine Beförderung von 9618 Personen und 156 014 Ctr. Güter stattgefunden. Gegen das Vorjahr sind 158 326 Personen und 1 755 189 Ctr. Güter mehr befördert, darunter 968 000 Ctr. Getreide, 284 000 Ctr. Borstenvieh, 140 000 Ctr. Bau- und Werkholz, 138 000 Ctr. Steinkohlen u. s. w.

Von den Personen sind 538 242 und von den Gütern 2 621 405 Ctr. (excl. der Eilgüter) im Binnenverkehre befördert.

Die Einnahmen haben betragen: für Civil-Personen-Beförderung 1 220 520 fl., für Militär 128 276 fl., für Civilgepäck 63 973 fl., für Militärgepäck 1501 fl. (zusammen im Personen-Verkehre 1 414 270 fl., von welchen 190 177 fl. auf die Strecke Lemberg-Brody-Tarnopol entfallen), für Eilgüter 68 930 fl., für Frachtgüter 5 534 554 fl. (davon entfallen 373 784 fl. für Eil- und Frachtgüter auf Lemberg-Tarnopol) und aus sonstigen Quellen 40 894 fl. für die alten und 94 034 fl. für die neuen Linien.

Die Gesammt-Einnahme beträgt demnach 6 494 688 fl. für die ältere und 657 994 fl. für die neue Linie, überhaupt 7 152 682 fl., resp. 115 865 fl. per Bahn- und $32_{,37}$ fl. per Nutzmeile. Gegen das Vorjahr sind 1 218 820 fl. mehr vereinnahmt.

Ausgegeben wurden 225 921 fl. für die allgemeine Verwaltung, 1 159 002 fl. für die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung, 758 392 fl. für den Verkehrs- und commerziellen Dienst und 1 263 284 fl. für den Zugförderungs- und Werkstättendienst, zusammen 3 406 599 fl., 55 183 fl. per Bahnmeile resp. $15_{,12}$ fl. per Nutzmeile. Von den Ausgaben entfallen 2 817 065 fl. auf die alte und 589 534 fl. auf die neue Linie; sie sind um 703 695 fl. höher als im Vorjahre. Die Betriebs-Ausgaben betragen $47_{,62}$ Proc. der Einnahmen.

Als Betriebs-Brutto-Saldo resultirten 3 677 622 fl. für die alte und 68 460 fl. für die neue Linie, zusammen 3 746 083 fl. resp. 60 682 fl. per Bahnmeile. Gegen das Vorjahr zeigte sich hier eine Erhöhung um 515 125 fl.

Der Ueberschuss der neuen Linie wurde dem Baufonds überwiesen. Von dem Ueberschusse der älteren Linie à 3 677 622 fl. wurden gedeckt: die Steuern und Lasten 498 234 fl., der Beitrag zum Pensionsfonds 10 000 fl., zur Verzinsung und Amortisation des Anlage-Kapitals einschliesslich der Zinsen des Kaufschillingrestes 2 031 949 fl., Einlage in den Reservefonds 45 497 fl. und die Tantième des Verwaltungsraths 109 194 fl. Den verbleibenden 982 747 fl. treten noch hinzu 250 000 fl. Uebertrag aus dem Vorjahre. Von diesen 1 232 747 fl. wurden 3 % = 1 008 000 fl. als Superdividende vertheilt, 24 747 fl. dem Reservefonds und 200 000 fl. der nächstjährigen Rechnung überwiesen.

Einschliesslich der Zinsen haben die Stamm-Actien 8 Proc. gegen 7 Proc. in den beiden Vorjahren ertragen.

Die Verzinsung des Anlage-Kapitals der neuen Linie erfolgte aus dem Baufonds.

Der Reservefonds hatte einen Bestand von 839 255 fl., die Pensionskasse von 570 869 fl.

Zur Tilgung des Kaufschillingrestes für die Galizische Staatsbahn von 2 769 690 fl., sowie für den Ausbau der neuen Strecken bis Brody und Podwoloczyska ist beschlossen 8 400 000 fl. in Silber Prioritäts-Obligationen à 300 fl. zu emittiren, welche den Actien-Besitzern zum Course von 90 überlassen werden sollen.

Für die Herstellung der Verbindungsbahn von Brody an die Russische Grenze nächst Radzimilow, welche noch Ende dieses Jahres beendet werden soll, sind die Baukosten etc. auf 1 200 000 fl. veranschlagt. Diese 7/8 Meilen lange Strecke wird zweigeleisig ausgeführt, das nördliche Geleise erhält die Russische Spurweite 5 Fuss (Engl.) und das südliche die Oesterr. von 4 Fuss 8½ Zoll (Engl.).

Tarifwesen.

So eben ist der neue, mit dem 1. August c. ins Leben getretene Gütertarif für die Eisenbahnen in Elsass und Deutsch-Lothringen erschienen. Bei Beginn des Krieges konnten die Betriebs-Commissionen natürlich nicht sofort einen nach dem üblichen Muster ausgearbeiteten Tarif für die occupirten Bahnen aus den Aermeln schütteln, und da sie doch Privatgut nicht ganz ausschliessen konnten, so sahen sie sich genöthigt, einen natürlichen Gütertarif festzusetzen. Nach demselben wurde „Einzelgut zu 7½ cts. pro Centner und Meile, Wagenladungen in offenen Wagen zu 2½ und in gedeckten Wagen zu 3½ cts. pro Centner berechnet, in beiden Fällen unter Zugrundelegung der Tragfähigkeit des verwendeten Wagens." Nach diesen Tarifbestimmungen wurden Güter aller Art gleichmässig belastet.

Der neue Tarif ist nun ähnlich wie der Nassauische, nur formell noch etwas vollständiger nach den seiner Zeit (siehe Jahrg. 1867 No. 8 S. 93 fg. dies. Ztg.) publicirten, im vorigen Jahre (siehe No. 24 S. 409 fg.) noch näher motivirten Tarifvorschlägen des damaligen Regierungs-Assessors, jetzigen Geh. Regierungs-Raths D'Avis bearbeitet.

Betriebsreglement — Norddeutsches; Güterclassification — keine. Alle Güter gehören in Classe A, wenn sie in bedeckten Wagen, und in Classe B, wenn sie in offenen Wagen transportirt werden. — Nur nebenbei ist für die in Art. 45 der Reichsverfassung aufgeführten Artikel ein Specialtarif, der Einpfennigtarif, vorgesehen.

Zu der Construction des Tarifs bemerken wir noch, dass den verschiedenen Klassen folgende Einheitspläte zum Grunde liegen:

	Einheitssatz pro Ctr.	Fixer Zuschlag pro Centner
Eilgut	10 cs.	$12_{,5}$ cs.
Stückgut	4 „	10 „
Bedeckte Wagenladungen (Classe A)		
Minimalsatz für 100 Ctr.	3 „	$7_{,5}$ „
Ferneres Gewicht „	2 „	$2_{,5}$ „
Also bei Vollbelastung eines Wagens von 200 Ctrn. Tragkraft	2½ „	5 „
Offene Wagenladungen (Classe B)		
Minimalsatz für 100 Ctr.	2 „	$7_{,5}$ „
Ferneres Gewicht „	1 „	$2_{,5}$ „
Also bei Vollbelastung eines Wagens von 200 Ctrn. Tragkraft	1½ „	5 „
Specialtarif	1 „	$7_{,5}$ „

Für die Höhe der Einheitssätze war wesentlich die Rücksicht maassgebend, dass die Rückkehr zu einem Tarifsysteme mit Waarenclassification nicht von vornherein abgeschnitten werden dürfte, indess ergiebt eine Vergleichung mit dem früher bestandenen, übrigens äusserst complicirten Tarife der Französischen Ostbahn, wie auch mit den Tarifen der Deutschen Eisenbahnen, dass der so gebildete Tarif, abgesehen von dem offenbaren Vorzuge seiner grossen Einfachheit, schon jetzt im Allgemeinen billigere Frachtsätze gewährt, als jene Tarife.

Wir behalten uns vor, auf diese für die Vereinfachung des Tarifwesens so wichtige Arbeit zurückzukommen.

Ausland.

Rn. **Geschäftsbericht der Niederländischen Staatseisenbahn-Betriebs-Gesellschaft pro 1870.** Der Betrieb erstreckte sich über $933_{,015}$ Kilometer gegen $849_{,475}$ Kilom. am Schluss des Vorjahrs. Hinzugekommen sind nämlich die Strecken Gröningen-Meppel mit $76_{,835}$ und Hedel-Bosch mit $6_{,735}$ Kilom. Das Actiencapital ist durch eine 5proc. Prioritätsanleihe zum Nominalbetrage von 7 Millionen Gulden auf 13 Millionen gebracht worden.

Was die Betriebsergebnisse angeht, so gestalteten sich dieselben trotz der Kriegswirren, worin sich zwei grosse Nachbarreiche befanden, und wodurch die normale Entwickelung des Verkehrs merklich gehemmt wurde, zu recht erfreulich zu nennenden. Indem nämlich durch die Blokade der Deutschen Küsten der Seehandel den gesicherten Weg über Holland einschlug, participirte die Niederländische Staatsbahn in nicht unbeträchtlicher Weise an dem Transitverkehr und sah dadurch den durch den Verkehrsrückgang bevorstehenden Ausfall hinlänglich gedeckt.

Die Einnahmen betrugen 4 084 093 Guld. 88½ cs. gegen 3 571 917 Guld. 51½ cs. pro 1869. Der Personenverkehr ergab:

für	86 780	Personen	I. Klasse	166 916 Guld.
„	489 699	„	II. „	619 055 „
„	2 294 381	„	III. „	1 330 817 „
Sa.	2 870 860	Personen		2 116 788 Gulden,

hiervon entfallen auf die directen Verkehre:

für	16 658	Pers.	I. Kl.	45 595 Guld.
„	54 172	„	II. „	114 407 „
„	124 844	„	III. „	120 120 „
Sa.	195 674	Pers.		280 122 Guld.

Jeder Reisende hat in der I. Kl. durchschnittl. $44_{,4}$ Kilom. zurückgelegt,
„ „ „ „ „ II. „ „ $38_{,3}$ „ „
„ „ „ „ „ III. „ „ $30_{,1}$ „ „
wofür per Kilom. und per Person in I. Kl. $4_{,33}$ cs. eingegangen sind
„ „ „ „ „ „ „ II. „ $3_{,30}$ „ „ „
„ „ „ „ „ „ „ III. „ $1_{,93}$ „ „ „

Es wurden 97 474 Ctr. Gepäck befördert, wofür 67 931 Guld. 55½ cs. zur Erhebung gelangten, von welcher Summe 24 174 Ctr. und 19 426 Guld. aus den directen Verkehren resultiren.

Der Güterverkehr hat für 20 796 160 Ctr. 1 626 057 Guld. 66½ cs. aufgebracht, wovon 13 064 360 Ctr. auf die directen Verkehre kommen.

Für Vieh-, Equipagen- etc. Transporte sind 138 646 Guld. 08½ cs. vereinnahmt. Der Telegraph hat 15 348 Guld. 77½ cs. aufgebracht und die Extraordinarien ergaben 71 326 Guld. 95½ cs.

Die Garantie des Belgischen Staates für Strecke Tongern-Glons und Tongern-Bilsen betrug wiederum 36 855 Guld.

Die Betriebskosten erforderten $54_{,740}$ Proc. der Einnahmen und vertheilen sich dieselben auf die einzelnen Dienstzweige wie folgt:

Allgemeine Verwaltung	222 813 Guld.	25	cs.
Unterhaltung des Oberbaues etc.	517 791 „	08½	„
Betriebs-Verwaltung	697 559 „	19	„
Maschinen- und Werkstätten-Verwaltung	759 170 „	04	„
Magazin-Verwaltung	20 167 „	88	„
Telegraph	18 167 „	66½	„
Sa.	2 235 669 Guld.	11	cs.
Ferner waren der Niederländischen Regierung concessionsmässig auszukehren	541 598 Guld.	97	cs.
der Almelo-Salzbergen'er Eisenb.-Gesellschaft Pacht	99 849 „	96	„
der Lüttich-Limburger Eisenbahn-Gesellschaft Pacht	458 313 „	42½	„
der Chemin de fer du Nord (Stat. Flémalle haute)	4 428 „	74	„
der Niederl. Regierung (Stat. Eindhoven)	1 499 „	44½	„
Sa.	1 105 690 Guld.	54	cs.
Ueberschuss:	742 734 „	23½	„

d. i. per Kilometer $822_{,48}$ gegen $696_{,61}$ Gulden im Vorjahr.

Nach Einzahlung einer Summe von 123 721 Guld. 62 cs. in den Erneuerungsfond (für Schwellen, Schienen etc.) wurde durch General-Versammlungs-Beschluss die Zahlung einer Dividende von 5¾ Proc. angeordnet.

Die Transportmittel bestanden aus: 102 Locomotiven nebst Tendern und 2273 Wagen aller Art, welche letzteren auf eigenen Linien 52 508 071 und auf fremden Linien 10 437 972 Achs-Kilometer zurückgelegt haben.

— *r* — Peru. Die Regierung hat kürzlich einen Contract mit Erlanger & Comp. in Paris und Hainsworth & Comp. in Tacna abgeschlossen, laut welchem diese Häuser eine Eisenbahn nach La Paz zu bauen unternehmen, mit gewissen Vorrechten aber ohne allen Beitrag oder Garantie Seitens der Regierung. Man rechnet auf folgendes Minimum für diese Bahn: Transport von Tacna nach La Paz ca. 400 000 Ctr., von La Paz nach Tacna 200 000 Ctr.; Passagiere hin und zurück 20 000. Dieses würde eine jährliche Brutto-Einnahme von 2½ Millionen Soles machen; der Transport von Bolivien herab dürfte sich jedoch in wenigen Jahren bedeutend vergrössern, denn es würde sich bei billigen Frachtsätzen lohnen, silberhaltige Mineralien wie Kupfer, Blei und Antimon per Bahn zu versenden. Die Hauptplätze Boliviens, welche von Tacna aus versorgt werden, sind: La Paz mit circa 60 000 Einwohnern, 50 Deutsche Meilen entfernt; Oruro mit circa 8000 Einwohnern, 65 Deutsche Meilen entfernt; Corocoro mit circa 10 000 Einwohnern, 35 Deutsche Meilen entfernt; Cochabamba mit ca. 50 000 Einwohnern, 90 Deutsche Meilen entfernt; theilweise auch Suere und Potori, die aber das Meiste von Valparaiso über Cobiza beziehen. Der Transport auf der Tacna-Arica-Bahn giebt schon einen Maassstab für den zu erwartenden Verkehr auf der Bahn nach Bolivien; er beträgt durchschnittlich im Jahre von Tacna nach Arica: Schafwolle (Alpaca 7500 Ctr., Kupfer 50 800 Ctr., Zinn 5600 Ctr., Chinarinde 11 000 Ctr., Baumwolle 2000 Ctr., Gemüse und Futter 7500 Ctr., verschiedene andere Artikel 16 000 Ctr., zusammen 100 400 Ctr. Von Arica nach Tacna: Holz 19 800 Ctr., Mehl 21 400 Ctr., Eisen 9200 Ctr., Zucker 11 600 Ctr., Guano 800 Ctr., Steinkohlen 12 100 Ctr., Reis 9000 Ct., Manufacturwaaren 101 500 Ctr., zusammen 185 400 Ctr. Die Anzahl der Passagiere ist hin und zurück durchschnittlich 6000 erster Classe, 14 000 zweiter Klasse. Die Bruttoeinnahme ist ungefähr: für 285 800 Ctr. à ½ Sol. 142 900 Soles für 6000 Passagiere à $2_{,40}$ Soles — 14 400 Soles, für 14 000 Passagiere à $1_{,60}$ Soles — 22 400 Soles im Ganzen 179 700 Soles. (Austria).

Technisches.

t Eine billige Eisenbahn. In einer Vorlesung, welche der Ingenieur William Lawford kürzlich vor der Civil and Mechanical Engineer's Society über den Bau von billigen Eisenbahnen hielt, beschrieb derselbe eine kurze Zweigbahn, welche er in letzterer Zeit für den Herzog von Buckingham ausgeführt hatte. Diese Bahn, von 6 Engl. Meilen Länge und gewöhnlicher (4' 8½" Engl.) Spurweite, mit einer Abzweigung von 1½ Meilen Länge, ist dazu bestimmt, den Grundbesitz des Herzogs bei Wootton mit der Aylesbury and Buckingham Bahn bei Quainton in Verbindung zu bringen. Die Terrain-Schwierigkeiten sind unbedeutend, der höchste Damm ist 12 Fuss hoch', der tiefste Einschnitt 10 Fuss tief. Wegebrücken kommen nicht vor, alle Wege werden von der Bahn im Niveau gekreuzt. Die Schienen sind Brückenschienen, dieselben wiegen nur 30 Pfund per Yard und sind mit Bolzen auf kreosotirten hölzernen Langschwellen von 6 Zoll Stärke und Breite befestigt. In Abständen von je 12 Fuss sind die beiden Langschwellen durch hölzerne Querschwellen von 4 Zoll Breite und Dicke und durch schmiedeeiserne Querstangen von ¾ Zoll Dicke mit einander verbunden. Die Unterbettung ist 10 Fuss breit, 6 bis 9 Zoll unter den Langschwellen dick. Die Bahn ist nur theilweise eingefriedigt. Die stärkste Steigung ist 1 : 60, die schärfste Curve von 660 Fuss Radius, bei der Abzweigung der kleinen Zweigbahn sogar von 528 Fuss Radius. Der Kostenanschlag dieser Bahn beläuft sich pro Engl Meile nur auf 1400 £ (oder 43 500 Thlr. pro Deutsche Meile), worin aber keine Kosten für Grunderwerb eingerechnet sind. (Nach dem Engineering).

Eingegangene Drucksachen.

Programm der Kgl. Rheinisch-Westphälischen Polytechnischen Schule zu Aachen für den Cursus 1871/72. Auf Franco-Anfragen von der Direction, auch von den Aachener Buchhandlungen Benrath & Vogelgesang oder J. A. Mayer zu beziehen.

Inhalts-Verzeichniss der besonderen Beilage zum Deutschen Reichs-Anzeiger und Königl. Preuss. Staats-Anzeiger. No 14 vom 5. August 1871. Chronik des Deutschen Reichs. — Zur Geschichte der Deutschen Trachten I. — Zur Geschichte der Preussischen Rhederei. — Die Königlich Sächsischen Sammlungen für Kunst und Wissenschaft in Dresden I. — Gustav Jäger.

Schifffahrt.

tz. Norddeutscher Lloyd. (Geschäftsbericht pro 1870.) Ein so ausgebreitetes Rhedereigeschäft wie das des Lloyd wird durch jeden Krieg unter seehandeltreibenden Nationen in starke Mitleidenschaft gezogen, ganz besonders wurde dasselbe aber geschädigt, weil die feindliche Flotte weit mächtiger war. Die Folgen hiervon waren, dass sämmtliche Schiffe in den Häfen, wo sie zur Zeit lagen, oder wohin sie auf der Reise begriffen waren, festgehalten wurden, wodurch schwere Unkosten entstanden, zu welcher sich noch der enorme Ausfall in den Einnahmen gesellte. Das zweite Halbjahr schloss mit einer Mindereinnahme von nicht weniger als 1451 894 Thlr. gegen die gleiche Periode in 1869 ab, nachdem bis zum Ausbruche des Krieges, Ende Juli 572 379 Thlr. mehr eingenommen waren, als in der gleichen Periode in 1869. Das Jahr 1870 schliesst demnach mit einer Minder-Einnahme von 879 515 Thlrn. ab. Unter solchen Umständen konnten nur 5 Proc. als Dividende auf das 4 000 000 Thlr. betragende Actien-Kapital — gegen 16 Proc. im Jahre 1869 und 10 Proc. im Jahre 1868 — vertheilt werden.

Der erzielte Ueberschuss betrug 545 550 Thlr. und nach Abzug von 44 437 Thlr. Zinsen der Prioritäts-Anleihe 501 113 Thlr., welcher unter Zurechnung der in der Bilanz abgeschriebenen 8 027 Thlr. sich auf 509 140 Thlr. erhöht. Davon sind auf die Schiffe, das übrige Inventar und auf Mobilien 293 123 + 8 027 = 301 150 Thlr. abgeschrieben, es verbleiben mithin noch 207 990 Thlr. u. einschliesslich des Saldos vom Jahre 1869 per 1508 Thlr., zusammen 209 498 Thlr. Hiervon sind 200 000 Thlr. als Dividende vertheilt, 399 Thlr. dem Verwaltungsrathe und der Rest von 9 099 Thlrn. dem Reservefonds überwiesen.

Der Dampfer „Union" strandete an der Schottischen Küste, wobei jedoch kein Menschenleben zu beklagen gewesen ist. Auf ein Ersatzschiff ist bereits Bedacht genommen. Der Bau des Trockendocks im Bremerhafen hat seinen ungestörten Fortgang genommen und wird die Eröffnung desselben hoffentlich noch in diesem Jahre stattfinden können.

Was die Newyorker Fahrt anbetrifft, so betrugen die Einnahmen dieser Linie 2 711 624 Thlr. auf 55 Reisen od. 49 302 Thlr. per Reise gegen 3 510 097 Thlr. auf 64 Reisen oder 54 845 Thlr. per Reise in 1869. Von den 55 Reisen gingen 31 via Southampton, 10 via Havre und 14 direct, letztere grösstentheils die Route nördlich Schottland herum einschlagend. Befördert wurden 35 598 Passagiere und 45 989 Tons Güter.

Nach New-Orleans sind 9 Reisen gemacht, eingenommen sind 444 560 Thlr. oder per Reise 49 396 Thlr., gegen 310 552 Thlr. von 6 Reisen oder 51 759 Thlr. per Reise in 1869. Ausgegangen sind 1 934 und angekommen 779 Reisende, ferner sind ausgegangen 3 743 Tons nach Havana und New-Orleans bestimmt, wogegen für die Rückreise meist volle Ladungen Baumwolle vorhanden waren.

Die neue Linie nach Westindien wurde am 7. März mit 3 Schiffen eröffnet.

Die Fahrt nach England musste während des Krieges eingestellt werden, ist daher zu Vergleichungen mit dem Vorjahre nicht geeignet. Nach London wurden 44 Expeditionen gemacht.

Nach Baltimore wurden 16 Reisen mit einer Einnahme von 591 527 Thlrn. gemacht. Passagiere wurden 6 659 und Güter 8 083 Tons nach und 1 128 Passagiere von Baltimore befördert. Die Reise dauerte 13 Tage hin und 12½ Tage zurück.

Im Betriebe waren 45 Dampfschiffe mit 40 436 Last- und 36 Schleppkähne mit 4 130 Last. Die grössten Schiffe (und zwar 3) hatten 925, das kleinste 25 Pferdekraft, resp. das grösste (bei 750 Pferdekraft) 2 217 und das kleinste 36 Last.

Miscellen.

Erinnerungsblatt an die Thätigkeit der Eisenbahn-Betriebs-Commission zu Nancy. Das Comité der zweiten, seiner Zeit zu Nancy thätig gewesenen Eisenbahn-Betriebs-Commission, welches vor Kurzem Herrn Ministerial- und Ober-Baudirector Weishaupt ein künstlerisch wohl gelungenes Erinnerungsblatt an die Thätigkeit dieser Commission in Feindesland zu übersenden die Ehre hatte, erhielt vom genannten Chef der gesammten Eisenbahn-Verwaltung folgendes anerkennende Schreiben.

„Sie haben die Freundlichkeit gehabt, mir Original und photographische Copie einer Portraitgruppe einhändigen zu lassen, in welcher die Mitglieder nebst einem Theil der Beamten der Eisenbahn-Betriebscommission Nancy dargestellt sind. Ich beeile mich, allen Betheiligten für dieses sinnreiche Gedenkblatt meinen herzlichsten und aufrichtigsten Dank auszudrücken. Die schweren, aber erhebenden Zeiten, welche wir im Bilde wie in der Wirklichkeit fest vereint verlebt haben, werden mir stets unvergesslich

bleiben. Gross war die Aufgabe, fast unüberwindlich erschienen oft die Schwierigkeiten und Hindernisse; Eintracht und Hingebung wussten aber zu überwinden und zu siegen. Mit freudigem Stolze weise ich auf alle die lieben Collegen und Gehülfen, welche mit Aufbietung aller Kräfte dem grossen Werke sich widmeten; sie haben ihr gutes Theil an den Erfolgen; das Deutsche Vaterland, die ruhmreiche Armee werden dies nicht vergessen.

Eisenbahn-Kalender.

Einzahlungen.

Altenburg-Zeitzer Eisenbahn. Die Aktionäre haben die neunte Einzahlung auf die Stamm-Actien mit 10 Procent abzüglich der Zinsen für die bereits geleisteten Einzahlungen, daher mit 9 Thlr. 16 Sgr. bis 9. September c. bei den Herren Otto Lingke in Altenburg etc. zu leisten.

Ungarische Ostbahn. Auf die Actien-Interimsscheine ist eine Einzahlung von 60 Francs in Gold per Stück in der Zeit vom 15. d. M. bis 15. k. M. in Pest bei der Anglo-Hungarian-Bank, in Wien bei der Anglo-Oesterr. Bank zu leisten.

Submissionen.

Termin	Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
20. Aug. zu Stuttgart	Württemb. Staatsb.	Eis. Brücken-Oberbau	659
21. „ zu Berlin	Berlin-Görlitzer E.	Materialien-Verkauf	658
24. „ zu Fulda	Bebra-Hanauer E.	Petroleum etc.	659
25. „ zu Hannover	Hannoversche E.	Eiserne Dachconstruction	658

OFFICIELLE ANZEIGEN.

(Officielle Anzeigen sind an die Redaction (nicht an die Expedition) der Zeitung zu richten.)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Zur Gewinnung eines günstigeren Anschlusses von Wien und zur besseren Verbindung zwischen Berlin und Dresden haben wir vom **6. August** ab in Vereinbarung mit der Leipzig-Dresdner Eisenbahn in jeder Richtung noch einen Personenzug eingelegt.

Zwischen **Berlin** und **Röderau** resp. Dresden werden demnach **vom 6. August** zunächst **bis ult. October cr.** folgende Züge coursiren:

a) Richtung: Berlin-Dresden:

	von Berlin	von Jüterbog	in Röderau	in Dresden	
Personenzug 2 . . .	6.45 Vorm.	8.19 Vorm.	10.15 Vorm.	11.35 Vorm.	Anschluss nach Wien
„ 6 . . .	12 Mittg.	1.38 Nm.	3.35 Nm.	5 Nm.	desgl. „ Aussig
„ 6a . . .	5.15 Nm.	6.49 Nm.	8.45 Nm.	10.3 Nm.	
Schnellzug 10 . . .	8 „	9.27 „	11.10 „	12.32 Vorm.	Anschluss nach Wien

b) Richtung Dresden-Berlin:

	von Dresden	von Röderau	von Güterbog	in Berlin	
Schnellzug 14 . . .	4.15 Vorm.	5.20 Vorm.	7.6 Vorm.	8.32 Vorm.	Anschluss von Wien.
Personenzug 17 . . .	10 „	11.25 „	1.24 Nm.	3.5 Nm.	
„ 17a. . .	3.15 Nm.	4.25 Nm.	6.26 „	7.55 „	Anschluss von Wien.
„ 23 . . .	6.45 „	8.5 „	10.10 „	11.45 „	

Berlin, den 28. Juli 1871.

Die Direction.

Hannoversche Staatsbahn.

Die Lieferung und Aufstellung der eisernen Dachconstruction für die Verlängerung des Empfangs-Güterschuppens auf hiesigem Bahnhofe im Gewicht von circa 300 Ctr. Schmiedeeisen und circa 4,25 Ctr. Gusseisen sollen im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Offerten sind bis zum **25. August c. Vormittags 11 Uhr** portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung der eisernen Dachconstruction für den Güterschuppen auf Bahnhof Hannover“

versehen, an die Königliche Eisenbahn-Betriebs-Inspection Hannover I einzureichen, welche dieselben zur genannten Terminstunde in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnen wird. Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen bei der bezeichneten Dienststelle zur Einsicht offen und können von derselben auch gegen Erstattung der Kosten bezogen werden.

Hannover, den 4. August 1871.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Maybach.

Rheinische Eisenbahn.

Die Lieferung von

4 500 mille Kilogr. Gussstahlschienen,
250 mille Kilogr. Puddelstahlzungenschienen,
1 100 Stck. diverse Weichenplatten,
2 500 Meter Ergänzungsplatten zu Weichen,
30 000 Stück Querschwellen, eichene,
30 000 Stück Unterlagsplatten,
65 000 Stück Seitenlaschen,
130 000 Stück Laschenbolzen,
250 000 Stück Haknägel ohne Sporn,
250 000 Stück Haknägel mit Sporn

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die Bedingungen und Zeichnungen sind in unserem technischen Büreau, Trankgasse No. 49 hierselbst, einzusehen und von dort auf portofreie Anfragen zu beziehen.

Offerten mit der äusseren Bezeichnung

„Submission auf Oberbau-Materialien“

an welche die Submittenten bis zum 4. September c. gebunden bleiben, sind bis zum **22. August c.** versiegelt und portofrei an uns einzusenden.

Köln, den 29. Juli 1871.

Die Direction.

Berlin-Görlitzer Eisenbahn.

Es sollen die auf dem Bahnhofe Berlin lagernden alten Materialen, als:

276 Centner Schmiede- und Schmelzeisen,
280 „ Gusseisen (Bufferhülsen, Weichentheile etc.),
100 „ Gusseisen (Roststäbe),
765 „ Eisenbahnschienen (ganze),
30 „ desgleichen (Enden über 12′ Länge),
238 „ desgleichen (Enden unter 12′ Länge),
740 „ Eisendrehspähne,
1½ „ Zink,
¾ „ Kupfer,
8½ „ Blei,
2¼ „ Glockenguss,
6½ „ Gummi-Abfälle,
42½ „ Glasbrocken

im Wege der öffentlichen Submission verkauft werden und ist Termin hierzu auf

Montag den 21. August a. c. Vormittags 11 Uhr

im Ober-Betriebs-Inspections-Büreau, Bahnhof Berlin Hauptgebäude 1 Treppe, anberaumt.

Frankirte Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Offerte auf Ankauf von altem Material“

bei dem Unterzeichneten einzureichen.

Die Bedingungen liegen im genannten Büreau zur Einsicht aus, können auch gegen Erstattung der Copialien im Betrage von 3 Sgr. pro Exemplar abschriftlich daselbst in Empfang genommen werden.

Berlin, am 3. August 1871.

Der Ober-Betriebs-Inspector.
Kessel.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen.

Die Anfertigung und Lieferung von

244 bedeckten Güterwagen und
260 offenen Güterwagen,

von welchen jede Gattung zur Hälfte mit Bremsen zu versehen ist, soll im Wege der Submission mit freier Auswahl unter den Submittenten vergeben werden.

Die zu Grunde gelegten Zeichnungen und Bedingungen liegen in dem Büreau der Maschinen-Verwaltung in Leipzig zur Einsicht offen, von wo auch Abdrücke unter der Bedingung der Wiedereinsendung in Empfang genommen werden können.

Die Ablieferungstermine der benannten Wagen sollen folgende sein:

a) der bedeckten Güterwagen
70 Stück bis zum 15. März 1872,
52 „ „ „ 15. April „
75 „ „ „ 15. Juli „
47 „ „ „ 15. August „

b) der offenen Güterwagen
45 Stück bis zum 15. Mai 1872,
100 „ „ „ 15. Juni „
40 „ „ „ 15. August 1872,
75 „ „ „ 15. September 1872.

Für diese Wagen werden der Fabrik nur die Räder und Achsen von der Eisenbahnverwaltung mindestens 4 Wochen vor den Ablieferungsterminen franco geliefert.

Die Lieferungsofferten, welche den Preis der Wagen, ausschliesslich der Räder und Achsen, franco Leipzig oder Dresden zu enthalten haben, sind portofrei mit der Aufschrift „Offerte zur Lieferung von Güterwagen" bis zum **30. August 1871** einzusenden, worauf den Submittenten spätestens bis zu dem 15. September 1871 eine entscheidende Antwort zugehen wird.

Dresden, am 28. Juli 1871.

Königl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Frhr. von Biedermann.

Kgl. Württembergische Staatseisenbahn.

Lieferung des eisernen Oberbaues für Brücken der Nagoldbahn.

Für die Nagoldbahn, Baubezirk Pforzheim und Liebenzell, ist der eiserne Oberbau zu 16 Brücken und Durchlässen von 20 bis 200′ Lichtweite im Gesammtgewicht von

13 537 Ctr. Schmied- und Walzeisen und
527 „ Gusseisen

zu liefern. Die Aufstellung der Brücken hat und zwar:

die des Baubezirks Liebenzell mit ca. 4000 Ctr. Schmied- und Walzeisen im Frühjahr 1872,
der kleineren Brücken des Baubezirks Pforzheim mit ca. 270 Ctr. im Sommer 1872 und
der 2 grossen Brücken desselben Baubezirks mit ca. 9300 Ctr. im Herbst 1872

zu geschehen.

Von den Zeichnungen und Lieferungsbedingungen kann auf unserem technischen Büreau dahier Einsicht genommen werden und sind die Anerbietungen

spätestens bis 20. August d. J.

unter Angabe des Preises pr. Ctr. Schmied- und Walzeisen und pr. Ctr. Gusseisen des fertig aufgestellten Brückenoberbaues bei der unterzeichneten Stelle schriftlich einzureichen.

Stuttgart, den 29. Juli 1871.

Königl. Württemb. Eisenbahnbaucommission.
I. V.: Grundler.

Oberschlesische Eisenbahn.

Die Lieferung von:

277 200 laufende Fuss oder 6 389 460 Pfund gewalzter Eisenbahnschienen

für den Bau der Breslau-Mittelwalder Eisenbahn soll im Wege öffentlicher Submission verdungen werden.

Die Lieferungsbedingungen liegen in unserm Büreau zur Einsicht offen, können auch von den Submittenten gegen Erstattung der Kopialien bezogen werden.

Offerten sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf die Lieferung von Eisenbahnschienen für die Breslau-Mittelwalder Eisenbahn."

bis zu dem auf **Donnerstag den 17. August cr. Vormittags 11 Uhr** anberaumten Submissionstermin in unserem Büreau hierselbst, Teichstrasse No. 18 einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten werden eröffnet werden.

Breslau, den 27. Juli 1871.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Main-Weser-Bahn.

Die Vorräthe der Main-Weser-Bahn an abfälligen Bahnmaterialien, bestehend in ca.

37 400 Centnern alten Schienen,
211 „ Laschen,
484 „ Schmiedeeisen, Kleineisenzeug,
195 „ Gusseisen, Schienenstühle etc.,
140 „ Hartgussherzstücken
u. s. w.

sollen im Wege der öffentlichen Submission verkauft werden.

Termin hierzu wird auf

Mittwoch den 23. August cr. Vormittags 11 Uhr

im Geschäftslocale der unterzeichneten Direction anberaumt.

Die Offerten sind frankirt und versiegelt mit der Aufschrift „Offerte zum Ankauf alter Materialien" vor dem bezeichneten Termine hierher einzureichen, wo die Eröffnung derselben in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten erfolgt.

Die Verkaufsbedingungen nebst zugehörigem Materialien-Verzeichniss liegen bei unserer Centralmaterialien-Controle dahier zur Einsicht offen. Gegen portofreies Ansuchen und Einsendung einer Gebühr von 5 Sgr. per Exemplar können die Bedingungen auch von genannter Stelle bezogen werden.

Cassel, den 25. Juli 1871.

Königliche Direction der Main-Weser-Bahn.

Bebra-Hanauer Eisenbahn.

Es sollen im Wege der Submission für die Bebra-Hanauer Eisenbahn

300 Centner Petroleum und
30 „ Sparöl (raff. Rüböl)

beschafft werden.

Die Lieferungsbedingungen können im Büreau des Unterzeichneten eingesehen, auch gegen Erstattung der Copialien (5 Sgr.) bezogen werden.

Submissionstermin ist auf

den 24. d. Mts. Vormittags 10 Uhr

dahier anberaumt, bis wohin die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf die Lieferung von Petroleum etc. für die Bebra-Hanauer Eisenbahn"

anher einzusenden sind.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten zu der angegebenen Terminsstunde. Später eingehende oder nicht bedingungsmässige Anerbietungen werden nicht berücksichtigt.

Fulda, den 5. August 1871.

Der Betriebs-Inspector.
Rintelen.

PRIVAT-ANZEIGEN.

Beiblatt zu No 32 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnen.
Leipzig, den 11. August 1871.

Aus den Commissions-Berichten zur General-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Zu Nr. II der Tages-Ordn.[1], betreffend die Aufstellung allgemeiner Grundsätze einer rationellen Güter-Classification.[2]

Die Direction der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft hat beantragt,

„dass von Seiten des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen die allgemeinen Grundsätze eines rationellen Tarifsystems für den Personen- und Güter-Verkehr, und zwar sowohl für den Local- wie für den Verbandverkehr, in Berathung genommen und zur Beschlussfassung in nächster General-Versammlung vorbereitet werden möchten."

Als Motiv des Antrages ist angegeben:

„um in das Tarifwesen der Deutschen Bahnen mehr Uebereinstimmung zu bringen und um den Regierungen Aufklärung über die allgemeinen Grundsätze zu verschaffen, welche nach der Ansicht und den Erfahrungen der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen bei Berechnung der Tarife thunlichst festzuhalten sind."

In der Commissions-Sitzung wurde Seitens der Antragstellerin zur weiteren Begründung des Antrages ausgeführt:

die Klagen des Deutschen Handelsstandes über die Verworrenheit und Unsicherheit des Tarifwesens der Deutschen Bahnen, sowie über die unabsehbare Mannigfaltigkeit und Verschiedenheit der Güter-Classification seien so allgemein und — wie sich nicht verkennen lasse — in mancher Hinsicht so wohl begründet, dass schon darin eine Veranlassung für die Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen liegen sollte, eine Reform des Tarifwesens selbst in die Hand zu nehmen, bevor die Aufsichtsbehörden oder die Gesetzgebung solches thäten.

Auch liege es im eigenen Interesse der Eisenbahnen, die Tarife den Selbstkosten der Beförderung thunlichst anzupassen und jedenfalls zu vermeiden, dass nicht in einzelnen Fällen ohne jeden Gewinn oder gar mit Schaden transportirt werde, während in anderen Fällen durch übermässig hohe Tarife der Verkehr unnöthig beschränkt werde.

Der Antragstellerin komme es nicht darauf an, dass Beschlüsse gefasst würden, wonach sämmtliche Deutsche Bahnen ihre Tarife zu ändern hätten, sondern zunächst nur darauf, dass einige allgemeine Grundsätze eines rationellen Tarifsystems aufgestellt und zur allmäligen allgemeinen Durchführung empfohlen würden, damit sowohl die Bahnen, welche eine neue Regulirung ihrer Tarife vornehmen, wie auch die Regierungsbehörden, welche die ihnen vorgelegten Tarife zu prüfen und zu genehmigen hätten, eine bestimmte feste Grundlage zur Beurtheilung des Tarifwesens erhielten, ähnlich wie eine solche Grundlage in Betreff des Baues und des technischen Betriebes der Eisenbahnen durch die „technischen Vereinbarungen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen" geschaffen sei.

Antragstellerin empfahl aus diesem Gesichtspuncte zur Erwägung:

A. hinsichtlich des Güterverkehrs

1) die Aufstellung einer möglichst einfachen Classification für den regelmässigen (Local- und Verband-) Verkehr unter thunlichster Beschränkung der Zahl der Classen und mit der Maassgabe, dass in den Wagenladungsclassen Güter verschiedener Art von einem Absender an einen Empfänger zusammen verladen werden dürften, vorbehaltlich der Anwendung von Ausnahme-Tarifen für gewisse Artikel und gewisse Richtungen;

2) eine einfache und übersichtliche, den Selbstkosten möglichst angepasste Construction der Tarife, in der Art, dass die durchschnittlichen Expeditionskosten pro Centner, und zwar für Eil- und Normalgut zu einem höheren Betrage, wie für Gut der ermässigten Classen, und die durchschnittlichen Transportkosten pro Centnermeile für die verschiedenen Tarifclassen festgestellt würden;

B. hinsichtlich der Personengeld-Tarife

ebenfalls eine Rücksichtnahme auf die Expeditionskosten.

Dieser Antrag in seiner Allgemeinheit fand in der Commission von vornherein Widerspruch.

In den Commissions-Berathungen wurde zwar von keiner Seite in Abrede gestellt, dass das im Vereinsgebiete herrschende Tarifsystem überhaupt der Verbesserung dringend bedürftig sei. Auch wurde anerkannt, dass ein Hauptübelstand in der Verschiedenartigkeit und Complication der bei den einzelnen Bahnen und in den einzelnen Verbänden zur Anwendung kommenden Classificationen zu finden und dass die Herbeiführung einer gleichmässigen Classification für den Vereinsverkehr als wünschenswerth zu betrachten sei.

Was dagegen die Normirung der Frachtsätze selbst anbetrifft, so wurde bestritten, dass die Herstellung einer Uniformität in dieser Beziehung im Interesse des Verkehrs liege oder auch überhaupt nur durchführbar sei, und im Gegentheil behauptet, dass das Interesse des Verkehrs die grösstmögliche Freiheit der einzelnen Verwaltungen in der Feststellung der Frachtpreise erheische. Die Antragstellerin habe allerdings darauf verzichtet, bestimmte bindende Vereinsbeschlüsse vorzuschlagen, und nur die Aufstellung eines normalen Systems für die Tarifbildung, gewissermaassen als ein ideales Vorbild, nach welchem sich jeder richten könne, aber nicht zu richten brauche, beantragt. Der Aufstellung eines solchen Normalsystems sei indess weder eine theoretische Bedeutung, noch ein practischer Nutzen beizumessen. Für eine gleichmässige Bildung der Frachtsätze fehle es an einer gleichmässigen Grundlage. Die Selbstkosten namentlich böten eine solche nicht dar. Abgesehen davon, dass ihre Ermittelung unsicher sei, seien dieselben auch auf den verschiedenen Bahnen sehr verschieden. Ferner würden die Selbstkosten bei der Tarifbildung zwar in der Regel, wie bisher schon, mit in Betracht zu ziehen sein, es sei aber grundsätzlich zu bestreiten, dass sie für sich allein eine angemessene und haftbare Basis zur Aufrichtung eines Tarifsystems abgeben könnten.

Die Festsetzung der Frachtpreise werde vielmehr überall mehr oder weniger von den allgemeinen wirthschaftlichen Gesetzen über die Preisbildung beeinflusst werden, bei welchen es ausser den Selbstkosten noch auf andere Momente ankomme, und es sei in Deutschland der Fall nicht denkbar, dass eine Eisenbahn-Verwaltung in der Lage sein könne, ihre Tarife nur nach theoretischen Erwägungen und ohne Rücksicht auf die Concurrenz anderer Bahnen oder der Wasserstrassen oder der verschiedenen Handelsplätze untereinander, und ohne Rücksicht auf das Verhältniss der jeweiligen Frequenz zu dem arbeitenden und nutzbar zu machenden Capital zu construiren. Ein angeblich normales Tarifsystem, wie Antragstellerin es im Auge habe, werde daher mit den wirthschaftlichen Gesetzen überall mehr oder weniger collidiren und eine allgemeine Empfehlung eines solchen Systems werde deshalb auch aus, in der Sache selbst liegenden Gründen überall ohne practischen Erfolg bleiben. Die Aufstellung desselben werde mithin nicht nur keinen Nutzen bringen, sondern könne sogar schädlich wirken, wenn dadurch die einzelnen Bahnen oder die Aufsichtsbehörden zur Annahme resp. zur Vorschreibung des Normalsystems in solchen Fällen veranlasst würden, wo die Interessen des Verkehrs eine andere Tarifbildung erheischten, oder wenn dadurch einzelne Versender oder einzelne Handelsplätze bei Erhebung unbegründeter Ansprüche unterstützt würden.

Mit Rücksicht auf diese Bedenken entschied sich die Commission dafür, von dem allgemein gehaltenen Tenor des von der Altona-Kieler Eisenbahn gestellten Antrages abzusehen und die in der Motivirung desselben hervorgehobenen Puncte einzeln in Erwägung zu nehmen.

Dies führte die Commission zunächst zu dem einstimmig gefassten Beschlusse,

der General-Versammlung zu empfehlen:

eine besondere Commission zur Ausarbeitung einer übereinstimmenden, für die Vereins-Mitglieder vertragsmässig verbindlichen Vereins-Güter-Classification zu ernennen und deren Vorschläge demnächst einer besonderen hierzu einzuberufenden General-Versammlung zur Berathung und Beschlussfassung zu unterstellen.

Die Gründe, welche die Commission bei diesem Beschlusse geleitet haben, sind folgende:

Es liegt im gleichmässigen Interesse der Eisenbahnen und des Publicums, dass der Concurrenz ein bestimmender Einfluss auf die Tarife gewahrt bleibt und dass deshalb die Eisenbahn-Verwaltungen möglichst wenig in der Freiheit, allen Anforderungen der Concurrenz zu genügen, zu beschränken sind. Aus dieser Rücksicht hat auch der Verein Deutscher Eisenbahnen es bisher vermieden, allgemein gültige Normen in Tarifsachen aufzustellen.

Dass die Classification bei der Construction der Tarife ein sehr wesentliches Moment bildet, ist nicht zweifelhaft, und es lässt sich daher auch nicht bestreiten, dass Beschränkungen, welche den Eisenbahn-Verwaltungen hinsichtlich der Bildung oder Veränderung der Classification auferlegt werden oder welche sie selbst sich auferlegen, die Wirkungen der freien Concurrenz beeinträchtigen, und für einzelne Artikel und einzelne Strecken vielleicht unwirthschaftliche Frachtpreise zur Folge haben können.

Allein wenn die Tariffreiheit als allgemeine Regel sich lediglich auf das Interesse des Verkehrs und der Eisenbahnen stützt, so muss

---

[1] Siehe die Tagesordnung in No. 31 S. 634 dieser Zeitung, woselbst sich die Mitglieder der verschiedenen Commissionen angegeben finden.

[2] Namens der Commission und zugleich Namens der zur Correferentin bestellten Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft ist der Bericht unterzeichnet und übergeben von der Königlichen Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn resp. von deren Vorsitzenden v. Schmerfeld, als Referenten.

ihre Anwendung auch ihre Grenzen finden, sobald der öffentliche Nutzen einer solchen Begrenzung deren Nachtheile überwiegt.

Hinsichtlich der Güter-Classification hat nun die Tariffreiheit zu einer so grossen Mannigfaltigkeit geführt, dass die daraus sich ergebenden Uebelstände nach Ansicht der Commission grösser sind, als die Nachtheile, welche eine Selbstbeschränkung in der Freiheit, die Classification festzusetzen, zur Folge haben kann.

Jede einzelne Bahn hat ihre eigenthümliche Local-Classification. Fast alle Bahnen sind Mitglieder zahlreicher Verbände, welche wieder ihre besonderen Classificationen haben. Allerdings hat das gemeinsame Interesse schon manche Concurrenzrouten zur Annahme gleichmässiger Classificationen veranlasst, allein wenn auch dieser Umstand die Zahl der bestehenden Classificationen vielleicht im Ganzen um ein geringes vermindert hat, so bringt er doch den einzelnen Verwaltungen wenig Erleichterung, weil selten eine und dieselbe Verwaltung an mehreren direct mit einander concurrirenden Verbänden, welche die nämliche Classification acceptirt haben, betheiligt ist. Man wird deshalb im Ganzen als Regel annehmen können, dass innerhalb einer jeden Verwaltung soviel Verband-Classificationen mit grösseren oder geringeren Abweichungen zur Anwendung kommen, als Verbände bestehen, bei welchen die betreffende Verwaltung betheiligt ist.

Dass dieser Zustand die Einsicht in die Tarife von Seiten des Publikums erschwert und deshalb die Wirksamkeit der Tarife beeinträchtigt, und dass andererseits ein übermässig grosser Aufwand von Arbeitskräften in den Expeditionen zur Bewältigung der durch die Mannigfaltigkeit der Tarife erzeugten Schwierigkeiten erforderlich ist, wird allgemein anerkannt und empfunden.

Dazu kommt nun aber noch, dass die geographischen Gebiete der Verbände auf der nämlichen grösseren Route vielfach übereinandergreifen, so dass eine bestimmte Strecke oft zu mehreren Verbänden gehört, von denen jeder die betreffende Strecke mit anderen zu der nämlichen grösseren Route gehörigen Bahnstrecken in Verbindung bringt.

Wenn nun alsdann in jedem dieser Verbände eine verschiedene Classification in Geltung ist, so entsteht hierdurch eine solche Verworrenheit, dass es selbst geübten Expedienten schwer fällt, den vortheilhaftesten Kartirungsmodus zu ermitteln, und dass zahlreiche Irrthümer unvermeidlich werden, welche Missstimmung und Reclamationen von Seiten der Parteien und endlose Correspondenzen zwischen den Directionen, den Oberbeamten und den Abrechnungsstellen nach sich ziehen.

Ueberdem erschwert dieser Zustand die Ausdehnung directer Tarife, bei deren Etablirung jetzt immer die Einigung über die Classification der schwierigste Punct ist.

Es soll nicht geleugnet werden, dass die Verschiedenheit der Classification vielfach in der Verschiedenheit der örtlichen Verhältnisse einen sachlichen Grund hat. Aber es lässt sich eben so wenig verkennen, dass die Verschiedenheiten meistentheils lediglich auf der historischen Entwickelung des Tarifwesens beruhen.

Als noch wenige, zum Theil mit einander nicht verbundene Bahnen bestanden, ausserdem noch geringe Erfahrungen im Eisenbahnwesen gemacht waren, brachte es keine Nachtheile mit sich, wenn jede Verwaltung hinsichtlich ihrer Güter-Classification selbstständig experimentirte, und die Classification für ihren Local-Verkehr aus mehr oder weniger bestimmten, individuell gefärbten und deshalb sehr von einander abweichenden Gesichtspuncten normirte. Als demnächst nach Vermehrung der Bahnen das Bedürfniss directer Tarife entstand, wurde für die zu bildende Verband-Classification meistens eine Combination der in Betracht kommenden Local-Classificationen versucht.

Wenn nun auch seither mancherlei Verbesserungen und Vereinfachungen eingeführt sein mögen, so behaupten doch die ursprünglich versuchsweise und willkürlich getroffenen Einrichtungen noch immer einen entscheidenden Einfluss, welcher um so schwerer zu beseitigen ist, als die später entstandenen Concurrenzrouten grösstentheils die Classificationen derjenigen Routen, gegen welche sie eine Concurrenz beabsichtigten, adoptirt haben. Hierdurch ist eine durchgreifende Abänderung fast überall von der Uebereinstimmung vieler mit einander zu einem Complex verbundenen Bahnen abhängig geworden.

Verschiedene grössere Gruppen haben sich auch bereits durch das stets dringender werdende Bedürfniss veranlasst gesehen, sich über gemeinsame Classificationen zu verständigen, und hierbei wohl durchgängig die Erfahrung gemacht, dass die Nachtheile, welche man hie und da von einem Aufgeben der früheren particularistischen Besonderheiten befürchtete, überschätzt waren.

Aber selbst die zu solchen Gruppen verbundenen Bahnen müssen jede für sich in denjenigen Verkehren, welche sich über das Gebiet dieser Gruppen hinaus erstrecken, noch mannigfache andere Classificationen anwenden.

Nichts desto weniger erleichtert das Vorhandensein dieser Gruppen jedenfalls das Zustandekommen einer übereinstimmenden Classification für das ganze Vereinsgebiet. Es handelt sich im Wesentlichen nur um eine Ausgleichung zwischen wenigen Hauptgruppen, damit alle Bahnen in den Stand gesetzt werden, sich ohne Nachtheile für ihre Concurrenzen einer solchen Vereinbarung anzuschliessen.

Diese Ausgleichung herbeizuführen, scheint der Verein Deutscher Eisenbahnen vorzugsweise berufen, und wenn er sich bisher mit Tarifsachen nicht befasst hat, weil er Werth darauf legte, dass den einzelnen Mitgliedern im allgemeinen Interesse die Tarif-Freiheit gewahrt bleibe, so wird er doch keinen Anstand nehmen, diesen Standpunct zu verlassen, sobald er die Ueberzeugung gewinnt, dass eine theilweise freiwillige Beschränkung jener Freiheit zum Besten Aller geboten ist.

Wollte der Verein sich dieser Aufgabe nicht unterziehen, so würde er nur der in dem Publicum und in der Presse noch vielfach verbreiteten Ansicht von der Nützlichkeit eines directen und positiven Eingreifens der Administrativbehörden oder gar der Gesetzgebung in das Tarifwesen Vorschub leisten.

Und im Wesentlichen wird die Tarif-Freiheit auch durch Annahme einer vertragsmässig bindenden Classification nicht alterirt. Denn die Hauptsache bleibt die Festsetzung der Frachtsätze innerhalb der Classification. Diese wird frei bleiben müssen, so lange man überhaupt eine Concurrenz für nützlich hält, und gerade auf diesem Felde muss sich künftig die Concurrenz entfalten, wenn die Verschiedenartigkeit der Classification kein Concurrenzmittel mehr abgiebt.

Zu erstreben ist natürlich eine möglichst einfache Classification. Es wird jedoch darauf Rücksicht zu nehmen sein, dass manche Artikel für bestimmte Gegenden und Verkehrsrichtungen eine Bedeutung haben, welche für andere Gegenden und Richtungen nicht besteht.

Ferner werden einzelne Hauptartikel auszusondern sein, welche besonderen Conjuncturen zu unterliegen pflegen und bei welchen es deshalb häufig wünschenswerth ist, die Frachtpreise zu ändern, ohne zugleich eine ganze Reihe anderer Artikel durch die Aenderung mitzutreffen.

Solche Artikel, sowie überhaupt alle diejenigen, welche voraussichtlich verschiedenen Einheitssätzen bei den einzelnen Bahnen und in den einzelnen Verbänden unterworfen bleiben müssen, werden in Special-Tarife zu verweisen oder nach Befinden in Special-Tarifclassen zu vereinigen sein.

Sollte hierdurch die zu bildende Vereins-Classification etwa mehr Special-Tarife erhalten, als andere jetzt bestehende Classificationen, so wäre dies zwar an sich ein Nachtheil, allein es lässt sich hoffen, dass man späterhin zu einer immer grösseren Vereinfachung gelangen wird. Aber selbst eine complicirtere Classification, wenn sie nur allgemeingültig ist, würde ein enormer Fortschritt gegen den jetzigen Zustand sein, da das Publicum und die Beamten sich immerhin in einer, wenn auch etwas weitläufigen Classification bei weitem leichter orientiren werden, als in sehr zahlreichen, und dabei durchaus auch nicht durchweg einfachen, verschiedenen Classificationen. Ausserdem würde es ja jeder Bahn und jedem Verbande unbenommen bleiben, für mehrere Classen oder Special-Tarifclassen die gleichen Frachtsätze zu normiren, und hierdurch für die einzelnen Tarife die Zahl der Classen, wenn auch nicht der Form, so doch der Sache nach zu vermindern.

Die Commission ist ferner der Ansicht, dass, wenn überhaupt die vorgeschlagene Maassnahme eine Bedeutung haben soll, die aufzustellende Classification bindend für alle Bahnen sein muss.

Eine blosse Empfehlung kann gar nichts helfen. Denn wenn selbst die überwiegende Majorität diese Empfehlung berücksichtigte, so würde doch jede Abweichung, welche eine einzelne Bahn sich gestattete, sofort die Concurrenzbahnen zu ähnlichen Abweichungen nöthigen, es würden ferner einseitige Neuerungen vorgenommen und hierdurch sehr bald die jetzige Verworrenheit wieder zurückgeführt werden.

Dagegen ist die Commission der Ansicht, dass eine Fortbildung und Abänderung der anzunehmenden gemeinschaftlichen Classification vorbehalten bleiben muss, und dass es sich empfiehlt, dabei einen raschen Geschäftsgang mit möglichst wenigen Weitläufigkeiten zu etabliren. Zur erfolgreichen Behandlung solcher Fragen wird es unumgänglich nothwendig sein, von der bisherigen Regel, dass Vereinsbeschlüsse nur durch Einstimmigkeit perfect werden, abzugehen.

Die Commission beantragt deshalb:

es mit als Aufgabe der von der General-Versammlung ad hoc einzusetzenden Commission zu bezeichnen, Vorschläge über die geschäftliche Behandlung der auf Fortbildung resp. Abänderung der Classification bezüglichen Fragen zu machen.

Bei Erörterung der weitergehenden Anträge der Altona-Kieler Bahn legte die letztere einen ganz besonderen Werth darauf, dass auch eine besondere Wagenladungsclasse für Normalgüter resp. für in grösseren Quantitäten aufgegebene zusammengeladene Güter aller Wagenclassen gebildet werde.

Der Antrag trägt einem vielfach im Publicum, namentlich bei den Spediteuren, verbreiteten Wunsche Rechnung, und werden gewiss manche Verwaltungen geneigt sein, demselben näher zu treten. Da überdies die Wirksamkeit einer solchen Einrichtung lediglich von dem dafür von den einzelnen Bahnen oder Verbänden zu bewilligenden Tarifsatze abhängig bleiben wird, so hält die Commission es für unbedenklich,

der General-Versammlung zu empfehlen,

der zur Ausarbeitung der Classification einzusetzenden Commission die Einrichtung einer solchen Wagenladungsclasse für Güter aller Art zur Erwägung zu geben.

Ueber die Zusammensetzung dieser Commission ad hoc enthält sich die referirende Commission bestimmter Vorschläge. Dieselbe wird event. von der General-Versammlung zu beschliessen sein.

Was nun endlich den durch Vorstehendes nicht erledigten Theil des Antrages der Altona-Kieler Bahn betrifft, welcher dahin geht,

Grundsätze für rationelle Construction der Tarifsätze im Vereins-Verkehre, in specie über die Höhe der einzurechnenden Expeditionsgebühren aufzustellen,

so machte sich zwar die Commission über die dagegen erhobenen, im Eingange dieses Berichtes erwähnten Einwendungen nicht schlüssig, sie einigte sich jedoch dahin,

dass es nicht für opportun zu erachten, derartige Grundsätze aufzustellen oder specielle Vorschläge hierüber zu machen, resp. eine Berathung hierüber der General-Versammlung zu empfehlen.

Da die Direction der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft diesen Theil ihres Antrages nachträglich zurückgezogen hat, so ist auf weitere Motivirung dieses Beschlusses verzichtet worden.

Zu Nr. IIIb. der Tages-Ordn., betreffend die Einführung reglementarischer Bestimmungen über Beförderung von Arsenikalien auf den Eisenbahnen.

Die General-Direction der Königl. Bayerischen Verkehrs-Anstalten hatte unterm 24. Mai 1870 den Antrag gestellt:

„Das Preuss. Regulativ über Versendung von Arsenikalien und anderen Giftstoffen auf Eisenbahnen vom 30. Januar 1870, sowie die auf § 2 und 3 des Vereins-Güter-Reglements bezüglichen Special-Bestimmungen über, von der Beförderung ausgeschlossene oder nur bedingungsweise zugelassene Gegenstände dem Vereins-Reglement als Anhang beizufügen und zu diesem Behufe letzteren der General-Versammlung des Vereins zur Beschlussnahme vorzulegen."

Dieser Antrag wurde jedoch in den betreffenden, am 26. Mai in Köln abgehaltenen Commissions-Berathungen vom Herrn Vertreter der Bayerischen Staatsbahn, weil das qu. Regulativ inzwischen im § 3 des Norddeutschen Bundes-Reglements vom 10. Juni 1870 Aufnahme gefunden, in seiner ursprünglichen Fassung zurückgezogen und dagegen von demselben Herrn empfohlen:

der General-Versammlung vorzuschlagen, die bezüglichen Bestimmungen im § 3 des Norddeutschen Bundes-Reglements als Vereins-Bestimmungen zu acceptiren.

Die Commission stimmt diesem Vorschlage einstimmig bei.

Das Referat hat Köln-Minden übernommen.

Zu Nr. IIIc. der Tages-Ordn., betreffend die Auslegung § 14 des Vereins-Güter-Reglements, nachträgliche Disposition des Versenders.

Von der Central-Direction der K. K. priv. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft zu Wien ist in einem Schreiben vom 22. Januar d. J.[3] über die Auslegung des § 14 des Vereins-Güter-Reglements die Auffassung kund gegeben worden, dass die Eisenbahn nur solchen nachträglichen Dispositionen des Versenders Folge zu leisten habe, welche die Auslieferung des Guts am Bestimmungsorte an einen andern, als den im Frachtbriefe bezeichneten Adressaten bezwecken, dass sie aber nicht verpflichtet sei, solchen Dispositionen nachzukommen, welche die Auslieferung an einem anderen Bestimmungsorte, als dem ursprünglich im Frachtbriefe angegebenen vorschreiben, es sei denn, dass das betreffende Gut sich noch auf dem Lager der Absendestation befinde.

Diese Ansicht hat von Seiten der General-Direction der K. K. priv. Galizischen Carl-Ludwigsbahn und einigen anderen Eisenbahn-Verwaltungen Widerspruch gefunden. In Folge dieser Meinungsverschiedenheit ist der Erlass einer authentischen Interpretation resp. Declaration des § 14 des Vereins-Güter-Reglements in Anregung gebracht und es hat die geschäftsführende Direction die Frage der Commission für Angelegenheiten des Personen- und Güterverkehrs zur Vorbereitung für die General-Versammlung überwiesen.

Diese ist in ihrer überwiegenden Mehrheit zu dem Beschlusse gelangt, der General-Versammlung zu empfehlen,

die Interpretation des § 14 des Vereins-Güter-Reglements, wie solche durch die Oesterreichische Staatsbahn erfolgt ist, als die richtige anzuerkennen.

Die streitige Bestimmung des § 14, welche gleichlautend in das Betriebsreglement für die Eisenbahnen im Gebiete des Norddeutschen Bundes (B § 14), in das Oesterr.-Ungar. Betriebsreglement (§ 43), sowie in fast alle übrigen Verbands- und Local-Güter-Reglements übergegangen, ist aus dem Art. 402 des Allgemeinen Deutschen Handels-Gesetzbuches:

„der Frachtführer hat den späteren Anweisungen des Absenders wegen Zurückgabe des Guts oder wegen Auslieferung desselben an einen andern, als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger so lange Folge zu leisten, als er nicht letzterem nach Ankunft des Guts am Orte der Ablieferung den Frachtbrief übergeben hat.

Ist dies bereits geschehen, so hat er nur die Anweisungen des bezeichneten Empfängers zu beachten, widrigenfalls er demselben für das Gut verhaftet ist,"

mit verändertem Wortlaute übernommen. Diese Veränderung ist nur sprachlicher Natur und ohne Einfluss auf den Sinn der Bestimmung.

Die Commission war zwar der Ansicht, dass ein Beschluss des Vereins, die fragliche Bestimmung sei in diesem oder jenem Sinne aufzufassen, insofern wirkungslos sei, als die Auslegung des Reglements bei einem Streite mit dem Versender oder Empfänger über deren rechtliche Bedeutung Sache des erkennenden Richters sein werde und dieser durch die vom Vereine adoptirte Auffassung nicht gebunden werden könne, sie erachtete aber eine Einigung der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen über diese Frage für dringend geboten, da nur auf diese Weise eine Conformität in dem Verfahren der Versandstation, bei welcher disponirt werden muss, und der Station, welche die Disposition zu befolgen hat, erreicht werden kann und auch nur eine gleichmässige Handhabung dem Zwecke, welchen der Verein bei der Aufstellung des Vereins-Güter-Reglements hatte, entsprechend ist. Die Ansicht, die General-Versammlung habe keinen Beruf zu einer authentischen Interpretation des § 14 des Vereins-Güter-Reglements und müsse die Auslegung der Rechtssprechung überlassen, fand sonach keinen Anklang.

Es ist zwar nicht zu verkennen, dass der Art. 402 des Allgemeinen Deutschen Handels-Gesetzbuches für die Entscheidung der vorliegenden Streitfrage keinen Anhalt bietet. Das Gesetz, welches bezüglich des Frachtvertrages von der allgemeinen Rechtsregel, dass ein Dritter aus einem von Anderen abgeschlossenen Vertrage keine Rechte ableiten kann, Ausnahmen macht und in den Art. 404, 405 dem Adressaten noch vor der Ankunft des Guts am Ablieferungsorte und vor der Behändigung des Frachtbriefes die Befugniss einräumt, alle zur Sicherstellung des Guts erforderlichen Maassregeln zu ergreifen, resp. die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte geltend zu machen, hierneben aber das Dispositionsrecht des Absenders fortbestehen lässt, bestimmt im Art. 402 den Zeitpunkt, in welchem das Dispositionsrecht des Absenders definitiv erlischt und das des Adressaten ausschliesslich Geltung erhält. Der Art. 402 sagt sonach nur, dass von da ab, wo die beiden thatsächlichen Momente

1) Ankunft des Guts am Orte der Ablieferung,
2) Uebergabe des Frachtbriefes

zusammentreffen, das Dispositionsrecht des Absenders erlischt, bestimmt aber nicht, in welchem Umfange der Absender vor diesem Zeitpunkte das Recht, über die Rückgabe des Frachtguts oder dessen Auslieferung an einen andern, als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger zu disponiren, geltend machen kann. Die Streitfrage kann daher nur aus allgemeinen Rechtsgründen entschieden werden und hierbei ist nothwendig, die Fälle auseinanderzuhalten, um welche es sich handeln kann.

Wenn ein anderer Ort, als der im Frachtbriefe angegebene, in Frage kommt, so kann es sich um

1) den Versandort,
2) einen auf der vorgeschriebenen Tour vor der Bestimmungsstation belegenen,
3) einen hinter der Bestimmungsstation liegenden Ort und endlich
4) um eine Station an einer Seitenroute, welche vor der Bestimmungsstation abzweigt

handeln.

Die Fälle der Rückgabe an den Versender und der Auslieferung an einen Dritten liegen gleich. Es macht bezüglich der Dispositionsbefugniss keinen Unterschied, ob der Versender sich selbst oder einen Dritten substituirt.

Die Frage, ob der Versender am Versandorte das Gut, welches noch lagert, zurücknehmen kann, ist nicht streitig. Diese Befugniss muss auch dem Versender aus rechtlichen Gründen eingeräumt werden. Allerdings bleiben die von ihm gegen den Frachtführer übernommenen Verbindlichkeiten bestehen. Jeder Contrahent hat bei einem zweiseitigen Vertrage ein Recht auf die Erfüllung der Gegenleistung und kann daher darauf verzichten; dagegen kann er sich nicht von den ihm obliegenden Leistungen einseitig entbinden.

Anders verhält es sich mit der Befugniss des Absenders, die Auslieferung des Guts vor der Ankunft am Ablieferungsorte zu fordern. Der Art. 404 des Allgemeinen Deutschen Handels-Gesetzbuches enthält hierüber eine positive Bestimmung. Es heisst daselbst:

„Die Auslieferung des Guts kann er (der Adressat) vor dessen Ankunft an dem Orte der Ablieferung nur dann fordern, wenn der Absender den Frachtführer zu derselben ermächtigt hat."

Es ist klar, dass der Absender diese Befugniss selbst haben muss, wenn er eine derartige Ermächtigung ertheilen kann.

Hiernach scheint das Allgemeine Deutsche Handels-Gesetzbuch für die Ansicht der Galizischen Carl-Ludwigsbahn zu entscheiden. Diese Bestimmung des Art. 404 setzt indessen eine Vereinbarung zwischen dem Absender und dem Frachtführer voraus, vermöge deren der letztere sich zur Auslieferung des Guts vor Ankunft am Orte der bedungenen Ablieferung verpflichtet hat. Hieraus folgt aber, dass ohne seine Zustimmung, und mit anderen Worten, dass der Absender einseitig ihm die Verpflichtung zur Auslieferung an einem auf der Tour belegenen Orte nicht auferlegen kann. Es ist nun zwar in der Commission darauf aufmerksam gemacht worden, dass das Verlangen, das Gut bereits vorher auszuliefern, einen theilweisen Verzicht auf die Erfüllung der dem Frachtführer obliegenden Verbindlichkeit zum Transporte enthalte und dass der Absender nach allgemeinen Rechtsregeln auch partiell zu verzichten befugt sei. Die Commission erkannte diese Auffassung zwar als richtig an, war aber gleichzeitig der Ansicht, dass ein solches Verlangen des Absenders nur dann als

[3] Vgl. No. 8 S. 96 dieser Zeitung.

ein reiner und wirksamer Verzicht angesehen werden könne, wenn die Lage des Frachtführers in keiner Hinsicht erschwert würde. Ob dies der Fall, ist eine reine Thatfrage. Im Allgemeinen lässt sich beim Eisenbahn-Transportgeschäfte nicht annehmen, dass einem derartigen Verlangen des Absenders ohne Benachtheiligung vom Frachtführer genügt werden kann. Das Gut muss aus dem Wagen, in welchen es mit anderen Gütern verladen ist, herausgenommen, der Wagen selbst muss aus dem Zuge ausrangirt werden und hierdurch entstehen, da Verladung des Guts und Einstellung des Wagens in den Zug so vorgenommen werden, wie es nothwendig ist, um die Ausladung bequem am Orte der bedungenen Ablieferung bewirken zu können, Mehrleistungen und Kosten und es erleiden die übrigen mitverladenen Frachtgüter Aufenthalt und Verzögerung.

Endlich war die Commission der Meinung, dass der Versender nicht berechtigt sei, das Frachtgut über die Adressstation hinaus oder seitweits auf eine Nebenroute zu disponiren. Die Verpflichtung des Frachtführers besteht im Wesentlichen in der Beförderung des Guts von einem bestimmten Orte zum andern. Dem Versender die Befugniss einräumen, die Transportstrecke zu verlängern oder abzuändern, hiesse ihm gestatten, einseitig die Pflichten des Frachtführers zu erweitern oder zu verändern. Es liegt in der Natur des Vertrages, dass dessen essentielle Bestimmungen nur durch Uebereinkunft beider Theile modificirt werden können und dass die einseitige Willenserklärung des einen Mitcontrahenten hierzu ungenügend ist.

Vom Verkehrsstandpunkte aus wurde in der Commission die Ansicht vertheidigt, dass es sich empfehle, die Bestimmung des § 14 des Vereins-Güter-Reglements im Sinne des Schreibens der Galizischen Carl-Ludwigsbahn auszulegen und zu declariren. Die Commission verkannte nicht, dass den Versendern eine solche Declaration willkommen sein würde. Sie hielt indessen für bedenklich, auf diesen Antrag einzugehen. Es ist bereits vorstehend darauf hingewiesen worden, dass Dispositionen dieser Art die Ordnung des Betriebes stören und Mehrkosten veranlassen. Es ist auch noch zu berücksichtigen, dass die Gefahr entsteht, dass der Frachtführer sein Pfandrecht am Frachtgute einbüssen kann und dass bei den bestehenden Frachtdisparitäten dem Versender ein Mittel gegeben sein würde, sich den Vortheil der billigeren Fracht einer weiteren Strecke für eine kürzere zuzueignen.

Die Commission empfiehlt demgemäss,

die Interpretation des § 14 des Vereins-Güter-Reglements als die richtige anzuerkennen, welche die Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft im Schreiben vom 22. Januar d. J. gegeben hat.

Zu Nr. IV. der Tages-Ordn., betreffend die Vervollständigung der Signatur der Stückgüter durch Angabe des Bestimmungsortes.

Die geschäftsführende Direction des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen hatte aus Anlass der in der Zeitung des Vereins periodisch mitgetheilten Verzeichnisse überzähliger und fehlender Güter an alle Verwaltungen des Vereins die dringende Aufforderung gerichtet, auf Abhülfe des hierin hervortretenden Missverhältnisses durch gemeinsame Maassregeln Bedacht zu nehmen. In dem bezüglichen Circular wurde als Hauptgrund dieses Missverhältnisses der Umstand bezeichnet, dass es bei dem Usus, die zu einem Frachtbriefe gehörigen Colli nur durch Zeichen und Ziffern oder auch noch durch einige Buchstaben kenntlich zu machen, an jedem Anhalt fehle, um ein Collo mit dem betreffenden Frachtbriefe wieder zusammen zu bringen, wenn beide durch irgend einen Zufall nach verschiedenen Orten und Richtungen hin befördert worden seien.

Um diesem Uebelstande wirksam zu begegnen, hielt die geschäftsführende Direction es für zweckmässig, bei Annahme von Gütern, welche nach dem Gewichte befördert werden, eine Signatur der Colli zu verlangen, welche zugleich die ausgeschriebene Angabe des Bestimmungsortes enthielte, und empfahl demgemäss den Vereins-Verwaltungen sich im Falle der Zustimmung zu der Maassregel zu vereinigen:

„dass künftig der Signatur aller nach dem Gewichte zur Beförderung anzunehmender Frachtstücke (Colli) die Angabe des Bestimmungsortes, sowie bei Versendung von Gütern nach Orten an der Eisenbahn, an welchen keine Güterexpedition stattfindet, oder nach Orten, welche an einer Eisenbahn nicht gelegen sind, die Angabe der Eisenbahnstation, von welcher der Adressat den Weitertransport zu besorgen hat, übereinstimmend mit den Ortsangaben des Frachtbriefes hinzugefügt werden muss."

Die Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs, welcher demnächst die fragliche Angelegenheit zur Berathung resp. Vorbereitung für die nächste General-Versammlung überwiesen worden war, hat sich dieser Aufgabe nach Kenntnissnahme von den gutachtlichen Aeusserungen der übrigen Eisenbahn-Verwaltungen in einer am 26. Mai cr. zu Köln stattgehabten Conferenz unterzogen.

Bei der Discussion über den Gegenstand handelte es sich zunächst um die Frage, ob die proponirte Maassregel, sofern sie allgemein eingeführt würde, als eine zweckentsprechende anzusehen sei. In dieser Hinsicht hatten einzelne, namentlich Oesterreichische Verwaltungen das Bedenken ausgesprochen, dass die vorgeschlagene Maassregel von der Handelswelt nur mit Widerwillen angenommen werden würde.

Man hatte einerseits darauf aufmerksam gemacht, dass die intendirte Vervollständigung der Signatur nicht nur bei einem grossen Theile von Stückgütern, wie z. B. bei Stangeneisen, groben Eisenwaaren u. s. w. unthunlich, sondern auch, verglichen mit der gegenwärtigen für eine und dieselbe Firma sich stets wiederholenden Signatur mittelst einfacher Buchstaben oder Embleme zu umständlich sei und ausserdem den Uebelstand zur Folge habe, dass viele Emballagen, die zur Wiederverwendung für den Bahntransport geeignet und bestimmt seien, ausser Gebrauch gesetzt werden müssten, weil deren Beschaffenheit die Vornahme von Aenderungen und Rectificirungen der angebrachten Signaturen unausführbar mache.

Andererseits hatte man auf die Gefahr hingewiesen, dass die Verwirrung nur vermehrt werden würde, wenn bei wiederholter Verwendung bereits signirter Emballagen es übersehen werden sollte, den Namen der letzten Adressstation auf der Emballage zu beseitigen oder unkenntlich zu machen.

Auch war hervorgehoben worden, dass es schwierig sein würde, von demjenigen Theile des Publikums, welcher nicht, wie Kaufleute oder Spediteure, permanent, sondern nur hin und wieder Frachtgüter zum Transporte aufgiebt, die proponirte Signirung der Colli in durchgreifender Weise zu erlangen. In solchen Fällen müsste das Bahnpersonal die Vervollständigung der Signaturen selbst bewirken, was für dasselbe offenbar eine vermehrte Mühewaltung zur Folge hätte.

Von der General-Direction der k. k. priv. Galizischen Carl-Ludwig-Bahn war der Gegenvorschlag gemacht worden, das auf den Oesterreich-Ungarischen Bahnen eingeführte Verfahren zu adoptiren, welches darin besteht, dass bei Frachtsendungen, deren Gleichartigkeit Anlass zu Verwechslungen geben kann, an jedem einzelnen zu einem Frachtbriefe gehörigen Collo, ausser dem Stations-Anklebezettel, ein Zettel mit beliebiger, aber gleicher Nummer angebracht und ein gleicher Nummerzettel (Ziffer 1 Zoll hoch) an der Innenseite des bezüglichen Frachtbriefes, unterhalb der Inhaltsangabe, befestigt wird. Durch dieses Verfahren soll die Uebersicht über die für die einzelnen Stationen bestimmten Colli, sowie ihre Auffindung inmitten anderer Colli erleichtert und somit die Gefahr der Trennung von Begleitpapier und Gut verringert werden.

Die Commission hat die vorerwähnten Bedenken reiflich erwogen, und, wenn sie auch deren Bedeutung nicht verkennen will, so glaubt sie doch, dass dieselben nicht so schwerwiegend sind, um dem Antrage der geschäftsführenden Direction, welcher ihr zweckentsprechender als der Vorschlag der Galizischen Carl-Ludwig-Bahn erscheint, die Zustimmung ganz zu versagen.

Sie hat sich indess die Frage vorlegen müssen, ob die obligatorische Einführung der proponirten Maassregel zulässig und opportun sei.

In erster Beziehung war von einigen Seiten das Bedenken angeregt worden, ob der Erlass einer bestimmten Vorschrift im Sinne des Antrages, gegenüber dem § 5 Nr. 3 des Bundes-Betriebs-Reglements zulässig sei, da in dem letzteren nur eine sorgfältige und deutliche Bezeichnung der einzelnen Colli und deren genaue Uebereinstimmung mit den Angaben im Frachtbriefe vorgeschrieben werde. Die Commission theilt zwar dieses Bedenken nicht, indem sie von der Ansicht ausgeht, dass es sich lediglich um eine im Interesse des Publikums liegende und daher nach den Einführungsbestimmungen zum Bundes-Reglement für zulässig erklärte Ergänzung des letzteren handelt; gleichwohl hat dieselbe Anstand genommen, sich für die obligatorische Einführung der in Rede stehenden Maassregel auszusprechen, indem sie mit einem grossen Theile der übrigen Deutschen Eisenbahn Verwaltungen befürchtet, dass die Ausübung eines Zwanges in dieser Beziehung wenigstens bei einem grossen Theile des Handelsstandes auf Widerspruch stossen werde.

Dagegen glaubt die Commission, dass es zur Erreichung des angestrebten Zweckes wesentlich beitragen werde, wenn dem Publikum die Anwendung des vorgeschlagenen Verfahrens in ähnlicher Weise empfohlen würde, wie solches bereits Seitens der Direction der Berlin-Anhaltischen[4] Eisenbahn-Gesellschaft durch die nachstehende Bekanntmachung[5] geschehen ist, und hat demgemäss beschlossen,

der General-Versammlung vorzuschlagen, in diesem Sinne Beschluss zu fassen.

Schliesslich glaubt die Commission noch erwähnen zu müssen, dass auch in der letzten Conferenz des Norddeutschen, Preussisch-

[4] Und der Altona-Kieler E. (siehe deren Bekanntmachung in No. 20 S. 378). Die Red.

[5] **Berlin-Anhaltische Eisenbahn.**

Bei dem stets zunehmenden Lokal- wie Verband-Güter-Verkehr sind im Drange des Geschäfts und da die zur Beförderung aufgegebenen Gegenstände (Colli) häufig gleiche Signaturen tragen, Verwechselungen und irrthümliche Verladungen bei aller Aufmerksamkeit nicht zu vermeiden gewesen.

Diesem Uebelstande kann wirksam nur dann begegnet werden, wenn die Versender alle zur Beförderung bestimmten Güter und Gegenstände mit dem Bestimmungsorte deutlich bezeichnen, bei Orten, die nicht an der Eisenbahn liegen, mit der Eisenbahnstation, von wo ab die Weiterbeförderung erfolgen soll, welche Einrichtung sich seit langer Zeit bei der Packetbeförderung durch die Post bewährt hat.

Wir empfehlen demnach den Versendern, künftighin alle zur Beförderung auf und über unsere Bahn hinaus bestimmten Güter und Gegenstände mit dem Bestimmungsorte deutlich und in geeigneter Weise bezeichnen zu wollen.

Berlin, den 19. Mai 1871. Die Direction.

Braunschweigischen, Rheinisch-Thüringischen, Sächsisch-Rheinischen und Sächsisch-Westfälischen Eisenbahn-Verbandes beschlossen worden ist, die Beachtung der von der geschäftsführenden Direction vorgeschlagenen Maassregel dem Publikum dringend zu empfehlen.

Zu No. V. der Tages-Ordn., betreffend die Errichtung eines statistischen Central-Büreau's für den Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen und Einführung einer gleichmässigen Statistik der Güterbewegung auf den Deutschen Eisenbahnen.[6]

Das Bestreben nach Ausbildung einer gleichmässigen und richtigen Statistik der Güterbewegung auf den Deutschen Eisenbahnen hat im Laufe der letzten zehn Jahre in den Beschlüssen der General-Versammlungen der Deutschen Vereins-Verwaltungen wiederholt seinen Ausdruck gefunden. Eine ansehnliche Zahl dieser Bahnen, namentlich aus der Kategorie der verkehrsreichen, bietet in den Jahresberichten nicht nur das jenen Beschlüssen entsprechende statistische Material, sondern liefert zugleich ein mehr oder weniger detaillirtes Bild der den eigenen Bereich berührenden Waaren-Verkehrsströmungen.

Auf der anderen Seite ist nicht zu verkennen, dass im Allgemeinen die erreichten Resultate hinter den gehegten Erwartungen zurückgeblieben sind. Als beklagenswerthe Thatsache bleibt zu constatiren, dass ein nicht unerheblicher Theil der Vereins-Verwaltungen noch immer zögert, die Beschlüsse der General-Versammlungen zu Köln, Amsterdam und Mainz auszuführen und von der alten Gewohnheit, den Güter-Verkehr nach Tarif-Klassen aufzuzeichnen, Umgang zu nehmen. Aber auch bezüglich des von den übrigen Verwaltungen auf statistischem Gebiete Gebrachten wird man bei unbefangener Beurtheilung zugestehen müssen, dass trotz Aufwendung erheblicher Arbeitskraft nicht derjenige Grad von Zuverlässigkeit erreicht wird, dessen Vorhandensein gefordert werden muss, damit die statistischen Mittheilungen der Eisenbahnen als solide Grundlagen für wissenschaftliche und finanzielle Zwecke dienen können.

Um beiden Uebelständen vorzubeugen, ist die Verwaltung der Oberschlesischen Eisenbahn bei der geschäftsführenden Direction des Vereins mit einer Reihe von Vorschlägen hervorgetreten, welche darauf hinzielen, die einzelnen Eisenbahn-Verwaltungen von den Arbeiten für die Güterbewegungs-Statistik zu entbinden und denselben eine gleichartige, zuverlässige und zugleich wohlfeile Statistik aller in der Amsterdamer Nomenclatur bezeichneten Transport-Artikel zu liefern.

Die Anträge der Königl. Direction der Oberschlesischen Eisenbahn sind auf folgende Hauptpunkte gerichtet:

1) Errichtung eines statistischen Central-Büreau's für die Deutschen Vereinsbahnen;
2) Feststellung eines gleichmässigen und vorläufig beschränkten Objects für die gemeinsame Statistik;
3) Einführung sicherer und leicht zugänglicher Unterlagen für die statistischen Arbeiten.

Bei Erörterung dieser Propositionen ging die Commission von der Voraussetzung aus, dass, nachdem die Vereins-Bahnen in der Kölner General-Versammlung von 1861 die Nothwendigkeit einer genauen und auf gleichmässiger Anschreibung beruhenden Waaren-Statistik einstimmig anerkannt haben, das allseitige Interesse gefördert werde, wenn es gelingen sollte, den richtigen Weg für die Ausführung sowohl dieses, wie der späteren auf die Ausbildung der Eisenbahn-Statistik bezüglichen Vereinsbeschlüsse zu finden.

Zu den einzelnen Punkten übertretend, erkannte die Commission

ad I. Bildung eines Central-Büreaus betreffend,

die von der Antragstellerin dafür geltend gemachten Gründe als sachgemäss an. Die Motivirung läuft im Wesentlichen darauf hinaus, dass die gegenwärtige Methode der statistischen Arbeiten — mögen letztere nun von den Güter-Expeditionen oder von den Betriebs-Controlen angefertigt werden — Anspruch auf Zuverlässigkeit nicht erheben könne. Die Commission musste zugestehen, dass in erster Reihe die Güter-Expeditions-Beamten in Folge Ueberhäufung mit den laufenden Expeditionsgeschäften weder die Zeit, noch die Ruhe, noch endlich das Interesse haben, welche für Anfertigung sorgfältiger und das Expeditions-Personal selten anziehender statistischer Arbeiten erforderlich sind. — Aehnlich, wenn auch nicht in gleichem Maasse, verhält es sich mit den Beamten der Betriebs-Controle. Die Erfahrung lehrt es, dass die statistischen Arbeiten bis jetzt als eine Last angesehen und dementsprechend behandelt werden.

Ganz anders stellt sich die Sache, wenn eine für diesen besonderen Zweck möglichst aus Fachleuten zusammengesetzte resp. herangebildete Centralstelle arbeitet.

Die einzelnen Verwaltungen werden in der Lage sein, einen oder mehrere von den tüchtigsten der bisher für gleichartige Geschäfte verwendeten Beamten abzucommandiren, um durch dieselben bedient zu werden. Der dadurch erlangte Kreis geschulter Fachleute bietet die beste Garantie für richtige und einheitliche Arbeiten.

Schon darin, dass bei einer Centralstelle die Subsumtion der einzelnen Frachtartikel unter die Nomenclatur des statistischen Verzeichnisses nach festen Grundsätzen geregelt wird, liegt eine Gewähr gegen alltägliche Irrthümer in den jetzigen Zusammenstellungen.

Es kommt nun hinzu, dass diese Art der Arbeitsleistung erheblich billiger ist, als die bisherige. Die Commission war der Ansicht, dass etwa 90 Beamte für den vorliegenden Zweck genügen würden. Gering gerechnet, ist dies noch nicht der dritte Theil der jetzt für die Einzelstatistiken beschäftigten Beamten. Dieses auffallende Resultat findet seine Erklärung darin, dass zur Zeit behufs Aufzeichnung des Verkehrs von Bahn zu Bahn nicht nur die absendende, sondern auch die empfangende Bahn die Begleitpapiere für ihre statistischen Zwecke extrahirt, und dass beim Versand über mehrere Bahnen die statistische Arbeit im Verhältniss wächst. Im Verbands-Verkehre würde, wenn die Aufzeichnungen nicht in dem gemeinschaftlichen Abrechnungs-Büreau gemacht werden, jede Verbandstation bei Circulation der Frachtkarten letztere excerpiren müssen. Bei einem derartigen Centralbüreau findet eine solche vielfältige Arbeit für den gleichen Zweck selbstverständlich nicht statt.

Aus allen diesen Gründen beschloss die Commission:

die Errichtung eines gemeinschaftlichen statistischen Central-Büreaus, als Organ des Vereins, zu empfehlen.

Die Feststellung der speziellen Formen wurde dabei vorbehalten, indessen schon jetzt betont, dass das Büreau aus geschäftskundigen Beamten bestehen, von einem im höheren Maasse qualificirten Vorsteher geleitet, der Aufsicht der geschäftsführenden Direction unterstellt und an einem geeigneten Orte des Vereinsgebietes domizilirt werden müsse.

In der Commission kamen übrigens zwei Bedenken gegen die Oeffentlichkeit und Vollständigkeit der von einem solchen Central-Büreau zu liefernden Arbeiten zur Sprache.

Das eine bezog sich auf das Misstrauen vieler Bahnverwaltungen gegen die Klarlegung ihrer Verkehrs-Verhältnisse zum Nachtheile ihrer Einnahmen — das andere auf die den Einzelbahnen verbleibende Verpflichtung, die Statistik des Personen-Verkehrs nach wie vor zu bearbeiten.

In jener Beziehung gelangte die Commission indessen bei der Discussion zur übereinstimmenden Ansicht, dass das Widerstreben gegen eine Darstellung des Verkehrs in dem sub 2 weiter vorgeschlagenen Umfange aus Concurrenzrücksichten nur als das Product einer unbegründeten Sorge erscheine; denn bei der Zugänglichkeit der Jahresberichte der einzelnen Bahnen, bei der bestehenden Verpflichtung zu sofortiger Tarifpublication, und bei dem natürlichen Bestreben der Concurrenzbahnen, von den Tarifmassregeln resp. deren Erfolg auf den mit ihnen wetteifernden Linien allezeit unterrichtet zu sein, wird selten eine Ablenkung des Verkehrs von einer Bahn auf die andere unbemerkt bleiben. Zudem ist das Publicum selbst auch in dieser Beziehung der beste Wächter seiner Interessen und pflegt jede den Verkehr auf einer von ihm bisher benutzten Linie gefährdende Tarifmaassregel sofort bei der dadurch benachtheiligten Bahn anzumelden resp. gleiche Ermässigungen auf der letzteren zu erstreben. Sollte sich daher die Wirkung irgend einer Tarifmaassregel in den von dem statistischen Central-Büreau angefertigten Tabellen erkennen lassen, so würde diese Erkenntniss der Regel nach doch nicht eine überraschende sein.

Es steht übrigens nach Ansicht der Commission behufs Beseitigung dieses Bedenkens nichts im Wege, das statistische Büreau zu verpflichten, den einzelnen Bahnen nur Auskunft über solchen Verkehr zu geben, bei welchem die betreffende Bahn direct betheiligt ist.

Was sodann den Ausschluss der statistischen Behandlung des Personen-Verkehrs anlangt, so wurde dies Monitum durch den Hinweis darauf erledigt, dass der Personen-Verkehr bedeutend einfacher zu behandeln sei resp. mit Feststellung der Einnahmen zusammenfalle, und dass dessen statistische Darstellung deshalb den einzelnen Verwaltungen füglich überlassen bleiben könne.

Wenn die Commission sonach aus entscheidenden sachlichen Gründen die Etablirung eines statistischen Central-Büreaus vorschlägt, so kann sie diese Maassregel um so eher empfehlen, als daraus zugleich die auf dem Gebiete des Zollvereins befindlichen Deutschen Bahnen denjenigen Anforderungen entgegenkommen, welche Seitens der hohen Regierungen früher oder später doch gestellt werden. Das Bedürfniss nach einer nationalen Handels-Statistik ist unabweisbar. Die Eisenbahnen als die wesentlichsten Verkehrsadern werden ohne Rücksicht auf ihre abweichenden Anschauungen sich an dieser nationalen Aufgabe durch ziffermässige Mittheilung ihrer Verkehrsverhältnisse betheiligen müssen. Liegt auch fürerst gesetzliche Verpflichtung hierzu nicht vor, so fehlt es doch den Landes-Regierungen nicht an den erforderlichen Handhaben, ihre Ansicht in's Werk zu setzen. Es würde dann sogar die Gefahr aufsteigen, dass man später mehr verlangt, als den Eisenbahnen mit Rücksicht auf ihre präsumirte Bereitwilligkeit zur Zeit angesonnen wird. Die vom Zoll-Bundesrathe im Jahre 1869 eingesetzte Commission für die Ausbildung der Zollvereins-Statistik hat sich bereits mit dieser Frage beschäftigt und unter Anderem dem Bundesrathe folgende Proposition unterbreitet:

„Die Ermittelungen über den Waaren-Verkehr im Inneren des Zoll-Vereins-Gebietes werden zu beschränken sein auf die Waarenbewegung vermittelst der Eisenbahnen und vermittelst der schiffbaren Gewässer, sowie auf den Verkehr mit übergangssteuerpflich-

[6] Referent der Commission ist die Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn; Correferent die Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft.

tigen Gegenständen etc. Es ist wünschenswerth, dass die Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen eine nach übereinstimmenden Grundsätzen aufgestellte Statistik des Waaren-Verkehrs bearbeiten und veröffentlichen."

ad II. Behufs Feststellung eines gleichmässigen und vorläufig beschränkten Objects für die gemeinsame Statistik hat die Königl. Direction der Oberschlesischen Eisenbahn den Antrag gestellt, dass von jeder Verwaltung als Minimum zu liefern sei:

a) die Waarenbewegung im Local-Verkehre jeder Bahn, wobei der Empfang und Versand jeder Station in jeder Hauptrichtung der betreffenden Strecke in einer Summe als Gesammt-Verkehr nachgewiesen wird;

b) den Uebergangsverkehr bei sämmtlichen Anschlussstationen, jedoch mit der Maassgabe, dass vorläufig nur der Uebergang der Güter von und nach der benachbarten Bahn zur Darstellung gelangt;

c) Aufnahme der in der Amsterdamer General-Versammlung genehmigten Unter-Abtheilungen in die statistischen Tabellen, unter Einreihung von „Blei" sub XXVI und „Petroleum" sub XIV.

Der sub a mitgetheilte Vorschlag harmonirte mit dem im Commissionsberichte zu No. VI der Tages-Ordnung für die Mainzer General-Versammlung von der damaligen Minorität vertheidigten Antrage.

Die Commission einigte sich indessen dahin, dem Mainzer Beschlusse folgend, zunächst nur den Verkehr jeder Bahn in jeder Hauptrichtung in einer Gesammtsumme zur Darstellung bringen zu lassen. Es war dabei die Erwägung maassgebend, dass man sich zunächst nur auf das absolut Nothwendige beschränken solle, so lange nicht weitere Erfahrungen über die dem Central-Büreau obliegende Arbeitslast gewonnen sei, dass ferner in dieser beschränkten Gestalt die gemeinsame Statistik die wenigsten Gegner finden würde, und dass endlich, wenn eine Bahn auch für jede Station den Empfang und Versand aufgezeichnet haben oder noch weitergehende Anforderungen stellen wolle, sie sich solche Spezialien auf ihre Kosten vom Central-Büreau liefern lassen könne. Es würde in diesem Falle mit Rücksicht auf die erforderlichen Vorbereitungen nur nothwendig sein, dass die betreffende Bahn bei Errichtung des Büreaus das Maass ihrer Anforderungen anzeige und jede etwaige spätere Anforderungen drei Monate zuvor anmelde.

Der Vorschlag ad b enthält dagegen eine Restriction des entsprechenden Mainzer Beschlusses, welche die Commission aus den eben angeführten practischen Gründen willkommen heisst und dem Vereine zur Annahme empfiehlt.

Es würde danach küuftig nicht mehr der Verkehr von jedem Anschlusspunkte nach jedem anderen Anschlusspunkte derselben aufgezeichnet werden, sondern bei jedem Anschlusspunkte lediglich der Verkehr von und nach der benachbarten Bahn, gleichviel, wohin er weiter geht oder woher er originirt. Selbstverständlich können die einzelnen Verwaltungen auch in dieser Beziehung vom Central-Büreau detaillirte Zusammenstellungen auf ihre Kosten bekommen.

Der Antrag ad c wurde Seitens der Commission um so mehr angenommen, als das Central-Büreau die Statistik für den Local-Verkehr mit anfertigen soll und fast jede Bahn die Unterrubriken dabei ausgefüllt zu sehen wünscht.

ad III. Als die zweckmässigste Unterlage für die statistischen Arbeiten sind von der antragstellenden Verwaltung die Frachtkarten bezeichnet. Thatsächlich wird aus denselben zur Zeit auch die Statistik geschöpft. Der damit verknüpfte, in der verspäteten Zugänglichkeit der Frachtkarten für deren statistische Behandlung bestehende Uebelstand hat die Königl. Direction der Oberschlesischen Eisenbahn zu dem Vorschlage veranlasst, die Vereins-Verwaltungen zur Einführung einer mechanischen Vervielfältigung der Frachtkarten resp. des für statistische Zwecke nothwendigen Theiles derselben aufzufordern. Die sofortige Uebersendung einer dadurch gewonnenen Copie an das statistische Central-Büreau soll die Möglichkeit einer dem Waaren-Verkehr bald folgenden Quartals-Statistik erzielen.

Die Commission war darüber einverstanden, dass die bisherige Benutzungsart der Frachtkarten für statistische Zwecke sich nicht empfehle. Nach ihrer Ansicht ist damit nothwendig eine unerträgliche und mit Erweiterung der Verbände zunehmende Verzögerung der statistischen Arbeiten verknüpft. Letztere haben für die Eisenbahnen nur dann einen praktischen Nutzen, wenn sie so schnell als möglich ein Bild der wechselnden Verkehrsbewegung liefern.

Zur Erreichung dieses Zweckes bieten sich folgende Mittel dar:

a) Einführung des Frachtbriefcoupons,
b) Frachtkartencoupons resp. Auszüge,
c) Abdruck der Originalfrachtkarten.

Gegen die Frachtbrief-Coupons sprach sich die Commission mit Entschiedenheit aus. Die Ausfüllung derselben durch das Publicum lässt sich nicht erzwingen und bedingt überdies eine lästige Revision durch die Bahn-Beamten. Für die Eisenbahn-Verwaltungen würde die Ausfüllung der Coupons eine enorme Arbeits-Vermehrung mit sich führen, zu deren Illustration als Beispiel angeführt wurde, dass auf der Oberschlesischen Eisenbahn — wie deren Vertreter mittheilte — im Jahre 1869 1 728 460 Frachtbriefe (im Empfang und Versandt) zur Ausfertigung gekommen sind.

Es tritt hinzu, dass die Ausfüllung dieser Coupons entweder die Güter-Expeditions-Beamten von ihren wichtigeren Geschäften abzieht resp. überbürdet, oder die Anstellung besonderer Beamten resp. Vermehrung des Personals nothwendig macht. Auch gegen die Zuverlässigkeit der von den Güter-Expeditions-Beamten anzufertigenden statistischen Arbeiten wurde auf die oben berührten Bedenken verwiesen und namentlich hervorgehoben, dass es an jeder Controle darüber mangele, ob auch alle Frachtbrief-Coupons ausgefüllt oder der Kürze halber dem Papierkorb übergeben würden.

Dieselben Bedenken stehen auch, so ist die Ueberzeugung der Commission — zum grössten Theile der Verwendbarkeit der Frachtkarten-Coupons resp. Auszüge entgegen und sind auch diese zur Einführung nicht zu empfehlen. Dagegen bieten die Copien der Frachtkarten, sofern letztere eine — wenigstens in den für die Statistik erforderlichen Colonnen vorhandene — gleiche Einrichtung haben, die relativ beste Unterlage für die statistischen Aufzeichnungen. Dieselben bieten (die wenigen Fälle, wo bei Anfertigung der Karte ein Irrthum unterläuft, ausgenommen) eine fast unbedingte Garantie für die Richtigkeit des Inhalts. Es wurde dabei vorausgesetzt, dass das Copiren nicht durch Abschreiben, sondern im Wege mechanischer Vervielfältigung erfolge. Das auf einem grossen Theile der Vereinsbahnen bereits übliche Durchpausen der Frachtkarten emfiehlt sich zu diesem Behufe zur allgemeinen Einführung. Nach den gemachten Erfahrungen werden beim Durchpausen drei brauchbare Karten-Exemplare (1 geschriebenes, 2 Abdrücke) geschaffen, wovon also eines für den beabsichtigten Zweck disponibel gemacht werden müsste.

Als gemeinsames Frachtkarten-Formular wird das beiliegende[7] auf dem überwiegend grösseren Theile der Vereinsbahnen bereits übliche mit dem Bemerken empfohlen, dass für statistische Zwecke eine Uebereinstimmung nur für die zwölf ersten Colonnen erforderlich ist. Da sich auf diesen Theil auch nur die anzufertigende Copie bezieht, so wird der Papierverbrauch so eingeschränkt, wenn das Frachtkarten-Formularbuch in der Weise eingerichtet wird, dass auf zwei ganze Formularbogen ein halber für jene 12 Colonnen folgt. Zum Zwecke der Controle müsste übrigens jede Vereinsstation ihre Frachtkarten mit fortlaufender Nummer versehen.

Die auf solche Weise hergestellten Unterlagen für die Statistik sind allerdings nur für den Vereins-Verkehr dienlich. Für den internationalen Verkehr müsste nach Ansicht der Commission event. die Vereins-Empfangsbahn das statistische Material zur Aufzeichnung der vom Auslande eingehenden Güter liefern und bei dem Versandt nach dem Auslande die betreffende Vereins-Güter-Expedition.

Der internationale Durchgangs-Verkehr endlich kann nach Meldung der Commission unberücksichtigt bleiben, da in dieser Beziehung die Zollbehörden das genügende Material für eine Zoll- resp. Deutsche Handels-Statistik besitzen.

---

[7] **Frachtkarte**

von .... nach .... den .... ten .... 187 Packmeister ....

Pos.	No. des Wagens, worin das Gut verladen.	No. des Begleitscheins.	Abgangsstation.	Namen		Bestimmungsstation.	Der Colli					Wirkliches Bruttogewicht.	
				der Absender.	der Empfänger.		Marke.	No.	Zahl.	Gattung.	Inhalt.	Ctr.	Pfd.

Die Einrichtung des empfohlenen Frachtkarten-Formulars ist derartig, dass der Transport der Güter nach allen Richtungen hin zu verfolgen ist, und dass nicht nur das sub II. bezeichnete Minimum an statistischem Material, sondern darüber hinaus so viel geliefert werden kann, als die eine oder andere Verwaltung in ihrem Separat Interesse angefertigt zu haben wünscht. Es ist also dadurch die Möglichkeit geboten, die Statistik der Güterbewegung auf den Deutschen Vereinsbahnen nach allen Seiten hin auszubilden.

Die speziellen Bestimmungen über die künftige Bearbeitung der Statistik, namentlich über die Art und Weise der Organisation des Centralbüreaus und der Einsendung der Frachtkarten-Copien an dasselbe, ferner die Details der Arbeiten im Centralbüreau u. s. w. konnten nicht Gegenstand der Commissions-Berathungen bilden, so lange nicht die discutirten Anträge selbst vom Verein im Princip angenommen sind. Ist diese Eventualität eingetreten, so empfiehlt sich nach Ansicht der Commission die Bildung einer Subcommission ad hoc, welche, nach Anhörung des künftigen Vorstehers des Centralbüreaus, im Auftrage des Vereins und unter Leitung der geschäftsführenden Direction die Einsetzung des Centralbüreaus vornimmt und demselben die erforderlichen Instructionen ertheilt.

Die Commission stellt hiernach an den Verein nachstehende Anträge:

1) Es wird ein gemeinschaftliches statistisches Centralbüreau als Organ des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen an einem geeigneten Orte des Vereinsgebietes mit einem im höheren Maasse qualificirten Vorsteher auf Kosten des Vereins eingerichtet und der Aufsicht der geschäftsführenden Direction unterstellt.

2) Das Centralbüreau hat jeder Vereins-Verwaltung vierteljährige statistische Aufzeichnungen über die Güterbewegung auf deren Bahn zu liefern, woraus hervorgeht:

a) die Waarenb ewegung im Local-Verkehre der eigenen Bahn in jeder Hauptrichtung der betreffenden Strecke und in einer Summe;

b) bei jeder Anschlussstation der Uebergang der Güter von und nach der benachbarten Bahn;

c) die Zahl aller Transportartikel, welche in der durch die Amsterdamer General-Versammlung empfohlenen Nomenclatur enthalten sind, und zwar unter Einreihung von „Blei" sub XXVI und „Petroleum" sub XIV.

3) Jede Vereinsbahn wird zur Erreichung des sub 2 bezeichneten Zweckes eine im Wege des Durchpauseverfahrens hergestellte lesbare Copie von sämmtlichen, auf jeder Station expedirten und mit fortlaufender Nummer zu versehenden Frachtkarten resp. des für statistische Zwecke verwendbaren Theiles der letzteren dem Central-Büreau zur Disposition stellen, und zwar in der von der geschäftsführenden Direction noch näher zu bezeichnenden Weise.

4) Die geschäftsführende Direction wird ermächtigt, aus der für den Güter-Verkehr bestehenden Commission eine Subcommission zu bilden, welche den Auftrag erhält, unter Leitung der ersteren im Sinne des Commissions-Berichtes das Central-Büreau einzurichten und mit Instructionen zu versehen.

Breslau und Köln im Januar 1871.

Zu No. VII der Tages-Ordn., betreffend die Definition des Begriffs, welche Stücke als feste und welche als lose Wagenbestandtheile anzusehen sind.

Die Bestimmung im § 21 ad I des Vereins-Wagen-Regulativs[8] dass abhanden gekommene lose Wagenbestandtheile und Utensilien von derjenigen Verwaltung zu ersetzen seien, auf deren Bahnen dieselben abhanden gekommen,

hat mehrfach zu Differenzen zwischen den Vereins-Verwaltungen geführt. Die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft hat aus Anlass einer bei ihr anhängig gewordenen Entschädigungs-Forderung den Antrag gestellt, es möge eine Entscheidung darüber herbeigeführt werden:

welche Stücke als feste und welche als lose Wagenbestandtheile anzusehen sind.

Die Antragstellerin schlug vor, diese Frage der technischen Commission des Vereins zu überweisen. Die geschäftsführende Direction, von der Ansicht ausgehend, dass die angeregte, rein technische Frage, am besten durch die in Vorschlag gebrachte Commission zu beantworten sei, überwies dieselbe der technischen Commission zur Vorbereitung für die nächste General-Versammlung des Vereins.

Nach längerer Discussion, bei welcher die Schwierigkeit einer allgemeinen und für alle Fälle zutreffenden Definition von verschiedenen Seiten hervorgehoben wurde, einigte sich die Commission (in einer am 12. Mai in Weimar abgehaltenen Conferenz) schliesslich dahin, der General-Versammlung folgende Definition:

„Als feste Bestandtheile von Güterwagen sind alle diejenigen Theile zu betrachten, welche entweder zum sicheren Zusammenhalten der einzelnen Constructionstheile nöthig sind, oder welche zur Ausstattung des Wagens gehören und in solcher Weise angebracht sind, dass das Fehlen derselben stets in unzweifelhafter Weise ohne spezielle Prüfung bemerkt werden muss."

zur Annahme zu empfehlen.

Die Commission stellt anheim: diese Definition in den § 21 ad I des Vereins-Wagen-Regulativs aufzunehmen.

Bei der Berathung der vorliegenden Frage war die Commission der Ansicht, dass die Declaration lediglich auf Güterwagen zu beschränken sei; dieselbe auch auf Personenwagen auszudehnen, sei einestheils der ungleich grösseren Schwierigkeiten wegen bedenklich, anderentheils aber auch kaum erforderlich, weil die Personenwagen nicht allgemein übergehen und unter den Nachbarbahnen stets ein spezielles Uebereinkommen darüber zu treffen sein würde, welche Personenwagen-Bestandtheile als feste und welche als lose anzusehen seien.

[8] Siehe S. 2 des Wiener General-Versammlungs-Protocolls vom Juli 1869 und den II. Nachtrag zu diesem Regulativ vom 20. November 1869.

Börsen: Berlin, Basel, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, Paris, Wien = B., Ba., F., H., L., P. u. W. Papiere, deren Zinsen vom Staate garantirt sind.

Coursblatt vom 31. Juli 1871.

Redigirt von R. Grossschupf.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	4½	B.	86¼	%
do. II. Emiss.	5	B.	94	% à 500, 200, 100 Thlr.
do. III. Emiss.	5	B.	94	%
Alföld-Fiumaner	5 i.S.	W.	91	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Altona-Kiel	5	L.	—	% à 500 u. 100 Thlr.
Annaberg-Weipert	5	L.	88⅜	% à 100 Thlr.
Aussig-Teplitz	5i.S.	L.	94	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.	5i.S.	L.	92½	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1868	5i.S.	L.	88	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1871	5i.S.	L.	84½	% à do. — do.
Bergisch-Märkische	4½	B.	94½	%
do. II. Ser.	4½	B.	93½	%
do. III. Serie * 3¼	3½	B.	76½	%
do. III. Serie B.* 3¼	3½	B.	76½	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. IV. Serie	4½	B.	93½	%
do. V. Serie	4½	B.	93½	%
do. VI. Serie	4½	B.	93½	%
do. Nordbahn	5	B.	100½	%
do. Düsseldorf-Elberfeld	4	B.	—	%
do. do. II. Ser.	4½	B.	—	%
do. Dortmund-Soest	4	B.	85½	%
do. do. II. Ser.	4½	B.	—	%
do. Aachen-Düsseldorf	4	B.	—	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. do. II. Emiss.	4	B.	—	%
do. do. III. Emiss.	5	B.	—	%
do. Ruhrort-Crefeld-Gladbach	4½	B.	—	%
do. do. II. Emiss.	4	B.	—	%
do. do. III. Emiss.	4½	B.	—	%
Berlin-Anhalt	4	B.	92½	% à 500 u. 100 Thlr.
do.	4½	B.	94¼	%

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Berlin-Anhalter Lit. B.	4½	B.	—	% à 500 u. 100 Thlr.
Berlin-Görlitz	5	B.	100½	% à 100 Thlr.
Berlin-Hamburg I. Emiss.	4	B.	86¼	% à 500, 200, 100 und 50 Thlr.
do. II. Emiss.	4	B.	86¼	%
do. III. Emiss.	5	B.	100¾	%
Berlin-Potsdam-Magdbg. A. u. B.	4	B.	—	% à 200, 100 u. 25 Thlr.
do. C.	4	B.	85	%
do. D.	5	B.	100⅝	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
Berlin-Stettin	4½	B.	—	% à 200 Thlr.
do. II. Emiss. 3½	4	B.	84¾	%
do. III. Emiss. 3½	4	B.	84¾	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. IV. Emiss. * 3½	4½	B.	95	%
do. VI. Emiss. * 3½	4	B.	85¼	%
Böhmische Nordbahn	5 i. S.	W.	103	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Böhmische Westbahn *	5 i. S.	W.	93½	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1869 *	5 i.S.	W.	92½	% à do. = do. i. S.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	4½	B.	93	% à 500 und 100 Thlr.
do. Emiss. 1868	4½	B.	93	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
Brünn-Rossitz	5i.S.	L.	84	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Buschtěhrader (Böhm. Nordwesth.)	5i.S.	L.	86	% à 100 Thlr. = do.
do. Emiss. 1871	5i.S.	L.	84	% à do. = do.
Chemnitz-Würschnitz	4	L.	85¼	% à 100 Thlr.
Cöln-Crefeld	4½	B.	—	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden	4½	B.	—	%
do. II. Emiss.	5	B.	101½	%
do. do.	4	B.	—	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	85	%
do. do. Lit. B * 3½ u. B*	4½	B.	—	%
do. IV u. V. Emiss. * 3½	4	B.	85	%

Eisenbahn-Priorit.-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Dux-Bodenbach	5 i.S.	L.	75 1/4	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö.W. i.S.
Fünfkirchen-Barcser *	5 i.S.	W.	90 1/4	% à 200 fl. ö.W. i.S.
Galizische Carl-Ludwigbahn *	5 i.S.	L.	86 3/4	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö.W. i.S.
do. II. Emiss. *	5 i.S.	L.	83 1/8	% à do. = do. i. S.
do. III. Emiss. *	5 i.S.	L.	79	% à do. = do. i. S.
Gloggnitzer	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 100 fl. C.-M.
Graz-Köflach	4 1/2 i.S	L.	78 1/2	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö.W. i.S.
Hessische Ludwigsbahn	4 1/2	F.	96 1/2	% in fl. S. W. } à 175 und
do. do.	4	F.	87 1/2	% in Thlr. à 105 kr. } 350 fl.
do. do.	5	F.	101	% à 200 Thlr. à 105 kr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	C.M. 5	W.	91 1/2	fl. ö.W. pr. 100 fl. C.M. } à 1000,
	ö.W. 5	W.	88 1/2	do. pr. 100 fl. ö.W. } 500, 1000.
ditto	5 i.S.	W.	105 3/4	do. pr. 100 fl. ö. W. i. S.
Kaiser Franz-Josephsbahn *	5 i.S.	W.	97 1/2	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn *	5 i.S.	W.	95 1/2	fl. ö.W. pr. 100 fl. ö. W. }
ditto * Emiss. 1862	5 i.Silb.	W.	94 1/2	do. pr. 100 fl. ö.W. } à 300 fl.
ditto * Emiss. 1869	do.	W.	100 3/4	fl. ö. W. pr. 100 fl. ö. W. }
ditto * Emiss. 1870	do.	W.	101	fl. ö.W. pr. do. à 200 fl. i.S.
Kaschau-Oderberg *	5 i.S.	W.	89 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Kronprinz Rudolfsbahn *	5 i.S.	W.	91 1/4	% à 300 fl. ö. W. i S.
do. Emiss. 1869 *	5 i.S.	W.	91 1/4	% à do.
Leipzig-Dresden Partial	3 1/2	L.	100 1/4	% à 100 und 50 Thlr.
do. von 1854	4	L.	93 1/2	% à 100 Thlr.
do. von 1860	4	L.	89	% à 100 Thlr.
do. von 1866	4	L.	86 1/2	% à 100 u. 500 Thlr.
do. von 1866	5	L.	102	% à do.
Lemberg-Czernowitz *	5 i.S.	L.	64 1/2	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö.W. i.S.
do. II. Emiss. *	5 i.S.	L.	76 1/2	% à do. = do. i. S.
do. -Jassy * III. Em.	5 i.S.	L.	68 3/4	% à do. = do. i. S.
Ludwigshafen-Bexbach	4 1/2	F.	97 1/2	% }
do.	4	F.	90	% } à 1000, 500 u. 100 fl. S.W.
do.	5	F.	101 1/4	% }
Magdeburg-Halberstadt	4 1/2	B.	94	% à 100 Thlr.
do. do. v. 1865	4 1/2	B.	94	% à 100 u. 500 Thlr.
do. do. v. 1870	5	B.	100 1/2	% à do. u. do.
do. Wittenberge, Stamm	3	B.	63 3/4	% à 200 Thlr.
do. do. Priorit.	4 1/2	B.	93 1/2	% à 100 Thlr.
Magdeburg-Leipzig Pr. A v. 1840/42	4	L.	88 1/4	% }
do. I. Emiss.	4	L.	86 1/2	% } à 100 Thlr.
do. II. Emiss.	4	L.	84 1/2	% }
do.	4 1/2	L.	94	% }
Mähr.-Schles. Centralbahn	5 i.S.	W.	84	% à 300 fl. ö. W. i. S.
Niederschlesisch-Märkische I. Ser.	4	B.	88	% }
do. II. Ser.	4	B.	—	% }
do. couv. I. u. II. Ser.	4	B.	88	% } à 62 1/2, 100 u. 500 Thlr.
do. III. Ser.	4	B.	84 1/2	% }
do. IV. Ser.	4 1/2	B.	—	% }
Niederschles. Zweigbahn Lit. C.	5	B.	100 1/2	% à 100 Thlr.
do. Litt. D.	5	B.	100 1/2	% do.
Oberschlesische A.	4	B.	—	% }
do. B.	3 1/2	B.	78	% }
do. C.	4	B.	—	% }
do. D.	4	B.	—	% } à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. E.	3 1/2	B.	77 1/4	% }
do. F. * 3 1/2	4 1/2	B.	94	% }
do. G.	4 1/2	B.	94	% }
do. H.	4 1/2	B.	94	% }
do. von 1869	5	B.	100 7/8	% à 100 Thlr.
do. Brieg-Neisse	4 1/2	B.	93	% à 100 Thlr.
do. Cosel-Oderberg	5	B.	100 3/8	% à 100 Thlr.
do. do.	4	B.	84 3/8	% à do.
do. do. III. Emiss.	4 1/2	B.	—	% à do.
do. do. IV. Emiss.	4 1/2	B.	—	% à do.
Oesterr. Nordwestbahn *	5 i.S.	W.	97 1/2	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Oesterr. Staats-Eisenbahn *	3	W.	141	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do. Ergänzungsnetz *	3	W.	138	fl. ö. W. pr. do. à do.
Oesterr. Südbahn * (Lombard.)	3	W.	109 1/4	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do. *	5 i.S.	W.	89 1/4	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. Bons 1870—74	6	W.	—	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do. do. 1875—76	6	W.	—	do. pr. do. à do.
do. do. 1877—78	6	W.	—	do. pr. do. à do.
Ostpreuss. Südbahn	5	B.	97 1/8	% à 500 u. 100 Thlr.
do. Litt. B	5	B.	95 1/4	% à do.
Ostrau-Friedland	5 i.S.	L.	73 3/4	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö.W. i.S.
Pardubitz-Reichenberg	5	W.	80	% fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M.
do. *	5 i.S.	W.	96 1/4	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö.W. i.S.
Prag-Dux	5 i.S.	W.	88 1/4	fl. ö.W. pr. 150 fl. ö.W. i.S.
Rheinische	4	B.	—	% }
do. *	3 1/2	B.	—	% } à 250, 200 u. 100 Thlr.
do. III. Emiss. v. 1858—1865	4 1/2	B.	93 1/2	% }
do. *	4 1/2	B.	100	% }
Rhein-Nahe Bahn *	4 1/2	B.	95	% } à 1000, 500 und
do. II. Emiss. *	4 1/2	B.	95	% } 100 Thlr.
Russische * (Mosco-Rjäsan)	5	B.	93 1/2	% à 200 „
do. * (Rjäsan-Kozlow)	5	B.	88	% à 200 „
do. * (Kozlow-Woronesch)	5	B.	88 1/2	% à 200 Thlr.
do. * (Jelez-Woronesch)	5	B.	—	% à 136 Thlr.
do. * (Jelez-Orel	5	B.	87 3/4	% à
do. * (Kursk-Charkow)	5	B.	87 3/4	% à
do. * (Kursk-Kiew)	5	B.	88 1/4	% à 1000, 500 u. 200 Thlr.
do. * (Schuja-Ivanovo)	5	B.	87 3/4	% à
do. * (Poti-Tiflis)	5	B.	86 3/4	% à 680 u. 136 Thlr.
Schleswigsche v. Altona-Kiel abgest.	4 1/2	L.	91 3/4	% à 1000, 500, 200, u 100 Thlr.
I. Siebenbürger *	5 i.S.	W.	90	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Stargard-Posen	4	B.	84 3/4	% }
do. II. Emiss.	4 1/2	B.	—	% } à 100 und 50 Thlr.
do. III. Emiss.	4 1/2	B.	—	% }
Theissbahn *	5 i.S.	W.	—	% à 200 fl. ö. W.
Thüringische I. Emiss.	4	L.	88	% }
do. II. Emiss.	4 1/2	L.	94 3/4	% } à 1000, 500, 200 und
do. III. Emiss.	4	L.	87	% } 100 Thlr.
do. IV. Emiss.	4 1/2	L.	94 3/4	% }
do. V. Emiss. *	4 1/2	L.	93 5/8	% à do.
Turnau-Kralup-Prag	5 i.S.	L.	87	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö.W. i.S.
do. Emiss. 1870	5 i.S.	L.	84 1/2	% à do. = do.
Ungarische Nordostbahn *	5 i.S.	W.	85 1/4	% à 300 fl. ö. W. i. S.
Ungarische Ostbahn *	5 i.S.	W.	86	% à 300 fl. ö. W. i. S.
Warschau-Terespol *	5	B.	87	% à 1000 u. 100 S.R. = 107 Thlr.
Warschau-Wien	5	B.	90 1/4	% à 500 u. 100 Thlr
Werrabahn *	5	L.	93	% à 500, 200 u. 100 Thlr.

Eisenbahn-Stamm-Actien	Dividende und Zinsen in % 1865	1866	1867	1868	1869	1870	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	0	0	0	1	1/2	3/5	4	B.	39	% à 200 Thlr.
Alföld-Fiumaner *	—	—	—	5	5	5	5	W.	177	fl. ö.W. pr. 200 fl. ö. W. i.S.
Altenburg-Zeitz Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	5	5	L.	79 3/4	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	10	9	5	6	7	7	4	B.	120	% à 100 Spec. = 150 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	7 1/4	4 3/4	5 1/2	6	7 1/4	6 1/10	4	B.	101 7/8	% à 250 fl. holl. = 145 Thlr.
Aussig-Teplitz	9 1/8	8 1/4	10	10	10	12	5	L.	146 1/4	Thlr. pr. 1500. C. M. à 200 fl. C. M.
Bayerische Ostbahn *	5 3/4	6	7	7 3/4	7 3/4	7 1/2	4 1/2	F.	130	% à 200 fl. S. W.
Bergisch-Märkische	9	8	7 1/2	8	8 1/2	8	4	B.	132 1/4	% à 100 Thlr.
do. junge	—	—	—	—	—	—	5	B.	127 1/2	% à 100 Thlr.
Berlin-Anhalt	13	13 1/8	13 7/12	13 7/12	13 7/8	16	4	B.	236	% à 200 „
Berlin-Görlitz	—	—	—	0	1	1	4	B.	73 3/4	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	5	5	5	5	5	5	5	B.	99	% à 200 „
Berlin-Hamburg	9 1/2	9	9 1/2	9 1/2	10 1/2	10	4	B.	165	% à 200 „
Berlin-Potsdam-Magdeburg	16	16	16	17	18	20	4	B.	260	% à 100 „
Berlin-Stettin	8	8 7/12	8	8 1/6	9 1/6	9 1/6	4	B.	145	% à 200 „
Böhmische Nordbahn	—	—	—	5	3 1/2	3 1/2	5	W.	133 1/4	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W.
Böhmische Westbahn * 5 2/10	5	5	5	6	7 1/4	7 9/20	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Breslau-Schweidnitz-Freib.	9	9 1/6	8	8 1/3	8 1/3	7 1/2	4	B.	115 1/2	% à 200 Thlr.
do. neue	—	—	—	—	5	5	5	B.	110 3/4	% à 200 Thlr.
Brünn-Rossitz Stamm-Prior.	6	4	6	6	6	6	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Buschtêhrader	9 13/14	9 13/14	10 5/42	12 5/21	12 5/21	13 13/14	5	W.	—	do. pr. 500 fl. C. M.
do. Lit. B	—	—	—	—	—	—	5	W.	—	do. pr. 200 fl. ö. W.
Chemnitz-Würschnitz	11	8	6 1/2	7	7 1/2	7 1/4	4	L.	152 1/2	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden *	17 2/8	9 1/12	8 11/20	8 1/12	8 9/10	10 1/2	4	B.	160	% à 200 „
do. Lit. B.	—	—	—	—	5	5	5	B.	107 1/2	% à 200 „
Cottbus-Grossenh. Stamm-Pr.	—	—	—	—	—	5	5	L.	95 1/2	% à 200 Thlr.
Crefeld-Kreis Kempen	—	—	—	—	—	5	5	B.	—	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	5	6	B.	—	% à 100 „
Dux-Bodenbach	—	—	—	—	5	5	5	W.	164	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i.S.
Frankfurt-Hanau	5 1/2	5 4/5	6 1/10	6 3/10	6 1/2	6 1/2	3 1/2	F.	118	% à 250 fl. S. W.
Fünfkirchen-Barcser *	—	—	—	5	5	5	5	W.	175	fl. ö. W. pr. 200 ö. W. i. S.
Galizische Carl Ludwigb. * 5 2/10	5	6 1/20	9 1/2	7	7	8	5	W.	249	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Glückstadt-Elmshorn	0	0	0	0	0		4	H.	—	% à 150 Thlr.
Graz-Köflach	3	2 1/2	4 1/4	7	10	9	oh. Z	W.	279	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Halle-Sorau-Guben	—	—	—	—	4	4	4	B.	49 7/8	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	5	5	5	B.	72 1/2	% à 200 Thlr.
Hannover-Altenbeken	—	—	—	—	5	5	5	B.	42	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	5	5	5	B.	67	% à 200 Thlr.
Hessische Ludwigsbahn	8	7 3/4	8 1/2	9	9 1/2	9 1/2	4	F.	156	% à 250 fl. S. W. u. 200 Thlr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	13	13 3/4	15 10/21	19 3/4	20	17 1/7	5	W.	213	fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M. à fl. 1000, 500, 200 C. M.
Kaiser Franz-Josephsb. *	—	—	—	5	5	5	5	W.	203 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn *	5	5	5		8 1/5	6 3/10	5	W.	221	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
do. Linz-Budweis	—	—	—	—	5	5	5	W.	198 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Kaschau-Oderberg *	—	—	—	—	5	5	5	W.	177 3/4	fl. ö. W. p. eingez. 100 fl. ö. W.
Kronprinz Rudolfsbahn * 5 2/10	—	—	—	5 i.S.	5	5	5	W.	161 3/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz. i. S.
Leipzig-Dresden	23	20	25	28 1/2	14	14 1/2	4	L.	240	% à 100 Thlr.
Lemberg-Czernowitz-Jassy *	—	7	7	2	7	5	5	W.	174 1/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Leoben-Vordernberg	—	—	—	—	—	—	5	W.	—	do. pr. 200 fl. ö. W.
Ludwigsh.-Bexbach (Pfälz. L.-B.) *	10	10 2/5	9 2/3	11 1/5	10 3/10	9 9/10	4	F.	182 1/4	% à 500 fl. S. W.
Lübeck-Büchen	3 5/8	2 1/3	2 3/8	2 1/2	2 7/8	3 1/8	4	H.	—	% à 200 Thlr.
Magdeburg-Halberstadt	15	14	13	15	10 1/2	8 2/3	4	B.	134 1/2	% à 100 Thlr.
do. Lit. B.	—	—	3 1/2	3 1/2	3 1/2	3 1/2	3 1/2	B.	82	% à 100 „
Magdeburg-Leipzig	20	20	18	19	14 1/2	12	4	L.	198	% à 100 „
do. Lit. B. *	4	4	4	4	4	4	4	L.	99 7/8	% à 100 Thlr.
Mähr.-Schles. Centralbahn	—	—	—	—	—	5	5	W.	139 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. i. S.
Märkisch-Posener	—	—	—	—	4	4	4	B.	44	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	5	5	5	B.	67 7/8	% à 200 „
Münster-Hamm *	4	4	4	4	4	4	4	B.	89 3/8	% à 100 „
Neust.-Weissenburg * (Pfälz. Max.)	4 1/2	5 1/10	5	5 1/2	5 4/10	6 4/10	4 1/2	F.	127 3/4	% à 500 fl. S. W.
Niederschlesisch-Märkische *	4	4	4	4	4	4	4	B.	90	% à 100 Thlr.
Niederschles. Zweigbahn	3 2/3	5 1/2	3 3/4	4 1/3	5	6	5	B.	110	% à 100 „
Nordhausen-Erfurt *	—	—	—	—	4	4	4	B.	67 7/8	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	5	1	5	B.	64 1/8	% à 100 u. 500 Thlr.
Oberschlesische Lit. A. u. C.	11 2/8	12	13 2/3	15	13 1/2	12 2/3	3 1/2	B.	191 1/4	% à 100 „
do. * Lit. B.	11 2/8	12	13 2/8	15	13 1/2	12 2/3	3 1/2	B.	175	% à 100 „
Oberhessische *	—	—	—	—	3 1/2	3 1/2	3 1/2	F.	76	% à 350 fl. S. W.
Oesterr. Nordwestbahn *	—	—	—	—	5	5	5	W.	209 3/4	fl. ö. W. p. 200 fl. ö. W. i. S.
Oesterr. Staats * 5 2/10 (Oest. Franz.)	5	7	8 1/2	10 1/2	12	12	5	W.	420 1/2	fl. ö. W. pr. Stück von frs. 500.
Oesterr. Südbahn * (Lombard.)	7 1/2	7 1/2	6 3/5	6 3/5	5	3	5	W.	180	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Ostpreuss. Südbahn	—	—	—	—	0	0	4	B.	40	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	5	5	—	—	0	0	5	B.	64 3/4	% à 200 Thlr.
Ostrau-Friedland	—	—	—	—	—	—	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Pardub.-Reichenb. * (S.-Ndd. V.-B.)	4 1/2	4 4/10	5	5	5	4 1/2	4 1/2	W.	176 1/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Pfälz. Alsenzb. * m. 80% Einz.	—	—	—	4	4	4	4	F.	109 1/2	% à 500 fl. S. W.
Pfälz. Nordb. *	—	4	4	4	4	4 9/10	4	F.	111	% à 500 fl. S. W.
Prag-Dux	—	—	—	—	—	—	5	W.	116 1/4	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W. i. S.
Rechte Oderufer	—	—	—	—	5		5	B.	92 1/8	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	5		5	B.	102 1/4	% à 200 „
Rheinische	7	6 1/2	7 1/2	7 1/3	7 4/5	8 2/5	4	B.	142 1/2	% à 250 „
do. Stamm-Prior.	7	6 1/2	7 1/2	7 1/3	7 4/5	8 2/5	4	B.	—	% à 250 „
do. * Lit. B.	—	—	—	—	4	4	4	B.	90 1/4	% à 250 „
Rhein-Nahe-Bahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	36 3/8	% à 200 „
Russische Bahnen *	5	5	5	5	5	5 1/6	5	B.	90 7/8	% à 125 Rb. = 134 Thlr.
I. Siebenbürger *	—	—	—	5	5	5	5	W.	170 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Stargard-Posen *	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	3 1/2	B.	96	% à 100 Thlr.
Stuhlweissenburg-Raab-Graz *	—	—	—	—	—	—	5	W.	170 1/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S
Taunusbahn	8	3 1/5	7	7 1/5	8 1/5	6 8/10	oh. Z	F.	365	fl. S. W. pr. 250 fl. S. W.
Thüringische	8 1/8	7 2/8	8 1/2	9	8 3/4	9	4	L.	150 1/2	% à 100 Thlr.
do. Em. v. 1868 (Gotha-Leinef.) *	—	—	—	4	4	4	4	L.	87 1/2	% à 100 „
do. Litt. C (Gera-Eichicht) *	—	—	—	—	4 1/2	4 1/2	4 1/2	L.	93	% à 100 „
Theissbahn * 5 2/10	5	5	5	19 3/4	8 7/25	7 1/2	5	W.	250 1/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Turnau-Kralup-Prag.	—	5	6	7	7	8	5	W.	248 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
K. Ung. priv. Nordostbahn *	—	—	—	5	5	5	5	W.	162	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
I. Ungar.-Galizische *	—	—	—	—	—	5	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Ungar. Ostbahn *	—	—	—	—	5	5	5	W.	84 1/2	fl. ö. W. p. eingez. 80 fl. i. S.
Warschau-Terespol *	—	—	—	—	5		5	B.	—	% à 100 S.-R. = 107 Thlr.
Warschau-Wien	8 1/3	8 1/3	8 1/8	6 2/3	9 7/12		5	B.	75	Thlr. pr. 60 Rub.
Werrabahn (beschränkt gar.)	2 2/3	2 6/10	2 6/10	2 1/4	1 1/3	1	4	B.	—	% à 100 Thlr.
Schweizer Centralbahn	5 60	5 6/10	5 6/10	6 2/5	6 4/5	6 8/10	oh. Z	Ba.	—	fs. pr. 500 fs. Einz.
do. Nordostbahn	8	8	7 1/2	8	7 1/2	7	„	Ba.	—	fs. pr. 500 „ „
Vereinigte Schweizerbahnen	—	0	0	0	0	0	„	Ba.	—	fs. pr. 500 „ „
Schweizer Westbahn	—	0	0	0	0	0,4	„	Ba.	—	fs. pr. 500 „ „
Französische Orléans	11 1/5	11 1/5	11 1/5	11 1/5	11 1/5		oh. Z	P.	—	fs. pr. 500 fs. Einz.
do. Nordbahn	17 7/8	17 1/2	18	15 1/4	16 3/4		„	P.	—	fs. pr. 400 „ „
do. Ostbahn	6 3/5	6 3/5	6 3/5	6 3/5	6 3/5		„	P.	—	fs. pr. 500 „ „
do. Südbahn	8 1/2	8	8	8	8		„	P.	—	fs. pr. 500 „ „
do. Westbahn	7 1/2	7	7	7	7		„	P.	—	fs. pr. 500 „ „
Paris-Lyon-Mittelmeer	12	12	12	12	12		„	P.	—	fs. pr. 500 „ „

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 33.

Erscheint
jeden Freitag.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
Adolph Refelshöfer
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

1871

Inserate
werden à $1^{1}/_{2}$ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1800 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 8 Thlr. beigelegt.

Organ des Vereins.

Elfter Jahrgang.

Leipzig, den 18. August 1871. (Schluss der Nummer: 17. August, Vormittags 11 Uhr.)

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der Königlichen General-Direction der Sächsischen Staats-Eisenbahnen wird die $0_{,3}$ Meilen lange Bahnstrecke **Gross-Schönau-Warnsdorf,** durch welche eine Verbindung mit der Böhmischen Nordbahn hergestellt wird, **am 15. d. Mts.** dem Betriebe übergeben werden.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

Berlin, den 14. August 1871.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Berliner Briefe.

(Vom Berliner Eisenbahn-Actienmarkte. Rheinische E. Venlo-Hamburger E. Ruhrthalbahn. Siegen-Dillenburg-Homburg. Breslau-Warschauer E. Posen-Colberg. Altona-Kieler E. Berlin-Dresdner E.-Project. Hannover-Altenbekener E. Grossschönau-Warnsdorf.)

Berlin, 13. August. Bei Beginn der Woche wollte sich in inländischen Eisenbahn-Stammactien ein recht lebhafter Verkehr nicht entwickeln. Die erreichte Courshöhe schreckte die Kauflust zurück, während die günstige Lage des Eisenbahnwesens und die Betriebs-Resultate des Juli, so weit man sie kannte, die Inhaber bestimmte, an den hohen Coursen festzuhalten. Erst als die Einnahme der Bergisch-Märkischen Eisenbahn bekannt wurde, die bis Ende Juli ein Mehr von nahezu $^{1}/_{2}$ Million Thaler seit dem 1. Januar beträgt, trat eine Bewegung zunächst in dieser Actie ein, der sich dann auch Rheinische, Köln-Mindener, Hamburger, Stettiner, Thüringer und Anhalter anschlossen. In den leichten Stammactien: Märkisch-Posen, Halle-Sorau, Rhein-Nahe hatten zeitweise grössere Umsätze stattgehabt. Rechte Oderufer und Oberschlesische eröffneten die Woche in sehr günstiger Geschäftsrichtung, liessen aber in der zweiten Hälfte nach. Namentlich traten für Oberschlesische, als sie den Cours von 200 überschritten, Realisationen auf, die den Cours drückten. Für Stammprioritäten blieb die Kauflust immer rege; den bedeutendsten Umsatz erreichten in dieser Kategorie Halberstädter B-Actien. In Prioritäts-Obligationen blieb das Geschäft so umfassend wie in der Vorwoche. Nachdem die 5proc. Emissionen zum grössten Theil den Paricours schon überschritten haben, wurden 4proc. und $3^{1}/_{2}$proc. von den Käufern bevorzugt, speciell Stettiner und Bergisch-Märkische. — Neu eingeführt wurden in der verflossenen Woche die auf Höhe 1 Mill. Thlr. emittirten 5proc. Frankfurt-Hanauer Prioritäten durch die Darmstädter Creditbank. Wie sich aus dem pro 1870 erstatteten Geschäftsbericht ergiebt (vgl. No. 32 S. 654 dies. Ztg.), beträgt die Gesammtschuld der Frankfurt-Hanauer Eisenbahn mit Einschluss der neuen Obligationen-Emission nur 3 Millionen Gulden Südd. W. Die neuen Obligationen wurden denn auch von der Börse günstig aufgenommen und sofort über Pari bezahlt.

Die der Rheinischen Eisenbahngesellschaft ertheilte Concession zum Bau einer festen Brücke über den Rhein für den Eisenbahnverkehr im Zuge der Osterath-Essener Bahn bei Rheinhausen ist in dieser Woche publicirt worden.

Wie aus Osnabrück geschrieben wird, ist die erste Probefahrt auf der Venlo-Hamburger Bahn von Osnabrück bis Münster auf den 18. d. M. und die Betriebseröffnung für den allgemeinen Verkehr auf den 1. September definitiv festgesetzt.

Auf der Ruhrthalbahn ist am 10. die erste Locomotive von Kupferdreh kommend in den Bahnhof zu Werden eingelaufen.

Neuesten Nachrichten zufolge wird das Project einer directen Eisenbahnverbindung von Siegen nach Dillenburg mit Fortsetzung von da über Wetzlar, Braunfels nach Homburg von Seiten der Direction der Bergisch-Märkischen Gesellschaft ernstlich verfolgt. Die Vermessung der Strecke Siegen-Dillenburg hat bereits stattgefunden. Die Vermessung der Fortsetzung bis Homburg findet gegenwärtig statt.

Bezüglich der Breslau-Warschauer Bahn verlautet, dass die Preussische Abtheilung (Oels-Podzamcze) ihrer Vollendung nahe sei und die Strecke von Oels bis Poln. Wartenberg noch im Laufe dieses Monats eröffnet werden soll. Die Reststrecke bis zur Russischen Grenze hofft man im October eröffnen zu können. Alsdann wird auch auf die Russische Concession zur Fortsetzung der Bahn bis Lodz gerechnet.

Für die Ausführung des Bahnprojects Posen-Colberg soll jetzt die Genehmigung ertheilt sein.

In der (wiederholten) Generalversammlung der Actionäre der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft am 10. d. M. wurde die

Ausführung der Zweigbahn Neumünster-Segeberg-Oldesloe (vgl. No. 29 S. 570) beschlossen. Die Zweigbahn hat eine Länge von 6 Meilen und ist der Bauaufwand sammt Inventar auf 1 358 000 Thlr. veranschlagt, der durch Ausgabe von $1^1/_2$ Mill. Thlrn. Altona-Kieler Prioritäts-Obligationen aufgebracht werden wird.

In Berliner Localblättern wird von neuem an das Project einer directen Berlin-Dresdner Eisenbahn erinnert und soll für den hiesigen Güterbahnhof der erforderliche Grunderwerb bereits abgeschlossen sein.

Dem Gerücht, dass die Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft wegen Uebernahme der Hannover-Altenbekener Bahn Unterhandlungen angeknüpft habe, ist von Vertretern der letztern an der hiesigen Börse widersprochen worden.

Die Eröffnung der Sächsischen Staatsbahnstrecke Grossschönau-Warnsdorf ist auf den 15. August angesetzt. (Siehe offic. Bekanntmachung S. 671.)

Eisenbahn-Betriebsmittel. Es ist während des Krieges wiederholt Klage über Unzulänglichkeit der Eisenbahnbetriebsmittel erhoben, auch bereits darauf hingewiesen worden, dass für die Preussischen Staatsbahnen umfangreiche Neubeschaffungen ins Werk gesetzt sind, für welche theils die etatsmässigen, durch extraordinäre Bewilligungen verstärkten Mittel, theils der durch das Gesetz vom 8. März 1871 zu angemessener Vermehrung des Betriebsmaterials gewährte Credit sehr bedeutende Fonds bieten.

Wie der Reichs-Anz. aus zuverlässiger Quelle mittheilt, hat die Staatsregierung schon vor Monaten eine Untersuchung darüber veranlasst, inwieweit auch die Privat-Eisenbahnverwaltungen in der angedeuteten Beziehung entsprechende Maassnahmen getroffen haben. Nach dem günstigen Ergebnisse dieser Untersuchung kann als constatirt erachtet werden, dass diese Verwaltungen, — welche allein für das laufende Jahr ca. 9400 (7700 offene, 1700 bedeckte) Güterwagen in Bestellung gegeben haben, — mit Vergrösserung ihrer Fuhrparks in einer Ausdehnung vorgehen, welche zu der Erwartung berechtigt, dass dieselben nach Wiederherstellung der durch den Krieg gestörten Betriebsregelmässigkeit und nach Ausführung der eingeleiteten Wagenbestellungen den Anforderungen der zu erhoffenden Verkehrssteigerung zu genügen im Stande sein werden. Zu bedauern bleibt nur, dass die gleichzeitigen massenhaften Bestellungen eine Arbeitsüberhäufung der Fabriken zur Folge haben, welche es nicht ermöglichen lassen wird, die Lieferungen so schleunig auszuführen, wie es im Verkehrs-Interesse zu wünschen wäre. Durch die Ausstattung der Elsass-Lothringischen Bahnen mit dem nöthigen Material wird dieser Uebelstand verstärkt.

⊙ Bayerische Staatsbahnen. Am 15. August d. J. wird die Anhaltestelle Bindlach auf der Linie Neuenmarkt-Bayreuth, von Harsdorf und Bayreuth 1 Meile entfernt, für den Personendienst eröffnet. Die auf dieser Strecke verkehrenden Personenzüge haben dortselbst anzuhalten. Vorerst werden Billete II. und III. Cl. tour und retour nach den nahegelegenen Stationen in beiden Richtungen abgegeben. Reisegepäckabfertigung findet in Bindlach nicht statt.

Oesterreich-Ungarische Correspondenz.

Hs. Wien, 14. August 1871. (Steigen der Bahnwerthe. Veräusserung von Buschtêhrader Actien. Offertverhandlung für die Bahn Lemberg-Stryi-Grenze gegen Munkács. Fortsetzung der Südnorddeutschen Bahn an die Preuss. Grenze. Erlässe über Viehseuche, Hadern, Schalengussräder, Fahrordnungen und Gehalte. Gesetzsammlung. Avisirung des Einganges der Nachnahmen. Ungar. Regierung und Theissbahn. 2 Bahnprocesse. Die neue Staatsbahnlinie. General-Versammlung der Dux-Bodenbacher und Leoben-Vordernberger Bahn. Neue Linien der Kaiser Franz-Josef Bahn.)

Die Nachfrage des Auslandes nach den Prioritäten Oesterr. Bahnen hat alle Eisenbahnwerthe poussirt. Den grössten Erfolg hatten die Actien der Kaschau-Oderberger Bahn, die zur höchsten Notiz per $181^3/_4$ mit einer Avance von $7^1/_2$ fl. schliessen; ihnen zunächst hoben sich beide Kategorien der Oesterr. Nordwestbahn auf 221 und $186^1/_4$ fl. mit einem Gewinn von $7^1/_4$ und $4^1/_2$ fl. Die Elbethalbahn, deren Actien als Nordwestbahn lit. B bezeichnet werden, erschliesst derselben einen so reichen Verkehr, dass die Coursdifferenz auch allmälig schwinden wird; auch Ungar. Ost- und Alföld-Bahn erhöhten sich um $1^1/_2$ und 1 fl. Von den ältern Actien hoben sich Ferdinands Nordbahn um 2%, Theiss-, Karl Ludwig-, Elisabeth West- und Böhm. Westbahn um 2, 3, 4 und 5 fl. Vernachlässigt blieben Lombarden und niedriger die freilich hoch hinauf getriebenen Staatsbahn-Actien.

Es ist bezeichnend, dass einzelne junge Bahn-Actien, welche bisher nur die vom Staate garantirten 5% zum Erträgniss haben, doch höher als die betreffenden Prioritäten stehen. So die bereits erwähnte Kaschau-Oderberger und Nordwestbahn, deren Prioritäten 181 und 201 fl., die Franz-Josefsbahn mit 206 fl. die Actie und 197 fl. die Priorität, am auffallendsten die nur 3% tragende Südbahn-Actie mit 181 fl. und die 3% Priorität mit 118 fl.; dies gilt mit Recht als Börsenglaube, dass diese Actien bald nicht mehr, beziehungsweise gar nicht den Staatszuschuss in Anspruch nehmen werden.

Mit den Actien, welche die einzelnen Bahnen dem Oesterr. Finanzminister zur Bezahlung ihrer alten Schulden überlassen haben, hat dasselbe nun ganz aufgeräumt. Der letzte Rest von über 21 000 Stück Buschtêhrader Actien wurde in Folge einer Offertverhandlung, der Creditanstalt und mehreren Banquiers verkauft.

Für die am 16. d. M. beim Oesterr. Handelsministerium stattfindende Offertverhandlung zum Bau und Betriebe der Bahn Lemberg-Stryi-Ungar. Grenze gegen Munkács mit der Zweigbahn nach Stanislawow wird eine sehr lebhafte Concurrenz gewärtigt. Die Verhandlung soll zur Vermeidung des Scheines von Partheilichkeit in Gegenwart der Concessionswerber stattfinden. Unter denselben befinden sich der Galizische Statthalter Graf Goluchowski, Fürst Sapieka und Graf Borkowski, welchem Letzteren von der Ungar. Regierung die bereits verliehene Concession für den Ungar. Theil dieser Bahn von Munkács aus dem Grunde entzogen sein soll, weil wegen der niedrigen Ziffer des Offertes kein Geldinstitut die Financirung übernehmen wollte. Die Polnischen Organe agitiren mit Unrecht gegen die Verleihung der Concession an eine der bestehenden Bahngesellschaften.

Das Oesterr. Reichsgesetzblatt publicirt die Bedingungen für die Fortsetzung der Südnorddeutschen Verbindungsbahn von Reichenberg über Friedland bis zur Landesgrenze bei Seidenberg mit der Flügelbahn von Eisenbrod nach Tannwald. Die Garantiesumme beträgt 51 600 fl. per Meile in Silber; die Bauarbeiten müssen im Wege der Offertausschreibung vergeben werden; für den Anschluss an das Preussische Bahnnetz und den Betriebsdienst in der gemeinschaftlichen Wechselstation werden die Bestimmungen des diesfalls mit der Preussischen Regierung abzuschliessenden Staatsvertrages vorbehalten.

Seitens der Oesterr. Regierung werden zur Verhinderung der Viehseuche die Aufgabsstationen wiederholt angewiesen, Thiere und thierische Producte nicht ohne die vorgeschriebenen Certificate zu transportiren, die Central-Commissionen von jedem solchen Zuge zu verständigen, die zur Desinfection der Wagen bestimmten Stationen den politischen Behörden bekannt zu geben, auch die Wagen mit Tränk- und Fütterungs-Stationen zu bezeichnen. Zur Verhinderung von Brandunfällen wurde die Verladung von Hadern in offenen Wagen verboten. Endlich wurde die Einreihung von Wagen mit Schalengussrädern auch vor den zur Personenbeförderung benützten Wagen in die gemischten Züge unter Vorbehalt einer Reihe von Sicherheitsmaassregeln gestattet.

Eine gleiche Anordnung wurde auch von der Ungar. General-Inspection erlassen. Dieselbe hat ferner die Abänderung der Fahrordnungen von der vorangängigen Zustimmung der Militärbehörde abhängig gemacht. Die Kgl. Ungar. Eisenbahn-Baudirection hat ein Gehaltschema für das technische Personal hinausgegeben; die Höhe der Gehalte, Remunerationen, Abfertigungen und Nebenbezüge constatirt den grossen Mangel an Ingenieuren; die Ober-Inspectoren beziehen fast Ministergehalte.

Die Oesterr. Eisenbahngesetzsammlung von Pollanetz und Wittek hat mit der letzten Lieferung über die jüngsten Constitutiv-Urkunden (vgl. S. 686 dieser Nummer) vorläufig abgeschlossen und wird durch jeweilige Nachträge fortwährend ergänzt. Diese im Auftrage des k. k. Handelsministeriums beendete Arbeit verdient wegen ihrer Vollständigkeit alle Anerkennung. Auch die Ungarische Regierung lässt alle auf die transleithanischen Bahnen bezüglichen Urkunden zusammenstellen; das bisher erschienene Heft ist noch der Deutschen Uebersetzung gewärtig.

Ueber Anregung des Oesterr. Handelsministeriums fand eine Conferenz der Bahnverwaltungen wegen sofortiger Avisirung des Einganges von Nachnahmen statt. Ein hiesiger Kaufmann hatte nämlich zu diesem Behufe vorgeschlagen, dass dem Frachtbriefe vom Absender eine von ihm selbst adressirte Correspondenz-Karte beigefügt werde, welche bei Uebernahme und Auslösung des Gutes von der Abgabestation abzustempeln und dem Empfänger mit zu übergeben, von diesem aber als Aviso über die Bezahlung und den Bezug des Gutes durch die Post direct an den Aufgeber zu expediren sei. Bis zur Einführung dieses beifällig aufgenommenen Vorschlages einigte man sich, der Aufgabestation das Aviso über den Eingang von Nachnahme fortan in gleichfarbige und auffallende Couverts zur leichtern Unterscheidung von den übrigen Einläufen zuzusenden.

In der mit Spannung erwarteten Sitzung des Verwaltungsrathes der Theissbahn hat die Ungar. Regierung zwei Propositionen gemacht. Es wird dieser Gesellschaft die Concession der Temesvár-Orsovaer Bahn mit einer gesicherten $6^1/_2$% Verzinsung des ganzen Theissbahn-Netzes, gegen Gründung eines Reservefonds aus den Ueberschüssen für etwaige Inanspruchnahme der Staatsgarantie übertragen. Im Falle der Nichtannahme dieses Antrages will die Regierung die Orsovaer Bahn selbst bauen, der Theissbahn die Szolnok-Arader Linie abkaufen und dafür alle Theissbahngüter über Szolnok-Hatvan um den gleichen Preis wie die Staatsbahn nach Pest führen. Dass die Interessen der Theissbahn-Actionäre durch beide Anträge geschädigt werden, liegt auf der Hand; deren energische Ablehnung in der nächsten, Ende September stattfindenden Sitzung wird daher allgemein erwartet.

Die Bauunternehmer der Arad-Temesvárer Bahn haben einen Process gegen die von der Creditanstalt vertretenen Concessionäre wegen Ersatzforderungen in der Höhe von 500 000 fl. anhängig gemacht, indem sich der Bau durch nachträglich vorgeschriebene Abänderungen kostspieliger gestaltet hat.

Auch das Gerücht eines Processes der Kaiser Ferdinands Nordbahn gegen die Oesterr. Staatseisenbahn wegen der Concessionirung der Verbindungslinie Wien-Brünn behauptet sich, nachdem nun die Erfahrung der jährlichen Einbusse von 1 Million Gulden Seitens der Nordbahn gemacht wurde. Bei den freundschaftlichen Beziehungen beider Gesellschaften ist jedoch daran nicht zu glauben. Wohl aber würde hiefür die Staatsverwaltung selbst von der Nordbahn in Anspruch genommen werden können.

Auf dieser neuen Staatsbahnlinie wird von Stadlau bis Gerasdorf das 2. Geleise gelegt, dasselbe wird von da weiter im Frühjahr fortgesetzt und müssen inzwischen 5 neue Haltestellen errichtet werden, um die täglich verkehrenden 44 bis 48 Züge zu bewältigen. Ueberdies wird eine Verbindungs-Curve zwischen der Nord- und Staatsbahn bei Süssenbrun angelegt.

In der General-Versammlung der Dux-Bodenbacher Bahn wurde für die Mehrkosten des Baues, die Herstellung von Schleppbahnen, dann für die neu concessionirte Linie Osseg-Komotau und zu Erwerbung des Gräflich Waldstein'schen Kohlencomplexes die Emittirung von 5% Actien per 3 200 000 fl. beschlossen.

Die Generalversammlung der Leoben-Vordernberger Bahn hat den im October d. J. zu eröffnenden Betrieb der Südbahn verpachtet, welche 20000 fl. per Jahr-Meile bis zur Einnahme von 40 000 fl. und darüber hinaus 40% fordert.

Die rührige Kaiser Franz-Josef Bahn wird am 25. d. M. die Strecke Wien-Gmünd-Prag mit 23 Stationen eröffnen. Die im Februar d. J. begonnene Flügelbahn Absdorf-Krems wird im November d. J. dem Betrieb übergeben.

Tarifwesen.

Als kurz nach Eröffnung des Krieges auf Veranlassung des Ober-Commandos der Armeen provisorische Verwaltungen in Wirksamkeit traten, um die in Besitz genommenen Französischen Eisenbahnstrecken für militärische Zwecke zu betreiben, konnten diese Behörden der Natur der Sache nach nicht daran denken, nebenher den Privatverkehr in geregelter und geordneter Weise aufrecht zu erhalten. Die militärischen Transporte nahmen alle Kräfte, alle Wagen und Maschinen, welche überhaupt disponibel zu stellen waren, in Anspruch, und es konnte ein Privat-Personen- und Güterverkehr nur ausnahmsweise und insoweit aufgenommen werden, als dies der etwa vorhandene freie Raum in den vor Allem den militärischen Zwecken dienenden Zügen zuliess. Selbst nach Einrichtung regelmässiger Postzüge blieb die Beförderung von Personen ausser den zu den Armeen gehörigen nur nebensächlich. Es fand nicht einmal eine Verausgabung verschiedener Wagenklassenbillets zu den sonst üblichen Fahrpreisen statt; dieselbe beschränkte sich vielmehr auf eine Sorte von Fahrkarten, welche nach Genehmigung der Etappen-Commandanturen zur Benutzung der Postzüge Anwartschaft ertheilten, soweit in den darin mitgehenden Wagen der verschiedensten Gattungen sonst Plätze etwa unbesetzt blieben.

Die Annahme von Gütern erfolgte ohne Uebernahme einer Garantie für rechtzeitige Lieferung, ohne Zulassung einer Werthversicherung und nur gegen Vorausbezahlung eines nach den einfachsten Grundsätzen für Güter aller Art gleichmässig berechneten Frachtbetrages.

So lange die kriegerischen Ereignisse resp. der Rücktransport der Truppen eine freiere Bewegung nicht zuliessen, konnte an diesen mangelhaften Betriebszuständen Erhebliches nicht geändert werden. Mit der Rückkehr geordneter Verhältnisse trat aber die Aufgabe heran, den Bahnbetrieb für Personen und Güter in sachgemässer und regelmässiger Weise wieder herzustellen. Diese Aufgabe haben die mit der Verwaltung der Elsass-Lothringischen Eisenbahnen hetrauten Behörden, die vom Preussischen Handels-Ministerium ressortireude Eisenbahn-Betriebscommission zu Strasshurg und die Königl. Eisenhahn-Direction zu Saarbrücken alsbald zu lösen gesucht.

Für den Personenverkehr ist nach vielfachen Verhandlungen mit den betheiligten Anschlussbahnen für die Strecken Basel-Strassburg-Weissenburg und Hagenau-Saargemünd-Metz-Diedenhofen mit dem 15. v. Mts. und für die Strecke Strasshurg-Avricourt (Paris) mit dem 2. d. M. ein Fahrplan eingeführt worden, der allen billigen Anforderungen des reisebedürftigen und reiselustigen Publicums genügen dürfte. Personen- und Schnellzüge mit passenden Anschlüssen an die Nachbarbahnen gewähren die Möglichkeit, nach allen Richtungen in sicherer, bequemer und schneller Weise zu den früheren Preisen befördert zu werden. In die Schnellzüge werden Wagen erster und zweiter Classe, in die Personenwagen auch Wagen dritter Classe eingestellt. Gepäckbeförderung findet mit denselben in sonst üblicher Weise statt.

Für die Güterheförderung ist der nebst dem Norddeutschen Betriebsreglement mit dem 1. d. Mts. eingeführte Gütertarif von Bedeutung, über welchen hier einiges Nähere bemerkt werden soll.

Wie bereits angedeutet, wurden während des Krieges Privatgüter überhaupt nur ausnahmsweise und gegen Zahlung eines nach den einfachsten Grundsätzen für Güter aller Art gleichmässig berechneten Frachtsatzes befördert. Von der Einschätzung der aufgegebenen Güter in die sonst üblichen Waarenclassen hatte man ahgesehen und sich darauf beschränkt, für Einzelgut einen bestimmten Centnersatz ($7^1/_2$ Centimes pro Centner und Meile), für die in grösseren Quantitäten aufgegebenen Güter einen festen Wagenladungssatz zu erheben, der nach der Tragfähigkeit des verwendeten Wagens berechnet und nur insofern verschieden festgesetzt wurde, als für einen bedeckten Wagen ein etwas höherer Satz in Anrechnung gelangte, als für einen offenen ($3^1/_2$ Cts. pro Centner Wagentragfähigkeit für einen bedeckten und $2^1/_2$ Cts. für einen offenen Wagen).

Diese hohen Sätze konnten selbstverständlich nicht länger beibehalten werden. Zunächst kam in Frage, ob die früher bestandenen Französischen Ostbahntarife wieder eingeführt oder die auf den Deutschen Bahnen üblichen Frachtsätze, unter gleichzeitiger Anwendung einer der Deutschen Waarenclassificationen, angenommen werden sollten. Beides schien misslich. Das Französische Osthahn-Tarifsystem ist überaus complicirt und enthält eine Menge von Specialsätzen für einzelne Gütersorten, resp. für einzelne Versandt- und Bestimmungsorte, die anscheinend gewisse Verkehrszweige besonders zu begünstigen und den Verkehr auf gewisse Centren hinzulenken bestimmt sind. Ein solches Tarifsystem auch nur provisorisch wieder einzuführen, konnte nicht wohl angerathen werden. Aber auch einen der Deutschen Tarife auf die Elsass-Lothringischen Bahnen überzuführen, glaubte man Anstand nehmen zu sollen. Bei der unzureichenden Kenntniss von den localen Beziehungen und Verkehrsbedürfnissen schien es bedenklich, ohne Weiteres mit einem für andere Verhältnisse berechneten Tarif- und Classificationssysteme vorzugehen, welches demnächst nach Bedarf zu ändern vielleicht mit Schwierigkeiten verbunden sein könnte.

Bei dieser Sachlage war es angezeigt, in dem neuen Tarife zunächst nur auf die Beseitigung der Härten und Ungleichheiten der bisherigen Tarifsätze hinzuwirken, im Uebrigen aber in demselben sich an das bestandene, einfache Tarifsystem bis auf Weiteres anzuschliessen. Ueherdies hatte sich letzteres während seines kurzen Bestandes eine immer allgemeinere Anerkennung erworben, welche es räthlich erscheinen liess, dasselbe versuchsweise noch länger auf den Elsass-Lothringischen Bahnen heizubehalten, um die ihm zugeschriebenen Vorzüge durch die Erfahrung näher zu erprohen. Demgemäss sieht der neue Tarif gleichfalls von einer Waarenclassification ab und enthält neben einem neu eingeführten Satze für Eilgut Einen Tarifsatz für Einzelgut und zwei Tarifsätze für Wagenladungsgut (einen für Güter in gedeckten und einen für Güter in offenen Wagen). Den Anforderungen der Gerechtigkeit und Billigkeit entsprechend sind dann die Sätze überall erheblich ermässigt und für die Wagenladungssätze weniger die mehr oder minder zufällig gegriffene Tragfähigkeit des Wagens, als vielmehr das Gewicht und der Raumgehalt des verladenen Gutes als entscheidend angenommen worden. Die Sätze sind in der Weise gehildet, dass neben einer festen Expeditionsgebühr

1) für Einzelgut 4 Cts. pro Centner und Meile, und 2) für Wagenladungsgut, a) in gedeckten Wagen 3 Cts. pro Centner und Meile für die ersten 100 Centner und 2 Cts. für jedes weitere in demselhen Wagen verladene Gewicht, b) in offenen Wagen 2 Cts. pro Centner und Meile für die ersten 100 Centner und 1 Cts. für jedes weitere Gewicht, eingerechnet sind. Bei voller Ausnutzung der Tragfähigkeit eines 200 Centner-Wagens (und ein solcher darf heute als Normalwagen hezeichnet werden) kommt daher

		in bedeckten Wagen		in offenen Wagen
für die ersten	100 Ctr. á 3 Cts.	= 300 Cts.,	à 2 Cts.	= 200 Cts.,
für die zweiten	100 „ à 2 „	= 200 „	à 1 „	= 100 „
	für 200 Ctr.	500 Cts.		300 Cts.

mithin für 1 Centner $2^1/_2$ Cts. — resp. $1^1/_2$ Cts.,

bei nicht voller Ausnutzung der Tragfähigkeit, d. i. bei voluminösen Gegenständen ein verhältnissmässig höherer Centnersatz zur Erhebung. Zur Sicherung eines genügenden Frachtsatzes ist dahei bestimmt, dass für jeden zum Transport von Wagenladungsgut verwendeten Wagen die Fracht für mindestens 100 Centner erhoben werden, für einen bedeckten Wagen also mindestens 100 × 3 = 300 Cts. oder 24 Sgr. und für einen offenen Wagen mindestens 100 × 2 = 200 Cts. oder 16 Sgr. pro Meile zu zahlen sind.

Wie ersichtlich wird bei diesem Tarifsystem im Gegensatze gegen die sonst übliche Tarifirungsweise auf den Werth des Gutes oder eine sonstige innere Qualität desselben als für die Leistung der Eisenbahn einflusslos nicht gerücksichtigt, vielmehr werden nur das Gewicht und der Raumgehalt, d. h. diejenigen Eigenschaften des Gutes in Betracht gezogen, durch welche vorzugsweise die Leistung der Bahn bedingt, nach denen nicht unhilligerweise daher auch die Gegenleistung hemessen wird. Wer einen offenen Wagen zur Verladung und zum Transport seines Gutes in Anspruch nimmt, zahlt bei einem Gutsgewichte bis zu 100 Centnern 2 Frcs. oder 16 Sgr. pro Meile; wer einen gedeckten Waggon verwendet, bei gleichem Gewichte 3 Frcs. oder 24 Sgr. pro Meile. Wird der Waggon mit einem höheren Gewichte belastet, so ist dafür eine der Mehrleistung der Bahn entsprechende höhere Fracht zu zahlen.

Neben dieser für Güter aller und jeder Art zur Anwendung kommenden, allen Geschäften und Industriezweigen gleichmässig zu gute kommenden Tarifirung hat übrigens der sog. Pfennigtarif als Ausnahmetarif Aufnahme finden können und müssen.

Im Artikel 45 der Reichsverfassung sind bekanntlich mehrere speciell namhaft gemachte Gütersorten als solche hezeichnet, für welche ein möglichst ermässigter Tarifsatz, wenn thunlich, der Pfennigtarif zu erstrehen sei. Dieser Tarif konnte der Elsass-Lothringischen Industrie nicht versagt werden.

Demgemäss ist für die in Artikel 45 der Reichsverfassung aufgeführten Gütersorten ein Ausnahmetarif zum Satze von 1 Pfennig pro Centner und Meile plus einer Expeditionsgebühr von 2 Thalern für je 100 Centner gebildet worden.

Nach Allem diesem darf erwartet werden, dass, wenngleich wegen Mangels an Beamten, Maschinen und Wagen den Anforderungen des Publicums in Elsass-Lothringen zur Zeit noch nicht überall und vollständig entsprochen werden kann, dem Gedeihen der Industrie und des Handels daselbst, soweit dabei die Mitwirkung der Eisenbahnen in Betracht kommt, nunmehr der Weg geebnet ist.

Wie wir vernehmen, werden die Commission zu Strassburg und die Direction zu Saarbrücken die Verwaltung der Elsässisch-Lothringischen Eisenbahnen demnächst einer Deutschen General-Direction zu übergeben haben. (Reichs-Anz.)

Personalnachrichten.

Bayerische Staatsbahnen. Der Königl. Maschinenmeister Eduard Gravius in München ist am 8. d. M. auf der Grosssteinheimer Fasanerie im Alter von 35 Jahren dem Typhus erlegen.

Ausland.

* **Dänemark.** Die 10_9 Meilen lange Jütländische Eisenbahnstrecke Norre-Sundby (bei Alborg)-Frederikshavn ist nach dem uns vorliegenden Fahrplan am 16. August d. J. eröffnet worden.

— r — **Belgien.** Der Gemeinderath von Verviers hat kürzlich den H. H. Boon, Tardent und Ryckx die auf 45 Jahre sich erstreckende Concession zur Herstellung einer Americanischen Bahn ertheilt, welche sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr bestimmt ist. Dieselbe wird sich von dem Bahnhofe in Verviers bis an das andere Ende der Stadt (genannt Basse Crotte) erstrecken und zwar mit verschiedenen Abzweigungen, u. a. bis Ensival. Die Waggons der Staatsbahn werden so ohne Umladung bis in die Hofräume der verschiedenen Etablissements gelangen können.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen.

28. September Werrabahn-Gesellschaft zu Meiningen. S. Bekm. S. 674.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
—	zu Köln	Rheinische E.	Personenwagen etc.	675
19. Aug.	zu Erfurt	Thüringische E.	51400 Hakennägel etc.	—
20. „	zu München	Bayer. Staatsb.	Oel, Petroleum etc.	—
21. „	zu Hof	dieselbe	3. Loos Münchberg-Schwarzenbach	—
21. „	zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	gusseiserne Säulen etc.	—
21. „	zu Limburg	Nassauische E.	Verkauf von Materialabgängen	—
22. „	zu Hof	Bayer. Staatsb.	4. Loos Schwarzenbach-Hof	—
25. „	zu Aachen	Aachen-Mastrichter E.	Verkauf zweier Drehscheiben	—
26. „	zu Breslau	Oberschlesische E.	Wasser-Reservoire	675
28. „	zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	110 000 Ctr. Schienen	—
31. „	zu Wesel	Venlo-Hambg. E.	6 Millionen Ziegelsteine	—
31. „	zu Breslau	Oberschlesische E.	Erdarbeiten etc.	675
1. Sept.	zu Breslau	Rechte Oderuferb.	200 eiserne Kohlenwagen	—
4. „	zu Köln	Rheinische E.	4500 Ctr. Gussstahlschienen etc.	—
5. „	zu Bromberg	Preuss. Ostbahn	Verkauf alter Materialien	676
5. „	zu Hannover	Hannoversche E.	Laschen etc.	675
12. „	zu Hannover	dieselbe	Schienen	675
19. „	zu Hannover	dieselbe	Bahnschwellen	675

OFFICIELLE ANZEIGEN.

(Officielle Anzeigen sind an die Redaction (nicht an die Expedition) der Zeitung zu richten.)

Werra-Eisenbahn.

Die Generalversammlung der Actionäre findet
Donnerstag, den 28. September dieses Jahres
Vormittags 11 Uhr zu Meiningen
im Schützenhause
statt.

Wir laden hierzu die stimmberechtigten Actionäre mit dem Ersuchen ein, die von ihnen eigenthümlich besessenen Actien oder Bescheinigungen von Staats- oder Gemeindebehörden oder Beamten darüber, dass diese Actien bei ihnen deponirt sind, **spätestens 8 Tage vor der Versammlung, also längstens bis zum 20. September c.** entweder hier bei unserem Büreau, oder den Billetexpeditionen der Werrabahn in Person oder durch Bevollmächtigte vorzulegen.

Dabei weisen wir ausdrücklich auf die §§ 26 — 30 des Statuts und die erfolgte Abänderung des al. 1 des § 26 hin, insbesondere darauf, dass der Besitz von 10 Actien Eine Stimme gewährt, beim Besitz einer grösseren Anzahl jedem Theilnehmer für je 10 Actien Eine Stimme zusteht, eine grössere Zahl als 10 Stimmen aber Ein Actionär für sich und seine Machtgeber nicht in Anspruch nehmen kann, und moralische Personen nur durch ihre Repräsentanten oder Actionäre vertreten werden können. Auch andere Actionäre können sich durch Actionäre vertreten lassen, diese Vertreter müssen jedoch mit, durch Bezirks- oder Communalbehörden beglaubigten Vollmachten versehen sein. Besonders machen wir darauf aufmerksam, **dass es unzulässig ist, dass Ein Actionär mehr als Einen Stimm- oder Wahlzettel abgiebt** und dass von dem Verwaltungsrath streng auf die Einhaltung dieser Vorschrift gesehen werden wird.

Gegenstände der Verhandlung der Generalversammlung sind:
1) der Geschäftsbericht auf das Jahr 1870.
2) die Wahl zweier Mitglieder des Verwaltungsraths für die statutenmässig ausscheidenden, aber wieder wählbaren, Herren Commerzienrath Lindner aus Sonneberg und Oberbürgermeister Muther aus Coburg.
3) Antrag des Verwaltungsraths auf Abänderung der §§ 33 und 39 des Gesellschaftsstatuts.
4) Antrag desselben auf Ueberweisung des im Jahr 1870 verbliebenen Ueberschusses von 6577 fl. 57¾ kr. an den Wirthschaftsfonds.
5) Antrag desselben bezüglich der Fortsetzung und rücksichtlich Kündigung des mit der Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft bestehenden Vertrages wegen Leitung des Betriebes der Werrabahn.

Für diese Generalversammlung wird den Theilnehmern freie Fahrt auf der Werrabahn gewährt, worüber seiner Zeit die Anschläge auf den Stationen einzusehen sind.

Der Geschäftsbericht pro 1870 wird 14 Tage vor der Versammlung bei den Billetexpeditionen zum Verkauf aufliegen.

Meiningen, den 4. August 1871.

Der Verwaltungsrath der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft.

Niederschlesische Zweigbahn.

Vom 15. d. Mts. ab wird der Tages-Personenzug No. IV unseres gegenwärtigen Fahrplans im Anschluss an den Vormittags 8 Uhr 46 Minuten von Lissa eintreffenden Zug der Oberschlesischen Eisenbahn
von Glogau statt wie bisher um 9 Uhr 44 Minuten schon um 9 Uhr,
„ Klopschen statt wie bisher um 10 Uhr 13 Minuten schon um 9 Uhr 30 Minuten,
„ Quaritz statt wie bisher um 10 Uhr 22 Minuten schon um 9 Uhr 40 Minuten,
„ Waltersdorf statt wie bisher um 10 Uhr 41 Minuten schon um 10 Uhr,
„ Sprottau statt wie bisher um 11 Uhr 3 Minuten schon um 10 Uhr 21 Minuten,
„ Buchwald statt wie bisher um 11 Uhr 15 Minuten schon um 10 Uhr 33 Minuten,
„ Sagan statt wie bisher um 11 Uhr 33 Minuten schon um 10 Uhr 50 Minuten
abgelassen und in Hansdorf 11 Uhr 8 Minuten eintreffen.

Glogau, den 10. August 1871.

Die Direction.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen.

Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung des Königlichen Finanzministeriums vom 8. dieses Monats, die Betriebseröffnung der Staatseisenbahnstrecke Grossschönau-Warnsdorf betreffend, wird hiermit veröffentlicht, dass am **15. August c.** der Nachtrag II zu den Specialbestimmungen und Tarifen für den Localverkehr der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen etc. in Geltung treten wird, welcher Tarife für Personen- und Güterbeförderung von und nach Warnsdorf enthält. Im Uebrigen gelten die gedachten Specialbestimmungen auch für Warnsdorf.

Dresden, am 11. August 1871.

Königl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Frhr. von Biedermann.

Homburger Eisenbahn.

Von **Sonntag, den 20. August l. J.** an, werden die Züge I. und II. des bisherigen Sommerfahrplans wie folgt abgefertigt:
Zug I. aus Homburg (statt 6 Uhr) um $5_{,40}$ Min.
Zug II. „ Frankfurt (statt 7 Uhr) „ $6_{,35}$ Min.

Homburg, 13. August 1871.

Der Verwaltungs-Rath.

Rheinische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von:

10 Stück Dienstgepäckwagen und von
52 do. Personenwagen verschiedener Art

im Submissionwege vergeben werden.

Bedingungen und Zeichnungen sind auf portofreie Anfragen von unserem Central-Verwaltungs-Büreau — Altes Ufer No. 2 hierselbst — zu beziehen.

Der Submissions-Termin wird den Interessenten noch näher mitgetheilt werden.

Köln, den 10. August 1871. **Die Direction.**

Hannoversche Staatsbahn.

Die Lieferung und Aufstellung der eisernen Dachconstruction für die Verlängerung des Empfangs-Güterschuppens auf hiesigem Bahnhofe im Gewicht von circa 300 Ctr. Schmiedeeisen und circa 4,25 Ctr. Gusseisen sollen im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Offerten sind bis zum **25. August c. Vormittags 11 Uhr** portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung der eisernen Dachconstruction für den Güterschuppen auf Bahnhof Hannover“

versehen, an die Königliche Eisenbahn-Betriebs-Inspection Hannover I einzureichen, welche dieselben zur genannten Terminstunde in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnen wird. Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen bei der bezeichneten Dienststelle zur Einsicht offen und können von derselben auch gegen Erstattung der Kosten bezogen werden.

Hannover, den 4. August 1871.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Maybach.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Die für das Jahr 1872 erforderliche Lieferung von:

a) 7 660 200 Kilogramm oder rot. 203 000 lfd. Meter gewalzte Bahnschienen,
b) 80 000 Stück, d. s. rot. 379 560 Kilogramm, gewalzte und gelochte Laschen aus Puddelstahl,
c) 240 000 Stück, d. s. rot. 180 000 Kilogramm, Laschenschraubenbolzen mit Kopf und Mutter,
d) 650 000 Stück, d. s. rot. 178 750 Kilogramm, Schienennägel

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Termin hierfür ist

1) bezüglich der Schienen auf
Dienstag den 12. September d. J. Vormittags 10 Uhr,
2) bezüglich der Laschen, Schraubenbolzen und Schienennägel auf
Dienstag den 5. September d. J. Vormittags 10 Uhr

im Büreau der Königlichen Ober-Betriebs-Inspection hierselbst anberaumt.

Offerten müssen bis zu den vorgenannten Terminen frankirt und mit der Aufschrift: **Submission auf gewalzte Schienen** oder **Submission auf Kleineisenzeug** eingereicht werden.

Die Lieferungsbedingungen liegen im Büreau der Königlichen Ober-Betriebs-Inspection hierselbst zur Einsicht aus, können auch auf dorthin portofrei zu richtende Anträge gegen Erstattung von 5 Sgr. pro Exemplar bezogen werden.

Hannover, den 8. August 1871.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Durlach.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Der Bedarf der Hannoverschen Staats-Eisenbahn an

Bahnschwellen

für das Jahr 1872 und zwar von:

25 000 Stück buchenen Mittelschwellen,
105 000 „ eichenen Stoss- und Mittelschwellen,
2 770 „ vollkantigen eichenen Weichenschwellen
und 5 555 „ gewöhnlichen eichenen Weichenhölzern,

soll in mehreren Loosen in öffentlicher Submission verdungen werden.

Offerten zu diesen Lieferungen sind mit der Aufschrift:

„Submission auf Bahnschwellen“

versehen, bis zu dem auf

Dienstag den 19. September d. J. Vormittags 10 Uhr

angesetzten Submissionstermine versiegelt und portofrei an die Königliche Ober-Betriebs-Inspection zu Hannover, welche dieselben in ihrem Büreau, in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten eröffnen wird, einzusenden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungsbedingungen können in unserem hiesigen Geschäftslocale, sowie in den Büreaus der Königlichen Eisenbahn-Betriebs-Inspectionen zu Hannover, Bremen, Harburg, Göttingen, Osnabrück und Nordhausen eingesehen, auch auf portofreie an die Königliche Ober-Betriebs-Inspection hierselbst zu richtende Anträge bezogen werden.

Hannover, den 8. August 1871.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Durlach.

Oberschlesische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von:

14 Stück schmiedeeisernen Wasser-Reservoirs für Wasserstationen und zwar:

2 Stück für Bahnhof Pudewitz,
4 „ „ „ Gnesen,
2 „ „ „ Mogilno,
4 „ „ „ Inowraclaw,
2 „ „ die Haltestelle Hopfengarten,

der Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahnstrecke im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Sonnabend den 26. August d. J. Vormittag 10 Uhr

im Büreau der unterzeichneten Dienststelle — auf dem Oberschlesischen Bahnhofe hierselbst — anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission zur Lieferung von Wasserreservoirs“

eingereicht sein müssen und in welchem auch die Offerten in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungs-Bedingungen nebst Zeichnungen sind in vorgenanntem Büreau einzusehen, auch werden Exemplare derselben auf portofreie Gesuche mitgetheilt.

Breslau, den 10. August 1871.

Der Königliche Maschinenmeister der Oberschlesischen Eisenbahn.

Oberschlesische Eisenbahn.

Die Ausführung der in zwei Loosen getheilten Erd- und Planirungsarbeiten von Section VIII Station 135 bis Section IX Station 141 der Strecke Münsterberg-Camenz der Breslau-Mittelwalder Eisenbahn, soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Bedingungen, Massenberechnungen und Pläne liegen in unserm Büreau zur Einsicht offen, und können die Bedingungen gegen Erstattung der Kopialien von dort bezogen werden.

Offerten sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Ausführung der Erd- und Planirungsarbeiten für die Breslau-Mittelwalder Eisenbahn“

bis zu dem

auf Donnerstag den 31. August c. Vormittags 11 Uhr

anberaumten Submissionstermin in unserm Büreau hierselbst, Teichstrasse No. 18, einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten werden eröffnet werden.

Breslau, den 14. August 1871.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Königl. Preussische Ostbahn.

Die auf der Königlichen Ostbahn und in deren Werkstätten angesammelten Metall-Abgänge und sonstigen alten Materialien, nämlich:

Schienen, Radreifen, Schmiedeeisen, Eisenblech, Gussstahl, Gusseisen, Messing, Gummi, Manufacte etc.

sollen im Wege der öffentlichen Submission nach Gewicht verkauft werden.

Die hierauf bezüglichen Bedingungen, nebst specieller Nachweisung sämmtlicher zum Verkauf gestellten alten Materialien nach Eigenschaft und Qualität werden jedem Kauflustigen auf portofreie Requisition unentgeldlich übersandt werden.

Diese Bedingungen sind ferner zur Einsicht ausgelegt in den Büreaus der Ostbahn-Werkstätten zu Berlin, Landsberg a/W., Bromberg, Dirschau und Königsberg i/Pr. und in den Stations-Büreaus der Königlichen Ostbahn zu Berlin, Frankfurt a/O., Kreuz, Schneidemühl, Terespol, Warlubien, Dirschau, Danzig Lege-Thor, Thorn, Insterburg und Gumbinnen.

Der Submissions-Termin ist hierzu auf

Dienstag den 5. September 1871 Vormittags 11 Uhr

in meinem Büreau — Bahnhofsstrasse No. 33 hierselbst — angesetzt.

Die nach Maassgabe der Submissions-Bedingungen auszufertigenden Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift „Offerte auf Ankauf von Materialien-Abgängen" an den Unterzeichneten zu übersenden.

Auf der Adresse ist dem Bestimmungsorte „Bromberg" noch das Wort „Bahnhof" beizufügen.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt zur bezeichneten Terminsstunde in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten.

Bromberg, den 6. August 1871.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
Graef.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen.

Die Anfertigung und Lieferung von

244 bedeckten Güterwagen und
260 offenen Güterwagen,

von welchen jede Gattung zur Hälfte mit Bremsen zu versehen ist, soll im Wege der Submission mit freier Auswahl unter den Submittenten vergeben werden.

Die zu Grunde gelegten Zeichnungen und Bedingungen liegen in dem Büreau der Maschinen-Verwaltung in Leipzig zur Einsicht offen, von wo auch Abdrücke unter der Bedingung der Wiedereinsendung in Empfang genommen werden können.

Die Ablieferungstermine der benannten Wagen sollen folgende sein:

a) der bedeckten Güterwagen
70 Stück bis zum 15. März 1872,
52 „ „ „ 15. April „
75 „ „ „ 15. Juli „
47 „ „ „ 15. August „

b) der offenen Güterwagen
45 Stück bis zum 15. Mai 1872,
100 „ „ „ 15. Juni „
40 „ „ „ 15. August 1872,
75 „ „ „ 15. September 1872.

Für diese Wagen werden der Fabrik nur die Räder und Achsen von der Eisenbahnverwaltung mindestens 4 Wochen vor den Ablieferungsterminen franco geliefert.

Die Lieferungsofferten, welche den Preis der Wagen, ausschliesslich der Räder und Achsen, franco Leipzig oder Dresden zu enthalten haben, sind portofrei mit der Aufschrift „Offerte zur Lieferung von Güterwagen" bis zum **30. August 1871** einzusenden, worauf den Submittenten spätestens bis zu dem 15. September 1871 eine entscheidende Antwort zugehen wird.

Dresden, am 28. Juli 1871.

Königl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Frhr. von Biedermann.

Bebra-Hanauer Eisenbahn.

Es sollen im Wege der Submission für die Bebra-Hanauer Eisenbahn

300 Centner Petroleum und
30 „ Sparöl (raff. Rüböl)

beschafft werden.

Die Lieferungsbedingungen können im Büreau des Unterzeichneten eingesehen, auch gegen Erstattung der Copialien (5 Sgr.) bezogen werden.

Submissionstermin ist auf

den 24. d. Mts. Vormittags 10 Uhr

dahier anberaumt, bis wohin die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf die Lieferung von Petroleum etc. für die Bebra-Hanauer Eisenbahn"

anher einzusenden sind.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten zu der angegebenen Terminsstunde. Später eingehende oder nicht bedingungsmässige Anerbietungen werden nicht berücksichtigt.

Fulda, den 5. August 1871.

Der Betriebs-Inspector.
Rintelen.

PRIVAT-ANZEIGEN.

Bei Fr. W. Grunow in Leipzig erschien soeben und ist in allen Buchhandlungen vorräthig:

Geschichte des Deutschen Eisenbahnwesens

von

W. E. Carl Schmeidler,

Königl. Eisenbahn-Sekretär.

gr. 8. I. Abtheilung pro I. u. II. Abthlg. 2 Thlr.

Dieses Werk hat ein besonderes Interesse für Eisenbahnverwaltungen, Beamte, Actionäre und Techniker, ebenso für den Kaufmann, Geschäftstreibenden und jedem Gebildeten.

Norddeutscher Lloyd.

Postdampfschifffahrt

von Bremen nach Newyork und Baltimore

eventuell Southampton anlaufend

D. Deutschland	19. Aug. nach	Newyork	D. Weser	16. Sept. nach	Newyork
D. Hansa	23. Aug. „	Newyork	D. Newyork	20. Sept. „	Newyork
D. Donau	26. Aug. „	Newyork	D. Rhein	23. Sept. „	Newyork
D. Bremen	30. Aug. „	Newyork	D. America	27. Sept. „	Newyork
D. Leipzig	30. Aug. „	Baltimore	D. Berlin	27. Sept. „	Baltimore
D. Hermann	2. Sept. „	Newyork	D. Deutschland	30. Sept. „	Newyork
D. Hannover	6. Sept. „	Newyork	D. Hansa	4. Octbr. „	Newyork
D. Main	9. Sept. „	Newyork	D. Donau	7. Octbr. „	Newyork
D. Ohio	13. Sept. „	Baltimore	D. Baltimore	11. Octbr. „	Baltimore

und ferner jeden Mittwoch und Sonnabend.

Passage-Preise nach Newyork: Erste Cajüte **165** Thaler, zweite Cajüte **100** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.

Passage-Preise nach Baltimore: Cajüte **135** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Pr. Crt.

Fracht: £ 2 mit 15%, Primage per 40 Cubicfuss Bremer Maasse. Ordinäre Güter nach Uebereinkunft.

von Bremen nach Neworleans via Havre

und Havana

D. Köln 16. Septbr.; D. Frankfurt 7. Octbr.; D. Hannover 28. Octbr.

Passage-Preise nach New-Orleans und Havana: Cajüte **180** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.

Fracht nach New-Orleans £ **2. 10** s., nach Havana £ **3** mit 15% Primage per 40 Cubicfuss Bremer Maasse. Ordinäre Güter nach Uebereinkunft.

NB. D. Köln, am 16. Septbr. von Bremen abgehend wird Havana nicht anlaufen.

von Bremen nach Westindien via Southampton

Nach Colon, Savanilla, La Guayra und Porto Cabello mit Anschlüssen via Panama nach allen Häfen der Westküste Amerikas, sowie nach China und Japan.

D. König Wilhelm I. Donnerstag 7. September; D. Kronprinz Friedrich Wilhelm Sonnabend 7. October.

und ferner am 7. jeden Monats.

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

Haeckel & Co. in Leipzig.

Königl. Sächsische Patent-Inhaber

(Etablirt seit 1853.)

Eisenbahn-Behörden

empfehlen wir zur

Einrichtung resp. Completirung von autographischen Druckereien,

um Pläne, Schriftstücke etc. zu vervielfältigen, unsere bewährten

Steindruck-Pressen

ganz von Eisen, in 6 Grössen, Lithographie-Steine, Walzen, Farben, Firnisse und alle Specialitäten.

Referenzen von Eisenbahn-Behörden, denen wir Druckereien einrichteten, stehen zu Diensten. Illustrirte Preislisten gratis und frankirt.

Schauwecker's pat. selbstthätiger Oeltropfapparat für Dampfschieber u. Kolben. Allein zu beziehen durch Fr. Schauwecker, Maschinenmeister der Ostbahn in Welden (Bayern).

Ein Maschinen-Ingenieur, welcher ein Polytechnikum besuchte, seit sieben Jahren den Maschinendienst einer sehr frequenten Bahnlinie leitet und gleichzeitig einer Reparatur-Werkstätte vorsteht, sucht eine möglichst selbstständige Stelle als Maschinenmeister. Gefl. Off. unter H. K. 9 befördert Herr A. Refelshöfer in Leipzig.

Gebrüder Decker & Co.
in Canstatt (Württemberg)

empfehlen die in ihrer Fabrik seit vielen Jahren als Specialitäten verfertigten eisernen Brücken, Drehscheiben, Schiebebühnen, Weichen, Kreuzungen, Wasserstations-Einrichtungen, fahrbare Laufkrahne und Brückenwaagen bis 1000 Centner Tragkraft, eiserne Dachconstructionen, Schachtpumpen, Ventilatoren und Hebmaschinen für Tunnel-Bauten, Dampfmaschinen, Dampfkessel, patentirte American. Universal-Dampfpumpen.

Auf Befehl des Königl. Marine-Ministeriums in allen Marine-Etablissements eingeführt

Cubiktabellen

für

Metermaass

von

J. Hildebrandt,

Kgl. Marine-Schiffbau-Ober-Ingenieur.

Im Verlage von A. W. Kafemann in Danzig und durch alle Buchhandlungen zu beziehen. (Brosch. 1 Thlr. 20 Sgr., in Callico geb. 2 Thlr.)

Vergl. Recension in No. 14 dieser Zeitung.

Selbstschmierende Stopfbüchsen-Packung

von

C. Otto Gehrckens.

Ottensen, (Zollverein.) — Hamburg, gr. Bäckerstr. 12.

Preis: **10 Sgr.** das ℔.

Eingeführt bei fast allen Bahnen und Fabriken.

Hartguss

Herzstücke und Räder

Erdtransportwagen

in jeder Grösse und zu jeder Spur, sowohl Seiten- und Vorkipper als Wagen zum Ausschaufeln, liefern in bewährter Konstruktion

Thelen & Weydemeyer,

Eisengiesserei, Maschinen- und Dampfkessel-Fabrik. Nordhausen.

Brückenwaagen-Fabrik

von

Alex Bernstein,

Berlin,

Blumenstr. 37

empfiehlt in Lager von

hölzernen und eisernen Decimalwaagen, Centesimalwaagen von 100 bis 1000 Ctr. Tragfähigkeit, eichungsfähigen Schnellwaagen, Viehwaagen, Gepäckwaagen und Karrenwaagen etc.

Koffer verloren

Montag den 31. Juli dieses Jahres wurde in Frankfurt a/M. früh 7 Uhr auf der Hanauer Bahn **ein Koffer und ein Kistchen** als Passagiergut nach **Eger** aufgegeben und mit **No. 209** markirt. Das Kistchen kam, obwohl auch verspätet, richtig an.

Der Koffer, circa 60 Pfd. schwer (**ein grauer Holzkoffer**) **fehlt bis heute noch** und hat sich bis jetzt, trotz aller Nachforschungen der betreffenden Eisenbahn-Inspectionen keine Spur davon gefunden. Falls irgend einer Eisenbahn-Verwaltung Nachricht von einem solchen **herrenlosen grauen Holzkoffer** zukommen sollte, so ersucht der unterzeichnete vollberechtigte Eigenthümer desselben um sofortige Mittheilung.

C. E. Koenitzer aus Frankfurt a/M.
bis Ende August in Carlsbad zur Stadt Wien.

Ein im Controll-, Reclamations- und Tarifwesen durch eine mehr als zehnjährige Thätigkeit gründlich erfahrener **jüngerer Eisenbahn-Beamter** wünscht, örtlicher Verhältnisse halber, anderweite Stellung. Gefl. Offerten sub **F. 3** vermittelt A. Refelshöfer, Leipzig.

Hierzu zwei Beilagen: Preis-Courant der Fabrik für Schweizerische selbstspielende Musikwerke Von Karrer & Comp. in Teufenthal (Schweiz) und Prospectus über: Die Brücken in Eisen, von Dr. Fr. Heinzerling, Verlag von Otto Spamer in Leipzig.

Beiblatt zu No 33 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnen.

Leipzig, den 18. August 1871.

Verwaltungs - Bericht der geschäftsführenden Direction des Vereins für die Zeit von der Wiener bis zur Berliner General-Versammlung (Juli 1869 bis August 1871). [Zu Nr. I der Tages-Ordn.]

Ueber die Verwaltung der Vereins-Angelegenheiten in den abgelaufenen beiden Jahren verfehlen wir nicht, der geehrten General-Versammlung Bericht zu erstatten.

1. Veränderte Firmen.

Die Mitgliedschaft der Herzogl. Braunschweigischen General-Direction der Eisenbahnen ging in Folge der Ueberlassung der Braunschweigischen Staatsbahnen an eine Actien-Gesellschaft am 1. Januar 1871 auf

die Direction der Braunschweigischen E.-G. zu Braunschweig über.

Die Direction der Grossherzogl. Friedrich-Franz-E. verlegte im Juli 1870 ihren Sitz von Malchin nach Schwerin und nahm die Firma:

„Grossherzogl. Eisenbahn-Direction" an.

Die Direction der Königl. Ungarischen Nordbahn zu Pest änderte nach Eröffnung der südlichen Linie Agram-Zakany im November 1869 ihre Firma in:

„Betriebs-Direction der Königl. Ungarischen Staats-Eisenbahnen."

Die Betriebs-Gesellschaft der Niederländischen Staatsbahnen verlegte am 1. Mai 1871 ihren Sitz vom Haag nach Utrecht.

Diese Veränderungen haben wir seiner Zeit zur Kenntniss der Vereins-Mitglieder gebracht.

2. Ausgeschiedene Verwaltungen.

Die Direction der Altona-Kieler E. übernahm am 1. Januar 1870 den Betrieb der angrenzenden Schleswigschen Eisenbahn.

Die Neisse-Brieger und Wilhelmsbahn gingen am 1. Januar 1870 in den Besitz der Oberschlesischen E.-G. über.

Die Mecklenburgische Privatbahn, welche vom Staate angekauft war, wurde am 14. Mai 1870 mit der Grossherzogl. Friedrich-Franz-E. vereinigt.

Den Betrieb der Brünn-Rossitzer E. übernahm am 1. Juli 1870 die Oesterreichische Staats-E.-G.

Die Hamburg-Bergedorfer E. ging am 1. Januar 1871 in den Besitz der freien Stadt Hamburg über, der Betrieb bleibt nach wie vor in den Händen der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft.

In Folge dieser Veränderungen in den Besitz- resp. Betriebs-Verhältnissen schieden die Verwaltungen der

Schleswigschen, Neisse-Brieger, Wilhelmsbahn, Mecklenburgischen, Brünn-Rossitzer und Hamburg-Bergedorfer

Bahnen aus dem Vereine.

3. Veränderungen des Bahngebiets.

Die von einzelnen Verwaltungen uns mitgetheilten Eröffnungen neuer Bahnstrecken haben wir durch die Eisenbahn-Zeitung zur Kenntniss der Vereins-Mitglieder gebracht.

Die Löbau-Zittauer E., seit Jahren unter Staatsverwaltung und durch die General-Direction der Sächsischen Staatsbahnen im Vereine vertreten, ging am 1. Januar 1871 in den Besitz des Sächsischen Staats über.

Die Cottbus-Grossenhainer E., Eigenthum der gleichnamigen E.-G., wurde am 26. Juni 1870 eröffnet. Den Betrieb hat die Leipzig-Dresdner Verwaltung übernommen. Dieselbe vertritt auch jene Bahn im Verein.

Die Mährisch-Schlesische Nordbahn, ein selbstständiges, durch die Kaiser Ferdinands-Nordbahn hergestelltes Unternehmen wird durch die Direction der Letzteren im Vereine vertreten.

Ferner hat die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn den Betrieb der am 1. Januar 1871 eröffneten Ostrau-Friedlander E., Eigenthum der gleichnamigen Eisenb.-Ges., übernommen und vertritt auch diese Bahn im Vereine.

4. Aufnahme neuer Mitglieder.

a) Die Verwaltungen der

1. Märkisch-Posener,
2. Nordhausen-Erfurter,
3. Oberhessischen,
4. Alföld-Fiumaner,
5. Oesterr. Nordwestbahn,
6. Ungarischen Ostbahn

haben ihre Aufnahme in den Verein beantragt. Ueber die Verhältnisse dieser Bahnen sind die Vereins-Mitglieder durch besondere Circulare in Kenntniss gesetzt worden.

Kürzlich hat der Verwaltungsrath der Ungarischen Nordostbahn zu Pest seine Aufnahme in den Verein nachgesucht. Die Bahn hat in Debreczin Anschluss an die Theissbahn, ist auf $13_{,92}$ Meilen (Debreczin-Nagy Karoly-Szatmar) im Betriebe und auf den übrigen concessionirten Strecken in einer Ausdehnung von 62 Meilen im Bau. Nach ihrer Vollendung wird die Nordostbahn noch weitere Anschlüsse an die Theissbahn und Kaschau-Oderberger E. erhalten.

Ferner wünscht der Verwaltungsrath der Ungarischen Westbahn zu Ofen dem Vereine beizutreten. Die von Stuhlweissenburg (Station der Pragerhof - Ofener Linie der Südbahn-G.) und von Raab (Station der Wien-Neu-Szönyer Linie der Oesterr. Staats-E.-G.) ausgehenden Flügel der Ungar. Westbahn vereinigen sich in Kl. Zell, führen über Steinamanger (Station der Linie Wien-Oedenburg-Kanizsa der Südbahn-Gesellschaft) nach Graz, woselbst die Ungarische Westbahn in die Wien-Triester Linie mündet. Von der Ungar. Westbahn wird die $15_{,5}$ Meilen lange Strecke Raab-Steinamanger Anfang oder Mitte August ds. Js.* eröffnet werden. Der Ueberrest der Bahn, $33_{,5}$ Meilen lang, befindet sich im Bau.

Mitte Juli d. J. beantragte die Eisenbahn - Betriebs - Commission zu Strassburg, mit den ihrer Verwaltung unterstellten Bahnstrecken (Weissenburg-Mühlhausen-Landesgrenze, Wendenheim Landesgrenze u. s. w.) von $67_{,08}$ Meilen dem Vereine beizutreten. Diese Bahnen, grösstentheils im Elsass, theilweise auch in Deutsch-Lothringen gelegen, sind mit den abgetretenen Gebietstheilen dem Deutschen Reiche einverleibt worden, die Theilnahmeberechtigung der Antragstellerin also unzweifelhaft. Die Organisation der Verwaltung der Elsass-Lothringischen Bahnen ist noch nicht definitiv festgestellt. Sobald dies geschehen, werden wir nicht unterlassen, die Vereins-Mitglieder davon in Kenntniss zu setzen.

Die übrigen Strecken der Elsass-Lothringischen Bahnen (Beningen-Saargemünd-Hagenau-Metz-Diedenhofen u. s. w.) von $31_{,67}$ Meilen, grösstentheils in Deutsch-Lothringen gelegen, sind der Eisenbahn-Direction zu Saarbrücken (schon seit Jahren Vereins-Mitglied) unterstellt worden und werden durch die genannte Direction im Vereine vertreten.

Die Bahnen ad 1—6, sowie 7. die Ungar. Nordostbahn, 8. die Ungar. Westbahn und 9. die Elsass-Lothringischen Bahnen sind im Gebiete des Deutschen Reiches resp. der Oesterreich-Ungarischen Monarchie, also in denjenigen Grenzen gelegen, welche § 2 Abs. 1 des Vereins-Statuts vorschreibt. Der geehrten General-Versammlung stellen wir daher anheim,

die Aufnahme der genannten 9 Verwaltungen in den Verein geneigtest genehmigen zu wollen.

b) Die General-Direction der Betriebs-Gesellschaft der Niederländischen Staatsbahnen, seit 1867 Vereins-Mitglied, theilte uns Ende vorigen Monats den Wunsch

der Niederländischen Central-Eisenbahn-Gesellschaft

mit, in den Verein der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen aufgenommen zu werden und befürwortete deren Antrag. Die uns zugesagten speciellen Mittheilungen über die Niederländische Centralbahn sind zwar noch nicht eingegangen, indess ist uns anderweitig bekannt, dass dieselbe von Utrecht nach Zwolle und von Zwolle nach Kampen führt, $11_{,73} + 1_{,73} = 13_{,46}$ Meilen lang ist, in Utrecht und Zwolle Anschluss an die Niederländische Rhein- und Niederländ. Staats-E. hat, nach Mittheilung der Letzteren auch mit beiden Vereinsbahnen im directen Transportverkehre steht.

Die Aufnahme der Niederländischen Centralbahn ist nach § 2 Abs. 5 des Vereins-Statuts von einem einstimmigen Beschlusse der General-Versammlung abhängig. Mit Rücksicht auf die geographische Lage der Bahn (zwischen zwei Vereinsbahnen) stellen wir ergebenst anheim,

die Aufnahme der Niederl. Centralbahn in den Verein geneigtest beschliessen zu wollen.

c) Auf einen im December 1870 an uns gerichteten Antrag der Direction der Crefeld-Kreis-Kempener Industrie-Eisenb.-Gesellschaft zu Crefeld um Aufnahme in den Verein glaubten wir nicht eingehen zu können, weil nach den bei den Nachbarbahnen eingezogenen Erkundigungen die Crefelder Industrie-Bahn lediglich localen Interessen dient, also denjenigen Bedingungen nicht entspricht, welche § 2 Absatz 2 des Vereins-Statuts vorschreibt.

d) Der General-Agent der Great-Eastern-Eisenbahn-G. wünschte die Aufnahme dieser Englischen Bahn in den Verein. Bei der gegenwärtig schon bedeutenden Ausdehnung des Vereins sind wir der Ansicht, dass dessen Interessen nich gefördert werden, wenn die Grenzen des Vereins über den Continent hinaus verlegt und Bahnen aufgenommen werden, welche mit den Vereinsbahnen nicht im Schienen-Anschluss stehen. Wir stellen daher anheim,

über den Antrag der Great-Eastern E. zur Tagesordnung überzugehen.

e) Zu erwähnen erlauben wir uns noch, dass die im Bau begriffene Dux-Bodenbacher E. zur Aufnahme in den Verein (nach erfolgter Betriebs-Eröffnung) sich angemeldet hat.

---

* Nach einer am 5. August d. J. uns zugehenden Mittheilung kann eingetretener Hindernisse wegen die Betriebseröffnung der Ungar. Westbahn erst im September d. J. stattfinden.

5. Verzeichniss der Vereins-Mitglieder.

Der Verein zählt gegenwärtig, die Aufnahme der oben unter 4a aufgeführten 9 Bahnen vorausgesetzt, und mit Ausschluss der ausgeschiedenen Verwaltungen, folgende Mitglieder:

A. Deutsche Verwaltungen.

1. Direction der Aachen-Mastrichter Eisenbahn-Ges. zu Aachen.
2. Direction der Altona-Kieler Eisenbahn-Ges. für die Altona-Kieler und Schleswigsche E. „ Altona.
3. Direction der Grossh. Badischen Verkehrs-Anstalten „ Carlsruhe.
4. Verwaltungsrath der Kgl. priv. Bayer. Ostbahnen „ München.
5. General-Direction der Kgl. Bayerischen Verkehrs-Anstalten „ München.
6. Königl. Preuss. Eisenbahn-Direction für die Bebra-Hanauer und Hessische Nordbahn. „ Cassel.
7. Königl. Preuss. Eisenbahn-Direction für die Bergisch-Märkische Eisenbahn. „ Elberfeld.
8. Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Ges. „ Berlin.
9. Direction der Berlin-Görlitzer Eisenbahn-Ges. „ Berlin.
10. Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Ges. „ Berlin.
11. Directorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft „ Berlin.
12. Directorium der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Ges. „ Stettin
13. Direction der Braunschweigischen Eisenbahn-Ges. „ Braunschweig.
14. Directorium der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft „ Breslau.
15. Eisenbahn-Betriebs-Commission für die Elsass-Lothringischen Bahnen. „ Strassburg.
16. Verwaltungsrath der Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Gesellschaft „ Frankfurt a. M.
17. Grossherzogl. Mecklenburgische Eisenbahn-Direction für die Friedrich-Franz-E. „ Schwerin.
18. Direction der Glückstadt-Elmshorner Eisenb.-Ges. „ Glückstadt.
19. Königl. Preuss. Eisenbahn-Direction für die Hannoverschen Staatseisenbahnen. „ Hannover.
20. Verwaltungsrath der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft „ Mainz.
21. Verwaltungsrath der Homburger Eisenbahn-Ges. „ Homburg v. d. H.
22. Verwaltungsrath der Kirchheimer Eisenbahn-Gesellschaft (ohne Stimmrecht) „ Kirchheim u. T.
23. Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Ges. „ Köln.
24. Directorium der Leipzig-Dresdner Eisenb.-Comp. für die Leipzig-Dresdner und Cottbuss-Grossenhainer E. „ Leipzig.
25. Directorium der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft (Nürnberg-Fürth) „ Nürnberg.
26. Direction der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Ges. „ Lübeck.
27. Verwaltungsrath der Märkisch-Posener Eisenb.-G. „ Guben.
28. Directorium der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft „ Magdeburg.
29. Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft „ Magdeburg.
30. Direction der Main-Neckar-Eisenbahn „ Darmstadt.
31. Königl. Preuss. Direction der Main-Weser-Bahn „ Cassel.
32. Königl. Preuss. Eisenbahn-Direction für die Nassauische Eisenbahn. „ Wiesbaden.
33. Königl. Preuss. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn „ Berlin.
34. Direction der Niederschlesischen Zweigbahn-Ges. „ Glogau.
35. Direction der Nordhausen-Erfurter Eisenbahn-Ges. „ Nordhausen.
36. Verwaltungsrath der Oberhessischen Eisenbahn-G. „ Giessen.
37. Königl. Preuss. Direction der Oberschlesischen Eisenbahn „ Breslau.
    für die a) Oberschlesische, Neisse-Brieger und Wilhelmsbahn, b) Breslau-Posen-Glogauer, c) Stargard-Posener.
38. Grossh. Oldenburgische Eisenbahn-Direction „ Oldenburg.
39. Königl. Preuss. Direction der Ostbahn „ Bromberg.
40. Verwaltungsrath der Ostpreussischen Südbahn-Ges. „ Königsberg i. Pr.
41. Direction der Pfälzischen Eisenbahnen „ Ludwigshafen a. R.
42. Direction der Rechten Oder-Ufer-Eisenbahn-Ges. „ Breslau.
43. Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft „ Köln.
44. Königl. Preuss. Eisenbahn-Direction für die Saarbrücker, Rhein-Nahe-Eisenbahn und Lothringischen Bahnen. „ Saarbrücken.
45. Königl. General-Direction der Sächsischen Staats-Eisenbahnen (zugleich für die Zittau-Reichenberger, Gössnitz-Geraer, Greiz-Brunner, Chemnitz-Würschnitzer und Borna-Kieritzscher Privatbahnen). „ Dresden.
46. Verwaltungsrath der Taunus-Eisenbahn-Ges. „ Frankfurt a. M.
47. Direction der Thüringischen Eisenbahn-Ges. für die Thüringische und Werra-Eisenbahn. „ Erfurt.
48. Verwaltungsrath der Tilsit-Insterburger Eis.-Ges. „ Tilsit.
49. Kgl. Preuss. Direction der Westfälischen Eisenb. „ Münster.
50. Königl. Württembergische Eisenbahn-Direction „ Stuttgart.

B. Oesterreichische Verwaltungen.

51. Verwaltungsrath der K. priv. Alföld-Fiumaner Eisenbahn (Grosswardein-Essegg) zu Pest.
52. Direction der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft „ Teplitz.
53. Verwaltungsrath der K. K. priv. Böhmischen Nordbahn Gesellschaft „ Prag.
54. Verwaltungsrath der K. K. priv. Böhmischen Westb. „ Wien.
55. Direction der K. K. a. priv. Buschtêhrader Eisenb. „ Prag.
56. Verwaltungsrath der K. K. priv. Fünfkirchen-Barcs'er Eisenbahn „ Pest.
57. Verwaltungsrath der K. K. priv. Galizischen Carl-Ludwig-Bahn „ Wien.
58. Verwaltungsrath der K. K. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbau-Gesellschaft „ Wien.
59. Direction der a. p. Kaiser Ferdinands Nordbahn für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Mährisch-Schlesische Nordbahn und Ostrau-Friedlander Eisenbahn. „ Wien.
60. Verwaltungsrath der K. K. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn „ Wien.
61. Verwaltungsrath der K. K. priv. Kaiserin Elisabeth-Bahn „ Wien.
62. Verwaltungsrath der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn-Gesellschaft „ Pest.
63. Verwaltungsrath der K. K. priv. Kronprinz-Rudolfbahn „ Wien.
64. Verwaltungsrath der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft „ Wien.
65. Administration der ersten K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft für die Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn. „ Wien.
66. Verwaltungsrath der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn „ Wien.
67. Verwaltungsrath der K. K. priv. Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft für die nördliche, südöstliche, Wien-Neu-Szönyer und Brünn-Rossitzer Eisenbahn. „ Wien.
68. Verwaltungsrath der K. priv. Ersten Siebenbürger Eisenbahn „ Pest.
69. Verwaltungsrath der K. K. priv. Südbahn-Ges. „ Wien.
70. Verwaltungsrath der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn „ Wien.
71. Verwaltungsrath der K. K. priv. Theiss-Eisenbahn-Gesellschaft „ Wien.
72. Verwaltungsrath der K. K. priv. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn-Gesellschaft „ Prag.
73. Verwaltungsrath der Ungarischen Nordostbahn „ Pest.
74. Verwaltungsrath der K. priv. Ungarischen Ostbahn „ Pest.
75. Betriebs-Direction der Königl. Ungarischen Staats-Eisenbahnen für die nördliche und südliche Linie. „ Pest.
76. Verwaltungsrath der Ungarischen Westbahn „ Ofen.

C. Fremdländische Verwaltungen.

77. General-Direction der Eisenbahn grand central belge zu Brüssel.
78. Direction der Lüttich-Mastrichter Eisenbahn-Ges. „ Lüttich.
79. Direction der Niederländischen Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft „ Utrecht.
80. General-Direction der Betriebs-Gesellschaft der Niederländischen Staatseisenbahnen (zugleich für die Lüttich-Limburger und Almelo-Salzbergener Privatbahnen). „ Utrecht.
81. Direction der Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn „ Warschau

6. Ausdehnung des Vereinsgebiets.

Die Eisenbahnen der vorstehenden Verwaltungen haben gegenwärtig folgende Ausdehnung:

A. Deutsche Bahnen.	Im Betriebe Meilen
1. Aachen-Mastrichter	8,68
2a. Altona-Kieler	32,11
b. Schleswigsche	30,7
3. Badische Staatseisenb.	129,27
4. Bayerische Ostbahnen	81,40
5. Bayerische Staatsbahnen	262,50
6a. Bebra-Hanauer	19,47
b. Hessische Nordbahn	19,82
7. Bergisch-Märkische	90,83
8. Berlin-Anhaltische	49,14
9. Berlin-Görlitzer	27,60
10. Berlin-Hamburger	40,32
11. Berlin-Potsd.-Magdebg.	19,54
12. Berlin-Stettiner	110,3
13. Braunschweigische	36,12
und Goslar-Vienenburg	1,74
14. Breslau-Schweidn.-Frbg.	30,52
15 Elsassische	67,08
16. Frankfurt-Hanauer	5,46
17. Friedrich-Franz-Eisenb.	42,61
18. Glückstadt-Elmshorner	4,50
19. Hannoversche Staats-E. (excl. Minden-Löhne 2,73 Ml.)	112,76
20. Hessische Ludwigseisenb.	47,79
21. Homburger	2,41
22. Kirchheimer	0,87
23. Köln-Mindener	80,68
24. Leipzig-Dresdner	29,92
u. Cottbus-Grossenhainer	10,61
25. Ludwigseisenbahn (Nürnberg-Fürth)	0,8
26. Lübeck-Büchener	14,60

	Im Betriebe Meilen
27. Märkisch-Posener . . .	36,2
28. Magdeb.-C.-H.-Leipziger	19,36
und Halle-Casseler . .	22,26
29. Magdeburg-Halberstädter	69,46
30. Main-Neckar-Bahn . .	11,82
31. Main-Weser-Bahn . .	27,0
32. Nassauische	27,60
33. Niederschles.-Märkische	51,62
und Schlesische Gebirgsb.	22,78
34. Niederschles. Zweigb. .	9,50
35. Nordhausen-Erfurter .	10,13
36. Oberhessische	23,46
37a. Oberschlesische, Neisse-Brieger u. Wilhelmsbahn	65,18
Zweigb. imBergwerks-Reviere	12,0
b. Breslau-Posen-Glogauer	27,84
c. Stargard-Posener . .	22,63
38. Oldenburgische Staats-E.	20,23
39. Ostbahn, Preuss. St.-E. .	134,76
40. Ostpreussische Südbahn	30,20
41. Pfälzische Eisenbahnen .	46,79
42. Rechte Oder-Ufer-Bahn	38,64
43. Rheinische	103,42
44a. Saarbrücker	21,19
b. Rhein-Nahe-Bahn . .	16,13
c. Lothringische Bahnen .	31,67
45a. Sächsische Staatsbahnen	110,27
b. Zittau-Reichenberger, Gössnitz-Geraer etc. Privatbahnen . . .	12,04
46. Taunusbahn	6,71
47a. Thüringische	47,51
b. Werra-Bahn	22,71
48. Tilsit-Insterburger . .	7,16
49. Westfälische	52,12
50. Württembergische St.-E.	144,0
zusammen	2714,54

B. Oesterreichische Bahnen.

	Im Betriebe Meilen
51. Alföld-Fiumaner (Grosswardein-Essegg) . . .	39,68
52. Aussig-Teplitzer . . .	10,65
53. Böhmische Nordbahn .	18,51
54. Böhmische Westbahn .	26,66
55. Buschtêhrader	28,92
56. Fünfkirchen-Barcs'er .	8,97
57. Galizische Carl-Ludwigb.	70,27
58. Graz-Köflacher . . .	5,24
59a. Kaiser Ferdin. Nordbahn	82,56
b. Mährisch-Schles. Nordb.	18,84
c. Ostrau-Friedlander . .	4,38
60. Kaiser Franz-Josef-Bahn	46,01
61. Kaiserin Elisabeth-Bahn	83,20
62. Kaschau-Oderberger .	17,53
63. Kronprinz-Rudolf-Bahn .	61,00
64. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenb.	70,27
65. Mohacs-Fünfkirchener .	8,08
66. Oesterr. Nordwestbahn .	62,53
67. Oesterr. a) nördliche St.-E.	84,05
b) südöstliche Staats-E.	105,78
c) Wien-Neu-Szönyer .	20,78
d) Brünn-Rossitzer E. .	3,75
68. Erste Siebenbürger . .	38,21
69. Südbahn u. Tiroler . .	259,50
70. Süd-Norddeutsche Vbdgsb.	30,18
71. Theissbahn	76,76
72. Turnau-Kralup-Prager .	11,44
73. Ungarische Nordostbahn	13,92
74. Ungarische Ostbahn .	20,07
75. Ungarische Staats-E.	
a) nördliche Linie . .	50,65
b) südliche Linie . . .	13,53
76. Ungarische Westbahn . (wird September 1871 eröffnet.)	15,5
zusammen	1407,42

C. Fremdländische Bahnen.

	Im Betriebe Meilen
77. Grand central belge . . (excl. Aachen-Mastricht.)	66,65
78. Lüttich-Mastrichter . .	3,86
79. Niederländische Rhein-E.	28,11
80a. Niederländische St.-E. .	98,25
b. Lüttich-Limburger . .	18,15
c. Almelo-Salzbergener .	7,41
81a. Warschau-Wiener . .	46,4
b. Warschau-Bromberger	19,7
zusammen	288,53
dazu: Oesterreichische	1407,42
Deutsche . .	2714,54
Ueberhaupt .	4410,49

Event. würde noch die Niederländische Centralbahn (siehe ad 4b dieses Berichts) mit 13,46 Meilen hinzutreten.

Nach unserem, an die Wiener General-Versammlung erstatteten Berichte vom 30. Juni 1869 umfasste das Vereinsgebiet 3449 Meilen, hat sich in den abgelaufenen beiden Jahren also um die beträchtliche Summe von 961 Meilen ausgedehnt.

7. Vereins-Statut.

Das nach den Mainzer General-Versammlungs-Beschlüssen vom 29. Juli 1867 redigirte Vereins-Statut befindet sich noch in Kraft. Abänderungen desselben sind nicht beantragt worden. Ob der § 2, welcher die Grenzen des Vereins bezeichnet und von einer „früheren Deutschen Bundes-Regierung" spricht, einer redactionellen Aenderung zu unterziehen dahin, dass

die Eisenbahn-Verwaltungen im Gebiete des Deutschen Reiches und der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie zur Theilnahme am Vereine berechtigt sind,

wird in Erwägung zu nehmen sein, ferner, ob der Wiener Beschluss (S. 3 ad IV des Generals-Versammlungs-Protocolls vom Juli 1869),

dass alle aus den Vereinsbestimmungen entstehenden Rechtsstreitigkeiten schiedsrichterlich zu entscheiden sind,

als ein besonderer Paragraph in das Vereins-Statut oder in eine der anderen Satzungen des Vereins aufgenommen werden soll.

8. Vereins-Reglement für den Personen- etc. Verkehr.

Abänderungen dieses Reglements vom 1. März 1865 sind zwar von Vereins-Mitgliedern nicht beantragt worden, jedoch ist dasselbe durch das am 1. October 1870 auf Grund der Bundesverfassung eingeführte „Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde" theilweise unhaltbar geworden. Die Oesterreichischen Eisenbahn-Verwaltungen sind bereit, das Bundes-Betriebs-Reglement mit einigen weiteren, von ihnen in Vorschlag gebrachten Aenderungen zu acceptiren. Die Angelegenheit kommt bei Nr. IIIa der Berliner Tagesordnung zur Berathung.

9. Vereins-Güter-Reglement und Uebereinkommen.

Ausser einem Antrage auf Einführung reglementarischer Bestimmungen über die Beförderung von Arsenikalien auf den Eisenbahnen gab der § 14 des Vereins-Güter-Reglements zu verschiedenen Auslegungen über die Berechtigung des Versenders zu nachträglichen Dispositionen über die von ihm aufgegebenen Güter Anlass. Diese Fragen, sowie die durch das am 1. October v. J. für einen Theil des Vereinsgebiets in Kraft getretene Bundes-Betriebs-Reglements bedingten Abänderungen des Vereins-Güter-Reglements werden die bevorstehende General-Versammlung beschäftigen (siehe Nr. III der Tagesordnung).

Das „Uebereinkommen" zum Vereins-Güter-Reglement wurde in der Wiener General-Versammlung (Juli 1869) in einigen Puncten geändert. Eine, nach diesen Beschlüssen hergestellte neue Redaction des „Uebereinkommens" versandten wir im November 1869 an die Vereins-Verwaltungen.

10. Gegenseitige Wagenbenutzung.

Die in der Wiener General-Versammlung beschlossene Aenderung der §§ 7—8 und 21 des Vereins-Regulativs für die gegenseitige Wagenbenutzung fassten wir in einem Nachtrage zusammen, welchen wir unterm 20. November 1869 an die Vereins-Verwaltungen vertheilten.

Von verschiedenen Seiten wurden Anträge eingebracht, welche eine Aenderung der wesentlichsten Bestimmungen des Regulativs und die Einführung neuer Grundsätze bezwecken. Die Berathung hierüber findet bei Nr. VI der diesjährigen Tagesordnung statt.

Die Kriegsereignisse des Jahres 1870 nahmen die Betriebsmittel der Eisenbahnen im Gebiete der Krieg führenden Staaten in ungewöhnlichem Maasse in Anspruch. Die reglementarischen Bestimmungen mussten Seitens der betheiligten Bahnen zeitweise ausser Kraft gesetzt und neue Vereinbarungen getroffen werden, zu welchem Zweck eine General-Conferenz der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen am 7. und 8. März d. J. in Dresden stattfand.

11. Zollamtliche Behandlung der Eisenbahn-Transporte.

In Ausführung des § 73 des Vereins-Zollgesetzes vom 1. Juli 1869 war im Preussischen Finan-Ministerium ein „Regulativ über die zollamtliche Behandlung des Güter- und Effecten-Transports auf den Eisenbahnen" entworfen worden, welches der Preussische Handels-Minister am 23. October 1869 der geschäftsführenden Direction übersandte, um dasselbe durch die Zoll-Commission des Vereins prüfen und begutachten zu lassen. Diese Commission sprach ihre Ansicht über den Regulativ-Entwurf in einer Denkschrift vom 8/9. November 1869 aus, welcher die auf Abänderung des Entwurfs gerichteten Anträge beigefügt waren. Die unterzeichnete Direction überreichte diese Vorlage am 14. November 1869 dem Preussischen Handels-Minister mit der Bitte, auf die Berücksichtigung der Anträge des Vereins bei dem Bundesrathe des Zollvereins hinzuwirken.

Seit jenem Zeitpuncte ist uns weder Seitens der Staatsbehörden, noch der Vereins-Verwaltungen eine Mittheilung in dieser Angelegenheit zugegangen.

12. Vereinskarten.

Von dem Vereinskarten-Reglement haben wir eine neue Redaction ausgegeben, in welchem die Wiener General-Versammlungs-Beschlüsse berücksichtigt sind.

Die Vereinskartenliste wurde am 1. October 1869 und 1. October 1870 in neuen Ausgaben an die Vereins-Verwaltungen vertheilt. Die Veränderungs-Nachweisungen werden, dem Wiener Beschlusse entsprechend, regelmässig in den ersten Tagen jedes Monats ausgegeben.

Von den Vereinskarten sind bis jetzt 25 in Verlust gerathen. Wegen dieser hat das übliche Cassationsverfahren stattgefunden.

Anträge, welche eine Abänderung des Vereinskarten-Reglements bezwecken oder in anderen Beziehungen die Vereinskarten betreffen, sind nicht gestellt worden.

13. Techniker-Versammlung.

Die für das Jahr 1870 festgesetzte Techniker-Versammlung (siehe S. 5 des Wiener General-Versammlungs-Protocolls) musste des damals ausgebrochenen Krieges wegen vertagt werden. Die Versammlung hat nunmehr in diesem Jahre stattgefunden, und zwar in den Tagen vom 26. bis 29. Juni in Hamburg. Die Techniker-Versammlung hat die „technischen Vereinbarungen des Vereins über den Bau und die Betriebs-Einrichtungen der Eisenbahnen" einer Revision und vollständigen Umarbeitung unterzogen. Die neue Redaction der „Vereinbarungen" wird der Berliner General-Versammlung vorgelegt (Nr. VIII der Tagesordnung), um nach erfolgter Genehmigung derselben sofort in Kraft treten zu können.

14. Secundäre Eisenbahnen.

Die technische Commission entwarf im Jahre 1869 „Grundzüge für die Gestaltung der secundären Eisenbahnen", welche, dem Beschlusse der Wiener General-Versammlung gemäss, von der unterzeichneten Direction am 12. November 1869 sämmtlichen Staats-Regierungen im Bereiche des Vereins mit der Bitte vorgelegt wurden, diese „Grundzüge" bei Ertheilung von Concessionen zum Bau secundärer Eisenbahnen thunlichst berücksichtigen zu wollen.

Durch die vollständige Umarbeitung der Grundzüge für die Haupt-Eisenbahnen, wie ad 13 berichtet, wird auch eine Revision der Bestimmungen über die Anlage der secundären Bahnen erforderlich. Die technische Commission wird daher bei Nr. IX der diesjährigen Tagesordnung ihre hierauf gerichteten Anträge der General-Versammlung vortragen.

15. Bahnhofsgrundrisse.

Nachdem die Wiener General-Versammlung die Kosten zur Herstellung einer Sammlung von Bahnhofsgrundrissen bewilligt hatte, wurde mit der Ausführung vorgegangen. Die Redaction des techni-

schen Vereins-Organs übernahm die Bearbeitungen der Zeichnungen u. s. w. Die Sammlung, welche 36 Zeichnungstafeln enthielt, wurde im October 1870 an die Vereins-Verwaltungen vertheilt. Die Bahnhofsgrundrisse sind auch in den Buchhandel gegeben.

16. Achsbrüche.

Die von dem vorsitzenden Mitgliede der technischen Commission, der Direction der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, bearbeiteten Zusammenstellungen der in den Jahren 1868 und 1869 vorgekommenen Achsbrüche sind durch die Eisenbahn-Zeitung (Nr. 51 pro 1869 und Nr. 39 pro 1870) zur Kenntniss sämmtlicher Vereins-Mitglieder gebracht worden.

Die Notizen über die im Jahre 1870 vorgekommenen Achsbrüche liegen der technischen Commission zur weiteren Bearbeitung vor. Die Zusammenstellung wird demnächst ebenfalls durch die Eisenbahn-Zeitung veröffentlicht werden.

17. Prämiirung von Erfindungen.

In der Wiener General-Versammlung wurde die Gründung eines Prämien-Fonds beschlossen (S. 4 u. 41 des Gen.-Vers.-Protoc. v. 1869), um daraus Erfindungen und Verbesserungen

in der Construction resp. den baulichen Einrichtungen der Eisenbahnen;

an den Betriebsmitteln resp. in der Verwendung derselben;

in Bezug auf die Central-Verwaltung der Eisenbahnen, sowie hervorragende Erscheinungen in der Eisenbahn-Literatur

zu prämiiren. Die Vertheilung der Prämien, sowie die sonstigen Bestimmungen sollen einer „Concurrenz-Prüfungs-Commission" überlassen bleiben. Ueber die Zusammensetzung dieser Commission wurde von der Wiener General-Versammlung bestimmt (S. 41 des Protoc.), dass dieselbe aus 12 Mitgliedern bestehen solle, von denen 6 die Techniker-Versammlung des Vereins, 1 die geschäftsführende Direction des Vereins und 5 eben so viele Verwaltungen, welche von der General-Versammlung des Vereins zu dieser Wahl speciell zu delegiren sind, zu wählen haben.

Der geehrten General-Versammlung stellen wir anheim, zu diesem Zweck 5 Verwaltungen zu bezeichnen, welche ihrerseits „vorzugsweise aus der Mitte der, die Verwaltung, den Bau und den Betrieb direct leitenden Mitgliedern oder Beamten der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen" 5 Mitglieder in die Prüfungs-Commission zu wählen haben.

Eine Vorlage für diese Commission ist uns kürzlich zugegangen. Der Königl. Ober-Betriebs-Inspector der Westfälischen Eisenbahn, Herr Schwabe, welcher vor einigen Jahren eine Schrift über Anlage secundärer Bahnen veröffentlichte, hat uns seine „Reisestudien über das Englische Eisenbahnwesen" übersandt, welche er demnächst der Prüfungs-Commission zur Beurtheilung vorgelegt zu sehen wünscht. Sobald sich diese Commission constituirt hat, werden wir dem Wunsche des Herrn Antragstellers entsprechen.

18. Einheitliches Maass.

Die Frage wegen Einführung eines einheitlichen Maasses bei den Vereinsbahnen ist in ein neues Stadium getreten dadurch, dass für das Gebiet des Deutschen Reiches die Maass- und Gewichts-Ordnung vom 17. August 1868 am 1. Januar 1872 in Kraft tritt. Dies veranlasste uns, der technischen Commission unterm 12. Juni d. J. eine Vorlage zu unterbreiten. Der Bericht der Commission über diese Angelegenheit kommt bei Nr. X der Tagesordnung zum Vortrage.

19. Eisenbahn-Zeitung.

Ueber die vom Vereine gegründete Eisenbahn-Zeitung, sowie über das technische Organ desselben erstattet die Redactions-Commission bei Nr. XI der Tagesordnung Bericht.

20. Invaliditäts- etc. Statistik der Eisenbahn-Beamten.

Die statistischen Erhebungen über die Invalidität und Sterblichkeit der Eisenbahn-Beamten sind, nachdem die Commission das Formular hierzu entworfen hatte, veranlasst worden. Die eingegangenen Materialien bearbeitete der technische Consulent der Commission, Director der Versicherungs-Gesellschaft Iduna, Dr. A. Wiegand zu Halle. Dessen im Frühjahr d. J. erfolgter Tod hat eine Berathung der Commission darüber veranlasst, ob an Stelle des Dr. Wiegand die Bearbeitung des statistischen Stoffs für die Folge einer anderen Persönlichkeit oder einem ständigen Institut zu übertragen sei. Man hat sich für letztere Alternative entschieden und wird zu diesem Zweck mit dem Preussischen statistischen Büreau Verhandlungen anknüpfen.

21. Eisenbahn-Statistik.

Die Jahrgänge 1868 und 1869 der von uns bearbeiteten Deutschen Eisenbahn-Statistik haben wir mit Begleitschreiben vom 22. Juni 1870 und vom 28. Juli d. J. an die Vereins-Verwaltungen und die Staats-Regierungen im Bereiche des Vereins vertheilt.

Die statistischen Notizen für das Jahr 1870 sind von einem Theile der Vereins-Verwaltungen eingegangen.

Die beabsichtigte Einführung einer Statistik der Güterbewegung auf den Eisenbahnen hat den Verein schon mehrfach beschäftigt. Die Direction der Oberschlesischen Eisenbahn hat den Vorschlag gemacht, zu dem beregten Zweck ein statistisches Central-Büreau zu errichten. Die Berathung hierüber wird bei Nr. V der diesjährigen Tagesordnung stattfinden.

22. Eisenbahn-Verbände.

Die Berichte über die Verkehrs-Resultate der innerhalb des Vereins bestehenden Eisenbahn-Verbände für die Jahre 1868 und 1869 haben wir durch die Eisenbahn-Zeitung (Nr. 36 pro 1869 und Nr. 5 pro 1871) zur Kenntniss der Vereins-Mitglieder gebracht. Mit der Bearbeitung des Berichts für das Jahr 1870 ist die betr. Verwaltung (Berlin-Potsdam-Magdeburg) beschäftigt. Die Veröffentlichung durch die Zeitung wird nach Eingang des Berichts erfolgen.

Portofreiheit des Vereins.

Die am 1. Januar 1870 auf Grund des Bundesgesetzes vom 5. Juni 1869 eingetretene Aufhebung der Portofreiheit im Gebiete des ehemaligen Norddeutschen Bundes hat die Folge gehabt, dass, da der Verein zu den Entschädigungsberechtigten gehört, die Portobeträge der Eisenbahn-Verwaltungen in dem bezeichneten Gebiete für Sendungen in Angelegenheiten des Deutschen Eisenbahn-Vereins contirt werden. Die Entschädigung wird auf Höhe der Jahressumme an Porto nach Ablauf des Kalenderjahres durch Quittungs-Austausch zwischen den Eisenbahn-Verwaltungen und der Post bewirkt.

Bei den Süddeutschen und Oesterreichischen Eisenbahn-Verwaltungen ist eine Aenderung in den Portofreiheitsverhältnissen nicht eingetreten.

Bei Sendungen der fremdländischen Vereins-Mitglieder an die übrigen Verwaltungen ist, wenn dergl. Sendungen Norddeutsches Gebiet berühren, die Anwendung der portofreien Rubrik: „D. E.-V.-S." nicht zulässig.

24. Vereinscasse.

Seit der Wiener General-Versammlung (1869) haben wir zweimal Beiträge zur Vereincasse ausgeschrieben: am 31. Januar 1870 und 25. April 1871. Die letzte Einzahlung hat die Summe von 10808 Thlrn. ergeben. Ueber die Verwaltung der Vereinscasse legen wir bei Nr. XII der Tagesordnung Rechnung.

Der geehrten General-Versammlung stellen wir ergebenst anheim, eine Commission zur Prüfung der Rechnung mit dem Auftrage zu ernennen, das Resultat der Revision bei Nr. XII der Tagesordnung zum Vortrage zu bringen.

25. Wechsel der geschäftsführenden Direction.

Nach § 3 des Vereinsstatuts wird die geschäftsführende Direction des Vereins „von zwei zu zwei Jahren durch die General-Versammlung erwählt." Die uns zuerst in der Badener General-Versammlung (1854) übertragene Leitung der Vereinsgeschäfte, welche wir auf Grund der uns ehrenden Wiederwahl bis jetzt fortsetzten, hat mit dem Ablauf der gegenwärtigen Wahlperiode (Berliner General-Versammlung) ihre Endschaft erreicht. Wir unterlassen nicht, den geschätzten Vereins-Mitgliedern für das wiederholt uns bewiesene Vertrauen, für die freundliche und wohlwollende Unterstützung, welche dieselben unseren Bestrebungen zu Theil werden liessen, sowie für die Nachsicht mit unseren Leistungen unseren gehorsamsten Dank auszusprechen.

Der im November 1846 gegründete und nunmehr 25 Jahre bestehende Verein hat eine Ausdehnung erlangt, wie sie die Gründer desselben wohl kaum geahnt haben mögen. Mit dem Wunsche, dass nach anderen 25 Jahren der Verein eine Bedeutung und Wirksamkeit erlangt haben möge, welche die gegenwärtige so weit überragt, als der heutige Standpunkt des Vereins von demjenigen vor 25 Jahren entfernt ist, werden wir am Schluss der diesjährigen General-Versammlung unser Mandat in Ihre Hände niederlegen.

Berlin, den 3. August 1871.

Die geschäftsführende Direction des Vereins
Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Aus den Commissions-Berichten zur General-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

(Fortsetzung aus No. 32.)

Zu Nr. IIIa. der Tages-Ordn., betreffend den Antrag der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft auf Einführung des Bundes-Betriebs-Reglements an Stelle der jetzigen Vereins-Reglements.

Von Seiten der General-Direction der Königl. Bayerischen Verkehrs-Anstalten war unterm 24. Mai v. Js. beantragt worden, das von den Königl. Preuss. Ministerien für Handel etc. und des Innern erlassene Regulativ wegen Versendung von Arsenikalien und anderen Giftstoffen auf Eisenbahnen vom 30. Januar 1870, sowie die auf § 2 und 3 des Vereins-Güter-Reglements bezüglichen Special-Bestimmungen über die von der Beförderung ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Gegenstände dem Vereins-Reglement als Anhang beizugeben und zu diesem Zweck Letzteren der nächsten General-Versammlung des Vereins zur Beschlussnahme vorzulegen.

Dieser Antrag war, nachdem inzwischen die Bestimmungen des vorbezogenen Regulativs im § 3 des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde vom 10. Juni 1870 Aufnahme gefunden hatten, gegenstandslos geworden und wurde daher in der am 26. Mai cr. zu Köln stattgehabten Conferenz der Commission für Angelegenheiten des Güter-Verkehrs von dem Vertreter der antragstellenden Verwaltung in seiner ursprünglichen Fassung zurückgezogen. Dagegen beantragte der Letztere, die Commission möge beschliessen, der General-Versammlung vorzuschlagen:

die bezüglichen Bestimmungen im § 3 des Bundes-Betriebs-Reglements als maassgebend für den ganzen Verein anzunehmen.

Dem Antrage wurde allseitig zugestimmt.

An diesen Gegenstand anknüpfend beantragte der Vertreter der Oesterreichischen Staats-E.-G. unter Hinweis darauf, dass die Herstellung thunlichst übereinstimmender Reglements für das gesammte Verkehrsleben nur vortheilhaft sein könne, die Commission möge erwägen, ob es nicht zweckmässig sei, der General-Versammlung die Einführung des Bundes-Betriebs-Reglements für Personen- und Güter-Verkehr vom 10. Juni 1870 — nach vorheriger Prüfung der von den Oesterreichischen Bahnen zu beantragenden Zusätze — an Stelle der jetzigen Vereins-Reglements zu empfehlen.

Da über die Zweckmässigkeit dieses Antrages ein Zweifel nicht obwalten konnte, so glaubte die Commission über das formelle Bedenken, dass der Antrag nicht auf der Tagesordnung gestanden hatte, um so mehr hinweggehen zu dürfen, als es durchaus wünschenswerth erscheinen musste, die Angelegenheit schon der nächsten General-Versammlung zur Beschlussfassung zu unterbreiten. Die Commission beschloss demnach weiter:

den Antrag des Vertreters der Oesterreichischen Staats-E.-G. dem Vereine zur Annahme zu empfehlen.

Um schon vor der Discussion des Antrags darüber informirt zu sein, welche §§ des Bundes-Betriebs-Reglements die Oesterreichischen Verwaltungen im Vereinsverkehr mit ihren Bahnen etwa auszuschliessen und welche Bestimmungen sie an deren Stelle einzuführen beabsichtigen, erschien es zweckmässig, über diese Modalitäten durch Vermittelung der geschäftsführenden Direction nähere Auskunft einzuziehen.

In Folge dessen ist von der General-Direction der K. K. priv. Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft der Entwurf eines Betriebs-Reglements für die Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen eingesandt worden, in welchem die Abweichungen von dem Bundes-Betriebs-Reglement — mit Ausnahme der durch die Währungsverschiedenheit bedingten — mit fetten Lettern ersichtlich gemacht sind. Ein Theil der darin vorkommenden Zusätze enthält stilistische Abänderungen, welche, wie die Antragstellerin sagt, mit Rücksicht darauf, dass in Ungarn das Deutsche Handelsgesetz nicht eingeführt ist, nothwendig befunden worden sind, um jene ausreichende Erläuterung, welche das Reglement sonst im Gesetze findet, sofort im Reglement zum Ausdrucke zu bringen. Ein anderer Theil besteht aus Erweiterungen, die, wenn gleich im Geiste des Reglements liegend und practisch bereits in Uebung stehend, den Oesterreichischen Verwaltungen nichts desto weniger angemessen erschienen sind, um thatsächlich nachgewiesenen Missverständnissen vorzubeugen. Endlich enthält der Entwurf auch noch Vorschläge, die grundsätzliche Reformen einzelner Bestimmungen des Bundes-Reglements involviren.

Um die Berathung und Beschlussfassung, welche nach Lage der Sache der General-Versammlung vorbehalten werden muss, thunlichst zu erleichtern, sind die Abweichungen des Entwurfs von dem Bundes-Betriebs-Reglement in der Reihenfolge der §§ des Letzteren nachstehend zusammen gestellt:

A. Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren.

§ 2. Zwischen die Worte „Den Anordnungen" ist das Wort „dienstlichen" eingeschaltet.

§ 6. Statt der Worte „findet nicht statt" heisst es: „kann nur verweigert werden."

§ 9. An Stelle des Schlusssatzes in alin. 3. „Ist dies nicht der Fall" u. s. w. bis „umgetauscht werden" ist folgender Passus eingeführt:

„Wenn einem Reisenden der seinem Billete entsprechende Platz nicht angewiesen und ihm auch zeitweilig ein Platz in einer höheren Wagenclasse nicht eingeräumt werden kann, so steht es ihm frei, das Billet gegen ein solches der niedrigeren Classe und gegen Erstattung der Differenz umzuwechseln, oder die Fahrt zu unterlassen und die bezahlte Fahrgebühr zurückzuverlangen."

§ 10. Im alin. 1 sind hinter den Worten: „benutzen will" die Worte eingeschaltet:

„insoferne der Fahrpreis Valutaschwankungen nicht unterliegt."

§ 17. Der erste Satz im alin. 1 ist hinter dem Worte: „ausgerufen" durch den Zusatz ergänzt: „ebenso ist der allfällige Wagenwechsel auszurufen."

§ 19. Zwischen alin. 1 und 2 ist der Satz eingeschaltet:

„Auf Verlangen auch nur eines Reisenden müssen die Fenster auf der dem Windanfalle ausgesetzten Seite geschlossen werden."

§ 20. Zwischen die Worte „der Taxe" sind die Worte „behördlich genehmigten" eingefügt.

§ 21. Hinter alin. 2 folgt der Zusatz:

„Wenn Elementarereignisse oder andere Hindernisse die Fahrt auf der Bahn in einer Strecke unzulässig machen, so wird für die Weiterbeförderung bis zur fahrbaren Strecke mittelst anderer Fahrgelegenheiten nach Thunlichkeit insolange gesorgt werden, bis für jeden einzelnen Fall eine besondere Anordnung getroffen sein wird. Die Reisenden können jedoch nicht verlangen, dass die Weiterbeförderung mittelst anderer Fahrgelegenheiten um die für die Fahrt auf der Eisenbahn erlegten Gebühren von letzterer besorgt werde."

§ 28. Hinter alin. 3 folgt der Zusatz:

„In der Regel soll das Gepäck nur an der Station ausgefolgt werden, wohin es aufgenommen ist. Ausnahmsweise, und nur insoferne Zeit und Umstände, sowie Zoll- und Steuer-Vorschriften dies gestatten, kann jedoch, wenn der Reisende seinen Plan ändert und auf einer früheren Station den Zug verlassen will, über Begehren das Gepäck auch vor der eigentlichen Bestimmungsstation ausgefolgt werden. In einem solchen Falle hat der Reisende bei der Ausfolgung des Gepäckes den Gepäckschein zurückzustellen und das Fahrbillet vorzuweisen und ausserdem sich als Aufgeber unzweifelhaft zu legitimiren."

§ 30. Hinter den Worten: „am ursprünglichen Bestimmungsorte" sind die Worte eingeschaltet: „im Oesterreichisch-Ungarischen Verkehre nach Wahl des Aufgebers auch am Aufgabsorte."

§ 32. Der letzte Satz ist nach den Worten:

„vorzeigen müssen" durch den Zusatz ergänzt: „und haben eine Marke bei Empfangnahme des Gepäckscheins auszufolgen."

§ 33. Als drittes alinea ist die Bestimmung aufgenommen:

„Im Uebrigen unterliegen derlei gefundene Gegenstände der diesfalls in den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften vorgezeichneten Behandlung."

§ 35. Der Paragraph ist durch ein drittes alinea dahin ergänzt:

„Die Reisenden dürfen während der Fahrt nicht in ihren Equipagen bleiben."

§ 40. Im alinea 2 sind zwischen die Worte „werden" und „zur" unter Wegfall des vorletzten Wortes „nicht" die Worte eingeschaltet: „nur unter Beobachtung der diesfalls erlassenen Sanitätsvorschriften."

§ 43. Der letzte Satz im alinea 3 ist durch den Zusatz ergänzt: „widrigenfalls die Thiere auf Gefahr und Kosten des Versenders in Verpflegung gegeben werden."

§ 44. Die Worte „mit Buchstaben" im letzten alinea sind gestrichen und dagegen hinter der Parenthese resp. vor den Worten „auf der Rückseite" eingefügt.

§ 45. Alinea 2 ist in derselben Weise abgeändert.

B. Beförderung von Gütern.

§ 2 alinea 1. Zwischen die Worte „der Eisenbahn" und „eine Verpackung" im ersten Satze sind die Worte: „vorbehaltlich der richterlichen Entscheidung" und am Schlusse des Satzes die Worte eingeschaltet: „oder welches beschädigt ist."

Im zweiten Satze ist, unter Streichung des Wortes „oder," hinter den Worten: „der Verpackung" eingeschaltet: „oder die Schadhaftigkeit des Gutes" und zum Schlusse der Zusatz eingefügt: „und sind in dieser Erklärung die einzelnen Collis zu beschreiben und zu specificiren."

alinea 2. Unter Streichung des Wortes „oder" sind hinter den Worten „der Verpackung" die Worte: „oder der Schadhaftigkeit" eingeschaltet.

§ 3. I. Die Bestimmung sub 1 ist dahin abgeändert:

„Alle solche Güter, deren Transport polizeilich untersagt ist, sowie jene, die wegen ihres Gewichtes oder Umfanges, ihrer Form oder sonstigen Eigenschaft nach den Einrichtungen und der Benutzungsweise der Bahn zum Transporte nicht geeignet sind."

Unter 3 sind die Artikel „Schiesspulver und Schiessbaumwolle, Feuerwerkskörper und Patent-Sprengpulver (Dynamit)" weggelassen.

II. A. Hinter 14 folgen:

15) Schiesspulver.

16) Schiessbaumwolle.

17) Feuerwerkskörper.

18) Patent-Sprengpulver (Dynamit) und hinter den Vorschriften zu Nr. 14 folgende Zusätze:

„Zu Nr. 15. Schiesspulver jeder Gattung muss in guten (Mehlpulver in doppelten) Zwilchsäcken und überdies in gut abgebundenen, mit Einlagreifen versehenen Holzfässern verpackt sein."

„Zu Nr. 16. Schiessbaumwolle ist gleich Schiesspulver in Zwilchsäcken und Pulverfässern, — ohne Säcke, aber in mit Papier auskachirten Holzkisten zu verpacken."

„Zu Nr. 17. Feuerwerkskörper dürfen nur in gut schliessenden Holzkisten, in welchen die einzelnen Körper mit Werg festgelagert sein müssen, zur Aufgabe gelangen."

„Zu Nr. 18. Patent-Sprengpulver (Dynamit) darf nur dann zum Transporte angenommen werden, wenn es aus einer Fabrik stammt, deren Erzeugnisse, zufolge behördlicher Genehmigung, für den Eisenbahn-Transport geeignet sind, und welche mit den diesfalls erforderlichen Legitimationen und Schutzmarken versehen, zur Aufgabe gelangen."

„Dasselbe muss vorher in Papier, sodann in mit Sägespänen ausgefüllten Holzkisten oder Holzfässern verpackt sein, welche Holzgefässe blos mit Holzreifen und Holznägeln verschlossen werden dürfen."

§ 4. Im zweiten Satz ist zwischen die Worte: „erfolgt" und „nach" unter Weglassung des Wortes „erst" eingeschaltet, „ohne Verzug" und am Schlusse des Satzes in Parenthese beigefügt: „cfr. § 10 alin. 2."

§ 5. Im alin. 7 ist hinter den Worten: „den Transportweg bestimmt angeben, eingeschaltet: „welcher von Seiten der Bahn einge-

halten werden muss." Unter 5) ist der Zwischensatz: „sofern nicht die besonderen Vorschriften einzelner Verwaltungen die Ausstellung eigener „Aufnahmsscheine" gestatten" dahin abgeändert:

„sofern ihm nicht die Ausstellung eines eigenen Aufnahmsscheines genügend erscheint."

§ 7. Im Anschluss an alin. 4 ist folgender Zusatz gemacht:

„Dieses Waaggeld wird überdies auch dann erhoben, wenn ausnahmsweise der Versender von gewöhnlichem Frachtgut das Gewicht im Frachtbriefe anzusetzen unterlassen hat und die Ergänzung des Frachtbriefes in dieser Richtung der Eisenbahn überlässt. Für Eilgut wird in solchen Fällen ein Waaggeld nicht erhoben."

§ 8. Der Paragraph ist durch folgenden Zusatz ergänzt:

„Die unrichtige Anwendung des Tarifes, sowie Rechnungsfehler bei der Gebühren-Ermittelung haben weder der Eisenbahn, noch der Partei zum Nachtheile zu gereichen. Der über die Gebühr geleistete Betrag wird gegen Beibringung des Beweises Demjenigen, der die Zahlung leistete, zurückerstattet, wenn die diesfällige Reclamation innerhalb Jahresfrist nach erfolgter Veröffentlichung und thunlicher Avisirung eingebracht wird. Dagegen sind die Parteien verpflichtet, zu wenig gezahlte Beträge nachträglich zu entrichten, wenn die Forderung binnen der Frist eines Jahres, von dem Zeitpunkte der geleisteten Zahlung an gerechnet, geltend gemacht wurde."

§ 9. Hinter alin. 5 folgt der Zusatz:

„Eingegangene Nachnahmen im Oesterreich-Ungarischen Verkehre sind ohne Verzug dem berechtigten Empfänger zu avisiren und auszuzahlen."

§ 10. Der Paragraph enthält am Schlusse die zusätzliche Bestimmung:

„In solchen Fällen steht es der Eisenbahn frei, entweder das Gut zurückzuweisen oder es vorläufig in ihren Räumlichkeiten mit dem Vorbehalte deponiren zu lassen, dass die Annahme zum Transporte erst dann erfolgt, wenn die Verladung des Gutes möglich geworden ist. Der Aufgeber hat dann am Frachtbriefe sein Einverständniss zu erklären, dass die Sendung bis zur thunlichen Verladung eingelagert bleibe."

§ 11. Zwischen alin. 5 und 6 sind folgende Zusätze eingeschaltet:

„In Ansehung der Zeit der Beförderung darf kein Absender vor dem andern ohne einen in den Einrichtungen der Bahn, in den Transportverhältnissen oder im öffentlichen Interesse liegenden Grund begünstigt werden."

„Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen dieses Paragraphen begründen den Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens."

§ 14. Im alin. 10 sub 1 ist statt: „binnen 24 Stunden nach Zusendung der Benachrichtigung" gesagt; „binnen der in den Tarifen festgesetzten lagerzinsfreien Zeit."

§ 15. Nr. 2 ist am Schlusse durch den Zusatz ergänzt:

„Ebenso ist die Eisenbahn zur Leistung einer gleich hohen Conventionalstrafe verpflichtet, für den Fall, als sie angenommene Wagenbestellungen nicht rechtzeitig effectuirt."

Hinter Nr. 6 folgt als neues alinea der Zusatz:

„Bei grossen Güteranhäufungen, durch welche der geregelte Verkehr gestört oder unmöglich gemacht wird, ist die Eisenbahn in den betreffenden Stationen zur Beschränkung der lagerzinsfreien Zeit oder zur Erhöhung der Lagergelder, eventuell zur gleichzeitigen Anwendung beider Maassregeln für die Dauer der Anhäufung der Güter berechtigt, in welcher Beziehung übrigens von Fall zu Fall die Genehmigung der Staatsverwaltung einzuholen ist."

§ 16. Im alin. 4 ist zwischen die Worte: „bestmöglich" und „verkauft" eingeschaltet: „und zwar Güter, die dem schnellen Verderben ausgesetzt sind, ohne Verzug, alle anderen aber nach Ablauf von mindestens 3 Wochen."

§ 19. Hinter dem letzten alin. folgen nachstehende Zusätze:

„Ist an einem Gute ein Abgang oder eine Beschädigung eingetreten, so wird die Eisenbahn in Gegenwart von unparteiischen Zeugen und womöglich in Gegenwart des Reclamationsberechtigten den Gewichts- und Thatbestand und nach Umständen unter Beiziehung von Sachverständigen den an dem Gute eingetretenen Schaden feststellen lassen. Will der Reclamationsberechtigte sich mit der Eisenbahn über die von letzterer zu leistende Entschädigung im aussergerichtlichen Wege ausgleichen, so hat er noch vor dem Bezuge, beziehungsweise vor der Zurücknahme des Gutes den Thatbestand anzuerkennen und seinen Ersatzanspruch anzumelden."

„Stellt er sich hierbei mit dem Ausspruche der von der Eisenbahn beigezogenen Sachverständigen nicht zufrieden, so steht es ihm frei, den Schaden auf seine Kosten durch vom Handelsgerichte oder in dessen Ermangelung vom Richter des Ortes ernannte oder durch bei dem Gerichte bereits ständig bestellte Sachverständige feststellen zu lassen."

„Eine angemeldete Reclamation ist mit einem, den Werth des Gutes nachweisenden Documente, und wenn das Gut bezogen wurde, auch mit dem Frachtbriefe belegt binnen der gesetzlichen Verjährungsfrist wirklich einzubringen, und muss spätestens vier Wochen nach Ueberreichung von der betreffenden Eisenbahn beantwortet werden."

„Die Entschädigung wird an den Reclamanten gegen scalamässig gestempelte Quittung geleistet, und muss der entfallende Betrag binnen Jahresfrist behoben sein, widrigens nach den bestehenden Gesetzen darüber verfügt würde."

§ 21. An Stelle der Worte „im Norddeutschen Bunde" sind die Worte getreten: „für welche dieses Reglement gilt."

§ 22. Hinter Nr. 2 folgt der Zusatz:

„Wenn in Folge besonderer Vereinbarung Güter, die sonst in gedeckten Wagen verladen werden, in ungedeckten Wagen befördert werden, so kann unter der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr auffallender Gewichtsabgang oder Abgang von ganzen Collien nicht verstanden werden."

§ 24. Hinter alin. 2 folgt der Zusatz:

„Im Oesterreich-Ungarischen Verkehre können derlei Ansprüche auch noch binnen 8 Tagen nach der Ablieferung resp. nach Bezahlung der Fracht rechtswirksam erhoben werden."

§ 25 Zwischen alin. 1 und 2 sind folgende Zusätze eingeschoben:

„Im Oesterreich-Ungarischen Verkehre gelten für den Geldwerth der Haftung bei Versäumniss der Lieferzeit nachstehende Bestimmungen:

„Ohne den Beweiss zu verlangen, dass durch die verspätete Ablieferung ein Schade entstanden ist, leistet die Eisenbahn folgende Vergütung:

a) bei Frachtgütern: Wenn die Verspätung mehr als 1 Tag beträgt, bis zu 3 Tagen $^1/_4$, bis zu 8 Tagen $^1/_3$, und wenn die Verspätung mehr als 8 Tage beträgt, die Hälfte der Fracht.

b) bei Eilgütern: Wenn die Verspätung mehr als 12 Stunden beträgt, bis zu 24 Stunden $^1/_4$, bis zu 3 Tagen $^1/_3$, und wenn die Verspätung mehr als 3 Tage beträgt, die Hälfte der Fracht.

Ist durch die verspätete Ablieferung ein Schade wirklich zugefügt und übersteigt derselbe den nach Vorstehendem entfallenden Theil der Fracht, was der Entschädigungsberechtigte nachzuweisen hat, so leistet die Eisenbahn zwar auch die höhere Vergütung, jedoch mit der Beschränkung, dass dieselbe die für ihre Strecke bezahlte ganze Fracht nicht übersteigen darf."

Statt des ersten Satzes im letzten alin. „Ueberschiessende Pfennige sind auf volle Silbergroschen abzurunden" heisst es: „Bruchtheile sind auf ganze Kreuzer abzurunden."

§ 26. Im ersten Absatz sind die Worte: „durch das Bundesgesetzblatt" weggefallen und dagegen die Worte: in den zu amtlichen Veröffentlichungen bestimmten Blättern beider Reichshälften ersetzt.

Im zweiten Absatz ist anstatt: „das Bundesgesetzblatt" gesagt: „die oben angeführten Blätter."

Zu Nr. VIII. der Tages-Ordn., betreffend die technischen Vereinbarungen des Vereins über den Bau und die Betriebs-Einrichtungen der Eisenbahnen und die Referate über die Frage-Beantwortungen für die V. Techniker-Versammlung des Vereins.

Von der Absicht geleitet, die im Jahre 1865 in Dresden durch die Versammlung der Eisenbahn Techniker festgestellten und 1867 in Mainz von Seiten der General-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen genehmigten „Vereinbarungen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen über den Bau und die Betriebs-Einrichtungen der Eisenbahnen" in vollem Einklange mit den inzwischen gewonnenen neueren Erfahrungen zu erhalten, hat die technische Commission schon im Jahre 1869 eine Umfrage an sämmtliche Vereins-Verwaltungen veranlasst, bezweckend, dass alle Wünsche und Bedürfnisse nach Abänderungen der das technische Grundgesetz des Vereins bildenden „Vereinbarungen" zur Sprache gebracht werden.

Dieser Anregung folgend, haben viele Vereins-Verwaltungen, gestützt auf die neuesten Erfahrungen, ihre motivirten Anträge gestellt, und es war die Aufgabe der technischen Commission, dieses Material nach eingehendster Prüfung und Sichtung für den erwähnten Zweck nutzbar zu machen.

Die technische Commission hat sich mit Eifer dieser umfangreichen und wichtigen Arbeit unterzogen und es ging als Frucht dieser Bemühungen, nachdem in Triest am 8. October 1869, in Leipzig am 25. Februar 1870, in Dresden am 21. April 1870, in Stuttgart am 2. Juni 1870 und in Coblenz am 15. Juli 1870, endlich in Weimar am 12. Mai 1871 dafür besondere Conferenzen stattgefunden hatten, der Entwurf der

„technischen Vereinbarungen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen über den Bau und die Betriebs-Einrichtungen der Eisenbahnen"

hervor, welcher Entwurf in seiner vorliegenden Fassung am 26. Juni d. J. und den folgenden Tagen in Hamburg durch die Versammlung der Techniker des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen festgestellt worden ist.

Die Vergleichung dieser umgearbeiteten technischen Vereinbarungen mit den bisher geltenden, von Seiten der General-Versammlung in Mainz genehmigten Fassung zeigt zunächst formelle Unterschiede, indem:

1) die früheren Abschnitte I und III jetzt sub I mit durchlaufender Paragraphirung in ein Ganzes verschmolzen wurden, während die Signalordnung sub II blieb und sub III als Anhang die im Vereine obligatorisch geltenden Bestimmungen recapitulirt werden.

2) Weiter erscheinen die obligatorischen Vorschriften schon in I durch den Druck mit fetten Lettern hervorgehoben.

3) Das Metermaass ist ausschliesslich angewendet und dabei eine Bezeichnungsweise consequent durchgeführt.

Die nähre Bezeichnung der sachlichen Abänderungen, welche die Vereinbarungen durch diese neue Redaction erlitten haben, wird, nachdem eine Detail-Discussion in dieser Versammlung nicht am Platze erscheint, hier entfallen können; übrigens darf auch die genaue Kenntniss der vorgenommenen Abänderungen bei allen Mitgliedern der geehrten General-Versammlung vorausgesetzt werden, nachdem durch die geschäftsführende Direction alle Verwaltungen mit Abdrücken davon betheiligt worden sind. —

Die technische Commission empfiehlt diese neue Fassung der „technischen Vereinbarungen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen über den Bau und die Betriebs-Einrichtungen der Eisenbahnen" der geehrten General-Versammlung zur en bloc-Annahme.

Einen andern Gegenstand ihrer Thätigkeit fand die technische Commission in der Bearbeitung des reichen Materials, welches die Beantwortungen von 26 verschiedenen, alle technischen Fächer des Eisenbahnwesens berührenden Fragen bot, welche von dieser Commission, zum Theile auf Grund besonderer Anträge einzelner Verwaltungen, aufgestellt worden waren.

Die eingelaufenen Beantwortungen wurden durch die von der technischen Commission gewählten Referent-Verwaltungen übersichtlich zusammengestellt und daraus in der Form von „Resumés" Erfahrungssätze abgeleitet, welche, je nach Sachlage bestimmte Ergebnisse constatiren, gewisse Constructionen und Einrichtungen empfehlen oder davon abrathen; oder endlich bei Mangel von genügenden Erfahrungen zu weiteren Beobachtungen anregen.

Die technische Commission glaubt der geehrten General-Versammlung diese Sammlung von Resumés, welche gleichsam die bezüglichen Erfahrungen im Zustande des Werdens darstellen, zur Annahme im Allgemeinen umsomehr empfehlen zu dürfen, als dieselben keinen obligatorischen Character besitzen, jedoch als Leitfaden für den nach dem erfahrungsmässig Besten oder Empfehlenswerthen suchenden Eisenbahn-Techniker entschieden werthvoll, also ebenso sachlich als ökonomisch wichtig sind.

Zu Nr. IX. der Tages-Ordn., betreffend die Grundzüge für die Anlage und den Betrieb secundärer Eisenbahnen.

Die technische Commission hatte sich im Jahre 1869 der Bearbeitung von Grundzügen für die Anlage secundärer Eisenbahnen unterzogen, worüber der Commissions-Bericht S. 38 u. 39 des Wiener General-Versammlungs-Protocolls das Nähere enthält.

Die Wiener General-Versammlung genehmigte die ihr vorgelegten Grundzüge.

Nachdem inzwischen eine Revision und vollständige Umarbeitung der „Grundzüge für die Haupt-Eisenbahnen" stattgefunden hat, werden die aus den Berathungen der in Hamburg vom 26—29. Juni abgehaltenen Techniker-Versammlung hervorgegangenen „technischen Vereinbarungen des Vereins über den Bau und die Betriebs-Einrichtungen der Eisenbahnen" der Berliner General-Versammlung zur Genehmigung vorgelegt werden. Sobald diese Genehmigung erfolgt ist und die technischen Vereinbarungen definitiv festgestellt sind, wird es nach Ansicht der technischen Commission erforderlich sein, dass auch die Grundzüge für die secundären Eisenbahnen einer Revision unterzogen werden, damit die bei der Umarbeitung der Grundzüge für die Hauptbahnen angenommenen Grundsätze auch bei den Grundzügen für die secundären Bahnen in Anwendung gebracht werden können.

Wenn die geehrte General-Versammlung die Ansicht der technischen Commission theilt, dann würde Letztere zu beauftragen sein,

die Revision der Grundzüge für die Anlage secundärer Bahnen vorzunehmen.

Ob das Ergebniss der Berathung der technischen Commission der nächsten General-Versammlung des Vereins vorgelegt oder zuvor durch eine hierzu besonders einzuberufende Techniker-Versammlung geprüft und dann erst an die General-Versammlung gelangen soll,

giebt die technische Commission der Beschlussnahme der General-Versammlung anheim.

Zu Nr. X der Tages-Ordn., betreffend die Einführung eines einheitlichen Entfernungs-Maasses für den Verein.

Durch die geschäftsführende Direction beauftragt, über die Einführung eines einheitlichen Entfernungsmaasses für den Verein der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen einen Bericht an die General-Versammlung zu erstatten* — hat die technische Commission diesen Gegenstand in Berathung genommen und ist zu dem Beschlusse gelangt, zu empfehlen:

„dass der Kilometer als Entfernungsmaass im ganzen Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen für obligatorisch erklärt werden möge."

Es soll jedoch den einzelnen Verwaltungen überlassen bleiben, neben dem Kilometer noch ein anderes landesübliches oder gesetzlich vorgeschriebenes Entfernungsmaass anzuwenden.

Alle statistischen Nachweisungen sollen in Kilometer geführt werden.

Die von Seiten der geschäftsführenden Direction an die technische Commission gestellte Frage, welche Bezeichnung dieselbe für die im Deutschen Reiche eingeführte Meile für zweckmässig halte, glaubte diese Commission dahin beantworten zu sollen, dass der vorgeschlagene Ausdruck: „Reichs-Meile" ganz zweckmässig wäre, vorausgesetzt, dass in Oesterreich für die daselbst einzuführende Meile von 10 000 Metern nicht die gleiche Bezeichnung gewählt wird.

Sollte Letzteres der Fall sein, so würde es sich wohl empfehlen, die Bezeichnung „Deutsche Reichs-Meile" zu wählen.

---

* Das betreffende, an die technische Commission des Vereins gerichtete Schreiben der geschäftsführenden Direction vom 12. Juni 1871 lautet:

Die durch Bundes-Gesetzblatt (No. 28 pro 1868) publicirte Maass- und Gewichtsordnung vom 17. August 1868 tritt am 1. Januar 1872 für das ganze Gebiet des Deutschen Reiches in Kraft.

Die Bestimmungen hinsichtlich des Maasses wollen Sie aus den Art. 3 und 4 dieses Gesetzes ersehen. Dasselbe ist nur für die Deutschen Vereins-Mitglieder (49 an der Zahl) obligatorisch, nicht aber für die Oesterreichischen (24) und fremdländischen (5) Verwaltungen.

Damit im ganzen Vereine ein gleiches Verfahren vom 1. Januar k. J. an zur Anwendung komme, erscheint es uns erforderlich, dass in der bevorstehenden General-Versammlung des Vereins (14. August) eine Vereinbarung hierüber herbeigeführt werde.

Die technische Commission hat früher mehrfach die Frage wegen Einführung eines einheitlichen Maasses bei den Vereinsbahnen berathen, zuletzt am 15. Juli 1864. Der Commissionsbericht befindet sich Seite 18 und 19 des Hannoverschen General-Versammlungs-Protocolls vom August 1864. Aus demselben geht hervor, dass auf Grund des Amsterdamer General-Versammlungs-Beschlusses von 1862

„das Metermaass für die Statistik des Vereins, sowie in den Bestimmungen über Bau und Betrieb der Eisenbahnen neben dem bisherigen landesüblichen Maasse überall mitanzuführen sei, desgl. bei der Correspondenz der Verwaltungen unter sich"

Die General-Versammlung war ferner mit dem Vorschlage der Commission,

„dass ausser dem Meter mit dessen Unterabtheilungen nur noch der Kilometer im Verein zur Anwendung zu kommen habe"

und

„dass in den Fahrplänen die Entfernungen in Kilometern neben den landesüblichen Meilen angegeben werden sollen,"

einverstanden (siehe S. 3 ad VII des Hannoverschen General-Versammlungs-Protocolls vom 9. und 10. August 1864).

In dem Entwurfe der neuen technischen Vereinbarungen, welcher in Hamburg zur Berathung kommt, sind alle Abmessungen nur in Metermaass angegeben.

Wie bei der Eisenbahn-Statistik zu verfahren, würde zu bestimmen sein. Welche Maasse gegenwärtig dort zur Anwendung kommen, geht aus den statistischen Fragebogen und der Eisenbahn-Statistik hervor.

Ebenso würde festzusetzen sein, nach welchem Maasse die Entfernungen in den Fahrplänen angegeben werden, ob die Doppel-Angaben in denselben (Kilometer und Meilen), sowie in der Statistik (siehe Pos. 9. 11. 13. 92. 97. 99. 101. 103 u. s. w.) beibehalten werden oder fortfallen sollen.

Zu Art. 4 des Bundesgesetzes, welcher lautet:

„Als Entfernungsmaass dient die Meile von 7500 Metern",

dürfte es unsers Erachtens zweckmässig sein, sich über eine conventionelle Bezeichnung dieser neuen Meile, zur Unterscheidung von der Oesterreichischen, Preussischen, Sächsischen (mit der Meile zu 7500 Metern identisch), Württembergischen, geographischen, Dänischen, Englischen, Schwedischen u. s. w. Meile, zu verständigen.

Die von einzelnen Autoren bei Herstellung von Maassvergleichungs-Tabellen angenommene Benennung „neue Deutsche Meile" passt wohl augenblicklich, nicht aber nach 10 oder mehr Jahren, da diese Meile dann nichts „Neues" mehr ist. Die bisherige Praxis, die Meile nach ihrem Geltungsgebiet zu nennen (also die für Preussen gültige eine „Preussische", die für Oesterreich eine „Oesterreichische" u. s. w.), scheint uns zweckmässiger. Analog würden für die durch Art. 4 des Bundesgesetzes vom 17. August 1868 eingeführte Meile nur die Benennungen

„Bundes-Meile" oder „Reichs-Meile"

in Betracht kommen können. Letztere empfiehlt sich — ausser ihrer Kürze — auch dadurch, dass durch die Reichsverfassung vom 16. April 1871 (No. 16 des Bundesgesetzblatts pro 1871) die Bezeichnung „Deutsches Reich" gesetzlich eingeführt ist.

Da bei der Techniker-Versammlung, welche am 26. d. Mts. in Hamburg stattfindet, alle Mitglieder der technischen Commission anwesend sind, so stellen wir der geehrten Direction, als Vorsitzenden dieser Commission, ergebenst anheim,

die Mitglieder der technischen Commission in Hamburg zu einer Conferenz zusammentreten zu lassen und den Bericht der Commission an die Berliner General-Versammlung bis Mitte Juli d. J. uns gefälligst einsenden zu wollen.

Die in Rede stehende Angelegenheit haben wir auf die Tagesordnung der bevorstehenden General-Versammlung des Vereins gestellt und sämmtlichen Mitgliedern der technischen Commission Abschrift dieses Schreibens nebst Anlagen übersandt.

Die technische Commission schlägt deshalb der General-Versammlung zur Beschlussfassung vor:

Als Entfernungsmaass ist im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen der Kilometer vom 1. Januar 1872 an obligatorisch in Anwendung zu bringen.

Neben diesem kann ein zweites Entfernungsmaass — je nach den speciellen Bedürfnissen jeder Verwaltung — geführt werden.

Literatur.

Ueber das Englische Eisenbahnwesen, Reisestudien von H. Schwabe, Königl. Preuss. Ober-Betriebs-Inspector, Berlin, Verlag von Ernst & Korn, 1871.

Diese sehr beachtungswerthe Schrift, worin mit seltener Vorurtheilsfreiheit und Sachkenntniss die Vorzüge und Nachtheile des Englischen Eisenbahnwesens gegenüber dem Deutschen besprochen werden, ist als eine besonders erfreuliche Erscheinung im Gebiet der Deutschen Eisenbahn-Literatur zu begrüssen, zumal da sich nicht verkennen lässt, dass die Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen ebenso wie das Publicum in Deutschland und die Deutschen Regierungen in mancher Hinsicht von den Englischen Eisenbahnen lernen können, wie die ganze Einrichtung des Betriebes den besonderen Verhältnissen jeder einzelnen Bahn anzupassen ist und auf welche Weise eine gedeihliche Entwickelung des Verkehrs am besten gefördert wird. Die grösste Gefahr für das Deutsche Eisenbahnwesen liegt theils in der Gewohnheit des Deutschen Publicums, überall Hülfe von den Regierungen zu erwarten, und in der darauf gestützten Neigung der Deutschen Regierungen, sich um Alles zu kümmern, womöglich Alles nach bestimmten Chablonen zu ordnen und den Regierungs-Einfluss so weit wie möglich auszudehnen, theils (und nicht zum kleinsten Theil) in der büreaukratischen, mit übermässiger Schreiberei, Revisionen und Controlen ausgerüsteten Organisation der meisten Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen.

Die vorliegende Schrift bespricht vorzugsweise den Betrieb und die Verwaltung der Englischen Bahnen. Nach einer kurzen geschichtlichen Einleitung ist zunächst die Bedeutung der Englischen Eisenbahnen in volkswirthschaftlicher Beziehung beleuchtet und darauf hingewiesen, dass die erstaunlichen Fortschritte, welche das Eisenbahnwesen sowie in Folge dessen auch der Handel, die Industrie und der Volkswohlstand in England gemacht hat, vorzugsweise dem Grundsatz der Englischen Regierung zuzuschreiben ist, möglichst wenig zu interveniren und Alles den einzelnen Personen oder Gesellschaften zu überlassen.

Bei Betrachtung der Englischen Bahnen in technischer Beziehung ist ferner darauf hingewiesen, dass bei dem Bau der Englischen Hauptbahnen die dortigen Ingenieure mit Recht auf die grossartigen Verkehrsverhältnisse Englands besondere Rücksicht genommen und desshalb auf günstige Steigungen und Curven sowie auf möglichste Unabhängigkeit der Bahnen vom Strassenverkehr grossen Werth gelegt haben, und dass ferner das in England herrschende Bestreben, die Bahnhöfe der grossen Städte, ohne Scheu vor den grössten technischen Schwierigkeiten und enormen Kosten, in unmittelbare Nähe der Verkehrsmittelpunkte zu legen, in hohem Grade zur Entwickelung des Verkehrs beigetragen hat. Zum Beweis der letzteren Behauptung sind die verschiedenen grossen Stationen in London näher beschrieben und ist gleichzeitig die zweckmässige, zeit- und raumersparende, insbesondere auf möglichst rasche Expedition der Personen und Güter berechnete Anordnung der Englischen Stationen für den Personen- und Güterverkehr hervorgehoben.

In Betreff der Betriebsmittel der Englischen Bahnen ist vorzugsweise zu bemerken, dass zur Güter-Verladung fast nur offene Güterwagen mit Wagendecken benutzt werden, wodurch bei einer ausgedehnten Anwendung von hydraulischen und Dampfkrahnen eine sehr rasche Umladung und Abfertigung der Güter ermöglicht wird. Die Calamität des Wagenmangels scheint in England weniger bedenklich als in Deutschland zu sein, weil in England die zum Transport von Kohlen, Erzen etc. erforderlichen Wagen zum grossen Theil von den Besitzern der Kohlengruben etc. gestellt oder von grossen Wagenbauanstalten gegen Miethe hergeliehen werden.

Was die Handhabung des Betriebes anbetrifft, so ist in England vorzugsweise die grössere Geschwindigkeit und Zahl und die geringere durchschnittliche Stärke der einzelnen Züge im Vergleich zu den Deutschen Bahnen zu bemerken. Durch diese verhältnissmässig grössere Zahl der Züge ist die Entwickelung des Verkehrs in England namentlich gefördert. Eine fernere Eigenthümlichkeit des Englischen Eisenbahnverkehrs ist die Einschränkung der Personen- und Güterzüge an Sonn- und Festtagen.

Die mehr oder weniger vollkommene Einrichtung des Signalsystems der Englischen Bahnen entspricht in der Regel der Stärke des Verkehrs und der Zahl der Züge der einzelnen Bahnen. Auf sehr frequenten Bahnen ist fast überall das Block-System durchgeführt und auf sehr frequenten Personenstationen ist in der Regel die Bedienung der Weichen und der Einfahrtssignale durch sinnreiche mechanische Vorrichtungen mit einander verbunden. Indessen lehrt die Erfahrung auch in England, dass selbst die vollkommensten Signaleinrichtungen nicht unbedingt vor Unfällen schützen, und dass für Bahnen mit geringem Verkehr ein einfaches Signalsystem besser als ein complicirtes ist.

Von besonderem Interesse sind die Mittheilungen über die (im Jahrg. 1865 Nr. 22 S. 263 und im Jahrg. 1870 Nr. 3 S. 44 dieser Zeitung bereits beschriebene) schmalspurige Festiniog-Bahn und über die allmälige Entwickelung der secundären Bahnen in Schottland, woran verschiedene allgemeine Betrachtungen geknüpft sind, auf welche Weise der Bau von secundären Bahnen in Deutschland am besten zu fördern sein möchte.

Hinsichtlich der Fahrpreise für den Personenverkehr der Englischen Bahnen ist zu bemerken, dass eigenthümlicher Weise die frequentesten Bahnen die höchsten Fahrpreise haben, ausgenommen die sehr frequente Metropolitan Bahn in London, welche verhältnissmässig niedrige Tarife hat. Im Allgemeinen sind übrigens in England die Fahrpreise beträchtlich höher als in Deutschland. Auf grössere Entfernungen pflegen die Fahrpreise für 1 Person und Meile auf den Englischen Bahnen bedeutend abzunehmen, bei geringen Entfernungen sind sie meistens ungewöhnlich hoch, was man auch so betrachten kann, als ob bei einem ziemlich constanten Tarifsatz pro Person und Meile noch eine Expeditionsgebühr hinzugerechnet wäre.

Der Personenverkehr der Englischen Bahnen zeigt sich als ungewöhnlich stark, auch im Vergleich zum Güterverkehr auf denselben Bahnen. Während sich auf den Preussischen Bahnen die Einnahmen aus dem Personenverkehr zu denjenigen aus dem Güterverkehr im Jahr 1867 wie 20 : 48 verhielten, betrug dasselbe Verhältniss bei den Englischen Bahnen 20 : 23. Die Zahl der Eisenbahnreisenden betrug im Jahr 1868 in England das 13fache der Landesbevölkerung, in Schottland mehr als das 7fache, in Irland nur das Zweifache und auf den Preussischen Bahnen nur etwas mehr als das Zweifache. Eine grosse Bedeutung haben auf manchen Englischen Bahnen die Abonnementsbillets (Season tickets), deren Bedingungen in England für das Publicum sehr bequem und vortheilhafter als in Deutschland sind. Die Arbeiterzüge mit ungewöhnlich niedrigen Fahrpreisen, welche auf einigen Englischen Bahnen eingeführt sind, scheinen sich nicht genügend bezahlt zu machen.

Was die Tarife für den Güterverkehr anbetrifft, so ist besonders zu beachten, dass sämmtliche zum Clearing-System gehörige Englische Bahnen sich über eine gemeinschaftliche Güter-Classification im durchgehenden Verkehr geeinigt haben und dass eine Aenderung dieser Classification nur in seltenen Fällen vorgenommen wird. Die Tarifsätze für den Güterverkehr sind aber in England auf die verschiedenartigste, willkürlichste Weise geregelt, zum Theil übermässig hoch, wo keine Concurrenz zu bekämpfen ist, oder übertrieben niedrig, wenn es gilt, eine Concurrenz zu besiegen. Ueberdies werden in vielen einzelnen Fällen auf den Englischen Bahnen Ausnahme-Tarife vereinbart, also einzelne Privat-Interessen bevorzugt und überhaupt das ganze Geschäft rein kaufmännisch behandelt, in einer Weise, die keine Nachahmung verdient, weil dieselbe leicht zu Bestechungen Veranlassung giebt.

Als eine der bedeutsamsten Einrichtungen des Englischen Eisenbahnwesens ist das Railway-Clearing-House in London, das Central-Abrechnungs-Büreau für fast alle Eisenbahnen von England, Schottland und Irland zu bezeichnen. Eine ähnliche Einrichtung für die Deutschen Bahnen ist unbedingt zu empfehlen.

Mögen die vorstehenden kurzen Mittheilungen über den reichen Inhalt der vorliegenden Schrift derselben manche Leser zuführen und etwas dazu beitragen, die Deutschen Eisenbahnverwaltungen zum Eingehen auf manche nützliche Reformen zu veranlassen. H. T.

* Sammlung der das Oesterreichische Eisenbahnwesen betreffenden Gesetze, Verordnungen, Staatsverträge und Constitutiv-Urkunden. Von Ministerial-Secretär J. Pollanetz und Dr. H. von Wittek. Wien, 1871. Druck und Verlag der k. k. Hof- und Staatsdruckerei. Von der im Auftrage des hohen k. k. Handels-Ministeriums durch die Ministerial-Secretäre Pollanetz und Dr. von Wittek herausgegebenen Eisenbahn-Gesetz-Sammlung ist soeben die eilfte Lieferung erschienen, in welcher die Constitutivurkunden der Ungar. Westbahn (Stuhlweissenburg- Raab-Graz), der Vorarlberger Bahn, der Wiener Neustadt-Gramat Neusiedler Eisenbahn, der Salzburg-Halleiner Eisenbahn, der Ebensee-Ischl-Steger Eisenbahn, der Lundenburg-Nikolsburg-Grussbacher Eisenbahn, der Chyrow-Stryi-Boryslawer Eisenbahn von Lemberg an die Ungar. Grenze am Beskid und von Stryi nach Stanislau enthalten sind.

Inhalts-Verzeichniss der besonderen Beilage zum Deutschen Reichs-Anzeiger und Königl. Preuss. Staats-Anzeiger. No 15 vom 12. August 1871. Chronik des Deutschen Reichs. — Die Kriegskunst, ein Gedicht König Friedrich II. — Zur Geschichte der Deutschen Trachten. II. — Die Banken im Deutschen Reich. II. — Die Königlich Sächsischen Sammlungen für Kunst und Wissenschaft in Dresden. II.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 34.

Erscheint jeden Freitag.

Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
Adolph Refelshöfer
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins

1871

Inserate werden à 1½ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1800 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Elfter Jahrgang.

Leipzig, den 25. August 1871. (Schluss der Nummer: 24. August, Vormittags 11 Uhr.)

Rückblick auf die Gründung und Wirksamkeit des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.*

Auf Einladung des Directoriums der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft traten am 10. November 1846, zu einer Zeit, wo die Preussischen, bis dahin lediglich aus Privatmitteln und zwar von 16 Actien-Gesellschaften erbauten Eisenbahnen eine Gesammtlänge von 262 Meilen umfassten, Vertreter der Mehrzahl der Directionen derselben in Berlin zusammen, um eine dauernde Vereinigung, zunächst zu dem Zwecke zu begründen:

unter Berücksichtigung der inzwischen gemachten Erfahrungen auf Reform der Eisenbahn-Gesetzgebung hinzuwirken.

Man vereinigte sich sofort zu einem Statute für diesen

„Verband der Preussischen Eisenbahn-Directionen"

und aus diesem Verbande, mit dem bis heute stets festgehaltenen Zwecke:

durch gemeinsame Berathungen und Handeln das eigene Interesse und dasjenige des Publikums zu fördern,

hat sich im Verlaufe eines Viertel-Jahrhunderts

„der Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen"

in seinem gegenwärtigen Bestande entwickelt.

Je mehr sich das Netz der Deutschen Eisenbahnen erweiterte, je enger die Beziehungen unter den verschiedenen Verwaltungen wurden, je entschiedener das Bedürfniss gleichmässiger Einrichtungen und mannigfacher Vereinbarungen hervortrat, je mehr befestigte sich die Ueberzeugung von der Nothwendigkeit der Existenz des Eisenbahn-Vereins und seiner Wirksamkeit. Von dieser Ueberzeugung geleitet, wurde schon in der Kölner Versammlung vom Juni 1847 die Ausdehnung des Vereins auf alle Deutsche Eisenbahn-Verwaltungen, d. h. auf diejenigen beschlossen, welche in Deutschland ihr Domicil haben und dieser Beschluss auf der Triester Versammlung (1858) dahin erweitert, dass alle Eisenbahn-Verwaltungen dem Vereine beitreten könnten, welche ihr Domicil in einem zum Deutschen Bundesgebiete gehörenden, oder in einem solchen Lande haben, welches unter einer Deutschen Bundesregierung steht, jedoch nur bezüglich der in den vorgedachten Ländern befindlichen Bahnen, endlich aber dieser Beschluss auf der Mainzer General-Versammlung (1867) so erläutert, wie dies der jetzigen Lage der ehemaligen Deutschen Bundes-Staaten entspricht. Demgemäss steht der Verein zur Zeit für alle im Deutschen Reiche und Oesterreich, sowie Luxemburg befindlichen Locomotiv-Eisenbahnen offen, welche nicht blos localen Zwecken dienen, deren Anlagezweck vielmehr auf einem allgemeinen öffentlichen Bedürfnisse des Personen- und Güter-Verkehrs beruht, und welche bereits mit einer Vereinsbahn im Anschlusse stehen.

Auch der Beitritt Nichtdeutscher, aber mit Deutschen Bahnen im gegenseitigen directen Transportverkehr stehenden Eisenbahnen, welcher in der Befürchtung einer zu grossen Ausdehnung des Vereines und einer übermässigen Erweiterung der ihm damit gestellten Aufgaben längere Zeit auf Widerspruch gestossen war, wurde auf der Hannoverschen General-Versammlung (1864) zwar genehmigt, aber an zuvorigen einstimmigen Beschluss sämmtlicher Vereins-Mitglieder geknüpft, während die Aufnahme Deutscher Bahnverwaltungen nach dem Statut durch Beschluss einfacher Majorität erfolgt. In Folge dessen wurden die Warschau-Wiener, die Warschau-Bromberger und die Lüttich-Mastrichter Bahnen in den Verein aufgenommen, der nunmehr aus ein und achtzig Verwaltungen[1] besteht und ein Eisenbahn-Netz von 4410 Meilen[2] umfasst.

* Der nachfolgende übersichtliche Bericht ist als Festschrift von der geschäftsführenden Direction des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen veröffentlicht worden, mit deren Zustimmung wir denselben hier nach seinem wesentlichen Inhalt zum Abdruck bringen.

[1] Die Mitglieder des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen im Juli 1871 haben wir bereits in voriger Nummer im Verwaltungsbericht der geschäftsführenden Direction des Vereins nach ihren Firmen und ihrer gegenwärtigen Längen aufgeführt. Wir geben noch nachfolgend die Zeit des Beitritts dieser Vereinsmitglieder.

A. Deutsche Verwaltungen.

1)	Aachen-Mastrichter	Mai 1847
2)	Altona-Kieler	October 1847
3)	Badische	Juli 1852
4)	Bayerische Ostbahnen	October 1856
5)	Kgl. Bayerische Verkehrs-Anstalten	Februar 1850
6)	Bebra-Hanauer und Hessische Nordbahn	April 1867
7)	Bergisch-Märkische E.	November 1846
8)	Berlin-Anhaltische	November 1846

Die Leitung der Geschäfte des Vereins wurde schon im Jahre 1846 einer auf je zwei Jahre zu wählenden geschäftsführenden Direction übertragen und bei dieser Einrichtung ist es verblieben, indem der wiederholt gestellte Antrag: entweder einen Ausschuss von mehreren Verwaltungen an deren Stelle zu setzen, oder einen solchen der geschäftsführenden Direction zur Seite zu stellen und diesen Ausschuss zugleich mit der Initiative für Vorschläge und Reformen zu betrauen, auf der Stuttgarter General-Versammlung (1852) verworfen wurde. — Es war dabei der Gedanke leitend, dass während die geschäftsführende Direction nur den auf die erforderliche Centralisation sich beziehenden Geschäften obzuliegen habe, alle, zumal erheblichen Berathungs-Gegenstände besonderen Commissionen zur Berathung zu überweisen seien, deren Zusammensetzung im Verlaufe der Zeit, vorbehaltlich der Befugniss der geschäftsführenden Direction für ausserordentliche Fälle besondere Commissionen niederzusetzen, eine dauernd feststehende geworden ist, so zwar, dass zur Zeit folgende Commissionen bestehen:

1) Verfassungs-Commission;
2) Commission für Angelegenheiten des Personen-Verkehrs;
3) Commission für das Vereins-Güter-Reglement und sonstige Angelegenheiten des Güter-Verkehrs;
4) Commission für die Statistik der Güterbewegung auf den Eisenbahnen;
5) Commission für das Vereins Wagen-Regulativ;
6) Technische Commission;
7) Commission für die zollamtliche Behandlung der Eisenbahn-Transporte;
8) Commission für die Invaliditäts- und Sterblichkeits-Statistik der Eisenbahn-Beamten;
9) Vereinskarten-Prüfungs-Commission;
10) Vereinskarten-Revisions-Commission (Recurs-Instanz);
11) Commission für Revision des Vereinskarten-Reglements;
12) Redactions-Commission der Eisenbahn-Zeitung.

Jede Verwaltung hat das Recht, Berathungs-Gegenstände bei der geschäftsführenden Direction in Vorschlag zu bringen und es hat die von dieser bezeichnete Commission über die Vorschläge unter entsprechender Formulirung der zu fassenden Beschlüsse Bericht zu erstatten.

Die General-Versammlungen,[3] welche früher alljährlich stattfanden, sind nach dem Beschlusse der Hannoverschen General-Versammlung (1864) auf einen zweijährigen Turnus in der Erwägung beschränkt, dass die wichtigsten Berathungsgegenstände damals zum Abschluss gebracht waren, in dringenden Fällen aber durch ausserordentliche General-Versammlungen, zu deren

---

9)	Berlin-Görlitzer	December 1867
10)	Berlin-Hamburger	November 1846
11)	Berlin-Potsdam-Magdeburger	November 1846
12)	Berlin-Stettiner	November 1846
13)	Braunschweigische	November 1847
14)	Breslau-Schweidnitz-Freiburger	November 1846
15)	Eisenbahn-Betriebs-Commission zu Strassburg für die Elsassischen Bahnen	Juli 1871
16)	Frankfurt-Hanauer	Juli 1854
17)	Friedrich-Franz E.	November 1864
18)	Glückstadt-Elmshorner	Mai 1856
19)	Hannoversche E.	November 1847
20)	Hessische Ludwigs E.	Januar 1853
21)	Homburger	Juli 1860
22)	Kirchheimer	Juli 1867
23)	Köln-Mindener	November 1846
24)	Leipzig-Dresdener	October 1847
25)	Ludwigs-E. (Nürnberg-Fürth)	August 1851
26)	Lübeck-Büchener	Juni 1850
27)	Märkisch-Posener	Juni 1870.
28)	Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger	November 1846
29)	Magdeburg-Halberstädter	Februar 1857
30)	Main-Neckarb.	Juli 1852
31)	Main-Weserb.	September 1848
32)	Nassauische E.	Juli 1857
33)	Niederschlesisch-Märkische	November 1846
34)	Niederschlesische Zweigbahn	November 1846
35)	Nordhausen-Erfurter	August 1869
36)	Oberhessische	Januar 1870
37)	Oberschlesische	November 1846
38)	Oldenburgische	Juli 1867
39)	Preussische Ostbahn	Juli 1850
40)	Ostpreussische Südbahn	September 1865
41)	Pfälzische	Februar 1851
42)	Rechte Oder-Ufer-E.	April 1857
43)	Rheinische	November 1846
44)	Saarbrücker	Juli 1850
45)	Sächsische Staats-E.	September 1848
46)	Taunusb.	September 1851
47)	Thüringische	November 1846
48)	Tilsit-Insterburger	Juni 1865
49)	Westfälische	October 1847
50)	Württembergische	Juli 1850
	B. Oesterreichische Verwaltungen.	
51)	Alföld-Fiumaner	Januar 1870
52)	Aussig-Teplitzer	Juni 1858
53)	Böhmische Nordbahn	November 1867
54)	Böhmische Westbahn	Mai 1861.
55)	Buschtêhrader	Januar 1857
56)	Fünfkirchen-Barcs'er	November 1868
57)	Galizische Carl-Ludwig-B.	Juli 1856
58)	Graz-Köflacher	Mai 1857
59)	Kaiser Ferdinands Nordbahn	November 1847
60)	Kaiser Franz-Josef-B.	September 1868
61)	Kaiserin Elisabeth-B.	Mai 1856
62)	Kaschau-Oderberger E.	März 1869
63)	Kronprinz Rudolf-Bahn	November 1868
64)	Lemberg-Czernowitz-Jassy E	Juli 1867
65)	Mohacs-Fünfkirchener	Juli 1862
66)	Oesterreichische Nordwestbahn	August 1870
67)	Oesterreichische Staats-E.	Januar 1849
68)	Erste Siebenbürger E.	Januar 1869
69)	Südbahn	September 1856
70)	Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	September 1856
71)	Theiss-E.	Mai 1856
72)	Turnau-Kralup-Prager E.	October 1865
73)	Ungarische Nordostbahn	Juli 1871
74)	Ungarische Ostbahn	Juli 1870
75)	Ungarische Staats-Eisenbahnen	Februar 1868.
76)	Ungarische Westbahn	August 1871
	C. Fremdländische Verwaltungen.	
77)	Grand central belge	Juli 1869
78)	Lüttich-Mastrichter	August 1864
79)	Niederländische Rheinb.	Juli 1860
80)	Niederländische Staatsb.	Juli 1867
81)	Warschau-Wiener u. Warschau-Bromb. E.	August 1864

Dazu ist noch durch Beschluss der Berliner General-Versammlung gekommen:

82) Direction der Niederländischen Central-Eisenbahn-Gesellschaft zu Amsterdam, deren Gebiet $13_{,46}$ Meilen umfasst.

[2] Durch den in der Berliner General-Versammlung beschlossenen Zutritt der Niederländischen Centralbahn erweitert sich das Vereinsgebiet um $13_{,46}$ Meilen, umfasst somit nun $4423_{,95}$ Meilen.

[3] Folgende General-Versammlungen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen haben seit dessen Beginn stattgefunden:

1) Am 10. November 1846 in Berlin.
2) Am 28. und 29. Juni 1847 in Köln.
3) Am 29. November bis 2. December 1847 in Hamburg.
4) Am 11.—13. September 1848 in Dresden.
5) Am 15.—19. October 1849 in Wien.
6) Am 29. Juli bis 1. August 1850 in Aachen.
7) Am 28. und 29. Juli 1851 in Nürnberg.
8) Am 26.—28. Juli 1852 in Stuttgart.
9) Am 25. und 26. Juli 1853 in Berlin.
10) Am 24. und 25. Juli 1854 in Baden-Baden.
11) Am 23. und 24. Juli 1855 in Breslau.
12) Am 21. und 22. Juli 1856 in Frankfurt a. M.
13) Am 27.—29. Juli 1857 in München.
14) Am 13.—15. September 1858 in Triest.
15) Am 30. und 31. Juli 1860 in Danzig.
16) Am 12.—15. November 1860 in Hamburg.
17) Am 26.—28. August 1861 in Köln.
18) Am 10. Februar 1862 in Dresden.
19) Am 28.—30. Juli 1862 in Amsterdam.
20) Am 3. und 4. August 1863 in Salzburg.
21) Am 9. und 10. August 1864 in Hannover.
22) Am 29. und 30. Juli 1867 in Mainz.
23) Am 19.—21. Juli 1869 in Wien.
24) Am 14.—16. August 1871 in Berlin.

Bei den General-Versammlungen unter No. 1, 11—24 war Berlin-Anhalt vorsitzende Verwaltung (Vorsitzender zu 1 Major von Cronstein, zu 11—21 sowie 23, 24 Director (resp. seit 1861 Geh. Regierungs-Rath) Fournier, bei No. 2—11 Berlin-Stettin (Vorsitzender zu 2—9 Regierungs- und Medicinalrath Dr. Rhades, zu 10 Justizrath Zenke).

Berufung die geschäftsführende Direction befugt, Abhülfe zu verschaffen sei.

Der Verein hat von Anfang an und bis heute — mit Ausnahme der durch Majorität zu genehmigenden Aufnahmen Deutscher Verwaltungen in den Verein — das Princip voller Freiheit der einzelnen Verwaltungen gegenüber den gefassten Plenarbeschlüssen festgehalten und die auf Abänderung dieses Princips im Verlaufe der Zeit gestellten Anträge (Stuttgarter Versammlung 1852) verworfen. Aber trotz dieses Princips, welches unter Ausschluss jeden Zwanges die Ausführung eines Beschlusses von der ausdrücklichen, oder nach einer, früher auf 3 Monate, nach dem Beschlusse der Mainzer Versammlung auf 8 Wochen bestimmten Präclusivfrist vermutheten Genehmigung aller Verwaltungen abhängig macht, ist es mit seltenen Ausnahmen stets gelungen, den Widerspruch gegen Beschlüsse, welche eine erhebliche Majorität für sich hatten, durch gütliche Verhandlungen zu überwinden, auch haben nur in wenigen Fällen Verwaltungen von der statutarischen Bestimmung Gebrauch gemacht: aus dem Vereine zu treten. Indem man es vermied, eine vollständige Nivellirung der Zwecke aller einzelnen Deutschen Eisenbahnen zu Gesammtzwecken übereilt zu erstreben, konnte man sich der Hoffnung hingeben, dass im Verlaufe der Entwickelung der Wirksamkeit der einzelnen Verwaltungen die Einzel-Interessen sich mit dem Begriffe der Gesammt-Interessen immer mehr identificiren würden, eine Hoffnung, die sich für die weitaus wichtigsten Gegenstände des Eisenbahn Verkehrs, zum Besten sowohl der Eisenbahnen, als des dieselben benutzenden Publikums als begründet erwiesen hat.

Die Abstimmung in den Plenar-Versammlungen, in welchen anfänglich jeder Bahn eine Stimme zustand, wurde auf der Nürnberger General-Versammlung (1851) nach Maassgabe der Bahnlänge geregelt, so zwar, dass

eine Länge bis zu 10 Meilen auf eine Stimme,
über 10 „ „ 30 „ „ zwei Stimmen,
„ 30 „ „ 60 „ „ drei „
„ 60 „ „ 100 „ „ vier „
„ 100 „ „ 150 „ „ fünf „

die Berechtigung giebt, unter Zuschlag von je einer Stimme für jede weiter angefangenen 50 Meilen.

Die mit Rücksicht auf den Umfang des Vereins mässigen Verwaltungskosten (im Durchschnitt der Jahre 1868—1870 ca. 10 000 Thlr. jährlich, worunter 3500 Thlr. Druckkosten und 2500 Thlr. Zuschuss für die Eisenbahn-Zeitung) werden von den Vereins-Mitgliedern nach dem Verhältniss der Bahnlänge getragen, so jedoch, dass ein Beitragsminimum zu entrichten ist, welches von der Breslauer Versammlung (1855) für jede Verwaltung auf 20 Thlr. festgesetzt, von der Hannoverschen Versammlung (1864) auf 30 Thlr. erhöht wurde. Das von jener Versammlung auf 80 Thlr. festgesetzte Beitrags-Maximum wurde durch letztere Versammlung in Wegfall gebracht.

Die Wirksamkeit des Vereins der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen hat sich im Verlaufe der Zeit auf alle Gebiete des Eisenbahnwesens erstreckt, stets das Ziel im Auge behaltend:

die Deutschen Eisenbahnen, soweit dies ohne Verletzung wesentlicher Interessen erreichbar erschien, als ein einheitliches Netz zu behandeln,

und durch Zusammenfassung und Nutzbarmachung der Intelligenz und der Erfahrungen der Einzelverwaltungen den Eisenbahnverkehr und Eisenbahnbetrieb bei allen Verwaltungen zu fördern.

In dieser Beziehung sind zunächst gewisse allgemeine Bestrebungen in Betracht zu ziehen.

Um den höheren Eisenbahnbeamten eine erleichterte Gelegenheit zu gewähren, nicht nur zur Berathung und Verständigung über gemeinsame Zwecke der Verwaltungen untereinander persönlich zusammen zu treffen, sondern auch durch Anschauung sowohl das Beste der eigenen Verwaltungen als das allgemeine Interesse der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen überhaupt fördern zu können, sicherten sich sämmtliche Vereins-Verwaltungen für Directions-Mitglieder und Oberbeamte freie Eisenbahnfahrt — unter Beschränkung der Zahl der Oberbeamten-Freikarten — nach Maassgabe der betreffenden Bahnlänge zu. Der diesfällige Antrag wurde auf der Kölner General-Versammlung (Juni 1847) gestellt und das Freikarten-Reglement, nach welchem die Freikarten fünfjährige Gültigkeit hatten, auf der Hamburger General-Versammlung (December 1847) genehmigt. An die Stelle dieses Reglements trat nach dem Beschlusse der Nürnberger General-Versammlung (1851) eine „Uebereinkunft", wonach zur Entscheidung über Anträge auf Ertheilung von Freikarten, welche nunmehr auf unbestimmte Zeit ausgestellt wurden, eine unter dem Vorsitze der geschäftsführenden Direction aus fünf von der General-Versammlung gewählten Verwaltungen bestehende Prüfungs-Commission eingesetzt wurde. Die Revision dieser Uebereinkunft erfolgte auf der Breslauer (1855) und demnächst auf der Triester (1858) General-Versammlung, welche den Freikarten die Bezeichnung „Vereinskarten" beilegte und Verwaltungen ohne eigenen Bahnbetrieb von der Vereinskartenbefugniss ohne Weiteres ausschloss.

Die freie Correspondenz der Vereins-Verwaltungen auf ihren Bahnen war ein weiterer Gegenstand wiederholter Erörterungen und Bemühungen des Vereins. Nachdem dieser Gegenstand zuerst auf der Hamburger General-Versammlung (1847) angeregt war, beschloss die Dresdener General-Versammlung (1848) die Portofreiheit für Briefe, Acten und Drucksachen, welche die Verwaltungen untereinander austauschen, zu beantragen, Anträge, welchen nach Verlauf einiger Jahre mit der Maassgabe entsprochen wurde, dass in Oesterreich Packete nur bis zu 1 Pfund Gewicht und später nur bis zu 15 Loth frei befördert wurden, weshalb (in den Jahren 1865 resp. 1868) die Einrichtung getroffen wurde, dass schwerere Packete nach und von Oesterreich vermittelst der Bahn zu befördern seien.

In Folge des Bundesgesetzes vom 5. Juni 1869 wurde im Bereiche des Norddeutschen Bundes die Portofreiheit für Vereinssachen aufgehoben, jedoch, da der Verein als zur Entschädigung berechtigt anerkannt wurde, die Restitution des verausgabten Portos durch Führung von Contobüchern Seitens der Postbehörde gesichert.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Berliner Briefe.

(Vom Berliner Eisenbahn-Actienmarkte. Aus den Geschäftsberichten der Kgl. Ostbahn, Saarbrücker und Oberschlesischen E. Tilsit-Insterburger E. Schneidemühl-Dirschau und Thorn-Insterburg. Sorau-Sagan. Marienburg-Mlawa. Bergisch-Märkische E. Siegen-Dillenburg-Wetzlar-Frankfurt. Wesel-Schermbeck-Haltern. Münster-Enschede. Harburg-Bremen. Hude-Brake. Rhein-Nahebahn. Flöhathalbahn.)

** Berlin, 20. August. Für die Cours-Entwicklung der Eisenbahn-Actien hatte diese Woche einen nicht günstigen Verlauf. Die Schwierigkeiten, die sich bei den Frankfurter Verhandlungen über die Ausführung des Friedensvertrages herausstellen, sind für die Speculation ein Beweggrund, die hohen Coursgewinnste, die in dem gegenwärtigen Preisstande aller Börsenwerthe liegen, zu realisiren. Die Gewinnrealisationen gaben den eigentlichen Speculationspapieren jedoch keine so entschieden rückgängige Wendung, wie den der Capitalanlage dienenden. Während bei jenen auf die Bergung des Gewinnstes stets wieder neue Engagements folgen, bleibt hier die Kauflust zurück, sobald die retrograde Bewegung dem Publikum zu sagen scheint, dass die Hausse ihre Grenze bereits überschritten hatte Um nur einige bezeichnende Beispiele hervorzuheben, bemerken wir, dass vom vorigen Sonnabend bis zum gestrigen Bergisch-Märkische von 135 auf $133\frac{1}{2}$, Anhalter von $242\frac{7}{8}$ auf 237, Görlitzer von 77 auf $75\frac{1}{2}$, alte Potsdamer von 262 auf 256, junge von 214 auf 208, Stettiner von 152 auf $149\frac{1}{2}$, Rechte Oderufer von 98 auf 96, Thüringer von $150\frac{1}{2}$ auf $149\frac{1}{2}$ gewichen sind. Dagegen hoben sich Köln-Mindener, Rheinische und Oberschlesische von neuem und Altona-Kieler, die am Sonnabend der Vorwoche 122 schlossen, schliessen diese Woche 128. In Eisenbahn-Prioritäten ist das Geschäft in wesentlich engen Grenzen zurückgetreten. Die Capitalanlage gab in letzter Zeit den im Vergleich zu ihrer Verzinsung in der Coursentwicklung zurückgebliebe-

nen Oesterreich-Ungarischen Prioritäten den Vorzug vor den Preussischen Devisen.

Diese Woche brachte uns die umfänglichen Jahresberichte Königlicher Bahnverwaltungen: der Kgl. Ostbahn, der Kgl. Saarbrücker Bahn und der Oberschlesischen. Die Gesammteinnahme der Ostbahn belief sich pro 1870 auf 9 159 329 Thlr., die Ausgabe auf 4 026 147 Thlr. 25 Sgr. 7 Pf., der Ueberschuss betrug 5 133 182 Thlr. 1 Sgr. 5 Pf., gegen den Ueberschuss von 1869 um 507 939 Thlr. mehr. Das Baucapital, das sich im Jahre 1869 mit 7,20% verzinste, verzinst sich pro 1870 mit 8,65%. — Die Kgl. Saarbrücker Eisenbahn hatte pro 1870 eine Gesammteinnahme von 1817 574 Thlr. 16 Sgr. 7 Pf., eine Ausgabe von 995 240 Thlr. 5 Sgr. 1 Pf., mithin einen Ueberschuss von 822 324 Thlr. 11 Sgr. 6 Pf., gegen das Vorjahr 1869 ein Minus von 66 916 Thlr. 4 Sgr. 7 Pf., eine Verzinsung von 4,79% des bis ult. 1870 verwendeten Anlagecapitals zur Höhe von 17 161 203 Thlr., während im Jahre 1869 5,62% resultirten. — Der Ueberschuss des Betriebsfonds 1) der Oberschlesischen Eisenbahn (ohne Ueberschuss der Rossbahn und Neisse-Brieger Eisenbahn) beträgt pro 1870 4 045 745 Thlr. 9 Sgr., 2) der Rossbahn 120 139 Thlr. 2 Pf., 3) der Breslau-Posen-Glogauer Bahn 810 473 Thlr. 8 Sgr. 8 Pf., 4) der Stargard-Posener 467 594 Thlr. 4 Sgr. 11 Pf., 5) der Neisse-Brieger 120 508 Thlr. 8 Sgr. 7 Pf., 6) der Wilhelmsbahn 524 238 Thlr. 12 Sgr. 6 Pf. Mithin stellt sich der Gesammt-Ueberschuss des Unternehmens auf 4 190 486 Thlr. 4 Sgr.

Die Vertreter der Tilsit-Insterburger Eisenbahn haben bei Gelegenheit der Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Schritte gethan, um der Gesellschaft den Weiterbau über Tauroggen nach Schauben zu sichern. Auch ist Aussicht vorhanden, dass dieser Gesellschaft von der Russischen Regierung die Concession für die Russische Strecke ertheilt werden wird.

Von den im Bau begriffenen Eisenbahnstrecken von Schneidemühl nach Dirschau und von Thorn nach Insterburg werden voraussichtlich schon im October die Strecken Flatow-Conitz, Gerdauen-Rothfliess und Mocker-Jablonowo dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Die Eröffnung der Bahn von Sorau nach Sagan ist für den 1. Januar 1872 (nicht 1. October c., wie verschiedene Blätter berichteten) in Aussicht genommen.

Nach einer Mittheilung aus Ostpreussen wird die projectirte Bahnlinie Marienburg-Mlawa binnen Kurzem unter Oberleitung des Geometers Hansemann auf der ganzen Strecke vermessen werden.

Durch Erkenntniss des Kgl. Kreisgerichts Köln vom 19. v. M. ist die Direction der Bergisch-Märkischen E.-G. in den Besitz des sämmtlichen von ihr zur Weiterführung der Bahn von Mülheim a. Rh. nach Deutz beanspruchten Terrains gegen die im Expropriations-Verfahren festgesetzte Entschädigung eingewiesen worden.

Die speciellen Baupläne für die Strecke Odenkirchen-Jülich, welche an die Stelle der früher projectirten Bahn von Erkelenz nach Jülich tritt, sind nunmehr genehmigt und die Einleitungen zum Bau getroffen. In der Nähe der Orte Neukirchen, Otzenrath und Ameln sind Horizontalen eingelegt, um Bahnhöfe resp. Haltestellen einlegen zu können, deren Einrichtung jedoch wesentlich davon abhängen wird, ob die betreffenden Gemeinden die von ihnen in Aussicht gestellten Beiträge leisten.

In vergangener Woche fand in Wetzlar eine Conferenz von Interessenten der projectirten Bahnlinie Siegen-Dillenburg-Wetzlar-Frankfurt statt, um die Wege zur Durchführung dieses Projectes zu besprechen, da dieselbe, nachdem die Bergisch-Märkische E.-G. die Linie Altenhundem-Cölbe-Giessen aufgegeben habe, wahrscheinlich geworden. Es ward beschlossen, eine Petition an den Handelsminister zu richten.

Die polizeiliche Begehung der Bahnlinie Wesel (Bahnhof)-Schermbeck resp. Haltern ist auf den 22. d. M. festgesetzt. Der Bau der Strecke sollte alsbald in Angriff genommen werden.

Die Bau-Gesellschaft, die sich die Ausführung der Bahn Münster-Enschede zur Aufgabe gemacht hat, und an deren Spitze der Fürst von Bentheim-Steinfurt steht, hat sich gegen die von einem in Münster bestehenden Comité beantragte Aenderung der Bahnlinie entschieden. Auch der Handelsminister hat jenes Comité abgewiesen und ihm lediglich überlassen, eine Verständigung mit der Bau-Gesellschaft zu versuchen.

In den Zeitungen war kürzlich von einem Bahnproject Münster-Bocholt die Rede, dessen Ausführung dem Commerzienrath Sabay concessionirt worden sei. Offenbar liegt hier eine Verwechselung mit der allerdings in der Vorbereitung begriffenen Linie Wesel-Bocholt vor.

Die Harburg-Bremer Bahnangelegenheit soll ihrer Verwirklichung nahe sein; die Linie Rotenburg-Tostedt-Hittfeld-Harburg ist gewählt. Die Absicht ist, den Bau noch in diesem Herbst zu beginnen.

Auf der Oldenburgischen Bahn Hude-Brake wird die Strecke Hude-Neuenkoop bereits mit der Arbeitslocomotive befahren. An der Huntebrücke bei Elsfleth sind die vier grossen Strompfeiler bald fertig, mit der Legung des Eisengerüstes wird dann bis zum Frühjahr gewartet werden. Die Strecke von Brake nach Hammelwarden ist ebenfalls bald fertig gestellt.

Für die auf den 29. September d. J. einberufene ausserordentliche General-Versammlung der Rhein-Nahe-Eisenbahn ist von dem Actionär Herrn Karl Cerf aus Landau der nachfolgende Antrag zur Beschlussfassung eingebracht worden: 1) In Betracht der wesentlichen Dienste, welche die Rhein-Nahe-Eisenbahn bei Ausbruch des Krieges geleistet, während durch die bekannten Vorgänge beim Bau der Eisenbahn seit fast fünfzehn Jahren den Actionären jede Rente entzogen ist, möge die ausserordentliche General-Versammlung an die Preussische Staatsregierung das Ersuchen richten, die Rhein-Nahe-Eisenbahn mit der Saarbrücker und den Lothringer Staatsbahnen zu verschmelzen, den Actionären 4 Procent jährliche Zinsen zu bezahlen und die Actien unter Uebernahme der Prioritätsschulden binnen 50 Jahren al pari zurück zu bezahlen, event. 2) den geleisteten Vorschuss von 860000 Thlrn. so lange zu stunden, bis den Actionären eine jährliche Rente von 2 Procent hinausgezahlt werden kann und § 14 Absatz 3 der Statuten erfüllt sein wird, event. 3) die noch besitzenden 3/4 Mill. Thlr. II. Priorität dem Staat unter Stundung des Restes des Vorschusses bis 1. Januar 1873 al pari verzinslich und amortisirbar vom 1. Januar 1873 ab für seine Forderung zu überlassen.

In der am 15. August c. zu Dresden abgehaltenen Generalversammlung der Zeichner auf die Actien der Flöhathal-Eisenbahn (Chemnitz-Komotau) fand in Gemässheit der Tagesordnung die Constituirung der Gesellschaft statt. Nachdem die Zeichnung des Actien-Capitals von 6 700 000 Thlr. nachgewiesen, wurden die Statuten genehmigt und in den Verwaltungsrath die Herren von Herder, Hauschild, Julius Alexander, Eltzbacher, Mauthner, Siemens, Steinfeld, Schultze und von Kauffmann-Assermann gewählt.

* **Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn.** Am 19. d. M. fand die Abnahme der Strecke Cottbus-Guben der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn in landespolizeilicher und eisenbahntechnischer Beziehung statt. Die Eröffnung erfolgt am 1. September cr. Der Fahrplan ist bereits von dem Herrn Minister genehmigt. Es wird durch die kurze Bahnstrecke eine sehr bedeutsame alte Route, nämlich Posen-Leipzig, wieder hergestellt und sollen auch bei einem Zuge in jeder Richtung die Wagen von einem Endpunkte bis zum anderen durchgehen. Ebenso ist ein durchgehender Güterzug vereinbart. Die Personenzüge finden in Pristewitz auch Anschlüsse nach und von Dresden und Chemnitz, in Guben nach Frankfurt und Breslau, in Cottbus nach Berlin und Görlitz.

* **Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn.** Dem soeben erschienenen 1870er Geschäftsberichte entnehmen wir zunächst folgende Notizen über den Bau neuer Bahnstrecken: Auf der Aschersleben-Halle'schen Bahn sind die Erdarbeiten nahezu vollendet. Die Strecke Aschersleben-Cönnern ist soweit fertig gestellt, dass dieselbe binnen Kurzem dem Betriebe übergeben werden kann; auf der Strecke Cönnern-Halle sind die Arbeiten zum Verlegen des Geleises im Gange.

Die Zweigbahn Stendal-Salzwedel ist am 15. März 1870 dem Betriebe übergeben. Die Grunderwerbsverhandlungen der Strecke Salzwedel-Uelzen sind grösstentheils beendet und sind die Erdarbeiten begonnen.

Auf der Berlin-Lehrter Bahn sind die Erdarbeiten, sowie sämmtliche Brückenbauten vollendet. Die Strecke Spandau-Gardelegen ist am 15. März c. dem Betriebe übergeben, die Strecke Spandau-Berlin wird am 15. Juli c. eröffnet werden (ist geschehen. Die Red.); der Oberbau eines Geleises zwischen Gardelegen und Lehrte ist bis auf kurze Strecken soweit verlegt, dass die Strecke mit Arbeitszügen befahren wird und nach erfolgter Vervollständigung der Kiesbettung dem öffentlichen Verkehre übergeben werden kann.

Die Concession für den Bau und Betrieb einer Bahn von Magdeburg über Neuhaldensleben bis zum Anschluss an die Berlin-Hannoverschen Bahnen ist der Gesellschaft ertheilt und der hierüber lautende neunte Statutnachtrag Allerhöchsten Ortes unterm 7. Juni d. J. vollzogen. Die Situations- und Nivellementspläne der Strecke Magdeburg-Neuhaldensleben liegen den Königlichen Behörden behufs landespolizeilicher Festsetzung vor.

Die Entwürfe für die Umbauten des Bahnhofes zu Magdeburg haben im Wesentlichen die Genehmigung des Königlichen Handelsministeriums erhalten; leider aber hat bis dahin immer noch keine definitive Feststellung der Verbindungsbahnstrecken von Buckau resp. der Wittenberge'schen Bahn nach dem neuen Cetralbahnhofe erreicht werden können.

— *tz.* **Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.** (Geshäftsbericht pro 1870.) Das Bahngebiet umfasste ult. 1870 die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn von 51,62 Meilen und die Schlesische Gebirgsbahn von 23,12, zusammen 74,74 Meilen. Die Hauptbahn ist mit Ausnahme der 0,31 M. langen Verbindungsbahn doppelgeleisig. Das Anlage-Capital betrug: für die Niederschlesisch-Märkische E. 40 527 149 Thlr. überhaupt, bez. 786 632 Thlr. pro Meile, für die Schlesische Gebirgsbahn 12 349 090 Thlr. überhaupt, bez. 534 199 Thlr. pro Meile.

Die Betriebsmittel bestanden aus 250 Locomotiven nebst Tendern, 367 Personenwagen mit 17 260 Plätzen, sowie 5121 Gepäck-, Güter- und Kohlenwagen mit einer Ladungsfähigkeit von 981 352 Ctrn. Die Locomotiven haben 633 670 Nutzmeilen zurückgelegt.

Im Jahre 1870 wurden befördert: 12 932 Personen in der I., 252 993 in der II., 840 765 in der III., 1 593 460 in der IV. Classe, sowie 397 067 Militaire, zusammen 3 097 217 Personen, von welchen 2 718 586 auf den Binnenverkehr entfallen. Durchschnittlich hat jeder Reisende 7,67 Meilen zurückgelegt; es beträgt die spezifische Frequenz 403 947 Personenmeilen auf der Hauptbahn und 55 941 auf der Schlesischen Ge-

birgsbahn, in Summa durchschnittlich 317 649 Personenmeilen und die durchschnittliche Einnahme pro Person und Meile 2 Sgr. 2 Pf., wogegen die Selbstkosten des Transports — jedoch einschliesslich des Reisegepäcks — sich auf 2 Sgr. $0,_{921418}$ Pf. gegen 1 Sgr. $11,_{275775}$ Pf. im Vorjahre stellen. Der Verkehr war um 138 999 Personen = $4,_{70}$ Proc. höher als im Vorjahre.

Obenan stehen im Verkehre die Stationen Berlin, Görlitz, Breslau, Frankfurt, Liegnitz und Lauban und hinsichtlich der Einnahmen Berlin, Breslau, Görlitz, Frankfurt, Liegnitz und Hansdorf.

In der Richtung von Berlin nach Breslau und Görlitz resp. von Görlitz nach Breslau sind 1 464 141 Personen, in umgekehrter Richtung 1 633 076 Personen befördert.

Die Neben-Transporte bestanden aus 145 477 Ctr. Gepäck, 3065 Equipagen, 38 673 Pferde und 4632 Hunde.

Im Güter-Verkehre kamen zur Beförderung: 374 290 Ctr. Eilgut, 149 Ctr. Postgut (auf der Strecke Ruhbank-Liebau), 35 484 Ctr. sperriges Gut, 2 198 594 Ctr. der Normalclasse, 4 252 248 Ctr. der ermässigten Classe A., 7 736 093 Ctr. der Classe B, 2 930 086 Ctr. der Classe C, 22 716 710 Ctr. Kohlen, 457 666 Ctr. Coaks, 1 194 953 Ctr. Braunkohlen, 357 286 Ctr. Kalk, 745 950 Ctr. Steine, 2 649 325 Ctr. Güter zu sonstigen Spezialtarifen, 75 584 Ctr. frachtpflichtige Dienstgüter, 424 207 Ctr. Vieh (zusammen 46 148 626 Ctr.), 1 875 718 Ctr. frachtfreie Betriebsdienst- etc. Güter, 124 499 Ctr. frachtfreie Dienstbaugüter und 10 173 Ctr. frachtfreie Güter für ausgerückte Truppen etc., überhaupt 48 159 017 Ctr., von welchen 13 539 582 Ctr. auf den Binnenverkehr entfallen.

Jeder Centner hat durchschnittlich $24,_{585}$ Meilen durchfahren, es beträgt mithin die spezifische Güter-Frequenz 15 180 259 Centnermeilen. Die Einnahme pro Centner und Meile, wobei jedoch die frachtfreien Güter ausgeschlossen, beträgt $1,_{746}$ Pf., die Selbstkosten dagegen $0,_{953800}$ Pf. im Jahre 1870 und $0,_{923142}$ Pf. im Jahre 1869.

In der Richtung nach Berlin sind 4 659 396 Ctr. Güter mehr befördert als in der entgegengesetzten Richtung.

Der Verkehr ist um 5 203 481 Ctr. Güter und 8690 Ctr. Vieh gestiegen.

Die Einnahmen haben betragen: für Personen-Beförderung 1 686 597 Thlr., für Gepäck-Ueberfracht 43 644 Thlr., für Equipagen 31 177 Thlr., für Hunde 1418 Thlr., für Pferde 86 172 Thlr., an Extraordinarien 159 Thlr. (zus. 1 849 167 Thlr. bez. 145 030 Thlr. mehr als 1869), für Eilgüter 218 416 Thlr., für Postgüter 3418 Thlr., für Frachtgüter 5 068 462 Thlr., für Eisenbahn-Fahrzeuge 22 784 Thlr., für Viehtransporte 102 302 Thlr., an Extraordinarien 87 800 Thlr. (zusammen 5 503 182 Thlr. bez. 256 892 Thlr. mehr als 1869) und aus verschiedenen Quellen 214 855 Thlr., überhaupt 7 567 205 Thlr., von welchen 77 494 Thlr. in Rest geblieben sind. Die Einnahmen betragen pro Bahnmeile 100 582 Thlr., pro Nutzmeile 12 Thlr. 2 Sgr. 9 Pf. und sind gegen das Vorjahr nur 264 464 Thlr. = $3,_{62}$ Pro. gestiegen.

Die Ausgaben betrugen: für die allgemeine Verwaltung 185 625 Thlr., für die Bahnverwaltung 1 102 716 Thlr. und für die Transportverwaltung 2 260 542 Thlr., zusammen 3 548 883 Thlr., pro Bahnmeile 47 483 Thlr., pro Nutzmeile 5 Thlr. 20 Sgr.; sie sind um 127 468 Thlr. = $1,_{80}$ Proc. höher als im Vorjahre. Sie absorbirten $47,_{38}$ Proc. der Einnahmen.

Der Einnahme-Ueberschuss beträgt 3 940 827 Thlr. überhaupt, 53 099 Thlr. pro Meile und 6 Thlr. 12 Sgr. 9 Pf. pro Nutzmeile. Von demselben wurden 1 050 042 Thlr. zur Verzinsung und Amortisation der Obligationen und Actien verwendet, 13 567 Thlr. zu Verwendungen des Reserve- und 796 079 Thlr. zu dergl. des Erneuerungsfonds, sowie 146 573 Thlr. zur Vermehrung der Betriebsmittel und zu Meliorationen bestimmt und 1 934 566 Thlr. an die Staatscasse abgeführt.

In den Händen von Privaten würde die Bahn eine Dividende der Actien von $16,_{70}$ Proc. ertragen haben.

Die Pensionscasse hatte ult. 1870 einen Bestand von 612 655 Thlrn. und die Sterbecasse von 30 541 Thlrn.

Wiener Briefe.

♂ Wien, am 22. August. (Vom Eisenbahn-Aktienmarkte. Das Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnnetz. Predilbahn. Wagenreinigungsgebühr. Oesterreichische Staatsbahn-Gesellschaft. Zum Eisenbahngüterverkehr. Schiedsgerichtsordnung. Geiersberg-Niederlipka.)

Die Eisenbahnactien spielten in der verflossenen Berichtsperiode unter allen Effekten der Börse die hervorragendste Rolle. Kaiser Franz-Josefsbahn, Fünfkirchen-Barcser, Raab-Grazer und Ungarisch-Galizische stiegen um je 3 Gulden, Linz-Budweiser um 4, Rudolphsbahn, Ostbahn und Kaschau-Oderberger um 2 bis 2½ Gulden. Die namhafteste Avance und zwar um 6 fl. machten Alfölder. Staatsbahn hoben sich um 5½ Gulden, Lombarden, Karl Ludwigsbahn und Nordbahn jedoch blieben vernachlässigt. Viel Beachtung fanden Elisabeth-Westbahn, die namentlich am Wochenschlusse viel für Norddeutsche Rechnung gekauft wurden; ihre Avance betrug 6 fl. Einen Rückgang von 3 fl. haben Oesterreichische Nordwestbahn lit. A zu verzeichnen. Es ist eine erfreuliche Erscheinung, dass Deutschland sich lebhafter an den Oesterreichischen Wertheffekten betheiligt als früher. Wir erblicken hierin das Symptom einer Erscheinung, die wir nur aus dem innersten Grunde unseres Herzens freudig begrüssen müssen; denn seitdem Oesterreich-Ungarn aus Deutschland vertragsmässig ausgeschieden ist, hat jenes allen Halt verloren. Es taumelt wie ein Schiff ohne Ruder, Segel und Compass auf hoher See und wird nur dann an Sicherheit gewinnen, wenn es wieder mit Deutschland sich verbündet. Der hervorragende Theil Oesterreich-Ungarns ist für dieses Bündniss und die Sympathien Deutschlands neigen ebenfalls nach dieser Seite hin. Die Kaiserbegegnung hat wesentlich beigetragen, das heilige Feuer des Nationalgefühls zwischen den dies- und jenseitigen Deutschen zu potenziren, wodurch natürlich auch der Actienmarkt angenehm berührt werden musste.

Nunmehr gehen wir zu den andern Vorgängen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens über:

Das Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnnetz hatte im verflossenen Monate eine Ausdehnung von 1332¼ Meilen. Befördert wurden im Juli auf demselben 2 591 766 Personen und 42 369 479 Ctr. Last. Die Gesammteinnahme (mit Ausnahme der Siebenbürgischen Bahn*) betrug 13 330 230 fl., um 2 338 536 fl. mehr als im selben Monat vorigen Jahres und um 757 613 fl. mehr als im vorgehenden Monate d. J. Eine Abnahme gegen denselben Monat des v. J. zeigen die Kaschau-Oderberger, Aussig-Teplitzer, Lemberg-Czernowitzer, Carl-Ludwig, Oesterreichische Nordwest- und einzelne Strecken der Buschtêbrader Bahn, alle andern zeigen eine Zunahme.

Die Börsendeputation in Triest hat sich kürzlich an den Handelsminister mit der Bitte um Bekanntgabe des dermaligen Standes der Predilbahnfrage gewendet. Diesem Ansuchen entsprechend, ist derselben unterm 1. August d. J. eröffnet worden, dass das Handelsministerium der Frage der Sicherstellung einer allen Anforderungen und insbesondere auch den Bedürfnissen der Stadt Triest genügenden Fortsetzung der Kronprinz-Rudolfsbahn bis zum Adriatischen Meere von Anbeginn die vollste Aufmerksamkeit zugewendet habe. Im Hinblick auf die hochwichtigen Interessen, welche durch den Ausbau einer zweiten Bahnverbindung des ersten Oesterreichischen Hafenplatzes mit dem Innern der Monarchie berührt werden, erscheine es jedoch geboten, eine Entscheidung über die herzustellende Bahnlinie erst nach eingehender Prüfung aller hierfür beantragten Alternativen hervorzurufen. Zu diesem Zwecke sei bereits die Veranlassung getroffen worden, dass sowohl das Project der Predilbahn, als die Projecte der concurirenden Linien einer nochmaligen technischen Begutachtung und der erforderlichen Vervollständigung unterzogen werden.

In Folge Erlasses des Handelsministeriums sind die Bahnverwaltungen fortan zur Einhebung der Wagenreinigungsgebühr lediglich in dem Falle und nur auf so lange berechtigt, als ihnen von der competenten politischen Behörde in Folge Ausbruchs einer Viehseuche eine besondere Desinficirung der zum Viehtransporte verwendeten Wagen aufgetragen wird. Sobald dieser Fall eintritt, ist die beginnende Einhebung der vorher ziffermässig genehmigten Wagenreinigungsgebühr mittelst Anschlages in den Stationen öffentlich kundzumachen und gleichzeitig hierüber dem Handelsministerium die Anzeige zu erstatten. Erst von den nach dem Zeitpunkte dieser Kundmachung zur Aufgabe gelangenden Transporten darf die Wagenreinigungsgebühr factisch eingehoben werden. Die gewöhnliche Reinigung der Viehwagen müssen die Bahnen auf ihre eigenen Kosten und ohne Entschädigungsanspruch an die Versender besorgen.

Auf der neuen Staatsbahnlinie Wien-Grussbach-Brünn ist von der Station Stadlau bis zur Station Gerasdorf bereits das zweite Geleise gelegt und wird binnen Kurzem befahren werden. Dasselbe hat insbesondere den Zweck, für die Beförderung der auf der Nordbahn aus Polen anlangenden Viehtransporte von der Verbindungslinie der Nordbahn und Staatsbahn bei Süssenbrunn zum neuen Schlachtviehmarkte in Wien benutzt werden zu können. Von der Station Gerasdorf weiter gegen Norden wird die Legung des zweiten Geleises auf der neuen Staatsbahnlinie erst im nächsten Frühjahr vorgenommen werden. Auch werden (wie bereits gemeldet) bis zum nächsten Frühjahre auf dieser Strecke fünf neue Haltstellen errichtet werden, da der Verkehr auf dieser Linie bereits so stark geworden ist, dass die vorhandenen Stationen die daselbst verkehrenden 44 bis 48 Züge nicht mehr zu bewältigen im Stande sind und daher neue Ausweichstellen durch die Errichtung neuer Stationen, respective Haltestellen geschaffen werden müssen. — Vom 1. Januar bis Ende Juli d. J. wurde auf der neuen Linie der Staatsbahn eine Einnahme von mehr als vier Millionen erzielt.

Die Staatsbahn-Gesellschaft hat kürzlich ein Circular erlassen, worin dieselbe in Folge der grossen Ausdehnung ihres Verkehrs bekannt giebt, dass sie ihre Eisenbahnwagen nach den verschiedenen Richtungen in drei Kategorien eingetheilt und demgemäss bezeichnet habe und die Eisenbahn-Verwaltungen ersucht, bei der Retoursendung der Wagen dieselbe auf die richtige am Wagen bezeichnete Linie zu dirigiren. Dagegen hat nun die Direction der Bayerischen Ostbahnen ein Rundschreiben gerichtet, worin sie sich bereit erklärt, diesem Verlangen wo möglich zu entsprechen, aber anderseits die Verpflichtung der strengen Einhaltung dieses mit der regulativmässigen Benutzung des Fahrmaterials nicht in Einklang stehenden Verfahrens nicht zu übernehmen vermöge. Die Direction führt beispielsweise an, dass in Nürnberg Ladung für Bazias liege,

---

* Deren Juli-Einnahme siehe in der Tabelle S. 714. Die Red.

zugleich aber Wagen der nördlichen Linie der Staatsbahn leer auf der Rücktour übernommen werden, in diesem Falle eine Beladung dieser Wagen nach Bazias durchaus nicht der Station Nürnberg als Ablenkung angerechnet werden können. Sollte die Direction der Oesterreichischen Staatsbahn diese Ansicht nicht theilen, so müsste die Angelegenheit auf den Conferenzen zum Austrage gebracht werden.

Die hiesige Handelskammer beschäftigt sich gegenwärtig mit der Prüfung von zwei Entwürfen einer Schiedsgerichts-Ordnung, um Streitigkeiten zwischen den Partheien, welche die Eisenbahnen benutzen, und den Bahnanstalten bis zu einem gewissen Betrage, etwa 200 fl., endgiltig zu entscheiden. Die diesfälligen Anträge werden der Eisenbahn-Enquête-Commission vorgelegt werden, welche im Monat September wieder zusammentreten und ihre Aufgabe vollenden wird.

Am 9. und 10. Juni d. J. fand die technisch-militärische Revision der Theilstrecke von Geiersberg bis Niederlipka statt. Auf Grund des Ergebnisses derselben hat das Handelsministerium den Verwaltungsrath der Oesterr. Nordwestbahn aufgefordert, das Detail-project für die politische Begehung dieser Strecke ehestens in Vorlage zu bringen und bezüglich der Anschlussstrecke an die Oberschlesische Eisenbahn bei Niederlipka mit der Preussischen Eisenbahn-Gesellschaft in Verhandlung zu treten, wobei dem Verwaltungsrathe zur Pflicht gemacht wurde, bei Ausmittelung des gemeinschaftlichen Uebergangspunctes auch möglichst im Einvernehmen mit dem Mährisch-Schönberger Consortium vorzugehen.

— *tz.* **Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1870.) Es waren ult. 1870 emittirt 4 000 000 fl. Stamm-Actien I. und 1 500 000 fl. II. Emission, ferner 3 000 000 fl. Prioritäts-Obligationen I. und 1 999 950 fl. II. Emission. Von den Prioritäts-Obligationen der I. Emission waren 82 950 fl. amortisirt. Das für die Linie Kralup-Turnau verwendete Anlage-Kapital betrug 7 184 953 fl.

An Betriebsmitteln waren vorhanden: 10 Locomotiven, 8 Tender, 24 Personen- und 277 Güterwagen.

Im Jahre 1870 wurden 43 000 Reisende und 1 273 451 Centner diverse Güter mehr befördert, als im vorhergehenden Jahre; in Folge dessen die Gesammt-Einnahmen um 81 858 fl. gestiegen sind.

Es wurden befördert: 2911 Personen in der I. Klasse, 21 024 in der II., 111 992 in der III., 144 993 in der IV. Klasse und 7137 Militärs, zusammen 288 057 Personen, 17 679 Ctr. Reisegepäck, 23 432 Ctr. Eilgüter, 5 761 235 Ctr. Frachtgüter und 57 008 Ctr. Regiefrachten ohne Anrechnung einer Gebühr.

Die Einnahmen haben betragen: für Personen 212 103 fl., für Militär-Transporte 1971 fl. (zus. 21 715 fl. = $11_{,4}$ Proc. mehr als 1869), für Gepäck 6157 fl., für Eilgut 14 828 fl., für Waaren, Vieh etc. 588 137 fl. (71 254 fl. = $13_{,8}$ Proc. mehr als 1869), an Pächten etc. 4377 fl., an Zinsen 10 095 fl., zusammen 837 668 fl.

Die Ausgaben waren um 9312 fl. höher als im Vorjahre, sie betrugen: für die allgemeine Verwaltung 29 117 fl., für Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 43 689 fl., für den Verkehrs- und commerciellen Dienst 70 077 fl., für den Zugförderungs- und Werkstättendienst 59 452 fl., zusammen 202 335 fl. Wird dieser Ausgaben noch die Summe von 32 000 fl. zur Abschreibung auf den Fonds für Betriebsmittel hinzugerechnet, dann haben dieselben $27_{,97}$ Proc. der Einnahmen absorbirt. Den vorstehenden Ausgaben von 202 335 fl. treten noch hinzu: für Steuern und Stempelgebühren 73 100 fl., zur Amortisation der Prioritäten 18 300 fl., zur Verzinsung derselben 146 310 fl., an Agioverlust 35 736 fl.; es verbleiben mithin als Reingewinn 361 886 fl. + 1026 fl. Uebertrag aus dem Vorjahre.

Hiervon wurden 16 457 fl. dem Reservefonds überwiesen, pro Actie 16 fl. (8 Proc. gegen 7 Proc. im Vorjahre) im Gesammtbetrage von 312 256 fl. als Dividende vertheilt und der Rest von 422 fl. auf nächste Rechnung übertragen.

Das Reservefonds-Conto betrug 51 073 fl. und das Erneuerungsfonds-Conto 75 626 fl. — Die Pensionskasse hatte einen Bestand von 31 224 fl. und die Unterstützungskasse von 4684 fl.

—*tz.* **Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1870.) Die $8_{,97}$ Meilen lange Fünfkirchen-Barcser Bahn hat ein Anlage-Kapital von 6 913 200 Fl. erfordert und besass an Betriebsmitteln 9 Locomotiven, 22 Personenwagen, enthaltend 868 Plätze, 5 Gepäck-, 169 Güter und 6 Viehwagen mit einer Ladefähigkeit von 36 000 Ctrn. Die Locomotiven haben 18 785 Nutzmeilen zurückgelegt.

Im Jahre 1870 wurden befördert: 1127 Personen in der I. Klasse, 23 538 in der II., 43 600 in der III., 92 311 in der IV. Klasse, 26 283 Militairs und zu ermässigten Fahrpreisen, zusammen 186 859 Personen (davon 49 168 im Binnenverkehre), 11 649 Ctr. Gepäck, 257 Hunde, 9890 Ctr. Eilgüter, 557 644 Ctr. Frachtgüter der Normalklasse, 815 597 Ctr. der ermässigten Klasse und 372 494 Ctr. Kohlen, zusammen 1 745 735 Ctr. Frachtgüter (davon 145 999 Ctr. im Binnenverkehre), 53 029 Ctr. Betriebs- und Baugüter, 98 Equipagen, 94 Eisenbahn-Fahrzeuge, 1 Leiche, 391 Pferde und 106 334 Stück Rinder, Schweine etc. Durchschnittlich hat jede Person $3_{,24}$ Meilen und jeder Ctr. Eil- und Frachtgut $6_{,01}$ Meilen durchfahren. Die spezifische Frequenz beträgt daher 67 271 Personen- resp. 1 385 339 Centnermeilen. Die Einnahme betrug pro Meile und Person $16_{,08}$ und Centner $1_{,8}$ Kr.

Gegen das Vorjahr sind 36 597 Personen mehr, dagegen 1 024 361 Ctr. Frachtgüter weniger, an Kohlen aber 105 958 Ctr. mehr befördert.

Die Einnahmen betrugen: für Personen 97 377 Fl., für Gepäck 3271 Fl., für Eilgüter 6752 Fl., für Frachtgüter 161 779 Fl., für Kohlen 34 446 Fl., aus verschiedenen Quellen 14 817 Fl., zusammen 318 442 Fl., durchschnittlich pro Meile Bahnlänge 35 382 Fl., pro Nutzmeile $16_{,95}$ Fl., und gegen das Vorjahr weniger 97 085 Fl.

Die Ausgaben waren dagegen um 37 538 Fl. geringer als im Jahre 1869, sie betrugen 238 372 Fl. überhaupt resp. $12_{,69}$ Fl. pro Nutzmeile. Sie absorbirten $74_{,90}$ Proc. der Einnahmen.

Der Ueberschuss von 80 070 Fl. wurde zur Verzinsung des Anlage-Kapitals verwendet.

Mit Rücksicht auf den Silbercours waren erforderlich 425 416 Fl. zur Verzinsung und 5349 Fl. zur Amortisation des Anlage-Kapitals, demgemäss sind in Folge der Staatsgarantie pro 1870: 372 424 Fl. und überhaupt pro 1868—1870 776 976 Fl. zugeschossen worden.

Personalnachrichten.

Preussen. Die bisherigen Baumeister Emil Emmerich zu Trier und Franz Darup zu Beuthen sind zu Königl. Eisenbahn-Baumeistern ernannt und als solche bei der Saarbrücker Eisenbahn mit dem Wohnsitze zu Saarbrücken resp. bei der Oberschlesischen Eisenbahn zu Breslau angestellt worden. Der bisherige Königl. Eisenbahn-Baumeister Max Ulrich, früher zu Saarbrücken, jetzt in Metz, ist zum Königl. Eisenbahn-Bau-Inspector ernannt und mit den Functionen eines Betriebs-Inspectors an der früheren Französischen Ostbahn commissarisch betraut worden.

Bayerische Staatsbahn. Zu Abtheilungsmaschinenmeistern wurden vom 16. d. M. an ernannt die Obermaschinisten: Franz Schärges bei der Betriebswerkstätte Salzburg, Xaver Kalzer in Augsburg bei der Centralwerkstätte daselbst, Heinrich Ferrich in Bamberg bei der Centralwerkstätte Nürnberg und Franz Heldrich in Nürnberg bei der Betriebswerkstätte daselbst.

Württembergische Staatsbahn. Der Bahnhofverwalter I. Cl. und Postamtsvorstand Hauff in Plochingen wurde auf die Bahnhofverwaltersstelle I. Cl. in Gmünd versetzt; die Betriebsbauamtsvorstände Fuchs in Jagstfeld und von Watter in Bruchsal, sowie der Eisenbahnbauamtsvorstand, Sektionsingenieur Boek in Calw zu Sektionsingenieuren befördert und dem Betriebsbauamtsvorstand in Weikersheim, Sektionsingenieur Ganzenmüller der Titel und Rang eines Bauinspectors verliehen.

Ausland.

Schweiz. Die Frequenz der Rigibahn übertrifft die grossartigsten Erwartungen. Die Einnahmen betrugen vom 22. Mai bis 30. Juni 23 600 fr. und es stiegen dieselben im Juli trotz der ungünstigen Witterung in der ersten Hälfte des Monats auf 63 000 fr. Für Actien der Rigibahn (500 fr.) werden gegenwärtig mehr als 550 fr. bezahlt. Weitere Betriebsmittel sollen für den nächsten Sommer bestellt sein; für den Rest der Saison werden von Seiten der Betriebs-Direction und der Angestellten die möglichsten Anstrengungen gemacht. Die Arbeiten der Strecke Kaltbad-Rigikulm rücken rasch vorwärts. (Actionär.)

— *r* — **Frankreich.** Der Moniteur des Intérêts Materiels bringt aus dem Geschäftsberichte der Französischen Nordbahn pro 1870 nachstehende vorläufige Notizen:

Der Personenverkehr ergab im Jahre 1870 eine Bruttoeinnahme von 27 158 774 Frcs. gegen 32 151 180 Frcs. im Jahre 1869, der Eilgutverkehr 1870 eine solche von 7 764 018 Frcs. gegen 7 497 152 Frcs. in 1869, der Frachtgüterverkehr 1870 45 180 696 Frcs. gegen 57 258 896 Frcs. in 1869, daher in Summa eine Bruttoeinnahme von 80 103 696 Frcs. pro 1870 gegen 96 907 228 Frcs. in 1869. Es ergiebt sich daher zu Ungunsten des Jahres 1870 eine Differenz in der Brutto-Einnahme von ca. 17 Millionen.

Die Zahl der beförderten Personen war 1869 ungefähr $14^1/_2$ Millionen und sank 1870 auf etwas unter 13 Millionen. Weniger fühlbar war der Unterschied beider Jahre hinsichtlich des Steinkohlentransportes.

Das Verhältniss der Ausgaben zu den Einnahmen war $41^1/_2$% im Jahre 1869, im Jahre 1870 dagegen 48%.

Die Dividende pro 1870 wurde auf 42 Frcs. per Actie angesetzt einschliesslich der Zinsen.

— *r* — **Italien.** (Eisenbahn von Pisa nach Colle-Salvetti. Asciano-Grossetto. Mantua-Modena. Savona-Turin mit Zweigb.) Die amtliche Zeitung d. d. 7. Juli c. enthält das Königl. Decret, welches den zwischen dem Minister der öffentlichen Arbeiten und der Provinz Pisa am 19. Juni l. J. abgeschlossenen Vertrag über die Herstellung und den Betrieb einer Eisenbahn von Pisa nach Colle-Salvetti genehmigt. Aus den bezüglichen Stipulationen heben wir Nachstehendes hervor:

Die Arbeiten der genannten Bahnstrecke müssen innerhalb einer Frist von längstens 6 Monaten vom Tage der Ratification des Vertrages an in Angriff genommen und in der Weise betrieben werden, dass innerhalb längstens 18 Monaten, von bezeichnetem Zeitpunkte an, die Strecke dem Betriebe eröffnet werden kann. Die Provinz Pisa, welcher die Concession für die Bahn ertheilt ist, ist gehalten, auf eigene Kosten alle für die Sicherheit und Regelmässigkeit des Betriebes nothwendig erachteten baulichen Verkehrungen in den Stationen Pisa und Colle-Salvetti, so wie die Verbindung der concessionirten Strecke mit der Linie Florenz-Livorno und Livorno-Civitavec-

chia nach vorgängigem Benehmen mit der Gesellschaft der Römischen Bahnen herzustellen.

Die Concession ist auf die Dauer von 90 Jahren vom Tage der Ratification des Vertrages ab ertheilt. Die Regierung behält sich jedoch das Recht vor, die Bahn jederzeit gegen die gesetzlich bestimmte Vergütung zurückzuerwerben. Die Zahl der Personen- und Güterzüge, sowie der Fahrplan für dieselben wird nach Einvernahme der concessionirten Provinz vom Ministerium festgesetzt. Die Tarifsätze sind die gleichen wie sie für die Römischen Bahnen bewilligt sind. Von dem nicht technischen Personale ist mindestens ein Drittheil aus verabschiedeten, pensionirten oder zur Disposition gestellten Militärs zu bestehen.

Am 7. Juli fand die Probefahrt auf der neuen Strecke von Torrenieri nach Grossola der Linie Asciano-Grossetto statt. Die Betriebs-Eröffnung auf der ganzen Linie ist in Bälde zu erwarten.

Dem Monitore delle strade ferrate wird berichtet, dass am 18. Juli die Arbeiten an der Eisenbahn von Mantua nach Modena, im Gemeindebezirk Mottegiana, durch mehr als hundert Arbeiter angefangen wurden, eine Zahl, die demnächst verfünffacht werden dürfte. Da die Proben, welche daselbst bezüglich der Anlage der Seiten-Pfeiler für die über den Po zu erbauenden Brücke gemacht worden, misslungen und deshalb aufgegeben worden waren, werden dieselben nunmehr auf dem anderen Ufer bei Borgoforte wieder aufgenommen werden.

Die Arbeiten zur Herstellung der Bahn von Savona nach Turin mit der Abzweigung von Cairo nach Acqui schreiten rasch voran. Es besteht die Aussicht, dass die Gesellschaft in der Lage sein wird, die Bahn, noch vor dem desfalls vereinbarten Zeitpunkte, an die Regierung zu übergeben.

Rn. Niederländische Staatsbahnen. Seit wenigen Tagen ist der eilfte Bogen der grossen Eisenbahn-Brücke über das „Hollandsche Diep" bei Moerdyk, gegenüber Dordrecht, vollendet. Es sind nun noch drei Bogen auszuführen, alsdann ist das Nordbrabantische Festland wiederum mit Süd-Holland verbunden, von dem es durch die grosse Elisabeth-Fluth im Jahre 1421 getrennt wurde.

Rn. Nordbrabantisch-Deutsche Eisenbahn-Gesellschaft. (Baubericht pro 1870). Nachdem finanzielle Schwierigkeiten, welche einer energischen Bauführung entgegen traten, in der Hauptsache beseitigt worden, ist die Gesellschaft im Stande gewesen, das benöthigte Terrain in gütlichem Wege zu erwerben, und hat infolge dessen die Fortsetzung des Baues in nachbezeichneten Sectionen und in angegebener Weise stattgefunden, als: Section Gennep 48078 Cub.-Meter, Section Mil (linkes Maasufer) 9694 Cub.-Meter, Section Mil (rechtes Maasufer) 6647 Cub.-Meter und in der Section Uden Mil 8763 Cub.-Meter, zusammen 73 212 Cub.-Meter. Die Erdbahn ist von Gennep bis zur Preuss. Grenze in einer Länge von 3000 Meter, von Mil nach St. Hubert in einer Länge von 1600 Meter und in der Gemeinde Zeeland in einer Länge von reichlich 2000 Meter hergestellt. Ausser den im vorigen Jahre bereits vollendeten Bettungen im Maasstrome sind die Brückenköpfe bei Gennep und Oeffelt soweit hergestellt, dass die Pfahleinrammungen vorgenommen werden können. Man hegt begründete Hoffnung, spätestens bis zum Mai nächsten Jahres einen Theil der Linie, nämlich von Boxtel bis Goch, dem Betriebe übergeben zu können.

Rn. Niederländische Rheineisenbahn. (Geschäftsbericht über das Buchjahr 1870/71.)

Die Einnahmen betrugen 4 801 113 fl. 24 cs. mit einem Mehr von 455 345 fl. 45 cs. gegen das Vojahr.

Es sind befördert und dafür erhoben worden:

		fl.	cs.
1 746 311	Passagiere mit	2 186 349	95½
5 765 200	Ctr. Frachtgüter im Local-Verkehr	560 992	28
8 837 320	„ „ „ Verb.-Verkehr	1 341 108	21
195 200	„ Eilgut im Local-Verkehr	184 417	32
137 900	„ „ „ Verb.-Verkehr	110 969	48
645 740	„ Vieh, Pferde etc.	88 221	11
	Extraordinarien	329 054	88½
	Summa	4 801 113	24

Die Ausgaben beliefen sich auf 1 868 231 fl. 73 cs. oder $38,_{91}$ % der Einnahmen und vertheilen sich folgendermaassen:

	fl.	cs.
Unterhaltung des Bahnkörpers und der Baulichkeiten	402 950	21½
Fahrmaterial	431 114	83
Betrieb	946 680	13
Allgemeine Verwaltung	87 486	55½
Wie oben:	1 868 231	73

Der Bestand des Fahrmaterials betrug am Schluss des Buchjahrs: 70 Locomotiven, 1 Salonwagen, 2 Revisionswagen, 214 Personenwagen, 74 Gepäckwagen, 562 Kohlenwagen, 821 sonstige Güterwagen und 100 Erdtransportwagen.

Die Zugkliometer stellen sich auf 1 786 143 gegen 1 592 373 des Vorjahrs und die Einnahmen davon per Zugkilometer $2,_{69}$ cs. gegen $2,_{72}$, während die Ausgaben per Zugkilometer $1,_{045}$ cs. gegen $0,_{99}$ cs. asorbirten.

Rn. Geschäftsbericht der Niederländischen Centraleisenbahn (Utrecht-Zwolle) pro 1870. Wie bisher waren 101 Kilom. in Verwaltung. Die Einnahmen haben nach den einzelnen Titeln betragen:

		Guld.	cs.
Personenverkehr	304 028 Pers.	315 503	19
Gepäcktransport	15 120 Ctr.	10 368	16
Eilgüter	37 520 „	41 901	76½
Frachtgüter	525 920 „	56 163	92½
Vieh, Equipagen etc.		38 039	30
Extraordinaria		16 207	52
	Sa.	478 183	86

= $4734,_{49}$ per Kilometer.

Die Betriebskosten stellten sich auf $68,_{29}$ Proc. der Einnahmen und zwar entfallen davon auf die

	Guld.	cs.
Allgemeine Verwaltung	45 792	79
Betriebs- „	47 018	41½
Oberbau, Bahnbewachung etc.	66 923	64
Werkstätten und Maschinendienst	77 498	38
Erweiterungsbauten etc.	89 331	79½
	326 565	02

= $3233,_{32}$ per Kilometer.

Ueberschuss 151 618 Guld. 84 cs., welcher zur Ablösung von 155 Obligationen und zur Auskehrung von $2,_{70}$ cs. per Actie diente; der Restbetrag ad 1818 Guld. 23½ cs. wurde dem neuen Buchjahre überwiesen.

Folgende Transportmittel waren vorhanden: 12 Locomotiven nebst Tendern, 86 Personenwagen und 106 Güter- resp. Viehwagen. Die Locomotiven haben 320 001 Kilometer, die Personenwagen 2 244 430 Kilometer und die Güterwagen 894 613 Kilometer durchlaufen.

Rn. Niederländisch-Indische Eisenbahn-Gesellschaft. Die Gesellschaft hatte während des Jahres 1870 auf der Insel Java 109 Kilometer mit den Stationen Samarang, Allas Toewa, Broemboeng, Tangoeng, Kedoeng-Djattie, Pavas, Gedangen, Telawa, Serang, Goendih, Lawang, Salem, Kalie-osso und Solo im Betriebe. An der Fortsetzung der Linie Solo-Klatten resp. Vorstenlanden wurde mit Unterbrechungen gearbeitet. Die Linie Batavia-Bintenzorg, $58,_{506}$ Kilom., ist im Bau und zum grössten Theile bereits fertig, $39,_{397}$ Kilom. Ueber den muthmaasslichen Eröffnungstermin lässt sich noch nichts sagen, da die Expropriation nur langsame Fortschritte macht.

Die Einnahmen des Jahres 1870 erreichten die Höhe von 656070 fl. 11 cs., während die Ausgaben sich auf 451 751 fl. 84 cs. beliefen, verblieb mithin ein Ueberschuss von 204 318 fl. 27 cs.

Die Einnahmen resultirten aus dem Personenverkehr mit 158 809 fl. 28 cs. für 172 810 beförderte Passagiere, aus dem Güterverkehr mit 420 767 fl. 13 cs. für 1 586 988 Ctr., aus dem Gepäck-, Equipagen- und Viehtransport mit 7454 fl. 90 cs. u. aus Extraordinarien mit 69 038 fl. 80 cs.

Von den Betriebskosten entfallen auf die allgemeine Verwaltung 85 561 fl. 35 cs., auf die Bahn- und Gebäude-Unterhaltung 184 431 fl 9 cs., auf den Maschinendienst 128 561 fl. 72 cs. und auf den eigentlichen Betrieb 53 197 fl. 68 cs.

Vorhanden waren 16 Locomotiven, wovon 6 von Borsig, die übrigen von Bayer und Beakok geliefert sind. Es durchliefen dieselben 189 634 Kilom. An Wagen aller Art besass die Verwaltung 316 Stück, welche zusammen 720 522 Kilom. zurückgelegt haben.

— *r* — Spanien. Der Moniteur des Intérêts Matériels enthält nachstehende Notizen über die Betriebsergebnisse der Spanischen Nordbahn im Jahre 1870. Die Kriegsverhältnisse des Nachbarstaates Frankreich waren nicht ohne Rückwirkung auf die Betriebsergebnisse der Spanischen Nordbahn; dennoch aber haben sich letztere im Jahre 1870 so gestaltet, dass die Erfüllung der von der Gesellschaft ihren Gläubigern gegenüber eingegangenen Verpflichtungen gesichert erscheint.

Die Brutto-Einnahmen betrugen im Jahre 1870 18 753 580 Frcs. gegen 17 622 186 im Jahre 1869, sohin im Jahre 1870 mehr um 974 576 Frcs. Diese Summen zergliedern sich in folgender Weise:

	1869	1870
Eilgutverkehr	8 175 665 Frcs.	8 595 147 Frcs.
Frachtgüterverkehr	9 361 816 „	10 083 166 „
verschiedene Einnahmen	31 107 „	39 802 „
Bahn von Barruelo	53 598 „	35 465 „
	17 622 186 Frcs.	18 753 580 Frcs.

Die im Betriebe stehende Bahnlänge betrug 723 Kilom. Aus den Betriebs-Ueberschüssen wurde auf das Jahr 1871 die Summe von 55 842 Frcs. übertragen.

Aus dem Geschäftsberichte der Bahn von Cordova nach Sevilla, welcher bei der am 24. Juni l. J. stattgefundenen Versammlung der Actionäre dieser Bahn erstattet wurde, bringt der Moniteur des Intérêts Matériels nachstehende Mittheilungen:

	1869	1870
Die Brutto-Einnahmen betrugen	2 204 116 Frcs.	2 385 253 Frcs.
„ Ausgaben	1 166 102 „	1 145 247 „
daher die Netto-Einnahme	1 038 014 Frcs	1 240 006 Frcs.

Der Bruttoertrag der Linie beläuft sich per Tag und Kilometer auf 49 Frcs. — Das Verhältniss der Einnahmen zu den Ausgaben stellt sich auf etwas weniger als 50 Procent. Die Mehrung in den Einnahmen liegt hauptsächlich in der Zunahme des Eilgutverkehrs, während der Personenverkehr dem des vorhergehenden Jahres wesentlich gleich geblieben ist. Die Minderung in den Ausgaben ist veranlasst durch eine bessere Ausnutzung der Züge, und das hierin eingeführte System wird auch im Betriebe des Jahres 1871 Anwendung finden.

Die Gesammt-Einnahmen, einschliesslich der jährlichen Subvention und des Restsaldos des Vorjahres auf 3 005 467 Frcs. und der Reingewinn 1 053 558 Frcs. gegen 908 331 Frcs. im Jahre 1869. Hiervon kommen nach Abzug der Reserve, der Amortisirung von Actien und des Gewinnantheiles des Staates 20 Frcs. für jede der 35 887 Actien, was die Summe von 717 740 Frcs. ausmacht und 120 847 Frcs. werden auf das nächste Jahr übertragen.

Technisches.

K. Gusseiserne Bremsklötze. Die Oberschlesische Eisenbahn verwendet seit einigen Jahren eiserne Bremsklötze, die von den Gebrüdern Glöckner in Tschirndorf bei Halbau aus einer besonderen Legirung von Gusseisen und Gussstahl hergestellt werden.

Das Glöckner'sche Material zeigt auf der Bruchfläche ein gutes, dichtes, feinkörniges Gefüge; unter etwa 2768 Bremsklötzen ist erst ein einziger in Folge einer Fehlstelle im Gusse gebrochen.

Den bisherigen Erfahrungen der Oberschlesischen Bahn zufolge ist durch Anwendung dieser gusseisernen Bremsklötze, an Stelle von hölzernen, eine Ersparniss an Unterhaltungskosten von 31% bei Güterwagen und 39% bei Gepäckwagen zu erzielen. Als weitere Vortheile, welche die Einführung dieser eisernen Bremsklötze mit sich führt, werden angegeben: Grössere Schonung der Radreifen, in Folge dessen grosse Ersparniss an Bandagen und Bahnschienen; Defecte an Achsbüchsen etc. in Folge flachgeschliffener Bandagen, kommen nicht mehr vor; die Bandagen werden weniger erhitzt als durch hölzerne Bremsklötze; die gusseisernen Bremsklötze können nicht, wie die hölzernen, beim Gebrauche verbrennen; die Bremswagen werden behuf Auswechselns der Klötze seltener dem Betriebe entzogen; endlich wirkt der Bremsmechanismus dauernd in einer günstigeren Weise, weil die Abnutzung der gusseisernen Bremsklötze geringer ist.

Bei Verwendung gusseiserner Bremsklötze ist andererseits eine grössere Kraftanstrengung des Bremsers zur Feststellung der Räder nöthig, indessen kann der Bremser diese Kraftäusserung leisten. Die Vermehrung des Eigengewichts der Wagen beträgt etwa 2 Centner und ist als ein geringer Uebelstand, der durch andere Vortheile reichlich ausgeglichen wird, mit in den Kauf zu nehmen. Um endlich noch die Möglichkeit zu beseitigen, dass bei etwaigem Bruche eines Bremsklotzes Stücke desselben auf die Schienen fallen und zu Entgleisungen Veranlassung geben könnten, ist hinter den Bremsklotz eine dessen Enden verbindende Sicherheitsstange eingelegt, welche auch bei erfolgtem Bruche die einzelnen Theile zusammenhält.

Versuche mit gehärteten, gegossenen, so wie mit schmiedeeisernen Bremsklötzen haben keine günstigen Resultate gegeben, doch sind die Versuche mit letzteren noch nicht umfangreich genug.

Bemerkt mag noch werden, dass die Oberschlesische Bahn 346 Wagen mit gusseisernen Bremsklötzen im Betriebe hat und mit den erzielten Resultaten sehr zufrieden ist. Angestellten Ermittelungen zufolge darf die Dauer jener Bremsklötze auf nahezu 9 Jahre für Güterwagen und 3 Jahre für Gepäckwagen angenommen werden, während hölzerne Bremsklötze nur bezw. 2 Jahre, resp. 7 Monate halten. (Nach dem Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens.)

t. Die Ohio-Brücke zu Louisville. Im Engineering vom 7. Juli d. J. findet man eine Abbildung und Beschreibung der (bereits in No. 4 S. 56 des Jahrg. 1869 dieser Zeitung erwähnten) Eisenbahnbrücke über den Ohio bei Louisville, welche als Verbindungsglied des nördlichen und südlichen Eisenbahnnetzes der Vereinigten Staaten von grosser Bedeutung, überdies als die längste, und mit den weitesten Spannweiten versehene eiserne Brücke mit Fachwerksträgern, welche durchweg rationell construirt sind, in Nordamerika bemerkenswerth ist. Sie wurde von der Louisville Bridge Company erbaut und verbindet die Louisville and Nashville Bahn auf der Südseite des Flusses mit der Jeffersonville, Madison and Indianopolis Bahn auf dessen Nordseite.

Die ganze Länge der Brücke beträgt 5294 Fuss; dieselbe setzt sich, abgesehen von den beiden Widerlagern, aus folgenden Spannweiten der einzelnen Oeffnungen, welche von Mitte zu Mitte der Pfeiler gerechnet sind, zusammen:

2 Oeffnungen von je 50 Fuss.
1 Drehbrücke über einen Kanal von 264 Fuss.
4 Oeffnungen von je 149½ Fuss.
2 „ „ „ 180 „
2 „ „ „ 210 „
2 „ „ „ 227 „
1 „ „ „ 370 „
6 „ „ „ 245½ „
1 „ „ „ 400 „
3 „ „ „ 180 „
1 „ „ „ 149½ „
1 „ „ „ 100 „

Dazu kommt noch für jedes Widerlager eine Länge von je 32½ Fuss.

Von Süden her steigt die Bahn mit 1 : 70 auf die Brücke hinauf, liegt auf der ersten Brückenöffnung 63 Fuss hoch über Niedrigwasser, steigt dann weiter bis zu der ersten grossen Schifffahrtsöffnung von 370 Fuss Weite, wo sie 95 Fuss hoch über Niedrigwasser liegt, bleibt dann horizontal bis zum nördlichen Ende der zweiten grossen Schifffahrtsöffnung, und senkt sich sodann wieder mit dem Gefälle 1 : 70 bis über das nördliche Brücken-Widerlager hinab.

Die mittleren Flusspfeiler stehen auf Felsgrund, die Widerlager und die benachbarten Flusspfeiler auf festem Thon. Die Fundirung der Pfeiler war im Ganzen genommen mit verhältnissmässig wenig Schwierigkeiten verknüpft. Das Pfeiler-Mauerwerk ist aus Kalkstein in Cementmörtel in sehr solider Weise hergestellt. Die Höhe der Pfeiler variirt zwischen 40 und 100 Fuss. Die Mittelpfeiler unter den ansteigenden Bahnstrecken haben am oberen Ende 6 Fuss Breite und 21 Fuss Länge; die Pfeiler unter dem mittleren Theil der horizontalen Bahnstrecke haben 7 Fuss Breite bei 21 Fuss Länge; die Pfeiler, welche die beiden grossen Schifffahrtsöffnungen einfassen, haben 10 Fuss 5 Zoll Breite bei 33 Fuss 5 Zoll Länge, und sämmtliche Pfeiler nehmen mit 1 : 18 Dossirung nach unten an Breite und Länge zu.

Der eiserne Oberbau der beiden grossen Schifffahrtsöffnungen liegt über der Fahrbahn, derjenige aller anderen Oeffnungen unter derselben. In letzterem Fall ist der Oberbau nach Fink's System eines mehrtheiligen Hängewerks construirt, wobei die Hängsäulen, Kreuzstreben, Schuhe und Brückenbahnträger aus Gusseisen, die schrägen Zugstangen aus Schmiedeeisen bestehen. Die ganze Construction ist streng rationell durchgeführt. Unter der Brückenbahn liegen, in 16 Fuss Abstand von einander, 2 solche Hängewerksträger und ruhen mit beiden Enden auf eisernen Schuhen mit gehobelten Auflagerflächen, so dass die Träger bei starken Temperaturveränderungen sich ohne grosse Mühe auf diesem Unterlager etwas verschieben können.

Der Oberbau der beiden grossen Schifffahrtsöffnungen besteht ganz und gar aus Schmiedeeisen, und zwar ist jede Oeffnung mit 2 Fachwerksträgern von 46 Fuss Höhe versehen, welche zwischen sich eine lichte Weite von 20 Fuss 6 Zoll für die Brückenbahn lassen. Jeder Fachwerksträger ist verdoppelt d. h. er besteht aus zwei, vielfach mit einander verbundenen Trägern, welche bei der 370 Fuss weiten Oeffnung 34 Zoll, bei der 400 Fuss weiten 41 Zoll weit von einander abstehen. Ueber der Brückenbahn sind die beiden Fachwerksträger am oberen Ende und in halber Höhe durch horizontale und kreisförmig gebogene Eisen mit einander verbunden. Jeder Fachwerksträger zeigt in der Seitenansicht zwischen den horizontalen Zug- und Stemmeisen 14 Diagonalen, welche 7 gleichschenklige Dreiecke bilden. Das Stemmeisen hat nur 6/7 von der Länge des Zugeisens, welches letztere in der Höhe der Brückenbahn liegt. Die Fachwerksträger der grossen Schifffahrtsöffnungen liegen mit beiden Enden auf Rollenschuhen.

Die Brückenconstruction ist für eine bewegliche Last von 2600 Pfund pro laufenden Fuss berechnet. Dabei sind die Formeln von Hodgkinson angewandt und ist bei den gusseisernen Constructionstheilen eine 6—7fache, bei den schmiedeeisernen eine 5—6fache Sicherheit erstrebt. Die Verbindungen zwischen den einzelnen Constructionstheilen sind durch Bolzen hergestellt, deren Abscheerungsfestigkeit in maximo mit 6000—7000 Pfund pro Quadratzoll Querschnitt beansprucht wird. Alle auf Zug in Anspruch genommenen schmiedeeisernen Constructionstheile wurden vor der Verwendung mit 20 000 Pfund Zug pro Quadratzoll probirt, die absolute Festigkeit des verwandten Schmiedeeisens betrug durchschnittlich 60 000 Pfund. Auch die gusseisernen Constructionstheile wurden vor der Verwendung geeigneten Proben unterworfen.

Die Brückenbahn trägt in der Mitte ein Eisenbahngleis und an jeder Seite desselben einen 6 Fuss breiten Fussweg, der 11 Zoll höher als das Gleis liegt und beiderseits mit einem eisernen Geländer eingefasst ist. Es sind also im Ganzen 4 Geländer vorhanden, von denen die beiden äusseren 4 Fuss hoch, die inneren niedriger sind.

Die Aufführung des Mauerwerks der Brückenpfeiler wurde im August 1867 begonnen und im November 1869 vollendet. Das Eisenwerk wurde von der Louisville Bridge and Iron Company fertig bearbeitet und an die Baustelle geliefert, von den bauleitenden Ingenieuren aber aufgestellt. Diese Aufstellung wurde im Juni 1868 begonnen und im Februar 1870 vollendet, nachdem durch Mangel an Material ein zweimonatlicher Stillstand in dieser Arbeit vorgekommen war. Dieser grossartige Bau ist von dem Ober-Ingenieur Albert Fink und dessen Assistenten Vaughan Prin projectirt und geleitet. Die gesammten Baukosten der Brücke betrugen 1 600 000 Dollars, oder durchschnittlich etwa 300 D. pro laufenden Fuss, ein mässiger Preis in Anbetracht der Grossartigkeit des Bauwerks.

Miscellen.

Inhalts-Verzeichniss der besonderen Beilage zum Deutschen Reichs-Anzeiger und Königl. Preuss. Staats-Anzeiger. No 16 vom 19. August 1871. Chronik des Deutschen Reichs. — Die Gründungsfeier der Universitätsbibliothek zu Strassburg. — Zur Geschichte der Deutschen Trachten. III. — Das Moselthal. — Die Erwerbungen und Erweiterungen des Königlichen landwirthschaftlichen Museums in Berlin im Jahre 1870.

Die Allgemeine Unfall-Versicherungs-Bank in Leipzig erfreut sich, wie dies bei einem so zeitgemässen Unternehmen nicht anders zu erwarten war, in immer weiteren Kreisen einer lebhaften Sympathie und einer stetig wachsenden Theilnahme.

Nach dem bekannten Vorgange anderer industriellen Vereine, hat nun auch der Zollvereinsländische Eisenhütten-Verein unterm 26. Juli a. c. ein Circular an seine Mitglieder erlassen, wodurch er sie zum Massen-Eintritt in die „Allg. Unfall-Versicherungsbank in Leipzig“ auffordert.

Dieser Verein hatte, wie in dem Circular gesagt wird, zuerst die Absicht, einen eigenen Versicherungs-Verein für seine zahlreichen Mitglieder ins Leben zu rufen. Inzwischen sei aber die „Allg. Unfall-Versicherungs-Bank in Leipzig“ begründet worden und zwar auf einer Basis, die allseitig als rationell und gesund bezeichnet und anerkannt werde. Eine billigere und einfachere Versicherungsart als diejenige, welche bei der „Allgem. Unfall-Versicherungs-Bank in Leipzig“ für die Unternehmer gegen die gesetzlich zu tragenden Unfälle eingeführt ist, könne von keiner anderen Seite geboten werden und es empfehle sich für die Mitglieder des Zollvereinsländischen Eisenhütten-Vereins daher der Massenanschluss an die „Allg. Unfall-Versicherungs-Bank in Leipzig“, um so mehr, als eine eigene Unfall-Versicherungs-Genossenschaft für die Vereins-Mitglieder unverhältnissmässige Verwaltungskosten verursachen würde.

Diesen richtigen Erwägungen, welche gegen die Errichtung kleiner Unfall-Versicherungs-Vereine sprechen, ist noch hinzuzufügen, dass auch die Sicherheit und Dauer der Letzteren eine sehr zweifelhafte sein würde, da schon eine grössere Katastrophe die Existenz derselben erschüttern und den verhältnissmässig wenigen Mitgliedern enorme Opfer auferlegen würde.

Es dürfte ferner noch der Gesichtspunkt in Betracht zu ziehen sein, dass die Selbstverwaltung derartiger Vereine, leicht zu Misshelligkeiten führen könnte, weil die Verwaltungsorgane offenbar nicht unabhängig und selbstständig genug, den einzelnen Mitgliedern gegenüber dastehen würden, um nach allen Seiten hin die nothwendige Unpartheilichkeit und strenge Gerechtigkeit ausüben zu können.

Ueberhaupt aber wäre es eine Thorheit — die nur mit der völligen Unkenntniss der Grundprincipien des Assecuranzwesens zu entschuldigen wäre — wollte man eine Menge kleiner Genossenschaften von zweifelhafter Existenz und Dauer ins Leben rufen, anstatt sich einer grossen, ganz Deutschland umfassenden Versicherungsbank anzuschliessen. Es wäre das gewissermaassen eine Fortsetzung des Deutschen Particularismus auf dem volkswirthschaftlichen Gebiet — nachdem derselbe in der Politik glücklicherweise keinen Spielraum mehr hat. —

Jedem Laien muss es einleuchten, dass mit der wachsenden Mitgliederzahl die Sicherheit einer gegenseitigen Versicherungs-Gesellschaft in gleichem Maasse wächst, während andererseits die Beiträge für den Einzelnen um so niedriger werden müssen, je grösser die Zahl der Mitglieder ist, auf welche die Schäden und Lasten proportional vertheilt werden.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.).

26. August Magdeburg-Halberstädter Eisenb.-Ges. zu Magdeburg. S. S. 607.
28. „ *Tilsit-Insterburger Eisenb.-Ges. zu Tilsit. S. S. 607.
28. „ Werra-Eisenbahn-Gesellschaft zu Meiningen. S. S. 695.
7. Sept. *Hannover-Altenbekener Eisenb.-Ges. zu Hannover. S. S. 557.
19. „ *Crefeld-Kreis Kempener Industrie-Eisenbasn-Gesellschaft zu Crefeld.
25. „ *Seeländische Eisenbahnen zu Kopenhagen. Tagesordnung; U. A. Beschlussfassung über die Anlage einer Eisenbahn von Roskilde über Holbock nach Kallundborg.
28. „ *Rhein-Nahe-Eisenbahn zu Kreuznach. S. S. 557 u. S. 690.
3. Octbr. Baltische Eisenbahn zu St. Petersburg. Tagesordnung: Vortrag des Verwaltungsberichtes, Durchsicht und Bestätigung des Budgets pro 1872, Berathung über Maassregeln zur Hebung der Rentabilität der Bahn.

Submissionen.

Termin	Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
29. Aug. zu Eggmühl	Bayer. Ostbahn	Erdarbeiten 1.—4. Loos Neufahrn-Obertraubling	—
30. „ zu Kehlheim	Bayer. Staatsbahn	Erdarbeiten 25. Loos Regensburg-Ingolstadt	—
30. „ zu Köfering	Bayer. Ostbahn	5. Loos Neufahrn-Obertraubling	—
31. „ zu Kelheim	Bayer. Staatsbahn	26. Loos Abthl. A Regensburg-Ingolstadt	—
1. Sept. zu Breslau	Rechte Oderuferb.	200 Kohlenwagen	—
4. „ zu Messkirch	Bad. Staatsb.	Hochbauten Sigmaringen	—
5. „ zu Saarbrücken	Saarbrücker E.	Locomotiven	696
20. „ zu Altona	Altona-Kieler E.	Oberbau-Materialien	—

OFFICIELLE ANZEIGEN.

(Officielle Anzeigen sind an die Redaction (nicht an die Expedition) der Zeitung zu richten.)

Werra-Eisenbahn.

Die Generalversammlung der Actionäre findet

Donnerstag, den 28. September dieses Jahres
Vormittags 11 Uhr zu Meiningen
im Schützenhause

statt.

Wir laden hierzu die stimmberechtigten Actionäre mit dem Ersuchen ein, die von ihnen eigenthümlich besessenen Actien oder Bescheinigungen von Staats- oder Gemeindebehörden oder Beamten darüber, dass diese Actien bei ihnen deponirt sind, **spätestens 8 Tage vor der Versammlung, also längstens bis zum 20. September c.** entweder hier bei unserem Büreau, oder den Billetexpeditionen der Werrabahn in Person oder durch Bevollmächtigte vorzulegen.

Dabei weisen wir ausdrücklich auf die §§ 26 — 30 des Statuts und die erfolgte Abänderung des al. 1 des § 26 hin, insbesondere darauf, dass der Besitz von **10** Actien Eine Stimme gewährt, beim Besitz einer grösseren Anzahl jedem Theilnehmer für je 10 Actien Eine Stimme zusteht, eine grössere Zahl als 10 Stimmen aber Ein Actionär für sich und seine Machtgeber nicht in Anspruch nehmen kann, und moralische Personen nur durch ihre Repräsentanten oder Actionäre vertreten werden können. Auch andere Actionäre können sich durch Actionäre vertreten lassen, diese Vertreter müssen jedoch mit, durch Bezirks- oder Communalbehörden beglaubigten Vollmachten versehen sein. Besonders machen wir darauf aufmerksam, **dass es unzulässig ist, dass Ein Actionär mehr als Einen Stimm- oder Wahlzettel abgiebt** und dass von dem Verwaltungsrath streng auf die Einhaltung dieser Vorschrift gesehen werden wird.

Gegenstände der Verhandlung der Generalversammlung sind:

1) der Geschäftsbericht auf das Jahr 1870.
2) die Wahl zweier Mitglieder des Verwaltungsraths für die statutenmässig ausscheidenden, aber wieder wählbaren, Herren Commerzienrath Lindner aus Sonneberg und Oberbürgermeister Muther aus Coburg.
3) Antrag des Verwaltungsraths auf Abänderung der §§ 33 und 39 des Gesellschaftsstatuts.
4) Antrag desselben auf Ueberweisung des im Jahr 1870 verbliebenen Ueberschusses von 6577 fl. $57^3/_4$ kr. an den Wirthschaftsfonds.
5) Antrag desselben bezüglich der Fortsetzung und rücksichtlich Kündigung des mit der Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft bestehenden Vertrages wegen Leitung des Betriebes der Werrabahn.

Für diese Generalversammlung wird den Theilnehmern **freie** Fahrt auf der Werrabahn gewährt, worüber seiner Zeit die Anschläge auf den Stationen einzusehen sind.

Der Geschäftsbericht pro 1870 wird 14 Tage vor der Versammlung bei den Billetexpeditionen zum Verkauf aufliegen.

Meiningen, den 4. August 1871.

Der Verwaltungsrath der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Vom **1. September** cr. ab tritt auf den Strecken Herzberg-Seesen und Northeim-Nordhausen folgender Fahrplan in Kraft:

a) Herzberg-Seesen.

		Morgens	Vormittags	Nachmittags	Abends
Herzberg . .	Abf.	5^{57}	9^{17}	12^{45}	6^{1}
Osterode . . .	„	6^{20}	9^{59}	1^{8}	6^{29}
Seesen . . .	Ank.	6^{49}	10^{50}	1^{40}	6^{58}

b) Seesen-Herzberg.

		Morgens	Nachmittags	Nachmittags	Abends
Seesen . . .	Abf.	7^{30}	2^{17}	3^{37}	7^{43}
Osterode . . .	„	8^{8}	2^{54}	4^{43}	8^{22}
Herzberg . .	Ank.	8^{30}	3^{14}	5^{10}	8^{43}

c) Northeim-Nordhausen.

		Morgens	Vormittags	Nachmittags	Abends
Northeim . . .	Abf.	2^{10}	8^{28}	3^{0}	8^{26}
Herzberg . . .	Ank.	2^{53}	9^{7}	3^{39}	9^{11}
„ . . .	Abf.	2^{59}	9^{12}	3^{43}	9^{19}
Nordhausen . .	Ank.	4^{27}	10^{30}	4^{55}	10^{44}
		Morgens	Vormittags	Nachmittags	Abends

d) Nordhausen-Northeim.

		Morgens	Vormittags	Nachmittags	Abends
Nordhausen . .	Abf.	4 27	11 20	4 55	10 45
Herzberg . . .	Ank.	5 50	12 34	6 5	11 56
" . . .	Abf.	6 12	12 40	6 9	12 2
Northeim . . .	Ank.	7 1	1 19	6 44	12 37
		Morgens	Nachmittags	Abends	Abends

Das Weitere besagen die auf den Stationen ausgehängten Fahrpläne.

Hannover, den 19. August 1871.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Maybach.

Königliche Saarbrücker-Eisenbahn.

Die Anlieferung von

6 Stück dreifach gekuppelten Güterzug-Locomotiven mit Tendern und

2 Stück sogenannten Tender-Locomotiven

soll im Wege der öffentlichen Submission in Verding gegeben werden.

Offerten hierauf sind, mit der Aufschrift:

„Submissions-Offerte auf die Lieferung von Locomotiven“ versehen, bis zum Submissionstermine am **5. September d. J. Vormittags 11 Uhr**, versiegelt und portofrei an uns einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen.

Auf später eingehende Offerten kann nicht gerücksichtigt werden.

Die Bedingungen und Zeichnungen sind in unserem Centralbüreau hierselbst einzureichen, können aber auch auf portofreie Gesuche in Abschrift von uns bezogen werden.

Saarbrücken, den 22. August 1871.

Königliche Eisenbahn-Direction.

PRIVAT-ANZEIGEN.

Für das technische Büreau für den Bau der **Brücken** über die Weichsel bei **Thorn** und die Memel bei **Tilsit** werden 4 bis 5 **Maschinen-Ingenieure** und **Zeichner** mit einer Monatsremuneration von 30 bis 60 Thlrn., je nach den Leistungen, sobald als möglich gesucht. Meldungen unter gleichzeitiger Vorlage der Zeugnisse etc. sind an den Königlichen Eisenbahn-Maschinenmeister **Ramm** in **Bromberg**, Bahnhof, zu richten.

Beiblatt zu No. 34 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnen.

Leipzig, den 25. August 1871.

Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter.

a) Ueberzählige.

Grossherzogl. Badische Bahnen. Ende Juli 1871.

B. 1 Sack Lumpen (50 Pfd.)
Marx Meier. 2 Bündel leere Säcke (80 Pfd.)
Weissenburger. 1 Bündel leere Säche (48 Pfd.)
Jacob Moll. 1 Bündel leere Säcke (15 Pfd.)
J H 660. 1 Kiste Papier (233 Pfd.)
MP 184. 1 Kiste mit 2 leeren Kisten (72 Pfd)
1 Ring Krüge (10 Pfd.)
WA 13. 1 Pack Kunsthäfen [3 Stück] (15 Pfd.)
D. Salomon Mainz. 1 leeres Fass (14 Pfd.)
G S 4661. 1 Kiste Stearinkerzen (123 Pfd.)
L 1719. 1 Kiste Käse (13 Pfd.) [Inhalt unbrauchbar]
(G.B) 1775. 1 Fässchen Schnupftabak (65 Pfd.)
J K 50. 1 Rolle Maschinenriemen (85 Pfd.)
H 106. 1 Kiste Spielwaaren (34 Pfd.)
S 3. 1 Korb Charpie [in Päcklein] (16 Pfd.)
T 1298. 1 Kiste Därme (47 Pfd.)
No. 1044. 1 Pack Seegrasteppich (92 Pfd.)
L A 1356. 1 Kiste leere Cigarrenkistch. (117 Pfd.)
A R 50 409. 1 Kiste Stearinkerzen (60 Pfd.)
W B 180. 1 leeres Melisfass (105 Pfd.)
1 Pack leere Körbe [4 Stück] (17 Pfd.)
F 411. 1 Tönnchen eiserne Nieten (17 Pfd.)
L O 1603. 1 Ballen Packleinen (118 Pfd.)
H P 1405/6. 2 Ballen Packleinen (215 Pfd.)
H 5. 1 Kiste Kirschwasser (28 Pfd.)
R W 226. 1 Ballen Baumwollwaaren (45 Pfd.)
A N & C 1319. 1 leere Kiste (40 Pfd.)
T L M & Cie. 783. 1 Kiste Cigarren (130 Pfd.)
N. 13 Colli gusseis. Brunnenschaalen (480 Pfd.)
G G 77. 1 Fass Kräuterkäse (420 Pfd.)
G A 1. 1 Sack Gerste (113 Pfd.)
E F 7092. 1 Kiste Seife (52 Pfd.)
H K 3345. 1 Korb Steingutröhren (68 Pfd.)
G S 9346. 1 Korbflasche Säure (158 Pfd.)
G G M 21 978. 1 leere Kiste (149 Pfd.)
I E 8601. 1 Kiste Eisenwaaren (218 Pfd.)
B M. 1 Bund Stahl (58 Pfd.)
4 Ballen roher Hanf (283 Pfd.)
S R 7251. 1 Kiste Farbe (70 Pfd.)
G 3882. 1 Ballot Baumwollwaaren (30 Pfd.)
MB/z 3223. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 68 Pfd.)
} lagern in Mannheim.

A S 1081/82. 2 Blumentische (20 Pfd.)
A S 1080. 1 Pack Korbwaaren (10 Pfd.)
No. 2/4. 3 Bund Weiden (130 Pfd.)
} lagern in Heidelberg.

K 960. 1 Kiste Messer und Gabeln (97 Pfd.) lagert in Rappenau Saline.
6 N 7020. 1 leere Kiste (27 Pfd.) lagert in Jagstfeld.
S. 1 Sack Hafer (80 Pfd.) lagert in Helmstadt.

F 864. 1 Kiste [leere Kisten] (50 Pfd.)
S M M 1078. 1 Kiste Spiegelglas (300 Pfd.)
} lagern in Würzburg.

M F. 1 Koffer (27 Pfd.)
H 7. 1 Kiste (27 Pfd.).
2 Roststäbe (13 Pfd.)
1 Pack Decke (11 Pfd.)
Rheinboldt 1514. 1 leeres Fässchen (15 Pfd.)
} lagern in Carlsruhe.

(G) 2151. 1 Pack Papier (35 Pfd.)
X 824. 1 Kistchen (Inhalt unbekannt, 25 Pfd.)
} lagern in Rastatt.

A E 30. 1 Fass Blechwaaren (245 Pfd.)
G C 2160. 1 Ballen Papier (50 Pfd.)
B R 7355. 1 Ballen Papier (105 Pfd.
} lagern in Kehl.

(KG) 11 604. 1 Kiste alte Zinn- und Blechwaaren (59 Pfd.) lagert in Achern.
L 9669. 1 leeres Fass (Gehalt 201 Maas) lagert in Bühl.

F K 55. 1 Pack Peitschen (100 Pfd.)
S F 622. 1 Sack Lumpen (42 Pfd.)
No. 3, 5, 8, 17. 4 Säcke Holznägel (105 Pfd.)
F 287, 278. 2 Tönnchen Wagenfett (31 Pfd.)
(F) 810. 1 Ballen Papier (121 Pfd.)
L N 4403. 1 Kiste (Inhalt unbek., 33 Pfd.)
B & C 23 258. 1 Ballot Papier (10 Pfd.)
H 2. 1 Koffer (32 Pfd.)
} lagern in Freiburg.

S J 905/10. 6 Kisten (Inhalt unbekannt) lagern in Basel.

C H 1510. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
J D B W 10470. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
P 884. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 17 Pfd.)
No. 3718. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 290 Pfd.)
S E J 8/8. 2 Kisten, jede 66 Pfd. (Inhalt unbek., 132 Pfd.)
L B 2385. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 25 Pfd.)
} lagern in Basel.

B S W. 1 Korb Eisenwaare (220 Pfd.) lagert in Waldshut.
R B 1017. 1 Korb Eisenwaare (117 Pfd.) lagert in Waldshut.
F D S 1670. 1 Gebund [2 Stangen] Stahl (25 Pfd.) lagert in Waldshut
G V 3153 / 10—20—26. 1 Kiste Glas (280 Pfd.) lagert in Constanz.
S M 349. 1 Fass Oel (380 Pfd.) lagert in Constanz.
P J G 8393. 1 Kiste Backsteinkäse (53 Pfd.) lagert in Stockach.

Bebra-Hanauer und Hessische Nordbahn.

Ergebniss der Revision der diesseitigen Güterböden am 1. August 1871.

B 3. 1 Ballen bw. Abfall (138 Pfd.) lagert in Gelnhausen s. 23. Juli c.
B 4. 1 Beutel Saamen (44 Pfd.) lagert in Gelnhausen seit 23. Juli c.
B & F 9. 1 Brod Zucker lagert in Cassel seit 28. Juli c.
C N 3783. 1 Pack, 2 Kinderstühle enth. lagert in Cassel.
C S 387. 1 leere Kiste (48 Pfd.) lagert in Gelnhausen seit 23. Juli c.
G K 1. 1 leere Kiste (23 Pfd.) lagert in Gelnhausen seit 23. Juli c.
H II. 1 Wagendecke lagert in Trendelburg seit 23. März c.
H (D) B. 5382. 1 leere Kiste (55 Pfd.) lagert in Cassel seit 7. Juli c.
H N B. 1 leere Kiste (57 Pfd.) lagert in Cassel seit 7. Juli c.
J B 5. 1 leinene Wagendecke lagert in Carlshafen seit 13. Decbr. pr.
K 4. 1 Pack Seiler etc. lagert in Hanau seit 1. Mai c.
K W 90. 1 Ballen Leinen (22 Pfd.) lagert in Cassel seit 20. April c.
N S 1. 1 Sack Hanf (120 Pfd.) lagert in Gelnhausen seit 23. Juli c.
O. 1 Ballot, enthaltend: 2 Aschenkasten, 2 Feuereisen und 2 Kohlenlöffel, lagert in Gelnhausen seit 8. Mai c.
146 / S 6771. 1 Sack leere Säcke (9 Pfd.) lag. in Gelnhausen s. 23. Juli c.
S G 315. 1 Kiste Weissblech (164 Pfd.) lagert in Gelnhausen.
T. 1 Stück Eisen (43 Pfd.) lagert in Hünfeld seit 6. Juni c.
H Rathert Hagen. 1 Decke lagert in Cassel seit 7. Juni c.
No. 6596. 1 Kiste, enthaltend 1 Blechgefäss (72 Pfd.) lagert in Cassel seit 7. Juni c.
1 eiserner Ring (15 Pfd.) lagert in Fulda seit 31. Mai c.

Verzeichniss

auf den Stationen der **Bergisch-Märkischen Eisenbahn** bis ult. Juli cr. als überzählig ermittelteten Güter.

A 5. 1 Korb Blechflaschen (18 Pfd.) lagert im Depot.
A 456. 1 Ballen Eisenwaaren (55 Pfd.) lagert im Depot.
A. 1 Ofentheil (17 Pfd.) lagert im Depot.
A 131. 1 Kiste Extract (52 Pfd.) lagert im Depot.
A 29. 1 Aschenkasten (6 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
A A 43. 1 leeres Fass (60 Pfd.) lagert im Depot.
A A 106. 1 leeres Fass (54 Pfd.) lagert in Essen.
A A. 1 Pack leere Säcke (23 Pfd.) lagert in Steinbeck.
A A. 1 Pack leere Fässchen (24 Pfd.) lagert in Steinbeck.
A B 960. 1 Kiste Eisenwaaren (46 Pfd.) lagert im Depot.
A B 758. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 88 Pfd.) lagert im Depot.
A B 414. 1 leeres Fass (188 Pfd.) lagert im Depot.
A B 7469. 1 leeres Fass (197 Pfd.) lagert in Duisburg.
AD 876. 1 Fass Soda (584 Pfd.) lagert im Depot.
AE 1 / E E 650 } 1 leeres Fass (23 Pfd.) lagert im Depot.
AE 95 795. 1 leere Kiste (30 Pfd.) lagert im Depot.
AE. 2 leere Fässer (35 Pfd.) lagern in Neuss.
AE 310. 1 Ballen Leinen (50 Pfd.) lagert in Steinbeck.
A H 1/2. 2 Ballen (Inhalt unbekannt, 42 Pfd.) lagern im Depot.
A H 773. 1 Kiste Seidenwaaren (228 Pfd.) lagert in Aachen M.
A J 1855. 1 Fass Wein (92 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rh.
A K 744. 1 Kiste Nägel (188 Pfd) lagert im Depot.
A K 970. 1 leeres Fass ($7\frac{1}{2}$ Pfd.) lagert in Hamm.
A K 7491. 1 $\frac{1}{2}$ Ohm Branntwein (146 Pfd.) lagert in Steinbeck.
A L. 2 Pack Strohpapier (30 Pfd.) lagern im Depot.
A M / R J } 1 Fass Salpeter (818 Pfd.) lagert im Depot.
A M 13. 1 leere Kiste (14 Pfd.) lagert im Depot.
A M P 255. 1 Kiste Zündhölzer (22 Pfd.) lagert im Depot.

A R 2631. 1 Fass Wein (92 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rh.
A R 1214/649. 1 Pack Muster (112 Pfd.) lagert im Depot.
A S 8. 1 Stab Eisen (42 Pfd.) lagert im Depot.
A S 2913. 1 Ballot Papier (375 Pfd.) lagert im Depot.
A S 8004. 1 Sack Bohnen (257 Pfd.) lagert in Bochum.
AT 6527. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 80 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rh.
A T 246. 1 Ballot Manufacturwaaren (30 Pfd.) lagert in Altenhundem.
A T 56. 1 Bund Eisen (97 Pfd.) lagert in Steele.
A V 11. 1 Brd. Stahl (25 Pfd.) lagert in Bochum.
A Z 1505. 1 Maschinenstück (20 Pfd.) lagert im Depot.
B 1888. 1 leere Kiste (26 Pfd.) lagert im Depot.
B 588. 1 leere Kiste (55 Pfd.) lagert im Depot.
B. 2 eiserne Töpfe (47 Pfd.) lagern im Depot.
B 39. 1 leerer Kübel lagert im Depot.
B 5. 1 Sack Holzwaaren (29 Pfd.) lagert im Depot.
B 889. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 165 Pfd.) lagert im Depot.
B 1/35. 35 Pack Pack Papier (3407 Pfd.) lagern im Depot.
B 1727. 6 Pack Packleinen lagern im Depot.
B 1. 1 Korb Eisenwaaren (37 Pfd.) lagert im Depot
B 5/7. 3 Säcke Holzwaaren lagern im Depot.
B 309. 1 Pack Schraubenschlüssel (22 Pfd.) lagert im Depot.
B 274. 1 Korb Blechwaaren (33 Pfd.) lagert im Depot.
B 5. 1 Kiste Glasscherben (136 Pfd.) lagert im Depot.
B. 1 Collo Ofentheil (3 Pfd.) lagert im Depot.
B H. 1 Ballot Watte (12 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
B 21. 6 Tafeln Eisenblech (84 Pfd.) lagern in Mülheim a/Rh.
B 4830. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 28 Pfd.) lagert in Dortmund.
B. 2 Gussplatten (69 Pfd.) lagern in Bochum.
B B 5. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 44 Pfd.) lagert im Depot.
B C 3910. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 220 Pfd.) lagert im Depot.
B & C 107. 1 Korb Messingwaaren (70 Pfd.) lagert im Depot.
B & C 107. 1 Pack Schrauben (18 Pfd.) lagert im Depot.
B C 3. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 108 Pfd.) lagert im Depot.
B C 69. 1 Korb Lederwaaren (25 Pfd.) lagert im Depot.
B C 903. 1 Korb Drahtstifte (230 Pfd.) lagert im Depot.
B C 2085. 1 Kiste Futterstoff (64 Pfd.) lagert in Aachen M.
B D 2905. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) lagert im Depot.
B D 839. 1 Fass Oel (380 Pfd.) lagert im Depot.
B D 840. 1 Fass Oel (160 Pfd.) lagert im Depot.
B D 1347. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 10 Pfd.) lagert in Duisburg.
B D 647, 696, 743/5, 720. 6 Ballot Twist lagern in Steinbeck.
B E 275. 1 Korb Flaschen (87 Pfd.) lagert im Depot.
B E 3. 1 Ring Draht (50 Pfd.) lagert im Depot.
B F 619. 1 Kiste Eisenwaaren (94 Pfd.) lagert in Steinbeck.
B G 1248. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 115 Pfd.) lagert im Depot.
B H 439. 1 leere Kiste (25 Pfd.) lagert im Depot.
B H 1038. 1 leerer Korb (11 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rh.
B H. 1 leere Kiste (40 Pfd.) lagert in Barmen.
B H K XXVIII. 1 Kiste Werkzeug (12 Pfd.) lagert im Depot.
B J 672. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 92 Pfd.) lagert in Ruhrort.
B K M F. 1 Sack Kartoffelmehl (202 Pfd) lagert im Depot.
B K C 67381/2. 1 Kiste Eisenwaaren (24 Pfd.) lagert in Hamm.
B K S 601. 1 Pack Papier (107 Pfd.) lagert im Depot.
B M. 2 eiserne Kohlenbecken (36 Pfd.) lagern im Depot.
B M. 4 leere Fässer (91 Pfd.) lagern im Depot.
B M. 1 leeres Butterfass (16 Pfd.) lagert im Depot.
B M. 1 lederne Hutschachtel (4 Pfd.) lagert im Depot.
B M. 1 Stange Eisen (18 Pfd.) lagert im Depot.
B M. 4 Ofentheile (32 Pfd.) lagern im Depot.
B ME 3. 1 Kette lagert in Altena.
B S. 1 Pack Steine (32 Pfd.) lagert im Depot.
B S 4483. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 54 Pfd.) lagert im Depot.
B St 15. 1 Pack Papier (100 Pfd.) lagert im Depot.
B & V 22040. 1 Kiste Parfümerie (23 Pfd.) lagert im Depot.
C. 1 Pack 8 Kaminfüsse (19 Pfd.) lagert im Depot.
C. 2 Kohlenbecken (25 Pfd.) lagern im Depot.
C 17. 1 Ofentheil (34 Pfd.) lagert im Depot.
C 206. 1 Korb Bürstenwaaren (21 Pfd.) lagert im Depot.
C 9399. 1 Korb Körbe (15 Pfd.) lagert im Depot.
C A 771. 1 Pack leere Körbe (18 Pfd.) lagert in Steinbeck.
C A 258. 1 leere Kiste (20 Pfd.) lagert in Steinbeck.
C A B 1255. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 41 Pfd.) lagert im Depot.
C B 1061. 1 Fass Oel (357 Pfd.) lagert im Depot.
C B 47. 1 Harrass Hohlglas (142 Pfd.) lagert im Depot.
C B 2775, 350/5. 1 Kiste Stärke (79 Pfd.) lagert im Depot.
C B. 1 Pack Filzschuhe (9 Pfd.) lagert im Depot.
C D 10. 1 leere Kiste (39 Pfd.) lagert im Depot.
C D 7046. 1 Fass Stärke (364 Pfd.) lagert im Depot.
C E 601. 1 Ring Draht (13 Pfd.) lagert im Depot.
C F 996. 1 leere Kiste (25 Pfd.) lagert im Depot.
C F 7419. 1 leere Kiste (42 Pfd.) lagert im Depot.
C F 717, 705. 2 Körbe leere Flaschen (154 Pfd.) lagern im Depot.
C F L 697/8, 751. 3 Kisten Wollwaaren (596 Pfd.) lagern in Aachen M.
C G 4905. 1 Fass Gyps (650 Pfd.) lagert im Depot.
P S 160. } C H 100. } 1 Fass Candis (538 Pfd.) lagert im Depot.
C H 1. 1 Pack Kuchenpfannen (56 Pfd.) lagert im Depot.
C H 6530. 1 Kiste Pfeffer (15 Pfd.) lagert im Depot.
C H 472. 1 Pack Düten (20 Pfd.) lagert im Depot.
C K 914. 1 Pack Springfedern (50 Pfd.) lagert im Depot.
C K 6925. 1 Bürde Stahl (40 Pfd.) lagert im Depot.
C K 68. 1 leeres Fass (7½ Pfd.) lagert in Hamm.
C K 8258. 1 Stange Stahl (59 Pfd.) lagert im Depot.
C K 1/3. 3 Pack Matten (168 Pfd.) lagern im Depot.
C K. 1 Kiste Bücher und Effecten (69 Pfd.) lagert im Depot.
C L 9991. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 58 Pfd.) lagert in Oberhausen.
C M 118. 1 Pack Papier (108 Pfd.) lagert im Depot.
C M 1110. 1 Korb gr. Holzwaaren (15 Pfd.) lagert im Depot.
C M. 2 Pack Säcke (102 Pfd.) lagern im Depot.
C M 3378. 1 Korb Pech (156 Pfd.) lagert in Steinbeck.
C M B. 1 Bund Verkuppelung (43 Pfd.) lagert in Ruhrort.
C N 250. 1 Kiste Spielwaaren (100 Pfd.) lagert im Depot.
C O 8. 1 Fass Petroleum (295 Pfd.) lagert im Depot.
C O 25. 1 Fass Oel (315 Pfd.) lagert im Depot.
C R 7340. 1 Ballen Papier (48 Pfd.) lagert in Hoerde.
C S 53. 1 Korb leere Kisten und Krüge (65 Pfd.) lagert im Depot.
C S. 1 Ballen 4 kleis. Scheiben (13 Pfd.) lagert im Depot.
C S S 2069. 1 Pack Papier (94 Pfd.) lagert im Depot.
C T 1303. 1 Korb Eisenwaaren (232 Pfd.) lagert im Depot.
C T 1304. 1 Korb Eisenwaaren (172 Pfd.) lagert im Depot.
C T 193. 1 leeres Fass (23 Pfd.) lagert in Essen.
C T 206. 1 leeres Fass (22 Pfd.) lagert in Essen.
C W 915. 1 Korb Flaschen lagert im Depot.
C W 767. 1 leere Kiste (32 Pfd.) lagert im Depot.
C W. 14 Füllöfen mit Deckeln lagern in Oberhausen.
D 6. 1 Sack Schmirgel lagert im Depot.
D 117. 1 Korb Tabak (30 Pfd.) lagert im Depot.
D. 1 Pack Messing (25 Pfd.) lagert im Depot.
D. 1 leeres Fass (60 Pfd.) lagert im Depot.
D 368. 1 Korb Tabak (30 Pfd.) lagert im Depot.
D 10. 1 Collo Ofentheil (15 Pfd.) lagert im Depot.
D 598. 1 Ballen Kaffee (154 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rh.
D. 1 Fass Eimer und Korb (28 Pfd.) lagert in Bochum.
D 369. 1 Korb Tabak (28 Pfd.) lagert in Elberfeld-Steinbeck.
D A 5156. 1 Kiste Bandwaaren (42 Pfd.) lagert im Depot.
D C 2746. 1 Pack Pfannen (33 Pfund) lagert in Langschede.
D E 1. 1 Sack Korken (6 Pfd.) lagert im Depot.
D H 1356. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 28 Pfd.) lagert in Elberfeld.-Steinb.
D M 374. 1 Fass (Inhalt unbekannt) lagert im Depot.
D P 415. 1 Korb Nägel (155 Pfd.) lagert im Depot.
D S 11. 1 Ballot Lumac (210 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
D V K v. M. 1 Ballot Kaffee (125 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
E 2. 2 Pack Papier (40 Pfd.) lagern in Neuss.
E B 847. 1 leere Kiste (5 Pfd.) lagert im Depot.
E B H. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 18 Pfd.) lagert im Depot.
E C 840. 1 Korb Wein (155 Pfd.) lagert in Dortmund.
E D. 1 Stab Stahl (20 Pfd.) lagert im Depot.
E D 3450. 1 Pack Papier (31 Pfd.) lagert im Depot.
E D 265/6. 2 Kisten (Inhalt unbekannt, 322 Pfd.) lagern in Oberhausen.
E E 6132. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 195 Pfd.) lagert im Depot.
E E 1063. 1 Kiste eiserne Thürbeschläge (360 Pfd.) lagert in Altenhundem.
E F 6619. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 60 Pfd.) lagert im Depot.
E G 234. 1 Kiste Zollstöcke (37 Pfd.) lagert im Depot.
E G 418. 1 leerer Glaskasten (19 Pfd.) lagert im Depot.
E G 3567. 1 Korb Nägel (150 Pfd.) lagert in Hamm.
E v G 2048. 1 Korb Eisenwaaren (10 Pfd.) lagert im Depot.
E H 2. 2 Körbe Flaschen (20 Pfd.) lagern im Depot.
E H 1. 1 Ballot Baumwoll. Abfall (240 Pfd.) lagert im Depot.
E K 351. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 60 Pfd.) lagert im Depot.
E K 3889. 1 Pack Draht (30 Pfd.) lagert im Depot.
E M 4. 27 eiserne Röhren (704 Pfd.) lagern im Depot.
E M 4. 1 leerer Kübel (10 Pfd.) lagert im Depot.
E M 125. 1 Pack leere Kübel (36 Pfd.) lagert in Hamm.
E N. 1 Stab Eisen (93 Pfd.) lagert im Depot.
E O 337. 1 Korb Branntwein (22½ Pfd.) lagert in Geilenkirchen.
E S 22. 1 Pack Papier (28 Pfd.) lagert im Depot.
E S 1. 1 Kiste Hausrath lagert im Depot.
E S 167. 1 Korb Eisen } E S 20. 1 Pack Papier } (58 Pfd.) lagern in Elberfeld-Steinbeck.
E T. 1 eisernes Rohr (202 Pfd.) lagert im Depot.
E W 6775. 1 Ballot Leinen (165 Pfd.) lagert in Elberfeld-Steinbeck.
F. 1 Kaminplatte (13 Pfd.) lagert im Depot.
F 1. 1 Ofentheil mit Deckel (27 Pfd.) lagert im Depot.
F 2. 1 leere Kiste (41 Pfd.) lagert im Depot.
F. 5 Colli Ofentheile (75 Pfd.) lagern im Depot.
F. 2 Fournaiseplatten (33 Pfd.) lagern in Viersen.
F 54. 2 Rollen Packleinen lagern in Elberfeld-Döppersb.
F 897. 1 Pack 10 Eimer (35 Pfd.) lagert in Bochum.
F 4614. 1 Pack Papier (117 Pfd.) lagert in Bochum.
F 100. 1 Rolle Papier (54 Pfd.) lagert in Bochum.
F B 3377, 3397. 2 leere Kisten (78 Pfd.) lagern im Depot.
F B 127. 1 Pack leere Säcke (105 Pfd.) lagert im Depot.

F B 2501, 2538, 2537. 3 Körbe Hohlglas (398, 403, 402 Pfd.) lagern in Witten.

F B 154. 1 Korb gef. Flaschen (56 Pfd.) lagert in Annen.

F C 1. 1 Pack Strohpapier (20 Pfd.) lagert im Depot.

F C 2731. 1 leerer Korb (15 Pfd.) lagert im Depot.

F C. 1 Sack Mehl (133 Pfd.) lagert in Bochum.

F D 3704. 1 Korb 1 leerer Krug (11 Pfd.) lagert im Depot.

F E 842. 1 Korb Eisenwaaren lagert im Depot.

F G 2601. 1 Pack Bindfaden (25 Pfd.) lagert im Depot.

F G C 4302. 1 Kiste lagert in Crefeld.

F G 640. 1 Ballen Leinen (119 Pfd.) lagert in Aachen M.

F H 2500. 1 Korb Hohlglas (397 Pfd.) lagert in Witten.

F H 135/7 3 Kisten Feuerzeug (96 Pfd.) lagern in Lennep.

F H 1/2. 2 leere Kisten (61 Pfd.) lagern in Mülheim a/Rh.

F H 639. 1 Kiste Holzwaaren (26 Pfd.) lagert in Neviges.

F H 2623. 1 Korb leere Flaschen (450 Pfd.) lagert in Hamm.

F J 104. 1 leere Kiste (7 Pfd.) lagert in Soest.

F K 3734. 1 Fass Branntwein (190 Pfd.) lagert im Depot.

F K. 1 Pflugeisen lagert im Depot.

F K 1515. 1 Korb (220 Pfd.) lagert im Depot.

F K. 1 Feuertopf mit Rost (15 Pfd.) lagert im Depot.

F K 2090. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 55 Pfd.) lagert in M. Gladbach.

F K 1295/8. 4 Fässer Wein (4950 Pfd.) ab Mülheim a/Rh. lagern in Lennep.

F K 60. 1 Sack 1 Ofen (84 Pfd.) lagert in Duisburg.

F L 1334. 1 Fass Eisenwaaren (69 Pfd.) lagert im Depot.

F M 159. 1 Fass Branntwein (88 Pfd.) lagert im Depot.

F M 3061. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 63 Pfd.) lagert in Elberfeld-Steinb.

F N 2216/9. 4 Ballen (1097 Pfd.) lagern im Depot.

F O J C 24. 1 Pack Papier (50 Pfd.) lagert im Depot.

F P. 1 Korbflasche (8 Pfd.) lagert im Depot.

F P 7321. 1 Korb (20 Pfd.) lagert im Depot.

F R 28. 1 Ballot Säcke (11 Pfd.) lagert in Hagen.

F S 780. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 55 Pfd.) lagert in M. Gladbach.

F S 50. 1 Ballot Lumpen (76 Pfd.) lagert in Hagen.

F T 4101. 1 Kiste (7 Pfd.) lagert im Depot.

F V 10. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 57 Pfd.) lagert in Iserlohn.

F W 6046. 1 leer $\frac{1}{2}$ Ohm (29 Pfd.) lagert in M. Gladbach.

F W 6775. 1 Ballot Leinen (200 Pfd.) lagert in Elberfeld-Steinbeck.

F W B 1490. 1 leere Kiste (40 Pfd.) lagert in Barmen.

F WH S 100. 2 Pack 4 Stühle (28 Pfd.) lagern in Mülheim a/Rh.

G. 2 Heizöfen }
G. 3 Blechklappen } (67 Pfd.) lagern im Depot.
G. 1 Feuertopf }

G 12 168. 1 Kiste (136 Pfd.) lagert im Depot.

G 188. 1 Ballot Säcke (13 Pfd.) lagert im Depot.

G. 3 Stück Scheiben (18 Pfd.) lagern im Depot.

G 2238. 1 Kiste (45 Pfd.) lagert im Depot.

G 1144. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 42 Pfd.) lagert im Depot.

G 1683/4. 2 Körbe Eisenwaaren (226 Pfd.) lagern in Düsseldorf.

G 1337. 1 leeres Fass }
G 1417 1 leerer Korb } (36 Pfd.) lagern in Düsseldorf.

G 50. 1 Ballot Reis (112 Pfd.) lagert in Hagen.

G A 596. 1 Korb Eisenwaaren (94 Pfd.) lagert im Depot.

G A 1986. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 39 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.

G A 2099. 1 Kiste Knöpfe (30 Pfd.) lagert in Essen.

G B. 8 Scheeren (53 Pfd.) lagern im Depot

G B. 1 Rolle Theerpappen (130 Pfd.) lagert im Depot.

G B 2505. 1 Kiste (158 Pfd.) lagert im Depot.

G B 2877. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 46 Pfd.) lagert in Steinbeek.

G C 1954/5. 2 Ballot (Inhalt unbekannt) lagern in Düsseldorf.

G F 293 1 Korb Eisenwaaren (42 Pfd.) lagert im Depot.

G G 975. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 212 Pfd.) lagert in M. Gladbach.

G H 4118. 1 Korb Eisenwaaren (46 Pfd.) lagert im Depot.

G H. 1 Rolle Eimer (47 Pfd.) lagert im Depot.

G H 1329. 1 Kiste Eisenwaaren (78 Pfd.) lagert im Depot.

G H 480. 1 Fass Farbe (414 Pfd.) lagert in Hamm.

G H 1057. 1 Fass Bleiweiss (473 Pfd.) lagert in Steinbeek.

G K 7342. 1 Sack Papierhülsen (10 Pfd.) lagert im Depot.

G K 3055 1 Pack Papier (50 Pfd.) lagert im Depot.

G K 2988 1 Ring Muffe (3 Pfd.) lagert im Depot.

G K. 1 Collo Maschinentheil (46 Pfd.) lagert in Ruhrort.

G K 2890. 1 Stange Stahl lagert in Iserlohn.

G L 1015. 1 Fass Branntwein (165 Pfd.) lagert in Altenhundem.

G M M 708/3. 1 Pack Papier (73 Pfd.) lagert im Depot.

G M V II. 2 Stäbe Eisen (16 Pfd.) lagern im Depot.

G R 6935. 1 Pack Papier (62 Pfd.) lagert im Depot.

G R. 1 Kiste Glas (154 Pfd.) lagert in Dortmund.

G v. R 2. 1 Pack, 2 leere Körbe enthaltend (14 Pfd.) lagert im Depot.

G S 8475. 1 Korbflasche (18 Pfd.) lagert im Depot.

G S. 1 Pack Papier (36 Pfd.) lagert im Depot.

G S 201. 1 Kiste Glaswaaren (51 Pfd.) lagert im Depot.

G S 4938. 1 Kiste (6 Pfd.) lagert im Depot.

G S. 1 Bd. Holzschuhe (18 Pfd.) lagert im Depot.

G S 6427. 1 Kiste Lichte (120 Pfd.) lagert im Depot.

G S 47 314. 1 $\frac{1}{4}$ Ohm Wein (83 Pfd.) lagert im Depot.

G S 47 312. 1 $\frac{1}{8}$ Ohm Wein (53 Pfd.) lagert im Depot.

G S 182. 1 Kiste, 1 leere Kiste enthaltend (55 Pfd.) lagert in Oberhausen.

G S 247. 1 Ballot Holzwaaren (143 Pfd.) lagert in Aachen M.

G S 692. 1 Ballot Holzwaaren (102 Pfd.) lagert in Aachen M.

G S 1467. 1 Kiste Uhren (55 Pfd.) lagert in Altenhundem

G S 48 466. 1 Fass Branntwein (327 Pfd.) lagert in Dortmund.

G S 4033. 1 Fass Branntwein (347 Pfd.) lagert in Steinbeck.

G S S 2070. 1 Kiste (82 Pfd.) lagert im Depot.

G T 411. 1 Ballen (34 Pfd.) lagert im Depot.

G T 116. 1 Fass Kupfer (1162 Pfd.) lagert im Depot.

G T S 1/2. 2 Pack Papier (100 Pfd.) lagern im Depot.

G V $\frac{104}{22}$. 1 Ballot Leinwand lagert in Aachen T.

G W 3542. 1 leere Kiste (28 Pfd.) lagert im Depot.

G W 593. 1 Korb (42 Pfd.) lagert im Depot.

H. 2 Kaminplatten (26 Pfd.) lagern im Depot.

H. 1 polirter Hinterofen (18 Pfd.) lagert im Depot.

H. 7 leere Brodkörbe (110 Pfd.) lagern im Depot.

H 1. 1 Kiste Bücher (20 Pfd.) lagert im Depot.

H 784. 1 Kübel (59 Pfd.) lagert im Depot.

H 1. 1 Brd., 2 Fenstereisen enthaltend (23 Pfd.) lagert im Depot.

H 376. 1 Kiste Weissblech (42 Pfd.) lagert im Depot.

H 2. 1 Pack Strohmesser (68 Pfd.) lagert im Depot.

H 6587. 1 Fass Syrup (113 Pfd.) lagert im Depot.

H 5072. 1 Ballot Reis (220 Pfd.) lagert im Depot.

H. 1 Kette lagert im Depot.

H 9. 1 Pack Säcke (80 Pfd.) lagert im Depot.

H 2. 1 leerer Korb (8 Pfd.) lagert im Depot.

H 38. 1 leeres Fass (10 Pfd.) lagert im Depot.

H 1769. 1 Korb Blechflaschen (8 Pfd.) ab Mülheim a. Rh. [Eilgut] lagert in Duisburg.

H 5. 1 Pack Papier (20 Pfd.) ab M. Gladbach lagert in Duisburg.

H. 10 Fässer Seife (273 Pfd.) ab Bochum lagern in Duisburg.

H 7115. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 94 Pfd.) lagert in Oberhausen.

H 1038. 1 Kiste Rosinen (60 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.

H. 3 Tafeln Zink (70 Pfd.) lagern in Barmen.

H 802, 654. 2 leere Fässer (104 Pfd.) lagern in Uerdingen.

H. 4 Stangen Stahl (180 Pfd.) lagern in Bochum.

H B 2110/2111. 2 Pack Strohpapier (40 Pfd.) lagern im Depot.

H B 3. 1 Pack Säcke (36 Pfd.) lagert im Depot.

H B 2. 1 Bund Weiden (67 Pfd.) lagert im Depot.

H B 9450. 1 leere Kiste (24 Pfd.) lagert im Depot.

H B. 86 Schüppenblätter lagern in Duisburg.

H B. 1 Ballot Baumwollen-Waaren (80 Pfd.) lagert in Aachen M.

H B 2. 1 leeres Fass (30 Pfd.) lagert in Altenhundem.

H C 5238. 1 Kiste (92 Pfd.) lagert im Depot.

H C 3203. 1 Kiste Glasscherben (87 Pfd.) lagert im Depot.

H C. 1 Pack, 4 leere Körbe enthaltend (17 Pfd.) lagert in Steele.

H D 271. 1 Fass Soda (790 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.

H D 1139. 1 Kiste Eisenwaaren (152 Pfd.) lagert in Hamm.

H E 19. 1 Koffer (74 Pfd.) lagert im Depot.

H E 2320. 1 Kiste leere Weinflaschen (40 Pfd.) lagert in Creuzthal.

H F 1351. 1 Pack, 4 leere Körbe, 3 leere Kübel enth. (56 Pfd.) lagert im Depot.

H F 4035. 1 Korbflasche Oel (22 Pfd.) lagert im Depot.

H G 1096. 12 Stück eiserne Hämmer lagern in Mülheim a. d. Ruhr.

H G 1880. 1 Kiste (33 Pfd.) lagert im Depot.

H G. 1 Privatdecke lagert in Duisburg.

H H 645. 1 Ballot (18 Pfd.) lagert im Depot.

H H 584. 1 leerer $\frac{1}{8}$ Ohm (10 Pfd.) lagert im Depot.

H K 3. 3 Ofentheile (48 Pfd.) lagern im Depot.

H K. 1 Kiste Eisenwaaren (44 Pfd.) lagert im Depot.

H K 309. 1 Fass Wein (66 Pfd.) lagert im Depot.

H K 2723. 1 Korb gefüllte Flaschen (33 Pfd.) lagert in Witten.

H K 1. 1 leeres Fass (30 Pfd.) lagert in Altenhundem.

H K 8861. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 95 Pfd.) lagert in Düsseldorf.

H K 715. 1 Ballen Leinen (198 Pfd.) lagert in Steinbeck.

H K 701. 1 Ballen Leinen (252 Pfd.) lagert in Steinbeck.

H L 852. 1 leerer Korb (7 Pfd.) ab M. Gladbach lagert in Duisburg.

H M 235. 1 Ballot Manufacturwaaren (65 Pfd.) lagert im Depot.

H P 3947. 1 Pack Holzwaaren (15 Pfd.) lagert im Depot.

H P 223. 1 Körb Lack (110 Pfd.) ab Dortmund lagert in Duisburg.

H R. 1 Ofenfuss (34 Pfd.) lagert im Depot.

H R 1. 1 eiserner Kessel (72 Pfd.) lagert im Depot.

H S 22133. 1 leerer Korb (44 Pfd.) lagert im Depot.

H St 4. 1 Pack Säcke (4 Pfd.) lagert im Depot.

H S 1/2. 2 leere $\frac{1}{8}$ Ohm (77 Pfd.) lagern im Depot.

H S 16 1 Kiste lagert im Depot.

H S 538. 1 Ballot Lumpen (68 Pfd.) lagert in Ruhrort.

H St 768. 1 Sack Grütze (80 Pfd.) lagert in Altenhundem.

H S 135. 1 $\frac{1}{4}$ Ohm Branntwein (80 Pfd.) lagert in Steinbeck.

H T 61. 1 Ballot Hanf (104 Pfd.) lagert im Depot.

H T 6. 1 Sack Leinkuchen (146 Pfd.) lagert in M. Gladbach.

H W 240. 1 Korb Candis (26 Pfd.) ab Bochum lagert in Duisburg.

H A L L. 1 Waagschale mit Kette (3 Pfd.) lagert im Depot.

H B S W 3487. 1 Kiste Hausgeräthe (385 Pfd.) lagert im Depot.

H D C 576. 1 Korb (222 Pfd.) lagert im Depot.

H H M 34. }
W M 374. } 1 leeres Fass (20 Pfd.) ab Essen lagert in Duisburg.

H A G 124. 1 leere Kiste (26 Pfd.) ab Hamm lagert in Duisburg.
H H C O 37. 1 Ballot Baumwolle (490 Pfd.) ab Langendreer lagert in Duisburg.
J A 1 halbe Ohm Wein (177 Pfd.) lagert im Depot.
J A 1240. 1 leeres Fass (50 Pfd.) lagert in Elberfeld.
J A. 1 leerer Korb (15 Pfd.) lagert in Steinbeck.
J B 382. 1 Korb Eisenwaaren (162 Pfd.) lagert im Depot.
J B 7956. 1 Pack Bretter (102 Pfd.) lagert im Depot.
J C 3291/93. 1 Kistchen (Inhalt unbekannt, $1^1/_4$ Pfd.) lagert in Mülheim am Rhein.
J F 16/8. 3 leere Kisten (100 Pfd.) lagern im Depot.
J G 591. 8 Stück Pflugeisen (48 Pfd.) lagern im Depot.
J H 7192. 1 Kiste Kleider (45 Pfd.) lagert im Depot.
J J 7059. 1 Fass Eisenwaaren (467 Pfd.) lagert in Steinbeck.
J K 4. 3 Stg. Eisen (130 Pfd.) lagern im Depot.
J L 6471. 1 Fass Harz (373 Pfd.) lagert im Depot.
J L. 1 eiserner Topf (83 Pfd.) lagert im Depot.
J L 53. 1 Fass Wein (85 Pfd.) lagert in Altenhundem.
J N 50. 1 Korb (102 Pfd.) lagert im Depot.
J R. 2 Stück Achsen (248 Pfd.) lagern im Depot.
J R 562. 1 Kiste lagert im Depot.
J R 1831. 1 Ballot Manufacte (30 Pfd.) lagert im Depot.
J R 4997. 1 Kiste (132 Pfd.) lagert im Depot.
J S. 10 Ofenfüsse (20 Pfd.) lagern im Depot.
J S 4. [○] Ofentheile (20 Pfd.) lagern im Depot.
J S 1629. 1 Ballot Lederabfall (173 Pfd.) lagert im Depot.
J S 417. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 154 Pfd.) lagert im Depot.
J S 6253. 1 Kiste (135 Pfd.) lagert im Depot.
J T 314. 1 Pack Papier (44 Pfd.) lagert im Depot.
J W 2896. 1 leere Kiste (10 Pfd.) lagert im Depot.
J W 12. 1 alter Korb (5 Pfd.) lagert in Ruhrort.
J W 8. 2 Bd. Gasröhren (150 Pfd.) lagern in Duisburg.
J W 2. 10 Bd. Holzschuhe (300 Pfd.) lagern in Bochum.
J A K 519. 1 Korb leere Flaschen (21 Pfd.) lagert im Depot.
J A K 1549. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 154 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
J C V 6960. 1 Pack 3 Körbe (25 Pfd.) lagert in Oberhausen.
J F L 2708. 1 Kiste leere Kistchen (76 Pfd.) lagert im Depot.
J G H 1491. 1 leere Kiste (22 Pfd.) lagert im Depot.
J H W 1038. 1 Kiste (35 Pfd.) lagert im Depot.
J H C 685. 1 Kiste Glas (57 Pfd.) lagert in Oberhausen.
J P E 927 oder 227. 1 Fass (109 Pfd.) lagert im Depot.
J P S 667. 1 leeres Fass (13 Pfd.) lagert im Depot.
J R S 112. 1 viertel Ohm Oel (82 Pfd.) lagert im Depot.
J V S 147. 1 Kiste (128 Pfd.) lagert im Depot.
J V S 1876. 1 Kiste Glaswaaren (53 Pfd.) lagert im Depot.
J W H 3031. 1 Korb mit einem leeren Topfe (20 Pfd.) lagert im Depot.
J W.B 5334. 1 Kiste Seife (103 Pfd.) lagert im Depot.
K. 1 Aschkasten (6 Pfd.) lagert im Depot.
K. 12 eis. Dachfenster (360 Pfd.) lagern im Depot.
K 22. 1 Kiste Flaschen (135 Pfd.) lagert im Depot.
K 1. 1 □ Eisenplatte ($11^1/_2$ Pfd.) lagert im Depot.
K 11. 3 Colli Ofentheile (60 Pfd.) lagern im Depot.
K. 1 Roster (5 Pfd.) lagert im Depot.
K 2. 1 Ballot Wollsäcke (87 Pfd.) lagert im Depot.
K. 8 Stück Eisenbleche (118 Pfd.) lagern im Depot.
K 167. 1 Kistchen Rosinen (56 Pfd.) lagert im Depot.
K 26. 1 Ballot gef. Garn (94 Pfd.) lagert in Barmen.
K & C 2909. 1 Korb Eisenwaaren (150 Pfd.) lagert im Depot.
K & D 6. 1 Pack Schiefertafeln lagert im Depot.
K J 1. 1 leere Kiste lagert in Neviges.
K M / K A } 2305. 1 Fässchen Mennige (112 Pfd.) lagert im Depot.
K M. 1 Kb. Flaschen (90 Pfd.) lagert im Depot.
K N M E 370. 1 Decke lagert in Neuss.
K & P 825. 1 Pack Papier (85 Pfd.) lagert im Depot.
K S 65. 1 Ballot Speck (135 Pfd.) lagert in Steinbeck.
K & S 334. 1 Korb Schraubenmuttern (73 Pfd.) lagert im Depot.
K W. 1 Kiste Weissblech (168 Pfd.) lagert in Soest.
L 7239. 1 Korb mit einer leeren Blechflasche (9 Pfd.) lagert im Depot.
L. 2 Theile Kaminschieber lagern im Depot.
L 900. 1 leerer Korb (5 Pfd.) lagert im Depot.
L 1. 1 leerer Korb (12 Pfd.) lagert im Depot.
L. 1 Pack eis. Gardinenstangen ($2^1/_2$ Pfd.) lagert im Depot.
L 3629. 1 Pack Düten (32 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
M 1/4. 4 Sck. leere Säcke (165 Pfd.) lagern in Steinbeck.
L 50. 1 Fass Branntwein (437 Pfd.) lagert in Steinbeck.
L B Th. Kruchen 974. 1 Pack Papier (65 Pfd.) lagert im Depot.
L B 464. 1 Korb Eisenwaaren (76 Pfd.) lagert im Depot.
L B 1. 1 Ballot Holzschuhe (40 Pfd.) lagert im Depot.
L C 3. 1 Korb (77 Pfd.) lagert im Depot.
L C 1177. 1 Ballen (45 Pfd.) lagert im Depot.
L D 126. 1 Ballot Garn (178 Pfd.) lagert in Aachen M.
L F 2678. 1 Ballot Garn (80 Pfd.) lagert im Depot.
L F & C. 604. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 40 Pfd.) lagert in Dortmund.
L H. 1 Schieber Guss (15 Pfd.) lagert im Depot.
L H 5. 1 Kiste (45 Pfd.) lagert im Depot.

L H 43. 1 leeres Fass (28 Pfd.) lagert in Hamm.
L L 4345. 1 Ballot Leinen (202 Pfd.) lagert im Depot.
L L 60. 1 Ballot (59 Pfd.) lagert im Depot.
L L 4796. 1 Ballot Leinen (327 Pfd.) lagert in Siegen.
L N 3888. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 42 Pfd.) lagert in Steinbeck.
L N 3855. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 18 Pfd.) lagert in Steinbeck.
L P 530. 1 Kiste Eisenwaaren (260 Pfd.) lagert im Depot.
L S 8. 1 Brd. Stahl lagert im Depot.
L S 3. 1 Lederkoffer (21 Pfd.) lagert im Depot.
L S S 4357. / H H 2701. } 1 Ballot Putzwolle (183 Pfd.) lagert im Depot.
L V 1286. 1 Kiste Wein (70 Pfd.) lagert in Altenhundem.
L W 5860. 1 Kiste (63 Pfd.) lagert im Depot.
L W 1875. 1 Kiste (67 Pfd.) lagert im Depot.
L W 5189. 1 Kiste Porzellan (161 Pfd.) lagert im Depot.
L W 1088. 1 Pack Papier (20 Pfd.) lagert im Depot.
M. 1 Stück Eisen (10 Pfd.) lagert im Depot.
M L. 1 Pack Zwirn (29 Pfd.) lagert im Depot.
M H. 3 Stg. Flacheisen (58 Pfd.) lagern im Depot.
M. 1 Pack Säcke (104 Pfd.) lagert im Depot.
M 333. 1 Kübel (11 Pfd.) lagert im Depot.
M 8/10. 3 Säcke Holzwaaren lagern im Depot.
M 954. 1 Fass Oel (84 Pfd.) lagert im Depot.
M 229. 1 alter leerer Korb (12 Pfd.) lagert im Depot.
M 501. 1 Fass Schuhwaaren (84 Pfd.) lagert im Depot.
M 294. 1 Ballot Hopfen (212 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
M 13. 1 Ballot Abfall (45 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
M 501. 1 Kiste Porzellan (32 Pfd.) lagert in Siegen.
M 120. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 75 Pfd.) lagert in Steinbeck.
MA 304. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 112 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
M B 1/2. 2 Pack Binsen (59 Pfd.) lagern im Depot.
M B 3. 1 Ballen (17 Pfd.) lagert im Depot.
M C 79. 1 Fass (179 Pfd.) lagert im Depot.
M C 2606. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 86 Pfd.) lagert in Steinbeck.
M E 11 239. 1 Pack Säcke (10 Pfd.) lagert im Depot.
M E 627. 1 Ballen (41 Pfd.) lagert im Depot.
ME 20. 1 leeres Fass (56 Pfd.) lagert im Depot.
ME 20 782. 1 Pack leere Säcke (37 Pfd.) lagert in Witten.
M F 7. 1 Korb (168 Pfd.) lagert im Depot.
M F R 2212/13. 2 Fässer (Inhalt unbekannt) lagern in Steinbeck.
M G 1264. 1 Korb Flaschenzug (45 Pfd.) lagert im Depot.
M H 6. 1 Ballot Wachspapier (48 Pfd.) lagert im Depot.
M H R 2570. 1 Ballen lagert im Depot.
MK 8354. 1 Kiste leere Kisten (118 Pfd.) lagert im Depot.
MK 1371. 1 Kiste Blechwaaren (51 Pfd.) lagert im Depot.
MK 404. 1 Schraubstockspindel (11 Pfd.) lagert im Depot.
MK 5610. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 42 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
MK W 396. 1 Korb (51 Pfd.) lagert im Depot.
ML 274. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 112 Pfd.) lagert in Neuss.
M M 8151/2. 2 Kisten Glaswaaren (324 Pfd.) lagern in Aachen M.
M M 3856, 3885 2 Ballot (Inhalt unbekannt) lagern in Aachen T.
M N 4. 1 leere Kiste (58 Pfd.) lagert in Unna.
M P 152. 1 Kiste Steinplatten lagert im Depot.
M R 63. 1 Ballen (115 Pfd.) lagert im Depot.
M S 29. 1 Pack Bettzeug (35 Pfd.) lagert im Depot.
M W H5. 1 Pack Draht lagert im Depot.
MHM 797. 1 Verschlag Holzmodelle lagert Mülheim a. d. Ruhr.
N 10. 1 Bund Eisen (70 Pfd.) lagert in Crefeld.
N B 104. 1 Ballot Reis (210 Pfd.) lagert im Depot.
N C 58. 1 Pack Säcke (44 Pfd.) lagert im Depot.
N J 2361. 1 Kiste (116 Pfd.) lagert im Depot.
N M 6175. 1 Kiste Leinenwaaren (117 Pfd.) lagert in Aachen M.
N S 2/15. 2 Pack leere Körbe (28 Pfd.) lagern im Depot.
N A O 151. 1 Pack 4 Schrauben (37 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
NK W 3142, 3230. 2 leere Körbe (15 Pfd.) lagern im Depot.
O. 3 gusseiserne Kreuze (39 Pfd.) lagern im Depot.
O 1696. 1 Fass Branntwein (78 Pfd.) lagert in Aachen M.
O B 3. 1 Ballot Lumpen (86 Pfd.) lagert im Depot.
O E 318/9. 2 Kisten Flaschen (107 Pfd.) lagern in Steinbeck.
O K B. / C W. } 1 Latirbaum lagert in Langendreer.
O O. 1 Knierohr (7 Pfd.) lagert im Depot.
P. 14 Colli 2 Quintöfen (125 Pfd.) lagern im Depot.
P 1/2. 2/2 Korb leere Flaschen (159 Pfd.) lagern im Depot.
P 61. 1 Ballot Baumwollabfälle (88 Pfd.) lagert im Depot.
P 746. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 23 Pfd.) lagert in Barmen.
P 1/2. 2 Kübel Stärke (125 Pfd.) lagern in Mülheim a. d. Ruhr.
P 5. 1 Kiste Blechwaaren (112 Pfd.) lagert in Mülheim a. d. Ruhr.
P. 1 Korb leere Flaschen (142 Pfd.) lagert in Steinbeck.
P C 1035. 1 Collo: 2 eiserne Töpfe (37 Pfd.) lagert im Depot.
P C 1036. 1 Collo: 3 Kohlenbecken (34 Pfd.) lagert im Depot.
P C 1. 1 Koffer (49 Pfd.) lagert im Depot.
P C 650. 1 Sack Korke (26 Pfd.) lagert im Depot.
P C 8928. 1 Ballot Wollwaaren (30 Pfd.) lagert im Depot.
P H 2. 1 Pack lagert im Depot.
P H 1905. 1 Pack Springfedern (14 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rh.
P H 5950. 1 Korb Tabak (31 Pfd.) lagert in Altenhundem.

P J 1844. 1 leeres Fass (40 Pfd.) lagert im Depot.
P J O 3. 1 Kiste Kleider (96 Pfd.) lagert im Depot.
P L 6133. 1 Kiste (90 Pfd.) lagert im Depot.
P M 16. 1 Sack Abfall (28 Pfd.) lagert im Depot.
P O 10 204. 1 leere Ohm (100 Pfd.) lagert in Steinbeck.
P R 5/7. 3 Pack Körbe (20 Pfd.) lagern im Depot.
P S 103/3, 10. 2 Pack Kochlöffel (49 Pfd.) lagern im Depot.
P S C 1020. 1 Pack Strohpapier (19 Pfd.) lagert im Depot.
P S S 7628. 1 Fass Wein (172 Pfd.) lagert im Depot.
P T. 1 leeres Fass (7 Pfd.) lagert im Depot.
P T 10. 1 Fass Schwefel (349 Pfd.) lagert im Depot.
P W. 1 Korb Effecten (110 Pfd.) lagert im Depot.
Q. 2 Ofenröhren (22 Pfd.) lagern im Depot.
Q 104. 1 Pack Eisendraht (95 Pfd.) lagert im Depot.
Q 388. 1 Pack Kupferdraht (68 Pfd.) lagert in Altena.
Q & E 374. 1 Pack Papier (62 Pfd.) lagert im Depot.
R 1/3. 3 Colli Schüppen (7 Pfd.) lagern im Depot.
R 5. 1 leeres Fass lagert im Depot.
R 884. 1 Fass Oel } (1339 Pfd.) lagern im Depot.
R 886/8. 3 Fässer Oel }
R 6. 8 Pack Strohdeckel (400 Pfd.) lagern im Depot.
R 42. 1 leere Kiste (29 Pfd.) lagert im Depot.
R. 1 Zinkrohr lagert in Barmen.
R 1. 1 Platte Guss lagert in Hamm.
R. 7 leere Häringsfässer (160 Pfd.) lagern in Dülken.
R. 3 Pack Blechrohre (60 Pfd.) lagern in Neuss.
R B 7. 1 Tisch ohne Deckblatt (10 Pfd.) lagert im Depot.
R B 115. 1 Ballen (96 Pfd.) lagert im Depot.
R C 5. 1 Kiste Leuchter (6 Pfd.) lagert im Depot.
R C 3629. 1 Ballot Papier (77 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
R C 3631. 1 Ballot Papier (80 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
R C 3627. 1 Ballot Papier (72 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
R C 3628. 1 Ballot Papier (77 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
R C 3630. 1 Ballot Papier (77 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
R C 3636. 1 Ballot Papier (77 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
R & E. 1 Ballot Farbstoffe (51 Pfd.) lagert im Depot.
R G 3602/3. 2 Körbe Blechflaschen lagern im Depot.
R H 1404. 1 Ballen (65 Pfd.) lagert im Depot.
R H 105. 1 Fass Eisenwaaren (590 Pfd.) lagert in Oberhausen.
R H 105. 1 Korb Eisenwaaren (160 Pfd.) lagert im Depot.
R L 20/22 3 Pack Papier (268 Pfd.) lagern im Depot.
R L 1. 1 Pack Papier (100 Pfd.) lagert im Depot.
R N 1634. 1 Kiste Eisenwaaren (43 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rh.
R & S 4554. 1 Harrass Hohlglas (110 Pfd.) lagert im Depot.
R & S 3339. 1 leere Kiste (10 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rh. [Eilgut.]
R T 5. 1 Korb Eisenwaaren (172 Pfd.) lagert im Depot.
ℜ 25. 1 Fass Glasscheiben (444 Pfd.) lagert im Depot.
R W 2. 1 Korb (49 Pfd.) lagert im Depot.
R Z 8530. 1 Kiste leere Kisten (86 Pfd.) lagert im Depot.
Rqs. E K 6. 1 Ballot Putzwolle (98 Pfd.) lagert im Depot.
S. 1 Stück Stahl (14 Pfd.) lagert im Depot.
S. 1 Feuertopf (20 Pfd.) lagert im Depot.
S 3543. 1 Fass (110 Pfd.) lagert im Depot.
S 16. 1 Bürde Stahl (43 Pfd.) lagert im Depot.
S 800. 1 Fass Seife (132 Pfd.) lagert im Depot.
S 926. 1 Korb Blechflaschen (15 Pfd.) lagert im Depot.
S 191. 1 Ballot Lumpen lagert im Depot.
S 323. 1 Korb Glasscherben (16 Pfd.) lagert im Depot.
S 4. 2 Pack Papier (44 Pfd.) lagern im Depot.
S 160. 1 Fass Kraut (215 Pfd.) lagert im Depot.
S 263/266/8 4 Pack Säcke (395 Pfd.) lagern im Depot.
S 8123/4. 2 Fass Soda (240 Pfd.) lagern im Depot.
S 167. 1 Ballot Abfall (128 Pfd.) lagert im Depot.
S 130. 1 leerer Kübel lagert im Depot.
S 25 Tafeln Blech (131 Pfd.) lagern im Depot.
S. 1 Ballen Maschinentheile (32 Pfd.) lagert im Depot.
S 20. 1 Ballot Abfall (97 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
S 1118. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 39 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
S 663. 1 Sack Colonial-Waaren (28 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rh.
S. 1 eis. Löwenklau (2 Pfd.) lagert in Barmen.
S 15749. 1 Ballot Kaffee (120 Pfd.) lagert in Mülheim a/d. Ruhr.
S 10. 1 leere Kiste (37 Pfd.) lagert in Iserlohn.
S 120. 1 Pack leere Kübel (36 Pfd.) lagert in Hamm.
S 1659. 1 Pack leere Kübel (55 Pfd.) lagert in Hamm.
S. Aschenkasten (12 Pfd.) lagert in Hoerde.
S 10. 1 Pack Schaufeln } (60 Pfd.) lagern in Neuss.
S 20. 1 Sack Holzwaaren }
S 2/5. 2 Pack Tafeln (55 Pfd.) lagern in Steinbeck.
S 415. 1 leer 1/4 Ohm (68 Pfd.) lagert in Steinbeck.
S A 155. 1 leeres Fässchen (10 Pfd.) lagert im Depot.
S B 6047. 1 Kiste (45 Pfd.) lagert im Depot.
S B 26. 1 Pack Säcke (65 Pfd.) lagert in Ruhrort.
S C 650. 1 Kiste (42 Pfd.) lagert im Depot.
S C 1. 2 Pack leere Körbe (20 Pfd.) lagern im Depot.
S G 1637. 1 Kiste (182 Pfd.) lagert im Depot.
S H. 1 Kiste lagert im Depot.
S H. 25 gusseiserne Rohre lagern im Depot.
S H 488. 1 Fass Oel (347 Pfd.) lagert im Depot.
S H 16. 1 leere Kiste lagert im Depot.
S H 5232. 1 leere Kiste lagert im Depot.
S H C 1. 1 Pack Draht (50 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rh.
S R 2951. 2 Stück Pflugschaaren (9 Pfd.) lagern im Depot.
S S 1089. 1 leere Kiste (50 Pfd.) lagert in Oberhausen.
S S 1866. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 36 Pfd.) lagert in Aachen M.
S S S 94. 1 Fass Branntwein (238 Pfd.) lagert im Depot.
St 5. 1 Strohsack (50 Pfd.) lagert im Depot.
St. 2 Pflugschaaren (10 Pfd.) lagern im Depot.
S T A 12771. 1 Kiste (62 Pfd.) lagert im Depot.
S T A 7215. 1 Kiste (42 Pfd.) lagert im Depot.
S W 809/10. 2 Korbkinderwagen lagern im Depot.
S W 927. 1 Kiste leere Flaschen (95 Pfd.) lagert in Witten.
S W 926. 1 Korb leere Flaschen (75 Pfd.) lagert in Witten.
S W. 1 Korb leere Flaschen (80 Pfd.) lagert in Witten.
T 13. 1 Glaskiste (82 Pfd.) lagert im Depot.
T 90. 1 leerer Ohm (60 Pfd.) lagert im Depot.
T. 1 Collo Maschinentheile (58 Pfd.) lagert im Depot.
T 658. 1 Kiste Bibeln (200 Pfd.) lagert im Depot.
T 173. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 23 Pfd.) lagert in Steinbeck.
T B 5. 1 leere Kiste (45 Pfd.) lagert im Depot.
T C 4. 1 Pack Papier (20 Pfd.) lagert im Depot.
T C 6023. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert im Depot.
T H 2130. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert im Depot.
T H 3564. 1 Fass Sauerkraut (530 Pfd.) lagert im Depot.
T N 539. 1 Korb (85 Pfd.) lagert im Depot.
T S 2. 1 leerer Ohm (60 Pfd.) lagert im Depot.
T S 1509. 1 leeres Fass (57 Pfd.) lagert im Depot.
T S 487. 1 Ballot Seidenwaaren (23 Pfd.) lagert in Aachen M.
T S 203. 1 Rolle Tapier (21 Pfd.) lagert in Bochum.
T R V 27. 1 Fass Oel (150 Pfd.) lagert in Neviges.
T W 637. 1 Kiste Gläser (56 Pfd.) lagert im Depot.
U C 1970. 1 leere Kiste (65 Pfd.) lagert im Depot.
U D 22/3. 2 Ballot Twist lagern in Steinbeck.
U C W 5738. 1 Kiste Feuerzeug (177 Pfd.) lagert im Depot.
V 228. 1 Korb (82 Pfd.) lagert im Depot.
V. 12 Gebund Reifen (82 Pfd.) lagern im Depot.
V. 1 Pack Papier (15 Pfd.) lagert im Depot.
V 316. 1 Fass Seife (45 Pfd.) lagert in Altenhundem.
V R 6. 1 leeres 1/2 Oxhoft (34 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
V W 253. 1 leeres Fass (18 Pfd.) lagert im Depot.
W. 1 Pack Eisendraht (75 Pfd.) lagert im Depot.
W 2. 6 Tafeln Kupfer (40 Pfd.) lagern im Depot.
W. 1 Stück Stahl (45 Pfd.) lagert im Depot.
W 3008. 1 Ballot halbw. Waaren (10 Pfd.) lagert im Depot.
W 5. 1 Rolle Packtuch lagert im Depot.
W 307. 1 leerer Kübel (51 Pfd.) lagert im Depot.
W. 1 Feuertopf (14 Pfd.) lagert im Depot.
W 805. 1 Korb [1 Krug] (20 Pfd.) lagert im Depot.
W 3882. 1 Ballen (51 Pfd.) lagert im Depot.
W. 1 Roster (4 Pfd.) lagert im Depot.
W 1. 1 Ballot Watten (45 Pfd.) lagert im Depot.
W 6796. 1 Sack Droguen (52 Pfd.) lagert im Depot.
W 14. 3 leere Fässer (215 Pfd.) lagern im Depot.
W H. 1 Sack Kleien (142 Pfd.) lagert im Depot.
W 499. 1 Kiste Zucker (33 Pfd.) lagert im Depot.
W 112. 1 Fass Wein (85 Pfd.) lagert in Essen.
W 14. 3 leere Fässer (300 Pfd.) lagern in Duisburg.
W 311. 4 Pack Pappdeckel (200 Pfd.) lagern in Steinbeck.
W oder K 62, 23. 1 Pack Körbe (14 Pfd.) lagert in Ruhrort.
W A 485. 1 Fass (309 Pfd.) lagert im Depot.
W A 2112. 1 Kiste (230 Pfd.) lagert im Depot.
W AH 124. 1 Fass Mennig (262 Pfd.) lagert im Depot.
W B 195. 1 Korb Eisenwaaren (94 Pfd.) lagert im Depot.
W B 1372, 1302, 1293. 3 leere Kisten (45 Pfd.) lagern im Depot.
W B 7. 1 leerer Korb (13 Pfd.) lagert im Depot.
W B 17/13. 1 Sack Kleider (60 Pfd.) lagert im Depot.
W B 6878. 1 Kiste Korke (18 Pfd.) lagert in Soest.
W B 42. 1 Pack Schaufeln (24 Pfd.) lagert in Hagen.
W C. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 36 Pfd.) lagert in Duisburg.
W & C 4034. 1 leere Kiste (19 Pfd.) lagert im Depot.
W & C 3965. 1 leere Kiste (50 Pfd.) lagert im Depot.
W & C 2133. 1 Kiste Flaschen (15 Pfd.) lagert im Depot.
W D. 1 Partie Bandeisen (2430 Pfd.) lagert im Depot.
W E 4307. 1 leere Kiste (72 Pfd.) lagert im Depot.
W H B 657. 1 Fass Branntwein (89 Pfd.) lagert im Depot.
W K 2. 1 Ofentheil (59 Pfd.) lagert im Depot.
W K 829. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 73 Pfd.) lagert in Steinbeck.
W K C 807. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 42 Pfd.) lagert in Steinbeck.
W K C 807. 1 Kiste (42 Pfd.) lagert im Depot.
W L 385. 1 Hobelbänkchen lagert im Depot.
WM S 8179. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 205 Pfd.) lagert in Ruhrort.

W N 3. 1 leeres Fass
W N 1. 1 leeres Fass } (29 Pfd.) lagern in M. Gladbach.
W N 23. 1 Kiste (15 Pfd.) lagert im Depot
W O. 1 Bund Holzschuhe (18 Pfd.) lagert im Depot.
W P. 1 Collo Drahtkörbe (6 Pfd.) lagert in Aachen M.
W R 3657. 1 Kiste Wichse (15 Pfd.) lagert im Depot.
W R 280. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert im Depot.
W R 3325. 1 Fass Oel (150 Pfd.) lagert in Hagen.
W S 4. 1 leinene Privatdecke lagert im Depot.
W S 590. 1 Pack Sensen (19 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
W S 5470. 1 Sack Schwamm (51 Pfd.) lagert im Depot.
W V 240. 1 Korb Eisenwaaren (190 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
W W 1192/B 1 Kiste Bücher (276 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
W W 108. 1 leeres Fass (13 Pfd.) lagert in Essen.
W W 9086. 1 leeres Gebinde (175 Pfd.) lagert im Depot.
W Z 1. 1 Kiste Maschinentheile (408 Pfd.) lagert im Depot.
W Z. 1 Ballot Wolle (368 Pfd.) lagert im Depot.
X. 2 Eisenplatten (74 Pfd.) lagern im Depot.
X 1. 1 Sack Bettzeug (50 Pfd.) lagert im Depot.
X 658. 1 leere Kiste lagert im Depot.
Z 7894. 1 leere Kiste (21 Pfd.) lagert im Depot.
Z. 2 Stäbe Eisen (108 Pfd.) lagern im Depot.
Z. 2 Pack Eisenwaaren (100 Pfd.) lagern im Depot.
Z S 1629. 1 Ballot Lederabfälle (73 Pfd.) lagert im Depot.
H S 4169. 1 Kiste Bandwaaren (140 Pfd.) lagert im Depot.
E 4. 1 Pack Tafeln (29 Pfd.) lagert im Depot.
H C 1277. 1 Pack Scherreisen (13 Pfd.) lagert im Depot.
W 227. 1 Kiste Eisenwaaren (29 Pfd.) lagert im Depot.
L 4215. 1 Ballen (59 Pfd.) lagern im Depot.
CM 761. 1 leere Kiste (55 Pfd.) lagert im Depot.
IW 2617. 1 leere Kiste (136 Pfd.) lagert im Depot.
RD 27. 3 Baltot Baumwolle (979 Pfd.) lagern im Depot.
3417. 1 Korb leere Flaschen (36 Pfd.) lagert im Depot.
Z 3227. 1 Kübel (20 Pfd.) lagert im Depot.
Z 1669. 1 Ballot Tabak (113 Pfd.) lagert im Depot.
1383. 1 Kiste (64 Pfd.) lagert im Depot.
W 95. 1 Fass Corinthen (294 Pfd.) lagert im Depot.
O 50. 1 Pack Papier (50 Pfd.) lagert im Depot.
5301. 1 leeres Fass (35 Pfd.) lagert im Depot.
4862. 1 Kiste Flaschenzge. (182 Pfd.) lagert im Depot.
J 1406. 1 Kiste Pfeffer (14 Pfd.) lagert im Depot.
132. 1 Kiste Rothwein (102 Pfd.) lagert im Depot.
S 525. 1 Korb Candis (40 Pfd.) lagert in Barmen
N 8112. 1 Sack Saamen (93 Pfd.) lagert in Aachen M.
442. 1 Ballot Tuch (45 Pfd.) lagert in Aachen M.
K 1 Block Zink (65 Pfd.) lagert in Iserlohn.
13. 1 Korb Krüge (60 Pfd.) lagert in Altenhundem.
W 226. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 218 Pfd.) lagert in Viersen.
9525, 9536. 2 Ballot Leinen (87 Pfd.) lagern in Duisburg.
E 5032, 4, 8 } 1 Ballot Tuch (27 Pfd.) lagert in Elberfeld D.
W 915. 1 Tonne Seife (130 Pfd.) lagert in Werl.
F 1703. 1 leeres Ohmfass (59 Pfd.) lagert in Unna.
4911. 1 Fass Soda (800 Pfd.) lagert in Dortmund.
CM 162. 1 Sack Kartoffeln (70 Pfd.) lagert in Dortmund.
CH 3131. 1 Kiste Feuerzeug (86 Pfd.) lagert in Aplerbeck.

S 7971/2. 2 Pack Papier (352 Pfd.) lagern in Elberfeld-Steinb
////. 5 Eisenstangen (131 Pfd.) lagern im Depot.
I. 1 Reifen Stahl ($4^1/_2$ Pfd.) lagert im Depot.
//. 1 Bürde Stahl lagert im Depot.
800. 1 Kiste (27 Pfd.) lagert im Depot.
74. 1 Kiste Glas (177 Pfd.) lagert im Depot.
△ 171/2. 2 Fässer (1005 Pfd.) lagern im Depot.
△ 2198. 1 Kiste (214 Pfd.) lagert im Depot.
1 Sack Kartoffelmehl (190 Pfd.) lagert im Depot.
H 1752. 1 Ballot Kaffee (112 Pfd.) lagert im Depot.
△ 8. 1 Korb getr. Obst (31 Pfd.) lagert im Depot.
△ 5893. 1 Korb Materialwaaren (146 Pfd.) lagert im Depot
△ 58. 1 Pack Säcke (47 Pfd.) lagert im Depot.
1438. 1 Kübel Pech (577 Pfd.) lagert im Depot.
R 1174. 1 Sack (Inhalt unbekannt, 108 Pfd.) lagert im Depot.
1796. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 100 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
5392. 1 Ballot Leder (93 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
XII. 20 Bund Reifen lagern in Gevelsberg.
1 Parthie Gusstheile (800 Pfd.) lagert in Solingen.
△ 54 1 $^1/_8$ leeres Ohm (10 Pfd.) lagert in Elberfeld-Steinbeck.
F. G. Wolff & Söhne, Erfurt 6753. 1 Sack Sägemehl (60 Pfd.) lagert im Depot.
Beckum 3. 1 Decke lagert im Depot.
L. Gross, Sulzbach. 2 Sack Säcke (90 Pfd.) lagern im Depot.
Witten 1300. 1 Ballot Säcke (93 Pfd.) lagert im Depot.
Roth 22. 2 lange Ofenröhren (10 Pfd.) lagern im Depot.
Wülfing. 1 Pack leere Säcke (75 Pfd.) lagert im Depot.
Güstrow. 1 Sack lagert im Depot.,
Bielefeld. 1 Platte Blech lagert im Depot.
Adr. 265. 1 Fass (86 Pfd.) lagert im Depot.
H. Levi Crotoschin 100. 2 Pack Säcke (134 Pfd.) lagern im Depot.
Herbst & G., Call. 1 Block Blei (132 Pfd.) lagert im Depot.
Walkenried 203. 1 Kiste Gyps (280 Pfd.) lagert im Depot.
Fabrik zu Busch. 2 Pack Säcke (100 Pfd.) lagern im Depot.
A. Oschatz, Berka. 1 Pack Säcke lagert im Depot.
Krukenhof. 1 Pack Säcke (74 Pfd.) lagert im Depot.
Alten Ronnekow. 1 Pack Säcke (108 Pfd.) lagert im Depot.
Gebr. Haus. 1 Pack Säcke (50 Pfd.) lagert im Depot.
Falkner & Rossler. 1 Pack Säcke (51 Pfd.) lagert im Depot.
Falkner & Rossler. 1 Pack Säcke (52 Pfd.) lagert im M. Gladbach.
Hamburg. 1 Sack Roggen (120 Pfd.) lagert in Essen.
Leuchtmann & Comp. in Berlin. 1 Kiste Roggen lagert in Aachen M.
A. Preuken, L. 1. 1 Sack Perlgerste (200 Pfd.) lagert in Werl.
Ortrand. 1 Viehgitter lagert in Unna.
Konitzky Mittler in Brünn & Pesth. 1 Pack Säcke (23 Pfd.) lagert in Dortmund.
Mangolo. 1 Pack Säcke (32 Pfd.) lagert in Dortmund.
Hessen 452. 1 leere $^1/_4$ Ohm (30 Pfd.) lagert in Elberfeld-Steinbeck.
No. 112. 1 Ambosluppe (112 Pfd.) lagert im Depot.
No. 51. 1 Rolle Dachpappe (98 Pfd.) lagert im Depot.
No. 4. 27 eiserne Flanschen (378 Pfd.) lagern im Depot.
No. 4. 18 eiserne Röhren (720 Pfd.) lagern im Depot.
No. 2526. 1 Kiste (135 Pfd.) lagert im Depot.
No. 4941. 1 Kiste (7 Pfd.) lagert im Depot.
No. 46. 1 Pack Säcke (46 Pfd.) lagert im Depot.
No. 1019. 1 Ballot (46 Pfd.) lagert im Depot.
No. 1321. 1 Ballot (118 Pfd.) lagert im Depot.
No. 8. 1 Pack Papier lagert im Depot.
No. 803. 1 Pack Papier (210 Pfd.) lagert im Depot.
No. 2/13. 2 Bund Eisen (128 Pfd.) lagern im Depot
No. 7683. 1 Pack Säcke (60 Pfd.) lagert im Depot.
No. 350. 1 Sack Filz (25 Pfd.) lagert im Depot.
No. 994. 1 Kiste lagert im Depot.
No. 4326. 1 Fass Seife (135 Pfd.) lagert im Depot.
No. 10. 1 Bd. Bandeisen (25 Pfd.) lagert im Depot.
No. 3845 24, 3845 31, 3845. 3 Eisenplatten (402 Pfd.) lagern im Depot.
No. 127. 1 leinene Decke (44 Pfd.) lagert im Depot.
No. 11. 1 Stück Eisen (26 Pfd.) lagert in M. Gladbach
No. 3650. 1 leeres Fass (60 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
No. 1217. 1 leere $^1/_2$ Ohm (27 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rh.
No. 2350. 1 Fass Oel (68 Pfd.) lagert in Altenhundem.
No. 453. 1 leere Kiste (10 Pfd.) lagert in Neviges.
No. 24. 1 Privatdecke (100 Pfd.) lagert in Letmathe.
No. 41. 1 Kuppelstange 14' lagert in Langendreer.
No. 2. 2 Cll. Fournaise (102 Pfd.) lagern in Bregell.
No. 1584. 1 leeres Fass (62 Pfd.) lagert in Bochum.
No. 1. 2 Stangen Stahl (24 Pfd.) lagern in Bochum.
No. 731. 1 Stück altes Eisen (25 Pfd.) lagert in Wickrath.
1 Pack Papier (15 Pfd.)
1 Pack Düten (37 Pfd.)
1 weisse leinene Privatdecke (39 Pfd.)
3 Förderwagenräder (119 Pfd.)
3 Pack Gusstöpfe (94 Pfd.) } lagern im Depot.

2 Eisenplatten (6 Pfd.)
1 Gusstopf (15 Pfd.)
2 Theile Ofenroste
5 Pack Springfedern (22 Pfd.)
101 Colli Tragfedern (88 Pfd.)
1 Ofendeckel ($6^1/_2$ Pfd.)
1 hölzerner Ofenfuss (5 Pfd.)
1 Pack Schüppenstiele
60 Bund Rundeisen (475 Pfd.)
5 Stäbe Rundeisen (85 Pfd.)
8 Bund Flacheisen (600 Pfd.)
16 Bund Flacheisen (460 Pfd.)
2 Vierkanteisen (170 Pfd.)
7 Stäbe Vierkanteisen (210 Pfd.)
4 Stück eiserne Platten (860 Pfd.)
2 tannene Bretter
1 Pack, 4 Ofenfüsse enth. (8 Pfd.)
1 Rolle Drahtgewebe (25 Pfd.)
1 Roste
4 eichene Bretter
1 eichener Balken
1 altes Ofenrohr, 4′ lang
1 Ofenthür
2 eiserne Topfdeckel (4 Pfd.)
1 Pack Schrauben (2 Pfd.)
1 Blechbüchse (13 Pfd.)
8 Kohlenlöffel (15 Pfd.)
1 Drahtwiege (14 Pfd.)
2 Körbe Terpentinkrüge (24 Pfd.)
1 Fass Glasscherben (111 Pfd.)
1 Pack Schaufeln (13 Pfd.)
19 Stangen Stahl (720 Pfd.)
1 Ring Draht (27 Pfd.)
1 Stück Eisen (125 Pfd.)
2 Bund Seegras (87 Pfd.)
6 Säbe Rundeisen (300 Pfd.)
2 Bürden Nageleisen (70 Pfd.)
3 rohe Meissel (15 Pfd.)
1 Bürde Nageleisen (38 Pfd.)
12 kleine eiserne Achsen (144 Pfd.)
1 Stange Rundeisen (21 Pfd.)
1 Bohle Buchenholz (150 Pfd.)
2 Pack Düten (35 Pfd.)
1 Ring Draht (99 Pfd.)
1 Schraubenspindel (9 Pfd.)
1 Spiralfeder (22 Pfd.)
1 Ring Eisendraht (52 Pfd.)
17 Brd. Rundeisen } (1164 Pfd.)
17 Stab Rundeisen }
2 Brd. Stahl (228 Pfd.)
1 Sack Korken (6 Pfd.)
1 gusseisernes Rohr (150 Pfd.)
9 Eisenplatten (93 Pfd.)
3 Stäbe Rohstahl (86 Pfd.)
11 Stäbe Stahl (400 Pfd.)
1 Kiste Pech (43 Pfd.)
20 Stück Kurbelstühle (82 Pfd.)
1 Korb Schrauben (185 Pfd.)
2 Pack feuerfeste Steine
1 Korb Eisenwaaren (37 Pfd.)
1 Sack Kochgeschirr (34 Pfd.)
1 Scheibe Maschinentheile (99 Pfd.)
2 Schnur Scheiben (65 Pfd.)
1 Rolle Zink (25 Pfd.)
1 Ballot Putzwolle (135 Pfd.)
1 Bd., 13 Stangen Stahl enth. (115 Pfd.)
1 Korb Eisenwaaren (63 Pfd.)
1 Winde (57 Pfd.)
14 Radreifen
1 Glühtopf (310 Pfd.)
1 Korb Eisenwaaren (41 Pfd.)
1 Tonne Cement (395 Pfd.)
1 Kiste Glasscherben (24 Pfd.)
10 Korbflaschen (440 Pfd.)
1 Kiste Eisenwaaren (172 Pfd.)
1 Pack Papier (12 Pfd.)
1 Sack Lumpen (58 Pfd.)
1 Webekasten (20 Pfd.)
5 Brd. Nageleisen (255 Pfd.)
1 Parthie Steinplatten (1100 Pfd.)
1 Korb Schrauben (155 Pfd.)
1 Parthie Draht (1950 Pfd.)
2 Sack Papierabfälle (120 Pfd.)
1 Kistchen Mennige
1 $^1/_4$ Ohm Wein
1 Korb Faschen (74 Pfd.)
1 rundes Eisen (1200 Pfd.)

} lagern im Depot.

1 $^1/_4$ Ohm (Inhalt unbekannt, 88 Pfd.)
1 Korb Blechwaaren (32 Pfd.)
1 Pack Säcke (30 Pfd.)
1 Sack Stärkemehl (100 Pfd.)
1 Partie Roststäbe (2000 Pfd.)
1 Schaukelpferd (12 Pfd.)
1 Eisenplatte (130 Pfd.)
1 Ballot Baumwolle (376 Pfd.)
2 eiserne Radringe (100 Pfd.)
6 Feilen (47 Pfd.)
1 Fass Petroleum (310 Pfd.)
1 Ring Draht (25 Pfd.)
1 eiserner Balken 145 Pfd.)
3 Ringe Eisendraht (60 Pfd.)
30 Tafeln Sturz
2 Sack Kleien (170 Pfd.)
1 Stück Eisenblech (17 Pfd.)
1 Platte Eisenblech (185 Pfd.)
1 Pack Messingblech (20 Pfd.)

} lagern im Depot.

1 eisernes Rohr (8 Pfd.) lagert in Witten.
99 Stück Rosterstäbe (1594 Pfd.) lagern in Witten.
1 Schraubengewinde (37 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
4 Oelkanneneisen (49 Pfd.) lagern in M. Gladbach.
1 Partie Lagerkasten und Wagenfedern lagert in M. Gladbach.
1 Fuss vom Sopha (1 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
1 Collo Maschinentheile (37 Pfd.) lagert in Mülheim am Rhein.
1 Eisenplatte (55 Pfd.) lagert in Mülheim am Rhein.
1 Pack, 4 Körbe enthaltend (10 Pfd.) lagert in Barmen.
1 Pack Eisenwaaren (2 Pfd.) lagert in Barmen.
2 Stück $^1/_4$ Branntweinfässer lagern in Creuzthal.
1 Ballot Scheerabfall (82 Pfd.) lagert in Aachen M.
7 Stück Ziegelsteine lagern in Aachen M.
1 Collo Blechplatten (5 Pfd.) lagern in Aachen M.
1 Collo Kupferstangen lagert in Aachen M.
1 Kiste Werkzeug (56 Pfd.) lagert in Viersen.
1 Rohrsessel (9 Pfd.) lagert in Duisburg.
1 Kiste Kreide (87 Pfd.) lagert in Duisburg.
1 Kübel mit Deckel (25 Pfd.) lagert in Hamm.
1 Pack Eisenstangen (48 Pfd.) lagert in Elberfeld.
1 Sack Roggen lagert in Hoerde.
11 Unterlageplatten (62 Pfd.) lagern in Werl.
2 buchene Bretter (80 Pfd.) lagern in Unna.
1 $^1/_4$ leere Ohm (24 Pfd.) lagert in Unna.
2 Sack Lumpen (57 Pfd.) lagern in Düsseldorf.
4 Sack Holzkohlen lagern in Neuss.
1 Pack Säcke (26 Pfd.) lagert in Dortmund.
1 Ballot Lumpen (110 Pfd.) lagert in Dortmund
4 Feuertöpfe ($120^1/_2$ Pfd.) lagern in Geilenkirchen.
1 Bund Flachs (19 Pfd.) lagert in Herzogenrath.
3 Stück Besen (10 Pfd.) lagern in Solingen.
13 Schüppenblätter (120 Pfd.) lagern in Solingen.
10 Colli Holzschragen lagern in Aachen T.
4 Colli Bretter lagern in Aachen T.
1 Tisch (18 Pfd.) lagert in Bochum.
1 gusseisernes Fenster (100 Pfd.) lagert in Bochum.
3 Brode Käse (73 Pfd.) lagern in Bochum.
1 Pack leere Körbe (16 Pfd.) lagert in Steinbeck.
1 Fass Kraut (242 Pfd.) lagert in Steinbeck.
1 leeres Fass (60 Pfd.) lagert in Steinbeck.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Verzeichniss der überzähligen Güter pro Juni cr.

In Berlin (Güter-Versand-Expedition.)

1 Bund Kupferdraht.
S H 10. 1 Kiste.
G C 1051. 1 Ballen Wolle.
1 Sack Getreide.
Dom-Amt Hainsberg. 2 Säcke Hafer.
Gust. Hell. 1 Sack Roggen.
Chemnitz. 1 Sack Erbsen.
S T 2939. 1 Kiste.
J S 588. 1 Ballen.
[illegible] 6700. 1 Ballen.
H B 323. 1 Kiste.
D 11. 1 Kiste.
E H 1488. 1 Pack Papier.
L 660. 1 Ballen.
P S 397/400. 4 Bund Kleiderreiniger.
W 2212. 1 Kiste.
G S 357. 1 Kiste.

Wegen der früheren überzähligen Güter vgl. die Nachweisungen der vorhergehenden Monate.

Berlin, 19. Juli 1871. Die Direction.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.
Verzeichniss der überzähligen Güter pro Juli 1871.

In Berlin (Güter-Empfangs-Expedition).

[Zeichen] 200. 1 Fass Farbe (19 Pfd.) von Gotha.
M S 3910. 1 Kiste Kerzen (1 Ctr. 5 Pfd.) lagern seit Juni 1870.

In Berlin (Güter-Versand-Expedition).

G R 1954. 1 Kiste.
A [Zeichen] A 9600. 1 leeres Fass.
W W. 1 Collo Körbe.
H H. 1 Collo Körbe.
O L 3846, 3847, 26, 3839. 4 Kisten.
F S 357. 1 Kiste.
1 [weiss]. 1 Roste.
E S 1990/91. 2 Glasschieber.
1 Spitze Elfenbein (2 Pfd.).
// [weiss]. 2 Stangen Rundeisen (50 Pfd.) von Berlin lagern in Jüterbog.
K 23. 1 eiserner Ofentheil (9 Pfd.) lagert in Halle seit 29. Novbr. 70.
J F 248. 1 Collo Blei (30 Pfd.) von Berlin lagert in Leipzig seit 12. Juli 1871.
1 hölzerne Trage (47 Pfd.) lagert in Zerbst seit 22. Juni 1871.

Wegen der früheren überzähligen Güter vergl. die Nachweisungen der vorhergehenden Monate.

Berlin, den 11. August 1871. **Die Direction.**

Verzeichniss

der im Monate Juli c. auf den **Braunschweigischen Eisenbahnstationen** überzählig vorgefundenen Güter.

1 Holzkasten mit 2 Ledergriffen und einem Verhängeschloss lagert in Braunschweig, Eil-Güterexpedition.
A A. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 490 Pfd.)
A M. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 386 Pfd.)
M L 34. 1 Decke
A E 5. 1 Collo Ofentheil (16 Pfd.)
} lagern in Braunschweig, Fracht-Güterexpedition.
1 bunter Hund (Bullterrier) lagert in Wolfenbüttel.
[Zeichen] 756. 1 Kiste Wein in Flaschen (119 Pfd.) lagert in Jerxheim.
1 Bund Wagenschlüssel lagert in Börssum.
[Zeichen] 128. 1 Sack Kaffee (102 Pfd.) lagert in Goslar.

Hannoversche Staatsbahn. Pro Juni 1871.

F 1. 1 grauleinene Decke lagert in Kreiensen.
G R 5743. 1 Ballot Leinen etc. (49 Pfd.) lagert in Northeim.
M 16. 1 Kiste, Betten enth. (24 Pfd.) lagert in Bremen.
S & Q. 1 Privatdecke und Leine lagert in Kreiensen.
[Zeichen B S] 7981. 1 Kiste leere Flaschen (48 Pfd.) lagert in Kreiensen.
B n 1429. 1 Wagen Hafer lagert in Hohnstorf.
Berg.-Mrk. St. Ddorf. 1 Viehgitter lagert in Kreiensen.
1 Collo Holzfourniere lagert in Hannover.
1 Sack Kleidung (32 Pfd.) lagert in Hannover.
1 runder Korb mit Deckel (2 Pfd.) lagert in Hannover.
1 Sack Frauenkleidung (21 Pfd.) lagert in Hannover.
1 Collo Stahl (20 Pfd.) lagert in Bremen.

Verzeichniss

der aus dem Monate Juli 1871 auf Stationen der **Köln-Mindener Eisenbahn** herrenlos lagernden Güter.

F N R super f. 10. 1 Ballen Baumwolle (227 Pfd.) lagert in Herford seit 20. Mai.
M N 23. 1 Tafel Eisenblech (24 Pfd.) lagert in Giessen seit 1. Juli.
F W 21. 1 Pack Hacken (15 Pfd.) lagert in Giessen seit 1. Juli.
B 10. 1 Fass Branntwein (215 Pfd.) lagert in A. Essen seit 3. Juli.
B 3. 1 leere Tonne (21 Pfd.) lagert in Hamm seit 4. Juli.
H & C 2187. 1 Kiste Flaschen (103 Pfd.) lagert in Giessen seit 4. Juli.
M 144. 1 leerer Korb (9 Pfd.) lagert in Ruhrort Hfn. seit 5. Juli.
W 55, 170. 2 Ketten lagern in Borbeck seit 7. Juli.
M & W 2352. 1 Kiste Feuerzeuge (157 Pfd.) lagert in A. Essen seit 7. Juli.
HF 444/5. 2 Ballen Packleinen (343 Pfd.) lagern in Wesel s. 7. Juli.
R 114. 1 Ballen Packleinen (233 Pfd.) lagert in Wesel seit 7. Juli.
W R C 557. 1 Tonne Röhren (65 Pfd.) lagert in Deutz seit 7. Juli.
H R 56. 1 leeres Fass (38 Pfd.) lagert in Deutz seit 8. Juli.
W Bödinghaus in Elberfeld. 1 Pack Eisenwaaren (22 Pfd.) lagert in Deutz seit 11. Juli.
1 leeres Fass (6 Pfd.) lagert in Minden seit 12. Juli.
B 2. 1 Collo Bettstellentheile (32 Pfd.) lagert in Gelsenkirchen seit 12. Juli.
T W 4424. 1 Korb Eisenwaaren (68 Pfd.) lagert in Burbach s. 12. Juli.
B P 7959. 1 Korb Lack (25 Pfd.) lagert in Borbeck seit 13. Juli.
S B 4664. 1 Ballen Leder (98 Pfd.) lagert in Emmerich seit 13. Juli.
L 45. 1 Schiebtisch (28 Pfd.) lagert in Bielefeld seit 13. Juli.
W 1. 1 Küchenschrank (140 Pfd.) lagert in Betzdorf seit 14. Juli.
K E Bahn 20. 1 leinene Decke lagert in Ruhrort Hfn. seit 16. Juli.
△ 3306/7. 2 Sack Graupen (403 Pfd.) lagern in Bielefeld seit 16. Juli.
F H 1. 1 Kalkdecke lagert in A. Essen seit 16. Juli.
O. 1 Collo Gusstheil (14 Pfd.) lagert in Deutz seit 16. Juli.
N R 3444. 1 Ballen Leinenwaaren (48 Pfd.) lagert in Giessen seit 16. Juli.
M 1760. 1 Ballen Reis (203 Pfd.) lagert in Giessen seit 17. Juli.
D M 33. 1 Kiste Kurzwaaren (220 Pfd.) lagert in Emmerich s. 18. Juli.
F R 3624. $^1/_4$ Ohm Wein (92 Pfd.) lagert in Mülheim seit 19. Juli.
J O 3324. 1 leeres Fass (24 Pfd.) lagert in Giessen seit 19. Juli.
H 99. 1 Pack Sicheln (23 Pfd.) lagert in Wesel seit 20. Juli.
F R 1533. 1 Korb Tabak (28 Pfd.) lagert in Dortmund seit 20. Juli.
Adresse undeutlich. 1 Fässchen Oel (44 Pfd.) lagert in Wetzlar seit 20. Juli.
B 17 641. 1 Korb Käse (61 Pfd.) lagert in Hamm seit 21. Juli.
Ohne Adresse. 1 eiserne Platte (14 Pfd.) lagert in Borbeck s. 21. Juli.
HH 2448. 1 Ballen Korke (43 Pfd.) lagert in Deutz seit 21. Juli.
VII. 1 Bund Fassreifen (5 Pfd.) lagert in Camen seit 22. Juli.
IV. 1 Stange Stahl (34 Pfd.) lagert in Giessen seit 22. Juli.
WF 131, 260. 2 Ketten (34 Pfd.) lagern in Herford seit 22. Juli.
7 Bretter (81 Pfd.) lagern in Ruhrort Hfn. seit 23. Juli.
J G 210. 10 Kisten Stahl lagern in Deutzerfeld seit 24. Juli.
HB B. 4 Colli Privat-Aufsätze lagern in Ruhrort Hfn. seit 25. Juli.
C W F unleserlich. 1 Ballen Leinen (39 Pfd.) lagert in Düsseldorf seit 26. Juli.
F 9535. 1 Ballen Bettfedern (57 Pfd.) lagert in Emmerich s. 26. Juli.
W Friedrich Beckum. 1 Kalkdecke lagert in Hamm seit 26. Juli.
N 4711. $^1/_8$ Ohm Thran (40 Pfd.) lagert in A. Essen seit 28. Juli.
M C 1607. 1 Kiste Cigarren (49 Pfd.) lagert in Giessen seit 28. Juli.
J V 1/2. 2 Pack Felle (90 Pfd.) lagern in Deutzerfeld seit 28. Juli.
H K. 1 Koffer Kleider (37 Pfd.) lagert in Dortmund seit 28. Juli.
[Zeichen B] 631/6. 6 Fass Petroleum (2556 Pfd.) lagern in Dortmund seit 28. Juli.
A. Mohr Lübeck. 1 Koffer Kleider (67 Pfd.) lagert in Giessen seit 29 Juli.
C V 4798. 1 Fass Zucker (219 Pfd.)
2 Seitentheile einer Bettstelle (25 Pfd.)
R oder H 45. 1 Kuppelstange
A J 150/7. 8 leere Fässer (172 Pfd.)
S 1050. 1 leeres Fass (62 Pfd.)
A S. 15 Bund Eisenrohr (855 Pfd.)
H. 2 eiserne Balken (660 Pfd.)
S. 2 eiserne Balken (1300 Pfd.)
S S 21. 1 Ballen Felle (38 Pfd.)
} lagern in Deutz seit 30. Juli.
Herdickerhoff Unna. 1 Pack 12 Stöcke (7 Pf.) lagern in Herford seit 30. Juli.
H L 5632. 1 Kübel Butter (31 Pfd.) lagert in Giessen seit 31. Juli.
F 8. 1 leere $^1/_4$ Ohm (17 Pfd.) lagert in Düsseldorf seit 31. Juli.

Wegen der noch herrenlosen Güter aus früheren Monaten siehe die Verzeichnisse derselben.

Verzeichniss

der auf Stationen der **Leipzig-Dresdner** und **Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn** überzählig lagernden Güter.

1 Bund Maurerrohr
C G F 35. 1 Ballot Emballage (35 Pfd.)
1 Packt leere Säcke (68 Pfd.)
A Rosenbaum. 3 Packt leere Säcke (113 Pfd.)
H H 196. 1 Kiste Eisenwaaren (50 Pfd.)
G [Zeichen] 37. 1 leere Kiste (10 Pfd.)
W 117. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 50 Pfd.) von Dresden
1 Sack (Inhalt unbekannt)
1 Packt, anscheinend Kleider } (26 Pfd.).
1 Seitengewehr
} lagern in Leipzig.
L N & Co. 4270/71. 2 Ballen Photogen von Leipzig lagern in Pristewitz.
C F Weber. 1 Rolle Dachpappe (87 Pfd.)
O X V 49. 1 Stange Stahl (22 Pfd.)
1 Signallaterne ohne Gestell von Leipzig
„Handelsmühle Zöschen" No. 660. 1 Sack Graupen (202 Pfd.) von Leipzig
HL. 1 Kiste (38 Pfd.) von Rittershausen
M H S 4039. 1 leeres Fass (52 Pfd.)
H S 3400. 1 leeres Fass (52 Pfd.)
M C 8901. 1 Fass (340 Pfd.) von Mainz
A D 1812. 1 Fass (88 Pfd.) von Elberfeld
M C 8884. (247 Pfd.) von Leipzig (Gut nicht bezeichnet)
A D 604. 1 Fass (197 Pfd.) von Mainz
M C 8902. 1 Fass von Mainz
E 4. 1 Fass (72 Pfd.) von Leipzig
[Zeichen] 11 019. 1 Fass (121 Pfd.) von Leipzig
M R oder N 221. 1 Kiste (17 Pfd.) von Leipzig
C K 1077. 1 Ring Draht (25 Pfd.) von Leipzig
} lagern in Dresden.

M S 2243. 1 Kiste (52 Pfd.) von Bielefeld
B 7030. 1 Sack Samen (99 Pfd.) von Erfurt
L G K 1. 1 Packt Schiefertafeln (12 Pfd.) von Leipzig
AB & F 69. 1 leeres Fass (10 Pfd.)
} lagern in Dresden.

1 Sack Salz (100 Pfd.)
1 Sack Salz (100 Pfd.)
} lagern in Grimma.

O M 24. 1 Ballen Riemen (34 Pfd.) ab Weissenfels
WL S 9423. 1 Ballot (51 Pfd.) ab Corbetha
Anton Sybel, Erfurt. 2 Packt Säcke (124 Pfd.)
B K 1572. 3 Stück Pflugschaare (20 Pfd.)
ƎML 132. 1 Sack Salz (100 Pfd.)
} lagern in Döbeln.

1 Päckchen Drahtwaaren (4 Pfd.) von Dresden
BLX 1687/88. 2 leere Kisten (105 Pfd.)
L M W 5161. 1 Kiste leere Flaschen (85 Pfd.)
1 Stab Flacheisen (22 Pfd.)
4 Stäbe □Eisen (190 Pfd.) von Dresden
} lagern in Grossenhain.

Verzeichniss
der auf den Stationen der **Magdeburg-Halberstädter** und **Magdeburg-Wittenberge'schen Eisenbahn** pro Juli 1871 lagernden Güter.

Gebr. Behr 2175. 1 leeres Fass lagert in der Güter-Expedition Oschersleben seit 12. Januar.
B 1. 1 Plan lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn.

J M 13 950. 1 leeres Fass (10 Pfd.)
11 762. 1 leeres Fass (44 Pfd.)
K B 60. 1 leeres Fass (45 Pfd.)
E B 9111. 1 Kiste (18 Pfd.)
} lagern auf dem Boden der Güter-Expedition Wittenberge.

W 207. 1 Ballen Wollabfall (2 Ctr. 79 Pfd.)
W 210. 1 Ballen Wollabfall (3 Ctr. 12 Pfd.)
W 219. 1 Ballen Wollabfall (3 Ctr. 22 Pfd.)
M N 1383. 1 Kiste Wein (2 Ctr. 7 Pfd.)
W G 808. 1 Ballen (Inhalt unbek., 34 Pfd.)
V C 23, 6, 14, 9. 4 Ketten
1 Colli Eisen (5 Ctr. 77 Pfd.)
} lagern auf dem Boden der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn.

R E 41. 1 Pack, 2 Körke enthaltend,
T L 179. 1 Fass Petroleum
C L 5158. 1 leere Kiste (3 Pfd.)
} lagern auf dem Boden der Güter-Expedition Magdeburg Magdeb.-Halberstädter Bahn seit 18. Juni.

T W. 2 Pack Säcke (1 Ctr. 58 Pfd.) lagern in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn seit 10. Mai.
2 Bretter mit 3 Brettern zusammengenagelt lagern in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeb.-Halberst. Bahn seit 13. Mai.
C L. 3 kleine eiserne Räder lagern in der Güter-Expedition Halberstadt.
1 eiserne Stuhlschiene, 16' lang, lagert auf dem Boden der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn.
2 Privatdecken lagern auf dem Boden in Stendal.

K 277. 1 Fass Petroleum (3 Ctr. 17 Pfd.)
D M S 415. 1 Fass Petroleum (3 Ctr. 41 Pfd.)
} lagern auf dem Boden der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn.

C L W 882. 1 leeres Fass
HB O 1387. 1 leeres Fass
W G 144. 1 Ballen baumw. Zeug (28 Pfd.)
} lagern auf dem Boden der Güter-Exped. Magdeburg, Magdeb.-Halberst. Bahn.

Schulze & Avellis Berlin. 1 Pack Säcke (77 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn.
H v H. 1 Kiste gefüllte Flaschen (44 Pfd.) auf dem Perron gefunden, lagert in Oschersleben.
No. 428. 1 lederner Plan lagert in der Güter-Expedition Stendal seit 19. Juli.
W 1. 1 eis. Platte (10 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Wittenberge'sche Bahn seit 25. Juli.
C L 5158. 1 leere Kiste (3 Pfd.) lagert in der Güter-Exped. Magdeburg, Magdeburg-Wittenberge'sche Bahn seit 29. Juli.

E H 181. 1 Kiste Bandwaaren (66 Pfd.)
E 11. 1 Kiste mit 2 leeren Kisten (1 Ctr. 53 Pfd.)
J F 1298. 1 Kiste, 1 alten Cylinderhut enth. (60 Pfd.)
} lagern auf dem Boden der Güter-Exped. Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn seit 10. Mai.

J. Pf. Soellingen 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 39 Pfd.) lagert auf dem Boden der Eilgut-Expedition Halberstadt.
L H 6. 1 leeres Fass (38 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Cöthen seit 11. Februar.

Main-Neckar-Bahn.

Verzeichniss der überzähligen Güter am 1. August 1871.
In Frankfurt.
a) Gepäckstücke.

Kehl-Fankfurt No. 31. 1 Reisetasche (39 Pfd.).
Berlin-Fankfurt No. 737. 1 schw. Lederkoffer mit grauem Ueberzug (30 Pfd.).
Strassburg-Frkft. No. 40. 1 Felleisen [schw. Leder] (20 Pfd.).
H B Stettin. 1 schw. Lederkoffer mit grauem Ueberzug (15 Pfd.).
Amsterdam-Frkfrt. 153. 1 Handkofferchen von schw. Wachstuch (25 Pfd.).
Leipzig-Frkfrt. 659. Adr. Menot Officier au 9. Dragons. 1 grauer leinener Koffer (30 Pfd.).
Berlin-Frkfrt. 403. Adr. Maillard Lieut. 26. Lin.-Rgt. 1 gelber Holzkoffer mit schw. Deckel (50 Pfd.).
Berlin-Frkfrt. 415. Adr. O 12. Lin.-Rgt. 4. Comp. 1. Bat. 1 gelber Holzkoffer mit schw. Deckel (45 Pfd.).
Kehl-Frkfrt. 11. Adr. Mlle. Louis, Salzburg Oesterreich. 1 schw. Lederkoffer (50 Pfd.).
C F S. 1 gelbledemer Handkoffer (20 Pfd.).

b) Güterstücke.

L V 813 & 846. 2 leere Fässer.
G F 276. 1 Kiste.
M O 1 leere Kiste.
R F 2835. 1 leere Kiste.
W E 1674. 1 Korb eiserne Schrauben (2 Ctr.).
S H 9428. 1 Fass Wein (94 Pfd.).
W 2. 1 Fass Wein (82 Pfd.).
F A 1754. 1 Kiste Wein (1 Ctr. 42 Pfd.).
H B 3. 1 Fass Wein (60 Pfd.).
K L 31. 1 Kiste Liebesgaben (98 Pfd.).
H 1. 1 Kiste Battist (1 Ctr. 27 Pfd.).
H K 267. 1 leere Kiste (15 Pfd.).

In Darmstadt.

H. Gaule. 2 leere Fässer (25 Pfd.).
J K 23. 1 Ballen Bücher (42 Pfd.)
N R 2341. 1 leere Kiste (40 Pfd.).
S 463. 1 leere Kiste (16 Pfd.).
A 1. 1 Ballen leere Säcke (85 Pfd.).
K V. 1 Ballen Emballage (15 Pfd.).
1 leere Kiste (44 Pfd.).
V R H 4334. 1 leere Kiste (32 Pfd.).
H S 2313. 1 leere Kiste (25 Pfd.).
N 6. 1 Bündel leere Säcke (19 Pfd.).
N H. 1 Bündel leere Säcke (20 Pfd.).
S Z. 1 Bündel leere Säcke (65 Pfd.).
W R 2342. 1 Fass Emballage (21 Pfd.).
A R C. 1 leere Kiste (12 Pfd.).
M 2. 1 Dachfenster (55 Pfd.).
2 Bauernwagen.

In Langen.

1 Sack Hafer (109 Pfd.) auf der Bahn gefunden.

In Heppenheim.

M 9022. 1 Kiste (39 Pfd.).
„ 9024. 1 Fass (121 Pfd.).

Kgl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.
Pro Juni 1871.

1 Plan, in einer Ecke P A signirt, lagert in Berlin seit 7. Juni cr.
K S 660. 1 Stange Eisen (66 Pfd.) lagert in Cöpenick seit 3. Juli cr.
1 rechtwinkliges längliches Stück Eisen (27 Pfd.) lagert in Briesen seit Ausgang Juni cr.

Oberschlesische Eisenbahn. Juli 1871.

K & W 1568. 1 Ballen Chemikalien (1 Ctr. 24 Pfd.).
K/W 423. 1 Kiste Tabak (38 Pfd.).
F K. 3 Stück Pflugschaare (23 Pfd.).
J. Kratochwill. 1 Sack Mehl oder Kleie (52 Pfd.).
Scholtz 219. 1 leeres Fass (32 Pfd.).
J 39. 1 Pack leere Säcke (53 Pfd.).
B 26. 1 Kiste Wirthschaftssachen (53 Pfd.).
B R. 1 Fass grüne Seife (56 Pfd.).
7758. 1 leeres Fass (27 Pfd.).
1 eiserne Bohrstange (35 Pfd.).
R. 1 Pack 6 Blechthüren (43 Pfd.).

1 Fass Dachtheer
1 Asphaltkessel
2 Eimer
1 Füllkelle
4 Rollen Dachpappe
2 Rührstöcke
} (5 Ctr. 25 Pfd.).

1 Helmschachtel mit 1 Helm (4 Pfd.).
A D 2. 1 leere Kiste (23 Pfd.).
H S C 979. 1 Fass Spirituosen (41 Pfd.).
1 Bündel in Wachsleinwand.

48 Colli Herdringe.
A 1. 1 Stange Eisen (24 Pfd.).
G E C 1792. 1 Korb Schwertnägel (2 Ctr. 6 Pfd.)
M B Moses Briefeld Bochnia 1. 1 Collo alte Säcke (23 Pfd.).
30 eiserne Schaufeln (89 Pfd.).

Rheinische Eisenbahn. 1. Juli 1871.

Kisten und Koffer.

A H 791/98. 8 Kisten Eier lagern in Köln G.
A K 8638. 1 leere Kiste lagert in Aachen.
A St 4542. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Bonn.
B VIII 10, 43. 1 Kistchen (Inhalt unbekannt) lagert in Aachen.
B C L 503. 1 Kiste Maschinentheile lagert in Kempen.
C H 719. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Köln E.
C H 12 602. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Köln E.
C K 2857. 1 Kiste Kratzen lagert in Köln G.
C S 3913. 1 Kiste Metall lagert in Köln E.
C L A 7512. 1 gefüllte Kiste lagert in Coblenz.
C L C 7829. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Köln E.
E 4586. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Köln E.
E VH S 198/200. 3 Kisten (Inhalt unbekannt) lagern in Köln G.
F C 45. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Köln.
F C 435. 1 gefüllte Kiste lagert in Köln G.
F D 3. 1 Kiste lagert in Köln E. Bekl. Kehl-Aachen.
F K 2051. 1 leere Kiste lagert in Köln G.
F L 9909. 1 Kiste lagert in Köln E. Ohne Beklebung.
F M 5095. 1 gefüllte Kiste lagert in Köln G.
F S 124. 1 Koffer (Inhalt unbekannt) lagert in Köln E.
F S 15 923. 1 gefüllte Kiste lagert in Köln G.
G B 1013a. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 85 Pfd.) lagert in Godesberg.
G C 1. 1 Kistchen (Inhalt unbekannt) lagert in Aachen.
G D 45. 1 Kistchen Kurzwaaren (45 Pfd.) lagert in Aachen.
G H 1573. 1 leeres Kistchen lagert in Engers.
G H 1514. 1 leeres Kistchen lagert in Düren
G L 965. 1 Kistchen mit Flaschen gefüllt lagert in Köln E.
G N 89. 1 gefülltes Kistchen (143 Pfd.) lagert in Bingerbrück.
G R. 1 Kistchen Emballage lagert in Köln E.
H 1666. 1 Gewehrkiste (5 Pfd.) lagert in Coblenz.
H B 1052/61. 10 gefüllte Kisten lagern in Köln G.
H C 1818. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 73 Pfd.) lagert in Heissen.
H K 11. 1 leeres Kistchen lagert in Neuss.
HR 2905. 1 Kiste Porzellan lagert in Köln G.
J D 7/8. 2 Kisten (Inhalt unbekannt) lagern in Köln E.
J F 1188. 1 Kiste Lichter (67 Pfd.) lagert in Coblenz E.
J N 2898. 1 gefüllte Kiste lagert in Köln G.
K 116. 1 Kiste Pflaumen (59 Pfd.) lagert in Bonn.
L A 391. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Aachen.
L D 45. 1 leere Kiste lagert in Herbesthal.
L H 1708. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Köln E.
M 719. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Köln E.
M 720/21. 2 Kisten (Inhalt unbekannt) lagern in Köln E.
M K 1555. 1 Kiste lagert in Köln E. Bekl. Heidelberg-Mainz.
M N 1016. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Düren E.
M R 18 485. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Neuss.
M W 7636. 1 Kiste Feuerzeuge (40 Pfd.) lagert in Aachen.
N 9137. 1 leere Kiste lagert in Köln G.
O M 243. 1 leere Kiste lagert in Herbesthal.
P 13. 1 Kiste Wichse lagert in Neuss.
P M 10. 1 gefüllte Kiste (55 Pfd.) lagert in Neuss.
R G 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Harff.
R L 550. 1 Kiste Butter lagert in Düren E.
S B 1826/29. 4 Kisten Käse lagern in Köln G.
S K 3077. 1 gefüllte Kiste lagert in Köln G.
S S 1572. 1 Kiste lagert in Köln E. Bekl. Mannheim.
W 4. 1 Kiste Kleider lagert in Köln E.
W L 21 246. 1 leere Kiste (20 Pfd.) lagert in Aachen.
W S 40. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Neuss.
Z M 11. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Coblenz.
[Zeichen] 4537. 1 gefüllte Kiste lagert in Bingerbrück.
[Zeichen] 1483. 1 leere Kiste lagert in Köln G.
[Zeichen] 6627. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Coblenz.
1 leere Kiste lagert in Köln G.
Mayer Monbijou. 1 Kiste Gummiwaaren lagert in Coblenz E.
40. 1 Kiste lagert in Köln E. Bekl. Eger-Mastricht.
1 Koffer (Inhalt unbekannt) lagert in Köln E.
Directeur du Théâtre Molière à Bruxelles. 2 Koffer Theatergarderobe lagern in Köln E.

Ballen und Paquete.

A C oder M G 515. 1 Ballen Wolle (257 Pfd.) lagert in Aachen.
A D 958. 1 Ballen lagert in Köln E. Bekl. Frankfurt.
A D 231, 235. 2 Ballen Wolle lagern in Köln G.
A H 2025. 1 Ballen lagert in Köln E. Bekl. Heidelberg-Mainz.
A L 2249. 1 Kiste lagert in Köln E. Bekl. Bingerbrück.
A W 12. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Köln G.
B 1. 1 Kiste Haare (35 Pfd.) lagert in Köln G.
B 6344. 1 Ballen Pechkohlen lagert in Düren.
C 810. 1 Ballen lagert in Köln E. Bekl. Coblenz.
C K 99/101. 3 Ballen (Inhalt unbekannt) lagern in Coblenz.
C R 5052. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Köln G.
C S 256. 1 Ballen lagert in Köln E. Bekl. Mainz.
C V 1752. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Köln E.
C A B 13. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Köln E.
D B 6. 1 Kiste lagert in Köln E. Bekl. Coblenz-Köln.
D J 197. 1 Ballen Reis (200 Pfd.) lagert in Vallendar.
E H 888. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Köln G.
E L 312. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Köln E.
G E 639. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Bingerbrück.
G S 704. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Köln E.
G S 3446. 1 Ballen Wolle lagert in Düren.
G W K 3561. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Köln G.
H B 846. 1 Ballen Manufacturwaaren (137 Pfd.) lagert in Junkerath.
HL 100. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Köln E.
J G 1130. 1 Ballen Papier (39 Pfd.) lagert in Bingerbrück.
J O 34. 1 Ballen Flocken (64 Pfd.) lagert in Aachen.
J P 15. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Köln E.
J W 2451. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Köln E.
K S 1/2. 2 Ballen Wollenwaaren lagern in Köln G.
L S S. 20 Ballen Schaafwolle lagern in Aachen.
N 22. 1 Ballen Spähne lagert in Köln E.
R 1. 1 Ballen Sohlleder lagert in Kevelaer.
R 1/3. 3 Ballen Hanf (1125 Pfd.) lagern in Aachen.
S 134. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Coblenz.
S C 135. 1 Ballen Flachs lagert in Remagen.
S S 351/4. } S S 356/9. } 8 Ballen Hopfen lagern in Coblenz.
W 1. 1 Ballen Lumpen lagert in Köln E.
[Zeichen] 5702/5. 4 Ballen Tuch (1760 Pfd.) lagern in Aachen.
[Zeichen] CC 865, 863. 2 Ballen (Inhalt unbekannt) lagern in Coblenz.
[Zeichen] 1830. 1 Ballen Wolle (400 Pfd.) lagert in Brühl.
Utrecht. 1 Packet lagert in Köln E.
1 Ballen Schilf lagert in Bonn.
1/5. 5 Ballen Leimfleisch lagern in Aachen.

Fässer, Tonnen und Kübel.

A B 2386. 1 leeres Fass lagert in Köln G.
AB 371/2. 2 gefüllte Fässer lagern in Coblenz.
A M 1126. 1 Fass Wein lagert in Köln E.
A M 4. 1 Fass Rothwein (43 Pfd.) lagert in Mülheim.
A S 712. 1 leeres Fass (95 Pfd.) lagert in Neuwied.
A W 2. 1 leeres Fass (18 Pfd.) lagert in Köln E.
A W 4. 1 Fässchen (Inhalt unbekannt) lagert in Neuss E.
A W 4. 1/2 Anker Rothwein lagert in Köln E.
B 17. 1 Fass Wein lagert in Köln E.
B 1. 1/4 Ohm Wein lagert in Köln E.
B B HV G 671. 1 gefülltes Fass lagert in Crefeld.
C 35. 1 leeres Fass (16 Pfd.) lagert in Bingerbrück.
C 67. 1 leeres Fass lagert in Geldern.
C C 793. 1/2 Ohm Bier lagert in Aachen.
C M 1393. 1 leeres Fass lagert in Köln G.
C B C 5421. 1 Harrass bekl. Mülheim a/d. Ruhr lagert in Neuss.
D v G 5. 1 leeres Fass (17 Pfd.) lagert in Crefeld.
D M 131. 1 gefülltes Fass lagert in Köln G.
F B 215. 1 leeres 1/2 Ohmbierfass lagert in Neuwied.
F H 10. 1 leeres Fass (36 Pfd.) lagert in Geldern.
F R 3348. 1 leeres Fässchen (5 Pfd.) lagert in Crefeld.
G F 2307. 1 Fass bekl. Kirchheim-Darmstadt lagert Köln E.
G H 2288. 1 leeres Fass (38 Pfd.) lagert in Engers.
H 132. 1 Fass Wein lagert in Köln E.
HB 70. 1 leeres Fass lagert in Bingerbrück.
H G 1105. 1 Fass (Inhalt unbekannt) lagert in Gerolstein.
HL 770. 1 leeres Fass lagert in Andernach.
J R 2003. 1 leeres Fass (16 Pfd.) lagert in Bingerbrück.
J F H 3358. 1 Fass Wein lagert in Ehrenfeld.
J G N 1017. 1 leeres Fass (17 Pfd.) lagert in Crefeld.
J P C 200. 1 leeres Packfass (16 Pfd.) lagert in Neuwied 1. U.
K 111. 1 Fass Wein lagert in Köln E.
K 3778/79. 2 leere Fässer lagern in Coblenz.
K 2972. 1 gefülltes Fass lagert in Köln-Gereon.
L 213. 1 leeres Fass lagert in Bingerbrück.
L 27. 1 Fass Petroleum lagert in Gerolstein.
L F 532/34. 4 Fässer (Inhalt unbekannt) lagern in Eupen.
L H 9141. 1 leeres Fass lagert in Köln E.
M M 4. 1/8 leeres Ohmfass lagert in Brahl
P S J 200. 1 leeres Packfass (16 Pfd.) lagert in Neuwied 1. U.
P W R 610. 1 leeres Fass lagert in Andernach.
R A B. 7 leere Fässer lagern in Neuwied 1. U.
S C 1003. 1 Fass (Inhalt unbekannt) lagert in Köln E.
T M 3103, 3190. 2 leere Fässer lagern in Herbesthal.
V G 186. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 200 Pfd.) lagert in Gerolstein.
V Z 8. 1 gefülltes Fass lagert in Köln G.

W C 1627. ½ leere Ohm lagert in Köln G.
W G 10422. 1 gefülltes Fass lagert in Bingerbrück.
J Volk 59. 1 leeres Fass lagert in Köln G.
AR 16473. 1 Fass (Inhalt unbekannt) lagert in Eupen.
M
W H B. 5 Fässer anscheinend Terpentinöl lagern in Bingerbrück.
W
3545. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 310 Pfd.) lagert in Crefeld.
M 326. 1 Fass Branntwein (466 Pfd.) lagert in Bonn.
13. 1 leeres Fass lagert in Coblenz E.
661. 1 Fass Petroleum (350 Pfd.) lagert in Call.
629/30. 2 Fässer Weinstein (1950 Pfd.) lagern in Aachen.
1 Fass Grafit lagert in Köln Rhein.

Diverse.

A. 9 Collis Eisen lagern in Bonn.
A. 3 Stück runde Deckel (13 Pfd.) lagern in St. Goar.
A E. 2 Colli Eisenröhren lagern in Köln E.
B 2. 8 Holzachsenbüchsen } lagern in Neuwied l. U.
B 3. 8 Holzachsenbüchsen }
B C 10. 1 Collo (Inhalt unbekannt) lagert in Köln E.
C K 15027. 1 Verschlag leere Körbe lagert in Köln Rhein.
C L 1059. 1 Collo (Inhalt unbekannt) lagert in Köln E.
F. 5 Colli Ofentheile lagern in Köln E.
F B 106. 1 Pack Schüppen (37 Pfd.) lagert in Crefeld.
G R 6292, 6294/5, 6628/31. 7 Pack Pappdeckel-Papier (300 Pfd.) lagern in Bonn.
G C B. 1 Achsenlager (57 Pfd.) lagert in Aachen.
H S 257. 1 eiserner Kessel lagert in Köln E.
J R 270. 1 Collo (Inhalt unbekannt) }
J M C 55. 1 Collo (Inhalt unbekannt) } lagern in Köln E.
J R W C 1718. 1 Collo (Inhalt unbekannt) }
L. 1 Pack 3 Stück Feilen lagert in Düren.
L. 1 leere Blechflasche lagert in Düren.
L S. 2 Colli Ofentheile lagern in Düren.
M 1420. 1 Stück Eisen lagert in Brohl.
O J 1051. 1 Pack lagert in Köln E.
R 4. 1 Pack Strohpapier lagert in Herbesthal.
V W 16 420. 3 Pack Pappdeckel lagern in Essen.
W H 1. 1 Schliesskorb lagert in Köln E.
0—0. 1 Collo Eisen lagert in Aachen.
140. 1 gefüllte Flasche lagert in Köln G.
1 Zollpaquet lagert in Köln E.
3 Ringe groben Draht lagern in Köln E.
2 Ringe Eisendraht lagern in Sechtem.
1 Messingrohr lagert in Köln E.
1 Haut lagert in Speldorf.
1 eiserne Welle lagert in Coblenz E.
1 Messingstange lagert in Köln E.
1 zinkblechene Bütte lagert in Aachen.
1 Block Kupfer lagert in Cleve.
1 Ring Nageldraht (14 Pfd.) lagert in Satzvey.
1 Partie Hafer (150 Pfd.) lagert in Sinzig.
1 Bord 14′ lang 8″ breit lagert in Oberwesel.
6 Stück Zuthen lagern in Neuss.
1 Stück Schiene cal. III lagert in Mechernich.
1 Messingleger bekl. Würzburg lagert in Köln E.
2 Gebund Flacheisen (185 Pfd.) lagern in Cleve.
1 eiserne Platte 26″ lang 21″ breit ½″ dick lagert in Brühl.
1 eiserne Platte (69 Pfd.) lagert in Sinzig.
2 Gebund Latten lagern in Rolandseck.
Essen. 1 Collo, 6 Futterale ohne Flaggen lagert in Essen.
1 Zinktafel lagert in Köln G.

Säcke.

A 6. 1 Sack leere Säcke (52 Pfd.) lagert in Goch.
A L 2/3. 2 Pack leere Säcke (113 Pfd.) lagern in Neuss.
B 5. 1 Sack (Inhalt unbekannt) lagert in Coblenz E.
C B. 1 Sack (Inhalt unbekannt) lagert in Köln E.
F W 1. 1 Sack Garn (33 Pfd.) lagert in Bingerbrück.
K 5. 1 Sack Garn (Inhalt unbekannt) lagert in Köln E.
K E. 1 Sack Kartoffeln (100 Pfd.) lagert in Köln.
K P A Wesel. 1 Sack Hafer (84 Pfd.) lagert in Coblenz.
N 8. 1 Paquet leere Säcke lagert in Köln E.
P M A 32. 1 Paquet leere Säcke lagert in Düren.
S H 1. 1 Sack (Inhalt unbekannt) lagert in Köln E.
1 Sack Gemüse lagert in Eschweiler.
1 Sack (Inhalt unbekannt (35 Pfd.) lagert in Eupen.
M Salm. 1 Sack leere Säcke (104 Pfd.) lagert in Geldern.
1 Sack leere Säcke (82 Pfd.) lagert in Mehlem.
2 Sack leere Säcke (150 und 120 Pfd.) lagern in St. Goar.
4 Säcke Saamen lagern in Köln G.
Nathan Rothschild, Köln. 2 Pack leere Säcke lagern in Düren.
1 Sack Hafer (88 Pfd.) lagert in Oberwesel.
1 Sack Hafer lagert in Bonn.

Joh. Blum 1870. 1 Sack Bohnen (117 Pfd.) lagert in Oberwesel.
R
K 88 M
R Paderborn 1870. 1 Sack Hafer (148 Pfd.) lagert in St. Goar.
3 Säcke Hafer (148 Pfd.) lagern in Sechtem.
Nelles. 1 Pack leere Säcke lagert in Köln G.
1 Sack Waizen lagert in Köln Rhein.
1 Sack Knochen lagert in Zülpich.

Körbe.

C F 72. 1 Korb Effecten lagert in Köln Rhein,
C K 1600. 1 Korb beklebt Eltville-Bonn (70 Pfd.) lagert in Bonn.
D S 1102. 1 Korb Droguen (93 Pfd.) lagert in Bonn.
F H 2. 1 Körbchen Bürstchen (5 Pfd.) lagert in Aachen.
J M 11. 1 Korb (Inhalt unbekannt) lagert in Köln E.
J W 61. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Köln G.
K 2566. 1 Korb Spielwaaren lagert in Aachen.
L C M 1992. 1 Korb (Inhalt unbekannt) lagert in Köln G.
M. 1 Korb bekl. Buir lagert in Köln E.
R N 4. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 73 Pfd.) lagert in Geldern.
S C 1608/9. 1 Korb Zucker lagert in Düren.
U 890. 1 Korb Papier-Strohhüte (10 Pfd.) lagert in Köln, E.
△ 1 Korb (Inhalt unbekannt) lagert in Köln E.
VB 14 871/3. 1 Korb Wein lagert in Köln G.
No. 756. 1 Korb Wein lagert in Köln G.
No. 762. 1 leerer Korb lagert in Ehrenfeld.
1 Korb leere Eimer lagert in Köln Rhein.
1 Pack, 2 leere Körbe (12 Pfd.) lagert in Cleve.
2 leere Körbe lagern in Köln G.

Wagen.

No. 4801. 1 Wagen Achsen mit Rädern lagert in Düren.
Rh. 8483. 1 Wagen Kohlen lagert in Bingerbrück.
S C B 76. 1 Wagen Petroleum lagert in Bingerbrück.
Rh. 5736. 1 Wagen Petroleum lagert in Bingerbrück.
C M 4344. 1 Wagen Petroleum lagert in Bingerbrück.
K S E 531. 1 Wagen Blei lagert in Mülheim a/Ruhr.
Belge 13 076. 1 Wagen Marmorplatten lagert in Bingerbrück.
Rh. 10 902, 8906. 2 Wagen Kohlen lagern in Hochfeld.

Gepäck.

2 Schliesskörbe lagern in Crefeld.
1 alter Holzkoffer (45 Pfd.) lagert in Coblenz.
Bochum. 1 gelber Koffer mit schwarzen Rändern (45 Pfd.) lagert in Coblenz.
R P 22 429. 1 Korb Kleider (66 Pfd.) lagert in Coblenz.
Köln-Neuwied No. 76. 1 hölzerner Koffer (35 Pfd.) lagert in Neuwied.
1 gelber Reisekoffer lagert in Coblenz.
2 Decken lagern in Coblenz.
1 Stock lagert in Coblenz.

Verzeichniss

der bei den **Kgl. Sächs. Staats-** und den mit diesen verwalteten **Privatbahnen** im Monat Juli 1871 überzähligen Transportgüter.

M/O 125. 1 Fass, dem Anschein nach Zuckercouleur enth. (80 Pfd.) lagert bei der Güter-Expedition Pirna.
1 Bund Bandeisen (27 Pfd.) lagert bei der Güter-Expedition Bodenbach.
Radeberg-Dresden 459. 1 Koffer Effecten (31 Pfd.) lagert bei der Eilgut-Expedition Dresden, Neust.

1 Ring Drath (10 Pfd.)
J. G. Bührdel. 1 Sack (Inhalt unbekannt, 46 Pfd.)
D K 608. 1 Korb Drathstifte (109 Pfd.)
C F N 8109. 1 Korb leere Flaschen (36 Pfd.)
J G 200. 1 Pack Papier (148 Pfd.)
E F 2119. 1 Ballot Wachsleinen (56 Pfd.)
3 Stäbe Stahl (29 Pfd.)
13 Stück Falzplatten (62 Pfd.)
A B & S. 1 Ballot Garn (51 Pfd.)
T M 2330. 1 Kiste Zwirn (112 Pfd.)
5 Colli eiserne Ofentheile (112 Pfd.)
No. 164/5. 2 Fässer Braunstein (1349 Pfd.)
A. Schöbel. 1 Fass Liqueur (44 Pfd.).
4 Tafeln Eisenblech (290 Pfd.)
} lagern bei der Güter-Exped. Zittau.

1 mittelstarkes Tau (72 Ellen lang lagert bei der Güter-Exp. Glauchau.

Thüringische Eisenbahn. Monat Juli 1871.

A O 332. 1 Kiste Glas von der Bodenrevision lagert in Leipzig seit 30. Juli 1871.
B 149. 1 getheerte Leinendecke lagert in Leipzig.
B 2. 1 Fässchen Oel lagert in Halle seit 25. Juli 1871.
E B C 633. 1 Kiste
G 636. 1 Ballen Papier
HH T 161. 1 Ballen
H W S C 369. 1 Kiste
H K 605. 1 Ballen
} von der Bodenrevision lagern in Leipzig seit 30. Juli 1871.
HL 70. 1 Bällchen leinene Waare lagert in Zeitz.
H. 1 eiserner Bauchtopf ab Magdeburg lagert in Gotha s. 16. Juli 71.
J H W 656. 1 Kiste Eisenwaaren ab Vohwinkel lagert in Eisenach seit 26. Juli 1871.
J S 80. 1 Kiste Wetzsteine (187 Pfd.) lagert in Weimar s. 28. Juli 71.

J F S 8375/6. 2 leere Fässer lagern in Halle seit 25. Juli 1871.
J F G 1028. 1 Ballen von der Bodenrevision lagert in Leipzig seit 30. Juli 1871.
K E. 47 Stück Schienen ab Hörde lagern in Gera seit 23. Juni 1871.
L M 5583. 1 Bund Schnitteisen von der Bodenrevision lagert in Leipzig seit 30. Juli 1871.
L 95. B 30. } 3 Rollen; L 93. B 50. } 1 Rolle } Packleinen ab Frankfurt a/M. lagern in Eisenach seit 18. Juli 1871.
M H 329. 1 Kiste von der Bodenrevision lagert in Leipzig s. 30. Juli 71.
O E 317. 1 Fass Lack oder Firniss von der Bodenrevision lagert in Leipzig seit 30. Juni 1871.
P 6. 1 rothe Lade von der Bodenrevision lagert in Leipzig s. 30. Juli 71.
S S A 39. 1 getheerte Leinendecke von der Bodenrevision lagert in Leipzig seit 30. Juli 1871.
Th 674. 1 Pack Drahtfedern von der Bodenrevision lagert in Leipzig seit 30. Juli 1871.
1 leeres Schnapsfässchen (1 Pfd.) lagert in Leipzig.
No. 100. 1 Ofenplatte (50 Pfd.) ab Erfurt lagert in Herleshausen seit 16. Juli 1871.

Wegen der früheren überzähligen Güter cfr. die Verzeichnisse der vorigen Monate.

Werra-Eisenbahn. Monat Juni 1871.

4 Ketten } 4 Reitel } ab Lichtenfels lagern in Eisenach seit 29. Juli 1871.

Wegen der früheren überzähligen Güter cfr. die Verzeichnisse der vorigen Monate.

Erfurt, den 9. August 1871.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Westfälische Eisenbahn. Ende Juli.

A 439. 1 leeres Fass (39 Pfd.) lagert in Soest 12. Mai 1871.
A S 321. 1 Kiste leere Kisten (163 Pfd.) lagert in Soest seit 19. Nov. 70.
B R 2254. 1 Achse lagert in Holzminden.
B S 232. 1 Korb Candis (30 Pfd.) lagert in Lingen seit 26. April 1871.
D M 124. 1 Korb Candis (28 Pfd.) lagert in Leer seit 9. Juni 1871.
F H 522. 1 Lattenkorb mit Plan lagert in Gesecke seit 8. April 1871.
H 463. 1 Kiste leere Säcke (16 Pfd.) lagert in Soest seit 5. Juni 1871.
H 3221. 1 Korb Farbwaaren (45 Pfd.) lagert in Münster seit 25. Jan. 71.
H F. 1 Pack Schiefertafeln (28 Pfd.) lagert in Münster seit 4. Mai 71.
H S 1308. 1 Ballen Leinenwaaren (58 Pfd.) lagert in Soest s. 31. Juli 71.
J H 6938. 1 Bündel leere Säcke (48 Pfd.) lagert in Emden s. 16. März 71.
K 12. B C 2086. } 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 37 Pfd.) lagert in Leer seit 2. Juni.
K 352. 1 Korb Eisenwaaren (115 Pfd.) lagert in Münster s. 8. April 71.
K E B. 1 Decke lagert in Holzminden seit 13. Mai 1871.
K G 4. 1 Collo Modelle (12 Pfd.) lagert in Soest seit 5. Juni 1871.
M 1. 1 Ballen Saamen (66 Pfd.) lagert in Soest seit 5. Juli 1871.
M 7. 1 leeres 1/4 Ohmfass (17 Pfd.) lagert in Bonenburg seit 11. Juli 71.
M H S 3458. 1 Fass Oel (362 Pfd.) lagert in Münster seit 25. Jan. 71.
O B 1853. 1 Kiste (45 Pfd.) lagert in Rheine seit 19. November 1870.
P. 2 Kessel (160 Pfd.) lagern in Münster seit 13. Februar 1871.
R G & C 1/2. 2 Ballen Säcke lagern in Warburg seit 7. Juni 1871.
S 961. 1 Sack Leim (53 Pfd.) lagert in Münster seit 20. April 1871.
S. 4 eiserne Töpfe (47 Pfd.) lagern in Warburg seit 26. Januar 1871.
W B 64. 1 Ballen Lumpen (150 Pfd.) lagert in Leer seit 21. Januar 71.
W C 9099. 1 Sack Kräuter (12 Pfd.) lagert in Lingen seit 2. Juni 71.
R. Keller, Stolberg 6. 1 Decke lagert in Holzminden seit 23. Mai 71.
H Bölzen. 2 Pack leere Säcke (146 Pfd.) lagern in Leer s. 30. Jan. 71.
H Engel. 1 Fass Wein (93 Pfd.) lagert in Rheine seit 12. December 70.
[Zeichen: K im Dreieck] 30 od. 50. 1 Kiste Nudeln (31 Pfd.) lagert in Soest seit 19. November 1870.
[Zeichen: Raute] E P 6034. 1 Korb Farbwaaren (45 Pfd.) lagert in Münster seit 23. Februar 1871.
I 1/2 G. 1 Collo Farbwaaren (8 Pfd.) lagert in Leer seit 29. Juli 1871.
1 Bund Drath (20 Pfd.) lagert in Soest seit 20. Juni 1871.
1 eiserne Trommel (11 Pfd.) lagert in Rheine seit 3. Januar 1871.
1 Stück Winkeleisen (164 Pfd.) lagert in Hamm seit 19. Februar 1871.
No. 664. 1 Tonne Zinkweiss (24 Pfd.) lagert in Gesecke s. 4. Juni 71.
No. 1, 2, 60. 3 leere Kübel (27 Pfd.) lagern in Rheine seit 26. Nov. 70.
8 Collis Guss (90 Pfd.) lagern in Münster seit 10. Febr. 1871.
2 Taue lagern in Rheine seit 8. Juli 1871.
1 Sack Hafer (111 Pfd.) lagert in Münster seit 11. April 1871.
1 Sack Hafer (150 Pfd.) lagert in Meppen seit 7. März 1871.

K. Württembergische Staatsbahnen. Am 31. Juli 1871.

C F. 3 Kunsthäfen lagern in Rottweil seit 17. Juli.
D G 1417. 1 Packet Neusilberblech (44 Pfd.) lagert in Tuttlingen seit 20. Juli.
G L 11. 1 leere Kiste (12 Pfd.) lagert in Ravensburg seit 1. Juli.
G S. 1 Kiste Gewichte (48 Pfd.) lagert in Stuttgart seit 29. Juli.
J K 4. 1 Sack (28 Pfd.) lagert in Rottweil seit 1. Juli.
M 2356/59. 4 Kisten (388 Pfd.) lagern in Bruchsal seit 29. Juli.
O & G 3611. 1 Kistchen (37 Pfd.) lagert in Tuttlingen seit 21. Juli.
W 78. 1 leere Kiste (24 Pfd.) lagert in Ulm loco seit 31. Juli.
X R 382. 1 Fass Erdöl (332 Pfd.) lagert in Rottweil seit 31. Juli.
Marke 409. 1 Sack (14 Pfd.) lagert in Stuttgart seit 16. Juli.
2 Mühlsteine (1200 Pfd.) lagern in Stuttgart seit 3. Juli.

Wegen der früheren überzähligen Güter cfr. die Nachweisungen vom 20. März d. J. (Beiblatt zu No. 13), vom 31. März d J. (Beiblatt zu No. 17), vom 30. April d. J. (Beiblatt zu No. 21), vom 31. Mai d. J. (Beiblatt zu No. 25) und vom 30. Juni d. J. (Beiblatt zu No. 29).

b) Fehlende.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.
Pro Monat Juli 1871.

1 Pack Drahtnägel (10 Pfd.) von Berlin fehlt bei der Güter-Expedition Freiburg.
8 Stück eiserne Töpfe verschiedener Grösse von Liegnitz resp. Haynau fehlen bei der Güter-Expedition Schweidnitz.

Halle-Casseler Eisenbahn. Juni 1871.

H C 6. 1 Wagendecke von Soest fehlt in Eisleben seit 4. April cr.
H C 84. 1 Wagendecke von Soest fehlt in Eisleben s. 19. April cr.
C M. 1 grauer Koffer zu Gepäckschein 216 ab Berlin fehlt in Sangerhausen seit 19. Juli cr.
K T 738. 1 Collo Stahl (39 Pfd.) von Kreiensen fehlt in Sangerhausen seit 3. Juli cr.

—0—

O St 1031, 1032. 2 leere Fässer (124 Pfd.) fehlen in Nordhausen.
[Zeichen: A R im Dreieck] 16 714/15. 2 leere Fässer (120 Pfd.) von Immelborn fehlen in Nordhausen seit 13. Juli cr.
1 Nothkette von Berlin fehlt in Nordhausen seit 11. Juli cr.
J C 6293. 1 Pack Papier von Dresden fehlt in Nordhausen s. 28. Juli cr.
[Zeichen: S S im Dreieck] 6862. 1 leeres Fass (30 Pfd.) von Immelborn fehlt in Nordhausen seit 31. Juli cr.
L 33. 1 Bund Felle (92 Pfd.) von Cassel fehlt in Leinefelde seit 1. Juli cr.
H B S & W 5608. 1 Kiste Garn (293 Pfd.) von Hannover fehlt in Leinefelde seit 3. August cr.
1 Pack Blasebälge (von einer Sendung von 46 Pack) von Gotha fehlt in Arenshausen seit 27. Juli cr.

Hannoversche Staatsbahn. Pro Juli 1871.

A L 5604. 1 Collo wollene Decken (65 Pfd.) fehlt in Göttingen für Pforzheim.
B 299. 1 Bund Holzstäbe fehlt in Sebaldsbrück.
C T 65. 1 Kübel Butter (33 Pfd.) fehlt in Hannover.
F A 2116. 1 leeres Fass (27 Pfd.) fehlt in Nordhausen.
F M 102. 1 Bällchen Teppich (18 Pfd.) fehlt in Osnabrück.
F 5795. 1 Packet Papier (7 Pfd.) fehlt in Ibbenbüren.
J. 3 Colli Roster fehlen in Northeim.
K. 1 Ofengusstheil (1 Ctr. 17 Pfd.) fehlt in Münden.
K. 1 Sack Schweinehaare (89 Pfd.) fehlt in Salzderhelden.
P & B 1—6. 6 Colli Ofentheile (57 Pfd.) fehlen in Harburg.
W. 2 Sack tr. Obst (3 Ctr. 10 Pfd.) fehlen in Ehlershausen.
W & W 6166. 1 Pack Parqueterie (54 Pfd.) fehlt in Göttingen.
Windels Göttingen. 1 kleine Kiste Kleidung und Wäsche (26 Pfd.) fehlt in Göttingen.
Aug. Eilers Bramsche. 1 Sack Hafer (1 Ctr. 14 Pfd.) fehlt in Osnabrück.
Saline Lüneburg 1/2. 2 Pack Säcke (88 Pfd.) fehlen in Lüneburg.
[Zeichen] 3539. 1 Sack Kaffee (1 Ctr. 58 Pfd.) fehlt in Cassel.
[Zeichen: SO] 1862. 1 Kiste, 24 leere Flaschen enthaltend fehlt in Kreiensen zur Verladung.
[roth] I. 2 Stäbe Flacheisen (54 Pfd.) fehlen in Achim.
No. 2795. 10 Colli eis. Ofentheile (2 Ctr. 16 Pfd.) fehlen in Hannover.
No. 3788. 2 Colli Ofentheile [Thürrahmen] (9 Pfd.) fehlen in Harburg.
1 Nothkette mit Kloben zum Wagen H C 694 fehlt in Northeim.
Gepäcksch. 293 von Braunschweig. 1 bunte Reisetasche (13 Pfd.) fehlt in Hannover.
1 Reisekoffer mit dunkelbraunen Segeltuch überzogen (ca. 50 Pfd.) fehlt in Nordhausen.
11 Colli Eisenplatten (1 Ctr. 66 Pfd.) fehlen in Hannover.
1 Bindekette fehlt in Lehrte.
4 Säcke Hafer fehlen in Stadthagen.
Gepäcksch. 371 Berlin-Bremen. 1 neue Papphutschachtel mit Messinggriff fehlt in Bremen.
Gepäckschein 74 von Paderborn. 1 schwarzlederne Hutschachtel fehlt in Göttingen.
Gepsch. 55 Basel-Harburg. 1 Koffer Auswanderergut (40 Pfd.) fehlt in Harburg.

Verzeichniss
der auf den Stationen der **Magdeburg-Halberstädter** und **Magdeburg-Wittenberge'schen Eisenbahn** pro Juli 1871 fehlenden Güter.

H 1/7. 2 neue Körbe (6 Pfd.) von Potsdam fehlen in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn seit 1. December 1870.
C W 17. 1 Kiste Bücklinge (14 Pfd.) von Lübeck fehlt in der Eilgut-Expedition Halberstadt seit 5. December 1870.
J B 12, 13.} 3 Privatdecken (3 Pfd.) von Barmen fehlen in der Güter-
M 2. } Expedition Aschersleben seit December 1870.
1 Stück Gepäck (27 Pfd.) von Kreiensen fehlt in der Eilgut-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
3842. 1 Fass Stärke (56 Pfd.) von Halle fehlt in der Eilgut-Expedition Bernburg seit 16. December 1870.
1897. 1 Fass raff. Oel (2 Ctr 38 Pfd.) fehlt in der Güter-Expedition Quedlinburg. Vom Boden zur Verladung.
F F. 1 Sack Weizen-Gries 2 Ctr. 2 Pfd.
S 9016. 1 Kiste Nadeln (32 Pfd.) von Deutzerfeld fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 24. Januar.
R. 10 eis. Töpfe (2 Ctr. 52 Pfd.) von Tangerhütte fehlen in der Güter-Expedition Magdeburg, Wittenberge'sche Bahn seit 1. Februar.
L Krick Gatersleben 75. 1 Pack Säcke (68 Pfd.) von Dortmund fehlt in der Eilgut-Expedition Halberstadt seit 9. Februar.
M. Stern Kreuznach. 1 Pack Säcke von Aachen fehlt in der Eilgut-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 14. Februar.
D G Z 2352. 1 leeres Fass von Essen-Halberstadt fehlt in der Güter-Expedition Oschersleben seit 12. Januar.
H K 2. 1 Lagerhausuntertheil von Magdeburg fehlt in der Eilgut-Expedition Oschersleben seit 17. März.
H W 90. 1 Ballot Rohtabak (1 Ctr. 81 Pfd.) von Amsterdam fehlt in der Eilgut-Expedition Halberstadt seit November 1870.
2 Decken von Münster fehlen in der Güter-Expedition Halberstadt seit 1. April.
S. 1 Sack Guano (1 Ctr. 50 Pfd.) von Vienenburg fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 10. April.
3 Säcke Roggen (6 Ctr. 6 Pfd.) von Magdeburg fehlen in der Güter-Expedition Halberstadt seit 12. April.
209. 1 leeres Fass (39 Pfd.) von Seesen fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 18. April
W D 45. 1 Kübel Butter (34 Pfd.) von Osnabrück fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 24. April.
roth I. 1 Stange Eisen (76 Pfd.) von Magdeburg fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 22. April.
MH 90. 1 Plan von Emmerich fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 30. Mai.
Gagelmann. 1 Sack Roggen (200 Pfd.) von Wittenberge fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 13. December 1870.
M H C 3359. 1 Ballen Leinen (31 Pfd.) von Cöthen fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 7. Juni.
G Z 10998. 1 Kübel Candis (77 Pfd.) von Braunschweig fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 10. Juni.
L A 6394. 1 Kiste Kurzwaaren (63 Pfd.)} von Seesen fehlen in der Güter-
56 Keile } Expedition Halberstadt seit 16. Juni.
D G Z 2764. 2766. 2 leere Fässer (4 Ctr. 66 Pfd.) von Minden fehlen in Güter-Expedition Halberstadt seit 24. Juni.
M H 78. 1 Plan fehlt in Wegeleben. Bereits am 16. Juni nach Mülheim a/Rh. gesandt.
H. 1 Collo 2 eis. Bankfüsse (28 Pfd.) von Berlin fehlt in der Güter-Expedition Seehausen seit 6. April.
C S 421. 1 Pack Sensen (26 Pfd.) von Magdeburg fehlt in der Güter-Expedition Wittenberge seit 31. März.
R L 2799. 1 Ballen Wollwaaren (54 Pfd.) von Eisenach-Hamburg fehlt in der Güter-Expedition Wittenberge seit 16. Mai.
M W E 3. 1 Plan von Magdeburg fehlt in der Güter-Expedition Wittenberge seit 19. April.
P K 299. 1 Ballen Wollwaaren (49 Pfd.) von Leipzig fehlt in der Eilgut-Expedition Wittenberge seit 29. März.
A R 65378. 1 Kiste Kerzen (60 Pfd.) von Weissenfels-Hamburg fehlt in der Eilgut-Expedition Wittenberge seit 25. März.
4 Stränge von Magdeburg fehlen in der Güter-Expedition Gardelegen seit 25. Mai.
C B A. 1 Pack Bibeln (15 Pfd.) von Halle fehlt in der Eilgut-Expedition Bernburg seit 13. Mai.
W C 4. 1 Pack Säcke (38 Pfd.) von Rittershausen fehlt in der Güter-Expedition Stassfurth seit 17. December 1870.
H. 1 Stab Eisen (46 Pfd.) von Aschersleben fehlt in Güter-Expedition Stassfurth seit 2. März.
1 Privatplan von Soest fehlt in der Güter-Expedition Aschersleben seit 6. Februar.
H F 410. 1 Fass Wein (48 Pfd.) von Mainz fehlt in der Güter-Expedition Aschersleben seit 28. April.
G E. 1 leinene Decke (12 Pfd.) von Dortmund fehlt in der Eilgut-Expedition Aschersleben seit 4. März
S 11. 1 Fass Butter (10 Pfd.) von Leer fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn seit 28. Mai.

3855. 1 Kiste Cigarren (23 Pfd.) von Osnabrück fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn seit 30. Mai.
S 31. 1 Ballen Schinken (21 Pfd.) von Osnabrück-Berlin fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn seit 31. Mai.
171. 1 Ballen Hanfschlauch (23 Pfd.) von Halberstadt fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn seit 15. Juni.
HF 222. 1 Fass (105 Pfd.) von Mülheim H. fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn seit 12. Juni.
MP Posen 70. 1 Decke von Lennep fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn seit 26. Juni.
7861. 1 Kiste Cigarren (50 Pfd.) zur Verladung nach Lehrte-Wilhelmshafen fehlt in der Eilgut-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn.
J K 47. 1 Koffer Kleider (19 Pfd.) von Stettin fehlt in der Eilgut-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn seit 31. Mai.
Thielenberg. 1 Plan von Witten/Berlin fehlt in Oschersleben seit 8. Juni.
H W B 5. 1 Fass Butter von Leer/Magdeburg fehlt in Oschersleben seit 18. Juni.
1 Sack Roggen (1 Ctr. 70 Pfd.) von Cöthen fehlt in der Güter-Expedition Bernburg seit 17. Juni.
H L C 530. 1 Ballen halbw. Waaren (26 Pfd.) von Bismarck fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Wittenberge'sche Bahn seit 25. März.
A B 151. 1 Kiste Knöpfe (23 Pfd.) von Gardelegen fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Wittenberge'sche Bahn s. 8. April.
L 5604. 1 Ballen Wolle von Hamburg-Crimmitzschau fehlt in der Güter-Expedition-Magdeburg, Magdeburg-Wittenberge'sche Bahn s. 28. Febr.
L 5610/11. 2 Ballen Wollkämmlinge von Hamburg-Werdau fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Wittenberge'sche Bahn seit 28. Februar.
W S 1168. 1 Collo Manufactur-Waaren (60 Pfd.) z. Ank. v. H. B. Magdeburg fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Wittenberge'sche Bahn seit 14. Juni. Vers. 68 Thlr.
No. 11. 1 Brod Zucker zur Karte Magdeburg-Lübeck fehlt in der Güter-Magdeburg, Magdeburg-Wittenberge'sche Bahn seit 10. Juni.
Θ. 6 Rosten von Tangerhütte fehlen in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Wittenberge'sche Bahn seit 23. Juni.
No. 973. 1 Wagendecke von Lübeck-Schwarzenberg fehlt in Magdeburg, Magdeburg-Wittenberge'sche Bahn seit 18. März.
S M. 1 Ballen Kaffee (20 Pfd.) von Harburg-Posen fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn seit 22. März.
DH 758. 1 Ballen Benzin (1 Ctr. 20 Pfd.) von Hannover fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn seit 29. Januar.
Naucke & Mittag. 1 Pack Säcke (50 Pfd.) von Braunschweig fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn seit 22. März.
H. 19 Pack Säcke von Frankfurt fehlen in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn seit 10. April.
1 Patentkuppel von Aachen M. fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn seit 12. April.
Ruthemeyer, Elberfeld. 3 Pack Säcke (2 Ctr. 90 Pfd.) von Düsseldorf fehlen in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn seit 16. April.
G 1/9. 9 Bretter von Soest fehlen in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn seit 21. April.
W. 1 Casserole von Tangerhütte fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn.
MH 398. 1 Plan von Wegeleben am 16. December nach Mülheim a/Rh. ges.
MHE 39. 1 Kette von Schwerte fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn seit 29 April.
AR. 5618. 1 Pack Säcke (8 Pfd.) von Bismarck fehlt in der Güter-Exp. Neustadt/M. seit 22. April.
B 698. 1 Ballen baumw. Waaren (32 Pfd.) von Wesel fehlt in der Eilgut-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn seit 10. März.
V B 197. 1 Ballen Stahlwaaren (37 Pfd.) 17 Thlr. versichert. } von Stendal fehlen in Neu-
W A 865. 1 Ballen Manufacturw. (28 Pfd.) } stadt seit 8. Mai.
T. 29 Ofentheile } (2 Ctr. 40 Pfd.) von Tangerhütte fehlen in der
No. 914. 1 Korb Eisenwaaren } Güter-Exp. Magdeb., Wittenb. B. s. 5. Mai.
Ad. Engel. 1 Fass Wein (1 Ctr. 38 Pfd.) von Kehl fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 20. April.
T W. 2 Pack Säcke (2 Ctr. 26 Pfd.) von Mülheim a/Rh. fehlen in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 19. März.
G L 3829. 1 Kiste Wollwaaren (49 Pfd.) von Meerane-Lübeck fehlt in der Eilgut-Expedition Wittenberge seit 13 Mai.
Haupt-Steueramt Magdeburg. 1 Pack Schlösser von Waldshut fehlt in der Eilgut-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn seit 10. Mai.
J H & H. 1 Schiene (4 Ctr. 95 Pfd.) von Oberhausen fehlt in der Eilgut-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn seit 10. Mai.
K|1. 1 Ballen Bretter (71 Pfd.) von Jerxheim fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn seit 29. Mai.
C H 2475. 1 Kiste Korbw. } (54 Pfd.) von Braunschweig fehlen in der
2474. 1 Pack Körbe } Güter-Expedition Wasserleben seit 3. Juni.

J. Bähr. 1 Privatplan von Barmen fehlt in der Güter-Expedition Stassfurt seit 2. Juni.
L. St. Kollmann, Magdeburg. 3 Pack Säcke (2 Ctr. 22 Pfd.) von Wittenberg-Magdeburg fehlen in der Güter-Expedition Oschersleben seit 8. Juni.
G. Manegold. 1 Privatplan am 10. März nach Düsseldorf ges. fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt.
G. Manegold. 5 Privatpläne im März nach Dortmund ges. fehlen in der Güter-Expedition Halberstadt.
20 Tafeln Blech von Geisweid fehlen in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn seit 4. Juli.
8 Rungen von Uelzen fehlen in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn seit 11. Juli.
W. Poggensen. 1 Pack Säcke (1 Ctr. 30 Pfd.) von Hannover fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn seit 13. Juli.
G F 3. 1 Pack Säcke von Oberhausen C. M. fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn seit 18. Juli.
Schleiwitz 4. 1 Kiste diverse Sachen von Wilh.-Hafen-Berlin fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeb.-Halberstädter Bahn s. 21. Juli.
12 Stränge von Deutzerfeld fehlen in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn seit 25. Juli.
2 Colli Eisenstein von Mülheim a. H. fehlen in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn seit 24. Juli.
1629. 1 Kiste Metall (51 Pfd.) von Altena-Berlin fehlt in der Güter-Expedition Mageburg, Magdeb.-Halberstädter Bahn seit 27. Juli.
K div. Nummern. 10 leere Fässer (21 Ctr. 12 Pfd.) von Ruhrort fehlen in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn seit 13. Juli.
1 Hutschachtel von Berlin fehlt in Oschersleben.
4, 5, 10. 3 Stränge fehlen in Dittfurt.
MH 90. 1 Leine von Magdeburg fehlt in der Güter-Expedition Bernburg seit 8. Juli.
MH 1. 1 Plan am 17. März nach Barmen gesandt fehlt in der Güter-Exp. Bernburg.
W W 6166. 1 Kiste Parquetböden (54 Pfd.) von Vienenburg fehlt in Heudeber seit 10. Juli.
H N 6705. 1 Fass Mohnöl (150 Pfd.) von Quedlinburg fehlt in Vienenburg seit 29. Juli.
F B 30. 1 Kiste Traubenzucker (107 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Seehausen seit 22. Juli.
MwE 2. 1 Wagenplane von Magdeburg fehlt in der Güter-Exped. Wittenberge seit 1. Juni.
WR 551. 1 Ballen Wollwaaren (54 Pfd.) von Apolda-Hamburg fehlt in der Güter-Expedition Wittenberge pro Juli.
2 Stränge von Magdeburg fehlen in Gardelegen seit 11. Juli.
1 rothangestrichene Klauenwinde vom Boden fehlt in der Güter-Expedition in Magdeburg, Magdeburg-Wittenb. Bahn.
S. 1 Pack Säcke (40 Pfd.) von Grabow fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Wittenb. Bahn pro Januar.
H K 12 887. 1 leere Kiste (22 Pfd.) von Ludwigslust fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Wittenb. Bahn seit 12. Juli.
1 Colli altes Eisen (12 Pfd.) von Demker fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Wittenb. Bahn seit 27. Juli.

Kgl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.
Pro Juni 1871.

H 10. 1 Pack eiserne Rollen (94 Pfd.) von Berlin lagert in Cöpenick seit Mitte Juni cr.
H 11. 1 Packet Sägeblätter (12 Pfd.) von Berlin fehlt in Cöpenick seit Mitte Juni cr.
1 Collo Eisenwaaren (Aufbindering) von Berlin fehlt in Hansdorf seit 23. Juni cr.
1 Pferdekrippe von Hainau fehlt in Breslau seit 5. Juni cr.
1 Ofenthür ohne Rahmen von Kaiserswaldau fehlt in Breslau seit 9. Juni cr.
H J 562. 1 Ballen Stuhlwaaren (59 Pfd.) von Görlitz fehlt in Breslau seit 12. Juni cr.
152 Colli Eisenbleche (1039 Pfd.) von Görlitz fehlen in Breslau seit 18. Juni cr.
W St 272. 1 Kiste Eisenwaaren fehlt in Breslau seit 21. Juni cr.
2676. 1 Ballen wollene Waaren (150 Pfd.) von Leipzig fehlt in Landeshut.

Oberschlesische Eisenbahn. Juli 1871.

E B 1548. 1 Fass Petroleum (3 Ctr. 19 Pfd.).
U U 7140. 1 Rolle Tabak (16 Pfd.).
3844. 1 Fässchen mar. Fische (7 Pfd.).
N. 1 Pack [in Leinen] Messingwaaren (44 Pfd.).
Gbr. R 1330. 1 Rolle Tabak.
T R 4. 1 Ballen Felle (1 Ctr. 7 Pfd.).
K R 2. 1 Kiste Rosinen (32 Pfd.).
T W 1148. 1 Kiste Spielkarten (31 Pfd.).
1 Collo Messer (1 Ctr. 31 Pfd.).
G E 3898. 1 Ballen Nessel (51 Pfd.).
C H 6. 1 Pack Leinen (20 Pfd.).
A S. 1 Sack Dotter (3 Ctr. 24 Pfd.).
A R 10. 1 Kübel Butter (45 Pfd.).
A R 3099. 1 Sack Kaffee.
E M 2. 1 Kübel Butter (21 Pfd.).
F M 10. 1 Kiste Butter und alte Sachen (28 Pfd.).
R G 42. 1 Kübel Butter (58 Pfd.).
K K 56. 1 Kübel Butter (57 Pfd.).
B S 82. 1 Haut.
W 2519. 1 Fass marinirte Fische (12 Pfd.).
S M 554. 1 Fass Seife (1 Ctr. 10 Pfd.).
R. 1 Fass Bricken (9 Pfd.).
M W. 2 Pack leere Säcke (2 Ctr. 2 Pfd.).
Z 458 1 Ballen Leinen (35 Pfd.).
9210. 1/8 Ohm Wein (48 Pfd.).
H H 1. 1 Schachtel Muffe (2 Pfd.).
R M 1767. 1 Collo Manufactur-Waare (25 Pfd.).
81. 1 Kiste Rosinen (48 Pfd.).
△ 1689. 1 Kiste Alcal-Oxyd (45 Pfd.).
W S L 166. 1 Ballen Kaffee (49 Pfd.).
A R 87. 2 Ballen Tabak.
J C A 558. 1 Tonne Heringe (35 Pfd.).
H C 7191. 1 Kiste Farbewaaren (96 Pfd.).
M H C 7135. 1 Fass Mostrich (44 Pfd.).
Scherner. 4 Sack Knochenmehl.
M K 107. 1 Ballen baumwollene Gewebe (1 Ctr. 27 Pfd.).
4097. 1 Collo Leinen (35 Pfd.).
A K 3. 1 Fass Petroleum.
H V 100. 1 Koffer Kleider.
MW 331. 1 Ballen Leinwand (18 Pfd.).
L F 929a. 1 Pack Tüten.
S 1. 1 Ballen Tabak (5 Pfd.).
G S 1332/3 N. 1 Ballen Kaffee.
WS 1526. 1 Kiste Leinen (44 Pfd.).
3. 1 Sack Kleider.
M D 6074. 1 Kiste Wein (2 Ctr. 12 Pfd.).
J O G S 2855. 1 Kiste Zwirn (87 Pfd.).
G M 10071. 1 Pack Cigarren (9 Pfd.).
Diverse Zeichen. 1 leere Kiste (22 Pfd.).
Prings 1490. 1 leeres Fass (23 Pfd.).
AK 254 HH. 1 Sack Droguen (25 Pfd.).
R 1/2. 2 Colli Consolen (1 Ctr. 30 Pfd.).
F H 3782. 1 Kiste Tabak (88 Pfd.).
BJG 5883. 1 Kiste Droguen (1 Ctr. 36 Pfd.).
1 Sack Pflaumen.
1 Ballen Weizenmehl.

OFFICIELLE ANZEIGEN.

Märkisch-Posener Eisenbahn.

Fahrplan vom 1. September 1871 ab.

A. In der Richtung {Guben-Bentschen / Frankfurt a/O.-Bentschen} nach Posen.

Stationen.		No. I.	III.	V.	VII.	IX.
				Personenzüge. 1. 2. 3. 4. Classe.		
				Mrgs.	Vorm.	Nachm.
Guben	Abfahrt	—	—	8,40	11,29	5,40
Merzwiese	„	—	—	9,9	—	6,9
Crossen	„	—	—	9,25	12,13	6,26
Rothenburg . .	Ankunft	—	—	9,56	12,42	6,57
	Abfahrt	—	—	10,10	12,45	7,14
Züllichau . . .	Ankunft	—	—	10,34	1,9	7,38
					Gemischter Zug. 2. 3. 4. Cl.	
	Abfahrt	—	—	10,59	3,4 Nm.	7,40
Bomst	„	—	—	11,50	3,50	8,6
Bentschen . . .	Ankunft	—	—	12,20	4,20	8,22
		Personen-Zug. 1. 2. 3. 4. Cl.		Personen-Zug. 1. 2. 3. Cl.		
		Mrgs.		Vorm.		Nachm.
Frankfurt . . .	Abfahrt	7,27	—	10,34	—	5,5
Reppen	„	8,5	Personen-Zug. 1. 2. 3. 4. Cl.	11,8	—	5,41
Sternberg	„	8,38		11,32	—	6,7
Neu-Cunersdorf .	„	9,2		11,50	—	6,29
Wutschdorf . . .	„	9,28	Mrgs.	—	—	6,54
Schwiebus . . .	„	9,56	7,31	12,29	—	7,23
Stentsch	„	10,17	7,54	—	—	7,42
Bentschen . . .	Ankunft	10,45	8,25	1,2	—	8,2
		Vorm.	Anschlus an Zug IV nach Guben			
Bentschen . . .	Abfahrt	—	8,37	1,13	5,21	8,28
Jastrzemsky * . .	„	—	8,56	—	5,51	—
Neu-Tomysl . . .	„	—	9,6	1,39	6,16	8,54
Eichenhorst . . .	„	—	9,22	—	6,47	9,10
Opalenica	„	—	9,39	2,8	7,9	9,27
Buk	„	—	9,54	2,25	7,37	9,42
Otusz	„	—	10,6	—	7,53	9,51
Dombrowka . . .	„	—	10,24	—	8,21	10,8
Posen	Ankunft	—	10,41	3,4	8,52	10,27
			Vorm.	Nachm.	Abds.	Abds.

B. In der Richtung Posen nach {Bentschen-Frankfurt a/O. / Bentschen-Guben.}

Stationen.		No. II.	IV.	VI.	VIII.	X.	XII.	XIV.
			Personen-Zug. 1. 2. 3. 4. Cl.		Personen-Zug. 1. 2. 3. Cl.	Personen-Zug. 1. 2. 3. 4. Cl.	Gemischter Zug. 2. 3. 4. Cl.	
			Mrgs.		Vorm.	Nachm.	Mrgs.	
Posen . . .	Abf.	—	6,35	—	11,29	3,14	6,4	—
Dombrowka .	„	—	6,54	—	—	3,35	6,39	—
Otusz	„	—	7,10	—	—	3,53	7,13	—
Buk	„	—	7,20		12,9	4,4	7,28	—
Opalenica . .	„	—	7,35	—	12,24	4,20	7,59	—
Eichenhorst .	„	—	7,45	—	—	4,31	8,23	—
Neu-Tomysl .	„	—	8,6	—	12,51	4,54	9,6	Im Anschluss an Zug IX von Guben.
Jastrzemsky *	„	—	8,13	—	—	5,2	—	
Bentschen .	Ank.	—	8,29	—	1,12	5,20	9,46	
							Abds.	
		Personen-Zug. 1. 2. 3. 4. Cl.						Personen-Zug. 1. 2. 3. 4. Cl.
		Mrgs.						Abds.
Bentschen .	Abf.	6,2	—	—	1,26	5,33	—	8,30
Stentsch . . .	„	6,23	—	—	—	6,1	—	8,49
Schwiebus .	„	6,41	—	—	2	6,29	—	9,3
Wutschdorf .	„	7,2	—	—	—	6,50	—	Abds.
Neu-Cunersdorf	„	7,27	—	—	2,42	7,13	—	Ank.
Sternberg . .	„	7,42	—	—	2,56	7,28	—	—
Reppen . . .	„	8,6	—	—	3,20	7,53	—	—
Frankfurt . .	Ank.	8,37	—	—	3,50	8,25	—	—
		Mrgs.			Nachm.	Abds.		
				Gemischter Zug. 2 3. 4. Cl.				
				Mrgs.		Nachm.		
Bentschen . .	Abf.	—	8,39	9,2	—	5,37	—	—
Bomst . . .	„	—	9,1	9,37	—	5,59	—	—
Züllichau .	Ank.	—	9,23	10,18	—	6,21	—	—
				Personen-Zug 1. 2. 3. 4. Cl				
	Abf.	—	9,26	1,24 Nm.	—	6,26	—	—
Rothenburg	Ank.	—	9,48	1,46	—	6,50	—	—
	Abf.	—	9,57	1,49	—	7,4	—	—
Crossen . . .	„	—	10,29	2,18	—	7,32	—	—
Merzwiese . .	„	—	10,43	—	—	7,46	—	—
Guben . . .	Ank.	—	11,8	2,52	—	8,9	—	—
			Vorm.	Nachm.		Abds.		—

*) In Jastrzemski halten die Züge No. III, IV, VII und X nur dann, wenn daselbst Personen aufzunehmen resp. abzusetzen sind.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Die für das Jahr 1872 erforderliche Lieferung von:

a) 7 660 200 Kilogramm oder rot. 203 000 lfd. Meter gewalzte Bahnschienen,

b) 80 000 Stück, d. s. rot. 379 560 Kilogramm, gewalzte und gelochte Laschen aus Puddelstahl,

c) 240 000 Stück, d. s. rot. 180 000 Kilogramm, Laschenschraubenbolzen mit Kopf und Mutter,

d) 650 000 Stück, d. s. rot. 178 750 Kilogramm, Schienennägel

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Termin hierfür ist

1) bezüglich der Schienen auf

Dienstag den 12. September d. J. Vormittags 10 Uhr,

2) bezüglich der Laschen, Schraubenbolzen und Schienennägel auf

Dienstag den 5. September d. J. Vormittags 10 Uhr

im Büreau der Königlichen Ober-Betriebs-Inspection hierselbst anberaumt.

Offerten müssen bis zu den vorgenannten Terminen frankirt und mit der Aufschrift: **Submission auf gewalzte Schienen** oder **Submission auf Kleineisenzeug** eingereicht werden.

Die Lieferungsbedingungen liegen im Büreau der Königlichen Ober-Betriebs-Inspection hierselbst zur Einsicht aus, können auch auf dorthin portofrei zu richtende Anträge gegen Erstattung von 5 Sgr. pro Exemplar bezogen werden.

Hannover, den 8. August 1871.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Durlach.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Der Bedarf der Hannoverschen Staats-Eisenbahn an

Bahnschwellen

für das Jahr 1872 und zwar von:

25 000 Stück buchenen Mittelschwellen,
105 000 „ eichenen Stoss- und Mittelschwellen,
2 770 „ vollkantigen eichenen Weichenschwellen
und 5 555 „ gewöhnlichen eichenen Weichenhölzern,

soll in mehreren Loosen in öffentlicher Submission verdungen werden.

Offerten zu diesen Lieferungen sind mit der Aufschrift:

„Submission auf Bahnschwellen"

versehen, bis zu dem auf

Dienstag den 19. September d. J. Vormittags 10 Uhr

angesetzten Submissionstermine versiegelt und portofrei an die Königliche Ober-Betriebs-Inspection zu Hannover, welche dieselben in ihrem Büreau, in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten eröffnen wird, einzusenden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungsbedingungen können in unserem hiesigen Geschäftslocale, sowie in den Büreaus der Königlichen Eisenbahn-Betriebs-Inspectionen zu Hannover, Bremen, Harburg, Göttingen, Osnabrück und Nordhausen eingesehen, auch auf portofreie an die Königliche Ober-Betriebs-Inspection hierselbst zu richtende Anträge bezogen werden.

Hannover, den 8. August 1871.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Durlach.

Oberschlesische Eisenbahn.

Die Ausführung der in zwei Loosen getheilten Erd- und Planirungsarbeiten von Section VIII Station 135 bis Section IX Station 141 der Strecke Münsterberg-Camenz der Breslau-Mittelwalder Eisenbahn, soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Bedingungen, Massenberechnungen und Pläne liegen in unserm Büreau zur Einsicht offen, und können die Bedingungen gegen Erstattung der Kopialien von dort bezogen werden.

Offerten sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Ausführung der Erd- und Planirungsarbeiten für die Breslau-Mittelwalder Eisenbahn"

bis zu dem

auf Donnerstag den 31. August c. Vormittags 11 Uhr

anberaumten Submissionstermin in unserm Büreau hierselbst, Teichstrasse No. 18, einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten werden eröffnet werden.

Breslau, den 14. August 1871.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Die Frequenz und Einnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Juli 1871.

Namen der Bahnen	Betriebslänge in Meilen		Befördert wurden				Einnahmen			Differenz gegen denselben Monat im Vorjahr	Einnahmen bis ultimo Juli	Differenz gegen das Vorjahr
			Personen		Centner Güter		aus dem Personen-Gepäck-u. Eilgut-Verkehr	aus dem Güterverkehr	in Summa			
	1871	1870	1871	1870	1871	1870	Gulden	Gulden	Gulden	Gulden	Gulden	Gulden
Alföld-Fiumaner Eisenbahn [1]	41	14	56967	16640	304145	53262	45766	42486	88252	+66962	679623	+546168
Arad-Temesvár [2]	8	—	6033	—	54589	—	7361	6520	13881	—	66580	—
Aussig-Teplitzer Eisenbahn [3]	8,5	3,7	37576	23239	2601303	1863104	25436	104439	129875	+50085	775375	+190307
Böhmische Nordbahn	19	19	46779	41968	533731	480816	26178	64657	90835	+7614	594318	+102831
Böhmische Westbahn	27	27	52715	46842	1504803	1298855	75324	214189	289513	+14642	1767220	+65045
Buschtêhrader E. a. Bubna-Komotau, Wejhypka-Kralup	23,282	11,397	45902	27138	2022216	1285229	32380	141695	174075	+82231	985133	+314918
Buschtêhrader E. b. Karlsbad-Eger [4]	7,00	—	31880	—	192626	—	42909	15998	58907			
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn	9	9	15406	12954	174478	151578	—	—	29108[5]	—	213294	—
Galizische Carl Ludwig-Bahn	70	61,5	61008	53527	1020516	902865	161457	595302	756759	+4353	237126	+78090
Graz-Köflacher Eisenbahn	5,5	5,5	17678	15647	615020	474662	8929	55293	64222	+16347	4626685	+600870
a. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	80	82,5	216586	195986	5444033	5678748	409690	1565141	1974831	+11270	428778	+55261
b. Mährisch-Schlesische Nordbahn [6]	18,8	18,8	31869	15690	538398	248514	33805	67111	100916	—7292	12613616	—154962
Kaiser Franz-Josef-Bahn [7]	46	46	98548	74465	497083	254502	108713	144723	253436	+42031	560578	+278082
a. Kaiserin-Elisabeth-Bahn	73,30	73,80	292262	242548	2078363	1921135	478193	486538	964731	+70623	1699927	+1071362
b. Neumarkt-Braunauer Bahn [8]	8,00	—	12545	—	289804	—	13002	21999	35001	+82055	5475887	+381743
Kaschau-Oderberger Eisenbahn [9]	17,5	4	13511	5277	518026	614142	18956	54506	73462	—	83709	—
Kronprinz Rudolfsbahn	60,5	45	86397	56824	922872	481358	56140	84869	141009	+38995	397469	+205795
Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn	47	47	31497	31263	459258	470401	75451	131301	206752	+51433	918654	+374148
Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn [10]	8	8	12460	10464	619898	524748	—	—	82039	—49123	1101720	—294372
Oesterr. Nordwestbahn	62,5	4,1	72257	7607	1269528	206213	44718	138179	182897	+1145	609420	+117377
Oesterr. Staatsbahn u. Brünn-Rossitzer E.	207,5	178,5	385911	282676	8499432	6664157	819739	2455947	3275686	+167814	759797	+663818
Oesterr. Südbahn	260	260	652395	597232	5815792	5572951	1015677	1941467	2957144	+791769	20784822	+4890776
Ostrau-Friedlander E. [11]	4,4	—	8126	—	152701	—	3449	16415	19864	+351004	19372865	+3862990
Pressburg-Tyrnauer Eisenbahn	8,5	8,5	7119	7001	53597	39810	7584	8823	16407	—	115164	—
Salzburg-Halleiner E. [12]	2,40	—	7358	—	23942	—	2807	2054	4861	+4973	118245	+34601
Erste Siebenbürger Eisenbahn	38,50	28	24758	22436	402947	379386	28239	84119	112358	—	—	—
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	31,5	31,5	60321	51703	1277695	1102565	44460	169836	214296	+18771	858715	+289736
Theissbahn	77	78,5	86127	55585	2044373	1317239	182149	407684	589893	+7370	1515720	+392360
Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn	11,5	11,5	27227	26094	583605	385242	21047	57242	78289	+109251	3630879	+785882
Ungarische Ostbahn [13]	20	—	17136	—	136137	—	23646	29038	52684	+18141	547861	+101005
Ungarische Staatseisenbahnen	62,5	44,5	74489	41253	1602952	910040	193348	219971	323319	—	395100	—
										+132548	1830794	+438368

[1] Csaba-Vásárhely am 16. Juli, Vásárhelyz-Segedin am 16. November, Zombor-Essegg und Essegg-Villany am 20. December 1870 eröffnet.
[2] Eröffnet am 6. April 1871.
[3] Dux-Komotau (8½ M.) eröffnet am 8. October 1870.
[4] Eröffnet am 19. September 1870.
[5] Vom 24. Juni bis 24. Juli 1871.
[6] Nezamislitz-Olmütz-Sternberg (7,01 M.) am 1. Juli 1870 eröffnet.
[7] Wien-Eggenburg (10,4 M.) am 23. Juni 1870 eröffnet.
[8] Eröffnet am 20. December 1870.
[9] Kaschau-Eperies (4 M.) am 1. September 1870 eröffnet.
[10] Vom 24. Juni bis 21. Juli 1871 resp. vom 1. December 1870 an.
[11] Eröffnet am 1. Januar 1871.
[12] Eröffnet am 15. Juli 1871.
[13] Grosswardein-Klausenburg eröffnet am 7. September 1870.

Vorlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 35.

Erscheint jeden Freitag.

Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes

Commissionär: Adolph Refelshöfer in Leipzig, an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.

Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

1871.

Inserate werden à $1\frac{1}{2}$ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.

Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.

1800 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Elfter Jahrgang.

Leipzig, den 1. September 1871. (Schluss der Nummer: 31. August, Vormittags 11 Uhr.)

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach den Bekanntmachungen des Directoriums der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft in No. 2 S. 19 und No. 28 S. 561 dieser Zeitung pro 1871 wurden die Strecken Spandau-Gardelegen am 1. Februar d. J. und Berlin-Spandau am 15. Juli d. J. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet.

Die Strecke Spandau-Gardelegen hat eine Länge von $16_{,50}$ Reichsmeilen und die Strecke Berlin-Spandau (ohne Zwischen-Station) eine solche von $1_{,73}$ Reichsmeilen.

Die Magdeburg-Halberstädter Verwaltung wünscht, dass — zur Vermeidung von Verwechselungen — alle an ihre Dienst: Dienststellen in **Berlin** zu richtenden Briefe etc. auf der Adresse mit dem Zusatz M. H. E. (Berlin-Lehrte) versehen werden mögen. — Berlin, den 29. August 1871.

Nach dem uns heute zugegangenen Fahrplane der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn wird die erste, $5_{,03}$ Meilen = $37_{,69}$ Kilometer lange Strecke dieser Bahn, nämlich von **Cottbus** nach **Guben** mit den Stationen

Cottbus, Peitz und Guben

am **1. September d. J.** für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden. — Berlin, den 30. August 1871.

Nach der Mittheilung der Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft wird die Fortsetzung der am 1. Januar 1870 eröffneten Bahnstrecke Wanne-Münster (siehe Nr. 1 der Eisenbahn-Zeitung pro 1870), nämlich die $6_{,66}$ Reichsmeilen lange Bahnstrecke **Münster-Osnabrück** mit den Stationen

Münster, Westbevern, Kattenvenne, Lengerich, Hassbergen und Osnabrück

am **1. September d. J.** für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden.

Auf allen Stationen dieser Strecke werden Privat-Depeschen zur Beförderung angenommen. — Berlin den 30. Aug. 1871.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

An sämmtliche Verwaltungen des Deutschen Eisenbahn-Vereins.

Wir beehren uns, Ihnen ergebenst mitzutheilen, dass vom **1. August** cr. ab auf den diesseitigen Bahnlinien die Vorschriften sowohl unseres internen, wie der Verbands-Reglements insoweit wieder in Kraft treten, als nicht von Seiten anderer Bahnen oder Verbände auch über den genannten Zeitpunct hinaus Beschränkungen und Ausnahme-Bestimmungen aufrecht erhalten werden.

Wir ersuchen ergebenst, Ihre Dienststellen hiernach gefälligst mit Instructionen versehen zu wollen.

Köln, den 28. Juli 1871. **Die Direction der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft.**
gez. Strebel.

Ungarische Nordostbahn.

Es wird hiermit zur allgemeinen Kenntniss gebracht, dass in und für die Stationen Reszege-Szaniszló, Majteny, Mikola, Bustyaháza, Hosszumezö, Nagy Szöllös, Som, Bely und Strabicso, nachdem diese Stationen mit Abladerampen nicht versehen sind, schwerere Gegenstände wie z. B. Dampf- und andere Maschinen, Lastwagen etc. nicht aufgenommen werden dürfen.

Pest, am 16. Juli 1871. **Die General-Direction.**

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Berliner Briefe.

(Vom Berliner Eisenb.-Aktienmarkte. Eisenbahnunfälle auf der Berlin-Görlitzer E. und bei Magdeburg. Magdeburg-Halberstädter E. Vienenburg-Hildesheim. Berlin-Kieler E. Posen-Thorn. Schneidemühl-Posen. Czenstochau-Trentschin. Breslau-Schweidnitz-Freiburger E. Marienburg-Mlawa-Warschau. Oberhessische E. Berlin-Potsdam-Magdeburger E. Rheinische E.)

** Berlin, 27. Aug. Von dem Geschäft in Eisenbahnwerthen ist aus der letzten Woche wenig zu berichten. Obwohl nur eine beschränkte Reihe von Actiendevisen in der Speculation engagirt ist, so dass die Ultimoregulirung auf den Eisenbahnmarkt einen unmittelbaren Einfluss wesentlich nicht üben kann, so war doch die allgemeine Stimmung der Börse und die Stellung des Geldmarktes zu derselben auch für unser Berichtsgebiet nicht günstig. Die Französischen Contributionszahlungen erfolgen nicht so rasch, wie die Börse sich dieselben vorgestellt hatte. Die Discussionen in Versailles lassen gleichfalls Verwickelungen fürchten, die Frankfurter Friedensverhandlungen verschleppen sich, und endlich ist die Börse auch geneigt, den Gasteiner Verhandlungen Gründe unterzulegen, durch die sie sich beunruhigen lässt. Das Capital für Prolongation der Engagements war nicht so willig, als man es sich vorgestellt hatte, obwohl ein Report von durchschnittlich $5^3/_4$ Proc. keineswegs theuer genannt werden kann. Das Geschäft ruhte daher in Actien meist und nur solche Abschlüsse, die für Regulirungszwecke nothwendig waren, kamen zu Stande und erstreckten sich auch meist nur auf die in die Speculation verflochtenen Emissionen, namentlich Köln-Mindener, Rheinische, Bergisch-Märkische, Oberschlesische, Rechte Oderufer. Die Revision der baulichen Verhältnisse der Görlitzer Bahn üben auf deren Cours einigen Druck, der für die Generalversammlung der Rhein-Nahebahn gestellte Cerf'sche Antrag steigerte dagegen den Cours ihrer Actien. Im Ganzen übrigens hat der Coursstand der Eisenbahn-Actien und ebenso der Prioritäten, die gleichfalls nur in sehr schwachem Verkehr waren, sich behauptet.

Zu der vorerwähnten vom Handelsminister angeordneten Revision des Zustandes der Berlin-Görlitzer Eisenbahn, insbesondere des Oberbaues derselben, hat, wie eine halboffizielle Notiz des R.- u. St.-Anz. meldete, der am 17. d. M. stattgehabte Unfall Veranlassung gegeben. Dasselbe amtliche Organ meldete, dass der am 21. d. M. bei Magdeburg erfolgte Zusammenstoss eines Courierzuges mit einem Güterzuge die Suspension der schuldigen Beamten und eine gerichtliche Untersuchung herbeigeführt habe.

In der gestern abgehaltenen Generalversammlung der Magdeburg-Halberstädter Eisenb.-Ges. wurde die Zustimmung zur Ausdehnung der Berlin-Hannoverschen Bahn auf die Anlage einer Zweigbahn nach Charlottenburg ertheilt, dagegen der Antrag mehrerer Actionäre auf nachträgliche Gestattung der Abnahme neuer Stammactien abgelehnt.

Die Eisenbahnverbindung Vienenburg-Hildesheim soll einer neueren Festsetzung zufolge in directer Richtung geführt und als Hauptroute für den grossen Durchgangsverkehr hergestellt werden. Zu diesem Zweck wird die Hannover-Altenbekener Bahn eine Zweigbahn von Grauhof nach Goslar bauen, da nicht Goslar, sondern Vienenburg den Ausgangspunkt der Verkehrsroute bilden wird.

Die Berlin-Kieler Bahn über Lübeck soll jetzt auf den Strecken Lübeck-Segeberg und Segeberg-Ascheberg in Angriff genommen werden.* Dem Königl. Baumeister Behrend hierselbst ist die Leitung des Baues übertragen. Die Strecke Lübeck-Segeberg ist $3^1/_2$, die Strecke Segeberg-Ascheberg 3 Meilen, Ascheberg-Kiel $3^3/_5$ Meilen lang.

Die Posen-Thorner Bahn ist in diesen Tagen auf der Strecke von Glowno ab durch eine Commission bereist und die Fahrbarkeit bis zur Stadtgrenze bei Posen constatirt worden.

Anfangs September sollen die durch den Krieg hinausgeschobenen Vorarbeiten für die Schneidemühl-Posener Eisenbahn beginnen.

Die geometrischen Studien für die projectirte Bahn Czenstochau-Cosel-Troppau-Trentschin sind jetzt auf der ganzen etwa 45 Meilen langen Strecke vollendet; auch die Anschläge und Pläne sind fertig. Die Unternehmer (für Preussen Graf Renan, Director Schmieder und Banquier Max Alexander, für Oesterreich-Ungarn Dr. Mauthner und Czekan und Genossen in Troppau) versichern, bereits der Concessionen auf beiden Staatsgebieten sich vergewissert zu haben.

Der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft ist die Erlaubniss zur Ausführung der generellen Vorarbeiten für die Herstellung einer Eisenbahn von Altwasser über Friedland bis an die Böhmische Grenze bei Wernersdorf (im Braunauer Ländchen) ertheilt worden.

Die hiesige Discontogesellschaft lässt für die Bahn Marienburg-Mlawa-Warschau die schon in voriger Nummer erwähnten Vermessungen vornehmen. Die Bahnlinie geht von Marienburg direct auf Riesenburg, von da über Rosenberg zum Anschluss an die Thorn-Insterburger Bahn bei Deutsch-Eylau. Die Fortführung über Löbau nach Warschau hängt von der Ertheilung der Russischen Concession ab, die dem Vernehmen nach zwar erwartet wird, aber noch nicht ertheilt ist.

Zur officiellen Eröffnungsfeier der Oberhessischen Bahn in ganzer Ausdehnung ging am 25. d. M. früh 9 Uhr ein Festzug von Giessen ab, der um 12 Uhr Fulda erreichte.

Der Strike der Maurer in Berlin hat auch die Arbeiten am Bau des neuen Bahnhofes der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn zum Ruhen genöthigt. Seit Mittwoch werden dieselben jedoch durch von auswärts herangezogene Arbeiter wieder fortgesetzt.

Die Concession zum Bau einer festen Brücke bei Rheinhausen ist der Rheinischen Eisenbahn unter der Bedingung ertheilt worden, dass 1) sämmtliche Pfeiler der Brücke durch Minenkammern zur Sprengung vorhereitet werden, 2) die Strombrücke an beiden Ufern durch Drehbrücken abgeschlossen und durch Tambour-Anlagen im unmittelbaren Anschluss an diese Drehbrücken sichergestellt wird, 3) die für die jetzige Trajectanstalt benutzten trampenartigen Bahnstrecken, soweit dieses Seitens der Militärbehörden für nothwendig erachtet wird, zur Demolirung vorbereitet werden, und dass endlich 4) die Gesellschaft an den Militärfiscus behufs Beschaffung zweier gepanzerter Stromfahrzeuge und Einrichtung eines geeigneten Bergeplatzes für dieselben die Aversionalsumme von 300 000 Thlrn. entrichtet.

Secundäre Bahn Neumünster-Heide-Tönning. Die Vorarbeiten sind vollendet und dem Handelsministerium zur Prüfung mit Concessionsgesuch zum Bau und Betrieb eingesandt. Die Bahn wird $10^1/_2$ Meilen lang, mit gewöhnlicher Spur und $14^1/_2$ Pfd. pro Rh. Fuss schweren Schienen aus Puddelstahl. Wegen des sehr hügeligen Terrains und fortwährenden Durchschneidens tiefer Querthäler kommen oft Steigungen von $^1/_{60}$ und $^1/_{80}$ vor, die Krümmungsverhältnisse dagegen sind sehr günstig; die Minimalradien sind 350 Meter und dies nur beim Auslaufen aus den Stationen. Stationen sind Neumünster, Hohenwestedt, Hanerau, Heide, Carolinenkoog (Tönning), ausserdem 9 Haltestellen Innien, Homfeldt, Osterstedt, Behringstedt, Lüttjenwestedt, Albersdorf, Nordhastedt, Weddingstedt, Hemme. Es ist also auf den Localverkehr sehr gerücksichtigt.

Bei Carolinenkoog wird die Ueberfahrt über die Eider nach Tönning mit Dampfschiff bewerkstelligt; auch sind daselbst Vorkehrungen zum Laden und Entladen von Schiffen projectirt.

Die Bahn ist auf 1 Million Thaler vom technischen Mitgliede des Comités, Oberingenieur Wollheim, von der Altona-Kieler Bahn, veranschlagt. Das Baucapital soll, wie eine Versammlung der Gemeindedelegirten beschloss, durch Actien à 100 Thlr. beschafft werden und wurde ein grosser Theil derselben in der Versammlung gleich von den Anwesenden gedeckt. Es ist gegründete Aussicht vorhanden, dass die Gemeinden und Anlieger eine noch grössere Betheiligung zeigen; sobald letztere aufhört, soll das Comité wegen Beschaffung des Restes weitere Schritte thun.

Die Rentabilitätsberechnung der Bahn, welche die Westholsteinische heissen soll, basirt auf die Erträgnisse und Ausgaben der Ostholsteinischen Bahn. Bei Letzterer trägt die Meile etwa 12 000 Thlr. ein; die Ausgaben belaufen sich auf 8500 Thlr. pro Meile. Unter Berücksichtigung der viel stärkeren Bevölkerung im westlichen Holstein, sind die Einnahmen auf 14 200 Thlr. und die Ausgaben wegen des secundären Betriebs auf 6200 Thlr. pro Meile angenommen. — Dies würde $8^1/_2$% Verzinsung ergeben. Nimmt man aber nur die Einnahme der Ostholsteinischen Bahn an (wohl das Minimum aller Bahnen), so würde doch noch 6% Dividende verbleiben.

* **Halle-Kasseler Bahn.** Mit dem Legen des zweiten Geleises auf der Bahnstrecke Münden-Kassel ist jetzt, nachdem der Unterbau beendigt, von beiden Endpunkten aus begonnen und werden die Arbeiten rüstig fortgesetzt. Ein bestimmter Termin für Inbetriebsetzung der Halle-Kasseler Bahn in der ganzen Länge kann noch nicht festgesetzt werden, da über die Art der Ausführung eines nicht unbedeutenden Bauwerks am Kasseler Bahnhofe noch keine definitive Entscheidung erfolgt ist; sollte sich dieselbe länger verzögern, so könnte die Absicht, den Betrieb noch in diesem Jahre zu eröffnen, leicht vereitelt werden.

* **Köln-Mindener Eisenbahn.** Von der Venlo-Hamburger Eisenbahn wird nach dem uns soeben zugehenden neuen Fahrplane die $6_{,66}$ Meilen lange Strecke Münster-Osnabrück am 1. September d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben. Siehe off. Bekanntmachung S. 715.

⊙ **Bayern.** Nachdem die gewaltigen Erdbewegungen auf der neu erbauten Schweinfurt-Kissinger Bahn nunmehr jegliche Befürchtung einer Betriebsstörung ausschliessen, ist die Eisenbahnverwaltung trotz des ungeheueren Transportmaterialmangels gewillt, diese Linie am 15. September zur Eröffnung gelangen zu lassen. Zwischen Ebenhausen und Kissingen befindet sich eine Neigung von 1:50.

⊙ **Baden.** Nächsten Monat wird zum Bau der Eisenbahnlinie Messkirch-Krauchenwies geschritten.

* Uns ist bis jetzt nicht bekannt geworden, dass die definitive Concession bereits ertheilt worden sei. Die Red.

Oesterreich-Ungarische Correspondenz.

Hs. Wien, 28. August 1871. (Rückgang der Eisenbahnwerthe. Politische Motive. Specielle Ursachen bei der Staats-, Nord-, Süd- und Nordwestbahn. Regierungs-Erlässe über Postwagen, Waffenübungen, Fahrpläne, Leichenpässe, Zuckersendungen, militärische Benutzbarkeit, Lieferzeit, Disciplinarstrafen und Ungar. Prioritäten. Verhandlungen über die Post, den Saldosaal und die Nachnahmen. Vereinbarungen der Reclamations-Conferenz. Offertverhandlung für die Bahn Lemberg-Stry (Munkacs). Günstige Aussichten der Bahn Chyrow-Stry. Wr. Neustadt-Gr. Neusiedler E.)

Die in Folge der grösseren Realisirungen und des fühlbaren Geldmangels naturgemässe Ermattung in den Bahn-Effekten ist eingetreten. Nur die an der Berliner Börse mit sehr viel Glück eingeführten Actien der Elisabeth Westbahn wurden davon gar nicht und die der Theissbahn nur wenig berührt. Namentlich waren die jüngeren Bahnactien stark vernachlässigt; dagegen erstreckten sich die Verluste bei Allen nicht über 1—2 Fl., also noch immer nahmhafte Cours-Verzeichnungen, mit Rücksicht auf die vorausgegangene Steigerung aller Bahnwerthe.

Zu dieser Erschlaffung trug auch noch unsere politische Misère viel bei. Die Börse wird endlich des finanziellen Ruins gewahr, welchem unsere Nationalitäten-Politik entgegensteuert. Die ministerielle Belobung, welche der Börse zu Theil wurde, dass dieselbe eben wegen des im Zuge befindlichen Ausgleiches frische Hoffnungen fasse und überhaupt prosperire, machte die Führer auf die Gefahren, welche diese Ausgleichmacherei auch auf dem volkswirthschaftlichen Gebiete nach sich ziehen wird, ernstlich aufmerksam und daher die tiefe nachhaltige Verstimmung. Es ist hier zu Lande Alles von der drohenden Gestaltung unserer ohnehin so sehr zerrütteten Zustände afficirt, dass diese Excursion auf politischem Gebiete zu entschuldigen ist.

Speciell wirkten noch folgende Momente auf das Zurückweichen der Course ein. Oesterr. Staatsbahn wurden seit dem 24. d. M. in Folge einer Kundmachung der Börsenkammer ex Bezugsrecht gehandelt, dieselbe verabsäumte es aber die Norm für dieses Geschäft zu bestimmen, wie es die Frankfurter und Berliner Börse gethan hat. Die relative Bewerthung der alten und neuen Actien giebt nämlich zu vielen Zweifeln Anlass. Die Letzteren geniessen die Superdividende pro 1871 nicht. Dieselbe lässt sich zwar gegenwärtig nicht bestimmen, berechtigt aber bei dem immer steigenden Plus der Betriebs-Einnahmen, welches jetzt schon über fünf Millionen Gulden beträgt, zur Annahme des Unterschiedes von circa 20 Fl. zwischen jungen und alten (abgestempelten) Actien. Schliesslich drückt noch das neue Material (150 000 Stück junge Actien) empfindlich auf die weitere Cours-Entfaltung dieses Effektes. Davon sind bekanntlich 50 000 Stück der Lohn der Gründer für die geschickten Abmachungen mit den Oesterreichischen Staatsmänner der Reactions-Periode.

Die Kaiser Ferdinands Nordbahn hatte einen Ausfall in der zweiten Decade dieses Monats gegen die gleiche Periode des Vorjahres von 211 771 Fl. Obzwar der gesammte Jahresabgang bis zu diesem Zeitpunkt nicht mehr als 366 750 fl. beträgt und es bekannt ist, dass nur die Ueberschwemmung der Ostrauer Kohlenwerke daran schuld ist, so verhielt sich die Börse doch theilnahmlos gegen das Papier. Die steigenden Einnahmen der Mährisch-Schlesischen Nordbahn mit dem bisherigen Plus von 294 440 fl. gegen das Vorjahr influirten gar nicht.

Die ungeachtet ihrer Permanenz diesmal noch entschiedener aufgetretenen Gerüchte über die endliche Trennung des Netzes der Südbahn und die Mission des Rothschild'schen Vertrauensmannes, Herrn Tolabot, eine principielle Einigung zwischen dem Pariser Comité der Südbahn und dem Wiener Verwaltungsrathe herbeizuführen, um sodann das Italienische Comité für diese Vereinbarungen zu gewinnen, vermochten selbst mit den Hoffnungen, welche man auf die Eröffnung der Mont-Cenis Bahn setzt, keineswegs eine günstige Stimmung zu begründen. Zudem kam noch ein Artikel der „Presse", welcher nachwies, dass der Ertrag des Oesterr. Ungar. Netzes noch immer zu einer 5procentigen Dividende hingereicht hätte, dass aber beim Italienischen Netze weder der Staatszuschuss noch der Zuschuss aus dem Reservefonds zur gleichen Leistung genügte. Auch die Berliner „Nationalzeitung" erklärt auf Grund der gepflogenen Berechnungen wie der erwähnte Artikel, zu dem Resultate gelangt zu sein, dass die Italienische Regierung zum Behufe einer 5% Verzinsung des auf das Italienische Netz entfallenden Actientheils unter allen Verhältnissen eine um 3 Millionen zu geringe Garantie bietet, welche nur zu $1_{,06}$ % Verzinsung des Actien-Capitals ausreicht.

Auch die Oesterr. Nordwestbahn hatte unter dem Einflusse abträglicher Gerüchte zu leiden, obzwar der Eintritt des berühmten Erbauers der Brennerbahn, Herrn v. Thommen in den Verwaltungsrath freudig begrüsst wurde. Es sollen sich zwischen ihm und dem Baudirector Herrn Hellwag Meinungsdifferenzen ergeben haben, dann sei das Baucapital bedeutend überschritten. Unbeirrt hiervon schreiten die Arbeiten fort. Behufs der demnächstigen Eröffnung ihrer Verbindung mit Wien durch die bisherige Wien-Stockerauer Bahn wurde der Plan zur Verbindung ihrer Donaubrücken mit Jedlersee bereits der Regierung vorgelegt. Ueber die Thaya bei Znaim ist die gigantische Brücke, mit welcher selbst der berühmte Iglava-Viaduct der neuen Staatsbahnlinie keinen Vergleich aushält, so weit fertig geworden, dass wohl in 8 Tagen die ganze Strecke Znaim-Stockerau mit Locomotiven befahren wird. Die Betriebseröffnung auf derselben dürfte am 15. September erfolgen.

Von Regierungs-Anordnungen sind zu verzeichnen: die Erlässe der Ungar. General-Inspection wegen Einreihung der Postwagen unmittelbar hinter den Gepäckwagen, da deren Placirung zu Ende des Zuges eine Belästigung des manipulirenden Post-Personals und eine Schädigung der Postsendungen nach sich zieht; ferner die Fürsorge wegen Ersatzes der zu den Waffenübungen einberufenen Bahnbediensteten. Oesterreichischer Seits wurde angeordnet: Die Erleichterung des Verfahrens bei den mit dem Anspruch auf Steuervergütung erfolgenden Zucker-Sendungen, die Bekanntgabe der Fahrplans-Entwürfe und Conferenzen, die Nachweisung der militärischen Benutzbarkeit der Bahn unter gewissen Verhältnissen und die Respectirung der von den politischen Bezirksbehörden und Communalämtern ausgestellten Leichenpässen.

Anlässlich vorkommender Fälle wurde in Oesterreich ausgesprochen, dass die Bahnverwaltungen nicht berechtigt sind, von der reglementmässigen Lieferzeit auch bei Frachtpreis-Ermässigungen abzugehen, wenn eine diesfällige Kundmachung oder eine Zustimmung der Betheiligten nicht erfolgt ist; ferner dass nicht mit der Zuerkennung, sondern nur mit der Vollziehung der von Disciplinarstrafen der Bediensteten von dem Abschluss der strafgerichtlichen Untersuchung vorzugehen sei; endlich wurde auch die Verwendung der Ungarischen Bahnprioritäten zur Sicherstellung der Militärheiraths-Cautionen zugelassen.

In gemeinsamen Angelegenheiten wurde von den Bahnverwaltungen Nachstehendes veranlasst: Eine Vorstellung aus k. k. Handelsministerium wegen Regelung des Verhältnisses zur Post, dass sich die Gratisbeförderung nur auf Briefe, Amtspackete, Waarenmuster und Geldsendungen beschränke und für die Fahrpostsendungen ein bestimmtes Maximalgewicht, wie in Deutschland von 20 Pfd., fixirt werde, während gegenwärtig Colli von 2—3 Ctr. vorkommen, obwohl solche über 80 Pfd. nach den Postnormen selbst gar nicht anzunehmen wären. Bei der Theissbahn wurde wegen eines Saldosaals zur Abrechnung conferirt und das bezügliche Reglement der Oesterr. Staatsbahn angenommen. Einige Verwaltungen verwahren sich schliesslich gegen die Betheiligung an der Eingabe wegen der (in der letzten Correspondenz erwähnten) Nachnahme-Verhandlung, um dem Resultate der Enquête nicht vorzugreifen und einzelne Bestimmungen des Betriebs-Reglements nicht besonders zu normiren.

In der letzten Reclamations-Conferenz wurden folgende Vereinbarungen getroffen: Den in fremden Sprachen verfassten Correspondenzen sind thunlichst Uebersetzungen beizulegen; falls in Unterwegsstationen der Thatbestand bemerkter Schäden nicht aufgenommen werden kann, ist diese Unterlassung in der Constatirungs-Clausel am Ladscheine zu begründen; Flüssigkeiten sind in Anbetracht der häufigen Reclamationen thunlichst der Nachwage zu unterziehen; Transitobahnen haben auch verhältnissmässig die Schäden aus unverletzten plombirten Wagen zu tragen, wenn keinerseits ein Verschulden nachweisbar ist.

Die ministerielle Entscheidung über die Offertverhandlung für die Bahn Lemberg-Stry (Munkacs) wird täglich erwartet. Von den 8 Offerenten wird fast jeder durch ein anderes protegirt, welches die Regierung drängt und mitunter verdächtigt. Minister Schäffle debütirt hierin und darum ist die Spannung eine begreifliche. Dazu treten politische Momente, welche die Entscheidung erschweren. Das unbefangene Publicum meint, dass weder Fürst Poninski mit dem billigsten Offert, noch Graf Borkowski mit der freilich zweifelhaften Concession für Ungarn, sondern die höheren, das Aerar wegen der weiteren Zugeständnisse doch minder belastenden, solideren Offerten zu berücksichtigen wären, nachdem diese schwierige Bahn unmöglich auf Grund der Garantie von 42 000 fl. = 1 386 000 fl. pr. Meile nach den Berechnungen des früheren Finanzministers Breste auszuführen ist, sondern mindestens 42 000 fl. = 1 716 000 pr. Meile, nach Berechnung der General-Inspection, erfordert.

Durch diese Verhandlungen ist auch die gar nicht garantirte, aber mit 40jähriger Steuerfreiheit dotirte Bahn Chyrow-Stry in Fluss gerathen. Die Geldbeschaffung für die 15 Meilen à 800 000 fl. = 12 Mill. übernimmt die Vereinsbank. Für das Syndicat sind bereits 27 Mill. angemeldet. Die Anfangs September stattfindende Emission wird daher stark überzeichnet. Diese Bahn zieht aber auch durch eine alle Elemente grosser Prosperität in sich vereinigenden Gegend.

Am 1. September l. J. wird die Wiener-Neustadt-Grammat-Neusiedler Eisenbahn, deren Betrieb die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft übernommen hat, für den Personen- und Sachenverkehr eröffnet.

Directe Verkehre.

Soeben ist ein neuer Meilenzeiger und Tarif für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Bayer. Staatsbahn einer- und den Stationen der pr. Bayer. Ostbahn andererseits, gültig vom 1. September d. J. an, erschienen, enthaltend die im directen Verkehr gültigen Lieferfristen, combinirte Meilenzeiger für den directen Güterverkehr zwischen den Stationen die-

ser obengenannten Bahnen, einen allgemeinen Tarif für die Beförderung von Eil- und Frachtgut, Specialtarife für den Verkehr der Station Lindau und der Station Deggendorf. Die Annahme, Beförderung und Classificirung von Gütern zwischen diesen Bahnen findet statt auf Grund der für den innern Verkehr der beiden Bahnen geltenden Transportbestimmungen und Waarenclassificationen. Die Taxberechnung erfolgt unter Zugrundelegung des combinirten Meilenzeigers und nach Maassgabe der für den directen Verkehr zwischen den beiden Bahnen ausgearbeiteten Tarife.

Zwischen Stationen der Märkisch-Posener Eisenbahn einerseits und Stationen der Halle-Sorau-Gubener, der Cottbus-Grossenhainer, der Leipzig-Dresdener und der Berlin-Görlitzer Eisenbahn andererseits ist ein Tarif für den directen Personen-, Gepäck- und Güter-Verkehr, mit der Bezeichnung „Posen-Sächsischer Verband-Verkehr", gültig vom 1. September c. ab, vereinbart.

Zwischen Stuttgart und Wildbad einer- und Berlin andererseits wird seit 2. August c. an den bereits bestehenden directen Verkehren via Frankfurt-Kreiensen, bezw. Nördlingen-Leipzig auch über die Route Frankfurt-Hanau-Behra-Halle eine directe Personen- und Reisegepäck-Abfertigung aufgenommen, wobei bezüglich des Verkehrs mit Wildbad die Instradirung nach Wahl der Reisenden bei gleichen Preisen entweder über Bruchsal-Mühlacker oder über Durlach erfolgt. Die Billete, mit 5tägiger Giltigkeitsdauer und Berechtigung zur Fahrunterbrechung auf den rückseits aufgedruckten Stationen, werden nur für die I. und II. Wagenclasse ausgegeben; sie sind in allen fahrplanmässigen Zügen, also auch in den Schnell- (Kurier-, Eil-)Zügen, benutzbar. Auf jedes Billet werden 50 Pfd. Freigepäck gewährt.

Seit 15. August c. werden zwischen Heilbronn und Würzburg via Osterburken directe Billete für Hin- und Rückfahrt zu allen Wagenclassen, mit der üblichen Preisermässigung ausgegeben. Die Giltigkeitsdauer ist auf 2 Tage festgesetzt.

Personalnachrichten.

Constructeur gesucht. Für das Büreau des Ober-Maschinenmeisters der Saarbrücker Eisenbahn wird ein tüchtiger Constructeur gesucht. Siehe Bekanntmachung S. 722.

Ausland.

Rn. **Geschäftsbericht der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft (Amsterdam-Rotterdam) pro 1870.** Die Betriebslänge der verwalteten Bahnen betrug incl. der Staatsbahn Haarlem-Helder wie bisher 173 Kilom. Die Einnahmen beliefen sich auf 2 165 158 Guld. $88\frac{1}{2}$ cs., d. i. 2526 Guld. 30 cs. mehr als 1869.

Befördert sind	157 780	Pers. I. Kl.	für	270 831 Guld.	36 cs.
„ „	362 333	„ II. „	„	440 325 „	27 „
„ „	1 240 324	„ III. „	„	856 589 „	$76\frac{1}{2}$ „
„ „	116 181	Militärpers.	„	49 905 „	$67\frac{1}{2}$ „
Sa.	1 876 618	Pers.	für	1 617 652 Guld.	07 cs.

Die Reisenden haben zusammen 72 654 553 Kilom. oder pro Person 24 745 Kilom. zurückgelegt.

Es sind befördert $48\,747,_4$ Ctr. Gepäck und 2 503 Hunde für . . .	22 003 Guld.	49	cs.
„ „ „ $373\,954,_5$ Ctr. Eilgut für .	243 339 „	—	„
„ „ „ $1\,051\,734,_4$ „ Frachtgut für	125 244 „	$67\frac{1}{2}$	„
„ „ „ 238 Equipagen, 382 Pferde und 153 794 Stück sonstiges Vieh	66 150 „	14	„
Vereinnahmt wurden an Extraordinarien . .	36 127 „	37	„
Diverses	54 642 „	14	„

Die Transportmittel bestanden in 39 Locomotiven nebst Tendern, 216 Personenwagen, 50 Gepäckwagen und 433 Güterwagen. Die Locomotiven haben 1 169 652 Kilom. und das übrige Transportmaterial hat 12 706 520 Kilom. durchlaufen.

Die Betriebskosten stellten sich auf . .	1 089 425 Guld.	$70\frac{1}{2}$	cs.
Der Niederl. Staat erhielt als Antheil ausgekehrt	31 503 „	21	„
Sonstige Ausgaben	22 135 „	02	„
Zinsen resp. Ablösungen von Anleihen	416 384 „	$29\frac{1}{2}$	„
Ueberschuss	605 710 Guld.	$65\frac{1}{2}$	cs.

Bau der concessionirten Ostbahn (Amsterdam-Amersfort-Zutphen). Infolge der Seitens des Kriegsministerii beanspruchten Zuschüsse zur Anlage von Defensiv-Fortificationen hat die Gesellschaft die Baueröffnung sistirt; dieselbe hegt jedoch die Hoffnung, in Kürze alle Schwierigkeiten aus dem Wege geräumt zu sehen, um alsdann sofort mit der Expropriation der Grundstücke vorgehen zu können.

—r— **Italien.** Ein in der „Gazzetta Ufficiale" vom 6. Mai l. J. veröffentlichtes Königliches Decret genehmigt einen am 7. April l. J. zwischen dem Minister der öffentlichen Arbeiten und dem Marquis Della Stufa, dem Grafen Triangi und Cav. Barlassina abgeschlossenen Vertrag über die Herstellung und den Betrieb einer öffentlichen Eisenbahn von den Marmorbrüchen nach der Station Carrara und von der Station Avenza bis zum Meere. Nach diesem Vertrage haben die genannten Unternehmer die bezeichnete Bahnstrecke auf eigene Kosten, Haft und Gefahr zu bauen und zu betreiben. Die Arbeiten müssen innerhalb 8 Monaten vom Tage des Vertragsabschlusses an in Angriff genommen und innerhalb 3 Jahren vom Tage des Beginnes derselben an vollendet sein.

Die Unternehmer haben den Betrieb auf eigene Kosten und mit eigenem Fahrmaterial zu bewerkstelligen. Für die Transporte sind die Tarife gültig, welche für die Oberitalienischen Bahnen genehmigt sind.

Die Concession hat eine Gültigkeitsdauer von 90 Jahren. Den Unternehmern ist es anheim gegeben, für den Bau und Betrieb eine anonyme Gesellschaft zu bilden, sowie auch die Concession an eine bereits bestehende Gesellschaft abzutreten.

Das Gesellschaftscapital darf die Summe von 3 200 000 Lire nicht übersteigen, und soll zu zwei Dritttheilen in Actien, zu einem Dritttheil in Obligationen bestehen.

Nach Artikel 9 des Vertrages ist das Vorzugsrecht vorbehalten, welches für die Herstellung der gleichen Bahnstrecke durch Art. 19 der Convention vom 4. Januar 1869 der Gesellschaft der Oberitalienischen Bahnen eingeräumt wurde.

Nach einer der Zeitschrift „Nazione" entnommenen Mittheilung des Monitore delle str. f. vom 19. Juli c. hat die Gesellschaft der Oberitalienischen Bahnen dem Ministerium den Verzicht auf das vorbesagte gesetzliche Vorzugsrecht für die Herstellung der in Rede stehenden Bahnlinie angezeigt, so dass nunmehr die HH. Marqu. Della Stufa, Graf Triangi und Cav. Barlassini als wirkliche Concessionäre erscheinen. Die Genannten werden demnächst die Arbeiten in Angriff nehmen lassen.

Russland. St. Petersburg, 13. August. Das Journal des Ministeriums des Communicationswesens theilt statistische Notizen über das sich schnell vervollständigende Russische Eisenbahnnetz mit. Darnach betrug im Januar 1871 die Länge der 38 ganz oder theilweise im Betriebe befindlichen Eisenbahnen 10 530 Werst ($1504\frac{2}{7}$ Meilen) oder fast 35% mehr, als am 1. Januar 1870. Im Bau begriffen waren am 1. Januar 1871 3624 Werst, davon $319\frac{1}{2}$ Werst mit schmalem, die übrigen mit gewöhnlichem Geleise. Von den damals im Bau begriffenen Eisenbahnen ist bereits ein grosser Theil dem öffentlichen Verkehr übergeben und andere sind der Vollendung nahe, so dass die Länge des im Betriebe befindlichen Russischen Eisenbahnnetzes bald die Ziffer von 14 000 Werst (2000 Meilen) erreichen wird.

Literatur.

* **Eisenbahn-Submissionsberichte** von Richard Jacob zu Berlin, Belle-Alliance Strasse 95. Die Berichte, deren No. I—VII vom 3.—26. August uns vorliegen, haben den Zweck, nach je einer beendeten Submission, ein Referat über das Ergebniss derselben zu bringen, wobei sich der Verfasser jeden subjectiven Urtheils enthält und lediglich genau die Namen und Preise der Offerenten sowie die Aufführung der zur Submission kommenden Gegenstände und deren Lieferungsfristen etc. wiedergiebt.

Die Theilnahme an dem Unternehmen dürfte in allen Kreisen der sich mit Production und Fabrikation von Eisenbahnbedarf befassenden industriellen Welt eine gleichmässige sein, denn das Interesse, was der grosse Locomotiv- oder Waggonbaufabrikant hat, die sämmtlichen Preise seiner Mitofferenten zu wissen und überdies auch die Kosten von vielem Rohmaterial, dessen er zur Herstellung seiner Producte bedarf, dieses selbe Interesse hat auch der kleinere Käufer an altem Eisen, der die ausrangirten Schienen und dergl. kauft, ja dieser letztere sogar in erhöhtem Maasse fast, denn indem sich sein Geschäftsblick durch die grössere Mannichfaltigkeit erweitert, submittirt er nun selbst auf manches, was ihm früher mehr oder minder terra incognita war.

Es war schon lange in unserem Eisenbahnwesen das Bedürfniss zu Tage getreten, eine sichere gleich fliessende Quelle für solch schätzbares Material zu haben* und können wir daher dem Herausgeber, welcher wie die uns vorliegenden Berichte zeigen, nicht nur das nöthige Material sich zu verschaffen, sondern dasselbe auch gehörig systematisch zu ordnen versteht, ein gutes Prognostikon stellen.

Inhalts-Verzeichniss der besonderen Beilage zum Deutschen Reichs-Anzeiger und Königl. Preuss. Staats-Anzeiger. No. 17 vom 26. August 1871. Chronik des Deutschen Reichs. — Zur Geschichte der Deutschen Trachten. IV. — Der Deutsche Orden in Preussen im 15. Jahrhundert. — Das Deutsche Reichsland Elsass-Lothringen. I. — Das Beethoven-Fest in Bonn.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen.

29. September Oberlausitzer Eisenbahn (Kohlfurt-Falkenberg) zu Ruhland. Tagesordnung: 1) Wahl von Aufsichtsraths-Mitgliedern an Stelle der zwei Ausgeschiedenen. 2) Fassung des in § 4 des Statuts vorgesehenen Beschlusses. 3) Abänderung und Ergänzung des Statuts, insbesondere der §§ 25, 39 und 44.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
5. Sept.	zu Hannover	Hannoversche Staatsb.	Laschen	—
6. „	zu Messkirch	Badische Staatsb.	Erdarbeiten Messkirch-Krauchenwies	—
9. „	zu Mainz	Hessische Ludwigsb.	Bauarbeiten	722
9. „	zu Sachsenhausen	Frankf.-Hanauer B.	Steine, Cement	—
11. „	zu Oels	Breslau-Warschauer E. Preuss. Abthlg.	Verpachtung von Restaurationen, Rollfuhrwerk und Lagerplätzen	—

* Wir selbst haben vergeblich Versuche gemacht, die Resultate der Submission unserem Blatte zugänglich zu machen. Es wurde den von uns deserhalb (siehe Jahrg. 1868 No. 13 S. 153) gestellten Ersuchen nicht entsprochen und mussten wir daher diesen Gedanken aufgeben.

Termin	Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
12. Sept. zu Hannover	Hannoversche Staatsb.	Schienen	—
19. „ zu Hannover	dieselbe	132 770 Schwellen u. 5555 Hölzer	—
20. „ zu Altona	Altona-Kieler E.	Oberbau-Materialien	719

Briefkasten.

Herren Uhlmann & Comp. in Hamburg: Wir haben Schritte gethan, die fragliche Adresse zu ermitteln und werden wir Ihnen s. Z. Mittheilung machen.

OFFICIELLE ANZEIGEN.

(Officielle Anzeigen sind an die Redaction (nicht an die Expedition) der Zeitung zu richten.)

Die bisher unserer Verwaltung unterstellten Elsass-Lothringenschen Eisenbahnstrecken, nämlich:

1) Forbach-Metz-Pagny,
2) Metz-Diedenhofen Französisch-Luxemburgische Grenze,
3) Carling-Beningen-Saargemünd-Hagenau

gehen vom **1. September c.** ab, in die Verwaltung der Eisenbahn-Betriebs-Commission zu Strassburg über, wovon wir das Publicum hierdurch in Kenntniss setzen.

Saarbrücken, den 28. August 1871.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Werra-Eisenbahn.

Die Generalversammlung der Actionäre findet
Donnerstag, den 28. September dieses Jahres
Vormittags 11 Uhr zu Meiningen
im Schützenhause
statt.

Wir laden hierzu die stimmberechtigten Actionäre mit dem Ersuchen ein, die von ihnen eigenthümlich besessenen Actien oder Bescheinigungen von Staats- oder Gemeindebehörden oder Beamten darüber, dass diese Actien bei ihnen deponirt sind, **spätestens 8 Tage vor der Versammlung, also längstens bis zum 20. September c.** entweder hier bei unserem Büreau, oder den Billetexpeditionen der Werrabahn in Person oder durch Bevollmächtigte vorzulegen.

Dabei weisen wir ausdrücklich auf die §§ 26 — 30 des Statuts und die erfolgte Abänderung des al. 1 des § 26 hin, insbesondere darauf, dass der Besitz von **10** Actien Eine Stimme gewährt, beim Besitz einer grösseren Anzahl jedem Theilnehmer für je 10 Actien Eine Stimme zusteht, eine grössere Zahl als 10 Stimmen aber Ein Actionär für sich und seine Machtgeber nicht in Anspruch nehmen kann, und moralische Personen nur durch ihre Repräsentanten oder Actionäre vertreten werden können. Auch andere Actionäre können sich durch Actionäre vertreten lassen, diese Vertreter müssen jedoch mit, durch Bezirks- oder Communalbehörden beglaubigten Vollmachten versehen sein. Besonders machen wir darauf aufmerksam, **dass es unzulässig ist, dass Ein Actionär mehr als Einen Stimm- oder Wahlzettel abgiebt** und dass von dem Verwaltungsrath streng auf die Einhaltung dieser Vorschrift gesehen werden wird.

Gegenstände der Verhandlung der Generalversammlung sind:

1) der Geschäftsbericht auf das Jahr 1870.
2) die Wahl zweier Mitglieder des Verwaltungsraths für die statutenmässig ausscheidenden, aber wieder wählbaren, Herren Commerzienrath Lindner aus Sonneberg und Oberbürgermeister Muther aus Coburg.
3) Antrag des Verwaltungsraths auf Abänderung der §§ 33 und 39 des Gesellschaftsstatuts.
4) Antrag desselben auf Ueberweisung des im Jahr 1870 verbliebenen Ueberschusses von 6577 fl. $57^3/_4$ kr. an den Wirthschaftsfonds.
5) Antrag desselben bezüglich der Fortsetzung und rücksichtlich Kündigung des mit der Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft bestehenden Vertrages wegen Leitung des Betriebes der Werrabahn.

Für diese Generalversammlung wird den Theilnehmern **freie Fahrt** auf der Werrabahn gewährt, worüber seiner Zeit die Anschläge auf den Stationen einzusehen sind.

Der Geschäftsbericht pro 1870 wird 14 Tage vor der Versammlung bei den Billetexpeditionen zum Verkauf aufliegen.

Meiningen, den 4. August 1871.

Der Verwaltungsrath der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft.

Westdeutscher Eisenbahn-Verband.

Für den directen Güterverkehr im Westdeutschen Verbande treten vom **1. September d. J.** ab die Bestimmungen des für die Eisenbahnen im Nordwestdeutschen Bunde unterm 10. Juni 1870 publicirten Betriebsreglements, sowie die im Nachtrag 26 zum Gütertarif des Westdeutschen Verbandes vom 1. Januar 1869 abgedruckten Specialbestimmungen zu jenem Reglement in Kraft. Die seitherigen Reglements Seite 1 — 26 bezw. Seite 203 — 209 und die besonderen Bestimmungen auf Seite 39 — 45 des Tarifs vom 1. Januar 1869, sowie die in den Nachträgen 3, 5, 7, 9, 11 und 16 zu diesem Tarif enthaltenen Reglement und Tarifbestimmungen werden hiermit aufgehoben. Das Reglement und der Tarifnachtrag 26 sind auf den Verbandstationen zu erhalten.

Cassel, 23. August 1871.

Für die Verwaltungen des Westdeutschen Eisenbahn-Verbandes.
Königliche Direction der Main-Weser-Bahn.

Vereinigte Südösterreichische, Lombardische und Central-Italienische Eisenbahn-Gesellschaft.

Die am **1. September 1871** fälligen Bons (Serie Nr. 8) werden von diesem Tage angefangen gegen Rückgabe der Original-Urkunden — inclusive des letzten Coupons — mit 515 Francs eingelöst werden.

Von demselben Tage an wird auch die Auszahlung der halbjährigen Interessen der übrigen 6 Serien der in den Jahren 1872 bis 1874 rückzahlbaren Bons, dann derjenigen, welche in den Jahren 1875—1878 zur Einlösung kommen, beginnen.

Sowohl die **Einlösung** der fälligen Bons, als auch die **Auszahlung der halbjährigen Interessen** wird bei den nachstehend bezeichneten Cassen stattfinden:

in **Wien** bei der **k. k. priv. Oesterr. Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe,**
in **Triest** bei den Herren **Morpurgo & Parente,**
in **Frankfurt a. M.** bei den Herren **M. A. v. Rothschild & Söhne,**
in **Hamburg** bei der **Norddeutschen Bank,**
in **Berlin** bei Herrn **S. Bleichröder;** ferner
in **Paris, London, Genf, Mailand, Turin, Amsterdam** etc. bei den Bankiers der Gesellschaft.

Wien, im August 1871.

Der Verwaltungs-Rath.

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

Es soll die Lieferung von

50 000 Stück eichenen Schwellen,
6 000 „ Stahlschienen,
10 000 „ Puddelstahllaschen,
20 000 „ Schraubbolzen

im Wege der Submission vergeben werden.

Bedingungen und Zeichnungen liegen im Büreau unserer Materialien-Verwaltung zur Einsicht aus und können von dort aus auf frankirte Anträge gegen Erstattung von 5 Sgr. bezogen werden.

Offerten sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift: „Submission zur Lieferung von Oberbau-Materialien“ bis zum **20. September cr.** an unsere Materialien-Verwaltung, Bahnhof Altona, einzusenden.

Altona, den 20. August 1871.

Die Direction.

20 Thaler Belohnung

Demjenigen, welcher uns nachweist, wo die Kiste E C No. 37, 165 Pfd. schwer, Bergamottessenz enthaltend, über-
B
zählig vorhanden ist. Dieselbe wurde in Kehl zur Bahn gegeben, gehört nach Antwerpen und wird seit December v. J. in Mannheim vermisst.

Carlsruhe, den 26. August 1871. **Direction der Grossh. Bad. Verkehrs-Anstalten.**
B. V. d. D. Würth.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Vom 1. September cr. ab tritt auf den Strecken Herzberg-Seesen und Northeim-Nordhausen folgender Fahrplan in Kraft:

a) Herzberg-Seesen.

		Morgens	Vormittags	Nachmittags	Abends
Herzberg	Abf.	5^{57}	9^{17}	12^{45}	6^{1}
Osterode	„	6^{20}	9^{59}	1^{8}	6^{29}
Seesen	Ank.	6^{49}	10^{50}	1^{40}	6^{58}

b) Seesen-Herzberg.

		Morgens	Nachmittags	Nachmittags	Abends
Seesen	Abf.	7^{30}	2^{17}	3^{37}	7^{43}
Osterode	„	8^{8}	2^{54}	4^{43}	8^{22}
Herzberg	Ank.	8^{30}	3^{14}	5^{10}	8^{43}

c) Northeim-Nordhausen.

		Morgens	Vormittags	Nachmittags	Abends
Northeim	Abf.	2^{10}	8^{28}	3^{0}	8^{26}
Herzberg	Ank.	2^{53}	9^{7}	3^{39}	9^{11}
„	Abf.	2^{59}	9^{12}	3^{43}	9^{19}
Nordhausen	Ank.	4^{27}	10^{30}	4^{55}	10^{44}
		Morgens	Vormittags	Nachmittags	Abends

d) Nordhausen-Northeim.

		Morgens	Vormittags	Nachmittags	Abends
Nordhausen	Abf.	4^{27}	11^{20}	4^{55}	10^{45}
Herzberg	Ank.	5^{50}	12^{34}	6^{5}	11^{56}
„	Abf.	6^{12}	12^{40}	6^{9}	12^{2}
Northeim	Ank.	7^{1}	1^{19}	6^{44}	12^{37}
		Morgens	Nachmittags	Abends	Abends

Das Weitere besagen die auf den Stationen ausgehängten Fahrpläne.

Hannover, den 19. August 1871.
Königliche Eisenbahn-Direction.
Maybach.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Die für das Jahr 1872 erforderliche Lieferung von:

a) 7 660 200 Kilogramm oder rot. 203 000 lfd. Meter gewalzte Bahnschienen,
b) 80 000 Stück, d. s. rot. 379 560 Kilogramm, gewalzte und gelochte Laschen aus Puddelstahl,
c) 240 000 Stück, d. s. rot. 180 000 Kilogramm, Laschenschraubenbolzen mit Kopf und Mutter,
d) 650 000 Stück, d. s. rot. 178 750 Kilogramm, Schienennägel

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Termin hierfür ist

1) bezüglich der Schienen auf
Dienstag den 12. September d. J. Vormittags 10 Uhr,
2) bezüglich der Laschen, Schraubenbolzen und Schienennägel auf
Dienstag den 5. September d. J. Vormittags 10 Uhr

im Büreau der Königlichen Ober-Betriebs-Inspection hierselbst anberaumt.

Offerten müssen bis zu den vorgenannten Terminen frankirt und mit der Aufschrift: **Submission auf gewalzte Schienen** oder **Submission auf Kleineisenzeug** eingereicht werden.

Die Lieferungsbedingungen liegen im Büreau der Königlichen Ober-Betriebs-Inspection hierselbst zur Einsicht aus, können auch auf dorthin portofrei zu richtende Anträge gegen Erstattung von 5 Sgr. pro Exemplar bezogen werden.

Hannover, den 8. August 1871.
Königliche Eisenbahn-Direction.
Durlach.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Der Bedarf der Hannoverschen Staats-Eisenbahn an
Bahnschwellen
für das Jahr 1872 und zwar von:

25 000 Stück buchenen Mittelschwellen,
105 000 „ eichenen Stoss- und Mittelschwellen,
2 770 „ vollkantigen eichenen Weichenschwellen
und 5 555 „ gewöhnlichen eichenen Weichenhölzern,

soll in mehreren Loosen in öffentlicher Submission verdungen werden.

Offerten zu diesen Lieferungen sind mit der Aufschrift:
„Submission auf Bahnschwellen“
versehen, bis zu dem auf
Dienstag den 19. September d. J. Vormittags 10 Uhr
angesetzten Submissionstermine versiegelt und portofrei an die Königliche Ober-Betriebs-Inspection zu Hannover, welche dieselben in ihrem Büreau, in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten eröffnen wird, einzusenden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungsbedingungen können in unserem hiesigen Geschäftslocale, sowie in den Büreaus der Königlichen Eisenbahn-Betriebs-Inspectionen zu Hannover, Bremen, Harburg, Göttingen, Osnabrück und Nordhausen eingesehen, auch auf portofreie an die Königliche Ober-Betriebs-Inspection hierselbst zu richtende Anträge bezogen werden.

Hannover, den 8. August 1871.
Königliche Eisenbahn-Direction.
Durlach.

Nachträge zu der Einnahmen-Uebersicht pro Juni 1871 in No. 31 S. 642.

Namen der Bahnen	Betriebslänge in Meilen 1871	Betriebslänge in Meilen 1870	Befördert wurden: Personen 1871	Personen 1870	Centner Güter 1871	Centner Güter 1870	Einnahmen: aus dem Personen-Verkehr	aus dem Güterverkehr	in Summa incl. Extraordinaria.	Differenz gegen denselben Monat im Vorjahr	Einnahmen bis ultimo Juni	Differenz gegen das Vorjahr
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben.												
Gössnitz-Geraer E.	$4_{,6}$	$4_{,6}$	20274	31935	274811	261707	4113	10085	14381	—1990	77622	+66
a. Sächsische Staatsbahnen	$114_{,1}$	—	581815	—	13093932	—	236057	638290	956722	—	—	—
b. Privatbahnen in Staatsverwaltung	$9_{,6}$	—	46320	—	635517	—	9038	20091	29129	—	—	—
c. Zusammen	$123_{,7}$	$122_{,3}$	628135	833774	13729449	9378469	245095	658381	985851	+103887	—	—
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Südd. Wäbrg. angegeben.												
Badische Staatseisenbahnen	—	—	495024	602329	5741807	4603092	431878	1779096	2210975	+586180	13055662	+5472110
Württemb. Staatseisenbahnen	$144_{,0}$	$139_{,4}$	590280	701282	2579203	2495634	385651	609393	995044	+37748	5970525	+1039659

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen im Monat Juli 1871.

Namen der Bahnen	Betriebslänge in Meilen		Befördert wurden				Einnahmen			Differenz gegen denselben Monat im vorjahre	Einnahmen bis ultimo Juli	Differenz gegen das Vorjahr
			Personen		Centner Güter		aus dem Personen-Verkehr	aus dem Güter-Verkehr	in Summa incl. Extraordinaria			
	1871	1870	1871	1870	1871	1870						
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben.												
Bebra-Hanauer Eisenbahn	19,5	19,5	76650	113753	342980	339957	105920	44860	155510	—13882	749890	+213512
a. Berg.-Märkische u. Hess. Nordb.	100,54	97,06	—	—	—	—	266300	697944	1025369	+136012	6278636	+444458
b. Ruhr-Siegbahn	14,39	14,39					15300	117744	141094	—9954	981666	+20464
Berlin-Anhaltische E.	49,14	49,14	—	—	—	—	232700	197200	434900	+14214	2510200	+415053
Berlin-Görlitzer E.	27,6	27,6	—	—	—	—	42030	60907	109257	+13660	660122	+89120
Berlin-Hamburger E.	39,7	39,7	—	—	—	—	131861	201688	339076	—45693	2426748	—8358
Berlin-Potsdam-Magdburger E.	19,54	19,54	—	—	—	—	168214	141601	309815	+12548	1981864	+321975
a. Berlin-Stettin-Stargard	29,7	29,7	—	—	—	—	156939	127515	287386	+11812	—	+182240
b. Stargard-Cöslin-Colberg	22,9	22,9	—	—	—	—	40254	26379	67070	—19435	—	+40578
c. Zweigbahn Cöslin-Danzig[1]	26,31	8,9	—	—	—	—	27007	9159	36683	—	—	—
d. Vorpommersche Zweigbahnen	31,4	31,4	—	—	—	—	49258	25142	74933	—12455	—	+37371
a. Breslau-Schweidnitz-Freiburger E.	22,89	22,89	157093	—	—	—	73441	96076	184821	+30000	—	+96321
b. Liegnitz-Glogau[2]	7,7	2,9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cottbus-Grossenhain[3]	10,60	10,60	12226	10235	123598	37120	4359	6959	11318	+5300	77672	+56155
Hannoversche Staatsbahn	111,1	109,4	—	—	—	—	415073[4]	499345	953754	+321849	5922585	+1007640
a. Holsteinische excl. Elmsh.-Glückst.	32,4	32,4	202626	164883	657516	571643	81298	60908	142206	—40916	827318	+48500
b. Glückstadt-Elmshorn	4,5	4,5	15819	11491	185978	99924	4296	5284	9580	+2810	84267	+34767
c. Schleswigsche E.	30,9	30,9	49414	47570	313535	245040	30010	23670	53680	—10855	337134	+8331
Homburger E.	2,41	2,41	89725	65293	51460	28229	21927	1428	23355	+6684	92306	+9309
a. Köln-Mindener Hauptbahn	48,72	48,72	—	—	—	—	173605	476744	778159	+192239	4991335	+748202
b. Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn			—	—	—	—	20201	34790	62714	+14090	406853	+62573
c. Köln-Giessen und Rheinbrücken	24,31	24,31	—	—	—	—	28256	149391	197693	+36568	1281146	+96100
d. Zusammen	73,03	73,03	—	—	—	—	222062	660925	1038566	+242897	6679334	+906875
e. Venlo-Hamburger Bahn	8,94	8,94	—	—	—	—	7754	11924	20377	+107	131352	+21158
Leipzig-Dresden	29,35	29,85	—	—	—	—	143596	221704	365300	+75563	2059620	+436303
a. Lübeck-Büchen	6,3	6,3	18270	18636	251353	127440	6825	12251	77886	+2519	407643	+66387
b. Lübeck-Hamburg	8,45	8,8	53671	54252	324903	293682	24485	29325				
Märkisch-Posener E.[5]	36,2	36,2	—	—	—	—	24514	13984	42858	—	262938	—
a. Magdeburg-Leipzig	22,682	22,682	—	—	—	—	78485	149208	227693	+30289	1524031	+161633
b. Halle-Casseler Zweigbahn	22,25	22,25	—	—	—	—	42160	60960	103120	—38145	779180	+217684
Magdeb.-Halberstädter E. a. Strecke Magdeburg-Thale, Cöthen-Vienenburg nebst Zweigbahnen u. Magdeburg-Wittenberge	44,0	44,0	264969	352862	2679747	2060550	99563	148939	248502	+32308	1609291	+167883
Magdeb.-Halberstädter E. b. Berlin-Gardelegen u. Stendal-Salzwedel[6]	25,9	7,6	30126	11738	108417	16362	11568	8820	20388	+16834	87384	+68892
Vormalige Mecklenburgische Eisenb.	19,27	19,27	—	—	—	—	31249	17790	49039	—8667	311985	—17900
Nassauische E.	27,58	27,58	209883	171693	1804873	1370489	66221	65550	142602	—18957	769248	+59562
Niederländische Rheinbahn	28	28	204311	215351	1266749	1105547	157256	99981	257237	+14533	687566[7]	+21699
Niederschlesische Zweigb.	9,5	9,5	45749	68009	302136	189898	16763	15541	32304[8]	—23950	225362[9]	+26560
Nordhausen-Erfurter E.	10,2	10,2	—	—	—	—	7711	5488	13199	+538	92834	+14264
a. Oberschlesische Hauptbahn[10]	64,63	64,63	—	—	—	—	113752	525227	708769	+63534	4457342	+217124
b. „ Zweigbahn	12	12	—	—	—	—	—	18453	18768	+2618	98894	+7041
c. Breslau-Posen-Glogau	27,84	27,84	—	—	—	—	55894	93065	161675	—10039	1001914	+83757
d. Stargard-Posen	22,63	22,68	—	—	—	—	31082	57821	95720	+1588	567523	+8940
Ostpreussische Südbahn	30,22	30,22	68533	76540	400434	192167	22759	33342	58018	—3200	385754	+30860
Preussische Ostbahn	134,59	121,05	—	—	—	—	403303	350786	785674	—257167	4950067	—532358
Rechte Oderufer-E.	39,4	38,0	—	—	—	—	29775	95050	132825	+38196	—	+244183
Rheinische E.	101,83	86,19	753260	802177	7203500	5093780	475000	503670	978670	+152708	5791355	+1484780
a. Rhein-Nahe-Eisenbahn	16,15	16,15	—	—	—	—	91200	63767	158934	+60937	880463	+304147
b. Saarbrücker E.	21,93	19,55	—	—	—	—	46100	111011	172368	+41637	1180424	—26238
Thüringische Eisenb. a. Stammb., Leipzig-Corbethaer u. Weissenfels-Geraer Zweigb.	37,256	37,256	—	—	—	—	186575	243599	430174	+15110	2419897	+522541
Thüringische Eisenb. b. Dietendorf-Arnstädter Zwgb.	1,345	1,845	—	—	—	—	1615	1245	2860	+829	14508	—152
Thüringische Eisenb. c. Gotha-Leinefelder Zweigb.[11]	8,91	5,3	—	—	—	—	6858	6428	13286	+6182	84178	+55126
Tilsit-Insterburger E.	7,1	7,1	8440	16074	72316	38535	4504	3106	9110	—3129	55618	+1487
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Rhein. W. angegeben.												
Bayerische Ostbahnen	81,4	81,4	—	—	—	—	—	—	877600	+102787	—	—
Bayerische Staatsbahnen	254,5	241,5	799818	655846	4666593	3685947	935527	1365637	2301164	+463346	—	—
Frankfurt-Hanauer E.	5,46	5,46	60535	63681	497319	456246	45849	37830	95639	+22204	539748	+69684
Hess. Ludwigsb. a. Alte Strecke (nicht garantirte Linien)	33,98	33,98	431478	344141	2082126	1510685	298946	199433	503407	—12611	2965275	+625625
Hess. Ludwigsb. b. Neue Strecken (garantirte Linien)	11,44	2,87	62702	41373	365998	54087	13239	16446	29872	+20265	142531	+110956
Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth)	0,8	0,8	89629	74958	7000	6750	9781	175	9956	+1603	60899	+3519
Oberhessische Eisenb.	23,47	12,728	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pfälzische Eisenbahnen	—	—	332732	306404	1736179	1926157	176904[12]	308914	485818	+127816	3424219	+947445
Taunusbahn	—	—	187174	126839	257458	294727	95331	20531	116727	+25681	527909	+77943
Werrabahn	22,8	22,8	—	—	—	—	50456	86568	137024	+32660	745532	+79170
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Rubeln angegeben.												
Warschau-Wien	46 3/7	46 3/7	104044	97241	5646016 Pud	3918250 Pud	108147	199529	323337	+41990	1876404	+179845
Warschau-Bromberg	19 6/7	19 6/7	34725	35976	1480338 Pud	937506 Pud	26507	35181	73654	+7305	464117	+12402
Riga-Dünaburg	34,56	34,56	—	—	—	—	31973	190308	222537	+33886	1509147	+404427
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Francs angegeben.												
Schweizer Centralbahn	238 Kil.	238 Kil.	278000	265863	1300000	1040022	524000	443000	967000	+115000	—	—
Lüttich-Mastrichter Bahn	30 „	30 „	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Anmerkungen zur vorhergehenden Tabelle.

[1] Stolp-Zoppot (15,9 M.) am 1. September 1870 eröffnet.
[2] Lüben-Glogau (4,10 M.) am 9. Januar 1871 eröffnet.
[3] Eröffnet am 21. April 1870.
[4] Incl. 65 528 Thlr. an gestundeten Fahrgeldern für Militair-Transporte im Juli c.
[5] Eröffnet am 26. Juni 1870.
[6] Eröffnet Stendal-Salzwedel (7,6 M.) am 15. März 1870, Spandau-Gardelegen (16,56 M.) am 1. Februar 1871 und Berlin-Spandau (1,73 M.) am 15. Juli 1871.
[7] Vom 1. Mai 1871 bis ultimo Juli 1871.
[8] Excl. Extraordinaria.
[9] Incl. Extraordinaria.
[10] Einschliesslich der Wilhelms- und Neisse-Brieger Bahn.
[11] Gotha-Mühlhausen (5,30 M.) am 11. April, Mühlhausen-Leinefelde (3,91 M.) am 3. October 1870 eröffnet.
[12] Hierunter 64 262 fl. gestundete Militärfahrgelder.

Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter.

a) Ueberzählige.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. Juli 1871.

F H F 990. 1 Bürde Draht (1 Ctr. 13 Pfd.) lagert in Berlin seit 4. Juli.
R S. 7 leere Kisten (93 Pfd.)
W 6. 1 leere Kiste (22 Pfd.)
J D 63. 1 leere Kiste (17 Pfd.)
A C 18. 1 leere Kiste (47 Pfd.)
A 2. 1 leere Kiste (36 Pfd.)
} auf dem Güterboden vorgefunden, lagern in Magdeburg seit Juni.
Rother Strich. 1 Stange Eisen (34 Pfd.) lagert in Berlin seit 8. Juli.
H W 7611, 13, 14, 16, 17, 28/35. 13 Ballen Wolle (33 Ctr. 18 Pfd.) von Köln lagern in Berlin seit 26. Juli.

Nachweisung
der erledigten Differenzen aus den Meldungen früherer Monate über lagernde Güter und Gepäckstücke der **Berlin-Potsdam-Magdeburger** Stationen pro Juli 1871.

N 106. 1 leeres Fass (26 Pfd.) lagerte in Berlin seit Februar. Gemäss Dir. Vfg. vom 23/7 A. 1304/71 an das H.-Magazin übersandt.
1 eiserner Kanonenofen mit zerbrochener Krone und 5—6' Rohr lagerte in Magdeburg seit März. Gemäss Direct.-Vfg. vom 24/7. A. 12887/71 Herrn Baumeister Landmann überwiesen.
G 499. 1 Kiste (32 Pfd.) lagerte in Berlin seit April. Kartirung ging nachträglich ein.
C B. 1 grüngestrichene Blechkanne (6 Pfd.) lagerte in Berlin seit April. Gemäss Direct.-Verfg. vom 3/8. 13458 A. dem Materialien-Magazine überwiesen.
R. 1 Stange Feilenstahl (13 Pfd.) lagerte in Berlin seit Juni. Zu einer Sendung für Schaaf & Co. gehörig und denselben ausgeliefert.
J div. Nummern. 100 9 Ballen Wolle (23 Ctr. 96 Pfd.) lagerten in Berlin seit Februar. Kartirung ist nachträglich eingetr.

Verzeichniss
der auf den Stationen der **Main-Weser-Bahn** bis Ende Juli 1871 überzählig lagernden Güter und Gepäckstücke.

Cassel.

[Zeichen] 6912. 1 Ballen Betten (30 Pfd.).
Deutz-Cassel 348. 1 Koffer mit Adresse „Warb" (35 Pfd.).
L P F 482. 1 Ballen Effecten (50 Pfd.).
H & C 5560. 1 Kiste Unterhosen und Buchskinhandschuhe (58 Pfd.).
C G 9. 1 leerer Korb (11 Pfd.).
B 5. 2 Rundofentheile (1 Ctr. 3 Pfd.).

Guntershausen.
F W 1546, 1203. 2 leere Fässer (26 Pfd.).

Kirchhain.
No. 87 119. 1 Sack Hafer (50 Pfd.).
1 Quantum Hafer mit zerrissenen Sack (65 Pfd.).
3 Säcke Hafer (4 Ctr. 16 Pfd.).
G S H. 1 Sack Hafer (1 Ctr. 40 Pfd.).
1 Sack Hafer (1 Ctr. 40 Pfd.).
2 Säcke Hafer (2 Ctr. 80 Pfd.).
1 Sack Hafer (1 Ctr. 4 Pfd.).

Marburg.
A H 402. 1 Korb Vitriol und Stärke (1 Ctr. 36 Pfd.).
1 Sack Kleidungsstücke (29 Pfd.).
C G 1. 1 Kiste Eisenwaaren (22 Pfd.).
F 1. 2 Ofenröhren (21 Pfd.).
B 84. 1 Kiste Eisenwaare (69 Pfd.).
L C S 22. 1 Fass Petroleum (3 Ctr. 25 Pfd.).

Giessen.
1 Brod Zucker (17 Pfd.).
S C. 1 Stück Stahl (8 Pfd.).
No. 7. 1 Pflugschaar (10 Pfd.).
J G. 9 zusammengebundene Gusstheile (16 Pfd.).
1 kleiner Wasserzuber (2 Pfd.).
HK 790. 1 Kiste Nudeln (32 Pfd.).
J N. 3 Stück Ofentheile (28 Pfd.).
K. 2 Stück Ofentheile (48 Pfd.).
M. 1 Rolle Zinkblech (9 Pfd.).
Leinster. 1 Pack leere Säcke (42 Pfd.).
1 Sack Lumpen (20 Pfd.).
1 Rolle Eisendraht (1 Ctr. 30 Pfd.).

Friedberg.
L S 4811. 1 leerer Korb (8 Pfd.).
B G. 2 leere Fässer (75 Pfd.).
Geb. K 1024. 1 Kiste (28 Pfd.).

Nieder-Wöllstadt.
1 Kiste, anscheinend Werkzeuge (42 Pfd.).

Bockenheim.
1 Gebund Stuhlrohr (14 Pfd.).
1 Stab Eisen (45 Pfd.).
D H. 1 Sack Hafer (1 Ctr. 25 Pfd.).

Frankfurt.
P & S 270. 1 Collo (Inhalt unbekannt, 3 Pfd.).
[Zeichen] 7307. 1 leere Kiste (13 Pfd.).
S 38. 1 Tischfuss von Mahagoniholz (6 Pfd.).
$^1/_2$ 5 com. 243. 1 Päckchen Feilen (13 Pfd.).
H. 1 Sack Lumpen (74 Pfd.).
Schröder & Schyles in Bordeaux. 18 leere Fässer.
S F 73. 1 Kiste Honig (73 Pfd.).
H S 2006. 1 Pack Strohpapier (46 Pfd.).
1 Nothkette mit 3 Gliedern.
1 Puffer, Bisch.-Frankenthal bez.
J F 153. 1 leeres Fass (50 Pfd.).
Siesel in Nürnberg. 1 Bündel leere Säcke (58 Pfd.).
S & P 1. 1 Fass Hall. Käse (1 Ctr. 13 Pfd.).
△ 1185 1 leeres Fass (12 Pfd.).
H 8123. 1 Ballen Frauenkleiderstoffe (46 Pfd.).
S 1382. 1 leeres Fass (18 Pfd.).
M H. 1 Gebund Nageleisen (50 Pfd.).
S & D 1182. 1 leere Kiste (12 Pfd.).
1 Pack Binsenmatten.
G T 4. 1 Sack Holznägel (42 Pfd.).
Gerhardt. 1 Schliesskorb.
C R M S 1. 1 Kiste Puppenköpfe (45 Pfd.).
P S 5368 1 leeres Fass (20 Pfd.).
L S 16. 1 Korb mit Schrauben.
C F C 380. 1 Kiste mit Schrauben.
△ 12. 1 Ballen Wollenwaaren (29 Pfd.).
St. Schmöl. 1 Pack Spiegel.
B H 140. 1 Pack Eisenwaaren.
1 Pack Reisigbesen.

Märkisch-Posener Eisenbahn. Guben, den 19. August 1871.

Auf Station Neu-Cunersdorf der diesseitigen Bahn lagert seit 9. Mai cr. ein leeres Gebinde No. 296 im Gewichte von 147 Pfd., dessen Eigenthümer nicht hat ermittelt werden können. Dasselbe ist an die Hauptbahn-Magazin-Verwaltung hierselbst abgeliefert und in Verwahrsam genommen.

Kgl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.
Pro Juli 1871.

B B E 1 Sack Lumpen (61 Pfd.) lagert in Neuzelle seit 7. Juli cr.
W 10. 1 Bällchen, anscheinend roth baumwollener Drillich (59 Pfd.) lagert in Görlitz seit 17. Juli cr.

Rheinische Eisenbahn. Juli 1871.

Kisten und Koffer.
A H 678, 758. 2 Kisten Wein lagern in Köln G.
C M 56. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 63 Pfd.) lagert in Bonn.
H P 3. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Düren.
J O 10. 1 Koffer Effecten (offen) lagert in Trier.
L S 561. 1 Kiste Feuerzeug lagert in Köln G.
L D 1. 1 Kiste Modelle lagert in Stolberg.

Ballen und Paquete.
D. 1 Ballen (Inhalt unbekannt (80 Pfd.) lagert in Aachen.
G S 503. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Köln G.
H 865. 1 Ballen baumwollene Waaren lagert in Köln G.
L M 62. 1 Ballen Hopfen lagert in Köln E.
P S 3121. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 47 Pfd.) lagert in Brühl.
S 7. 1 Ballen Kaffee (160 Pfd.) lagert in Vallendar.
H [Zeichen] Z 9428. 1 Ballen Thee lagert in Köln E.
1 Ballen Bettkissen (12 Pfd.) lagert in Bingerbrück.

Fässer, Tonnen und Kübel.
A 1390. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 52 Pfd.) lagert in Köln E.
A 11. 1 gefülltes Fass lagert in Köln G.
A H 292. 1 leeres Fass lagert in Bingerbrück.
B P 34. $^1/_2$ Ohm Wein lagert in Köln G.
F 1. 1 leeres Fass lagert in Aachen.
J K 4. 1 leeres Fass (82 Pfd.) lagert in Köln E.
K C 5274. 1 Fass (Inhalt unbekannt) lagert in Trier.
M S 108. 1 leeres Fass lagert in Düren.
P D 730. 1 leeres Fass lagert in Köln G.
S H 9745. 1 gefüllte $^1/_4$ Ohm (90 Pfd.) lagert in Neuwied l/U
V B 2. $^1/_4$ Ohm Wein lagert in Köln G.
W W 1050. 1 leeres Ohm lagert in Köln G.

Diverse.
B G 2207/8. 2 Kannen Mutterlage lagern in Köln G.
3 Stück Bord lagern in Langerwehe.
1 neues Zeichenbrett lagert in Köln E.
1 Laterne ohne Glas lagert in Clerr.
6 Lattirbäume lagern in Bingerbrück.
3 Bänke lagern in Bingerbrück.
1 Zugfeder lagert in Köln C. W. Eigenthum der Hess. Ludw.-Bahn.
1 Zinkplatte lagert in Trier.

Säcke.
1 Pack leere Säcke (100 Pfd.) lagert in Call.

Körbe.
H T 64. 1 leerer Korb lagert in Köln G.
R E G 1. 1 Korb Tonnen lagert in Cleve.
S 1. / S $^1/_2$. } 3 Pack leere Körbe (21 Pfd.) lagern in Cleve.

Gepäck.
Mme. Charpentier Chez Mms. William Louvain No. 15. 1 gelber Lederkoffer lagert in Köln.
W 5. 1 leerer Koffer (25 Pfd.) lagert in Coblenz.
Miss Andersen à Geneve. 1 schwarzer Damen-Koffer (100 Pfd.) lagert in Aachen.
1 Schwein lagert in Urmitz.

Verzeichniss
der bei den **Kgl. Sächs. Staats-** und den mit diesen verwalteten **Privatbahnen** im Monat Juli 1871 überzähligen Transportgüter.

[Marke undeutlich] No. 91311b. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert bei der Güterexpedition Dresden-Altstadt.
Braunschweig-Leipzig 308. 1 rothbrauner Lederkoffer mit gelbem Schloss und gelben Knöpfen (29 Pfd.) lagert bei der Eilgut-Expedition Leipzig.
Dampfmühle J. Hoffmann, Cainsdorf b/Zwickau 2257. 1 Packt leere Säcke (90 Pfd.) lagert bei der Güterexpedition Wilkau.
1 verlöthete Blechbüchse, compr. Gemüse enthaltend ($2^1/_2$ Pfd.) lagert bei der Güterexpedition Hof.

b) Fehlende.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. Juli 1871.

B P M 2. 1 Strang von Gütersloh fehlt in Berlin seit 19. Juli.
O & P 492/3, 7535/41. 9 Ballen Wolle (23 Ctr. 29 Pfd.) von Köln tr. fehlen in Berlin seit 22. Juli.
v. Schleinitz 4. 1 Kiste Umzugsgut (1 Ctr. 37 Pfd.) von Wilhelmshafen fehlt in Berlin seit 21. Juli.
M 51. 1 Spieltisch zur Verladung nach Minden fehlt in Berlin (Versand-Güterboden) seit 9. Juli.
1 leeres Spiritusfass (ca. 1 Ctr. 43 Pfd.) von Berlin fehlt in Magdeburg seit 4. Mai.
[Zeichen M] 5440. 1 Fass Aale (9 Pfd.) von Berlin fehlt in Magdeburg [Eilgut] seit 31. Juli.
J S 396. 1 Collo Manufactur-Waaren (53 Pfd.) von Crefeld fehlt in Berlin seit 28. Juli.

L L & Co. 2241. 1 Kiste Strumpfwaaren (1 Ctr. 22 Pfd.) von Conz fehlt in Berlin seit 24. Juli.
Louis Lewy & Co. Stettin 2241. 2 Bündel leere Säcke (1 Ctr. 10 Pfd.) von Wiesbaden fehlen in Berlin seit 28. Juli.
X' 135. 1 Tonne Butter (68 Pfd.) von Sande fehlt in Berlin seit 30. Juli.

Nachweisung

der erledigten Differenzen aus den Meldungen früherer Monate über fehlende Güter und Gepäckstücke der **Berlin-Potsdam-Magdeburger** Eisenbahn pro Monat Juli 1871.

SN 480. 1 Kiste baumwollene Waaren (2 Ctr. 14 Pfd.) zur Verladung nach Köln fehlte in Berlin (Versand-Güterboden) seit April. In Münster vorgefunden und nach Köln gesandt.
N M 327. 1 Plan von Deutzerfeld fehlte in Berlin seit April. Auf der N. M. Bahn eingegangen.
H S 274. 1 Kiste Papier (2 Ctr. 24 Pfd.) } von Mülheim-Heissen fehlten in Berlin seit April.
2150. 1 Fass Wein (7 Ctr. 32 Pfd.) } Nachträglich eingegangen.
J B. 1 Pflugschaare von Hagen fehlte in Berlin seit Mai. Absender hat das Fehlen anerkannt.
Zeche Hibernia 2. 1 Leine von Gelsenkirchen fehlte in Magdeburg seit Mai. Für die Leine ist Ersatz geliefert.
K & Co. 31 1 Kiste Papier (3 Ctr. 44 Pfd.) von Mülheim-Heissen fehlte in Berlin seit Juni. Nachträglich eingegangen.
D 702. 1 Ballen Hanf (4 Ctr. 5 Pfd.) von Stettin (für Magdeburg) fehlte in Berlin (Versand-Güterboden seit Juni. Nachträglich eingegangen.
B & S 5683/5. 2 Verschläge Neusilberblech (7 Ctr. 75 Pfd.) von Altena fehlten in Berlin seit Juni. Nachträglich eingegangen.
1 Ring Messingblech (50 Pfd.) von Rheydt fehlte in Brandenburg seit Juni. Nachträglich eingegangen.
M & C 676. 1 Ballen Wollenwaaren (29 Pfd.) von Rheydt fehlte in Brandenburg seit Juni. Nachträglich ab Soest eingegangen.
G B 189. 1 Ballen halbwollene Waaren (88 Pfd.) von M. Gladbach fehlte in Brandenburg seit Juni. Nachträglich ab Soest eingegangen.
E R 170. 1 Kiste Papier (3 Ctr. 97 Pfd.) } von Mülheim-Heissen fehlten
E L 186. 1 Kiste Papier (5 Ctr. 42 Pfd.) } in Berlin seit Juni. Fehlt nicht mehr, die Differenz hat sich aufgeklärt.
Fürstenwalde 12. 1 Plan } von Lennep fehlten in Berlin seit Juni.
B P M 68. 1 Leine } Nachträglich eingegangen.
1 Fliese (5 Pfd.) } von Lippstadt fehlten in Berlin seit Juni. Vom
$^1/_2$ Fliese ($2^1/_2$ Pfd.) } Absender nachgeliefert.
P S 799. 1 Kiste Eisenwaaren (1 Ctr. 29 Pfd.) von Vohwinkel fehlte in Berlin seit Juni. Am 27. Juli bei Boden-Revision überzählig gefunden, ohne dass sich Eingang ermitteln liesse.
1 Satz Scheibenräder von Soest fehlte in Berlin seit Juni. Der Meldung liegt nur ein Fehler im Frachtbriefe zu Grunde.
10 Packete Drahtstifte (40 Pfd.) von Altena fehlten in Berlin s. Juni. Angelegenheit wird zwischen Absender und Adressat geregelt.
J div. Nummern. 9 Ballen Wolle (26 Ctr. 46 Pfd.) von Deutzerfeld (Verviers) fehlten in Berlin seit Februar. Nachträglich ab Cottbus eingegangen.

Kgl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Pro Juli 1871.

MH 23. 1 Ballen Tuch (48 Pfd.) von Leipzig fehlt in Frankfurt a/O.
G B 1580. 1 Ballen Manufacturwaaren (60 Pfd.) von Leipzig fehlt in Frankfurt a/O.
1009. 1 Kiste Cigarren (31 Pfd.) fehlt in Sorau seit Anfang Mai cr.
L 6. 1 Ballen Wollproben (37 Pfd.) fehlt in Sorau seit 9. Juli cr.
S 3357. 1 Ballen Wolle (136 Kilogr.) fehlt in Breslau seit 1. August cr.
„ 3360. 1 Ballen Wolle (160 Kilogr.) fehlt in Breslau seit 1. August cr.

Norddeutscher Lloyd.

Postdampfschifffahrt
von Bremen nach Newyork und Baltimore
eventuell Southampton anlaufend

D. Hermann	2. Sept. nach Newyork		D. Hansa	4. Octbr. nach	Newyork
D. Ohio	6. Sept. „	Newyork	D. Donau	7. Octbr. „	Newyork
D. Main	9. Sept. „	Newyork	D. Baltimore	11. Octbr. „	Baltimore
D. America	13. Sept. „	Baltimore	D. Hermann	14. Octbr. „	Newyork
D. Weser	16. Sept. „	Newyork	D. Bremen	18. Octbr. „	Newyork
D. Newyork	20. Sept. „	Newyork	D. Main	21. Octbr. „	Newyork
D. Rhein	23. Sept. „	Newyork	D. Leipzig	25. Octbr. „	Baltimore
D. Berlin	27. Sept. „	Baltimore	D. Weser	28. Octbr. „	Newyork
D. Deutschland	30. Sept. „	Newyork	D. Newyork	1. Nov. „	Newyork

und ferner jeden Mittwoch und Sonnabend.

Passage-Preise nach Newyork: Erste Cajüte **165** Thaler, zweite Cajüte **100** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.

Passage-Preise nach Baltimore: Cajüte **135** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Pr. Crt.

Fracht: £ **2** mit 15% Primage per 40 Cubicfuss Bremer Maasse. Ordinäre Güter nach Uebereinkunft.

von Bremen nach Neworleans via Havre und Havana

D. Köln 16. Septbr.; D. Frankfurt 7. Octbr.; D. America 4. Novbr.

Passage-Preise nach New-Orleans und Havana: Cajüte **180** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.

Fracht nach New-Orleans £ **2. 10** s., nach Havana £ **3** beides mit 15% Primage per 40 Cubicfuss Bremer Maasse. Ordinäre Güter nach Uebereinkunft.

NB. D. Köln, am 16. Septbr. von Bremen abgehend wird Havana nicht anlaufen.

von Bremen nach Westindien via Southampton

Nach St. Thomas, Colon, Savanilla, La Guayra und Porto Cabello mit Anschlüssen via Panama nach allen Häfen der Westküste Amerikas, sowie nach China und Japan.
D. Hannover Donnerstag 7. September; D. Kronprinz Friedrich Wilhelm Sonnabend 7. October.
und ferner am 7. jeden Monats.

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

Buismann, Heyl & Vorster
in Meppen a. d. Westfälischen Bahn

empfehlen sich zur Anfertigung jeder Art Guss aus Hoh- und Cupolöfen zu billigsten Preisen, besonders auch zur Lieferung der Eisengusssachen zu Brücken, Eisenbahnwagen etc. an Fabriken für Eisenbahnbetriebsmaterial.

Luftheizungen und Dampfheizungen
für Bahnhöfe und Bauwerke aller Art liefert
J. H. Reinhardt, Mannheim.

Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft.

Directe Post-Dampfschifffahrt zwischen

Hamburg und Newyork
eventuell via Havre, vermittelst der Post-Dampfschiffe

Saxonia,	Sonnabend,	2. Septbr.	Morgens.	Allemannia,	Sonnabend,	16. Septbr.	Morgens.
Thuringia,	Mittwoch,	6. Septbr.		Silesia,	Mittwoch,	20. Septbr.	
Cimbria,	do.	13. Septbr.					

Passagepreise: 1. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **165**, 2. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **100**, Zwischendeck Pr. Crt.-Thlr. **55**.

zwischen **Hamburg** und **Westindien**
Grimsby und Havre anlaufend,
nach St. Thomas, La Guayra, Puerto Cabello, Curacao, Colon, Santa Marta, Sabanilla und von Colon (Aspinwall) mit Anschluss via Panama nach allen Häfen des Stillen Oceans zwischen Valparaiso und San Francisco

Dampfschiff Teutonia, Capt. Milo, am 23. September.
„ Bavaria, „ Stahl, „ 23. October.
„ Borussia, „ Kühlewein, „ 23 November.

zwischen **Hamburg-Havana** und **New-Orleans**,
auf der Hin- und Rückreise Havre und Santander anlaufend,

	Von Hamburg:	Von Havre:	Von Santander:	Von New-Orleans:
Germania,	23. September.	26. September.	30. September.	1. November.
Saxonia,	21. October.	24. October.	28. October.	29. November.
Vandalia,	18. November.	21. November.	25. November.	27. December.
Germania,	16. December.	19. December.	23. December.	24. Januar.

und ferner alle vier Wochen Sonnabends.

Passagepreise: I. Cajüte Pr.-Thlr. **180**, Zwischendeck Pr.-Thlr. **55**.

Näheres bei dem Schiffsmakler **August Bolten, Wm. Miller's Nachf., Hamburg.**

Selbstschmierende Stopfbüchsen-Packung
von
C. Otto Gehrckens.
Ottensen, (Zollverein.) — Hamburg, gr. Bäckerstr. 12.
Preis: **10 Sgr.** das ℔.
Eingeführt bei fast allen Bahnen und Fabriken.

Gebrüder Decker & Co.
in Canstatt (Württemberg)

empfehlen die in ihrer Fabrik seit vielen Jahren als Specialitäten verfertigten **eisernen Brücken, Drehscheiben, Schiebebühnen, Weichen, Kreuzungen, Wasserstations-Einrichtungen, fahrbare Laufkrahne** und **Brückenwaagen** bis 1000 Centner Tragkraft, **eiserne Dachconstructionen, Schachtpumpen, Ventilatoren** und **Hebmaschinen** für Tunnel-Bauten, **Dampfmaschinen, Dampfkessel, patentirte American. Universal-Dampfpumpen.**

Brückenwaagen-Fabrik
von
Alex Bernstein,
Berlin,
Blumenstr. 37
empfiehlt ihr Lager von
hölzernen und eisernen Decimalwaagen, Centesimalwaagen von 100 bis 1000 Ctr. Tragfähigkeit, eichungsfähigen Schnellwaagen, Viehwaagen, Gepäckwaagen und Karrenwaagen etc.

Reparaturen werd. schnell u. sorgfältig besorgt.

Einzige Fabrik Deutschlands von Maschinen-Treibriemen nach Amerikanischer Methode.

Die
Gummiwaaren-Fabrik
von
C. SCHWANITZ & Co.
BERLIN,
Müller-Strasse 171a — 172,
liefert jedes Fabrikat aus vulcanisirtem Gummi für technische und andere Zwecke und empfiehlt besonders ihre seit 8 Jahren in den grössten Etablissements angewandten
Maschinen-Treibriemen
bis 36″ Breite in jeder Stärke und Länge für alle Zwecke, vorzüglich für nasse und dampfige Orte geeignet, sowohl Leder- als Guttapercha-Riemen übertreffend, als das beste Fabrikat, das auf den Markt gebracht wird.
Preise billiger als für Lederriemen.
Druck- und Saugeschläuche
für Brauereien, Brennereien u. andere Fabriken;
Dichtungs-Platten, Scheiben, Pumpenklappen, Buffer etc.

1869 Leipzig Silberne Med. — 1869 Altona Silberne Med. — 1869 Wittenberg Silberne Med.

Zehn Medaillen wurden C. SCHWANITZ & Co. für die Vorzüglichkeit ihrer Fabrikate zuerkannt.

Wagenlacke
sowohl **Ueberzugs-** wie **Präparationslacke** nach **Englischer Methode** gefertigt liefere ich, erstere in Flaschen von 5, 10, 20 und 50 Pfd. Inhalt unter Garantie vorzüglichster Beschaffenheit billigst und werden Proben stets gern verabreicht. **F. A. Beschke,**
Fabrik chem.-techn. Producte in Dresden.

Beiblatt zu No. 35 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnen.

Leipzig, den 1. September 1871.

Aus dem Protokoll

der zu Berlin am 14., 15. und 16. August 1871 abgehaltenen General-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.*

Verhandelt zu Berlin, am 14. August 1871 im grossen Saale des Hauses Leipziger Strasse No. 75.

Die General-Versammlung des Vereins der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen war für heute und die folgenden Tage nach Berlin berufen worden und hatten sich zu derselben die in dem auliegendem Verzeichnisse namentlich aufgeführten Abgeordneten der darin benannten Eisenbahn-Verwaltungen eingefunden.

Ausserdem waren auf besondere Einladung die in dem vorgedachten Verzeichnisse ebenfalls genannten Herren der darin bezeichneten Eisenbahn-Verwaltungen erschienen.

Seitens der ebenfalls eingeladenen Verwaltungen der Französischen und sämmtlichen Schweizerbahnen, der Ober-Italienischen, der Dünaburg-Witebsker, Moskau-Smolensker, Witebsk-Orel und der Jütisch-Fühnen'schen Bahnen waren keine Vertreter erschienen.

Der Vorsitzende der geschäftsführenden Direction, Herr Geheime Regierungsrath Fournier eröffnete die Sitzung unter Vorstellung des inzwischen erschienenen Königlichen Staats- und Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, Herrn Grafen von Itzenplitz Excellenz, welcher die Versammlung mit folgender Ansprache begrüsste:

Meine Herren!

Ich habe den ehrenden Auftrag, Sie zu begrüssen und mit dem wärmsten Herzen Ihren Berathungen einen gedeihlichen Fortgang zu wünschen; ich thue das gewiss aus ganzer Seele.

Dabei von der Wichtigkeit des Eisenbahnwesens zu reden, meine Herren, wäre wohl überflüssig. Die Eisenbahnen — ich glaube nicht zu irren, wenn ich sage, sie bilden die Grundlage und die Möglichkeit der national-ökonomischen Entwickelung, die die jetzige Zeit erfordert. Indessen ich verweile hierbei nicht, denn davon sind wir Alle wohl überzeugt: nicht das, was wir gethan haben und womit Sie Sich beschäftigt haben, sondern das, was wir thun wollen, um das, was da ist, zu vervollkommnen und weiter zu führen, wie es die Gegenwart gebietet — mit einem Worte der Fortschritt ist es, der uns beschäftigen wird. Was geschehen ist, unterliegt der Beurtheilung des Vaterlandes.

Werfe ich dabei einen Blick auf das Programm, welches Ihrer Thätigkeit vorgeschrieben ist, auf die Fragen, die gestellt, auf die Anträge, die eingebracht sind, meine Herren, so kann ich wohl sagen: wenn diese Fragen gründlich und befriedigend beantwortet werden und die Anträge, unter denen sehr wichtige sind, eine Erledigung finden, die dem Wohle des Eisenbahnwesens entspricht, so werden Ihre Berathungen gewiss zum Segen des Landes gereichen.

Lassen Sie mich noch einen anderen Gegenstand berühren. Die ungeheuren Leistungen, die den Eisenbahnen in dem letzten Jahre zugemuthet waren, haben naturgemäss eine übermässige Anstrengung des Personals und des Materials mit sich gebracht. Es ist Ihnen ja bekannt genug, meine Herren, wie das Personal oft hat übermässig angestrengt werden müssen, um den Anforderungen zu genügen; Sie wissen es, wie viele tüchtige Beamte durch die übermässige Anstrengung Krankheiten und Schwächen sich zugezogen haben. Sie wissen es ebenso, dass das Material übermässig hat in Anspruch genommen werden müssen und dass die nöthigen Reparaturen und Revisionen nicht immer so haben erfolgen können, wie es in ruhigeren Zeiten geschehen wäre. Davon ist nun der allerdings natürliche, aber nicht erfreuliche Erfolg der gewesen, dass wir Unglücksfälle erlebt haben, die gewiss unser Aller Herzen schmerzlich berührt haben, und dass die alte Regelmässigkeit der Züge nicht immer so eingehalten werden konnte, wie es wünschenswerth war. Lassen Sie mich die Hoffnung aussprechen, meine Herren, dass auch diese Versammlung dazu beitragen wird, dass wir künftig so traurige Unglücksfälle nicht wieder erleben, und dass die alte Regelmässigkeit, die, wie ich wohl sagen kann, allgemein anerkannt war, in jeder Beziehung bald wieder hergestellt werden könne.

Doch lassen Sie mich nun zu der Hauptaufgabe kommen, die mir obliegt. Des Deutschen Kaisers Majestät kann in diesem Augenblicke hier nicht anwesend sein; Allerhöchstderselbe hat mich ausdrücklich beauftragt, Sie auch in Seinem Namen zu begrüssen, indem Er Ihren Berathungen mit dem grössten Interesse und dem Wunsche des Gedeihens für das Vaterland folgt. Er hat mir zu dem Ende ein Allerhöchstes Handschreiben zukommen lassen, welches ich, wenn der Herr Präsident es gestattet, verlesen und dem Herrn Vorsitzenden überreichen werde.

Das Allerhöchste Handschreiben (während dessen Verlesung sich sämmtliche Abgeordnete vom Platze erhoben) lautet:

Zu Meinem Bedauern gestatten die Verhältnisse Mir nicht, in den Tagen vom 14. bis 17. August, an welchen der Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen in Meiner Haupt- und Residenzstadt seine diesjährige General-Versammlung abhält und gleichzeitig das 25jährige Bestehen des Vereins festlich begeht, in Berlin anwesend zu sein. Ich muss es Mir daher versagen, die Abgeordneten der vereinigten Eisenbahn-Verwaltungen persönlich zu empfangen und zu begrüssen. Es ist Mir aber Bedürfniss, dem Verein es auszusprechen, dass Ich stets mit lebhaftem Interesse seinem Streben, durch einheitliches Zusammenwirken die Nutzbarkeit der Schienenstrassen für den Verkehr zu erhöhen, gefolgt bin und die Leistungen, welche in den Zeiten des Friedens mächtig zur Hebung des National-Wohlstandes beigetragen und in der jüngst verflossenen verhängnissvollen Zeit des Krieges die Bewegungen des Heeres kräftig unterstützt haben; gern anerkenne. Möchten die löblichen Bestrebungen des Vereins durch feste Organisation und zweckdienliche Einrichtungen des Eisenbahnbetriebes Handel und Industrie zu fördern und zu beleben, zum Segen der Länder und Völker auch ferner von Erfolg gekrönt sein.

Homburg v. d. H., den 9. August 1871.

gez. Wilhelm.

Und nun zum Schluss, meine Herren, lassen Sie mich den Wunsch aussprechen, dass es Ihnen abgesehen von Ihren hochwichtigen Geschäften in Berlin trotz der Hitze und des Staubes auch gefallen möge.

Der Präsident des Vereins:

Seien Sie versichert, Excellenz, dass, wie bisher, die Eisenbahn-Verwaltungen es als ihr höchstes Ziel ansehen werden, Alles nach den Bestimmungen, wie sie vorliegen, bestens einzurichten, die Transporte so zu bewältigen und auszuführen, wie es die Sicherheit, wie es der allgemeine Wunsch und am Ende auch das Recht fordert. Das Alles wird, nachdem jetzt ruhigere Zeiten zurückgekehrt sind, gewiss in jeder Weise angestrebt werden.

Der Herr Handels-Minister:

Ich sage Ihnen dafür meinen herzlichsten Dank.

Der Präsident des Vereins:

Was das Allerhöchste Handschreiben betrifft, so haben wir wohl Alle das tiefgefühlte Verlangen, unseren herzlichsten, innigen Dank dafür auszusprechen. Diesem Danke Ausdruck zu geben, ist nur dadurch möglich, dass wir Alle uns zu dem Rufe erheben:

Seine Majestät der Deutsche Kaiser Wilhelm, Er lebe hoch! (Dreimaliges Hoch der Versammlung.)

Seine Excellenz übergab das Original jenes Allerhöchsten Handschreibens, gegen dessen Veröffentlichung durch den Druck dieselbe nichts zu erinnern hatte, dem Herrn Präsidenten, Geheimen Regierungsrath Fournier, welcher — unter Zustimmung der Versammlung — die Niederlegung desselben in das Archiv des Vereins vorschlug.

Nachdem die Versammlung, wie erwähnt, ein dreimaliges lautes Hoch auf Seine Majestät ausgebraucht hatte, sprach der Herr Präsident dem Herrn Minister den Dank für die freundliche Anrede aus und ersuchte denselben die Sitzungen des Vereins mit seiner Gegenwart zu beehren.

Das Schriftführer-Amt übernahm der Syndicus, Justizrath Riem von der Berlin-Anhaltischen Bahn. Zu Ordnern der Versammlung wurden auf Ersuchen des Herrn Präsidenten die Herren Geh. Regierungsrath Domeier von der Hannoverschen Staats- und Director Auerbach von der Leipzig-Dresdner Bahn ernannt und nahmen diese das Amt an.

Nachdem hierauf der Vorsitzende die Verhandlungen mit einer kurzen Ansprache eingeleitet hatte** wurde der ausgegebenen Tagesordnung gemäss die Sitzung mit

Nr. 1 derselben durch Vortrag des

Verwaltungs-Berichts [1]

begonnen.

Ad 1 bis 3 incl. war nichts zu erinnern.

Ad 4a wurde die Aufnahme der Verwaltungen der

1) Märkisch-Posener,
2) Nordhausen-Erfurter,
3) Oberhessischen,
4) Alföld-Fiumaner,
5) Oesterr. Nordwestbahn,
6) Ungarischen Ostbahn,
7) Ungarischen Nordostbahn,
8) Ungarischen Westbahn und
9) Elsässischen

Eisenbahnen in den Verein einstimmig genehmigt.

* In den Anmerkungen geben wir erläuternde Notizen zum Protocoll unter Hinweisung auf die von uns bereits zum Abdruck gebrachten Commissions-Berichten. Die Redaction.

** Derselbe knüpft dabei an die rapide Entwickelung an, deren sich das Eisenbahnwesen seit der 25 Jahre erfreut, dass der Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen gegründet worden ist. Mit Erfindung der Dampfkraft sei das Eisenbahnwesen wie ein weltgeschichtliches Phänomen aufgetreten. Im Uebrigen liege keine Veranlassung vor, einen weiteren Rückblick auf die letzten 25 Jahre zu werfen, da darüber eine Denkschrift ausgearbeitet, die den Mitgliedern des Vereins bereits zugestellt worden. An diesen sei es nunmehr das begonnene Werk zu fördern.

[1] Abgedruckt in No. 33 S. 679 fg. dieser Zeitung.

Ad 4b wurde der Antrag der Niederländischen Centralbahn mit Berücksichtigung des § 2 Abs. 5 des Vereins-Statuts von der General-Versammlung einstimmig genehmigt und dieselbe in den Verein aufgenommen.

Ad 4d wurde der Antrag der Great-Eastern Eisenbahn-Gesellschaft auf Aufnahme in den Verein einstimmig abgelehnt.

Ad 4c und e, 5 und 6 war nichts zu erinnern.

Ad 7 wurden die Vorschläge im Verwaltungs-Berichte wegen redactioneller Aenderungen des Vereins-Statuts einstimmig genehmigt.[2]

Ad 8 bis 11 war nichts zu erinnern.

Ad 12 wurde auf Vorschlag des Herrn Präsidenten einstimmig beschlossen, dem Rendanten der Vereinskasse eine Vereinskarte zu ertheilen.

Ad 13 bis 16 war nichts zu erinnern.

Ad 17 wurde auf Vorschlag des Herrn Geh. Oberregierungsraths Heise von der Rechten Oder-Ufer-Bahn, von der Versammlung einstimmig beschlossen, dass die geschäftsführende Direction am Schlusse der Versammlung Vorschläge über die zu ernennende Commission resp. die Verwaltungen machen solle.

Ad 18 bis 23 war nichts zu erinnern.

Ad 24 wurde auf Vorschlag des Herrn Präsidenten von der Versammlung einstimmig die Herren Hofrath von Eichler von der Kaiser Ferdinands Nordbahn und Director Kühlwetter von der Köln-Minder Bahn zu Revisoren der Vereinscasse ernannt.

Die Herren nahmen dies Amt an und wurden ersucht, zu der betreffenden Nummer der Tagesordnung Bericht zu erstatten.

Ad 25 war nichts zu erinnern.

Nachdem der Herr Handels-Minister inzwischen den Sitzungssaal verlassen, wurde hierauf zur Feststellung der Liste der anwesenden Deputirten der zum Vereine gehörenden Gesellschaften durch Namens-Aufruf geschritten.

Uebergehend zu der

Nr. II der Tages-Ordnung

(Bericht der Commission über den Antrag der Direction der Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft, betreffend die Aufstellung allgemeiner Grundsätze einer rationellen Güter-Classifikation), referirte Herr Regierungsrath Jonas von der Königlich Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn mit Bezug auf den gedruckt vertheilten Commissionsbericht[3] vom 20. Juni 1871 und schlägt vor:

diesen Gegenstand der bereits bestehenden Commission für das Güter-Reglement, oder doch einer aus derselben zu bildenden Sub-Commission zu überweisen.

Der Herr Präsident eröffnete die Discussion über den Antrag der Commission:

eine besondere Commission zur Ausarbeitung einer übereinstimmenden, für die Vereins-Mitglieder vertragsmässig verbindlichen Vereins-Güter-Classifikation zu ernennen und es als Aufgabe derselben zu betrachten, Vorschläge über die geschäftliche Behandlung der auf Fortbildung resp. Abänderung der Classifikation bezüglichen Fragen zu machen.

Es sprachen für den Antrag der Commission der Herr Director Tellkampf von der Altona-Kieler, der Herr General-Secretär Dr. Sochor von der Böhmischen Westbahn, der Herr Regierungs-Assessor Reitzenstein von der Oberschlesischen E., der Herr Director Offermann von der Köln-Mindener, der Geh. Ober-Finanzrath Scheele von der Berlin-Anhaltischen, der Herr General-Director Freund von der I. Siebenbürger, der Herr General-Director Dr. Gross von der Oesterreichischen Nordwestbahn und der Herr General-Secretär v. Schreiner von der Oesterreichischen Südbahn, gegen den Antrag die Herren Assessor Büchtemann von der Bergisch-Märkischen, Director Schmidt von der Magdeburg-Leipziger und Assessor Wehrmann von den Elsässischen Bahnen und empfahl Letzterer namentlich das einfache Princip, welches bei den Elsässischen Bahnen eingeführt sei.[4]

Herr General-Secretär von Schreiner beantragte in seiner Rede, dass die Commission aus den verschiedenen Verbänden zusammengesetzt werden möge und nicht eine Subcommission aus der Commission für das Güter-Reglement gebildet werde.

Der Referent modificirt hierauf seinen Antrag dahin, dass die Theissbahn der von ihm vorgeschlagenen Subcommission noch hinzutreten sollte.

Obschon sich noch mehrere Redner gemeldet hatten, wurde dennoch Schluss der Debatte beantragt und von der Versammlung mit überwiegender Majorität angenommen.

Nachdem bei der Fragestellung noch verschiedene Anträge wegen Zusammensetzung der Commission gestellt worden, schlug der Herr Präsident vor, dass die geschäftsführende Direction in der morgenden Sitzung eine Commission von 15 Mitgliedern namhaft machen und die Versammlung alsdann über die Bestätigung dieser vorgeschlagenen Mitglieder beschliessen solle.

Die Versammlung nahm mit überwiegender, fast an Einstimmigkeit grenzender Majorität den zur Discussion gestellten Antrag mit dieser Modification an.

Es wurde hierauf zur

Nr. III der Tages-Ordnung

und zwar a) betreffend die Einführung des Bundes-Betriebs-Reglements an Stelle der jetzigen Vereins-Reglements geschritten.

Herr Director Kühlwetter von der Köln-Mindener E. referirt unter Bezugnahme auf den Commissions-Bericht vom 29. Juli d. J.[5]

Der Herr Präsident stellt den Antrag:

„ob das Bundes-Betriebs-Reglement für den Personen- und Güter-Verkehr vom 10. Juni 1870 an Stelle der jetzigen Vereins-Reglements treten solle — mit der Maassgabe, dass die gesetzliche Bestimmung wegen der Zusätze, die nach dem Gesetze zulässig sind, selbstverständlich in Kraft bleibe, —"

zur Discussion und, da sich Niemand zum Worte meldet, zur Abstimmung.

Der Antrag wurde einstimmig in der Versammlung angenommen.

Ad IIIb wurde der Antrag der Commission:[6]

„die Bestimmungen des § 3 des Norddeutschen Bundes-Reglements als Vereins-Bestimmungen zu acceptiren"

gleichfalls einstimmig angenommen.

Zur Nr. III c der Tages-Ordnung,

betreffend die Auslegung des § 14 des Vereins-Güter-Reglements wegen nachträglicher Dispositionen des Versenders,

übernahm Herr Director Schmidt von der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn das Referat mit Bezug auf den Commissions-Bericht vom 11. Juli cr.[7]

Der Herr Präsident stellt den Antrag,

„ob a) die Ansicht der Central-Direction der k. k. priv. Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, wonach die Eisenbahn nur solchen nachträglichen Dispositionen des Versenders Folge zu leisten habe, welche die Auslieferung des Gutes an dem Bestimmungs-Orte an einen Anderen, als den im Frachtbriefe bezeichneten Adressaten bezwecken, — dass sie aber nicht verpflichtet sei, solchen Dispositionen nachzukommen, welche die Auslieferung an einem anderen Bestimmungs-Orte, als dem ursprünglich im Frachtbriefe angegebenen, vorschreiben, es sei denn, dass das betreffende Gut sich noch auf dem Lager der Absende-Station befinde,"

oder

b) die Ansicht der Galizischen Carl-Ludwig-Bahn,
„nach welcher die Dispositionen des Versenders bis zur Auslieferung des Frachtbriefes an den Adressaten auch hinsichtlich der Bestimmung eines anderen Ablieferungs-Ortes zu befolgen,"

für die richtige zu erachten, zur Discussion.

Nachdem die Herren Regierungsrath Jonas von der Niederschlesisch-Märkischen E., General-Director Dr. Gross von der Oesterreichischen Nordwestbahn, Excellenz von Gossler von der Ostpreussischen Südbahn, Director Kühlwetter von der Köln-Mindener, Director Hemme von der Magdeburg-Halberstädter Bahn und der Referent sich an der Discussion betheiligt hatten, wurde Seitens der Herren von Gossler, Gross und mehreren Anderen der Antrag gestellt:

---

[2] Hiernach soll der § 2 des Vereinsstatuts, welcher die Grenzen des Vereins bezeichnet und von einer „früheren Deutschen Bundesregierung spricht, dahin redactionell abgeändert werden, dass der veränderten politischen Lage entsprechend gesagt werde: dass die Eisenbahn-Verwaltungen im Gebiete des Deutschen Reichs und der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie zur Theilnahme am Verein berechtigt sind. Ebenso soll der Wiener Beschluss, „alle aus den Vereinsbestimmungen entstehenden Rechtsstreitigkeiten schiedsrichterlich zu entscheiden," als besonderer Paragraph in das Vereinsstatut aufgenommen werden.

[3] Abgedruckt in No. 32 S. 663.

[4] Die Herren Regierungs-Assessor Büchtemann von der Bergisch-Märkischen Bahn und Director Ofermann betonten die Vorzüge der Freiheit in den Tarif-Festsetzungen, welcher das Publikum die grossen Ermässigungen zu danken habe, und stellten die Behauptung auf, dass die überwiegende Mehrzahl der Verwaltungen durch solche Anträge ihre Interessen nicht gewahrt sehen könne. Regierungs-Assessor Reitzenstein von der Oberschlesischen Bahn erwiderte hiergegen, dass keine Bahn genöthigt werden solle, sich eine Beschränkung ihrer finanziellen Operationen gefallen zu lassen. — Geh. Rath Scheele von der Berlin-Anhaltischen Bahn machte geltend, dass man eben langjährigen Bestrebungen Folge geben und eine Schuld gegen das Publikum abtragen müsse. Man solle die Commission zusammentreten lassen, selbst auf die Gefahr hin, dass nicht alle Wünsche befriedigt werden könnten. — Der Referent bezeichnet die Aufgabe der Commission wie folgt: Sie habe der ad hoc zu berufenden Generalversammlung Vorschläge zu machen, über welche die letztere abzustimmen habe. Alsdann werde den einzelnen Bahnverwaltungen Mittheilung zugehen mit der Aufforderung, zuzustimmen, oder abzulehnen. — Assessor Wehrmann von den Elsässischen Bahnen rühmt die einfachen Tarife derselben, welche durch jede Klassifizirung geschädigt werden würden. Jedenfalls sei es in hohem Grade wünschenswerth, wenn ein ähnliches System wie im Elsass auch im Verein zur Geltung kommen möchte.

[5] Abgedruckt in No. 33 S. 682 fg.

[6] Abgedruckt in No. 32 S. 665.

[7] Abgedruckt in No. 32 S. 665.

„über den Antrag der Commission zur Tagesordnung überzugehen."
Motivirt wurde derselbe dadurch, dass die General-Versammlung nicht competent sei, juristische Ansichten durch Beschluss für die richtigen zu erklären.
Dieser Antrag wurde jedoch in namentlicher Abstimmung mit 122 gegen 86 Stimmen abgelehnt, dagegen der Antrag der Commission mit grosser Majorität (100 gegen 26 Stimmen) angenommen.

Zu Nr. IV der Tages-Ordnung,

betreffend die Vervollständigung der Signatur der Stückgüter durch Angabe des Bestimmungs-Ortes referirte Herr Director Kühlwetter mit Bezugnahme auf den Commissions-Bericht vom 19. Juli 1871.[8]
Der Antrag:
„dem Publikum zu empfehlen, die Signatur in dem vorgeschlagenen Umfange zu vervollständigen, analog, wie die Berlin-Anhaltische Eisenbahn solches bereits gethan,"
wurde ohne Discussion von der Versammlung einstimmig angenommen.
Hiermit und nach Vortrag inzwischen eingelaufener Sachen[9] ohne besondere Bedeutung wurde die Sitzung um 1½ Uhr Nachmittags geschlossen.

Fortgesetzt Berlin, den 15. August 1871.

Nach Eröffnung der Sitzung durch den Präsidenten des Vereins wurde das Protocoll über die gestrigen Verhandlungen verlesen und von der General-Versammlung der Inhalt desselben ohne Widerspruch angenommen.
Hierauf referirte Herr Geh. Ober-Finanzrath Scheele von der Berlin-Anhaltischen E. zu Nr. II der Tagesordnung über die Zusammensetzung der Commission, welcher die Aufstellung der Grundsätze für eine rationelle Güter-Classifikation übertragen werden soll. Derselbe schlägt vor, die

Kaiser Ferdinands Nordb.,	Rheinische E,
Oesterreichische Staats-E.-G.,	Hannoversche Staatsbahn,
Oesterreichische Südbahn,	Thüringische E.,
Böhmische Westbahn,	Berlin-Anhaltische E.,
Theissbahn,	Berlin-Potsdam-Magdeb. E.,
Bayerische Staatsbahn,	Preuss. Ostbahn,
Badische Staatsbahn,	Niederschlesisch-Märkische E.
Sächsische Staatsbahn,	Oberschlesische und
Köln-Mindener E.,	Altona-Kieler E.
Bergisch-Märkische E.,	

zu Mitgliedern dieser Commission zu ernennen.
Die Versammlung trat diesem Antrage einstimmig bei.
Es wurde hierauf zur

Nr. V der Tages-Ordnung,

betreffend die Errichtung eines statistischen Centralbüreaus für den Verein und die Einführung einer gleichmässigen Statistik der Güterbewegung auf den Eisenbahnen übergegangen.
Herr Regierungs-Assessor Reitzenstein von der Oberschlesischen Eisenbahn referirt mit Bezug auf den Commissions-Bericht vom Januar 1871.[10]
Der Herr Präsident stellt die Nr. 1 des Commissions-Antrages:
„ob überhaupt ein gemeinschaftliches statistisches Central-Büreau etablirt werden solle,"
zur Discussion.
Die Herren Finanzrath Schickert von den Königl. Sächsischen Staats-E., General-Secretär Dr. Sochor[11] von der Böhmischen Westbahn, Director Tellkampf von der Altona-Kieler, Director Offermann von der Köln-Mindener, Präsident von Traunfels von der Kaiser Ferdinands Nordbahn, Geh. Ober-Finanzrath Scheele von der Berlin-Anhaltischen E., General-Director Dr. Gross von der Oesterreichischen Nordwestbahn und der Herr Referent betheiligten sich an der Debatte und stellten die Herren Dr. Gross und Geh. Ober-Finanzrath Scheele folgenden Antrag:
Der Verein erklärt sich im Grundsatz für Errichtung eines statistischen Büreau's und beauftragt die für den Tarif heute niedergesetzte Commission, die technische Ausführbarkeit und die öconomische Seite der Frage näher zu prüfen und darüber demnächst anderweit zu berichten.
Dieser Antrag wurde zur Abstimmung gestellt und mit überwiegender Majorität von der Versammlung angenommen.
Hierauf wurde zur

[8] Abgedruckt in No. 32 S. 666.
[9] Der Vorsitzende machte nämlich Mittheilungen von zwei Anträgen, welche der Direction zugegangen, von denen der eine von der Directionen des Zoologischen Gartens und des Berliner Aquariums ausgeht und eine Herabsetzung des Tarifs für wilde Thiere, der zweite von der Preussischen Lebens-Versicherungs-Gesellschaft zu Berlin und die Uebernahme von ⅘ der Leistungen bezweckt, welche durch das Gesetz über die Haftpflicht der bei dem Eisenbahnbetrieb vorkommenden Unglücksfälle den Eisenbahn-Verwaltungen auferlegt sind.
[10] Abgedruckt in No. 32 S. 667.
[11] Derselbe stellt den Antrag, auf die Berathung und Beschlussfassung der Commission für jetzt nicht einzugehen, dieselbe vielmehr bis zu dem Zeitpunkte zu vertagen, wo sich die Verein-Verwaltungen über eine gemeinsame Classification resp. Nomenclatur geeinigt hätten.

Nr. VI der Tages-Ordnung,

betreffend die Anträge der Directionen der Oberschlesischen, Köln-Mindener und Main-Weser-Bahn auf Abänderung des Vereins-Regulativs für die gegenseitige Wagenbenutzung, übergegangen.
Herr Regierungsrath Dr. Reinhardt von der Thüringischen Bahn referirt mit Bezug auf den Commissions-Bericht vom 11. Juli 1871[12] und stellt den Schlussantrag desselben als denjenigen hin, über den zuvörderst in Discussion zu treten sein würde.
Die Herren Ober-Postrath Grosch von der Badischen Staats-E., Assessor Dr. von Wallenrodt von der Oberschlesischen, Geh. Regierungsrath Domeier von der Hannoverschen Staats-E., Director Bender von der Lübeck-Büchener, Finanzrath Mohn von der Württembergischen Staats-E., General-Directionsrath Petri von der Bayerischen Staats-E., Inspector Spitzer von der Galizischen Carl-Ludwig-Bahn und Herr Regierungsrath Hartnack von der Bebra-Hanauer Bahn betheiligten sich an der Debatte und beantragte der Herr Präsident:
zuvörderst abzustimmen, ob in die Berathung des ganzen Commissions-Berichts eingetreten werden solle.
Die Versammlung war hiermit einverstanden und wurde mit 115 Stimmen gegen 107 Stimmen beschlossen, in die Berathung des Commissions-Berichtes einzutreten.
Da wir jedoch diesen umfangreichen Commissions-Bericht zu VI der Tages-Ordnung noch nicht mittheilen konnten, ohne dessen Einsicht ein Verständniss der betr. Beschlüsse der Generalversammlung nicht möglich ist, so müssen wir ein eingehenderes Referat über die Berathungen zu No. VI uns auf eine der nächsten Nummern vorbehalten, und bemerken hier nur, dass zu den §§ 2, 3, 5, 11, 13, 14, 18, 20, 21, 22 des Vereins-Wagenregulativs Vorschläge auf Abänderung derselben angenommen wurden.

Fortgesetzt Berlin, den 16. August 1871.

Vor Verlesung des Protocolls über die gestrige Sitzung beantragte der Referent ad VI der Tages-Ordnung, Herr Regierungsrath Dr. Reinhardt, dass die General-Versammlung bestimme, welche Commission die Umarbeitung des Regulativs nach den gestrigen Bestimmungen bewirken solle.
Auf Antrag des Herrn Geh. Ober-Regierungsraths Heise von der Rechten Oder-Ufer-Bahn beschliesst die Versammlung einstimmig, dass die bisherige Commission diese Umarbeitung übernehmen solle.
Herr General-Directionsrath Petri von der Bayerischen Staats-E. beantragt, diese Commission zu beauftragen, das Wagen-Regulativ den von der General-Versammlung beschlossenen Grundzügen und Bestimmungen entsprechend umzuarbeiten und alsdann der geschäftsführenden Direction zur weiteren Bearbeitung und Vorbereitung für die einzuberufende ausserordentliche General-Versammlung vorzulegen.
Die Versammlung erklärt sich hiermit einverstanden — ebenso auf Antrag des Herrn Regierungs-Assessor Reitzenstein damit, dass ad V der Tages-Ordnung[13] in der nächsten ausserordentlichen General-Versammlung weitere Beschlussfassung erfolge.

Zur Nr. VII der Tages-Ordnung,

betreffend die Frage über feste und lose Wagenbestandtheile (Referent Herr Stummer von Traunfels von der Kaiser Ferdinands Nordbahn), wurde der Antrag der Commission vom Juli 1871[14] von der Versammlung einstimmig angenommen.

Zur Nr. VIII der Tages-Ordnung,

betreffend die technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebs-Einrichtungen der Eisenbahnen, referirt Herr Stummer von Traunfels gleichfalls mit Bezug auf den Commissions-Bericht vom Juli 1871[15].
Die Versammlung nahm diese neue Fassung der „technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebs-Einrichtungen der Eisenbahnen" en bloc an und beschloss bei allen technischen Fragen lediglich das Metermaass zu Grunde zu legen.
Jedoch bemerkt Herr Finanzrath Mohn von der Württembergischen Bahn, dass seine Verwaltung die Bestimmungen wegen Zahl der Bremsen S. 44 zu befolgen ausser Stande sei, weil das Steigungs-Verhältniss der Bahnen sich vielfältig von 1 : 40 bis 1 : 100 erstrecke und die meisten Wagen, welche von den fremdländischen Bahnen zugeführt würden, ohne Bremse seien. Es würde daher bei strenger Befolgung dieser Vorschriften über die Zahl der Bremsen auf jeder Grenz-Station ein Brems-Wagen-Park gehalten werden müssen. Dies sei unmöglich. —
Der Abgeordnete der Bayerischen Staatsbahn, ingleichen die Oesterreichische Südbahn beantragen, dass hinsichts der bereits vorhandenen Maschinen die neuen Vorschriften nicht anwendbar, sondern nur bei Neu-Anschaffungen maassgebend sein sollen.
Die Versammlung erklärt sich hiermit einverstanden, nur die Pfälzische Bahn protestirt für sich und die Hessische Ludwigsbahn

[12] Wir werden denselben demnächst mittheilen.
[13] Abgedruckt No. 31 S. 634.
[14] Abgedruckt No. 32 S. 669.
[15] Abgedruckt No. 33 S. 684.

hiergegen, indem sie behauptet, dass sie auch für neu anzuschaffende Locomotiven die jetzt verlangte höhere Construction nicht acceptiren könne.

Herr Central-Director von Ruppert von der Oesterreichischen Staats-E.-G vermisst in dem Entwurf § 41 eine Bestimmung über die nothwendige Entfernung der Barrièren und beantragt, dass dieser Punct von der technischen Commission noch einmal in Erwägung gezogen werde.

Die Versammlung erklärte sich ferner mit dem II. Theile des Commissions-Berichtes und dem darin enthaltenen Antrage der Commission einverstanden.

Zur Nr. IX der Tages-Ordnung,

betreffend den Antrag der technischen Commission auf Revision der Grundzüge für die Anlage und den Betrieb secundärer Eisenbahnen (Referent Herr Stummer von Traunfels mit Bezug auf den Commissions-Bericht vom Juli 1871, abgedruckt No. 33 S. 685).

Die Versammlung beschliesst einstimmig, dass die technische Commission mit der Revision der Grundzüge für die Anlage secundärer Bahnen zu beauftragen, —

dass jedoch das Ergebniss der Berathung der technischen Commission der nächsten General-Versammlung vorgelegt, nicht aber erst einer einzuberufenden Techniker-Versammlung unterbreitet werden soll.

Zur Nr. X der Tages-Ordnung,

betreffend die Einführung des einheitlichen Entfernungsmaasses, referirt Herr von Stummer mit Bezug auf den Commissions-Bericht vom 17. Juli 1871 (abgedruckt No. 33 S. 685).

Der Referent bemerkt, dass aus Versehen im Commissions-Bericht hinter dem Satze:

Alle statistischen Nachweisungen sollen in Kilometern geführt werden,

„unter Beibehaltung des Zollcentners statt Pfund, Klafter etc. auch das Kilogramm, den Kubikmeter und die sonstigen metrischen Maasse als obligatorisch einzuführen"

fortgelassen sei.

Der Herr Referent empfiehlt den Antrag des Commissions-Berichtes (obligatorische Einführung des Kilometer als Entfernungsmaass im ganzen Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen) zur Annahme, welchen dann auch die Versammlung einstimmig annimmt.

Zu Nr. XI der Tages-Ordnung

hatte die Versammlung bei dem Bericht über die Eisenbahn-Zeitung und die technische Zeitschrift des Vereins Nichts zu erinnern.

Ebenso fand zu

Nr. XII der Tages-Ordnung,

betreffend die Rechnungslegung über die Verwaltung der Vereinscasse (Referent Herr Director Kühlwetter) die Versammlung gegen diese Rechnungslegung Nichts zu erinnern und ertheilt der geschäftsführenden Direction Decharge.

Zur Nr. XIII der Tages-Ordnung,

betreffend Wahl einer neuen geschäftsführenden Direction, beantragte Herr Dr. Gross der geschäftsführenden Direction die Fortführung der Geschäfte bis zur nächsten General-Versammlung durch Acclamation zu übertragen.

Die Versammlung trat diesem Antrage bei und erwählte durch Acclamation einstimmig die gegenwärtige geschäftsführende Direction als solche bis zur nächsten ordentlichen General-Versammlung.

Der Vorsitzende nahm diese Wahl Namens der geschäftsführenden Direction dankend an.

Ad XIV der Tages-Ordnung

fällt fort, da ein Wechsel der geschäftsführenden Direction nicht stattfindet.

Ad XV der Tages-Ordnung

soll die Wahl des Orts der nächsten ordentlichen General-Versammlung in der von der geschäftsführenden Direction noch in diesem Herbste zu berufenden ausserordentlichen General-Versammlung erfolgen.

Bericht über die Verkehrs-Resultate der Eisenbahn-Verbände, welche innerhalb des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen bestehen, für das Jahr 1870.

I. Der Norddeutsche Verband. Dieser seit dem Jahre 1848 bestehende Eisenbahn-Verband zählte auch im Jahre 1870 zu seinen Mitgliedern diejenigen Eisenbahn-Verwaltungen, welche demselben im Jahre 1869 bereits angehörten. Es sind dies:

1) die Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft,
2) die Königliche Eisenbahn-Direction in Hannover,
3) die Direction der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft,
4) das Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft,
5) das Directorium der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft,
6) das Directorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie,
7) die General-Direction der Königlich Sächsischen Staatsbahnen,
8) das Directorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft,
9) das Directorium der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft.

Verkehrs-Erweiterungen hat der Verband nur insofern erfahren, als zwischen mehreren Stationen desselben und Arnheim an der Niederländischen Rhein-Eisenbahn ein directer Güter-Verkehr via Oberhausen eröffnet und mit der Station s'Gravenhage (Haag) derselben Eisenbahn ein directer Personen-Verkehr, sowohl via Oberhausen, als auch via Salzbergen eingeführt ist.

Das Abrechnungsbüreau des Verbandes befindet sich bei der Direction der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft in Köln.

Zur Abrechnung kamen:

1) im Personenverkehr, einschliesslich Gepäck:

2 042 287 Thlr. 26 Sgr. 4 Pf. für die Beförderung von 292 671 Personen
gegen
2 211 928 „ 12 „ 4 „ für die Beförderung von 259 403 „
im Jahre 1869, mithin

169 640 Thlr. 16 Sgr. — Pf. weniger und 33 268 Personen mehr als im Jahre 1869.

Es wurden befördert:

1870 in			1869	
I. Classe	20 314	Personen, dagegen	17 986	Personen
„ II. „	138 914	„ „	118 909	„
„ III. „	88 836	„ „	77 963	„
„ IV. „	5 015	„ „	6 163	„
Militärs	25 188	„ „	13 794	„
Auswanderer	14 404	„ „	24 588	„
	292 671	Personen gegen	259 403	Personen.

2) im Güter-Verkehre:

4 011 550 Thlr. 10 Sgr. 5 Pf. für beförderte 10 535 183 Ctr. Güter aller Art, gegen
3 830 509 „ — „ — „ für beförderte 10 184 472 „ „
im Jahre 1869, mithin

181 041 Thlr. 10 Sgr. 5 Pf. und 350 711 Ctr. mehr als im Jahre 1869.

3) An Wagenmiethen:

und zwar in Gemeinschaft mit den im Preussisch-Braunschweigischen Eisenbahn-Verbande erwachsenen — cfr. No. XI —

1 264 533 Thlr. 22 Sgr. 10 Pf. für 39 917 129 Achsmeilen
gegen
1 342 391 „ 14 „ 4 „ für 31 570 314,9 „
im Jahre 1869, mithin

77 857 Thlr. 21 Sgr. 6 Pf. weniger und 8 346 814,1 Achsmeilen mehr als im Jahre 1869.

4) Die Gesammt-Abrechnungssumme

belief sich

im Jahre 1870 auf . . 7 318 371 Thlr. 29 Sgr. 7 Pf.
„ „ 1869 „ . . 7 384 828 „ 26 „ 8 „
im Jahre 1870 mithin weniger . 66 456 Thlr. 27 Sgr. 1 Pf.

II. Der Mitteldeutsche Eisenbahn-Verband. Zu den Mitgliedern dieses seit dem Jahre 1851 bestehenden, im Jahre 1869 aber reconstituirten Eisenbahn-Verbandes gehörten auch im Jahre 1870 folgende Eisenbahn-Verwaltungen:

1) die Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft,
2) das Directorium der Magdeburg-Leipziger Eisenb.-Gesellschaft,
3) die General-Direction der Königlich Sächsischen Staats-Eisenbahnen,
4) das Directorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie,
5) die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft,
6) die Königliche Eisenbahn-Direction in Cassel,
7) der Verwaltungsrath der Frankfurt-Hanauer Eisenb.-Gesellschaft,
8) die Direction der Main-Neckar-Eisenbahn,
9) der Verwaltungsrath der Hessischen Ludwigsbahn,
10) die Direction der Pfälzischen Eisenbahnen,
11) die Direction der Taunus-Eisenbahn,
12) die Königliche Eisenbahn-Direction zu Wiesbaden,
13) die Königliche Eisenbahn-Direction in Saarbrücken.

Der Mitteldeutsche Eisenbahn-Verband hat sich im Jahre 1870 ausgedehnt durch den Beitritt des Directoriums der Berlin-Stettiner Eisenbahn mit der Verbandsstation Stettin, der unter Verwaltung des Directoriums der Leipzig-Dresdner Eisenbahn stehenden Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn mit der Verbandstation Cottbus und der Gotha-Leinefelder Eisenbahn, eines Theiles der Unternehmungen der Direction der Thüringischen Eisenbahn mit den Stationen Langensalza und Mühlhausen. Ausserdem ist noch am Schlusse des Jahres

ein directer Güterverkehr eingerichtet worden mit den Stationen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen Zwickau, Glauchau, Crimmitschau und Altenburg über Leipzig und mit den Stationen Chemnitz, Frankenberg, Hainichen, Annaberg und Freiberg über Döbeln, während bis dahin nur die jenseits Dresden belegenen Bahnstrecken der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen in den Verbands-Verkehr hineingezogen waren.

Innerhalb der Grenzen, welche der Verband am Schlusse des Jahres 1869 hatte, sind an bedeutenderen directen Verkehren eingerichtet worden ein directer Güter-Verkehr mit der Station St. Wendel der Rhein-Nahe-Eisenbahn und den Stationen Brebach und Saargemünd als Stationen der Königlichen Saarbahn, sowie directer Verkehr für Steinkohlentransporte zwischen den Kohlen-Stationen der Saarbahn, beziehungsweise der Station Bingerbrück und allen Stationen der Bebra-Hanauer Eisenbahn von Langenselbold bis einschliesslich Fulda.

Dagegen sind mit Ausnahme des Verkehrs zwischen Hamburg etc. und Stationen der Thüringischen Eisenbahn sämmtliche directen Verbandsverkehre, welche noch im Jahre 1869 in den Geschäftsbereich des Verbandes gehörten, aus demselben ausgeschieden, zuletzt mit Ende März der Personenverkehr mit Stationen der Deutz-Giessener Eisenbahn, welcher in den Sächsisch-Rheinischen Verbands-Verkehr übergegangen ist.

Verrechnet wurden:

1) im Personen-Verkehre incl. Gepäck

495 401 Thlr. 27 Sgr. 7 Pf. für die Beförderung von 54 497 Personen
und zwar 5 145 Personen in erster Wagenclasse,
34 714 „ „ zweiter „ und
14 638 „ „ dritter „
in Summa 54 497 Personen im Jahre 1870 gegen
700 286 Thlr. 17 Sgr. 6 Pf. und 70 858 Personen
im Jahre 1869, mithin
204 884 Thlr. 19 Sgr. 11 Pf. und 16 361 Personen
weniger als im Jahre 1869.

2) im Güter-Verkehre:

1 271 704 Thlr. 29 Sgr. — Pf. für die Beförderung von 2 285 135,$_9$ Ctr.
Eil- und Frachtgut nebst
Viehtransporten u. zwar:
121 759,$_1$ Ctr. Eilgut,
313 052,$_0$ „ Classe I,
306 103,$_6$ „ „ II,
298 143,$_2$ „ „ A,
68 943,$_5$ „ „ B,
877 262,$_9$ „ „ C,
169 939,$_8$ „ „ D,
86 731,$_8$ „ Spec.-Tar. I,
34 400,$_0$ „ „ „ II,
8 800,$_6$ „ „ „ III.
2 285 135,$_9$ Ctr. gegen
976 500 Thlr. 9 Sgr. 4 Pf. und 1 793 366,$_2$ Ctr.
im Jahre 1869, mithin
295 204 Thlr. 19 Sgr. 8 Pf. und 491 769,$_7$ Ctr.
mehr als im Jahre 1869.

Die Summe der Nachnahmen und Nachnahme-Provisionen belief sich im Jahre 1870 auf . 487 719 Thlr. 23 Sgr. 8 Pf. gegen
431 546 „ 22 „ 11 „ im Jahre 1869
mithin . 56 173 Thlr. — Sgr. 9 Pf. mehr i. J. 1870.

Die Gesammtabrechnungssumme belief sich also im Jahre 1870 auf . . . . 2 254 826 Thlr. 20 Sgr. 3 Pf.
während sie im Jahre 1869 nur . . . . 2 108 333 „ 19 „ 9 „
betrug. Im Jahre 1870 mithin mehr . 146 493 Thlr. — Sgr. 6 Pf.

III. Der Rheinisch-Thüringische Verband. Dem im Jahre 1853 gegründeten Rheinisch-Thüringischen Eisenbahn-Verbande haben im Jahre 1870 folgende Bahnen angehört:

1) die Königliche Eisenbahn-Direction in Elberfeld (Bergisch-Märkische Bahn),
2) die Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn,
3) die Hessische Nordbahn,
4) die Bebra-Hanauer Bahn,
5) die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft,
6) die Werra-Eisenbahn,
7) das Directorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie,
8) die General-Direction der Königlich Sächsischen Staats-Eisenbahnen.

An Verbandstationen sind im Jahre 1870 zugegangen:

a) Laer der Bergisch-Märkischen Bahn,
b) Lagensalza, Mühlhausen, Ballstedt und Gross-Gottern der Thüringischen resp. der Gotha-Leinefelder Eisenbahn,
c) Oeslau der Werra-Bahn, jedoch nur für den Kohlen-Verkehr.

Der seitherige directe Eil- und Frachtgut-Verkehr zwischen Stationen des Rheinisch-Thüringschen Verbandes und den Stationen

a) Köln und Düren der Rheinischen Bahn,
b) Prag, Brünn, Olmütz, Pardubitz, Pressburg, Palota-Pest und Steinbruch der Oesterreichischen Staatsbahn und
c) Wien und Marchegg der Kaiser Ferdinands-Nordbahn,

sowie die im Jahre 1867 eingeführten directen Frachtsätze für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten und Oelsamen von Stationen der Kaiser Ferdinands Nordbahn und der nördlichen und südöstlichen Linie der Oesterreichischen Staatsbahn nach Stationen der Bergisch Märkischen, Westfälischen und Hessischen Nordbahn haben auch im Jahre 1870 fortbestanden.

Geschäftsführende Direction des Verbandes ist die Königliche Eisenbahn-Direction in Cassel.

Zur Abrechnung kamen:

1) im Personen-Verkehre

78 463 Thlr. 12 Sgr. — Pf. für die Beförderung von 18 637 Personen
gegen
93 706 „ 17 „ — „ für die Beförderung von 21 680 „
im Jahre 1869, mithin
15 243 Thlr. 5 Sgr. — Pf. und 3 043 Personen
weniger als im Jahre 1869.

2) im Güter-Verkehre incl. Fahrzeuge, Vieh etc.

3 449 132 Thlr. 29 Sgr. — Pf. für Beförderung von 11 241 901 Centner
Güter aller Art gegen
3 699 537 „ 7 „ — „ für Beförderung von 11 563 576 Centner
im Jahre 1869, mithin
250 404 Thlr. 8 Sgr. und 321 675 Centner
weniger als im Jahre 1869.

Die Gesammt-Abrechnungs-Summe des Jahres 1870 betrug
3 527 596 Thlr. 11 Sgr. — Pf.
diejenige des Jahres 1869 dagegen . . 3 793 243 „ 24 „ — „
im Jahre 1870 mithin weniger . . . . 265 647 Thlr. 13 Sgr. — Pf.

IV. Der Westdeutsche und der Nordwestdeutsche Verband. Die Geschäfte dieser beiden Eisenbahn-Verbände, welche im Jahre 1869 aus dem früheren Mitteldeutschen Verbande hervorgegangen sind, leitet die Königliche Direction der Main-Weserbahn in Cassel.

Zu den Mitgliedern dieser Verbände gehörten auch im Jahre 1870 folgende Eisenbahn-Verwaltungen:

A. zum Westdeutschen Verbande:

1) die Direction der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft,
2) die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft,
3) die Grossherzogliche Eisenbahn-Direction in Schwerin (Mecklenburgische Bahn),
4) die Königliche Eisenbahn-Direction in Hannover,
5) das Directorium der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft,
6) das Directorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft,
7) das Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft,
8) die Direction der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft,
9) die Königliche Direction der Main-Weser-Bahn,
10) die Direction der Main-Neckar-Eisenbahn,
11) die Direction der Grossherzoglich Badischen Verkehrs-Anstalten,
12) die Königlich Württembergische Eisenbahn-Direction.

B. zum Nordwestdeutschen Verbande:

Die Verwaltungen der vorstehend sub 1—9 verzeichneten Bahnen, sowie

10) die Direction der Taunus-Bahn,
11) die Königliche Eisenbahn-Direction in Wiesbaden (Nassauische Staatsbahn),
12) der Verwaltungsrath der Hessischen Ludwigs-Bahn,
13) die Direction der Pfälzischen Bahnen,
14) die Rhein-Nahe-, Königliche Saarbrücker und Saarbrücken-Trierer Bahnen.

Vom 1. Januar 1870 ab ist für den Westdeutschen und den Nordwestdeutschen Verband gemeinsam ein directer Güterverkehr mit Stationen der Französischen Ostbahn, und zwar für den Westdeutschen Verband via Kehl, für den Nordwestdeutschen Verband dagegen via Weissenburg und Forbach eingeführt worden, welcher die Bezeichnung „Westdeutsch- und Nordwestdeutsch-Französischer Güterverkehr“ führt.

Dabei sind die nachfolgenden Deutschen Stationen betheiligt: Hamburg, Lübeck, Büchen, Bremerhaven, Geestemünde, Bremen, Harburg, Hannover, Göttingen, Stettin, Berlin, Potsdam, Magdeburg, Braunschweig, Oschersleben, Kassel und Giessen.

Im Uebrigen sind für jeden der beiden Verbände speciell die nachfolgenden Veränderungen etc. zu verzeichnen.

A. Westdeutscher Verband.

I. Personen- und Gepäckverkehr.

1) Vom 1. Januar ab wurde directe Expedition zwischen den Stationen Berlin, Potsdam, Brandenburg, Magdeburg einerseits und Northeim, Herzberg, Schwarzfeld-Lauterberg andererseits, sowie zwischen Nordhausen einerseits und Giessen und Frankfurt a/M. andererseits eingeführt.

2) Desgleichen vom 10. April ab directe Expedition von Auswanderern und deren Effecten ab Darmstadt und Heidelberg nach Hamburg, Geestemünde, Bremen und Harburg andererseits.

3) Vom 1. Juli ab ist directe Expedition zwischen Oldenburg einerseits und Frankfurt a/M. andererseits eingeführt worden.

4) Desgleichen vom 1. October ab zwischen Lübeck einerseits und Giessen andererseits.

5) Von gleichem Zeitpunkt ab ist die directe Expedition zwischen den nachbezeichneten Stationen aufgehoben worden:

Geestemünde nach und von Heidelberg und Stuttgart,
Bremem " " " Ulm,
Hannover " " " Pforzheim,
Kreiensen " " " Heidelberg,
Göttingen " " " Baden,
Kassel " " " Eydtkuhnen, Königsberg, Danzig und Frankfurt a/O.

6) Vom 1. October ab ist für Beförderung von Auswanderern und deren Effecten directe Expedition ab Mannheim nach Hamburg, Geestemünde, Bremen, Harburg andererseits zur Einführung gelangt.

7) Vom 1. November ab ist die Ausgabe von Retourbillets eingeführt worden für Bremen, Harburg, Hannover nach und von Giessen und Frankfurt a/M.

8) Vom 1. December ab directe Expedition zwischen Osterode a/Harz einerseits und Berlin, Magdeburg, Giessen, Frankfurt a/M. andererseits.

9) Desgleichen vom 15. December ab zwischen der Station Homburg v. d. H. einerseits und Hamburg, Bremen, Harburg, Hannover, Berlin, Magdeburg, Kassel, Giessen andererseits.

Ausserdem ist vom Monat Juni resp. Juli ab eine directe Personen- und Gepäck-Expedition zwischen Frankfurt a/M. einerseits und Kopenhagen via Harburg, Altona, sowie den Nordseebädern Helgoland und Noderney via Geestemünde in der Weise eingerichtet worden, dass zu den für Frankfurt a/M. — Harburg resp. Geestemünde gelösten Billets I. und II. Klasse für Harburg — Kopenhagen resp. Geestemünde — Helgoland oder Norderney Zusatz-Billets ausgegeben worden.

II. Güter-Verkehr.

Neu aufgenommen:
vom 1. Januar ab die Station Jagstfeld,
" 1. Juni ab die Station Scharzfeld-Lauterberg und Herzberg der Hannoverschen Bahn, sowie Emmendingen der Badischen Bahn,
" 15. Juni ab die Stationen Verden und Nienburg der Hannoverschen Bahn,
" 1. Juli ab die Stationen Wilhelmshafen, Varel, Oldenburg und Delmenhorst der Oldenburgischen Bahn,
" 1. August ab die Stationen Bernburg, Strassfurt, Güsten, Aschersleben, Thale, Quedlinburg, Halberstadt und Wasserleben der Magdeburg-Halberstädter Bahn,
" 1. October ab die Station Arenshausen der Hannoverschen Bahn, jedoch nur für den Verkehr mit Brandenburg und Potsdam,
" 10. October ab die Station Osterode der Hannoverschen Bahn,
" 1. November Stationen Ocker und Goslar der Hannoverschen Bahn, jedoch nur für den Verkehr mit Frankfurt a/M. und Mannheim.

Vom 1. Juni ist der mit der Hannoverschen Station Northeim bestehende Verkehr auf die directe Expedition nach und von Stettin, Berlin, Potsdam, Brandenburg und Magdeburg ausgedehnt worden.

B. Nordwestdeutscher Verband.

I. Personen- und Gepäck-Verkehr.

Es sind Veränderungen nicht vorgekommen.

II. Güter-Verkehr.

1) Vom 1. August ab sind neu zugegangen:
die Stationen Bernburg, Stassfurt, Güsten, Aschersleben, Thale, Quedlinburg, Halberstadt und Wasserleben der Magdeb.-Halberst.-Bahn, die Stationen Kirn, St. Wendel, Friedrichsthal, Sulzbach, Saargemünd, Brebach, Styringen, Louisenthal, Völklingen, Bous, Merzig und Wiltingen der Rhein-Nahe- und Saarbrücker Bahn, für welche nur mit einem Theil der Verbandstationen bis dahin directe Tarifsätze bestanden,
die Station Lambrecht der Pfälzischen Bahn desgleichen wie vor.

2) Von demselben Zeitpunkt ab sind ausgefallen:
die Station Celle,
die Station Hanau für den Verkehr mit Kreiensen, Northeim, Göttingen, Münden, loco; Oschersleben, Wolfenbüttel und Braunschweig,
die Station Schaidt der Pfälzischen Bahn.

3) Vom 10. October ab ist die Station Osterode der Hannoverschen Bahn in den directen Verkehr aufgenommen worden.

Zur Abrechnung kamen für beide Verbände:

1) im Personen-Verkehr incl. Gepäcküberfracht:

483 394 Thlr. 21 Sgr. 9 Pf.	für die Beförderung von	61 995 Personen
	gegen	
503 964 " 17 " 11 "	für die Beförderung von im Jahre 1869, mithin	69 195 "
20 569 Thlr. 26 Sgr. 2 Pf.	und	7 200 Personen
	weniger als im Jahre 1869.	

2) im Güter-Verkehre:

1 500 786 Thlr. 26 Sgr. 9 Pf.	für beförderte Eil- und Frachtgüter	2 942 845,6 Centner
	gegen	
1 613 276 " 5 " 2 "	für beförderte im Jahre 1869, mihin	3 719 019,7 "
112 489 Thlr. 8 Sgr. 5 Pf.	und	776 174,1 Centner
	weniger als im Jahre 1869.	

Von den beförderten Personen benutzten
4 228 Personen die I. Wagenclasse,
30 385 " " II. "
27 382 " " III. "
61 995 Personen.

Die beförderten Güter bestanden aus:
189 838,8 Centner Eilgut,
281 475,1 " Frachtgut Classe I,
322 151,3 " " " II,
450 836,6 " " " A,
265 813,1 " " " B,
737 804,1 " " " C,
233 488,8 " " " D,
50 003,6 " Special-Tarif-Classe,
411 424,2 " Ausnahme Tarif Classe.
2 942 845,6 Centnern.

Die Gesammt-Abrechnungs-Summe beider Verbände betrug
1 984 181 Thlr. 18 Sgr. 6 Pf.
gegen 2 117 240 " 23 " 1 " im Jahre 1869, mithin
133 059 Thlr. 4 Sgr. 7 Pf. weniger als im Jahre 1869.

V. Der Hannover-Bayerisch-Oesterreichische Verband und
VI. Der Hannover-Thüringische Verband. — Diese beiden Verbände sind im Jahre 1859 gegründet und gehörten im Jahre 1870 an:

a) dem Hannover Thüringischen Verbande:

1) die Berlin-Hamburger Bahn,
2) die Lübeck-Büchener Bahn,
3) Hannoversche Bahn,
4) Braunschweigische Bahn,
5) Hessische Nordbahn,
6) Bebra-Hanauer Bahn,
7) Thüringische Bahn,
8) Werra-Bahn.

b) dem Hannover-Bayerisch-Oesterreichischen Verbande

1) die Hannoversche Bahn,
2) die Westfälische Bahn,
3) die Braunschweigische Bahn,
4) die Hessische Nordbahn,
5) Thüringische Bahn,
6) die Werra-Bahn,
7) die Bayerische Staatsbahn,
8) die Bayerische Ostbahn,
9) die Kaiserin Elisabeth Bahn,
10) die Oesterreichische Südbahn nebst der Fünfkirchen-Barcser Bahn und Mohacs-Fünfkirchener Bahn.

Die beiden letztgenannten Bahnen gehören dem Verbande nur hinsichtlich des Getreide-Verkehrs an.

Der Personen- und Gepäck-Verkehr der Hessischen Nordbahn mit der Werra-Bahn wird seit dem 1. Juni 1870 nicht mehr im Hannover-Thüringischen Verband abgerechnet.

Der seitherige Eil- und Frachtgut-Verkehr beider Verbände hat im Jahre 1870 fortbestanden und sind am 1. Mai 1870 dem Hannover-Bayerisch-Oesterreichischen Verbande die Stationen der Bayerischen Staatsbahn Hergatz und Kolbermoor im Verkehr mit den Nordseehäfen, und zwar für die Beförderung von Baumwolle in Wagenladungsclasse B, sowie die Station der Oesterreichischen Südbahn Boglar für den Getreide-Verkehr zugetreten.

Geschäftsführende Direction beider Verbände ist die Königliche Eisenbahn-Direction zu Kassel.

Die Verkehrs-Resultate im Jahre 1870 waren folgende:

A. im Hannover-Thüringischen Verband.

1) Einnahmen für die Beförderung von

	7282 Pers. incl. Reisegep.		39 248 Thlr. 15 Sgr. 2 Pf.
gegen i. J. 1869	12 741 " " "		67 756 " 13 " 10 "
Mithin im Jahre 1870 weniger	5 459 Personen	und	28 507 Thlr. 28 Sgr. 8 Pf.

2) Einnahme für den Transport von Vieh

und Fahrzeugen	7 132 Thlr. 17 Sgr. 4 Pf.
gegen im Jahre 1869	6 500 " 1 " 1 "
Mithin im Jahre 1870 mehr .	632 Thlr. 16 Sgr. 3 Pf.

3) Einnahme für den Transport von

	516 667 Ctr. Eil- u. Frachtgut		225 593 Thlr. 11 Sgr. — Pf.
gegen in 1869	651 501 " " " "		277 893 " 20 " — "
Mithin i. Jahre 1870 weniger	134 834 Ctr.	und	52 300 Thlr. 9 Sgr. — Pf.

B. im Hannover-Bayerisch-Oesterreichischen Verbande.

1) Einnahme für die Beförderung von 1214 Pers. incl. Reisegep. 15 365 Thlr. 5 Sgr. 11 Pf.
gegen in 1869 1919 „ „ „ 24 287 „ — „ 9 „
Mithin 1870 weniger . . . 705 Pers. mit weniger 8 921 Thlr. 24 Sgr. 10 Pf.

2) Einnahme für den Transport von 666 591 Ctr. Eil- u. Frachtgut 442 148 Thlr. 29 Sgr.
gegen in 1869 521 560 „ „ „ „ 413 948 „ 13 „
Mithin in 1870 mehr 145 031 Ctr. u. Mehreinnahme 28 200 Thlr. 16 Sgr.

Die Gesammtabrechnungssumme betrug im Hannover-Bayerisch-Oesterreichischen Verbande . . . . . 457 514 Thlr. 4 Sgr. 11 Pf.
dagegen im Jahre 1869 . . 438 235 „ 13 „ 9 „
mithin im Jahre 1870 mehr . 19 278 Thlr. 21 Sgr. 2 Pf.
und im Hannover-Thüringischen Eisenbahn-Verbande 271 974 Thlr. 13 Sgr. 6 Pf.
dagegen im Jahre 1869 . . 352 150 „ 4 „ 11 „
mithin im Jahre 1870 weniger 80 175 Thlr. 21 Sgr. 5 Pf.

VII. Der Rheinische Eisenbahn-Verband. Der Rheinische Eisenbahn-Verband besteht seit 1859 und umfasst
die Rheinische Eisenbahn,
die Hessische Ludwigsbahn,
die Pfälzischen Bahnen,
die Main-Neckar-Bahn,
die Grossherzoglich Badische
und Königlich Württembergische Staatsbahn.

Geschäftsführende Direktion ist der Verwaltungsrath der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft in Mainz, bei welchem sich auch das gemeinschaftliche Central-Abrechnungs-Büreau befindet.
Neue Verkehre sind eröffnet:

1) Im Personen- und Gepäck-Verkehr:

1) Zwischen den Hessischen Stationen Oppenheim, Osthofen und Alzey einer- und Heidelberg andererseits, vom 20. Januar 1870 ab.

2) Zwischen Heilbronn via Jagstfeld einer- und Köln, Mainz und Worms andererseits, vom 20. Januar 1870 ab, unter Aufhebung des via Bruchsal bestandenen Verkehrs.

3) Zwischen Lüttich einer- und Baden, Basel, Heidelberg, Mannheim, Ludwigshafen und Stuttgart andererseits, vom 1. Febr. 1870 ab;
4) Zwischen Ludwigshafen und Mannheim einer- und Antwerpen, Brüssel und Ostende andererseits, vom 20. Juni 1870 ab.
5) Zwischen Haag via Zevenaar-Cleve und via Emmerich-Deutz einer- und Ludwigshafen, Mannheim, Heidelberg, Baden, Basel und Stuttgart andererseits, vom 1. November 1870 ab.
6) Zwischen Mainz einer- und Luzern, Bern und Genf via Badische Bahn andererseits, vom 1. December 1870 ab.

2) Im Equipagen- und Thiere-Verkehr.

Zwischen Heilbronn, Oehringen, Waldenburg und Hall via Jagstfeld einer- und den Verbandsstationen der Rheinischen und Hessischen Ludwigs-Eisenbahn andererseits vom 20. Januar 1870 ab unter Aufhebung des via Bruchsal bestandenen Verkehrs.

3) Im Güter-Verkehr

wurden mit Einführung der neuen Tarife ab 1. Juli 1870 folgende neue Stationen in Verbindung gesetzt:
a) Rheinische Bahn: Bendorf, Bingerbrück, Brohl, Brühl, Call, Capellen, Wevelinghofen, Ehrenfeld, Engers, Godesberg, Grevenbroich, Hochfeld, Kaldenkirchen, Mechernich, Mehlem, Neuwied (Rechtes Ufer), Roisdorf, Sechtem, Vallendar und Venlo.
b) Hessische Ludwigsbahn: Alzey, Mombach, Monsheim, Oppenheim und Osthofen.
c) Pfälzische Bahnen: Bergzabern, Oggersheim und Schaidt.
d) Grossherzogl. Badische Bahn: Durlach, Emmendingen, Gernsbach, Jagstfeld, Mergentheim, Westheim, Donaueschingen, Messkirch, Neuhausen, Radolfzell, Säckingen, Singen und Villingen.
e) Königl. Württembergische Bahn: Hechingen, Rottweil, Tuttlingen, Ellwangen, Hall, Jagstfeld, Mergentheim und Villingen.
Zur Abrechnung sind gekommen:

I. Personen-Verkehr:

233 611 Thlr. 23 Sgr. 5 Pf. für Beförderung von 58 023 Personen
gegen
286 750 „ 22 „ 6 „ für Beförderung von 83 104 „
im J. 1869, mithin 1870
53 138 Thlr. 29 Sgr. 1 Pf. und 25 081 Pers. weniger.

II. Im Passagier-Gepäck-Verkehr:

29 697 Thlr. 22 Sgr. 4 Pf. für Beförd. v. 16 678 Ctr. 89 Pfd. Effectivgewicht
gegen
31 520 „ 26 „ 3 „ für Beförd. v. 18 770 „ 59 „ „
im Jahre 1869, mithin 1870
1823 Thlr. 3 Sgr. 11 Pf. und 2091 Ctr. 70 Pfd. weniger.

III. Im Thiere-Verkehr:

451 Thlr. 11 Sgr. 11 Pf. für Beförderung von 14 Wagen
gegen
1047 „ 21 „ 9 „ für Beförderung von 30 „ u. 5 Stück
im J. 1869, mithin 1870
596 Thlr. 9 Sgr. 10 Pf. und 16 Wagen u. 5 St. weniger.

IV. Im Güter-Verkehr:

471 329 Thlr. 9 Sgr. 9 Pf. für Beförderung von 1 819 830,8 Ctr. Güter aller Art gegen
481 295 „ 29 „ 9 „ für Beförderung von 1 795 897,2 „ „
i. J. 1869, mithin 1870
9 966 Thlr. 19 Sgr. 9 Pf. weniger und 23 933,6 Ctr. mehr.
Ausserdem kamen im Güterverkehr noch zur Beförderung: 2 Kanonen, 16 Leichen und 1 Equipage.

V. Vorgelegte Nachnahmen.

277 778 Thlr. 27 Sgr. 11 Pf. gegen
246 548 „ 23 „ 11 „ im Jahr 1869,
1870 also . 31 230 Thlr. 4 Sgr. — Pf. mehr.

VI. Frachtrückvergütungen und Entschädigungs-Leistungen:

Im Personen- und Gepäckverkehr 290 Thlr. 13 Sgr. 3 Pf.
„ Güter-Verkehr . . . . . 1473 „ 5 „ 6 „

VII. Die Gesammt-Abrechnungssumme beträgt mit Ausschluss der Nachnahmen:

Im Jahr 1870 . . 735 101 Thlr. 18 Sgr. 8 Pf.
„ „ 1869 . . 800 615 „ 10 „ — „
also „ „ 1870 . . 65 513 Thlr. 21 Sgr. 4 Pf. weniger.

VIII. Der Westfälische Verband. Derselbe besteht seit 1863 und zählte auch wie bisher zu seinen Mitgliedern die Verwaltungen:
1) der Königlich Westfälischen Eisenbahn,
2) der Bergisch-Märkischen Eisenbahn,
3) der Köln-Mindener Eisenbahn,
4) der Hessischen Nordbahn,
5) der Thüringischen Eisenbahn,
6) der Grossherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn.

Die geschäftsführende Verwaltung dieses sich nur auf den Güter-Verkehr erstreckenden Verbandes ist die Königliche Eisenbahn-Direction in Münster.
Zur Abrechnung kamen:
1 022 001 Thlr. 25 Sgr. — Pf. für die Beförd. von 4 086 370 Ctr. Güter
54366 Ladungen Kohlen und Coaks,
1 364 Ladungen Vieh etc.
gegen
992 990 „ 4 „ — „ für beförderte 4 479 212 Ctr. Güter etc.
im Jahre 1869, mithin
29 011 Thlr. 21 Sgr. — Pf. mehr und 392 842 Ctr. Güter etc.
weniger als im Jahre 1869.

IX. Der Süddeutsche Eisenbahn-Verband. Dieser Verband ist im Jahre 1863 gegründet. Zu seinen Mitgliedern gehörten die Verwaltungen:
1) der Kaiser Ferdinands-Nordbahn,
2) „ K. K. priv. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft,
3) „ „ „ „ Kaiserin Elisabethbahn,
4) „ Oesterreichischen Südbahn,
5) „ Böhmischen Westbahn,
6) „ K. priv. Bayerischen Ostbahn,
7) „ K. Bayerischen Staatsbahnen,
8) „ K. Württembergischen Staatsbahn,
9) „ Grossherzoglich Badischen Staatsbahnen,
10) „ Königl. Bayerisch-Pfälzischen Bahnen,
11) „ Hessischen Ludwigsbahn,
12) „ Main-Neckarbahn,
13) „ Frankfurt-Hanauer Bahn.

Die Wirksamkeit des Verbandes beschränkt sich auf den Güter-Verkehr. Das Abrechnungsbüreau befindet sich bei dem Verwaltungsrath der Königlich privilegirten Bayerischen Ostbahnen. Zur Abrechnung kamen:
3 914 935 Fl. 18 Kr. für beförderte . . . . 3 388 407,8 Ctr. u. zwar
63 776,4 Ctr. Eilgut
194 823,6 „ Güter der Cl. I,
239 302,2 „ „ „ „ II,
315 077,5 „ „ „ „ A,
81 317,9 „ „ „ „ B,
153 056,4 „ „ „ „ C,
177 961,8 „ „ „ „ D,
126 164,0 „ „ „ „ E,
2 036 927,5 „ Getreide
3 388 407,3 Ctr.
gegen
3 124 031 „ 49 „ für beförderte . . . . . 2 983 151 Ctr. Güter
im Jahre 1869, mithin
790 903 Fl. 29 Kr. und 405 256,8 Ctr. Güter
mehr als im Jahre 1869.

X. **Der Rechtsrheinische Eisenbahn-Verband.** Derselbe besteht seit dem Jahre 1865 und umfasst die Gebiete folgender Eisenbahn-Verwaltungen:

1) der Königlich Württembergischen Staatsbahn,
2) „ Grossherzoglich Badischen Staatsbahn,
3) „ Main-Neckar-Bahn,
4) „ Taunus-Bahn und
5) „ Nassauischen Staatsbahn.

Das Abrechnungsbüreau des Verbandes, der sich nur auf den Güter-Verkehr erstreckt, befindet sich bei der Königlichen Eisenbahn-Direction in Wiesbaden. Zur Verrechnung gelangten:

48 306 Fl. 23 Kr. für Beförderung von . . . . 56 280,3 Ctr. Güter
u. z.: 5 215,7 Ctr. Eilgut,
7 975,9 „ der Cl. I,
7 310,4 „ „ „ II,
7 034,4 „ „ „ A,
7 179,9 „ „ „ B,
20 764,0 „ „ „ C,
800,0 „ des Specialtarifes.
56 280,3 Ctr.
gegen
60 085 „ 34 „ für beförderte . . . . . . 69 767,0 „ „
im Jahre 1869, mithin
11 779 Fl. 11 Kr. und 13 486,7 Ctr. Güter
weniger als im Jahre 1869.

XI. **Der Preussisch-Braunschweigische Verband.** Dieser Verband ist im Jahre 1866 gegründet. Es gehören ihm wie bisher folgende Verwaltungen an:

1) der Bergisch-Märkischen Bahn,
2) „ Königlich Westfälischen Bahn,
3) „ Braunschweigischen Bahn,
4) „ Magdeburg-Halberstädter Bahn,
5) „ Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn,
6) „ Berlin-Stettiner Bahn.

Die Stationen Gatersleben der Magdeburg-Halberstädter, sowie Wickede und Uerdingen, letztere jedoch nur für Rohzucker, sind als neue Verbandstationen für den Güter-Verkehr eröffnet worden.

Directe Personen- und Gepäck-Expeditionen sind eingeführt worden: a) zwischen den Stationen der Bergisch-Märkischen Bahn Aachen, M. Gladbach und Neuss einerseits und Halle und Leipzig der Magdeburg-Leipziger Bahn andererseits,

b) zwischen Berlin, Station der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn und Ronsdorf, Station der Bergisch-Märkischen Bahn,

c) zwischen den Braunschweigischen Stationen Gandersheim, Salzgitter und Börssum einerseits und der Berlin-Potsdam-Magdeburger Station Berlin andererseits.

Das Abrechnungs-Büreau des Verbandes befindet sich bei der Direction der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft in Braunschweig.

Zur Verrechnung sind gekommen:

1) im Personen- und Gepäck-Verkehre:

287 526 Thlr. — Sgr. 3 Pf. für Beförderung von 43 387 Personen
gegen
264 044 „ 14 „ 9 „ für beförderte 45 532 „
im Jahre 1869, mithin
23 481 Thlr. 15 Sgr. 6 Pf. mehr und 2 145 Personen
weniger als im Jahre 1869.

Es wurden befördert:

	1870		dagegen 1869	
in Personenzügen	10 621	Personen,	12 506	Pers.
„ Courier(Schnell-)Zügen . .	28 440	„	26 888	„
Militärs	4 326	„	6 138	„
zus.	43 387		45 532	

2) im Güter-Verkehre:

2 757 439 Thlr. 8 Sgr. — Pf. für beförderte 9 787 838 Ctr. Güter
aller Art, gegen
2 128 996 „ 12 „ — „ für beförderte 7 322 165 „ „
im Jahre 1869, mithin
628 442 Thlr. 26 Sgr. — Pf. und 2 465 673 Ctr. Güter
mehr als im Jahre 1869.

Die Gesammt-Abrechnungssumme betrug
im Jahre 1870 . . . 3 044 965 Thlr. 8 Sgr. 3 Pf.
„ „ 1869 . . . 2 393 040 „ 26 „ 9 „
mithin im Jahre 1870 mehr 651 924 Thlr. 11 Sgr. 6 Pf.

Die Abrechnung über die in diesem Verbande erwachsenen Wagenmiethen ist in Gemeinschaft mit denjenigen für den Norddeutschen Eisenbahn-Verband durch das Abrechnungs-Büreau des Letzteren bewirkt worden.

XII. **Der Schlesisch-Rheinische Eisenbahn-Verband.** Diesem am 1. Januar 1869 gegründeten Verbande gehörten auch im Jahre 1870 als Mitglieder an:

1) die Königlich Niederschlesisch-Märkische Bahn, 2) die Berlin-Görlitzer Bahn, 3) die Oberschlesische, 4) die Wilhelmsbahn, 5) die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn, 6) die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn, 7) die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn, 8) die Braunschweigischen Eisenbahnen, 9) die Königl. Hannoversche Staatsbahn, 10) die Grossherzogl. Oldenburgische Staatsbahn, 11) die Königl. Westfälische Staatsbahn, 12) die Bergisch-Märkische Bahn, 13) die Köln-Mindener Bahn, 14) die Niederländische Rhein-Bahn, 15) die Niederländische Staatsbahn.

Die Wirksamkeit des Verbandes erstreckt sich nur auf den Güter-Verkehr.

Das Abrechnungs-Büreau des Verbandes befindet sich bei dem Directorii der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft in Berlin.

Verrechnet wurden
770 496 Thlr. 2 Sgr. — Pf. für Beförderung von 922 903 Ctrn.
Güter aller Art gegen
723 667 „ 3 „ — „ für beförderte 902 557 „
im Jahre 1869, mithin
46 828 Thlr. 29 Sgr. — Pf. und 20 346 Ctr.
mehr als im Jahre 1869.

XIII. **Der Sächsisch-Westfälische Verband.** Derselbe ist am 20. März 1870 gegründet und umfasste zunächst die an der Strecke Hamm-Soest-Kreiensen-Northeim-Leipzig betheiligten Eisenbahnen und zwar die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn,
die Halle-Casseler Zweigbahn,
die Königlich Hannoversche Staatsbahn,
die Braunschweigischen Eisenbahnen,
die Königlich-Westfälische Staatsbahn.

Im Laufe des Jahres schlossen sich dem Verbande noch an:
die Leipzig-Dresdner Eisenbahn und die Köln-Mindener Eisenbahn.

Die Wirksamkeit des Vereins erstreckt sich nur auf den Güter-Verkehr.

Das Abrechnungs-Büreau befindet sich bei der Königlichen Direction der Westfälischen Eisenbahn in Münster.

Zur Verrechnung kamen:
190 923 Thlr. 28 Sgr. — Pf. für die Beförderung von 530 616 Centner Güter aller Art nebst 3011 Ladungen Kohlen und 86 Ladungen Vieh etc.

XIV. **Der Deutsch-Holländische Eisenbahn-Verband.** Dieser ebenfalls im Jahre 1870 gegründete und sich nur auf den Güter-Verkehr erstreckende Eisenbahn-Verband umfasst diejenigen Bahnstrecken

1) der Niederländischen Staatsbahnen,
2) „ Königlichen Westfälischen Staatsbahn,
3) „ Grossherzogl. Oldenburgischen Staatsbahn,
4) „ Bergisch-Märkischen Bahn,
5) „ Hessischen Nordbahn,

welche durch die Endstationen Harlingen, Winschoten, Arnheim, Almelo, Glanerbeek, Emden, Oldenburg, Bremen, Oberhausen, Mühlheim a/Rh., Siegen, Iserlohn, Hochdahl, Gerstungen und Fulda begrenzt werden.

Das Abrechnungs-Büreau befindet sich gleichfalls bei der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Münster.

Verrechnet wurden
105 793 Thlr. 2 Sgr. — Pf. für die Beförderung von 610 024 Centner Güter aller Art nebst
4753 Ladungen Kohlen und
158 „ Vieh etc.

XV. **Der Badisch-Mitteldeutsche Verband.** Der Badisch-Mitteldeutsche Verband ist im Jahre 1870 und zwar von folgenden Eisenbahn-Verwaltungen gegründet worden:

1) der Direction der Grossherzogl. Badischen Staatsbahnen,
2) der Direction der Main-Neckar-Bahn,
3) dem Verwaltungsrath der Frankfurt-Hanauer Eisenbahn-Gesellschaft,
4) der Königlichen Eisenbahn-Direction in Cassel für die Bebra-Hanauer Eisenbahn und die Hessische Nordbahn,
5) der Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft,
6) dem Directorio der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie,
7) der Königlichen General-Direction der Sächsischen Staatsbahnen,
8) dem Directorio der Magdeb.-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft,
9) der Direction der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Geschäftsführende Direction ist die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft, bei der sich auch das Abrechnungs-Büreau befindet.

Der Verbandverkehr wurde mit dem directen Personen- und Gepäck-Verkehr am 10. Mai 1871 eröffnet. Aber so wie dieser in seiner Entwickelung durch die kurz nachher eingetretenen kriegerischen Ereignisse gehemmt worden ist, so haben dieselben die Eröffnung eines directen Güter-Verkehrs in diesem Jahre ganz unmöglich gemacht.

Zur Verrechnung kamen:
18 289 Thlr. 28 Sgr. für die Beförderung von 993 Personen und deren Reisegepäck.

Berlin, den 27. Juli 1871.

Das Directorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft.
gez. Sethe.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 36.

Erscheint
jeden Freitag.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
Adolph Refelshöfer
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins

1871.

Inserate
werden à 1½ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1900 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Elfter Jahrgang.

Leipzig, den 8. September 1871. (Schluss der Nummer: 7. September, Vormittags 11 Uhr.)

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der General-Direction der Buschtêhrader Eisenbahn hat die an ihrer Linie **Karlsbad-Eger** belegene Station „Falkenau" — zur Vermeidung von Verwechselungen mit anderen gleichnamigen Stationen — die Benennung **„Falkenau an der Eger"** erhalten.

Die dem Vereine angehörigen Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

Nachrichtlich bemerken wir, dass unter dem Namen „Falkenau" Stationen resp. Haltestellen existiren:

an der Linie Neisse-Brieg (Oberschlesische Eisenb.),
an der Linie Dresden-Freiberg-Chemnitz (Sächsische Staats-E.) und
an der Linie Warnsdorf-Tannenberg-Bodenbach (Böhmische Nordbahn).

Berlin, den 2. September 1871.

Nach der Mittheilung der General-Direction der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft ist die einem eigenen Consortium gehörige, $4_{,49}$ Meilen lange Eisenbahn von **Wiener Neustadt** bis **Grammat-Neusiedl**, deren Betrieb die Südbahn-Gesellschaft pachtweise übernommen hat, **am 1. September d. J.** für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Die Ausgangs-Station **Wr. Neustadt** ist gleichzeitig Station der Südbahn-Linie Wien-Triest und die End-Station der neuen Bahn, **Grammat-Neusiedl**, gleichzeitig Station der Wien-Neu-Szönyer Linie der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Zwischen-Stationen der am 1. d. Mts. eröffneten Bahn sind ab Wr. Neustadt:

Ober-Eggendorf, Ebenfurth, Pottendorf-Landegg, Unter-Waltersdorf und Mitterndorf-Moosbrunn.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

Berlin, den 4. September 1871.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

* Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Die geschäftsführende Direction hat unterm 24. v. M. den Vereins-Verwaltungen das von uns im Auszug in voriger Nummer S. 727 fg. mitgetheilte Berliner General-Versammlungs-Protocoll vom 14.—16. August d. J. Exemplare mit dem Ersuchen übersendet,

ihre Erklärung über Annahme oder Ablehnung der gefassten Beschlüsse gemäss § 11 des Vereins-Statuts in der dort festgesetzten Präclusivfrist von 8 Wochen abgeben zu wollen.

Diese Frist beginnt „mit dem achten Tage nach Absendung des General-Versammlungs-Protocolls" und läuft im vorliegenden Falle mit dem 30. October d. Js. ab.

Da nach § 11 Abs. 1 des Vereins-Statuts „die schweigende Verwaltung für zustimmend erachtet wird", so ist eine schriftliche Erklärung nur erforderlich, wenn einzelnen Beschlüssen die Genehmigung versagt wird.

Die Beschlüsse der Berliner General-Versammlung, soweit sie der Genehmigung bedürfen, sind folgende:

No. II der Tages-Ordnung, betreffend die Aufstellung allgemeiner Grundsätze einer rationellen Güter-Classification,
No. IIIa der Tages-Ordnung, die Einführung des Bundes-Betriebs-Reglements an Stelle der jetzigen Vereins-Reglements betreff.,
No. IIIb der Tages-Ordnung, die reglementarischen Bestimmungen über Beförderung von Arsenikalien auf den Eisenbahnen betreffend,
No. IV der Tages-Ordnung, die Vervollständigung der Signatur der Stückgüter durch Angabe des Bestimmungs-Ortes betreffend,
No. V der Tages-Ordnung, die Errichtung eines statistischen Central-Büreaus betreffend,
No. VI der Tages-Ordnung, Abänderungen des Vereins-Wagen-Regulativs betreffend,

No. VII der Tages-Ordnung, betreffend die Definition des Begriffs, welche Stücke als feste und welche als lose Wagenbestandtheile anzusehen sind,
No. VIII der Tages-Ordnung, die technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebs-Einrichtungen der Eisenbahnen betreffend,
No. IX der Tages-Ordnung, die Revision der Grundzüge für die Anlage und den Betrieb secundärer Bahnen betreffend,
No. X der Tages-Ordnung, die Einführung eines einheitlichen Entfernungs-Maasses betreffend.

Zu No. IIIc der Tages-Ordnung, betreffend die Auslegung des § 14 des Vereins-Güter-Reglements ist die General-Versammlung der von der Commission ausgesprochenen Ansicht beigetreten.
Zu No. XI, XII, und XIII der Tages-Ordnung, die Eisenbahn-Zeitung, die Vereinscassen-Rechnung und die Wahl einer neuen geschäftsführenden Direction betreffend, ist nichts zu bemerken, da, soweit hier Beschlüsse gefasst wurden, dieselben der nachträglichen Genehmigung nicht bedürfen.
Zu No. XIV der Tages-Ordnung, Wahl einer neuen Vereins-Karten-Prüfungs-Commission, ist ausgefallen.
Zu No. XV der Tages-Ordnung soll die Wahl des Orts für die nächste General-Versammlung des Vereins in der bevorstehenden ausserordentlichen General-Versammlung erfolgen.

* **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.** Verzeichniss der Abgeordneten zur General-Versammlung am 14., 15. und 16. August in Berlin.

A. Deutsche Eisenbahnen.

1. **Aachen-Mastrichter:** C. Franoux, Director.
2. **Altona-Kieler und Schleswigsche:** J. C. Semper, Kaufmann. Reimers, Regierungsrath. Tellkampf, Director.
3. **Badische Staats-Eisenbahnen:** Poppen, Ministerialrath. Klingel, Ober-Baurath. Grosch, Ober-Postrath.
4. **Bayerische Ostbahnen:** v. Cramer-Klett, Reichsrath. Neuffer, Grosshändler. Pracher, Regierungsrath. Badhauser, Director.
5. **Bayerische Staats-Eisenbahnen:** Fischer, Director, Vorstand der Betriebs-Abtheilung. Nobiling, General-Directionsrath. Petri, General-Directionsrath. Paukner, General-Directions-Rath. Mathaus, General-Directions-Assessor.
6. **Bebra-Hanauer und Hessische Nordbahn:** Hartnack, Regierungsrath. Klingelhöffer, Regierungsrath.
7. **Bergisch-Märkische:** Danco, Geheimer Regierungsrath. Brandhoff, Regierungs- und Baurath. Büchtemann, Regierungs-Assessor.
8. **Berlin-Anhaltische:** Fournier, Geheimer Regierungsrath. Dr. Esse, Geheimer Regierungsrath. Conrad, Geheimer Commerzienrath. Dr. Riedel, Geheimer Archivrath u. Professor. Scheele, Geheimer Ober-Finanzrath. Riem, Justizrath.
9. **Berlin-Görlitzer:** Richtsteig, Geheimer Regierungsrath. Dulon, Regierungs- und Baurath. Windthorst, Eisenbahn-Director. Wilkens, Geheimer Ober-Finanzrath. Salomonsohn, Rechts-Anwalt.
10. **Berlin-Hamburger:** Wolff, Director. Dr. Brandis, Syndicus und Directions-Mitglied. Magnus, Regierungs-Assessor. Neuhaus, Ober-Ingenieur. Moeller, Ober-Betriebs-Inspector. Dr. Hinschins, Justizrath.
11. **Berlin-Potsdam-Magdeburger:** Sethe, Ober-Staatsanwalt, Vorsitzender des Directoriums. Kröuig, Regierungsrath. Hausmann, Stadtrath. Quassowsky, Baurath. Wolfs, Director. Simson, Director.
12. **Berlin-Stettiner:** Zenke, Geheimer Regierungsrath. Metzenthin, Stadtältester. Rahm, Geheimer Commerzienrath. Böttcher, Kaufmann. Oelschläger, Assessor. Förster, Assessor.
13. **Braunschweigische:** Wolf, Finanzrath. Julius Schwabach.
14. **Breslau-Schweidnitz-Freiburger:** Becker, Stadtrath. v. Uechtritz, Staats-Anwalt. Vogt, Regierungsrath. Schneider, Commerzienrath.
15. **Elsässische Eisenbahnen:** Wehrmann, Regierungs-Assessor.
16. **Frankfurt-Hanauer:** Zobel, Director.
17. **Friedrich Franz-E.:** Ruge, Ober-Betriebs-Inspector.
18. **Glückstadt-Elmshorner:** Lund, ausführender Director.
19. **Hannoversche Staats-E.:** Maybach, Geh. Ober-Regierungsrath. Domeier, Geh. Regierungsrath. Wex, Regierungs- und Baurath.
20. **Hessische Ludwigs-E.:** Dr. Parcus, Bankdirector, Vorsitzender des Verwaltungsraths. Franz Anton Probst, Commerzienrath. Christian Lauteren, Geh. Commerzienrath. Kempf, Commerzienrath. Karl Franz Deninger.
21. **Homburger:** E. Schaffner, Polizei-Director. J. Schuler, Finanzrath. R. Caesar, Regierungs-Advokat.
22. **Kirchheimer:** Rudolf Schüle, Verwaltungsraths-Vorstand. Jacob, Betriebs-Vorstand.
23. **Köln-Mindener:** Haehner, Geh. Regierungsrath. Kühlwetter, Regierungs-Assessor a. D. Offermann, Kgl. Eisenbahn-Director a. D.
24. **Leipzig-Dresdener und Cottbus-Grossenhainer:** Auerbach, Kaufmann, stellvertr. Vorsitzender. Dr. Hoffmann, Hofrath.
25. **Ludwigs-E. (Nürnberg-Fürth):** Ley, Vorstands-Director.
26. **Lübeck-Büchener:** Benda, Director. Dr. Kulenkamp, Senator.
27. **Märkisch-Posener:** Ambronn, Geh. Ober-Finanzrath. Kühnast, Bürgermeister. Fournier, Rittergutsbesitzer. Sipmann, Special-Director.
28. **Magdeburg-C.-H.-Leipziger:** Garcke, Regierungs- und Baurath. Schmidt, Director. Krancke, Director.
29. **Magdeburg-Halberstädter:** Lent, Regierungs- und Baurath, Vorsitzender. Heidmann, Regierungs- und Baurath. Bode, Baurath. Meyer, Banquier. Dr. Lucanus. Hemme, Director.
30. **Main-Neckar-E.:** Scheyrer, Ober-Postrath.
31. **Main-Weser-B.:** Fleck, Regierungs-Assessor. Küll, Bau-Inspector.
32. **Nassauische:** Hendel, Geheimer Regierungsrath. Hilf, Regierungs- und Baurath.
33. **Niederschlesisch-Märkische:** v. Schmerfeld, Geh. Regierungsrath, Vors. Jonas, Regierungsrath. Mellin, Regierungs- und Baurath. Stappenbeck, Regierungs-Assessor. Wittich, Regierungs-Assessor. Dr. Hedemann, Regierungs-Assessor. Todt, Regierungs-Assessor.
34. **Niederschlesische Zweigbahn:** Berndt, Bürgermeister. Germershausen, Stadtrath. Lehfeldt, Geh. Commerzienrath.
35. **Nordhausen-Erfurter:** L. Salfeld, Betriebs-Dirigent und Fabrikant. Boer, Commerzienrath. Kurtz, Regierungsrath.
36. **Oberhessische:** Wiesenbach, Regierungsrath.
37. **Oberschlesische:** Schultze, Regierungs- und Baurath. Kranold, Regierungs-Assessor. Reitzenstein, Regierungs-Assessor. Dr. v. Wallenrodt, Regierungs-Assessor.
38. **Oldenburgische Staats-E.:** Strackerjan, Ober-Regierungsrath.
39. **Ostbahn, Preussische:** v. Mutius, Geheimer Regierungsrath. Löffler, Geheimer Regierungsrath. Grotefend, Regierungs- und Baurath. Klotz, Regierungs-Assessor.
40. **Ostpreussische Südbahn:** Boehm-Glaubitten, Rittergutsbesitzer. Dr. v. Gossler, Excellenz, Chefpräs. d. Ostpreuss. Tribunals u. Kanzler des Königsreichs Preussen. Wendland, Special-Director.
41. **Pfälzische Eisenbahnen:** Lang, Ober-Staatsanwalt. Golsen, Königl. Advocat-Anwalt. Mündler, Ober-Maschinenmeister. Schlinck, Ober-Güter-Inspector.
42. **Rechte Oder-Ufer-E.:** Fürst Hugo zu Hohenlohe-Oehringen. Herzog v. Ujest. Heise, Geh. Ober-Regierungsrath. v. Ruffer, Geh. Commerzienrath. Grapow, Baurath. Schröter, Justizrath.
43. **Rheinische:** Mevissen, Geh. Commerz.-R., Präs. der Direction. Compes, Justizrath. J. Cassalette, Commerzienrath. Küchen, Justizrath. v. Branghe, Bürgermeister. E. Wagner. Th. Nellessen. Hauchecorne, Steuerrath a. D. und Generalagent.
44. **Saarbrücker und Rhein-Nahe-E.:** Pape, Regierungsrath. v. Guérard, Regierungs-Assessor. Bensen, Betriebs-Director.
45. **Sächsische Staats-Eisenbahnen:** Dr. Freiherr v. Biedermann, Geheimer Finanzrath, Stellvertreter des General-Directors. Schickert, Finanzrath. von Nostitz und Jänckendorf, Directionsrath. Hoffmann, Directionsrath.
46. **Taunus-Bahn:** Scherbius, Präsident des Verwaltungsraths. Flach, Geheimer Finanzrath. Wernher, Director. Dr. Hartmann, Consulent.
47. **Thüringische und Werra-E.:** Eggert, Geheimer Regierungsrath. Reinhardt, Regierungsrath. Mathies, Consul. Freiherr v. Oberländer, Regierungsrath. Schmeitzer, Regierungsrath.
48. **Tilsit-Insterburger:** v. Simpson, Rittergutsbesitzer. Kleffel, Oberbürgermeister. Schlenther, Landrath.
49. **Westfälische:** Dittmer, Geheimer Regierungsrath. Kecker, Regierungs- und Baurath. Dr. Hochheimer, Gerichts-Assessor.
50. **Württembergische Staats-E.:** v. Böhm, Ober-Finanzrath. Wrede, Finanzrath. Mohn, Finanzrath.

B. Oesterreichische Eisenbahnen.

51. **Alföld-Fiumaner (Grosswardein-Essegg):** Julius Herz, Bau-Director. Albert Wahl, General-Inspector.
52. **Aussig-Teplitzer:** Rudolph Wachsmuth, Advokat. Dr. Jaroslav Rilke, Notar. August Klaus, Berg-Director.
53. **Böhmische Nord-B.:** Dr. Franz Klier, Vice-Präsident des Verwaltungsraths. Adalbert Eussert, Verwaltungsrath. Löw, Central-Director.
54. **Böhmische West-B.:** Dr. Eduard Sochor, General-Secretair. Heinrich Jarsch, Ober-Inspector.
55. **Buschtěhrader:** Dr. J. U. Tragy. Clemens Bachofen von Echt. Josef Kress, General-Director.
56. **Fünfkirchen-Barcser:** Friedrich v. Harkányi, Präsident. Ludwig Pollak, Oberbuchhalter. Ludwig Bock, Betriebsleiter.

57. Galizische Carl-Ludwig-B.: Anton Ursprung, Betriebs-Director. Gabriel Spitzer, Inspector. Daniel Lewicki, Ober-Expeditor.
58. Graz-Köflacher: Johann Blümel, Verwaltungsrath. Ignatz Wokaun, Verwaltungsrath. Reinhold Eisl, Betriebs-Director.
59. Kaiser Ferdinands-Nordb., Mähr.-Schl. Nordb. und Ostrau-Friedlander: Josef Ritter Stummer v. Traunfels, K. K. Regierungsrath und Directions-Präsident. Georg Freiherr v. Plenker, K. K. Hofrath und Vice-Präsident. Johann v. Fillunger, Director. Wilhelm Eichler, Ritter v. Eichkron, K. K. Hofrath und Gen.-Inspector. Jacob Ritter v. Jacobi, General-Secretair. Robert Dietzschold, Ober-Inspector.
60. Kaiser-Franz Josef-B.: Heinrich Kogerer, Kaiserl. Rath und General-Director.
61. Kaiserin Elisabeth-B.: Franz Freiherr v. Sommaruga. Dr. Lorenz Ritter v. Stein, Professor. Kaiserl. Rath Vincenz Alfred Michel, Ritter v. Westland, Director-Stellvertreter. Johann Künl, Transport-Inspector.
62. Kaschau-Oderberger: Graf Anton Forgach, Excellenz, Verwaltungsrath. Ignatz v. Bocskay, Verwaltungsrath. Bernard Deutsch, Verwaltungsrath. Peter Busbach, Verwaltungsrath. Arthur Vicomte de Maistre, General-Director.
63. Kronprinz Rudolf-B.: Emil Kuhn, Ober-Ingenieur. Johann Schneider, Haupt-Buchhalter.
64. Lemberg-Czernowitz-Jassy-E.: Victor Ritter v. Ofenheim, General-Director. Emanuel A. Ziffer, technischer Director. Anton P. Kühnelt, Secretair. William Strapp, technischer Consulent.
65. Mohacs-Fünfkirchener: Ludwig Nowotny, Administrations-Secretair.
66. Oesterreichische Nordwestbahn: Eduard Strache, Mitglied des Verwaltungsraths. Dr. Grosz, General-Director.
67. Oesterreichische Staats-E.: Carl v. Ruppert, Central-Director für Bauten. Friedrich Danzer, Ober-Inspector.
68. I. Siebenbürger: Freund, General-Director. Alfred v. Kanovics.
69. Südbahn, Oesterreichische: Adam Freiherr v. Burg, Hofrath. Adolf Ritter v. Schreiner, General-Secretair. Samuel Hahn, Ober-Inspector.
70. Süd-Norddeutsche Verbindungs-B.: Franz Siegmund, Mitglied des Verwaltungsraths. Eduard Redlhammer, Mitglied d. Verwaltungsraths. Ritter v. Oppenheimer, Mitgl. d. Verwaltungsraths.
71. Theiss-B.: v. Taschler, Director. Aurel v. Fest, Inspector.
72. Turnau-Kralup-Prager: Georg Löw, Director. Josef Fritsch, K. K. Bergrath.
73. Ungarische Nordost-E.: Alfred Voigt, Central-Inspector. Adolf Koranyi, General-Secretair.
74. Ungar. Ostbahn: Graf Paul Kálnoky. Ludwig v. Bottlick, General-Director. Johann Czigly, Secretair des Verwaltungs-Raths und Inspector.
75. Ungarische Staats-E.: Vinc. Weninger, Präses des Verwaltungsraths.
76. Ungarische West-B.: siehe No. 56.

C. Fremdländische Eisenbahnen.

77. Grand Central Belge: Lamberts, Präsident. Sommer, Special-Director. Jules Urban, General-Director.
78. Lüttich-Mastrichter: Clermont, Director.
79. Niederländische Rhein-E.: van Oestveen, Directions-Mitglied. F. C. Zillesen, Director-Thesaurier. J. C. s'Jacob, Secretair. Wüstenberg, Güter-Inspector.
80. Niederländische Staats-E.: Dr. jur. H. M. A. van der Goes, Chef des allgemeinen Dienstes und des Betriebes. J. S. Engering, Ober-Güter-Inspector und Chef des allgemeinen Dienstes.
81. Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger: Findeisen, Director. Andreas v. Wolff, Syndicus und Directions-Mitglied.

D. Eingeladene Gäste.

a. Belgische Staats-E.: Fassiaux, General-Director. Lapierre, Inspector. André, Inspector.
b. Holländ. E. (Amsterdam-Rotterdam): Jhr. W. van Loon. J. Messchert van Vollenhoven. van den Wall Bake, Administrator.
c. Erste Ungar.-Galiz. E. (im Bau): Rudolph Gunesch, Director.
d. Arad-Temesvarer: V. Weninger, Präsident (siehe No. 75).
e. Grosse Russische E.: Kerbedz, Geheimer Rath. Gweier, Mitglied des Verwaltungsraths.
f. Riga-Dünaburger: A. Faltin, Vice-Präsident.
g. Schwed. Staats-E.: C. O. Sroilius, Königl. General-Director. Freiherr C. U. Sparre, Königl. Ober-Director. E. Fränkel, Maschinen-Director.
h. Seeländ. E.: Oberst v. Wenck, Regierungsgewähltes Mitglied der Direction.
i. South-Eastern-E.: Eboroll, Betriebs-Verwalter.
k. London-Chatham and Dower E.: Forbes, Betriebs-Verwalter.

* Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Die Verwaltungen der Braunschweigischen, Westfälischen, Bergisch-Märkischen, und Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn haben für gemeinschaftliche Rechnung Wagen bauen lassen, welche die Bezeichnung
„Pr. Br. V."
haben und die in Bezug auf Rapportirung und eintretender Reparatur-Bedürftigkeit wie Wagen der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn behandelt werden.

Es sind daher

a) Requisitionen von Ersatzstücken an die Wagen-Werkstatt der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn in Potsdam,
b) alle sonstigen Correspondenzen über Wagen-Reparaturen an die Ober-Betriebs-Inspection der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn in Berlin zu richten.

Berliner Briefe.

(Vom Berliner Eisenbahn-Actienmarkte. Ober- und Untermoselbahn (Diedenhofen-Trier resp. Coblenz-Trier). Köln-Gladbach. Mainz-Alzey. Elze-Hameln. Harburg-Hamburg. Berlin-Kiel. Marine-eisenbahn von Ellerbeck an die Altona-Kieler Bahn. Projectirte Rechte Weichsel-Uferbahn. Memel-Tilsit. Tilsit-Insterburger E. Glogau-Grünberg-Rothenburg. Freistadt-Jastrzemb-Gleiwitz. Elsass-Lothringensche E. Märkisch-Posener E.)

** Berlin, 3. Septbr. Nach Ueberwindung der Schwierigkeiten der Ultimoregulirung und zwar noch vor dem eigentlichen Schluss des Kalendermonats entwickelte sich am Actienmarkt die Regsamkeit wieder, die seit der Mitte des August sich mit nur beiläufigen Unterbrechungen verloren hatte. Mit dem Anfang des September steigerte sich die Festigkeit der inländischen Eisenbahnactien und die Coursentwickelung ging um so entschiedener aufwärts, als selbst mässigen Kaufaufträgen gegenüber das Material knapp erschien. Gestern schlossen die Course wesentlich höher, nachdem am 1. September ein recht umfangreiches Geschäft das vorhandene Material fast absorbirt hatte. Eine sehr thätige Speculation äusserte sich namentlich in Köln-Mindener, Rhein-Nahe und auch in Berlin-Görlitzer, für die letztere, namentlich aus Anlass der officiösen Mittheilung, dass die Verwaltung selbst die Revision beantragt habe, um nachzuweisen, dass der bauliche Zustand der Bahn die vorgekommenen Unfälle nicht verschulde. Auf Rhein-Nahe übte die bevorstehende Generalversammlung, in welcher man bemüht sein wird, eine möglichst starke Stimmenzahl für den Cerf'schen Antrag zusammenzubringen, einen den Cours erheblich steigernden Einfluss. Köln-Minden schliessen die Woche 166½, Bergisch-Märkische 136½, Görlitzer 76¾, Stettiner 153¼, Potsdamer alte 252 (gegen 254 am Freitag), junge 208, Hamburger 168½, Anhalter 239, Märkisch-Posen 45, Halle-Sorau 50½, Magdeburg-Halberstadt 143¼, Oberschlesische 205, Rechte Oderufer 98¾, Rheinische 146½, Thüringer 151. In Prioritäten war der Verkehr ruhig, für mässige Capitalsanlagen wurden 4½proc. Emissionen gesucht. Von Stammprioritäten fanden Halberstädter litt. B die meiste Beachtung.

Bezüglich der Obermoselbahnlinie (Diedenhofen-Trier) lauten die Versicherungen Rheinischer Blätter, dass der Bau derselben in nächster Zeit in Angriff genommen werden soll, jetzt sehr bestimmt. Nach den verbreitetsten Angaben würde die Bahn auf dem rechten Moselufer bis Trier durchgeführt, daselbst ein neuer Bahnhof angelegt und die Untermoselbahn (Coblenz-Trier) an denselben angeschlossen werden. Hierdurch würde eine directe Verbindung zwischen Coblenz und Diedenhofen hergestellt. Die Rheinische und die Saarbrücker Bahn sollen in Trier an einem anderen Punkte mit dieser Strecke verbunden werden, die Saarbrücker Bahn soll oberhalb der Stadt in die Moselbahnen einmünden.

Die Vorarbeiten zur Ausführung der Köln-Gladbacher Eisenbahn haben jetzt auf Anordnung der Direction der Bergisch-Märkischen Eisenbahn begonnen.

An der Mainz-Alzeyer Bahn wird die Strecke bis zur Gonsenheimer Chaussee bereits mit Materialkarren befahren.

Die Hessische Ludwigsbahn bereitet eine abermalige Verstärkung ihres Betriebsmaterials vor.

Die Bahnlinie von Elze nach Hameln zum Anschluss an die Köln-Mindener Bahn ist vollständig vermessen. Die Einmündung in die Köln-Mindener Bahn soll beim Bade Oeynhausen (nicht wie früher beabsichtigt wurde, bei Löhne) stattfinden. Bei Vlotho geht die Bahn über die Weser.

Die Eisenbahnstrecke Harburg-Hamburg hofft man im Frühjahr für den Verkehr eröffnen zu können. Die Hauptbrücke über die Süderelbe wird voraussichtlich im Herbst vollendet sein; drei der vier Hauptspannungen sind bereits vollständig überbrückt.

Die früher vermessene Bahnlinie Berlin-Kiel geht eine Meile von der Mecklenburger Stadt Gadebusch entfernt. Die Vertreter dieser Stadt haben jedoch Schritte gethan, um im Interesse der Stadt eine Abänderung der Bahnlinie zu erwirken. Dem Vernehmen nach ist eine Ermittelung angeordnet, um, wenn möglich, einen Bahnhof in der Nähe der Stadt anzulegen.

Zwischen dem Marinefiscus und der Stadt Kiel ist wegen Ueberführung der Marine-Eisenbahn von Ellerbeck an die Al-

tona-Kieler Bahn über städtische Grundstücke eine Vereinbarung zum Abschluss gekommen.

Im Interesse des Projects einer Rechte-Weichsel-Ufer-Bahn bereiten die betheiligten Ortschaften abermals eine Petition an den Handelsminister, wohl auch an den Landtag vor, um für den Bau eine Staatsunterstützung zu erlangen. Die Stadt Graudenz hat die ihr angesonnene Mitwirkung bei diesen Schritten abgelehnt, um nicht Baupläne, deren Verwirklichung von grösserer Wichtigkeit für die Weichselstädte ist, zu durchkreuzen.

Der Handelsminister hat an die Stadt Memel die Aufforderung gerichtet, sich über die unentgeltliche Bewilligung des Terrains für das über den bereits festgestellten Bauplan der Memel-Tilsiter Bahn hinaus projectirte Hafengeleise zu äussern. Die Stadtbehörde hat in Folge dieser Aufforderung folgenden Beschluss gefasst: Die Stadt Memel verpflichtet sich, den Grund und Boden excl. der darauf befindlichen Häuser und Baulichkeiten, welcher zur Anlage der über den bereits festgestellten Bauplan hinaus projectirten Hafengeleise der Tilsit-Memeler Eisenbahn erforderlich ist, in Gemässheit der §§ 8—10 des Gesetzes vom 3. November 1838 unentgeltlich herzugeben, soweit derselbe nicht fiscalisches Eigenthum ist.

Die General-Versammlung der Tilsit-Insterburger Eisenbahn-Gesellschaft am 28. v. M. hat die Beschlussnahme wegen der Kosten für die Vorarbeiten der Russischen Anschlussbahn Tauroggen-Mitau auf 2 Monate vertagt.

Die Eröffnung des Betriebes auf der Eisenbahnstrecke von Glogau bis Rothenburg kann trotz der in den Zeitungen enthaltenen deshalbigen Mittheilungen im Laufe des nächsten Monats noch nicht erfolgen.

Der hiesige Kaufmann Lucae hat die Erlaubniss erhalten, Vorarbeiten zu treffen für eine Bahn von der Preussisch-Oesterreichischen Landesgrenze bei Freistadt über Jastrzemb, Dubensko etc. nach Gleiwitz, von Makoschau nach Königshütte und Bogutschütz, so wie von Godow über Loslau nach Czernitz.

Die bisher von der Kgl. Eisenbahn-Direction in Saarbrücken verwalteten Elsass-Lothringenschen Eisenbahnstrecken: Forbach-Metz-Pagny, Metz-Diedenhofen Französisch-Luxemburgische Grenze und Carling-Beningen-Saargemünd-Hagenau sind, wie bereits in voriger Nummer officiell mitgetheilt, am 1. September in die Verwaltung der Eisenbahn-Betriebs-Commission zu Strassburg übergegangen.

Der „Staatsanzeiger" enthält das Privilegium vom 21. August 1871 wegen Emission auf den Inhaber lautender Prioritäts-Obligationen der Märkisch-Posener Eisenbahn-Gesellschaft im Betrage von Einer Million Thaler.

○ Bruchsal-Germersheim. Die sogenannte Kriegsbahn oder die provisorische Eisenbahn von Germersheim bis Neudorf bei Bruchsal wurde am 16. August auf Abbruch in Loosabtheilungen versteigert. Bekanntlich erstrebte man schon längst eine Eisenbahnverbindung Bruchsal-Germersheim und im vorigen Spätsommer verlangte Bayern auf Grund eines Vertrags, dass diese Linie für den Krieg hergestellt werde. Statt einer Umgestaltung dieser Bahn für nunmehrige Friedenszwecke, wurde dieselbe wieder aufgegeben.

Wiener Briefe.

♂ Wien, am 5. Septbr. (Vom Eisenbahn-Aktienmarkte. Die Staatsbahn und die Prager Handelskammer. Franz-Josefsbahn. Nordwestbahn. Bahneröffnungen in Ungarn. Türkische Bahnen.)

Die hiesige Börse ist von jeher an Impulsen von Paris gewöhnt und kann sich nicht in die neue Lage finden, seitdem Paris aufhörte, den Ton anzugeben. Die Deutschen Börsen sind nicht darnach angethan, um Speculationssprünge, wie sie hier beliebt sind, zu inauguriren und man schleppt sich deshalb von Tag zu Tag, von Woche zu Woche und lugt nach Osten, nach Westen, nach Norden, nach Süden auf Erschütterungen aus, aber vergebens, denn seitdem der Gallische Hahn am Boden liegt, macht in Folge des Deutschen Einflusses eine gewisse Ruhe und Stetigkeit der Situation sich geltend, die auch auf die Speculation wirkt. Vielleicht wird nunmehr eine gewisse Gesetzmässigkeit zwischen Angebot und Nachfrage auf den Effectenmarkt Platz greifen und man würde sodann die Oscillationen der Hausse und Baisse natürlicher ergründen können, als früher zur Zeit der champagnerrauschartigen Schwankungen von der Seine. So wurden beispielsweise früher die Course in die Höhe und Tiefe getrieben und Niemand wusste warum, während man sich jetzt darüber vollkommen klar ist. Es erhielten beispielsweise Carl-Ludwig-B. in jüngster Zeit den meisten Vorsprung. Diese Hausse wird dem Cerealientransporte zugeschrieben, der wegen der ergiebigen Ernte in Galizien mit Sicherheit erwartet wird. Auch die Einnahmen der Elisabethbahn sind in fortwährender Steigung begriffen. Man erwartet pro 1871 einen Ertrag von ein Procent mehr als im Jahre 1870. Andererseits wollen die sehr beträchtlichen Einnahmen der Südbahn nicht die gehörige Würdigung beim Capitale finden, obwohl man von der Trennung der Netze grosse Vortheile erwartet. Zwischen Staatsbahn und Nordwestbahn ist jetzt ein Kampf auf dem Speculationsmarkte ausgebrochen, der mit der Eröffnung der Linien der Letzteren erst zur Entscheidung kommen wird.

Unter den jüngeren Eisenbahnen Cisleitaniens nimmt die Oesterreichische Nordwestbahn eine hervorragende Stelle ein. Ihre Linien sind einerseits berufen, den älteren bisher bestandenen, nach Norden gehenden Schienenwegen eine nachhaltige Concurrenz zu machen. In Folge dessen bekämpfen sich schroff einander entgegengesetzte Ansichten, die sich in den Coursen fühlbar machen. Staatsbahn schlossen 385 und Oesterr. Nordwestbahn 223. Südbahn 182. Kaiser Ferdinands Nordbahn 2145. Kaiser Franz Josephsbahn 209. Carl-Ludwigsbahn 256. Elisabethbahn 236 und Lemberg-Czernowitz 174.

Bezüglich der anderen Vorgänge auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens wollen wir das Nachstehende resumiren:

Die Prager Handelskammer hatte die Staatsbahngesellschaft vor Kurzem auf eine Reihe von Uebelständen im Verkehre, welche das Publikum empfindlich benachtheiligen, aufmerksam gemacht und um deren Abhülfe gebeten. Die Gesellschaft hebt in ihrer Erwiderung zunächst hervor, es sei in Betreff der vorkommenden Abgänge an Kohlen, welche die Industriellen erleiden, schon vor geraumer Zeit die Verfügung getroffen worden, dass die Kohle in den Ausgangsstationen mit Kalk bespritzt wird, wodurch dem Zugspersonale das Mittel in die Hand gegeben werde, den Waggon ordnungsmässig zu übernehmen. Desgleichen liege es den Uebernahmsstationen ob, die Waggons zu überwachen und die Kohlen im bespritzten Zustande an die Parteien abzuliefern. Dem Bedürfnisse der Beistellung von Brückenwagen sei so schnell als möglich Rechnung getragen und dieselben bereits in 21 Stationen der nördlichen Linien aufgestellt worden. Was die Beschränkung der lagerzinsfreien Zeit betrifft, so sei dies eine Maassnahme, welche der rapide Aufschwung der Kohlenconsumtion nothwendig machte, doch werden entsprechende Modificationen in Aussicht gestellt. Die weiteren Wünsche der Handelskammer sind mehr localer Natur und können hier nicht weiter berührt werden.

Von der Kaiser Franz-Josefs-Bahn ist nach Kundmachung der General-Direction die Strecke Gmünd-Čerčan mit den Stationen Erdweis, Suchenthal, Chlumec, Wittingau, Lomnic, Wessely, Soběslau, Plana, Tabor, Sudoměřic, Štupčic, Klein-Heřmanic, Reztabov, Wottic, Bistřic, Beneschau und Čerčan-Pišely für den Betrieb eröffnet worden. Bis zur Eröffnung der ganzen Strecke Gmünd-Prag finden die dermalen bestehenden Gebühren-Tarife der Strecke Wien-Pilsen für den Personen- und Sachen-Transport Anwendung. Der Betrieb wird auf Kosten der Bau-Unternehmer stattfinden und entfällt auch mit dem Verkehrsanfang die Zahlung der Interkalarzinsen, und es sollte vertragsmässig die Staatsverwaltung als Garant für den eventuellen Ausfall aufkommen. Nachdem jedoch eine Erklärung des Finanzministers abgegeben wurde, es könne der muthmaasslich erforderliche Zuschuss zu den subventionirten Zinsen nicht mehr ins Staatsbudget pro 1871 eingestellt werden, so übernehmen es die Bau-Unternehmer, um die grosse Strecke Gmünd-Čerčan dem Publicum nutzbar zu machen, den eventuellen Ausfall selbst zu tragen, zumal schon spätestens im November die ganze Strecke Prag-Wien der Franz-Josefsbahn mittelst der Locomotive befahren werden soll. — Bis Ende dieses Jahres werden voraussichtlich noch eröffnet: Čerčan-Prag (5,5 M.), Pilsen-Eger (13,9 M.) und die Flügelbahn Absdorf-Krems (4,2 M.).

Der Zeitpunkt für die Eröffnung der Oesterr. Nordwestbahnstrecke Znaim-Stockerau-Jedlersce ist gegenwärtig noch nicht fixirt, jedoch ist der 1. October l. J. hierfür in Aussicht genommen. Durch den Anschluss bei Jedlersce an die Kaiser Ferdinands Nordbahn ist vermittelst dieser Bahn die Verbindung mit Wien hergestellt; die Oesterr. Nordwest-Bahn gewinnt jedoch erst nach Vollendung ihres Wiener Bahnhofes und der Donau-Brücke — hoffentlich im nächsten Frühjahre — ihren selbstständigen Ausgangspunkt.

Seit 1. Jänner bis Ende Juli 1871 sind in Ungarn bereits eröffnet worden:

Sillein-Schlesische Grenze	5,19	Meilen am	8. Jänner 1871,
Arad-Temesvar	7,54	„ „	6. April „
Salgo-Tarjan-Losoncz	4,90	„ „	4. Mai „
Miskolcz-Banreve	5,95	„ „	13. Juni „
Losoncz-Altsohl	6,99	„ „	18. Juni „
und Debreczin-Nagykarolyi . . .	9,17	„ „	25. Juni „
zusammen also	39,74	Meilen.	

Concessionsmässig sollen bis Ende 1871 in Ungarn weiter 104,3 Meilen und in Siebenbürgen 33,4 Meilen, in den Ländern der Ungarischen Krone daher im Ganzen 137,7 Meilen eröffnet werden, wonach in dieser Reichshälfte allein im Jahre 1871 177,14 Meilen dem Verkehr übergeben sein würden. Nach dem im gestrigen Eisenbahn-Centralblatte enthaltenen Ausweise über den Stand der Bau-Arbeiten zu urtheilen, worin der Fortschritt des Baues bis Ende Juli 1871 in Percentziffern ausgedrückt erscheint, dürften jedoch einige Strecken zum Vollendungstermin nicht fertig werden, und diese wären:

				Vollendungstermin
Banreve-Nadasd		3,7	Meilen	31. December 1871,
Szathmar-Szigeth	Ung. Nord-ostbahn	15,1	„	1. October „
Kiralyhaza-Csap		11,3	„	1. Mai „
Ujhely-Kaschau		8,5	„	1. October „
und Bathu-Munkacs		3,5	„	1. October „
zusammen also		42,1	Meilen;	

dagegen erscheint bei den übrigen Strecken der Unter-, Ober- und Hochbau bis Ende Juli 1871 mit 80 und hoch mit über 90 Procent als

bewerkstelligt ausgewiesen, wonach mit Sicherheit deren Vollendung bis Ende dieses Jahres sich voraussehen lässt. Diese Strecken sind

			Vollendungstermin
in Ungarn:			
Nagykarolyi-Szathmar	Ung. Nord- ostbahn	5 Meilen	1. October 1870
Szerencs-Csap		11,6 „	1. October 1871
Raab-Steinamanger (Ung. Westbahn)		15,2 „	3. August 1871
Von der Strecke der Kaschau-Oderberger Bahn Poprad-Sillein circa		10 „	1. October 1871
Mihaly-Homona (von der Ersten Galizisch-Ungarischen Verbindungsbahn)		8,6 „	1. October 1871
und Grosswardein-Czaba (Alföldbahn)		11,6 „	12. December 1871
Summa		62,0 Meilen;	
in Siebenbürgen:			
Von der Ungarischen Ostbahn: Karlsburg-Bocsard-Vasarhely		14,2 Meilen	1. December 1870
Tövis-Mediasch-Schässburg		13,3 „	1. December 1870
und Kapus-Hermannstadt		5,9 „	1. December 1870
Summa		33,4 Meilen,	
Zusammen		95,4 Meilen.	

Rechnet man die in Ungarn bereits eröffneten 39,7 Meilen hinzu, so werden (vorausgesetzt, dass die vorstehend erwähnten in Aussicht genommenen Eröffnungsterminen eingehalten werden) die im Jahre 1871 in den Ländern der Ungarischen Krone eröffneten Bahnen 135,1 Meilen betragen.

Während in Serbien die Bahn noch immer im Reiche der Conjunctur sich befindet, eilt die grosse Rumelische Bahn rüstig ihrer Vollendung entgegen. Auf der keinesfalls leichten Linie Solonik-Uskup werden die Arbeiten mit ebenso grosser Energie betrieben, wie auf den Sectionen Indikaulá-Sickedgi(?) u. Tschedmedgin-Tschaltadja, und die bescheidensten Berechnungen erlauben die fast zuversichtliche Hoffnung auszusprechen, dass mit Ende November 102 Kilometer der Uskup-Saloniker Linie dem Verkehre übergeben werden dürften. Schon ist die Probefahrt über mehr als 60 Kilometer gemacht worden und fiel dieselbe ganz befriedigend aus. Ebenso zeigte die Probefahrt über die 140 Meter lange Brücke über den Fluss Gallico die solide Construction derselben. Die Transporte mit Baumaterialien gehen bereits mittelst zweier Locomotiven über mehr als 62 Kilometer Länge. Auch die Stationsgebäude sind im Bau begriffen. Man giebt sich der Hoffnung hin, dass die ganze Uskup-Saloniker Section, welche 237 Kilometer Länge hat, bis Juli 1872 fertig gestellt sein wird.

Directe Verkehre.

Vom 1. September wird ein neuer Verhandsgütertarif im Rheinisch-Thüringsch-Oesterreichischen Eisenbahnverbande zur Einführung kommen, in welchem auch directe Frachtsätze für Getreide und Hülsenfrüchte aller Art mit Stationen der Theissbahnstrecke einbezogen sind. Weiters werden in demselben Verbande vom 5. September an directe Frachtsätze für Getreide und Hülsenfrüchte aller Art im Verkehr mit den Stationen der Niederländischen Staatsbahn zur Einführung kommen.

Mit dem 26. v. M. ist zwischen Heilbronn, Stuttgart, Esslingen und Friedrichshafen einer- und Wien und Linz andererseits, sodann zwischen Wildbad und Canstatt einer- und Wien andererseits über die neu eröffnete Linie München-Simbach-Wels eine directe Personen- und Reisegepäckabfertigung ins Leben getreten. Die Billete werden nur für die I. und II. Cl. der Schnellzüge ausgegeben, sie sind 5 Tage gültig und berechtigen innerhalb dieser Zeit zum Aufenthalt auf den rückseits abgedruckten Stationen.

Die von Vertretern der Preussischen, Oesterreichischen und Bayerischen Regierungen beschickte Conferenz in Mainz, bezüglich der Sicherung, beziehungsweise Beibehaltung der gegenwärtigen Beförderung der Englisch-Ostindischen Post auf dem Wege durch Italien und über den Brenner nach Deutschland hat sich dahin geeinigt, dass, wahrscheinlich vom 1. October d. J. an, ein directer Extraschnellzug zwischen Ostende und Brindisi wöchentlich hin und zurück eingerichtet wird, der neben einer erheblichen Fahrzeitabkürzung auch ermöglichen wird, dass die jeden Samstag Früh in London eintreffende Englisch-Ostindische Correspondenz sofort beantwortet werden kann und die diesbezügliche Antwort desselben Tags Abend mit der von London nach Brindisi abgehenden Post zurückbefördert werden kann. Es entsteht hieraus eine Zeitersparung von 7 Tagen, da gewöhnlich Samstag Früh vor Ankunft der Ostindischen Post dieselbe in London abgegangen ist. Der Extrazug wird aus 7 Wagen bestehen und sollen in erster Linie nur Reisende aus England, Belgien, den Rheinlanden und Italien aufgenommen und erst dann Reisende aus andern Ländern Berücksichtigung finden, wann Plätze hierfür vorhanden sind. Es besteht die Absicht, eigens eingerichte Schlafwaggons den Zügen einzuverleiben. Von Ostende bis Brindisi soll die Strecke in 52 Stunden zurückgelegt werden. Durch diese neue wohlfeile und jedenfalls präcise Einrichtung soll der neuen Mont Cenis Route eine gewiss würdige Concurrenz geschaffen werden!

Personalnachrichten.

Preussen. Der bisherige Baumeister Abraham zu Diepholz (Provinz Hannover) ist zum Königl. Eisenbahn-Baumeister ernannt und sind demselben die Functionen eines Abtheilungs-Baumeisters beim Bau der Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn, mit Anweisung seines Wohnsitzes in Gnesen, übertragen worden.

Bayern. Der Generaladministrator der Bergwerks- und Salinenadministration Ad. Hochedcr ist zum Generaldirector der Bayer. Verkehrsanstalten unterm 27. v. M. ernannt worden.

Württemberg. Der Ingenieurassistent Schneider wurde mit der Bauamtsvorstandsstelle für die Enzbahn betraut.

Ausland.

Frankreich. Die Direction der Französischen Nordbahn hat vom 1. September ab die directen Verladungen mit Deutschland und dem gesammten Nordeuropa zu ganz denselben Bedingungen wie vor Ausbruch des Krieges wieder hergestellt. Paris-Kölner Reisende werden ohne Wagen-Wechsel befördert. Schon einige Tage früher, seit dem 21. v. M. hat die Französische Ostbahn ihren directen Personenverkehr mit unmittelbarer Einschreibung des Gepäcks nach allen Hauptpunkten Süddeutschlands, Baden, Württemberg, Bayern; Oesterreich, den Böhmischen Bädern, den Rheinlanden etc. wieder begonnen, und Einrichtungen vereinbart, welche den Reisenden an einzelnen Grenzpuncten unnützen Zollförmlichkeiten entheben. Die Betriebs-Commission der Elsässischen Eisenbahnen bietet den internationalen Beziehungen hülfreiche Hand. Der bisherige Vorstand derselben, Regierungsrath Dülberg, welcher in schwieriger Kriegszeit an der Spitze der Verwaltung stand und sich grosse Verdienste um die Verkehrsbeziehungen des Elsasses erwarb, hat Strassburg verlassen, der Nachfolger desselben, Geh. Regierungsrath Mebes, hat bereits sein Amt angetreten.

— r — Belgien. Der Moniteur vom 3. August c. veröffentlicht das Gesetz, durch welches die Regierung ermächtigt wird, zur Herstellung einer Eisenbahn von Tirlemont über Diest nach dem Camp de Beverloo, mit einer Abzweigung nach der bereits im Betriebe stehenden Bahn von Hasselt nach Eyndhofen die Concession zu ertheilen.

Nach einem im Moniteur vom gleichen Datum veröffentlichten Gesetze wird die Regierung ermächtigt, mit der für die Bahn von Lierre nach Turnhout concessionirten Bahn eine Convention abzuschliessen, durch welche die Bestimmungen über die in Gemässheit des Gesetzes vom 25. April 1853 dieser Gesellschaft gewährte Zinsgarantie modificirt werden.

— r — Belgien. (Eisenbahn von Virton. Bahn der Plateaux von Herve.) Am 9. August c. hat ein Zug die Linie von Marbehan bis zum Ende des Waldes von Sainte-Marie durchfahren, Man glaubt, dass noch im Laufe des Monates September die Züge bis auf eine Entfernung von 4 Kilom. von Ethe verkehren werden. Die Gesellschaft hat kürzlich das Terrain für die Station Virton angekauft und werden die Arbeiten daselbst demnächst beginnen.

Der kürzlich erschienene Bericht der Handelskammer von Verviers enthält über die Bahn der Plateaux von Herve nachstehende Notizen:

Die Arbeiten der Section von Chênée nach Flérou werden eifrigst betrieben und demnächst vollendet sein. Die Pläne der Section von Flérou nach Herve wurden erst am 25. Febr. l. J. genehmigt, die auf derselben auszuführenden Bauten haben zur Zeit die ministerielle Genehmigung nicht erhalten. Verschiedene Gründe haben auch die Genehmigung der Pläne für die Strecke von Herve nach Verviers verzögert.

Die Herren Closon und Borguet, denen diese Unternehmung zugesprochen ist, haben kürzlich um die Concession einer Linie von Herve über Aubel nach Bleyberg nachgesucht. Eine weitere Linie zur Herstellung einer Verbindung der Maas mit der Bahn der Plateaux von Herve, welche von Battice in der Richtung nach Vise gehen soll, ist jüngst in Vorschlag gebracht worden. Diese Bahn würde das Netz von Eisenbahnen vervollständigen, welche dem Verkehre der wichtigen Districte zwischen der Maas und der Vesdre zu dienen besimmt sind.

— r — Italien. (Ligurische Bahnen. Eboli-Potenza. Savona-Turin.) Nach dem Monitore delle strade ferr. ist mit Sicherheit anzunehmen, dass in der ersten Hälfte September alle eisernen Brücken auf der Strecke von Savona an die Französiche Grenze hergestellt sein werden. Die Regierung verhandelt gegenwärtig mit der Gesellschaft der Oberitalienischen Eisenbahnen, welche den Betrieb der genannten Linie übernehmen wird, darüber dass der Betrieb bis gegen Ende November auf der ganzen Linie eröffnet wird.

In den Neapolitanischen Provinzen wird eifrig an der Herstellung der Linie Eboli-Potenza gearbeibeitet, von welcher die Lombardische Bank die Strecke Contursi-Romagnano in einer Länge von 21 Kilom. in Accord genommen hat.

Dem Monitore delle strade ferrate wird berichtet, dass die Arbeiten auf der Linie Savona-Turin rasch vorwärts schreiten. Die Unternehmer der Bahn benützen den niederen Wasserstand des Tanaro um die Herstellung der verschiedenen über diesen Fluss führenden Brücken zu beschleunigen. Nach dem gegenwärtigen Stande der Arbeiten ist die Eröffnung dieser Linie bis längstens November 1872 in sichere Aussicht zu nehmen.

Literatur.

* Die Statistik des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen und die Deutsche Presse. Verschiedene Zeitschriften, wie die Deutsche Industriezeitung, No. 38 v. 24. Aug., der Actionär No. 923 S. 648, wie auch mehrere andere Zeitungen reproduciren unseren Aufsatz in No. 32: Die Betriebs-Ergebnisse der Bahnen des Deutschen Eisenbahn-Vereins in den Jahren 1850—1869 vollständig oder im Auszug, indem sie den vor Kurzem erschienenen XX. Jahrgang der Deutschen Eisenbahnstatistik als ihre Quelle angeben, welche diesen „interessanten Ueberblick über die Entwickelung des Vereins in dem

20jährigen Zeitraume von 1850—1869" enthalte, woran der Actionär die bedauernde Bemerkung anschliesst, dass das sehr verdienstliche Werk etwas spät erscheine, da der eben veröffentlichte Jahrgang nur bis zum Jahr 1869 reiche. Wir erlauben uns dagegen zu bemerken, dass der fragliche Original-Aufsatz, resp. die in demselben enthaltende vergleichende statistische Zusammenstellung aus den Jahren 1850 bis 1869 (oder vielmehr 1870) gar nicht in dem XX. Band der Deutschen Eisenbahn-Statistik, welche allein von dem Betriebsjahre 1869 handelt, enthalten ist, sondern lediglich unserer Zeitung No. 32, welche als Quelle anzuführen gewesen wäre, entnommen ist, dass auch die bedauernde Bemerkung des Actionärs nicht zutrifft, da der neueste Jahrgang der Deutschen Eisenbahn-Statistik nicht bis zum Jahr 1869 reicht, sondern vielmehr gerade über das Jahr 1869 interessante statistische Mittheilungen enthält, eine frühere Publication dieses umfassenden Werkes aber doch wohl kaum zu erwarten war, wo die Geschäftsberichte der einzelnen Bahnen über das Betriebsjahr 1870 erst im Laufe des Jahres 1871, ja zum Theil noch später erscheinen. Eine Besprechung resp. einen Auszug aus dem Jahrg. 1869 der Deutschen Eisenbahn-Statistik werden wir demnächst bringen.

st. **Gesetze und Verordnungen, betreffend Aufstellung und Betrieb von Dampfkesseln** nach den im Deutschen Reiche und in Preussen geltenden Bestimmungen. Insbesondere enthaltend: Bekanntmachung des Bundesrathes vom 29. Mai 1871, betr. Anlegung von Dampfkesseln, mit der Anweisung des Preuss. Handelsministers vom 11. Juni 1871, einer amtlichen Quellen entnommenen erläuternden Beschreibung des neuen Control-Manometers und drei Tafeln Abbildungen zu dieser. Zweite Auflage. Berlin 1871. Fr. Kortkampf. Dieses für Fabrikanten, Kesselbesitzer etc. unentbehrliche Werkchen enthält eine Sammlung der in den verschiedenen Erlassen enthaltenen, in Deutschland und Preussen geltenden Gesetze und Verordnungen für die Aufstellung und den Betrieb von Dampfkesseln, und zwar:

I. Vorschriften über Aufstellung von Dampfkesseln.
  1) Concessionspflicht.
    Für Deutschland, ausser Bayern, Baden, Württemberg, Elsass und Lothringen geltende Bestimmungen.
    Für ganz Preussen geltende Bestimmungen.
  2) Einrichtung der Dampfkessel.
    Für Deutschland (Norddeutsches Bundesgebiet und Südhessen) geltende Vorschriften.
  a) Allgemeine polizeiliche Bestimmung über Anlegung von Dampfkesseln vom 29. Mai 1871.
  b) Bahn-Polizei-Reglement vom 3. Juni 1870.
    Für ganz Preussen geltende Bestimmungen.
  3) Bestimmungen über das Concessions-Verfahren.
    Für Deutschland (Norddeutsches Bundesgebiet und Südhessen) geltende Vorschriften.
    Für ganz Preussen geltende Bestimmungen.
II. Vorschriften über den Betrieb von Dampfkesseln.
    Für ganz Preussen geltende Bestimmungen.
    Für die alten Preuss. Provinzen (Staatsgebiet vor 1866) geltende Bestimmungen.

In demselben Verlage ist auch erschienen:
Gesetz, betreffend die Verbindlichkeit zum Schadenersatz für die bei dem Betriebe von Eisenbahnen, Bergwerken etc. herbeigeführten Tödtungen und Körperverletzungen. Vom 7. Juni 1871.

Von Georg Hirth's Quellenwerke **„Annalen des Deutschen Reichs"**, welches die wichtigsten auf die Gesetzgebung, Verwaltung und Statistik bezüglichen Actenstücke, Gesetzentwürfe, parlamentarischen Discussionen etc. in authentischer Fassung zusammenstellt, erschien soeben das dritte und vierte Heft des Jahrganges 1871. Diese enthalten die revidirte Reichsverfassung, eine tabellarische Uebersicht über die Einführung Norddeutscher Bundesgesetze in Süddeutschland, die Gesetzgebung über den Unterstützungswohnsitz, den Frankfurter Friedensvertrag, eine Statistik der Zölle und Verbrauchssteuern in den Jahren 1868, 1869 und 1870 etc. — wie man sieht, ein sehr reiches Material.

Inhalts-Verzeichniss der besonderen Beilage zum Deutschen Reichs-Anzeiger und Königl. Preuss. Staats-Anzeiger. No. 18 vom 2. September 1871. Chronik des Deutschen Reichs. — Zur Geschichte der Norddeutschen Landschaftsmalerei. I. — Berliner Villencolonien. — Das Deutsche Reichsland Elsass-Lothringen. II. — Georg Wilhelm Johann von Viebahn.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.).

27. September Wilhelmsbahn (Cosel-Oderberg) zu Ratibor. Gegenstand der Verhandlung und Beschlussnahme ist: „Aufhebung des Al. 2 § 10 des Betriebs-Ueberlassungs-Vertrages vom 22. April 1857 in Betreff der alljährlichen ordentlichen General-Versammlung und Festsetzung einer nur fünfjährigen Wiederkehr derselben.

5. October *Buschtěhrader Eisenbahn zu Prag. Siehe Bekanntm. S. 740.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
9. Sept.	zu Heilbronn	Württembg. Stsb.	Hochbauarbeiten Heilbronn	—
9. „	zu Wesel	Köln-Mind. E.	Kohlenlagerplätze-Verpachtung zu Empel	—
14. „	zu Stuttgart	Württemb. Stsb.	Bahnhofsrestaurations-Verpachtung Goldshöfe	—
14. „	zu Breslau	Oberschlesische E.	Eisenbahnschienen	741
15. „	zu Regensburg	Bayer. Stsb.	27. Loos Regensburg-Ingolstadt	—
16. „	zu Saarbrücken	Saarbrücker E.	Güterwagen	742
18. „	zu Ratibor	Wilhelmsbahn	Oberbau-Materialien	741
20. „	zu Erfurt	Thüringische E.	Hebekrahn	741
26. „	zu Carlsruhe	Badische Stsb.	Schienen etc.	741
1. Octbr.	zu Köln	Rheinische E.	Bahnhofsrestaurations-Verpachtung zu Bonn	—
9. „	zu Bromberg	Preuss. Ostbahn	Eis. Brücken-Ueberbauten.	741

OFFICIELLE ANZEIGEN.

(Officielle Anzeigen sind an die Redaction (nicht an die Expedition) der Zeitung zu richten.)

Einladung

zur ausserordentlichen Generalversammlung der stimmberechtigten Actionäre der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn,

welche am 5. October 1871 um 10 Uhr Vormittags im Locale des Casino in Prag, Ferdinandsstrasse No. 24 (Schlick'sches Palais) abgehalten werden wid.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1) Antrag auf Erwerbung der Concession zu weiteren Bahnanschlüssen und deren Ausführung.
2) Antrag auf Emission weiterer Actien und Prioritäts-Obligationen.

Die p. t. Herren stimmberechtigten Actionäre werden unter Bezug auf Abschnitt III der Gesellschafts-Statuten eingeladen, ihre Actien (mindestens fünf volleingezahlte Stück litt. A à 525 fl. Oe. W. resp. Genussscheine von solchen, oder mindestens 20 Stück Actien litt. B à 200 fl. Oe. W.) oder die betreffenden Depositenscheine bei der Hauptcassa der Gesellschaft in Prag No. 995—I, der allgemeinen Oesterreichischen Bodencreditanstalt in Wien, der allgemeinen Deutschen Creditanstalt in Leipzig oder den Herren M. A. von Rothschild & Söhnen in Frankfurt a/M. längstens bis 27. September l. J. zu erlegen.

Prag, am 29. August 1871.

Der Verwaltungsrath der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Nachdruck wird nicht honorirt.

Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn.

Die für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und Thieren, sowie von Frachtgütern auf der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn festgesetzten **Reglements- und Tarifbestimmungen** treten am **1. September** cr., dem Tage der Betriebs-Eröffnung der Theilstrecke Cottbus-Guben, in Kraft.

Tarif-Exemplare sind auf den diesseitigen, sowie auf sämmtlichen Stationen der Berlin-Görlitzer Eisenbahn käuflich für den Preis von 5 Sgr. zu haben.

Berlin, am 31. August 1871.

Die Direction.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen.

Bekanntmachung, fehlende Kunstschlösser betr.

Ein im December vor. J. von Emmerich an das Königlich Sächsische Neben-Zoll-Amt I in Bodenbach abgesandtes,

N. Z. A. I. Bodenbach

bezeichnetes Paquet mit Kunstschlössern und Schlüsseln ist am Bestimmungsorte nicht eingetroffen.

Für den Fall, dass irgendwo ein solches Packet überzählig lagern sollte, ersuchen wir um gefällige Benachrichtigung.

Dresden, am 25. August 1871.

Königl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.

von Tschirschky.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen.

Seit längerer Zeit lagern bei nachbenannten Stationen die beiverzeichneten Güter, deren Adressaten und Aufgeber nicht zu ermitteln sind.

1) in Bodenbach: 1 Ballen Rübsamen Z. R.
2) in Borna: 1 gusseiserne Ofenplatte, Nr. 4345.
3) in Chemnitz: 5 Stangen Stahl, 1 Kiste Gläser B. 4, 30 Stück Kupferplatten, 1 leeres Fass, 1 Fass H. 707, 1 Fass W. S. 874, 1 Fass B. L. 3875, 1 Fass, 3 Anker Sardellen (verdorben), 1 Bund Schilfrohr, 1 eisernes Rad, 1 Parthie altes Eisen, 1 Parthie alte Reifen, 2 Bunde Schaufeln, 6 Bunde Schwarzblech, 1 eiserner Rahmen, 1 eiserne Schiene, 1 eiserner Kesselboden, 1 Sack Saamen, 1 Sack Korke M. 10 218, 1 Fass Cement, 1 Sack Summack, 1 Sack Werg HH. 285, 1 Fass.
4) in Dresden (Altstadt, **Güterbahnhof**): 1 Collo leere Säcke, Brieger, 8 Aschekästen, 3 Colli Ofentheile, 1 Ofenthüre, 1 Sack Hagebutten P. 978, 13 Tafeln Blech R. P. 14.
   bei der **Eilgutexpedition**: 1 Kiste Glauchau/Dresden 91, (Inhalt unbekannt).
5) in Eger: 1 Kiste Mineralwasser MB. 3854.
6) in Gera: 1 Packet Schaaffelle.
7) in Glauchau: 1 Kiste St. (Salzkisten enthaltend), 1 eiserner Pflugschaartheil J. H.
8) in Hohenstein-Ernstthal: 1 Sack F. L. 4 (verarbeitetes Garn).
9) in Leipzig (Eilgüterexpedition): 1 Stück Farbeholz.
10) in Oberlichtenau: 2 Ballen Baumwolle SN NOF 14 E BS 32.

Die resp. Absender und Adressaten dieser Güter werden andurch aufgefordert, sich zu deren Abnahme längstens bis zum 31. October d. Js. zu melden, widrigenfalls nach Ablauf dieses Termins über diese Güter reglementsmässig weiter verfügt werden wird.

Dresden, am 1. September 1871.

Königl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Oberschlesische Eisenbahn.

Die Lieferung von:
50 000 Ctr. 5″ hohen Eisenbahnschienen aus Eisen und
50 000 Ctr. 5″ hohen Eisenbahnschienen aus Stahl
soll in 6 Loosen im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf:

Donnerstag den 14. September cr. Vormittags 11 Uhr

im Central-Büreau unserer Abtheilung II am Oberschlesischen Bahnhofe No. 7 hierselbst anberaumt.

Die Submissions-Bedingungen liegen im genannten Büreau zur Einsicht aus und können auch von dort bezogen werden.

Breslau, den 29. August 1871.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Oberschlesische Eisenbahn.

Die zur Herstellung des 2. Geleises Ratibor-Nendza erforderlichen Materialien und zwar:

a) 8 880 Stück eichene Bahnschwellen,
b) 5 076 Stück Laschen,
c) 10 152 Stück Laschenbolzen,
d) 40 608 Stück Hakennägel,
e) 12 285 Centner Schienen,
f) die Lieferung der eisernen Brücken im Gewichte von circa 3000 Ctr. Schmiedeeisen und 130 Ctr. Gusseisen

sollen im Wege der Submission vergeben werden. Lieferungslustige wollen ihre Offerten unter Benutzung des vorgeschriebenen Formulars portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung von Oberbau-Materialien"

versehen, bis zum Termine

Montag den 18. September cr. Vormittags 11 Uhr

an die unterzeichnete Commission einreichen.

Die für die obenerwähnte Strecke erforderlichen eisernen Brücken sollen in 3 Loosen vergeben werden und sind hierauf bezüglich die Offerten einzurichten.

Die Bedingungen und Zeichnungen können von unserem Central-Büreau hier gegen portofreie Einsendung der Copialien bezogen werden.

Ratibor, den 30. August 1871.

Commission der Königlichen Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Thüringische Eisenbahn.

Die Lieferung **eines Hebekrahnes von 200 Centnern Tragfähigkeit für den Güterbahnhof zu Erfurt** soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Offerten sind mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung eines Hebekrahns"

versehen, bis zum **20. September cr. Vormittags 11 Uhr** versiegelt und portofrei an uns einzureichen. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungsbedingungen, von denen ein unterschriftlich vollzogenes Exemplar der Offerte beigefügt sein muss, werden auf portofreie Requisition von unserem Secretariate unentgeltlich abgegeben.

Erfurt, den 31. August 1871.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Königl. Preussische Ostbahn.
Thorn-Insterburger Strecke.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung des eisernen Ueberbaues zu den 12 kleineren Oeffnungen der Eisenbahnbrücke über die Weichsel bei Thorn von 110 Fuss resp. 113 Fuss lichter Weite im Gesammtgewicht von circa $3^2/_3$ Millionen Pfund Schmiedeeisen und 157 000 Pfund Gusseisen soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Submissions-Offerten hierauf sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf die Lieferung und Aufstellung des eisernen Ueberbaues zu den 12 kleineren Oeffnungen der Eisenbahnbrücke über die Weichsel bei Thorn"

versehen, bis zum Submissions-Termin

Montag den 9. October d. J. Vormittags 11 Uhr

an die unterzeichnete Direction einzureichen, in welchem Termin die eingegangenen Offerten in Gegenwart der anwesenden Submittenten eröffnet werden sollen.

Später eingehende, oder den Bedingungen nicht entsprechende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die der Lieferung zu Grunde zu legenden Bedingungen, Beschreibungen, Gewichts-Berechnungen und Zeichnungen werden an qualificirte Unternehmer auf portofreie, an unseren Maschinenmeister Ramm hierselbst zu richtende Gesuche mitgetheilt und können auch die zugehörigen Detail-Zeichnungen in unserem Central-Bau-Büreau hierselbst täglich während der Dienststunden eingesehen werden.

Bromberg, den 2. September 1871.

Königliche Direction der Ostbahn.

Badischer Eisenbahnbau.

Zum Neubau von Eisenbahnen bedarf die diesseitige Verwaltung ungefähr

125 000 Centner Schienen von Walzeisen,
17 500 „ „ „ Bessemer Gussstahl,
38 000 Stück Stossunterlagsplatten von Walzeisen,
32 000 „ Zwischenunterlagsplatten von Walzeisen,
75 000 „ Laschen von Puddelstahl,
151 000 „ Laschenschrauben und
765 000 „ Kloben, beide von Schmiedeeisen.

Von diesen Quantitäten sollen ca. $^1/_3$ im Laufe des gegenwärtigen Jahres, das Uebrige aber erst im nächsten Jahre in passenden Abtheilungen bis zum 1. October 1872 geliefert werden.

In der Absicht, die Lieferung derselben im Submissionswege in Accord zu vergeben, fordert man Diejenigen, welche bereit sind, Lieferung des Ganzen oder von Theilen, oder von einzelnen Gattungen zu übernehmen, hiermit auf, ihre desfallsigen Anerbietungen in frankirten Briefen, welche verschlossen und mit der Aufschrift „Lieferung von Schienen und Schienenbefestigungs-Materialien betr." bezeichnet sind, bis

Dienstag den 26. September d. Js. Vormittags 10 Uhr

bei der diesseitigen Stelle einzureichen.

Die näheren Bedingungen und Zeichnungen werden auf Verlangen hier abgegeben.

Der Eröffnung der Summissionsanerbietungen können die Soumittenten in der bestimmten Tagfahrt anwohnen.

Carlsruhe, den 28. August 1871.

Grossherzogliche Oberdirection des Wasser- und Strassenbaues.
I. A. d. D.
Gerwig.

Königliche Saarbrücker Eisenbahn.

Die Lieferung von **300 Stück offenen Güterwagen** verschiedener Construction, theils ganz aus Eisen, theils mit Bremsen, ferner von **1200 Tragfedern** und **1200 Achsbüchsen** soll im Wege der öffentlichen Submission in mehreren Loosen vergeben werden.

Offerten hierauf sind mit der Bezeichnung:

„Offerte auf Wagen- etc. Lieferung"

versehen, bis zum **Samstag den 16. September d. J. Vormittags 11 Uhr** versiegelt und portofrei an uns einzureichen, wo dieselben im Beisein der persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen.

Die Bedingungen und Zeichnungen können in unserem hiesigen Geschäfts-Locale eingesehen, auch auf portofreieGesuche abschriftlich von uns bezogen werden.

Saarbrücken, den 30. August 1871.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Hessische Ludwigsbahn.

Vergebung von Bauarbeiten.

Die zur Herstellung des Bahnkörpers und der Kunstbauten der beiden Strecken

von Monsheim nach der Grenze gegen Bockenheim und
von Monsheim über Wachenheim nach der Grenze

erforderlichen Bauarbeiten, sowie ferner die Herstellung des Bahnkörpers, der Kunstbauten und des Unterbaues für die Strecke

von Alzey nach der Landesgrenze

sollen im Ganzen für jede Strecke auf dem Submissionswege vergeben werden.

Die zu vergebenden Arbeiten sind veranschlagt, wie folgt:

1) für die Strecke Monsheim-Grenze gegen Bockenheim
   Erd- und Planirarbeiten . fl. 29 923. 39 kr.
   Kunstbauten . . . . . „ 23 895. 39 „
   im Ganzen fl. 53 819. 18 kr.
2) für die Strecke Monsheim-Wachenheim-Grenze:
   Erd- und Planirarbeiten . fl. 19 119. 22 kr.
   Kunstbauten . . . . . „ 3 515. 8 „
   im Ganzen fl. 22 634. 30 kr.
3) für die Strecke Alzey-Grenze:
   Erd- und Planirarbeiten . fl. 117 353. 25 kr.
   Kunstbauten . . . . . „ 44 065. 35 „
   Herstellung des Unterbaues „ 7 758. 29 „
   im Ganzen fl. 169 177. 29 kr.

Die betreffenden Voranschläge, Pläne und Bedingnisshefte sind auf dem Büreau des Sections-Ingenieurs zu Worms zur Einsicht der Interessenten offen gelegt und sind die Submissionen längstens **bis zum 9. September l. Js. Vormittags 10 Uhr** verschlossen und frankirt auf dem Secretariate des Verwaltungsrathes der Hess. Ludwigsbahn-Gesellschaft dahier abzugeben.

Auf dem Umschlage ist zu bemerken:

„Submission wegen Uebernahme von Bauarbeiten in der Section Alzey".

Mainz, den 25. August 1871.

Im Auftrage des Verwaltungsrathes.
Der Ober-Ingenieur:
Kramer.

Constructeur gesucht.

Für das Büreau des Unterzeichneten wird ein **tüchtiger Constructeur**, der bereits längere Zeit in einem technischen Büreau eines Maschinenmeisters oder in einer Fabrik für Eisenbahn-Betriebsmittel thätig war, gesucht. Hierauf reflectirende Bewerber wollen sich unter Vorlage ihrer Zeugnisse melden.

Saarbrücken, den 26. August 1871.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
Finckbein.

Börsen: Berlin, Basel, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, Paris, Wien = B., Ba., F., H., L., P. u. W.
*Papiere, deren Zinsen vom Staate garantirt sind.

Coursblatt vom 31. August 1871.

Redigirt von R. Grossschupf.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	4½	B.	87	% à 500, 200, 100 Thlr.
do. II. Emiss.	5	B.	94½	%
do. III. Emiss.	5	B.	94½	%
Alföld-Fiumaner	5 i.S.	W.	92	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Altona-Kiel	5	L.	—	% à 500 u. 100 Thlr.
Annaberg-Weipert	5	L.	87½	% à 100 Thlr.
Aussig-Teplitz	5i.S.	L.	94	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.	5i.S.	L.	93½	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1868	5i.S.	L.	89	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1871	5i.S.	L.	86¾	% à do. — do.
Bergisch-Märkische	4½	B.	—	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. II. Ser.	4½	B.	96	%
do. III. Serie * 3¼	3½	B.	82	%
do. III. Serie B.* 3¼	3½	B.	82	%
do. IV. Serie	4½	B.	95	%
do. V. Serie	4½	B.	96¼	%
do. VI. Serie	4½	B.	95	%
do. Nordbahn	5	B.	100¾	%
do. Düsseldorf-Elberfeld	4	B.	—	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. do. II. Ser.	4½	B.	—	%
do. Dortmund-Soest	4	B.	87	%
do. do. II. Ser.	4½	B.	94½	%
do. Aachen-Düsseldorf	4	B.	—	%
do. do. II. Emiss.	4	B.	—	%
do. do. III. Emiss.	5	B.	—	%
do. Ruhrort-Crefeld-Gladhach	4½	B.	94½	%
do. do. II. Emiss.	4	B.	—	%
do. do. III. Emiss.	4½	B.	94½	%
Berlin-Anhalt	4	B.	93	% à 500 u. 100 Thlr.
do.	4½	B.	96½	%

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Berlin-Anhalter Lit. B.	4½	B.	96	% à 500 u. 100 Thlr.
Berlin-Görlitz	5	B.	100¾	% à 100 Thlr.
Berlin-Hamburg I. Emiss.	4	B.	87	% à 500, 200, 100 und 50 Thlr.
do. II. Emiss.	4	B.	87	%
do. III. Emiss.	5	B.	101⅛	%
Berlin-Potsdam-Magdbg. A. u. B.	4	B.	88¼	% à 200, 100 u. 25 Thlr.
do. C.	4	B.	87½	%
do. D.	5	B.	101½	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
Berlin-Stettin	4½	B.	—	% à 200 Thlr.
do. II. Emiss. 3½	4	B.	89	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. III. Emiss. 3½	4	B.	89	%
do. IV. Emiss. * 3½	4½	B.	97⅝	%
do. VI. Emiss. * 3½	4	B.	89	%
Böhmische Nordbahn	5 i.S.	W.	102¼	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Böhmische Westbahn *	5 i.S.	W.	94	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1869 *	5 i.S.	W.	92½	% à do. = do. i. S.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	4½	B.	94⅞	% à 500 und 100 Thlr.
do. Emiss. 1868	4½	B.	94⅞	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
Brünn-Rossitz	5i.S.	L.	85¼	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Buschtêhrader (Böhm. Nordwestb.)	5i.S.	L.	86⅛	% à 100 Thlr. = do.
do. Emiss. 1871	5i.S.	L.	85⅞	% à do. = do.
Chemnitz-Würschnitz	4	L.	85½	% à 100 Thlr.
Cöln-Crefeld	4½	B.	—	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden	4½	B.	96½	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. II. Emiss.	5	B.	102	%
do. do.	4	B.	87½	%
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	—	%
do. do. Lit. B * 3½ u. B*	4½	B.	96½	%
do. IV. u. V. Emiss. * 3½	4	B.	87¼	%

Eisenbahn-Priorit.-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Dux-Bodenbach	5 i.S.	L.	75 1/4	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Fünfkirchen-Barcser *	5 i.S.	W.	91 3/4	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Galizische Carl-Ludwigbahn *	5 i.S.	L.	88	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss. *	5 i.S.	L.	84	% à do. = do. i. S.
do. III. Emiss. *	5 i.S.	L.	80 3/4	% à do. = do. i. S.
Gloggnitzer	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 100 fl. C.-M.
Graz-Köflach	4 1/2 i.S.	L.	79 3/4	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Hessische Ludwigsbahn	4 1/2	F.	97	% in fl. S. W. } à 175 und
do. do.	4	F.	—	% in Thlr. à 105 kr. } 350 fl.
do. do.	5	F.	101	% à 200 Thlr. à 105 kr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	C. M. 5	W.	92 1/4	fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M. } à 1000,
	ö. W. 5	W.	88 1/2	do. pr. 100 fl. ö. W. } 500, 100 fl.
ditto	5 i. S.	W.	106	do. pr. 100 fl. ö. W. i. S.
Kaiser Franz-Josephsbahn *	5 i. S.	W.	99 1/4	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn *	5 i.S.	W.	95 1/4	fl. ö. W. pr. 100 fl. ö. W. }
ditto * Emiss. 1862	5 i. Silb.	W.	94 1/2	do. pr. 100 fl. ö. W. } à 300 fl.
ditto * Emiss. 1869	do.	W.	100 3/4	fl. ö. W. pr. 100 fl. ö. W. }
ditto * Emiss. 1870	do.	W.	100 7/8	fl. ö. W. pr. do. à 200 fl. i. S.
Kaschau-Oderberg *	5 i.S.	W.	92 1/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Kronprinz Rudolfsbahn *	5 i. S.	W.	91 1/2	% à 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1869 *	5 i.S.	W.	91 1/2	% à do.
Leipzig-Dresden Partial	3 1/2	L.	100 1/4	% à 100 und 50 Thlr.
do. von 1854	4	L.	93 1/8	% à 100 Thlr.
do. von 1860	4	L.	90	% à 100 Thlr.
do. von 1866	4	L.	87	% à 100 u. 500 Thlr.
do. von 1866	5	L.	102	% à do.
Lemberg-Czernowitz *	5 i. S.	L.	66	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss. *	5 i. S.	L.	76 1/2	% à do. = do. i. S.
do. -Jassy * III. Em.	5 i. S.	L.	68 1/4	% à do. = do. i. S.
Ludwigshafen-Bexbach	4 1/2	F.	97 1/2	% }
do.	4	F.	91 1/8	% } à 1000, 500 u. 100 fl. S. W.
do.	5	F.	—	% }
Magdeburg-Halberstadt	4 1/2	B.	95 1/2	% à 100 Thlr.
do. do. v. 1865	4 1/2	B.	95 5/8	% à 100 u. 500 Thlr.
do. do. v. 1870	5	B.	101	% à do. u. do.
do. Wittenberge, Stamm	3	B.	69 1/4	% à 200 Thlr.
do. do. Priorit.	4 1/2	B.	—	% à 100 Thlr.
Magdeburg-Leipzig Pr. A v. 1840/42	4	L.	90 1/4	% }
do. I. Emiss.	4	L.	87 3/4	% } à 100 Thlr.
do. II. Emiss.	4	L.	85	% }
do.	4 1/2	L.	95	% }
Mähr.-Schles. Centralbahn	5 i.S.	W.	84 1/2	% à 300 fl. ö. W. i. S.
Niederschlesisch-Märkische I. Ser.	4	B.	88	% }
do. II. Ser.	4	B.	87 1/2	% }
do. conv. I. u. II. Ser.	4	B.	88	% } à 62 1/2, 100 u. 500 Thlr.
do. III. Ser.	4	B.	97	% }
do. IV. Ser.	4 1/2	B.	—	% }
Niederschles. Zweigbahn Lit. C.	5	B.	101 1/4	% à 100 Thlr.
do. Litt. D.	5	B.	101 1/4	% do.
Oberschlesische A.	4	B.	—	% }
do. B.	3 1/2	B.	80	% }
do. C.	4	B.	—	% }
do. D.	4	B.	87 1/2	% } à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. E.	3 1/2	B.	80 3/5	% }
do. F. * 3 1/2	4 1/2	B.	95 1/2	% }
do. G.	4 1/2	B.	95 1/2	% }
do. H.	4 1/2	B.	95 1/2	% }
do. von 1869	5	B.	101 1/4	% à 100 Thlr.
do. Brieg-Neisse	4 1/2	B.	—	% à 100 Thlr.
do. Cosel-Oderberg	5	B.	87 1/4	% à 100 Thlr.
do. do.	4	B.	—	% à do.
do. do. III. Emiss.	4 1/2	B.	—	% à do.
do. do. IV. Emiss.	4 1/2	B.	—	% à do.
Oesterr. Nordwestbahn *	5 i.S.	W.	100	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Oesterr. Staats-Eisenbahn *	3	W.	140 3/4	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do. Ergänzungsnetz *	3	W.	140	fl. ö. W. pr. do. à do.
Oesterr. Südbahn * (Lombard.)	3	W.	109	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do. *	5 i.S.	W.	90	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. Bons 1870—74	6	W.	240	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do. do. 1875—76	6	W.	239	do. pr. do. à do.
do. do. 1877—78	6	W.	—	do. pr. do. à do.
Ostpreuss. Südbahn	5	B.	98 1/8	% à 500 u. 100 Thlr.
do. Litt. B	5	B.	98	% à do.
Ostrau-Friedland	5 i.S.	L.	75 1/4	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Pardubitz-Reichenberg	5	W.	80	% fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M.
do. *	5 i. S.	W.	97 1/2	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Prag-Dux	5 i.S.	W.	88	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W. i. S.
Rheinische	4	B.	—	% }
do. *	3 1/2	B.	—	% } à 250, 200 u. 100 Thlr.
do. III. Emiss. v. 1858—1865	4 1/2	B.	95 1/8	% }
do. *	4 1/2	B.	100	% }
Rhein-Nahe Bahn *	4 1/2	B.	97	% } à 1000, 500 und
do. II. Emiss. *	4 1/2	B.	97	% } 100 Thlr.
Russische * (Mosco-Rjäsan)	5	B.	94 3/4	% à 200 "
do. * (Rjäsan-Kozlow)	5	B.	89 1/8	% à 200 "
do. * (Kozlow-Woronesch)	5	B.	89 5/8	% à 200 Thlr.
do. * (Jelez-Woronesch)	5	B.	87 1/2	% à 136 Thlr.
do. * (Jelez-Orel	5	B.	88 5/8	% à
do. * (Kursk-Charkow)	5	B.	88 3/4	% à
do. * (Kursk-Kiew)	5	B.	89 1/4	% à 1000, 500 u. 200 Thlr.
do. * (Schuja-Ivanovo)	5	B.	89 1/4	% à
do. * (Poti-Tiflis)	5	B.	—	% à 680 u. 136 Thlr.
Schleswigsche v. Altona-Kiel abgest.	4 1/2	L.	—	% à 1000, 500, 200, u 100 Thlr.
I. Siebenbürger *	5 i.S.	W.	91	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Stargard-Posen	4	B.	—	% }
do. II. Emiss.	4 1/2	B.	—	% } à 100 und 50 Thlr.
do. III. Emiss.	4 1/2	B.	—	% }
Theissbahn *	5 i.S.	W.	—	% à 200 fl. ö. W.
Thüringische I. Emiss.	4	L.	89 1/4	% }
do. II. Emiss.	4 1/2	L.	—	% } à 1000, 500, 200 und
do. III. Emiss.	4	L.	89 1/4	% } 100 Thlr.
do. IV. Emiss.	4 1/2	L.	—	% }
do. V. Emiss. *	4 1/2	L.	95 1/2	% à do.
Turnau-Kralup-Prag	5 i. S.	L.	88 1/2	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1870	5 i.S.	L.	86 1/4	% à do. = do.
Ungarische Nordostbahn *	5 i.S.	W.	87 1/4	% à 300 fl. ö. W. i. S.
Ungarische Ostbahn *	5 i.S.	W.	87	% à 300 fl. ö. W. i. S.
Warschau-Terespol *	5	B.	87 1/2	% à 1000 u. 100 S.R. = 107 Thlr.
Warschau-Wien	5	B.	92 3/4	% à 500 u. 100 Thlr
Werrabahn *	5	L.	95	% à 500, 200 u. 100 Thlr.

Eisenbahn-Stamm-Actien	Dividende und Zinsen in % 1865	1866	1867	1868	1869	1870	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	0	0	0	1	1/2	3/5	4	B.	38 5/8	% à 200 Thlr.
Alföld-Fiumaner *	—	—	—	5	5	5	5	W.	181 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Altenburg-Zeitz Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	5	5	L.	79 1/4	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	10	9	5	6	7	7	4	B.	126	% à 100 Spec. = 150 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	7 1/4	4 3/4	5 1/2	6	7 1/4	6 1/10	4	B.	105 1/2	% à 250 fl. holl. = 145 Thlr.
Aussig-Teplitz	9 1/8	8 1/4	10	10	10	12	5	L.	160	Thlr. pr. 150 fl. C. M. à 200 fl. C. M.
Bayerische Ostbahn *	5 3/4	6	7	7 3/4	7 3/4	7 1/2	4 1/2	F.	134	% à 200 fl. S. W.
Bergisch-Märkische	9	8	7 1/2	8	8 1/2	8	4	B.	135	% à 100 Thlr.
do. junge	—	—	—	—	—	—	5	B.	130	% à 100 Thlr.
Berlin-Anhalt	13	13 1/3	13 7/12	13 7/12	13 7/8	16	4	B.	239 3/4	% à 200 "
Berlin-Görlitz	—	—	—	0	1	1	4	B.	76 1/4	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	5	5	5	5	5	5	5	B.	99 1/2	% à 200 "
Berlin-Hamburg	9 1/2	9	9 1/2	9 1/2	10 1/2	10	4	B.	169 1/2	% à 200 "
Berlin-Potsdam-Magdeburg	16	16	16	17	18	20	4	B.	254	% à 100 "
Berlin-Stettin	8	8 7/12	8	8 1/6	9 1/6	9 1/6	4	B.	151	% à 200 "
Böhmische Nordbahn	—	—	—	5	3 1/2	3 1/2	5	W.	140 1/2	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W.
Böhmische Westbahn * 5 2/10	5	5	5	6	7 1/4	7 9/20	5	W.	254	fl ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Breslau-Schweidnitz-Freib.	9	9 1/6	8	8 1/3	8 1/3	7 1/2	4	B.	121 1/4	% à 200 Thlr.
do. neue	—	—	—	—	5	5	5	B.	115	% à 200 Thlr.
Brünn-Rossitz Stamm-Prior.	6	4	6	6	6	6	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Buschtêbrader	9 13/14	9 13/14	10 5/42	12 5/21	12 5/21	13 13/14	5	W.	—	do. pr. 500 fl. C. M.
do. Lit. B	—	—	—	—	—	—	5	W.	231 1/2	do. pr. 200 fl. ö. W.
Chemnitz-Würschnitz	11	8	6 1/2	7	7 1/2	7 1/4	4	L.	153	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden *	17 2/3	9 1/12	8 11/20	8 1/12	8 9/10	10 1/2	4	B.	165	% à 200 "
do. Lit. B.	—	—	—	—	5	5	5	B.	111	% à 200 "
Cottbus-Grossenh. Stamm-Pr.	—	—	—	—	—	5	5	L.	96	% à 200 Thlr.
Crefeld-Kreis Kempen	—	—	—	—	—	5	5	B.	—	% à 100 "
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	5	6	B.	—	% à 100 "
Dux-Bodenbach	—	—	—	—	5	5	5	W.	163 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Frankfurt-Hanau	5 1/2	5 4/5	6 1/10	6 3/10	6 1/2	6 1/2	3 1/2	F.	119 1/4	% à 250 fl. S. W.
Fünfkirchen-Barcser *	—	—	—	5	5	5	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 ö. W. i. S.
Galizische Carl Ludwigb. * 5 2/10	5	6 1/20	9 1/2	7	7	8	5	W.	255 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Glückstadt-Elmshorn	0	0	0	0	0		4	H.	—	% à 150 Thlr.
Graz-Köflach	3	2 1/2	4 1/4	7	10	9	oh. Z.	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Halle-Sorau-Guben	—	—	—	—	4	4	4	B.	49	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	5	5	5	B.	71 3/8	% à 200 Thlr.
Hannover-Altenbeken	—	—	—	—	5	5	5	B.	41 3/4	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	5	5	5	B.	69	% à 200 Thlr.
Hessische Ludwigsbahn	8	7 3/4	8 1/2	9	9 1/2	9 1/2	4	F.	156 1/2	% à 250 fl. S. W. u. 200 Thlr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	13	13 3/4	15 10/21	19 3/4	20	17 1/7	5	W.	214 1/4	fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M. à fl. 1000, 500, 200 C. M.
Kaiser Franz-Josephsb. *	—	—	—	5	5	5	5	W.	207 1/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn *	5	5	5		8 1/5	6 3/10	5	W.	234 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
do. Linz-Budweis	—	—	—	—	5	5	5	W.	204 3/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Kaschau-Oderberg *	—	—	—	—	5	5	5	W.	186 1/2	fl. ö. W. p. eingez. 100 fl. ö. W.
Kronprinz Rudolfsbahn * 5 2/10	—	—	—	5 i.S.	5	5	5	W.	163 1/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz. i. S.
Leipzig-Dresden	23	20	25	28 1/2	14	14 1/2	4	L.	237	% à 100 Thlr.
Lemberg-Czernowitz-Jassy *	—	7	7	2	7	5	5	W.	174	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Leoben-Vordernberg	—	—	—	—	—	—	5	W.	—	do. pr. 200 fl. ö. W.
Ludwigsb.-Bexbach (Pfälz. L.-B.) *	10	10 2/5	9 2/3	11 1/5	10 3/10	9 9/10	4	F.	189	% à 500 fl. S. W.
Lübeck-Büchen	3 5/8	2 1/3	2 3/8	2 1/2	2 7/8	3 1/8	4	H.	—	% à 200 Thlr.
Magdeburg-Halberstadt	15	14	13	15	10 1/2	8 2/3	4	B.	142	% à 100 Thlr.
do. Lit. B.	—	—	3 1/2	3 1/2	3 1/2	3 1/2	3 1/2	B.	89	% à 100 "
Magdeburg-Leipzig	20	20	18	19	14 1/2	12	4	L.	197	% à 100 "
do. Lit. B. *	4	4	4	4	4	4	4	L.	103 1/2	% à 100 Thlr.
Mähr.-Schles. Centralbahn	—	—	—	—	—	5	5	W.	139 1/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. i. S.
Märkisch-Posener	—	—	—	—	4	4	4	B.	44 3/4	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	5	5	5	B.	69	% à 200 "
Münster-Hamm *	4	4	4	4	4	4	4	B.	—	% à 100 "
Neust.-Weissenburg * (Pfälz. Max.)	4 1/2	5 1/10	5	5 1/2	5 4/10	6 4/10	4 1/2	F.	132 1/2	% à 500 fl. S. W.
Niederschlesisch-Märkische *	4	4	4	4	4	4	4	B.	—	% à 100 Thlr.
Niederschles. Zweigbahn	3 2/3	5 1/2	3 3/4	4 1/3	5	6	5	B.	109	% à 100 "
Nordhausen-Erfurt *	—	—	—	—	4	4	4	B.	72	% à 100 "
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	5	1	5	B.	65	% à 100 u. 500 Thlr.
Oberschlesische Lit. A. u. C.	11 2/3	12	13 2/3	15	13 1/2	12 2/3	3 1/2	B.	202 1/2	% à 100 "
do. * Lit. B.	11 2/3	12	13 2/3	15	13 1/2	12 2/3	3 1/2	B.	186	% à 100 "
Oberhessische *	—	—	—	—	3 1/2	3 1/2	3 1/2	F.	79 5/8	% à 350 fl. S. W.
Oesterr. Nordwestbahn *	—	—	—	—	5	5	5	W.	219 1/2	fl. ö. W. p. 200 fl. ö. W. i. S.
Oesterr. Staats * 5 2/10 (Oest. Franz.)	5	7	8 1/2	10 1/2	12	12	5	W.	385	fl. ö. W. pr. Stück von frs. 500.
Oesterr. Südbahn * (Lombard.)	7 1/2	7 1/2	6 3/5	6 3/5	5	3	5	W.	181	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Ostpreuss. Südbahn	—	—	—	—	0	0	4	B.	38 1/2	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	5	5	—	—	0	0	5	B.	63 1/2	% à 200 Thlr.
Ostrau-Friedland	—	—	—	—	—	—	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Pardub.-Reichenb. * (S.-Nrdd. V.-B.)	4 1/2	4 4/10	5	5	5	4 1/2	4 1/2	W.	178	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Pfälz. Alsenzb. *	—	—	—	4	4	4	4	F.	112	% à 500 fl. S. W.
Pfälz. Nordb. *	—	4	4	4	4	4 9/10	4	F.	113	% à 500 fl. S. W.
Prag-Dux	—	—	—	—	—	—	5	W.	116 1/2	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W. i. S.
Rechte Oderufer	—	—	—	—	5		5	B.	97 7/8	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	5		5	B.	106 3/8	% à 200 "
Rheinische	7	6 1/2	7 1/2	7 1/3	7 4/5	8 2/5	4	B.	145	% à 250 "
do. Stamm-Prior.	7	6 1/2	7 1/2	7 1/3	7 4/5	8 2/5	4	B.	145 1/4	% à 250 "
do. * Lit. B.	—	—	—	—	4	4	4	B.	95	% à 250 "
Rhein-Nahe-Bahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	39	% à 200 "
Russische Bahnen *	5	5	5	5	5	5 1/6	5	B.	90 3/4	% à 125 Rb. = 134 Thlr.
I. Siebenbürger *	—	—	—	5	5	5	5	W.	175 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Stargard-Posen *	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	3 1/2	B.	96	% à 100 Thlr.
Stuhlweissenburg-Raab-Graz *	—	—	—	—	—	—	5	W.	173	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S
Taunusbahn	8	3 1/5	7	7 1/5	8 1/5	6 8/10	oh. Z.	F.	368	fl. S. W. pr. 250 fl. S. W.
Thüringische	8 1/3	7 2/3	8 1/2	9	8 3/4	9	4	L.	151	% à 100 Thlr.
do. Em. v. 1868 (Gotha-Leinef.) *	—	—	—	4	4	4	4	L.	89 1/2	% à 100 "
do. Litt. C (Gera-Eichicht) *	—	—	—	—	4 1/2	4 1/2	4 1/2	L.	95	% à 100 "
Theissbahn * 5 2/10	5	5	5	19 3/4	8 7/25	7 1/2	5	W.	251 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Turnau-Kralup-Prag.	—	5	6	7	7	8	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
K. Ung. priv. Nordostbahn *	—	—	—	5	5	5	5	W.	162	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
I. Ungar.-Galizische *	—	—	—	—	—	5	5	W.	161 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Ungar. Ostbahn *	—	—	—	—	5	5	5	W.	88 1/2	fl. ö. W. p. eingez. 80 fl. i. S.
Warschau-Terespol *	—	—	—	—	5		5	B.	—	% à 100 S.-R. = 107 Thlr.
Warschau-Wien	8 1/3	8 1/3	8 1/3	6 2/3	9 7/12		5	B.	79	Thlr. pr. 60 Rub.
Werrabahn (beschränkt gar.)	2 2/3	2 1/6	2 6/10	2 1/4	1 1/3	1	4	B.	—	% à 100 Thlr.
Schweizer Centralbahn	5 60	5 6/10	5 6/10	6 2/5	6 4/5	6 8/10	oh. Z.	Ba.	—	fs. pr. 500 fs. Einz.
do. Nordostbahn	8	8	7 1/2	8	7 1/2	7	"	Ba.	—	fs. pr. 500 " "
Vereinigte Schweizerbahnen	—	0	0	0	0	0	"	Ba.	—	fs. pr. 500 " "
Schweizer Westbahn	—	0	0	0	0	0,4	"	Ba.	—	fs. pr. 500 " "
Französische Orléans	11 1/5	11 1/5	11 1/5	11 1/5	11 1/5		oh. Z.	P.	—	fs. pr. 500 fs. Einz.
do. Nordbahn	17 7/8	17 1/2	18	15 1/4	16 3/4		"	P.	—	fs. pr. 400 " "
do. Ostbahn	6 3/5	6 3/5	6 3/5	6 3/5	6 3/5		"	P.	—	fs. pr. 500 " "
do. Südbahn	8 1/2	8	8	8	8		"	P.	—	fs. pr. 500 " "
do. Westbahn	7 1/2	7	7	7	7		"	P.	—	fs. pr. 500 " "
Paris-Lyon-Mittelmeer	12	12	12	12	12		"	P.	—	fs. pr. 500 " "

PRIVAT-ANZEIGEN.

Norddeutscher Lloyd.
Postdampfschifffahrt
von Bremen nach Newyork und Baltimore
eventuell Southampton anlaufend

Dampfer	Datum	nach	Dampfer	Datum	nach
D. Main	9. Sept.	Newyork	D. Donau	7. Octbr.	Newyork
D. America	13. Sept.	Baltimore	D. Baltimore	11. Octbr.	Baltimore
D. Weser	16. Sept.	Newyork	D. Hermann	14. Octbr.	Newyork
D. Newyork	20. Sept.	Newyork	D. Bremen	18. Octbr.	Newyork
D. Rhein	23. Sept.	Newyork	D. Main	21. Octbr.	Newyork
D. Berlin	27. Sept.	Baltimore	D. Leipzig	25. Octbr.	Baltimore
D. Deutschland	30. Sept.	Newyork	D. Weser	28. Octbr.	Newyork
D. Hansa	4. Octbr.	Newyork	D. Newyork	1. Nov.	Newyork

und ferner jeden Mittwoch und Sonnabend.

Passage-Preise nach Newyork: Erste Cajüte **165** Thaler, zweite Cajüte **100** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.
Passage-Preise nach Baltimore: Cajüte **135** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Pr. Crt.
Fracht: £ 2 mit 15% Primage per 40 Cubicfuss Bremer Maasse. Ordinäre Güter nach Uebereinkunft.

von Bremen nach Neworleans via Havre und Havana

D. Köln 16. Septbr.; D. Frankfurt 7. Octbr.; D. America 4. Novbr.
Passage-Preise nach New-Orleans und Havana: Cajüte **180** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.
Fracht nach New-Orleans £ **2. 10** s., nach Havana £ **3** beides mit 15% Primage per 40 Cubicfuss Bremer Maasse. Ordinäre Güter nach Uebereinkunft.
NB. D. Köln, am 16. Septbr. von Bremen abgehend wird Havana nicht anlaufen.

von Bremen nach Westindien via Southampton

Nach St. Thomas, Colon, Savanilla, La Guayra und Porto Cabello mit Anschlüssen via Panama nach allen Häfen der Westküste Amerikas, sowie nach China und Japan.
D. Hannover Donnerstag 7. September; D. Kronprinz Friedrich Wilhelm Sonnabend 7. October.
und ferner am 7. jeden Monats.
Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

FRIEDRICH GRÖBER
Stein- & Buchdruckerei, Lithographie & Autographie
Paginir- & Numerir-Anstalt
Leipzig.

Mit Gegenwärtigem erlaube ich mir auf den vor einigen Jahren erfundenen, von mir jedoch in letzter Zeit bedeutend verbesserten

Copir-Druck

aufmerksam zu machen, welcher sich bei allen Druckarbeiten, die eine Copie erfordern, anwenden lässt und voraussichtlich in Zukunft allgemein benutzt werden dürfte.

Ein Versuch, zu welchem ich die nöthigen Druckbogen gratis abgebe, wird die entschiedenen Vortheile dieser Erfindung beweisen.

Putztücher
in allen Quantitäten liefert in bester Waare zu den billigsten Preisen die **Fabrik** von
C. Louis Klinge in Chemnitz,
Leder- und Riemenfabrik.

Ventilatoren
Ventilator-Feldschmieden
von Thlr. 28 an.
G. Schiele & Co.
Biebergasse 10. Frankfurt a. M.

Windhoff Deeters & Co.
in Lingen a/d. Ems
empfehlen die in ihrer Fabrik seit vielen Jahren als Specialitäten verfertigten **Weichen, Drehscheiben, Wasserkrähne** und schmiedeeisernen Constructionen.

Schauwecker's pat. selbstthätiger Oeltropfapparat für Dampfschieber u. Kolben. Bis jetzt sind 3200 Stück abgesetzt. **Allein zu beziehen durch**
Fr. Schauwecker, Maschinenmeister der Ostbahn in Weiden (Bayern).

Das Neueste in Siegel-Oblaten
weiss Relief auf buntfarbigem Grunde in elegantester Prägung
mit Klebstoff versehen und an Stelle des Siegellacks ohne Weiteres zu verwenden, bei den meisten **Behörden** und **Eisenbahn-Verwaltungen** etc. eingeführt und von mir bezogen, empfiehlt
Heinr. Lemcke,
Altona (Holstein) Victoriastrasse 12.
Proben & Preis-Courante stehen zur Verfügung.

Brückenwaagen-Fabrik
von
Alex Bernstein,
Berlin,
Blumenstr. 37
empfiehlt ihr Lager von
hölzernen und eisernen Decimalwaagen, Centesimalwaagen von 100 bis 1000 Ctr. Tragfähigkeit, eichungsfähigen Schnellwaagen, Viehwaagen, Gepäckwaagen und Karrenwaagen etc.

Reparaturen werd. schnell u. sorgfältig besorgt.

Soeben erschien:
Die Haftpflicht
der
Eisenbahnen, Bergwerke etc.
für die
bei deren Betriebe herbeigeführten
Tödtungen und Körperverletzungen.
Erläuterungen des Reichsgesetzes vom 7. Juni 1871
von
Dr. W. Endemann,
ord. Professor und Ober-Appellationsgerichts-Rath zu Jena, Mitglied des Reichstags.
Preis 15 Sgr.

Kein neueres Gesetz hat bei seiner ersten Vorlage und während seiner Berathung soviel Widerspruch erregt, und keins ist so der Erklärung bedürftig und giebt zu so vielen Zweifeln Veranlassung, wie das vorliegende. — Der Herr Verfasser des obigen Kommentars hat es unternommen, unter Benutzung der Motive, Reichstagsverhandlungen etc., die richtige Handhabung des Gesetzes erkennbar zu machen und die leitenden Grundsätze zu klarer Darstellung zu bringen. Den Eisenbahn-Beamten und in erster Linie den Directionen wird das Werkchen bald unentbehrlich werden.
Verlag von J. Guttentag (D. Collin) in Berlin.

Hartguss
Herzstücke und Räder
Erdtransportwagen
in jeder Grösse und zu jeder Spur, sowohl Seiten- und Vorkipper als Wagen zum Ausschaufeln, liefern in bewährter Konstruktion
Thelen & Weydemeyer,
Eisengiesserei, Maschinen- und Dampfkessel-Fabrik. Nordhausen.

Selbstschmierende Stopfbüchsen-Packung
von
C. Otto Gehrckens.
Ottensen, (Zollverein.) Hamburg, gr. Bäckerstr. 12.
Preis: **10 Sgr.** das ℔.
Eingeführt bei fast allen Bahnen und Fabriken.

W. Adolf & Co. (H. Hengst) in **Berlin**, 58. Unter den Linden, empfehlen ihren „Allgemeinen Journal-Lesezirkel", der in seiner 10. Abtheilung 53 Zeitschriften über Handelswissenschaft, Technologie und Baukunde enthält. Die Auswahl der Journale steht völlig frei und werden dieselben nach auswärts in Mappen und unter Kreuzband versandt. Billigster Verkauf gelesener Zeitschriften, Prospecte gratis.

Gesucht wird ein **Techniker** für das Zeichnenbüreau untenstehender Verwaltung. Bewerber wollen ihre Zeugnisse einsenden.
Maschinen-Hauptverwaltung
der Königl. Sächsischen Staatsbahnen in Leipzig.

Beiblatt zu No. 36 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnen.

Leipzig, den 8. September 1871.

Commissions-Bericht und Beschluss der General-Versammlung über die Anträge auf Abänderung des Vereins-Regulativs für die gegenseitige Wagenbenutzung zu Nr. VI der Tages-Ordnung.

A. Der Commissions-Bericht.

I.

Mittelst Schreibens vom 28. März d. J. hatte die geschäftsführende Direction des Deutschen Eisenbahn-Vereins einen von der Königlichen Direction der Main-Weserbahn gestellten und auf Abänderung des § 18 des Vereins-Wagenregulativs gerichteten Antrag der Commission überwiesen und dabei anheim gegeben, etwaige weitere Abänderungs-Anträge zu dem genannten Regulativ der Commission zur Berathung und Berichtserstattung vorzulegen.

Die Commission unterzog in einer am 6. Mai d. J. in Nürnberg abgehaltenen Sitzung den vorerwähnten Antrag der Main-Weserbahn-Direction, sowie das ihr zufolge der oben erwähnten Aufforderung vorgelegte Material einer eingehenden Berathung, beschränkte sich jedoch, von der Erwägung geleitet, dass es bedenklich sei, in den Anträgen auf Abänderung des Wagen-Regulativs weiter zu gehen, als sich dies durch ein anerkanntes Bedürfniss rechtfertigen lasse, auf die nachstehenden Abänderungsvorschläge, welche der Uebersichtlichkeit wegen in der Reihenfolge der Paragraphen, zu welchen sie gestellt worden sind, folgen.

Der § 2 bestimmt die Grenzen, innerhalb deren der Lauf der Wagen gestattet ist. Nach den Vorschriften des ersten Absatzes dieses Paragraphen sind die Grenzen über den Bereich des Vereins hinaus gezogen und auf den Bereich auch derjenigen Verwaltungen ausgedehnt, mit denen die Vereinsbahnen im directen Güterverkehre stehen oder sonstige bezügliche Verabredungen getroffen haben. Ein noch weiterer Lauf ist nur unter den im Absatz 2 des § 2 angegebenen Voraussetzungen gestattet. Der vorerwähnte Bereich ist als Bereich der „verbundenen Bahnen" bezeichnet und dieser Ausdruck wiederholt sich in den §§ 8, 24 und 28 des Regulativs.

Gegen diese Bezeichnung ist der Zweifel rege geworden, ob dieselbe identisch sein solle mit „Vereinsbahnen", es ist aber auch ferner als zweifelhaft hingestellt worden, ob im Absatz 1 unter „jenen" Verwaltungen, welche im directen Güterverkehre stehen, überhaupt nur eine oder einzelne der Vereins-Verwaltungen gemeint sein sollen, oder nur die Eigenthümerin des Wagens.

Unerörtert der Frage, welche Auffassung des Regulativs diesen Zweifeln gegenüber die richtige ist, war die Majorität der Commission der Ansicht, dass ein Bedürfniss, den Weiterlauf der Wagen über die Grenzen des Vereins zu gestatten, nur in untergeordnetem und jedenfalls nicht in einem Maasse hervorgetreten sei, welches die mit dem weiteren Laufe für die Wagen-Eigenthümerin verbundenen Inconvenienzen rechtfertigen könne und dass deshalb als Grenze, bis zu welchem die Verwaltungen gehalten sein sollen, ihre Wagen laufen zu lassen, als R e g e l die Vereinsgrenze einzuhalten und eine Ausnahme nur insoweit zu gestatten sei, als die W a g e n - E i g e n t h ü m e r i n mit den ausserhalb des Vereins liegenden Verwaltungen im directen Güterverkehr steht oder sonstige bezügliche Verabredungen getroffen hat.

Demgemäss war die folgende *von der Generalversammlung acceptirte* Fassung des Alinea 1 und 2 des § 2 vorgeschlagen:

„Zur Vermeidung der Umladung sollen in der Regel unter nachstehenden Bestimmungen die Güterwagen mit der ursprünglichen Ladung bis zur Bestimmungsstation derselben durchlaufen, insofern letztere im Bereiche der Verwaltungen des Deutschen Eisenbahn-Vereins oder derjenigen Bahnen liegt, mit denen die Wagen-Eigenthümerin im directen Güter-Verkehre steht oder sonstige bezügliche Verabredung getroffen hat, und vorausgesetzt, dass jeder Wagen entweder mindestens mit 40 Procent seiner tarirten Tragfähigkeit oder dem Raum nach voll beladen, oder dass die Ladung als ganze Wagenladung kartirt ist."

Der W e i t e r l a u f der Bahnen bis zur Bestimmungsstation über die vorbezeichneten Grenzen hinaus ist gegen Zahlung der Wagenmiethe unter der Beschränkung straffrei gestattet, dass die für die Wagenbenutzung bis zur Ausgangsstation und zurück festgesetzte Frist nicht überschritten wird. Nur wenn Steuerverschluss oder die Beschaffenheit des Gutes die Umladung unthunlich machen, können die Wagen ohne diese Beschränkung auch über die Ausgangsstation hinaus bis zur Bestimmungsstation weiterlaufen.

Ferner war

in §§ 8, 24, 25, 26, 27 und 28 der Ausdruck „v e r b u n d e n e B a h n e n" in „Vereinsbahnen" abzuändern;

und im § 24 unter entsprechender Abänderung der Ueberschrift zu sagen:

„Gehen die den Verwaltungen der Vereinsbahnen selbst angehörigen oder etc."

Zu § 3. Nach den gegenwärtigen Bestimmungen im Absatz 3 des § 3 erscheint es zulässig, dass ein Wagen der Heimathsbahn auf einer anderen Station zurückgegeben wird, als auf welcher er die Heimath verlassen hat. Bei der bereits eingetretenen und voraussichtlich noch weiter eintretenden erheblichen Ausdehnung des Netzes einzelner Eisenbahn-Verwaltungen können hierdurch für die Wagen-Eigenthümerin sehr grosse Inconvenienzen hinsichtlich der Disposition über die Wagen herbeigeführt werden und es war deshalb gerechtfertigt, der Wagen-Eigenthümerin die Befugniss einzuräumen, obiger Bestimmung gegenüber besondere Beschränkungen eintreten zu lassen.

Die Commission schlägt deshalb vor, im Absatz 2 des § 3 statt der bisherigen Bestimmung: „so sind die Wagen nach den auf dem directen Heimwege belegenen Stationen" zu sagen: „so sind die Wagen nach den auf dem Heimwege belegenen Stationen" und die Bestimmung im Abs. 3 des § 3 folgendermaassen abzuändern:

„Beladen dürfen die Wagen auf einer anderen Route und über eine andere Uebergangsstation der Heimathsbahn, als über welche sie auf dem Hinwege gelaufen sind, zurückgeleitet werden, wenn sie mit Ladung nach einer Station der Heimathbahn oder einer Station jenseits oder vor derselben versehen sind. Die Rückbeladung nach einer v o r der Heimath belegenen Station auf einer andern Route, als auf welcher der Wagen auf der Hintour gekommen ist, ist indessen nur gestattet, wenn der Wagen die Bestimmungsstation der Rückladung auch auf der H i n t o u r berührt hat.

Werden dieser Bestimmung entgegen die Wagen nach einer vorher belegenen Station rückbeladen und laufen sie in Folge dessen leer über eine Strecke, über welche sie nicht gekommen sind, so treten die im § 12, Absatz 3 angedrohten Nachtheile ein, für welche die Verwaltung der Ladestation aufzukommen hat.

Jede Eigenthumsbahn hat das Recht, in bestimmten Verkehren vorzuschreiben, dass die Wagen, welche sie auf einer bestimmten Uebergangsstation abgegeben hat, ihr nicht auf einer andern Uebergangsstation zurückgegeben werden dürfen."

Zu § 5 waren die Lauffristen bisher für H i n - und R ü c k t o u r z u s a m m e n g e n o m m e n berechnet. Das im Interesse einer besseren Ausnutzung der Wagen begründete Bestreben, die Wagen auch auf einer andern Route zurückzubeladen, als über welche sie gekommen sind, und die durch die Erweiterung des Eisenbahnnetzes immer mehr gebotene Möglichkeit hierzu empfahlen die Berechnung der Lauffristen lediglich nach der T o u r, welche sie durchlaufen.

Die Commission schlug deshalb vor, die Bestimmungen im Absatz 4 des § 5 folgendermaassen abzuändern:

„Die Lauffristen betragen:
bis zu 10 Meilen (§ 13) . . . . . . 1 Tag,
über 10 bis einschliesslich 30 Meilen 2 Tage,
für je weitere 30 Meilen . . . . . 1 Tag mehr.

Die mit einer solchen Berechnung der Lauffristen in den Fällen, in welchen die Rücktour länger ist, verbundene Verlängerung der Lauffristen dürfte den Vortheilen gegenüber, welche die beladene Rücksendung der Wagen mit sich bringt, nicht in die Wagschale fallen.

Zu § 11. Die in Wirklichkeit, soviel bekannt, in den meisten Verkehren bereits bestehende Frachtfreiheit für Rücksendung der Wagendecken und Ladungsutensilien und die gleiche Vergünstigung für die mit Begleitschein zu bewirkende Beförderung von Wagendecken und Ladungsutensilien, welche aushülfsweise zur Benutzung für einen nach der Eigenthumsbahn bestimmten Transport an die Beladungsstation gesendet werden, wird zweckmässig im Wagenregulativ ausdrücklich vorzuschreiben sein. Die Vergünstigung liegt ebenso sehr im Interesse der transportirenden Verwaltungen, wie eine thunlichst rasche Beförderung der betreffenden Gegenstände. In letzterer Beziehung jedoch eine positive Vorschrift auszusprechen, erschien nicht ohne Bedenken und die Commission beantragt daher am Schlusse des § 11 folgende Bestimmung einzuschalten:

„Die Rücksendung der Wagendecken und Ladungs-Utensilien erfolgt portofrei.

Eine gleiche unentgeltliche Beförderung mit Begleitschein findet auch auf Wagendecken und Ladungs-Utensilien Anwendung, welche aushülfsweise zur Benutzung für einen nach der Eigenthumsbahn bestimmten Transport an die Beladungs-Stationen fremder Bahnen gesendet werden.

Die Be- und Rückbeförderung der vorerwähnten Gegenstände soll mit thunlichster Beschleunigung und soweit ausführbar, eilgutmässig, *jedenfalls in der für die Rückbeförderung des Wagens vorgeschriebenen Frist,* erfolgen."

Zu § 13 sagt der Bericht: Das Wagenregulativ bestimmt, dass die Wagenmiethe nach den durchlaufenen B a h n m e i l e n berechnet werden soll. Gegen die Zweckmässigkeit dieser Berechnungsweise sind

schon seit geraumer Zeit Einwendungen erhoben worden, welche in einzelnen Verbänden zur Einführung einer combinirten Zeit- und Meilenmiethe geführt haben. Namentlich ist auch in der neuesten Zeit die Einführung der letzteren Modalität Gegenstand eingehender Berathung geworden und es erscheint deshalb unter allen Umständen zweckmässig, das Bedenken zu beseitigen, welches der Einführung einer anderen Miethberechnung im engeren Kreise, aus den Bestimmungen des § 13 des Wagenregulativs entgegen gehalten werden könnte.

Es empfiehlt sich hiernach, dem Wagenregulativ eine erweiterte Fassung in der Weise zu geben, dass jede andere der erwähnten Modalitäten zulässig erscheint und einer solchen erweiterten Bestimmung dürften die Vereins-Verwaltungen um so unbedenklicher zustimmen, als es nicht in der Absicht liegen kann, für ein Gebiet die freie Bewegung beschränken zu wollen, welches der letzteren zur Ermittelung des Richtigen und Zweckmässigen an der Hand der Erfahrung unbedingt bedarf.

Hierbei wird nunmehr gleichzeitig die Einführung der Metermeile in das Auge zu fassen und zu bestimmen sein, dass bei Anfertigung der Meilenzeiger die Meile von 7500 Meter Länge zu Grunde zu legen ist. Es wird deshalb vorgeschlagen, im § 13 zu bestimmen:

„Die Wagenmiethe wird nach den durchlaufenen Bahnmeilen oder nach der verwendeten Zeit oder nach beiden berechnet. Als Bahnmeile ist die Meile von 7500 Meter Länge anzunehmen."

Auch der im Schlusssatze des § 13 im Mangel besonderer Vereinbarung festgesetzte und nach der Achse berechnete Miethsatz hat zur Erörterung der Frage Anlass gegeben, ob die Berechnung nach Wagen nicht vorzuziehen sei.

Die Commission hatte in Erwägung, dass gegenwärtig der Güter-Wagenpark ganz überwiegend aus zweiachsigen Wagen besteht und die noch vorhandenen mehrachsigen Wagen die in letzterer Zeit gebauten zweiachsigen Wagen an Tragkraft nicht übersteigen, der Vereinfachung der Rapportirung und Abrechnung wegen beschlossen, dem Vereine die Feststellung des erwähnten Miethsatzes unter durchschnittlicher Annahme zweiachsiger Wagen zu empfehlen und beantragte deshalb im Schlusssatze des § 13 statt der Bestimmung „von 9 Pfennigen pro Achse und Meile" zu sagen:

„von 18 Pfennigen pro Wagen und Meile."

Aus denselben Gründen ward gleichzeitig anheimgegeben die im § 14 erwähnte Verzögerungsgebühr nach Wagen zu berechnen und statt der gegenwärtigen Bestimmung im Absatz 3 zu sagen:

„Die Verzögerungsgebühr beträgt für jeden angefangenen Tag der Verspätung einen Thaler pro Wagen."

Auch wurde der Wegfall der Schlussbestimmung des § 14, deren es überhaupt nicht mehr bedürfe, beantragt.

Zu § 18. Zu dem gegenwärtig im § 18 vorgeschriebenen Verfahren für die Meldung und Feststellung der Wagenbeschädigungen an noch lauffähigen Wagen war darauf hingewiesen worden, dass dasselbe sowohl den Dienst der Fahrbeamten als auch die Revision auf den Uebergangsstationen und die Arbeiten der Wagenverwaltungen erheblich erschwert.

Die jetzige Vorschrift, nach welcher die Duplicatmeldung offen den Wagen bis zur Reparaturwerkstätte begleiten und der Wagen nicht ohne Meldung, diese aber nicht ohne den Wagen befördert werden solle, habe zur Folge, dass die Meldungen bei dem nicht zu vermeidenden Wechsel der Fahrbeamten häufig abhanden kämen. Es würden auch häufig über einen und denselben Defect mehrere Meldungen von verschiedenen Stationen ausgestellt, weil der nöthige Vermerk über den an dem Wagen haftenden Schaden fehle. Hieraus entständen nothwendigerweise Weitläufigkeiten und Missverständnisse, welche die Ermittelung der zur Uebernahme der Reparaturkosten haftpflichtigen Bahn erschwerten.

(Ueber diesen Antrag wurde in der General-Versammlung die Discussion geschlossen. Auch wurde ein Antrag der Württembergischen Bahnverwaltung: derselben, da sie viele 4achsige Wagen habe, für diese eine Bonification von 50% zu bewilligen, abgelehnt.)

Es ist deshalb der Antrag gestellt worden, ein anderes diese Uebelstände beseitigendes und in einzelnen Verbänden bereits mit gutem Erfolge zur Einführung gelangtes Meldeverfahren einzurichten.

Die Commission hat das Zweckmässige dieses Vorschlags, welcher in der Hauptsache auf die Beseitigung der besonderen Beförderungen der Duplicatmeldungen gerichtet ist, nicht zu verkennen vermocht und erachtet es zur Vereinfachung des Geschäftsganges ferner für zweckmässig, wenn, wie weiter beantragt worden ist, zugleich diejenigen Mängel angegeben werden, welche als unerheblich vom Meldungsverfahren ganz auszuschliessen sind. Endlich erscheint es auch zweckmässig, das Verfahren bei der Uebergabe an dieser Stelle bestimmter zu regeln, als dies durch die allgemeine Vorschrift im Schlusssatze des § 8 geschehen ist. Die Commission empfiehlt deshalb an die Stelle der jetzt gültigen Vorschriften des § 18 sub b folgende Bestimmung zu setzen:

„b) wenn der beschädigte Wagen noch lauffähig ist.

Es bleibt Sache jeder Bahnverwaltung, zu ermitteln, auf welcher ihrer Stationen eine Wagenbeschädigung stattgefunden hat. Um aber die Bahnverwaltung auszumitteln, welche der Wagen-Eigenthümerin für eine Beschädigung aufzukommen hat, müssen die betreffenden Beamten der beiderseitigen Uebergangsstationen beim Wagenübergange alle Beschädigungen sämmtlicher übergehender Wagen erheben, feststellen und gegenseitig anerkennen (vergl. § 8). Die Prüfung übergehender Wagen ist zunächst zwar Sache des übernehmenden Beamten, hat aber in Gemeinschaft mit einem Beamten der übergebenden Bahn zu erfolgen. Bei geringfügigen, ohne Zeitverlust zu beseitigenden Mängeln, (cfr. § 19) hat der Stationsvorstand die Reparatur auf dem kürzesten Wege zu veranlassen. Bei allen Schäden von grösserem Belange hat derselbe dagegen folgendes Meldungsverfahren zu beobachten:

1) Auf jeder Uebergangsstation hat jede Station der dort einmündenden Bahnen ein Revisionsbuch nach folgendem Formulare zu führen:

Stammende (quer gedruckt)	Beklebezettel
Meldung Nr....... Station....... am....... 18....... Beschädigung des Wagens Nr....... der....... Bahn. Der übergebende Beamte .... Der übernehmende Beamte	.... Eisenbahn. Meldung Nr....... Station....... am....... 18....... Wagen Nr....... der....... Bahn ist mit folgenden Beschädigungen übergeben. (Name des Meldungs-Ausstellers.)

Die vordere, erste Abtheilung bildet das Stammende, welches auf der Station verbleibt, die zweite Abtheilung ist zum Aufkleben an den beschädigten Wagen bestimmt.

2) Nach Ankunft eines durchgehenden Zuges, sowie bei Uebergabe einzelner Wagen auf einer Uebergangsstation haben die beiderseitigen Beamten gemeinschaftlich den Zug bezieh. die Wagen zu revidiren. Dabei hat der Beamte der übergebenden Bahn die an jedem einzelnen Wagen aufgefundenen Beschädigungen — soweit sie nicht bereits durch aufgeklebte Zettel gemeldet sind — unter einer besonderen Nummer in das Stammende des Revisionsbuches mit Blei einzutragen und diesen Eintrag von dem Beamten der übernehmenden Bahn mit unterzeichnen zu lassen.

Nach beendigter Revision hat der Beamte der übergebenden Bahn die zweite Abtheilung (den Beklebezettel) gleichlautend mit dem Stammende

auf haltbare Weise mit farbigem Stifte

auszufüllen, diese zweite Abtheilung aus dem Buche zu trennen und links am Ende der Langseite des beschädigten Wagens aufzukleben.

Sollte der Wagen bereits einen älteren Beklebezettel tragen, so ist der neue Zettel neben den alten an den Wagen zu heften.

3) Auf Grund des Stammendes hat hierauf die Station unter Anwendung des vorgeschriebenen gedruckten Formulars eine Meldung aufzustellen, dieselbe mit der Nummer des Stammendes zu versehen und an die vorgesetzte Wagenverwaltung einzusenden.

Letztere befördert diese Meldung ohne Rücksicht auf die Bedeutung der Beschädigung, mit dem etwa erforderlichen Anerkenntnisse und den sonstigen Bemerkungen wegen Tragung der Reparaturkosten (vergl. § 21) versehen, an die Wagen-Verwaltung der Wagen-Eigenthümerin binnen spätestens 14 Tagen.

Auf einer und derselben Meldung dürfen niemals die Beschädigungen mehrerer Wagen zusammengesetzt werden.

4) Auf den Zwischenstationen werden gleichfalls Meldungen nach demselben Formulare aufgestellt, welche dem Zugführer übergeben werden und den beschädigten Wagen bis zur Uebergangsstation begleiten, wo sodann das vorstehend unter 2 und 3 beschriebene Verfahren eintritt.

5) Jede Meldung muss eine kurze Beschreibung des Um-

fanges und der äusseren Erscheinung der beschädigten Stelle mit besonderer Rücksicht darauf, ob ein alter Bruch sichtbar ist oder nicht, sowie auf die Ursache und den Ort der Beschädigung, wenn solche ermittelt werden konnten, enthalten.

Auch sind sowohl die bei dem Wagen befindlichen, als auch die etwa auf andere Weise zurück gesendeten, durch Beschädigung von demselben getrennten Theile in dieser Meldung speciell aufzunehmen.

6) Neben Ausstellung der Meldung sind die beschädigten Wagen, wenn sie nicht am Orte der Beschädigung selbst in Reparatur genommen werden, jedesmal sofort äusserlich an beiden Langseiten neben der Wagennummer — und falls die Wagen mit Schutzklappen für die Beklebezettel versehen sind, auf der Aussenseite dieser Klappen — mit feuerrothen Zetteln nach folgendem Schema zu bekleben:

Nicht zu beladen.
Reparaturbedürftig
Von Station............ der............ Bahn
am............ 18......
nach............

Der Talon „Nicht zu beladen" bleibt weg, wenn der Wagen unbedenklich im beladenen Zustande laufen kann. Wird ein mit Meldung und Reparaturzettel versehener Wagen wiederholt beschädigt oder werden an demselben andere als die bereits gemeldeten Schäden entdeckt, so ist wegen dieser letzteren das vorstehende Meldungs- und Beklebungsverfahren aufs Neue anzuwenden.

Sollte gefunden werden, dass an einem mit Meldung versehenen Wagen die vorschriftsmässigen Reparaturzettel fehlen, so ist davon dem nächsten Stationsvorstande Anzeige zu machen, welcher den Zettel zu ergänzen und den Vorfall auf der Meldung zu bemerken hat. Für das Fehlen oder Abhandenkommen der Reparaturzettel wird der schuldige Beamte disciplinarisch bestraft werden.

7) Die nachgenannten Schäden sind als unerheblich von dem Meldungsverfahren auszuschliessen:

„Verbogene Handgriffe, verbogene Laternenstützen, verbogene Leinenhalter, unbedeutend verbogene Buffer und Fusstritte, verbogene Theile an den Bremsvorrichtungen, sofern dadurch die Brauchbarkeit der letzteren nicht beeinträchtigt wird, abgebrochene oder fehlende Wand- und Schliesshaken, zersprungene oder fehlende Fensterscheiben in Güterwagen und in Packwagen, fehlende Ringe an den Ober- und Untergestellen, fehlende Schmierdeckel oder Schrauben derselben, fehlende Achsbuchsschrauben oder abgebrochene Ueberwürfe und Ueberwurfschrauben, Schrammen oder Luftrisse im Holze, augenfällig alte Schäden in demselben, Fehler oder Schrammen im Anstriche, sowie endlich Holzbufferscheiben mit Luftrissen."

Es sind jedoch alle diejenigen Defecte an den Wagen, deren Reparatur voraussichtlich den Betrag von 4 Thalern (§ 21) erreichen oder übersteigen wird, zu melden, auch wenn sie zu den vorerwähnten gehören.

Zu § 20. Den Zweifeln gegenüber, welche darüber entstanden sind, ob der in § 20 Abs. 2 erwähnte Transport von Ersatzstücken kostenfrei zu erfolgen habe und ob für das Auf- und Abladen dieser Stücke Kosten berechnet werden dürfen, beantragt die Commission in Berücksichtigung, dass in der Praxis die fragliche Kostenfreiheit wohl überall bereits eingeführt ist, dem Absatze 2 des § 20 folgende Fassung zu geben:

„Der Transport solcher Ersatzstücke, sowie das Auf- und Abladen derselben und die Rücksendung unbrauchbar gewordener Wagentheile und nicht mehr lauffähiger Wagen geschieht kostenfrei unter Beachtung der im § 10 gegebenen Bestimmungen."

Zu § 21. Die Bestimmungen über die Tragung der Reparaturkosten sind schon wiederholt Gegenstand eingehender Erörterungen gewesen. Nach wie vor führen aber die gegebenen Vorschriften eine vielfache Schreiberei herbei und die Ermittelung und Feststellung des Verschuldens ist nicht nur mit grossen Weiterungen verbunden, sondern führt auch meistens zu einer Auffassung, welche weit abweicht von dem Entgegenkommen, welches bei Uebernahme anderer Schäden zufolge der gegenseitigen Verkehrs- und Geschäftsbeziehungen der Verwaltungen im allseitigen Interesse gern beobachtet zu werden pflegt. Während in letzterer Beziehung bei Ausgleichung von Reclamationen kleinere Versehen der Beamten, welche selbst bei correcter Geschäftsbehandlung leicht vorkommen können, Berücksichtigung finden, werden derartige Rücksichten bei der Durchführung der Bestimmungen des § 21 in der Regel nicht genommen, obgleich bei den hier einschlagenden Verhältnissen Unregelmässigkeiten des Verkehrs, zeitweise Ueberlastung des Betriebs und sonstige ausnahmsweise Zustände eine mildere Beurtheilung des Sachverhältnisses nahe legen. Es ist deshalb die Frage aufgeworfen worden, ob es nicht im allseitigen Interesse liege, den bisher beobachteten, aus dem Verhältnisse der Miethe abgeleiteten Grundsatz der Entschädigungen mit allen im § 21 angegebenen Modificationen zu verlassen und an Stelle desselben den Grundsatz treten zu lassen, dass ein fremder Wagen, sobald er in das Bereich der transportirenden Verwaltung übergeht, als Eigenthum der letzteren angesehen wird und eine Verantwortlichkeit für etwaige Mängel des Wagens der übergebenden Verwaltung nur insoweit bleibt, als diese Mängel bei der Uebergabe ausdrücklich anerkannt worden sind.

Gestützt darauf, dass diese Grundsätze bereits seit längerer Zeit in dem Verkehre zwischen den Bayerischen Staatsbahnen und den Italienischen Bahnen mit gutem Erfolge zur Durchführung gekommen seien, hat die Direction der ersteren die Abänderung der Bestimmungen des § 21 nach gleichen Grundsätzen beantragt.

Die Commission verkennt nicht, dass mit der Annahme des Antrages eine sehr tief greifende Aenderung in diesem wesentlichen Theile der Wagen-Regulativ-Bestimmungen getroffen wird. Sie hat sich aber sagen müssen, dass der Grundsatz, den Wagen nach erfolgter Uebergabe als Eigenthum der transportirenden Verwaltung anzusehen, dem Sachverhältnisse durchaus nicht fern liegt, dass die materiellen Folgen der Annahme des Grundsatzes sich im Wesentlichen gegenseitig ausgleichen werden und dass durch das nach diesem Grundsatze neu zu regulirende Verfahren eine sehr erhebliche Vereinfachung der Geschäfte herbeigeführt und eine Reihe von oft peinlichen Erörterungen und Entscheidungen vermieden wird und hat deshalb beschlossen, dem Vereine die Annahme jenes Grundsatzes zu empfehlen.

Dabei erschien es aber als billig und gewissermaassen als eine Art Ausgleichung, dass die zu der Reparatur etwa erforderlichen Achsen und Räder unentgeltlich von der Wagen-Eigenthümerin verabfolgt werden.

Endlich wurde für zweckmässig erachtet, auch für diejenigen Reparaturen, welche nach dem vorstehend Gesagten zu vergüten sind, nur dann eine Entschädigung zu berechnen, wenn die Kosten dieser Reparaturen für den Wagen den Betrag von 4 Thlrn. übersteigen oder wenn eine Privatperson zum Ersatze verpflichtet ist und zu demselben herangezogen werden kann. Eine gleiche Abänderung der derzeitigen Bestimmungen ist zur Vereinfachung der gegenseitigen Abrechnung schon vielfach in engeren Kreisen angeregt worden und hat mit Rücksicht auf die voraussichtlich eintretende Ausgleichung wohl kaum etwas Bedenkliches.

Hiernach beantragt die Commission, an Stelle der jetzigen Bestimmung des § 21 folgende Vorschriften aufzunehmen:

§ 21.
Verpflichtung zur Tragung der Ersatz- und Reparatur-Kosten.

Für alle Verluste und Beschädigungen an fremden Wagen und deren losen Utensilien (vergl. §§ 10 u. 11) haftet die benutzende Verwaltung, auf deren Bahnen dieselben entstanden oder zuerst wahrgenommen sind, beziehungsweise diejenige Verwaltung, welche deren Vorhandensein zuerst anerkennen muss, mit der Maassgabe, dass Achsen und Räder von der Eigenthumsverwaltung gegen Rückgabe des alten Materials unentgeltlich zu ersetzen sind. Uebersteigen jedoch die Reparatur- und Ersatzkosten den Betrag von vier Thalern für den einzelnen Wagen oder dessen lose Bestandtheile und Ladungsutensilien nicht, so bleiben dieselben ausser Ansatz, ausgenommen in solchen Fällen, wo Privatpersonen zum Ersatz verpflichtet sind.

Wenn durch Privatpersonen verschuldete Beschädigungen an fremden Wagen entdeckt werden, so ist von dem Schuldigen vorläufig ein die Ersatzkosten muthmaasslich deckender Betrag unter Vorbehalt der Rückerstattung des etwa zu viel erhobenen einzuziehen und der erhobene Betrag nebst dem Namen des Einzahlers auf der auszustellenden Meldung zu bezeichnen.

Die Verwaltung, auf deren Bahn fremde Wagen in Reparatur genommen werden, hat hiervon der Wagen-Eigenthümerin unter genauer Angabe der Zeit und der Art der Beschädigung, deren Ursache und der zur Reparatur voraussichtlich nöthigen Zeit schriftliche Mittheilung zu machen und ebenso nach Beendigung der Reparatur den Tag der Rückgabe des betreffenden Wagens an den Betrieb derselben schriftlich anzuzeigen.

Im Falle des Unterlassens dieser Mittheilung kann eine Verzögerung des betreffenden Wagens durch dessen Reparatur nicht begründet werden und tritt für dessen Verzögerung die im § 14 festgesetzte Strafe ein.

Zu § 22. Die über die ausgeführten Wagenreparaturen aufgestellten Rechnungen haben häufig zu dem Zweifel Veranlassung gegeben, ob in denselben der Werth des alten Materials, welches der die Reparatur ausführenden Verwaltung verbleibt, Berücksichtigung gefunden hat.

Es wird deshalb empfohlen, im dritten Absatze hinter den Worten: „und sonstigen geringfügigen Artikel"
folgende Bestimmung einzuschalten:

„das erübrigte alte Material ist auf der Rechnung besonders abzusetzen, oder es ist ausdrücklich zu bemerken, dass dies geschehen sei."

Gleichzeitig wird der Grundsatz als richtig anerkannt, dass ein Ersatz höherer Reparaturkosten, als die Vergütung für Erneuerung des betreffenden Wagens bei gänzlicher Zertrümmerung, nicht beansprucht werden kann und deshalb die Einschaltung des folgenden Zusatzes hinter dem Absatze 3 des § 22 befürwortet:

„Zum Ersatze höherer Reparaturkosten, als die Vergütung nach dem folgenden Absatze für Erneuerung des betreffenden Wagens bei gänzlicher Zertrümmerung betragen würde, kann keine Verwaltung angehalten werden."

Die im Absatze 4 dieses Paragraphen getroffene Bestimmung: „Bei etwa erforderlichen Erneuerungen beschädigter oder zertrümmerter Wagen" ist in ihrer Fassung nicht correct, da die Bestimmungen selbst die Zertrümmerung des Wagens voraussetzen. Die Worte „beschädigter oder" werden deshalb zu streichen sein. (Angenommen.)

II.

Demnächst sind der Commission unter dem 17. und 29. Juni d. J. weiter

1) ein Antrag von 8 Mitgliedern des sogenannten Tarifverbandes auf anderweite Normirung der Grundsätze über die Wagenmiethsentschädigung;

2) mehrere Anträge der Königlichen Direction der Oberschlesischen Eisenbahn auf Vervollständigung beziehentlich Abänderung einzelner Vorschriften des Vereins-Regulativs

zur Begutachtung überwiesen worden.

Die nähere Prüfung dieser Anträge, welche sub A und B dem gegenwärtigem Berichte beigefügt sind, hat in einer Commissionssitzung zu Leipzig am 10. Juli d. J. stattgefunden und zu folgenden Beschlüssen geführt:

Zu Anlage A.

Der ersterwähnte Antrag auf anderweite Normirung der Grundsätze über die Wagenmiethe ist speciell darauf gerichtet:

I. die für die Benutzung fremder Güterwagen der Eigenthumsbahn zu gewährende Miethvergütung allgemein auf den Betrag von zehn Silbergroschen für Wagen und Benutzungstag, jedoch unter Freilassung eines Tages für die Entladung und eventuelle Wiederbeladung auf der Bestimmungsstation (§ 1 des Wagenregulativs), sowie derjenigen Zeit, während welcher die Wagen auf fremder Bahn in Reparatur stehen, und sechs Pfennige für jede Transportmeile festzustellen, sowie

II. von der Vergütung der im § 14 des Wagen-Regulativs festgesetzten Verzögerungsgebühr versuchsweise für die Dauer eines Jahres Abstand zu nehmen.

Diese Anträge gehen weiter, als die oben zu den §§ 13 und 14 des Wagen-Regulativs gemachten Vorschläge. In Berücksichtigung jedoch, dass schon lange die vorgeschlagene Berechnungsweise in den weitesten Kreisen als richtiger und zweckmässiger anerkannt worden und ihre Einführung vielfach nur durch äusserliche, gegenwärtig durch die unterdessen gemachten Erfahrungen im Wesentlichen beseitigte Bedenken beanstandet worden ist, glaubt die Commission, indem sie sich den für die Einführung des neuen Systems in dem Antrage angeführten allgemeinen Gründen anschliesst, dem Vereine die vorgeschlagene Berechnungsweise zur obligatorischen Einführung in der Weise empfehlen zu können, dass zwar die Feststellung der Höhe der Miethssätze auch ferner der freien gegenseitigen Vereinbarung vorbehalten bleiben soll, dass dagegen, wenn eine solche anderweite Vereinbarung nicht vorhanden, jede Verwaltung verpflichtet ist, für die Benutzung fremder Wagen die für den Verein festgestellten Sätze zu vergüten, während sie andererseits auch für ihre eigenen Wagen von allen Verwaltungen dieselbe Vergütung zu beanspruchen berechtigt ist und dass keiner Verwaltung das Recht zusteht, die gegenseitige Benutzung fremder Wagen aus dem Grunde einzuschränken oder auszuschliessen, weil ihr die regulativmässigen Sätze nicht angemessen erscheinen.

Was die Höhe der vorgeschlagenen Miethsätze anlangt, so stützt sich zwar die Berechnung derselben, wie dies in den Motiven zu dem Antrage näher ausgeführt ist, nur auf die statistischen Ermittelungen im Bereiche der im Preussischen Gebiete belegenen Eisenbahnen. Nachdem jedoch bei Berathung des Antrages Seitens der Vertreter der Bayerischen und Sächsischen Staatsbahnen das aufgestellte Ergebniss auch für ihren Bereich als im Wesentlichen zutreffend anerkannt und von Seiten der anwesenden Vertreter der Oesterreichischen Eisenbahnen die Erklärung abgegeben worden war, dass, wenn auch nach den statistischen Ermittelungen für den Bereich der Oesterreichischen Bahnen der vorgeschlagene Entschädigungssatz als zu niedrig erscheine, dennoch gegen die Annahme des letzteren, als einer nur aushülfsweisen, ein Bedenken nicht vorliege, trug die Commission, namentlich auch in Berücksichtigung des Umstandes, dass es überhaupt kaum möglich sein wird, einen für alle Vereinsbahnen gleichmässig richtigen Entschädigungssatz zu finden, kein Bedenken, auch die Höhe des vorgeschlagenen Miethssatzes dem Vereine zur Annahme zu empfehlen.

Die Berechnung der Zeitmiethe wird auch nach Ansicht der Commission in der Weise zu erfolgen haben, dass für die nicht einen vollen Tag erreichende und volle Tage überschiessende Zeitdauer der Benutzung die Stunden in Rechnung zu stellen sind und jede angebrochene Stunde für eine volle Stunde zu rechnen ist. Der Einführung für eine solche Berechnungsweise stehen nach den von verschiedenen Seiten gemachten Erfahrungen besondere Schwierigkeiten nicht entgegen.

Die weitere Frage, ob bei der vorgeschlagenen Mietheberechnung von Erhebung einer Verzögerungsgebühr abgesehen werden soll, führte zu sehr eingehenden Erörterungen, zufolge deren die Majorität der Commission, namentlich in Erwägung, dass für missbräuchliche Benutzung der Wagen die Bestimmungen des § 7 in Kraft bleiben und der vorgeschlagene Miethesatz für die regulativmässige Verwendung der Wagen-Eigenthümerin eine ausreichende Entschädigung bietet, dem Vereine unter gleichzeitiger eventueller Zurückziehung des oben zu § 14 gestellten Abänderungsvorschlages die Annahme des unter II gestellten, auf die versuchsweise Beseitigung der Verzögerungsgebühr gerichteten Antrages im Interesse einer thunlichst vortheilhaften Ausnutzung der Wagen empfehlen zu können glaubt.

Zu Anlage B.

ad I. Da zwischen dem grössten Theile der Vereins-Verwaltungen die Mieths-Entschädigung auf Grund gegenseitiger directer Schuldrapporte geregelt wird, so hat die Bezeichnung „Gesammtbenutzungszeit" ihre practische Bedeutung verloren. Dessenungeachtet glaubt die Commission dem gestellten Antrage, falls der Vorschlag, von Erhebung einer Verzögerungsgebühr versuchsweise ganz abzusehen, nicht angenommen werden sollte, insoweit entgegenkommen zu können, dass sie im Anschluss an den obenerwähnten Abänderungsvorschlag zu § 14 vorschlägt, diesem Paragraphen folgende Fassung zu geben:

„Diejenige Verwaltung, welche einen fremden Güterwagen über die reglementsmässige Benutzungszeit auf ihren Bahnen zurückhält, hat der Wagen-Eigenthümerin eine Verzögerungsgebühr von 1 Thlr. pro Tag und Wagen zu vergüten."

ad II ist die Commission der Ansicht, dass der hier gestellte Antrag durch Annahme des Vorschlages über anderweite Normirung der Miethsätze seine Erledigung finden wird, dass aber, im Fall dieser Vorschlag zur Annahme nicht gelangt, keine Veranlassung vorliegen dürfte, eine Erweiterung der gegenwärtigen Bestimmung des § 16 sub 6 eintreten zu lassen.

ad III. Ein ähnlicher Antrag war bereits Gegenstand der Commissionsberathung in Nürnberg. Die Commission hat bei dieser Gelegenheit ein Bedürfniss, das Regulativ in der fraglichen Weise zu erweitern, nicht anzuerkennen vermocht, weil der Fall einer Benutzung fremder Personen- und Gepäckwagen in gewöhnlichen Zeiten nur ausnahmsweise und nur nach Verständigung der betreffenden Verwaltungen unter einander vorkommen könne, und glaubt diese Ansicht auch dem vorliegenden Antrage der Königlichen Direction der Oberschlesischen Eisenbahn gegenüber aufrecht erhalten zu müssen.

Dagegen empfiehlt die Commission

die Annahme der Anträge sub IVa und b,

während nach ihrer Ansicht der Antrag sub V durch den Beschluss der Wiener Generalversammlung, nach welchem alle Streitigkeiten aus dem Personen-, Güter- und Wagenverkehr schiedsrichterlich zu erledigen sind, sachlich seine Erledigung gefunden hat und es sich daher nur empfiehlt,

den Schlusssatz auf Seite 19 des Regulativs: „die Fragen, ob etc." bis „zu spezifiziren haben", ganz zu streichen.

Nach Berathung aller dieser Anträge hat sich der Commission die Ueberzeugung aufgedrängt, dass es unter allen Umständen geboten sein werde, das gegenwärtige Regulativ, welches auch noch an manchen anderen, hier nicht zur Sprache gebrachten Mängeln leidet und dessen gegenwärtige Bestimmungen durch Annahme auch nur eines Theils der gemachten Abänderungs-Vorschläge mannigfacher Aenderungen bedürfen und mithin im Zusammenhange einer redactionellen Prüfung unterzogen werden müssen, einer vollständigen Revision bezüglich Umarbeitung zu unterwerfen, und, indem sie diese letztere angelegentlichst empfiehlt, giebt sie anheim,

mit dieser Arbeit entweder die Commission für das Vereins-Wagen-Regulativ oder eine besonders zu ernennende Commission zu beauftragen.

Wir schliessen hieran aus dem Protocoll der Berliner General-Versammlung, welche am 14. August über diesen Gegenstand debattirte, Folgendes an.

Anlagen zum Commissionsbericht.

A.

Köln, den 2. Juni 1871.

Im § 12 des Vereins-Wagen-Regulativs ist bestimmt, dass für die Benutzung fremder Wagen der Wagen-Eigenthümerin eine Vergütung und zwar

a) in der Eigenschaft einer W a g e n m i e t h e für die regulativmässig erfolgte Benutzung und
b) in der Eigenschaft einer V e r z ö g e r u n g s g e b ü h r für verpätete Rücklieferung

zu gewähren ist.

Nach § 13 soll die Wagenmiethe nach den durchlaufenen Bahnmeilen berechnet werden und die Höhe der Miethsätze sich nach den Vereinbarungen der einzelnen Verbände bestimmen, wenn aber Wagen aus einem Verbande in den anderen übergehen und besondere Vereinbarungen nicht bestehen, der Miethsatz von 9 Pfennigen pro Achse und Meile zur Anwendung kommen.

Im § 14 ist die V e r z ö g e r u n g s g e b ü h r für jeden angefangenen Tag der Verspätung bei Normirung der Wagenmiethe nach Achsen auf 15 Sgr. pro Achse und bei Normirung der Wagenmiethe nach Wagen auf 1 Thlr. pro Wagen festgesetzt.

Es ist bekannt, dass ein nicht unbedeutender Theil der Vereins-Verwaltungen übereingekommen ist, in ihrem gegenseitigen Verkehre die Wagenmiethe nicht ausschliesslich nach den durchlaufenen Bahnmeilen zu bemessen, sondern sich gegenseitig eine M e i l e n - und eine T a g e s miethe zu vergüten. Es ist ferner bekannt, dass auch diejenigen Vereins-Verwaltungen und Verbände, welche die Wagenmiethe regulativmässig nach den durchlaufenen Bahnmeilen berechnen, nur zum Theile den Satz von 9 Pf. pro Achse angenommen haben, während in einigen Verbänden 1 Sgr. pro A c h s e für bedeckte Wagen und für offene Wagen von 100 Centnern Tragfähigkeit pro Achse und mehr, 6 Pfennige pro A c h s e für offene Wagen unter 100 Centner Tragfähigkeit pro Achse, und in anderen Verbänden 18 Pfennige für Wagen unter 200 Ctr. Tragkraft, 24 Pfennige für Wagen von und über 200 Centner Tragkraft und 36 Pfennige für vierachsige Wagen von mindestens 200 Centnern Tragkraft pro W a g e n vergütet werden.

Es kann nicht in Abrede gestellt werden, dass diese Verschiedenheit der Wagenmiethsätze nicht nur das gegenseitige Abrechnungsgeschäft erschwert, sondern auch der sachlichen Begründung entbehrt, und dass deshalb die Herbeiführung einer Verständigung über eine gemeinsame Wagenmiethvergütung sämmtlicher Vereins-Verwaltungen in hohem Maasse wünschenswerth erscheint. Im Sinne einer solchen Verständigung und in Berücksichtigung der Mängel des in dem Vereins-Wagen-Regulative adoptirten Systems der Wagenmiethvergütung hat die Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn sich veranlasst gefunden, im Kreise des sogenannten Tarifverbandes einen im März 1869 von Seiten der Königl. Direction der Main-Weser-Bahn im Abrechnungsverbande der Central-Wagen-Controle in Erfurt gestellten Antrag wieder aufzunehmen, welcher dahin abzielt, die Einführung einer einheitlichen Vergütung für die Benutzung fremder Güterwagen durch gemeinsame Annahme einer rationelleren Berechnung der Vergütung theils nach der Zeit der Benutzung, theils nach der Zahl der von den Wagen durchlaufenen Bahnmeilen herbeizuführen. Nachdem dieser Antrag zuerst durch eine besondere Commission und sodann in einer für diesen Zweck anberaumten Special-Conferenz des genannten Verbandes einer eingehenden Prüfung unterzogen worden ist, hat die ergebenst unterzeichnete Direction den Auftrag erhalten, in ihrem und zugleich im Namen folgender Verwaltungen, nämlich:

des Directoriums der Berlin-Potsdam-Magdeburger E.-G.,
des Directoriums der Berlin-Stettiner Eisenb.-G.,
der Direction der Braunschweigischen Eisenb.-G.,
der Königl. Eisenbahn-Direction zu Hannover,
des Directoriums der Magdeburg-Halberstädter E.-G.,
der Königl. Direction der Main-Weser-Bahn,
der Königl. Direction der Westfälischen Eisenbahn und
der Königl. Eisenbahn-Direction zu Wiesbaden

dem Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen den Vorschlag zur Beschlussnahme vorzulegen:

I.

„die für die Benutzung fremder Güterwagen der Eigenthumsbahn zu gewährende Miethvergütung allgemein auf den Betrag von z e h n Silbergroschen für Wagen und Benutzungstag, jedoch unter Freilassung eines Tages für die Entladung und eventuelle Wiederbeladung auf der Bestimmungsstation (§ 1 des Wagen-Regulativs), sowie derjenigen Zeit, während welcher die Wagen auf fremder Bahn in Reparatur stehen, und s e c h s Pfennige für jede Transportmeile festzustellen“,

so wie

II.

„von der Vergütung der im § 14 des Wagen-Regulativs festgesetzten Verzögerungsgebühr versuchsweise für die Dauer eines Jahres Abstand zu nehmen“.

Indem wir dem uns ertheilten Auftrage hiermit nachkommen, ersuchen die geehrte geschäftsführende Direction des Vereins wir ergebenst, den Vorschlag gefälligst der Commission für das Vereins-Wagen-Regulativ zur Prüfung und Begutachtung überweisen und dieselbe zur Formulirung der bei eventueller Annahme desselben erforderlichen Aenderungen des Regulativs veranlassen, so wie die Angelegenheit demnächst auf die Tagesordnung der diesjährigen General-Versammlung bringen zu wollen.

Zur Motivirung des gemachten Vorschlages unterlassen wir nicht, die Haupt-Erwägungen zusammen zu fassen, welche bei den Berathungen innerhalb des Tarifverbandes Anerkennung gefunden haben.

Zu I.

Die im Eingange angeführten Bestimmungen des Vereins-Wagen-Regulativs entsprechen nicht dem Zwecke, der Eigenthumsbahn eine a n g e m e s s e n e Entschädigung für die Benutzung ihrer Wagen zu gewähren. Die Richtigkeit dieser Behauptung ergiebt sich aus jeder Gegenüberstellung der Vergütungsleistung für die Benutzung eines fremden Wagens für einen kurzen und für einen langen Transport. Angenommen, ein zweiachsiger Wagen irgend einer Bahn werde unter Anwendung des eventuell gültigen Miethsatzes von 9 Pf. pro Achse und Meile zuerst für einen Transport nach einem 6 Meilen und demnächst für einen solchen nach einem 135 Meilen von dem Endpuncte der Eigenthumsbahn belegenen Bestimmungsorte hergegeben und die Rückkehr desselben verzögere sich in beiden Fällen um einen Tag über die im § 5 des Regulativs festgesetzten Benutzungsfristen, so hat die Eigenthumsbahn in dem ersteren Falle für die ersten 4 Benutzungstage eine Vergütung von zusammen 18 Sgr., d. h. $4^1/_2$ Sgr. pro Tag, und für den 5. Tag von 1 Thlr., im zweiten Falle hingegen für die ersten 12 Benutzungstage eine Vergütung von zusammen $13^1/_2$ Thlr., d. h. 1 Thlr. $3^3/_4$ Sgr. pro Tag und für den 13. Tag, wie im ersten Falle, von 1 Thlr. zu liquidiren. Während die Vergütung für die normalen Benutzungstage im ersten Falle nicht einmal dazu ausreicht, die Verzinsung der Beschaffungskosten des Wagens zu decken, und für die Kosten der Reparatur und Erneuerung keinerlei Ersatz gewährt, gewährt die Vergütung für die normalen Benutzungstage im zweiten Falle eine Entschädigung, welche die Grenzen der Deckung der Auslagen der Eigenthumsbahn weitaus überschreitet und durch die stärkere Abnutzung des Wagens in keiner Weise gerechtfertigt werden kann.

In dem zweiten Falle entsteht ausserdem die Anomalie, dass die Verzögerungsgebühr für den letzten Benutzungstag nach Ablauf der regulativmässigen Frist, welche nach den Intentionen des Regulativs den Character einer Strafmiethe haben soll, niedriger ist, als die regelmässige Miethe, welche für die normalen Benutzungstage gezahlt wird. Es würde die angedeutete ungemeine Verschiedenheit der Entschädigung unbeachtet bleiben dürfen, wenn sich behaupten liesse, dass die allgemeine gegenseitige Benutzung der Wagen von selbst eine Ausgleichung dieser Verschiedenheit herbeiführe. Wenn indessen Colonne 145 der Vereins-Statistik für das Betriebsjahr 1868 ersehen lässt, dass die Güterwagen einzelner Bahnen jährlich über 3000, ja über 4000 Meilen durchschnittlich zurücklegen, während viele andere Bahnen keine höhere Leistung als etwas über 1000 Meilen zu erreichen vermögen, einzelne Bahnen sogar nicht einmal an eine Ausnutzung von 1000 Meilen herankommen, so ist augenfällig, dass die Gelegenheit für die Verwendung der Wagen für die Vereinsbahnen keine gleich günstige ist, die Ausgleichung also zum Vortheile der einen und zum Nachtheile der anderen Bahnen nicht erreicht wird.

Noch wichtiger erscheint es aber, dass die erwähnten Bestimmungen des Regulativs auf die öconomische Benutzung des Gesammt-Wagenparks der Vereinsbahnen nachtheiligen Einfluss ausüben, indem sie einerseits keine Anregung dazu geben, die Zurückbeförderung fremder Wagen, für welche Rückladung weder vorhanden noch zu erwarten ist, zu beschleunigen, andererseits aber wegen der Höhe der Verzögerungsgebühr die zurückbefördernden Bahnen, auch wenn sie Rückladungen erwarten dürfen, davon abhält, leere Wagen für diesen Zweck anzuhalten, sobald die Ueberschreitung der regulativmässigen Benutzungsfrist zu befürchten steht. Die Nachtheile, welche den Vereinsbahnen durch die in Folge dessen eintretende Beschränkung der Leistungsfähigkeit ihres Wagenparks und durch den vermeidbaren und kostspieligen Transport einer grossen Zahl leerer Wagen, für welche noch ausserdem Wagenmiethe gezahlt werden muss, sind sicherlich von der grössesten Bedeutung.

Als das beste System der Wagenmiethvergütung wird unzweifelhaft dasjenige anzuerkennen sein, durch welches die Gewährung einer angemessenen Entschädigung an die Eigenthumsbahn

a. für die Verzinsung des auf die Anschaffung der Wagen aufgewendeten Capitals,
b. für die Kosten der Unterhaltung der Wagen und
c. für die Kosten des Ersatzes abgängiger Wagen durch neue

in der möglichst vollkommenen Weise und ohne erhebliche Schwierigkeiten der Ausführung sichergestellt wird.

Die Ausgabe ad a ist von der Art der Benutzung der Wagen völlig unabhängig und findet deshalb in einer reinen Zeitmiethe ihren richtigen Ausdruck, dagegen sind die Ausgaben ad b und c theils von der Länge der auf fremder Bahn zurückgelegten Transportstrecke, theils von der mehr oder minder erheblichen Abnutzung der Wagen bei den verschiedenen Betriebs-Operation auf den Stationen der fremden Bahnen, namentlich auf der Bestimmungsstation, den Uebergangs- und Wiederbeladungs-Stationen durch Rangiren der Züge, Schieben der Wagen zu und von den Ladestellen, Aus- und Einladen der Güter etc. und endlich, wenn auch in geringerem Maasse, von dem Einflusse der Luft und der Witterung (Faulen der Holztheile und Oxydiren der Metalltheile) abhängig; es wird mithin die Entschädigung für diese Ausgaben rationell und da es practisch nicht ausführbar erscheint, für die einzelnen Operationen auf den Bahnhöfen besonders zu liquidiren, theils nach der Zahl der von den Wagen durch-

laufenen Bahnmeilen, theils nach der Zeitdauer der Benutzung zu normiren sein.

Aus diesen Erwägungen folgt, dass die Vergütung für die Benutzung fremder Wagen, wenn dieselbe ihren Zweck erfüllen soll, theilweise nach der Zeit der Benutzung und theilweise nach der Zahl der von den Wagen durchlaufenen Bahnmeilen gewährt werden muss.

Hinsichtlich der Ausgaben ad b und c wird eine Schätzung erforderlich, zu welchem Theile die betreffende Vergütung nach der Zahl der durchlaufenen Meilen und zu welchem Theile nach der Zeit der Benutzung zu bemessen ist. Bei der Feststellung der vorgeschlagenen Vergütungssätze, bei welcher namentlich auf die starke Beschädigung und Abnutzung der Wagen während des Aufenthalts auf den Stationen beim Rangiren Gewicht gelegt wurde, ist angenommen, dass es sich empfehle, beide Momente in gleicher Weise zur Geltung zu bringen, d. h. die Vergütung für b und c zur Hälfte auf die durchlaufenen Meilen und zur Hälfte auf die benutzte Zeit zu repartiren.

Für die Höhe der vorgeschlagenen Sätze sind die Ergebnisse der Statistik maassgebend gewesen und zwar sind die Durchschnitts-Ergebnisse der Preussischen Eisenbahnen, wie solche im Band XVI der von dem technischen Büreau des Preussischen Handels-Ministeriums herausgegebenen „Statistischen Nachrichten von den Preussischen Eisenbahnen" niedergelegt sind, zu Rathe gezogen, weil die von der geschäftsführenden Direction des Vereins herausgegebene „Deutsche Eisenbahn-Statistik" das erforderliche Material nicht in gleicher Vollständigkeit enthält.

a. Verzinsung des für die Anschaffung der Wagen aufgewendeten Capitals.

Nach Seite 75 Col. 76 der erwähnten „Statistischen Nachrichten" betragen die durchschnittlichen Neubeschaffungskosten einer Achse Güterwagen jeder Art sämmtlicher Preussischen Eisenbahnen rund 500 Thlr. (genau 496 Thlr). Zur Verzinsung dieser Summe sind, wenn in Mitberücksichtigung der Coursverluste und der allgemeinen Kosten einer Anleihe, sowie des Grundsatzes, dass eher eine etwas reichliche, als eine zu knappe Entschädigung des Wageneigenthümers empfohlen werden muss, ein durchschnittlicher Zinsfuss von 5% als angemessen betrachtet wird, jährlich 25 Thlr. erforderlich.

Nach Seite 76 Col. 90 der „Statistischen Nachrichten" hat jede Achse der Güterwagen der Preussischen Eisenbahnen im Jahre 1868 durchschnittlich 2150 Meilen durchlaufen. Da in früheren Jahren die Leistung eine geringere war, so erscheint es angemessen, die durchschnittliche Jahresleistung zu rund 2000 Meilen anzunehmen. Bei der Berechnung der Wagenmiethe nach den durchlaufenen Bahnmeilen entfallen sonach von dem Betrage von 25 Thlr. zur Verzinsung der Beschaffungskosten der Wagen $4{,}_5$ Pfg. auf Achse und Meile.

b. Kosten der Unterhaltung der Wagen.

Die betreffenden Ausgaben, einschliesslich der Ausgaben für einzelne Ersatzstücke, haben nach Seite 81 Col. 160 der „Statistischen Nachrichten" im Jahre 1868 für sämmtliche Preussische Eisenbahnen durchschnittlich $3{,}_3$ Pfg. pro Achse und Meile betragen. Für das ganze Jahr belaufen sich diese Ausgaben nach Col. 159 ebendaselbst auf $19{,}_9$ Thlr. pro Achse.

c. Kosten des Ersatzes abgängiger Wagen.

Es fehlt zur Zeit noch an hinreichenden Erfahrungen zur statistischen Feststellung des Zeitraums, nach dessen Ablauf die Güterwagen im Durchschnitte soweit abgenutzt sind, dass die Aufwendung weiterer Reparatur-Ausgaben nicht mehr wirthschaftlich erscheint, sondern die Ersetzung durch neue Wagen nothwendig wird. Bei den Berathungen im Tarif-Verbande einigte man sich zu der Schätzung, dass ein Güterwagen durchschnittlich verbraucht ist, nachdem er 60 000 Meilen durchlaufen hat, oder, die oben angegebene durchschnittliche Jahresleistung von 2000 Meilen zu Grunde gelegt, nach 30 Jahren.

Wird der Materialwerth des auszurangirenden Wagens mit durchschnittlich 50 Thlr. pro Achse in Abzug gebracht und wird ferner angenommen, dass die Eigenthumsbahnen in der Lage sind, die Rücklagen während der Amortisationsperiode mit 3% zinsbar anzulegen, so ist eine jährliche Rücklage von $9{,}_{46}$ Thlr. erforderlich, um nach Ablauf von 30 Jahren die Summe von 350 Thlr. pro Achse Güterwagen für die Neubeschaffung bereit zu stellen. Auf jede der durchschnittlichen 2000 Jahresmeilen entfallen $1{,}_7$ Pfg. dieser Rücklage.

Vor der Vertheilung der in Jahresbeträgen berechneten Vergütungen auf den Tag der Benutzung ist eine Entscheidung darüber zu treffen, welche Tage bei der Vertheilung ausser Berücksichtigung zu lassen sind.

Bei dem vorliegenden Vorschlage ist davon ausgegangen, dass die durchschnittliche Zahl der Tage, welche jeder Wagen jährlich in Reparatur steht, von der jährlichen Benutzungszeit in Abzug zu bringen und ausserdem für die Ent- und Beladung auf der Bestimmungs-Station (§ 1 des Regulativs) ein Tag miethfrei zu lassen sei. Für die letztere Befreiung sind zwar an sich rationelle Gründe nicht geltend zu machen; es sprechen jedoch beachtenswerthe Nützlichkeitsgründe dafür, indem dadurch eine vergleichsweise Vermittelung dem gegenwärtigen Systeme des Wagen-Regulativs gegenüber erreicht und den bisher begünstigten Bahnen der Entschluss, das neue System der Wagenmiethvergütung anzunehmen, erleichtert wird, auch die Mehrzahl der Verwaltungen, bei welchen das gemischte System sich bereits in practischer Anwendung findet, eine gleiche Bewilligung für angemessen erachtet hat. Die Zahl der jährlichen Reparaturtage wurde auf durchschnittlich 30 und die Zahl der Touren, welche jeder Wagen im Jahre durchschnittlich macht, auf 75 geschätzt, so dass mithin 105 Tage von Miethe frei bleiben und 260 Tage pro Jahr übrig bleiben, auf welche die oben angegebenen Jahresbeträge zu repartiren waren.

Die durchschnittliche Normal-Wagenmiethe berechnet sich auf diesen Grundlagen wie folgt,

1. ausschliesslich nach der Zeit der Benutzung:

a. für Verzinsung	$2{,}_{88}$ Sgr.
b. für Reparatur	$2{,}_3$ „
c. für Ersatz	$1{,}_{09}$ „
in Summa	$6{,}_{27}$ Sgr.

für Achse und Benutzungstag,

2. ausschliesslich nach den durchlaufenen Meilen:

a. für Verzinsung	$4{,}_5$ Pfg.
b. für Reparatur	$3{,}_3$ „
c. für Ersatz	$1{,}_7$ „
in Summa	$9{,}_5$ Pfg.

für Achse und Meile

und beträgt, wenn die Ausgabe für Verzinsung wie vorgeschlagen, lediglich nach der Zeit der Benutzung, die Ausgaben ad b und c dagegen zur Hälfte nach der Zeit der Benutzung und zur Hälfte nach den durchlaufenen Meilen vergütet werden, pro Achse:

a. für Verzinsung $2{,}_{88}$ Sgr. pro Tag,
b. für Reparatur $1{,}_{15}$ Sgr. pro Tag und $1{,}_{60}$ Pf. pro Meile,
c. für Ersatz $0{,}_{545}$ Sgr. pro Tag und $0{,}_{85}$ Pf. pro Meile,
in Summa $4{,}_{575}$ Sgr. pro Tag und $2{,}_5$ Pf. pro Meile.

In Erwägung, dass es im Interesse der Vereinfachung des Abrechnungsgeschäfts dringend wünschenswerth erscheint, die bisherige Unterscheidung der Wagen nach der Zahl der Achsen, beziehungsweise ihrer Qualität (bedeckt und unbedeckt) oder nach ihrer Tragfähigkeit fallen zu lassen, so wie in weiterer Erwägung, dass schon seit längerer Zeit von allen Bahnen fast ausschliesslich zweiachsige Wagen mit starker Tragkraft angeschafft werden und die Zahl dieser Wagen schon jetzt die weitaus überwiegende ist, die noch vorhandenen älteren dreiachsigen Wagen in der Regel keine höhere Tragkraft besitzen, als die neuen zweiachsigen, endlich auch die Beschaffungskosten eines bedeckten und eines unbedeckten Güterwagens zur Zeit nicht mehr erheblich verschieden sind und in dem Verkehre mit fremden Bahnen, zum Theile schon durch die Tarife veranlasst, von offenen Wagen fast nur solche von starker Tragkraft vorkommen, wird befürwortet,

die Vergütung für die Benutzung fremder Wagen ohne weitere Unterscheidung pro Wagen festzustellen.

Nach Seite 73 Col. 31 und 32 der erwähnten „Statistischen Nachrichten" waren im Jahre 1868 auf allen Preussischen Eisenbahnen 65 892 Güterwagen jeder Art vorhanden, welche 138 393 Achsen führten; es kommen also auf jeden Wagen durchschnittlich $2{,}_1$ Achsen. Unter Anwendung dieser Achsenzahl berechnet sich die pro Wagen zu gewährende Vergütung auf $9{,}_6$ Sgr. für jeden Benutzungstag und $5{,}_{25}$ Pfennige für jede Transportmeile, welche Beträge in dem gemachten Vorschlage zu Gunsten der Eigenthumsbahn auf 10 Sgr. bezw. 6 Pfge. aufwärts abgerundet worden sind.

Endlich wird in Beziehung auf die Ausführung empfohlen, der Berechnung der Zeitmiethe für die nicht einen vollen Tag erreichende und volle Tage überschiessende Zeitdauer der Benutzung die Stunden in Rechnung zu stellen und jede angebrochene benutzte Stunde für eine volle Stunde zu rechnen, weil die Abrundung der Benutzungszeit auf volle Tage nicht ausführbar ist, ohne bei dem Transitverkehre über kurze Bahnstrecken verschiedener Verwaltungen mehrere der Letzteren für einen und denselben Tag bezahlen zu lassen, und bei der Anwendung von Theiltagen (z. B. 1/4, 1/2 und 3/4 Tag) zur Feststellung derselben doch auf die Zahl der Stunden zurückgegangen werden müsste, auch nach den erhaltenen Mittheilungen die Berechnung der Stunden nicht auf practische Schwierigkeiten stösst.

Zu II.

Die in den §§ 12, 14, 15 und 16 des Wagen-Regulativs behandelte Verzögerungsgebühr ist gegenwärtig nothwendig, um die Mangelhaftigkeit des Systems der ausschliesslichen Berechnung der regelmässigen Wagenmiethe nach der Zahl der durchlaufenen Bahnmeilen einigermaassen auszugleichen und die Rücklieferung der Wagen binnen einer gewissen Frist sicher zu stellen. Bei der Annahme des neuen Systems wird dieselbe voraussichtlich entbehrt werden können, weil in der Zahlung einer Zeitmiethe für die gesammte Benutzungsdauer der Wagen eine Bürgschaft für die Vermeidung einer ungebührlichen verzögerten Rücksendung der Wagen durch die benutzenden Verwaltungen liegt und ihre Entbehrlichkeit wird mit dem ungemeinen, im wirthschaftlichen Interesse der Vereinsbahnen nicht hoch genug anzuschlagenden Vortheile verbunden sein, dass die Bahnen, welchen die Rückbeförderung der am Bestimmungsorte angelangten Wagen obliegt, sich nicht ferner durch die Höhe der eventuell von ihnen zu zahlenden Strafmiethe werden abhalten lassen, Wagen zurück- oder anzuhalten, für welche sie Rückladung in Aussicht haben.

Es wird allgemein Anerkennung finden, dass mit der Aufhebung der Verzögerungsgebühr ausserdem eine sehr wesentliche Verein-

fachung des Abrechnungsgeschäfts durch Wegfall der Transportfristen-Tableaux, Verspätungs-Nachweisungen etc. etc., sowie der ebenso umfangreichen als widerwärtigen und schliesslich doch in der Regel auf Erlass der Verzögerungsgebühren hinauslaufenden Correspondenz der Controlstellen und Directionen über die Zulässigkeit angegebener Verspätungsgründe zu erzielen ist.

Der Befürchtung, dass die Aufhebung der Verzögerungsgebühr in Zeiten allgemeinen Wagenmangels der missbräuchlichen Zurückhaltung und Verwendung der Wagen für Verkehre Vorschub leisten werde, an welchen der Wagen-Eigenthümer nicht betheiligt ist, wird nicht gehegt zu werden brauchen, weil die Vorschriften des Wagen-Regulativs über zulässige Wiederbeladung in Verbindung mit der im § 7 festgesetzten und unter allen Umständen auch künftig beizubehaltenden Conventionalstrafe die anderweite Benutzung der Wagen als auf dem Wege zur Heimath nicht zulassen.

Aus diesen Gründen empfiehlt sich der Vorschlag, für den Fall der Annahme des unter I erörterten gemischten Systems der Wagenmiethvergütung von der Vergütung der in § 14 des Wagen-Regulativs festgesetzten Verzögerungsgebühr vorläufig versuchsweise auf die Dauer eines Jahres Abstand zu nehmen.

B.

Breslau, den 26. Juni 1871.

Mehrere Bestimmungen des Mainzer Wagen-Regulativs unterliegen auf Grund ihrer nicht ganz deutlichen Fassung Seitens der einzelnen Bahn-Verwaltungen einer sehr verschiedenen Auslegung, die zu häufigen unliebsamen Erörterungen und Weitläufigkeiten bei den Abrechnungen führte, und deren Legal-Interpretation resp. anderweite Redaction zur Vermeidung jener und zur Herbeiführung gleichmässiger Handhabung dringend wünschenswerth erscheint.

Des Weiteren hat sich aber nach unseren Erfahrungen auch bei der practischen Handhabung des Regulativs, namentlich nach der jetzt fast allgemeinen Einführung eines directen Rapportirungs- und Abrechnungs-Verfahrens zwischen den sämmtlichen Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen die Vereinbarung einiger abändernder resp. zusätzlicher Bestimmungen zu dem Regulativ im gemeinsamen Interesse als Bedürfniss herausgestellt.

Indem wir im Nachstehenden die einzelnen hier in Rede stehenden Punkte einer kurzen Erörterung unterziehen, richten an die Direction wir das ergebenste Ersuchen, unsere hierauf bezüglichen Schlussanträge der Discussion und Beschlussnahme der demnächst stattfindenden, nach Berlin anberaumten General-Versammlung zu unterstellen:

1) Der § 14 des Regulativs setzt fest, dass die Eigenthümerin eines Wagens, welcher nicht in der vorgeschriebenen Gesammt-Benutzungszeit zurückgeliefert wird, Anspruch auf eine Verzögerungsgebühr gegen diejenige Verwaltung haben soll, welche die Verzögerung veranlasst hat.

Die Auslegung des Ausdrucks „Gesammt-Benutzungszeit" hat zu Differenzen geführt. Während wir mit der Mehrzahl der Verwaltungen darunter die Summe aller der Benutzungsfristen verstanden, welche den einzelnen Bahnverwaltungen, deren Strecken ein fremder Wagen durchlaufen hatte, zukamen, und somit eine Verzögerungsgebühr dann nicht für verwirkt annahmen, wenn die auf einer benutzenden Bahn vorgekommene Verspätung auf einer anderen wieder zu gut gebracht war, wollten andere Verwaltungen die Verögerungsgebühr vielmehr bereits dann und überall da beanspruchen, wo eine Verspätung gegen die einer der benutzenden Verwaltungen zustehenden Benutzungsfrist vorgekommen war, ohne Rücksicht darauf, ob dieselbe durch raschere Beförderung auf anderen Strecken wieder ausgeglichen worden oder nicht. Sie wollten unter „Gesammt-Benutzungsfrist" unter Bezugnahme auf § 5 des Regulativs nur Lauf- und Ladefristen zusammen genommen verstanden wissen.

Wir erachten unsererseits im Sinne des Regulativs, wie es jetzt besteht, die erstere Auffassung für die zutreffende und finden Bestätigung dessen auch in der Bestimmung des § 3 Alin. 5, sowie darin, dass nach der Absicht der bezüglichen Festsetzungen die Verzögerungsgebühr wohl nicht eine Einnahmequelle für die Eigenthumsbahn, sondern eine Entschädigung für die derselben zur Ungebühr entzogene Benutzung hat repräsentiren sollen.

Nichts desto weniger glauben wir uns für die Zukunft und de lege ferenda zu Gunsten jener zweiten Anschauung aussprechen zu müssen. — Nachdem nämlich die weitaus grösste Mehrzahl der dem Verein angehörigen Bahnverwaltungen das directe Rapportirungs- und Abrechnungsverfahren adoptirt hat, welches auf dem Principe der Selbstbelastung der benutzenden Bahn beruht, wird die Zugrundelegung der „Gesammt-Benutzungszeit" in jenem Sinne für die Folge nicht füglich aufrecht erhalten werden können, und muss es als die Revision erleichternd, ja mit dem Zweck und Wesen jenes Verfahrens als allein vereinbarlich erachtet werden, die Benutzungsfrist für jede Bahn besonders zu berechnen, wie dann jede einzelne Verwaltung ganz ausser Lage ist zu beurtheilen, ob die bei ihr vorgekommene Verzögerung durch schnellere Beförderung auf anderen Strecken ausgeglichen ist, und ob sie sich somit in ihren Rapporten an die Eigenthumsbahn mit Verzögerungsgebühr zu belasten hat oder nicht. Wollte man aber auch diese Ermittelung der Eigenthumsbahn überlassen, so würde die wegen Verzögerungsgebühr in Anspruch genommene Verwaltung selbst die Richtigkeit der Anforderung zu prüfen ausser Stande sein, da sie sich im Besitze des dazu erforderlichen Materials nicht befindet.

Auf der andern Seite kann nicht wohl verkannt werden, dass die in dem Mainzer Wagen-Regulativ als allgemeine Norm festgesetzten Benutzungsfristen, welche den besonderen localen und Betriebsverhältnissen nirgend Rechnung tragen, für die meisten Fälle resp. Bahnstrecken zu gering bemessen sind. Erhärtet wird dies durch die Thatsache, dass die weitaus grösste Anzahl der dem Regulativ beigetretenen Verwaltungen, wo nicht die sämmtlichen, in den Separat-Abkommen der einzelnen Verbände geräumigere resp. Zuschlags-Fristen allgemein oder für gewisse Fälle (Uebergänge, Abzweigungen etc.) sich ausbedungen haben.

Unseres Erachtens würde daher zur Behebung dieses Uebelstandes unter Aufrechterhaltung des obbesprochenen Grundsatzes sich die allgemeine Anerkennung und Einführung eines Zusatzes zu § 5 des Mainzer Regulativs (am Schlusse daselbst) etwa dieser Fassung empfehlen:

„Gehen Wagen über die Grenzen eines Verbandes hinaus, so sollen diejenigen Benutzungsfristen Gültigkeit haben, welche für den Weiterlauf über die Endbahn hinaus bestehen."

Ein principielles Bedenken dürfte einer solchen Bestimmung, die in den Zusatzbestimmungen einzelner Verbände bereits ihre Stelle gefunden hat, um so weniger entgegen stehen, als das Interesse der Eigenthumsbahnen im Allgemeinen durch das eigene Interesse der bei den betreffenden Verbänden betheiligten Verwaltungen zur Genüge gegen Vereinbarung zu ausgedehnter Fristen gewahrt wird, andrerseits aber nur die in dergleichen Verbänden stehenden Nachbarbahnen in der Lage sind, die Bedürfnisse und Anforderungen ihrer Anschlussbahnen je nach localen und anderweiten Vorbedingungen richtig beurtheilen und würdigen zu können. Auf eine blosse allgemein gültige andere Normirung der Rückstellungsfristen aber gegen die jetzt im Regulativ festgesetzten wird eben wegen der Verschiedenheit jener concreten Verhältnisse verzichtet werden müssen.

2) Zu häufigen Streitigkeiten hat die Bestimmung des § 16 No. 6 geführt, dass Verzögerungsgebühren nicht verrechnet werden können, wenn die rechtzeitige Entladung oder Wiederbeladung der Wagen an Sonn- und Feiertagen durch polizeiliches Verbot verhindert ist. Die Eigenthumsbahn ist, namentlich bei einem weiten Lauf des Wagens meist gar nicht oder nur mit grossen Umständlichkeiten in der Lage zu prüfen, ob die rechtzeitige Ent- und Wiederbeladung auf einen Sonn- oder Feiertag fällt. Zur Vermeidung aller Weiterungen und Rückfragen etc. möchte es sich daher unseres Erachtens empfehlen, die Sonn- und Feiertage durchweg als Befreiungstage zu rechnen, und dies um so mehr, als nach den Betriebs-Einrichtungen auf mehreren Bahnen an solchen Tagen auch nur eine beschränkte Beförderung der Wagen stattfindet und dadurch die wirklichen verwendbaren Benutzungszeiten reducirt werden.

3) Wenngleich nach § 1 des Regulativs dasselbe generell nur auf Güterwagen unbeschränkte Anwendbarkeit findet und die Benutzung der Personen- und Gepäckwagen der besonderen Vereinbarung in den einzelnen Verbänden überlässt, so hat doch die Erfahrung in jüngster Vergangenheit gelehrt, dass für manche Fälle (namentlich Kriegsläufe u. dgl.) die Festsetzung eines subsidiär allgemein gültigen Miethssatzes auch für diese Wagen-Kategorien bei deren Uebergange aus einem Verbande in den anderen äusserst wünschenswerth ist.

Bei Vorschlag über die Höhe dieses Miethssatzes glauben wir uns in Uebereinstimmung mit einer Mehrzahl von Separat-Abkommen der einzelnen Verbände zu halten, wenn wir für Gepäckwagen 9 Pf. und für Personenwagen 1½ Sgr. pro Achsmeile proponiren. Es entspricht dieses ungefähr dem ermittelten Werths- und Ausnutzungsverhältnisse; es dürfte aber auch die materielle Tragweite einer derartigen Festsetzung überhaupt von geringer Bedeutung sein.

4) Nach § 10 des Regulativs haben bei dem Abhandenkommen loser Wagenbestandtheile fremder Wagen die schuldige Verwaltung, oder wenn diese nicht zu ermitteln, die Verwaltungen der zurückliegenden Transportstrecke der Eigenthümerin Ersatz zu leisten. Dieser Verbindlichkeit gegenüber mangelt es an einer allgemein gültigen Vorschrift über die Form, in welcher das Vorhandensein solcher Bestandtheile constatirt werden soll, um die Verantwortlichkeit für dieselben auf die benutzende Bahn übergehen zu lassen. Wir bringen dieserhalb den unten sub IV formulirten Zusatz zu § 10 in Vorschlag. In dem Schlussabsatze dieses Paragraphen ist zweckmässiger Weise die Haftbarkeit der benutzenden Verwaltung auch für gewisse feste Bestandtheile davon abhängig gemacht, dass das Vorhandensein derselben an den Wagen selbst äusserlich erkennbar gemacht ist. Ganz dieselben Umstände, die für diese Festsetzung rücksichtlich der dort benannten „festen Decken" und „festen Knieledern" maassgebend gewesen sind, treffen aber gleicher Weise auch auf „feste Schlösser" zu, da bei dem etwaigen Fehlen solcher die übernehmende Verwaltung sich bei dem Mangel eines äusseren Zeichens für das frühere Vorhandensein der Schlösser ebenfalls ausser Stande findet, das Manco zu constatiren.

Wir erachten es daher für erforderlich, auch diese Species der festen Bestandtheile an gedachtem Orte mit einzureihen.

5) Endlich mangelt es dem Regulativ an einer Vereinbarung über den Weg, auf welchem allgemeine Streitigkeiten über Ansprüche

und Leistungen aus dem Regulativ zwischen den betheiligten Verwaltungen zum Austrage gebracht werden sollen. Nur bei einem Specialpunkte ist die Prorogative an ein Schiedsgericht vorgesehen, nämlich für Entscheidung der Frage, ob bei Beschädigungen ein Zufall oder ein Verschulden vorliegt, und wem die Beweislast obliegt (§ 21); rücksichtlich aller anderen Streitfragen und bezüglich der Höhe der Ansprüche muss also das gewöhnliche Processverfahren vor den zuständigen Gerichten Platz greifen. Abgesehen von den auf diesem Wege entstehenden Weitläufigkeiten, Kosten etc. erscheint auch gerade in einer Angelegenheit, welche in so hervorragender Weise die internen Beziehungen der Eisenbahn-Verwaltungen betrifft, und in gewisser Hinsicht die Solidarität derselben zum practischen Ausdruck bringt, ein solcher Verweis auf die ständigen Gerichte wenig angemessen. Ein Austrag der hier einschlägigen Streitfälle durch Schiedsrichter möchte sich unseres Erachtens in gleicher Weise empfehlen, wie derselbe für die Entschädigungsansprüche nach dem Uebereinkommen zum Reglement für den Vereins-Güterverkehr als Regel festgestellt ist.

Nach den vorstehenden Ausführungen bringen wir in Antrag:

I. a) Zu § 5 des Regulativs den Zusatz zu machen:
„Gehen Wagen über die Grenzen eines Verbandes hinaus, so haben diejenigen Benutzungsfristen Gültigkeit, welche für den Weiterlauf über die Endbahn hinaus bestehen."

b) Statt des Ausdrucks „Gesammt-Benutzungszeit" im § 14 zu setzen: „Benutzungszeit."

II. Die No. 6 im § 16 zu streichen und anstatt dessen bei § 5 hinter alin. 5 einzuschalten:
„Sonn- und Feiertage bleiben bei Berechnung obiger Benutzungsfristen ausser Ansatz."

III. Dem Schlussabsatze des § 13 folgende Erweiterung zu geben:
„Gehen aber Wagen aus einem Verbande in den anderen über, so wird, wenn besondere Vereinbarungen nicht bestehen, für die Güter- und Gepäckwagen der Miethssatz von 9 Pfennigen, für Personenwagen von $1^1/_2$ Silbergroschen pro Achse und Meile berechnet."

IV. a) In § 10 hinter alin. 4 als Absatz 5 einzuschalten:
Die Verantwortlichkeit über zum Wagen selbst gehörige lose Bestandtheile, mit Ausnahme jedoch der Borde, geht nur dann auf die übernehmende Verwaltung über, wenn entweder ein Begleitschein beigegeben wird, oder aber an dem Wagen selbst das Vorhandensein solcher losen Bestandtheile äusserlich dauerhaft bezeichnet ist" und

b) ebenda im letzten Absatz zu setzen:
„Für das Vorhandensein von festen Decken und festen Schlössern an den Wagen, sowie von an den Schaffnersitzen befindlichen festen Knieledern etc. (wie früher)."

V. Einen (etwa hinter §27 des Regulativs einzuschaltenden) Zusatz-Paragraphen dahin zu fassen:

Austrag von Streitigkeiten.

„Streitigkeiten zwischen den verschiedenen Verwaltungen über die Ansprüche gegeneinander aus den Festsetzungen dieses Regulativs sind Mangels einer Einigung zwischen den Betheiligten endgültig durch Schiedsrichter zu entscheiden, von denen jede der streitenden Verwaltungen einen aus der Reihe der dem Vereine Deutscher Eisenbahnen angehörigen Verwaltungen zu erwählen hat. Bei Meinungsverschiedenheit und Stimmengleichheit unter denselben ernennt die geschäftsführende Direction des Deutschen Eisenbahn-Vereins einen Obmann. Jede Verwaltung des Vereins ist zur Uebernahme des Schiedsrichteramts verpflichtet. Verzögert einer der streitenden Theile die Ernennung eines Schiedsrichters länger als 4 Wochen nach geschehener Aufforderung des Gegners, so steht dem anderen Theile die Ernennung auch des zweiten Schiedsrichters zu"

und dagegen das alin. 13 des § 21 beginnend mit den Worten: „die Fragen, ob ein Zufall" etc. zu streichen.

B. Die Beschlüsse der Generalversammlung.

Es wurde von der Generalversammlung in ihrer Sitzung vom 15. August

a) die im Commissionsbericht vorgeschlagene neue Fassung des alinea 1 und 2 des § 2 des Wagen-Regulativs angenommen;

b) desgleichen die vorgeschlagene Abänderung des Ausdruckes „verbundene Bahnen" in „Vereins-Bahnen", sowie die Aenderungen in § 24—28;

c) desgleichen der Abänderungs-Vorschlag der Commission zu § 3 und § 5;

d) der zu § 11 vorgeschlagene Zusatz wurde mit der Aenderung, dass zwischen dem vorletzten und dem letzten Worte eingeschaltet werden sollte:
„jedenfalls in der für die Rückbeförderung des Wagens vorgeschriebenen Frist,"
einstimmig angenommen;

e) ebenso wurden die Vorschläge der Commission zu § 13 einstimmig angenommen, dahin gehend:
die Wagenmiethe wird nach den durchlaufenen Bahnmeilen oder nach der verwendeten Zeit oder nach beiden berechnet.
Als Bahnmeile ist die Meile von 7500 Meter Länge anzunehmen.

f) Ueber den ferneren Zusatz-Antrag zu § 13, dass jetzt gesagt werden solle:
„von 18 Pfennigen pro Wagen und Meile"
wurde die Discussion beschlossen.
Der Antrag des Herrn Finanzrath Mohn von der Württembergischen Staats-E., dass, da seine Bahn viele vierachsigen Wagen habe — der Zusatz gemacht werde:
dass den 4achsigen Wagen ein Zuschlag von 50% gewährt werden soll, wurde abgelehnt, dagegen der Aenderungs-Vorschlag der Commission mit überwiegender Majorität angenommen.

g) Ebenso wurden die sämmtlichen Vorschläge der Commission zu § 18 und zu § 20 einstimmig angenommen.

h) Ueber die Vorschläge zu § 21 eröffnete sich eine längere Debatte, an der sich die Herren Director Offermann von der Köln-Mindener E., Regierungs- und Baurath Brandhoff von der Bergisch-Märkischen E., Regierungsrath Jonas von der Niederschlesisch-Märkischen E., Regierungsrath Hartnack von der Bebra-Hanauer Bahn, General-Directionsrath Petri von der Bayerischen Staats-E., Geh. Ober-Finanzrath Scheele von der Berlin-Anhaltischen E. und der Herr Referent betheiligten.
Das Amendement des Herrn Branohoff:
den Satz der Reparaturkosten von 4 Thlrn. auf 6 Thlr. zu erhöhen,
wurde von der Majorität abgelehnt.
Es wurde hierauf über den Commissions-Antrag zu § 21 abgestimmt und derselbe mit überwiegender Majorität angenommen.

i) Ebenso wurden die Commissions-Vorschläge zu § 22 ohne Widerspruch angenommen.

Demnächst wurde zur Berathung des II. Theils des Commissions-Berichtes geschritten.

An dieser Debatte betheiligten sich die Herren Offermann, Grosch, Petri, Schmidt, Grapow, Gross und Heise und beantragt Herr etc. Grosch,
dass für die Entladung und event. Wiederbeladung ein längerer Zeitraum bewilligt werde.

Herr Director Schmidt von der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn stellt folgenden Antrag:
die für die Benutzung fremder Güterwagen der Eigenthumsbahn zu gewährende Miethsvergütung allgemein auf den Betrag von $8^1/_2$ Sgr. für Wagen und Benutzungstag, jedoch unter Freilassung eines Tages für die Entladung und zweier Tage für die Entladung und Wiederbeladung auf der Bestimmungsstation (§ 1 des Wagenregulativs), so wie derjenigen Zeit, während welcher die Wagen auf fremder Bahn in Reparatur sind, und 9 Pfennige für jede Transport-Meile festzustellen,
ferner für den Fall der Ablehnung:
die für die Benutzung fremder Güterwagen zu gewährende Miethsvergütung auf $7^1/_2$ Sgr. für Wagen und Benutzungstag, jedoch unter Freilassung eines Tages für die Entladung und event. Wiederbeladung (u. s. w. wie vorstehend).

Herr Dr. Grosz beantragt, dass überhaupt kein Tag für die Entladung und event. Wiederbeladung der Wagen miethsfrei bleibe.

Herr Geh. Ober-Regierungsrath Heise beantragt, dass die General-Versammlung materiell über diese Frage nicht definitiv entscheide und stellt ferner das Amendement:
Die General-Versammlung erkennt den Vorschlag: eine combinirte Wagenmiethe einzuführen, im Princip als begründet an und überweiset die Frage, wie hoch die Sätze zu normiren, unter Festhaltung daran, dass es bei der Normirung nur auf Durchschnittssätze ankomme — und ob und welche Tage von Zahlung der Wagenmiethe frei zu lassen, zur weiteren Prüfung an die Commission.

Hierüber wurde abgestimmt und das Amendement demnächst mit überwiegender Majorität angenommen.

Der Herr Referent beantragt, dass die General-Versammlung sich darüber schlüssig machen möge,
ob von der Vergütung der im § 14 vorgesehenen Verzögerungsgebühr überhaupt Abstand zu nehmen sei,
was die Majorität verneint.

Zum Schluss des Commissions-Berichtes, betreffend die Anlage B, erklärte sich die Versammlung einstimmig mit der zu § 14 des Regulativs vorgeschlagenen Fassung des Commissionsberichtes einverstanden.

Anlangend die Nr. II des Antrages der Oberschlesischen Bahn-Direction vom 26. Juli 1871, so wird derselbe von der Antragstellerin für erledigt erklärt.

Anlangend die Nr. III dieses Antrages, so beschloss die General-Versammlung mit grosser Majorität,
dass in das Wagen-Regulativ auch eine Bestimmung über die Vergütung für Benutzung von Personenwagen aufgenommen werden solle.

ad IV a und b werden die Anträge der Oberschlesischen Bahn einstimmig angenommen.

ad V wird mit Rücksicht auf den Beschluss der letzten General-Versammlung in Wien für erledigt erklärt.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 37. Zeitung des Vereins 1871.

Erscheint jeden Freitag.

Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes

Commissionär: Adolph Refelshöfer in Leipzig, an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.

Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Inserate werden à $1^1/_2$ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.

Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.

1900 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 8 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Elfter Jahrgang.

Leipzig, den 15. September 1871. (Schluss der Nummer: 14. September, Vormittags 11 Uhr.)

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der Direction der Grossherzogl. Badischen Verkehrs-Anstalten hat dieselbe den Betrieb der, von den Gemeinden Freiburg und Alt-Breisach erbauten, 3 Meilen langen Bahn von **Freiburg** (Station der Badischen Staats-E.) nach **Alt-Breisach** mit folgenden, für den Personen- und Güterverkehr eingerichteten Stationen

Hugstetten, Gottenheim, Ihringen und Alt-Breisach

übernommen. Die Betriebs-Eröffnung erfolgt am **15. September d. J.**

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

Berlin, den 12. September 1871.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Zum Reichs-Eisenbahngesetz.

Obwohl während des letzten Krieges sämmtliche Deutsche Eisenbahnen in der Lage gewesen sein mögen, mit Leichtigkeit nachzuweisen, dass sie mit äusserster Anstrengung unablässig bemüht waren, die höchstmöglichste Leistung zu erreichen, so haben dennoch die vielen wegen der Störungen im Gütertransport erwachsenen Klagen den Gedanken belebt, es könne durch reichsgesetzliche Einwirkung eine Besserung der Deutschen Eisenbahnzustände herbeigeführt werden. Als am 26. April d. J. im Reichstage eine Interpellation über Desorganisation des Gütertransports vorgebracht wurde, war man, — so weit aus Zeitungs-Referaten sich solches erkennen lässt, — im Bundesrathe diesem Gedanken noch nicht nahe getreten, es haben aber am 14. Juni d. J. die Vertreter Gesammt-Deutschlands dem Reichskanzler einige Petitionen mit der Aufforderung zur Berücksichtigung überwiesen, das durch Reichstags-Beschluss vom 21. April 1870 beantragte Gesetz über Eisenbahnwesen, insbesondere zum Zweck der Herstellung geeigneter Organe für die Ausübung der dem Reiche in Bezug auf die Eisenbahnen zustehenden Befugnisse, mit thunlichster Beschleunigung vorzulegen.

Dieser Sachlage entspricht es, wenn die Zielpunkte und Eventualitäten der gänzlich neu zu schaffenden Deutschen Reichs-Eisenbahn-Gesetzgebung nicht allein in den Acten der Behörden und in gesetzgeberischen Commissionen, sondern auch in der Presse zur vorläufigen Discussion gelangen.

Wenn in der Reichstagsverhandlung vom 14. Juni d. J. der Abgeordnete Ross sagte: „Unsere Eisenbahnen geben 14, 16, 18, „20 Procent Dividende. An das Interesse des Verkehrs wird „kaum gedacht. Immer näher tritt die Frage, ob die Eisenbahnen „nicht sämmtlich Reichsstrassen werden müssen und ob die „nächste Zeit, in der ungeheuere Capitalien frei werden und Anlage suchen, nicht ganz besonders geeignet ist, diesen Gedanken „zu realisiren", — so kann dem entgegnet werden, dass die Erwerbung sämmtlicher Bahnen im Deutschen Reiche oder eventuell sämmtlicher Actienbahnen für jetzt keineswegs die möglichste Besserung der Verkehrsverhältnisse sichern würde. Noch besteht in Deutschland keine geschäftliche Routine für die einheitliche Leitung und Betriebsgestaltung grosser Staatsbahn-Complexe, wie z. B. eine solche Routine oder Tradition im Postwesen bereits vorhanden ist, — ja, in dem führenden Deutschen Staate, in

* Wenn wir auch nicht in allen Richtungen mit den nachstehenden Ausführungen des sachkundigen Herrn Verfassers uns einverstanden erklären können, so bieten dieselben doch so viele beachtenswerthe zur Discussion anregende Vorschläge in Betreff einer der wichtigsten Eisenbahn-Tagesfragen, dass wir dieselben gern vollständig nachstehend mittheilen. Die Direction.

Preussen, scheint man an maassgebender Stelle das Bedürfniss einer einheitlichen Gestaltung und Leitung des Eisenbahnwesens kaum ins Auge gefasst zu haben, denn statt thunlichst umfangreicher Betriebs-Complexe, (nämlich einer östlichen und einer westlichen Staatsbahnverwaltung), existiren in Preussen eine ganz erhebliche Reihe grösserer und kleinerer Königlicher Eisenbahn-Verwaltungen, die sich gegen einander ähnlich stellen wie Actienbahnen zu Actienbahnen. Seit etwa zwei Jahrzehnden ist es Preussische Regierungs-Tendenz gewesen, auf solche Eisenbahnbaupläne, für die sich Actionäre finden, d. i. auf Bahnbaupläne, deren Rentabilität in sicherer Aussicht steht, für den Staat nicht zu reflectiren, sondern lieber auf Staatsrechnung diejenigen nothwendigen Bahnen zu bauen, welche den Speculationen der Gründungs-Comité's und der Börsenmänner keinen Reiz bieten. Diese Tendenz mag erheblich das rasche Entstehen vielfältig verzweigter Bahnlinien gefördert haben, (welche übrigens in Süddeutschland auch auf Grund staatlicher Initiative entstanden sind), aber ein Streben nach einer einheitlichen staatsseitigen Handhabung des Eisenbahnwesens tritt darin nicht zu Tage. Auch die Thatsache, dass die Königlich Preussische Regierung sich bereit gezeigt hat, sich des Besitzes von Bahnen, oder der Rechte auf die Besitzerlangung von Bahnen, welche sie hatte, zu entäussern, lässt es als sehr zweifelhaft erscheinen, ob dieselbe es für wesentlich erachtet, dass der Staat die Verwaltung der Eisenbahnen leite. Bei solcher Sachlage ist die Frage der Uebernahme der Eisenbahnen durch den Staat, bezw. durch das Reich, bezüglich der administrativen Gesichtspunkte eine sehr unreife, während auch die Rücksicht auf die sehr nothwendige Fortentwickelung des Eisenbahnwesens in den Formen der Dienstpraxis wie in der vielgestaltigen Anwendung der Technik es wünschenswerth macht, durch die Erhaltung von Gesellschaftsbahnen noch auf lange Zeit hinaus mannigfache Felder freien Experimentirens zu sichern. Vorläufig dürfte es genügen, wenn man (eventuell zur rentabeln Placirung des Reichs-Invaliden-Fonds??) durch Bau, Ankauf und Expropriation eine unter einheitlicher Administration stehende Reichsbahn „Berlin-Halle-Cassel-Frankfurt-Metz mit Abzweigung Strassburg-Basel" herstellt, um im Wege praktischen Erprobens und im Wetteifer mit den sonstigen nach Westen führenden Deutschen Verkehrsrouten von theilweise sehr mannigfaltiger Zugehörigkeit und mit dementsprechender administrativer Zersplitterung Erfahrungen für Eisenbahnverwaltung grossen Styles zu sammeln, betriebs-technische Formen zu erproben, thunlichst musterhafte Gestaltung der Dienstpraxis, Heranbildung eines in allen Stufen allseitig dienstkundigen Personales zu erstreben, daneben auch den Betrieb und die Ausstattung der Bahn nicht allein mit Rücksicht auf Rentabilität und die Anforderungen der Geschäftswelt, sondern auch mit Rücksicht auf kriegerische Eventualitäten zu gestalten.

Bei einer etwaigen gesetzgeberischen Einwirkung auf die Betriebsverhältnisse der Deutschen Eisenbahnen würde es bedenklich sein, die Bahnverwaltungen zu erheblichen Erhöhungen der Betriebskosten, welche eine andauernde wesentliche Verminderung des Geschäftsgewinnes herbeiführen könnten, zu drängen. Es empfiehlt sich nicht, regierungsseitig oder durch Gesetz den einzelnen Bahnen den Umfang des zu unterhaltenden Locomotiv- oder Wagen-Parks direct vorzuschreiben, wenngleich die Klage, dass die Bestände an Maschinen und Wagen den Anforderungen des Verkehrs weitaus nicht entsprechen, begründet sein mag, namentlich in Beziehung auf Gesellschaftsbahnen, welche als Versender die Verladungen behuf umfangreicher, andauernder, über mehrere Bahnen laufender Massen-Transporte nur mangelhaft bewältigen; auch die Transport-Leistungsfähigkeit der Staatsbahnen entspricht nicht immer den sich stellenden Aufgaben. Ein Gleiches gilt vieler Orten von den Gleisen und Baulichkeiten für das Verladegeschäft und nicht minder von der geschäftlichen Befähigung des Unter-Personals, welche vielfach geeignet ist, den Wunsch nach einer gründlichen Aufbesserung der Deutschen Volksschule rege zu machen. Wenngleich alle diese Mängel durch ein Deutsches Eisenbahngesetz kaum auf eine zugleich practische und wirksame Weise bekämpft werden können, so bleibt doch als Ausgangspunkt der gesetzgeberischen Einwirkung die Thatsache, dass jeder Bahnbetrieb nach Maassgabe der in fast allen Einzelfällen in Betracht kommenden Verhältnisse sich dem geschäftstreibenden Publikum gegenüber in einer monopolistisch geschützten Situation befindet und dass daher die allgemeinen Verkehrs-Interessen eines gesetzlichen Schutzes bedürfen, nicht allein gegen die aus der Zersplitterung der Zugehörigkeit der Eisenbahnen sich ergebenden Nachtheile, sondern namentlich auch gegen solche Inconvenienzen, welche innerhalb dieser Zersplitterung sowie in geeinigten grösseren Betriebs-Complexen aus etwaigen Mängeln an geschäftlicher Einsicht, Energie und Coulanz Seitens der Verwaltungen oder ihrer Organe, aus ungenügender Beschaffung der einen prompten Dienst ermöglichenden Betriebsvorkehrungen, aus mangelhafter Präcision der Züge und nicht genügendem Anschliessen der Fahrpläne entspringen. Die wesentlichsten derartigen Mängel sind in der Verkehrs-Ueberleitung von Bahn zu Bahn merkbar, denn im sogenannten Binnenverkehre tritt das Particular-Interesse der Einzelbahnen leicht in Harmonie mit den Interessen des Publikums.

Die maassgebende Grundlage für ein Deutsches Reichs-Eisenbahngesetz liegt in den Anforderungen des öffentlichen Wohles, zu dessen Dienste Alles, was ist, besteht. Der Wortlaut eines solchen Gesetzes muss in Uebereinstimmung sein mit dem Wortlaute der in der Reichsverfassung sub Abschnitt VII (Eisenbahnwesen) zusammengefassten Artikel 41—47. Der Sinn dieser Verfassungsartikel gipfelt in der Bestimmung des § 42, dass die Deutschen Eisenbahnen wie ein einheitliches Netz zu verwalten seien und in der alinea 2 des § 46, nach welcher Bayern eine Ausnahmestellung einnimmt. Findet sich bei Klarstellung des Bedürfnisses für Kriegs- und Friedenszeit, dass der Wortlaut der vorbenannten Artikel nicht ausreicht, so würde in Frage kommen, ob nicht eine Neu-Redigirung des ganzen Verfassungs-Abschnittes VII dem Erlass des Reichs-Eisenbahngesetzes vorauf zu gehen habe.

Die Beobachtung von Einzelvorkommnissen, Thatsachen und Zuständen führt zu den nachstehend sub A bis E aufgeführten Wünschen:

A.

Zwangsweise Einführung von Tag und Nacht laufenden, bei starkem Güterandrange je nach Bedarf Abtheilungsweise zu entsendenden Lastzügen zwischen den oberaufsichtsseitig zu bezeichnenden Haupt-Verkehrspunkten ohne Wechsel des begleitenden Fahrpersonals mit sehr auskömmlich bemessenen Fahrzeiten und thunlichst gekürzten Stationszeiten, derart, dass für diese Züge das Einhalten der Fahrzeiten an den beiden Haupt-Endpunkten und bei jedem Uebergehen von Bahn zu Bahn im Auftrage der Reichsgewalt controlirt wird, und dass jeder Verspätungsfall, gleichviel ob ein Verschulden nachzuweisen ist oder nicht, eine fühlbare Geldstrafe herbei führt. Die erheblich hoch zu normirenden Geldstrafen, deren Erträge zweckmässig für die Personalkosten dieser durchgehenden Lastzüge und ihrer Controle zur Verwendung kommen könnten, müssten den einzelnen Bahnen ein Antrieb zur Unterhaltung eines sehr leistungsfähigen Maschinen-Parks sein, während die Steigerung des Güterverkehrs, welche aus der Präcision dieser Züge und aus der correcten Beachtung der Colli bezw. Ladungen durch die ständigen Begleiter entspringt, sich als rentabel für die betheiligten Bahnen zu erweisen hätte.

Das durchgehende Zugbegleitungspersonal muss zahlreich genug sein, um beim Anhalten behuf rationeller Wagenbenutzung Um- und Zuladungen vornehmen zu können, ausserdem muss zu gleichem Behufe dem Packmeister, welcher dem durchgehenden Personale vorsteht, auf bestimmten Stationen Arbeitshülfe bereit gehalten werden. — Richtet man passlich Güterwagen mit Längs-Communication ein, so kann auch während der Fahrt das Colli-Gut umgeladen bezw. sortirt werden.

Soweit das durchgehende Personal nicht ausreicht oder nicht für sämmtliche dienstliche Beziehungen genügt, hat jede Bahn für ihre Strecke die nöthige Ergänzung zu stellen.

Selbstverständlich können nicht alle Güterzüge, die von Bahn zu Bahn gehen, solche unter besonderer Controle stehende Prä-

cisions-Lastzüge sein; dieselben würden sich nur für weitere Entfernungen, z. B. Bremen-Basel oder Berlin-Metz empfehlen.

B.

Feststellung der Verpflichtung: leere Wagen auf Verlangen, sei es einzeln sei es in grössern Massen, pr. Karte und Begleitschein mit dem zunächst fahrenden, bezw. anschliessenden fahrplanmässigen Güterzuge, oder eventuell durch Separat-Entsendung vor demselben, zur Beladung nach Eisenbahnstationen und deren Abzweigungen als Zechen etc. zu führen, gleichviel ob die betreffenden Bahnen in den einzelnen Fällen Absende-Bahn, Transit-Bahn oder Ankunfts-Bahn sind. Jedoch müsste der Ankunftsbahn, in derem Bereich die Beladung des leer entsandten Wagens stattfinden soll, die besondere Verpflichtung obliegen, durch die Grenz-Uebergangsstation dem Adressaten pr. Telegraph kostenfrei die Tageszeit melden zu lassen, zu welcher derselbe den leeren Wagen wird beladen müssen.

Verpflichtungen bezüglich irgend welcher Präcision in der Beförderung leer ausgesandter Wagen oder des Einhaltens der vorgeschriebenen Course solcher Wagen bestehen zur Zeit fast nicht. Thatsächlich hat es sein Bewenden bei einer lediglich durch die Transportfrist-Reglements schwach begrenzten Dienstpraxis, welche in ihren Einzelnheiten sich nach den Arrangements und dem Belieben der transportirenden Verwaltungen, bezw. der betreffenden Zug-Aufstellungs- und Umrangirungsstationen normirt.

C.

Berechtigung für Private und industrielle Unternehmungen, eigene Wagen (Privatwagen) in der ad B bezeichneten Weise, entsprechend den bestehenden Güterwagen- Mieth-Cartellen, in bestimmten Richtungen zur Beladung oder Entladung über die Bahnen laufen zu lassen unter Feststellung eines Strafmaasses für Ablenkungen dieser Wagen von den vorgeschriebenen Coursen, so wie für Ueberschreitungen der Stationsfristen und der ad B bezeichneten Laufzeiten. Dabei Normirung eines einheitlichen Miethsatzes — (eventuell nach Einführung der neuen Reichsmünze) —, für die Achsmeilenleistung der Wagen und Bestimmung eines Procent-Antheils an den Achsmiethe- und Strafgeld-Einnahmen der Privatwagen für diejenige Verwaltung, welche für den Wageneigenthümer das betreffende Rechnungsgeschäft im Eisenbahnverkehr besorgt und dabei diese Wagen behuf der sicherheitspolizeilichen Ueberwachung ihrer Reparatur und Erhaltung bei sich domicilirt.

Die Privatwagen sind bis jetzt thatsächlich recht- und schutzlos im Verkehr der Eisenbahnen unter einander. Sie kommen daher, obwohl aus der Wagenmiethe eines regelmässig benutzten Wagens eine Verzinsung von 10—20% des Herstellungs-Capitales resultirt, zum Nachtheile der Production und Consumtion nur in sehr beschränkter Weise zur Verwendung, während bei Einführung der vorstehend bezeichneten Einrichtung viele industrielle Etablissements, Kohlen- und Hüttenwerke, welche jetzt bei jeder eintretenden Knappheit an Wagen sich ernstlich bedroht sehen, die Unterhaltung eigener Wagen vortheilhaft finden würden.

D.

Reichsgesetzliche Anordnung einer einheitlichen Administration aller Deutschen Bahnen zur Kriegszeit.

Im letzten Kriege haben die Linien-Commissionen je nach Bedarf die für Militärzwecke erforderlich gewesenen Leistungen der Locomotiven und Wagen durch Requisition ins Werk gesetzt; der gewöhnliche Geschäftsbetrieb blieb thunlichst in der gewohnten Friedensform. Dies hat das Leistungsvermögen der Bahnen zersplittert, man konnte hinsichtlich der Entladungen und des Anbringens der Proviant-Transporte in vielen Einzelfällen den Anforderungen des Krieges nicht correct entsprechen, der commercielle Bahnverkehr, dem ein grosser Theil der Maschinenkraft entzogen war, gerieth in eine solche Verwirrung, dass Stockungen und Anhäufungen der expedirten Güterwagen weit schädlicher gewirkt haben als die einfache Abgabe eines grossen Theiles des rollenden Materiales zu Militärzwecken. Das grösste der eingetretenen Uebel, die unablässige Stockung und Anhäufung der Züge, wäre beim Vorhandensein einer einheitlichen Administration für die Gesammtheit der Deutschen Bahnen zu vermeiden gewesen. Eine einheitliche Administration ohne das Schleppwerk der Instanzenzüge und ohne die vielköpfigen Verhandlungen von Bahn zu Bahn, welche ein den Bedürfnissen des Transportwesens entsprechendes rasches und energisches Vorgehen unmöglich machen, lässt sich organisiren, wenn zur Kriegszeit das Reich den ganzen Eisenbahnverkehr für Gesammt-Reichsrechnung führen lässt, und wenn dann jede einzelne Bahn, so weit sie nicht vom Feinde occupirt wird, den nach dem Durchschnitt der letzten Betriebsjahre wahrscheinlich gewesenen Netto-Ertrag als Bahn-Revenue ausgezahlt erhält. Es würde zur Vermeidung specieller Aufnahmen von Material-Beständen das Uebergehen in die Reichsrechnung und das Verbleiben in derselben nach vollen Rechnungsjahren zu erfolgen haben. Inventar-Vermehrungen während des Krieges wären den durch allmäligen Ankauf, Expropriation und Bau zu erweiternden Reichsbahnen zu überweisen, für Abnutzung oder für Ausfall im Inventar, für Minderung der Vorräthe würde Nichts zu vergüten sein, weil, wenn man derartige Einbussen speciell vergüten wollte, die Eisenbahnen, statt an den Leiden des Krieges zu participiren, durch diese Leiden auf Kosten der Gesammtheit mehr lucriren würden, als ihrer vorstehend proponirten Befreiung vom Geschäfts-Risico entspricht.

Der technischen Entwickelung unseres Eisenbahnwesens mag die aus den Eigenthumsverhältnissen sich ergebende jetzige Zersplitterung der Bahnen in viele selbstständige kleine Betriebs-Complexe dienlich sein können, der Ausnutzung des Betriebsmaterials, dem Ineinandergreifen der Fahrpläne, der geordneten Güterbeförderung dient die Selbstständigkeit der Einzelbahnen nicht. Jeder Uebergangspunkt von Bahn zu Bahn ist ein Verkehrsknotenpunkt, ein Stockungspunkt, der zur Kriegszeit durch ganz Deutschland hindurch zum Schaden der Gesammtheit hemmend und desorganisirend wirkt. Die bestehende Verpflichtung, einer jeden Einzelbahn in bestimmten Fristen ihre Wagen zurückzusenden, veranlasst zahllose Leer-Transporte, die vermieden werden (mindestens in Kriegszeiten), wenn jede keine nachhaltige Beschmutzung erzeugende Ladung jedem Güterwagen eingeladen werden und wenn jeder Wagen in jeder Richtung laufen darf. Soll in Kriegszeiten Ausserordentliches geleistet werden, so ist es nöthig, über die vorhandene Maschinen- und Personalkraft ganz frei disponiren zu können, dies ist aber nicht anlässlich, wenn der commercielle Verkehr nach andern Gesichtspunkten, von andern Personen und andern obern Instanzen gehandhabt wird, als der Kriegstransport. Es kann im Kriege sich die Nothwendigkeit ergeben, in entscheidenden Augenblicken belangreiche Maschinenkräfte und grosse Wagenmassen nach bestimmten Punkten hin rasch concentriren zu müssen; schwerlich ist dies unter Verhältnissen wie diejenigen des verflossenen Herbstes und Winters, in denen das rollende Material in allen Verkehrsadern stockte, mit Leichtigkeit angänglich, während z. B. die Franzosen, welche Bahn-Complexe von sehr grossem Umfange haben, in der Zeit zwischen den Schlachten bei Wörth und Sedan beim Transport der Mac-Mahon'schen und Vinoy'schen Truppen-Abtheilungen eine solche Aufgabe gut bewältigten.

Schliesslich mag zur Minderung der durch die vielfache Eigenthums-Zugehörigkeit des rollenden Materiales bedingten unproductiven Leer-Transporte der Wagen in Erwägung verstellt werden die

E.

Beschaffung eines allgemeinen Deutschen Wagen-Parks, zunächst lediglich aus 4rädrigen Coulisse- und offenen Lastwagen bestehend.

Bezüglich solcher „Deutscher Gesammt-Wagen" liesse sich vorbringen:

Die Wagenbewegung oder Achsmeilenleistung wächst jährlich um 10%, es findet aber in jährlich steigendem Maasse andauernder Wagenmangel statt, namentlich für Massen-Transporte. Demnach entspricht es dem Gesammt-Interesse der Einzelbahnen und dem allgemeinen Verkehrs-Interesse, wenn zur Begründung und successiven Mehrung eines gemeinsamen Aushülfe-

Wagen-Parks erstmalig jede Bahn nach dem Maasse von 10% des Anschaffungswerthes ihrer Wagen und sodann bis auf Weiteres jährlich die Hälfte dieses Satzes beisteuern muss, selbstverständlich unter Zusicherung eines entsprechenden Antheils am Netto-Gewinn aus der Achsmeilenmiethe (oder der Zeitmiethe) der gemeinsamen Wagen.

Eröffnungen neuer Bahnstrecken, deren in Kürze mehrere in Aussicht stehen, absorbiren für sich und durch den allgemeinen Verkehrszuwachs grössere Wagenmassen, als im Laufe der nächsten Jahre von den Eigenthümern der neuen Strecken angeschafft werden. Wird aber irgendwo eine umfangreiche Wagenbeschaffung für erforderlich erkannt, so liegt leicht ein Jahr zwischen der Erkennung des (inzwischen stets wachsenden) Bedürfnisses und der Fertigstellung der Wagen, oder, wenn unter Vermehrung des Anlage-Capitals gebaut werden soll, eine noch längere Zeit.

Für den Gesammt-Wagen-Park ist wesentlich, dass die Einzelbahnen als Geschäftstheilhaber ein klar vorliegendes Interesse an der Rentabilität desselben haben.

Die Gesammt-Wagen haben keine specielle Heimath und dürfen die Bahnen, in deren Gesammt-Eigenthum sie stehen, nur dann verlassen, wenn bezüglich ihres Ueberganges auf die anderweitigen Anschlussbahnen die nöthigen Wagenmiethe- und Wagen-Reparatur-Cartelle abgeschlossen sein werden. Dieselben sind aus dem ganzen Bereiche ihrer Gesammt-Zugehörigkeit von allen Stationen täglich Vormittags 9 Uhr per Telegraph einem Central- und Recherche-Büreau zu rapportiren, das auf Grund der telegraphischen Meldung ihr Verbleiben controlirt, zugleich durch die Notirung der Aufenthaltsstellen die zurückgelegten Course ermittelt, dementsprechend für jede Bahn ein Mieth-Conto wegen dieser Wagen führt, die Debet-Summen feststellt, am Jahresschluss (oder halbjährlich) den Netto-Gewinn repartirt und die Saldirungen anordnet. Die Benutzung der Eisenbahn-Telegraphen für das Rapportirungs- und Controlirungs-Geschäft der Gesammt-Wagen erfolgt gratis, für Depeschen pr. Bundesleitung zahlt der Wagen-Park eine jährliche mässige Abfindungssumme. Die Leitungsdräthe führen bis in die Diensträume des Central- und Recherche-Büreaus.

Die Gesammt-Wagen laufen entweder beladen, oder zum Abholen von Ladung (siehe vorstehend sub B.) leer mit Karte und Begleitschein, oder endlich gleichfalls mit Karte und Begleitschein auf Requisition zur Abhülfe von Wagenmangel. Im letzteren Falle vergütet die requirirende Bahn für den Zuführungs-Transport den einfachen Betrag der auf die Transportroute entfallenden Achsmeilen- oder Zeitmiethe an die transportirenden Bahnen, welche ihrerseits für derartige Leer-Course Miethe nicht entrichten. Es würde also die requirirende Bahn sofort nach Empfang der Wagen die Zuführungskosten zur Ausgleichung zu bringen und von den betreffenden Liquidationen dem Central- und Recherche-Büreau eine Abschrift zur Berücksichtigung für die Feststellung der Endsummen der halbjährlichen oder ganzjährigen Debet-Berechnungen der einzelnen Bahnen zuzustellen haben.

Werden die Gesammt-Wagen reparaturbedürftig oder stehen sie in Reparatur, so ist solches sofort bei der täglichen telegraphischen Meldung anzudeuten und ausserdem durch Duplicate der Reparatur-Meldescheine bei dem Central- und Recherche-Büreau zu den Acten zu geben; für jeden Wagen separater Meldeschein. Die Reparatur wird von der nächsten Werkstatt gegen die übliche Kosten-Erstattung bewirkt, beziehungsweise nach festen Tarifen ausgeführt; der Transport zur Werkstatt erfolgt unentgeltlich, Wagenmiethe wird während der Reparaturzeit nicht vergütet. Für die verschiedenen Beschädigungs-Kategorien sind Reparaturfristen festzustellen, bei deren Ueberschreitung die reparirende Verwaltung Strafe zahlt.

Innerhalb des Betriebes der einzelnen Bahnen sind von den einzelnen Stationen die disponibel werdenden Gesammt-Wagen ebenso an die betreffende heimische Dispositionsstelle zur Benutzung zu melden, als ob sie im Eigenthum der Bahn ständen, auf welcher sie sich befinden.

So lange die jetzige Wagennoth andauert, würde es keiner Vorkehrungen gegen ein etwaiges einseitiges Zurückstellen der vorstehend in Vorschlag gebrachten „Deutschen Gesammt-Wagen“ bedürfen. Stipulirt man statt der gebräuchlichen Achsmeilenmiethe eine dem Anschaffungswerthe von 1000 Thlrn. pro 4rädrigen Güterwagen entsprechende Tagesmiethe von etwa 20 Sgr. pro Wagen, welche bei Ueberführungen von Bahn zu Bahn nach Maassgabe der durchlaufenen Meilen zu theilen wäre, so kann die Controle der Benutzung dieser Wagen eine sehr leichte sein, wenngleich es immerhin erforderlich bleiben mag, dass eine jede Station diensteidlich und bei Strafe verpflichtet bleibe, dem Central- und Recherche-Büreau auf Erfordern die Gründe der Nichtbenutzung und alle Einzelnheiten des Transportgeschäfts nachzuweisen. Vergütet man für die Benutzung der Gesammt-Wagen Achsmeilenmiethe, so kommt in Frage, in wie weit die Eisenbahn-Beamten auf ihren Dienst- oder Anstellungseid zu verpflichten seien, dass sie die Ausnutzung dieser Wagen nicht gegen das Transport-Material der eigenen Bahn zurückstellen, und welche Strafbefugnisse dem Central- und Recherche-Büreau gegen solche Eisenbahnstellen zustehen sollen, die etwa trotzdem versuchen möchten, eine Zurückstellung dieser Wagen zur Zeit des Wagenüberflusses anzuordnen.

Viele Leser dieser Darlegung werden der Ansicht sein, das Eigenthumsrecht der Bahnen erfahre in derselben keine genügende Beachtung. Liegt indess nach dem Wortlaute der Reichsverfassung die Verpflichtung vor, die Bahnen Deutschlands (excl. diejenigen Bayerns) wie ein einheitliches Netz zu verwalten, so kann diese Verpflichtung nur dann That werden, wenn die Dispositions-Befugniss der Eisenbahn-Directionen durch die dem Staate zustehende Oberaufsicht mehr als bisher beschränkt wird.

Bezüglich der Gesellschaftsbahnen, deren Rentabilität durch eine einheitliche Gestaltung der Deutschen Eisenbahn-Betriebs-Verhältnisse im Grossen und Ganzen nur gewinnen kann, steht das wirkliche Eigenthumsrecht bei den Actionären, nicht aber bei den Einzel-Directionen, welche dasselbe handhaben. Die für die Actionäre wesentlichste Seite ihres Rechtes, nämlich die Verkörperung desselben in der thunlichsten Beachtung des Rentabilitäts-Interesses, darf maassgebend sein, so weit dies Recht der Entwickelung des Eisenbahnwesens dient und die Pflege des nationalen Gesammtwohles nicht hemmt; das Recht der Actionäre ist daher leicht in Harmonie zu bringen mit dem Oberaufsichtsrecht eines intelligent geleiteten Staates. Ueber das Streben nach staatlicher Selbsterhaltung hinaus erkennen wir den maassgebenden Staatszweck nicht in dem Streben nach Erhöhung des Besitzstandes Einzelner oder der Gesammtheit des Volkes, sondern in dem Streben nach gesunder Entwickelung der menschlichen Thätigkeiten zum Wohle besitzender und nicht besitzender Einzelner wie der Gesammtheit. Nach den Anforderungen dieses Strebens, vor dem jede Unvollkommenheit des Verkehrs verwerflich erscheint und für welches Besitz, Eigenthumsrechte und hoch entwickelter Verkehr wesentliche Factoren sind, keineswegs aber nach den verschiedenartigen Gestaltungen des Selbstständigkeitsstrebens und der persönlichen Auffassungen einzelner leitenden Collegien hat sich in dem Aufbau unserer Rechtsverhältnisse die gesetzliche Beeinflussung des Eisenbahnbetriebes zu bestimmen.

Im Juli 1871.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

* Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Betriebs-Eröffnung der Theilstrecke Grosswardein-Csaba, sowie der Haltestellen Gerendas und Laskafalva der Alföld-Fiumaner Eisenbahn [Grosswardein-Esseg]). Die Betriebs-Direction macht bekannt, dass die Theilstrecke Grosswardein-Csaba mit den Stationen Grosswardein, Less (Haltestelle) Cséffa, Szalonta, Sarkad und Gyula am 14. September 1871 dem öffentlichen Verkehr übergeben werden wird, wodurch die Gesammtlinie Grosswardein-Essegg sammt der Flügelbahn Essegg-Villány für den Betrieb eröffnet ist.

In der Haltestelle Less findet bloss die Expedition von Personen, Reisegepäck und Eilgütern, in den übrigen Stationen jedoch eine solche von Personen, Reisegepäck, Eil- und Frachtgütern statt.

Die bereits publicirten allgemeinen sowohl als die Special-Tarife treten auch für die zu eröffnende Strecke in Wirksamkeit.

Der Meilenzeiger der neu eröffnenden Strecke ist in dem in Kraft stehenden Gebühren-Tarife bereits enthalten.

Für den Personen-Verkehr auf der Gesammtstrecke Grosswardein-Essegg-Villány tritt bis auf Weiteres ein neuer besonders veröffentlichter Fahrplan in Kraft.

Gleichzeitig mit der Betriebs-Eröffnung der Strecke Grosswardein-Csaba wird die Anhaltestelle Gerendás zwischen Csaba und Csorvás und die Anhaltestelle Laskafalva zwischen Dárda und Baranyavár-Monostor für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffnet.

Berliner Briefe.

(Vom Berliner Eisenb.-Aktienmarkte. Hannover-Altenbekener E. Venlo-Hamburger E. Düsseldorf-Kupferdreh. Lenne-Lahn Eisenbahn. Märkisch-Posener E. Oberschlesische E. Breslau-Warschau. Insterburg-Thorn. Flatow-Conitz. Lyck-Prostken. Berlin-Schwerin-Kieler E.

** Berlin, 10. September. Der Irrthum in der Aufstellung der Juli-Einnahmen der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft übte in der verflossenen Woche anfänglich einen recht empfindlichen Druck auf die Coursentwickelung der nächstbetheiligten Actie und zog auch die übrigen Devisen, die sich jener in der Haussebewegung bis dahin vorzugsweise angeschlossen hatten, in Mitleidenschaft. Die Course wichen fast allgemein, und das Geschäft bewegte sich in sehr engen Grenzen. Erst um die Mitte der Woche, als Gerüchte über die von der Rheinischen Eisenbahngesellschaft zu erwartende Dividende (die Börse schätzte dieselbe auf 10 Proc.) in Umlauf kamen, besserte sich auch die Stimmung für Actien wieder, und mit einem regeren Begehr trat auch wieder eine allgemeine Festigkeit ein, die gegen Schluss der Woche zwar durch Realisirungen temporär unterbrochen wurde, am Sonnabend aber wieder vollständig zur Geltung gelangte. Von Prioritäten waren die 4½procentigen Emissionen zwar recht beliebt; der Umsatz fand auch in normaler Ausdehnung statt, ein eigentlich lebhafter Handel entwickelte sich jedoch selten. In den jungen Prioritäts-Actien erreichte das Geschäft grössere Ausdehnung. Neu eingeführt wurden im Laufe der Woche die 5proc. Prioritäts-Obligationen der Märkisch-Posener Eisenbahn; der Cours wurde auf 99¼ normirt. Das Interesse wandte sich mehr als früher den Actien und Stammprioritäten der Hannover-Altenbekener Eisenbahn zu. Die Generalversammlung, die am 7. stattfand, hat durch die Annahme der vom Verwaltungsrath gestellten Anträge das Vertrauen auf die Rentabilität des Unternehmens auch in den Speculationskreisen gestärkt und zu einer regen Kauflust animirt.

Die Beschlüsse dieser Versammlung gehen dahin: das Unternehmen durch den Ausbau der Linie Grauhof-Goslar zu erweitern, den Betrieb auf derselben zu übernehmen, die Mittel für diese Erweiterung sowohl als auch für den Bau der Linie Hildesheim-Braunschweig durch Aufnahme einer Prioritätsanleihe von höchstens 3½ Millionen Thlrn. — und eventuell, falls der Gesellschaft die Concession für die Linie Hildesheim-Braunschweig nur bis zur Braunschweigischen Grenze ertheilt werden sollte, von 2½ Mill. Thlrn. — aufzubringen, endlich den Verwaltungsrath zur Erwirkung der darnach gebotenen Statutenänderungen und zum Abschluss der Anleihe zu ermächtigen. Ein eventuell in Aussicht genommener Antrag, die Uebertragung des Betriebes der Altenbekener Bahn an die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn zu genehmigen, wurde, da die Verhandlungen noch nicht abgeschlossen sind, abgesetzt.

Auf der Venlo-Hamburger Bahn sollen, nachdem seit dem 1. d. M. ein weiterer Abschnitt dem öffentlichen Verkehr übergeben worden, zunächst die Strecken Venlo-Wesel-Haltern und die Strecke Hamburg-Harburg möglichst beschleunigt werden. Ueber den Stand der Brückenbauten auf der letztgenannten Strecke haben wir in der vorigen Wochencorrespondenz berichtet. In der Gegend von Tostedt beabsichtigt man den Brückenbau über die Este und Wümme noch im Laufe des Herbstes in Angriff zu nehmen. — Die Eröffnung der unteren Ruhrthalbahn von Düsseldorf bis Kupferdreh ist für den 1. November in Aussicht genommen.

Die Ausführung der Lenne-Lahn-Eisenbahn wird jetzt von einem andern als dem bisher in Aussicht genommenen Ausgangspunkte (Altenhundem) projectirt. Nach dem Frankf. Journ. wäre Siegen als Ausgangspunkt ins Auge gefasst, um von da einerseits nach Dillenburg, anderseits nach Marburg zu bauen.

Das bereits in voriger Nummer erwähnte Privilegium vom 21. August 1871 — wegen Emission auf den Inhaber lautender Prioritäts-Obligationen der Märkisch-Posener Eisenb.-Ges. im Betrage von Einer Million Thaler — setzt Folgendes fest: Nachdem von Seiten der Gesellschaft auf Grund des in der Generalversammlung vom Juni 1871 gefassten Beschlusses darauf angetragen worden ist, derselben Behufs Herstellung des vollständigen betriebsfähigen Zustandes der Märkisch-Posener Eisenbahn, welcher mit dem im Gesellschaftsstatute vorgesehenen Actiencapitale von 14 500 000 Thlrn. nicht hat bewirkt werden können, die Aufnahme eines Darlehns gegen Ausstellung auf den Inhaber lautender und mit Zinsscheinen versehener Prioritäts-Obligationen zu gestatten, ist dazu die landesherrliche Genehmigung unter nachstehenden Bedingungen ertheilt: Die Obligationen werden unter der Bezeichnung „Prioritäts-Obligationen der Märkisch-Posener Eisenbahn-Gesellschaft" in Appoints von Fünfhundert Thalern und Einhundert Thalern unter fortlaufenden Nummern, und zwar: 1) Sechshundert Tausend Thaler in Stücken zu Fünfhundert Thalern unter Nummer Eins bis Zwölfhundert, und 2) Vierhundert Tausend Thalern in Stücken zu Einhundert Thalern unter Nummer Zwölfhundert und Eins bis Fünftausend Zweihundert. Die Prioritäts-Obligationen werden mit 5 Procent, in halbjährigen Raten am 2. Januar und 1. Juli jeden Jahres von der Gesellschaftscasse in Guben, sowie von den durch den Verwaltungsrath in öffentlichen Blättern namhaft zu machenden Bankiers oder Cassen ausgezahlt. Die Prioritäts-Obligationen unterliegen der Amortisation, die mit 1874 beginnt und alljährlich den Betrag von ½ Proc. oder 5000 Thlr. unter Zuschlag der durch die eingelösten Obligationen ersparten Zinsen umfasst. Die Amortisation erfolgt entweder durch den Ankauf an der Börse bis zum Nominalwerthe oder in Folge der Kündigung durch Zahlung des Nominalwerthes. Es bleibt jedoch der Generalversammlung der Eisenbahngesellschaft vorbehalten, den Amortisationsfonds zu verstärken und so die Tilgung der Prioritäts-Obligationen zu beschleunigen.

Die auf den 29. d. M. ausgeschriebene Generalversammlung der Actionäre der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft hat die Theilnahme der Actionäre scharf angeregt. Das Interesse ist um so lebhafter, als die August-Einnahmen die Hoffnung auf eine gesteigerte Rentabilität unterstützen. Die Börse handelt bereits die Dividendenscheine mit 14¼ Proc. Für um so wichtiger hält man deshalb die von der Generalversammlung zu treffenden Entscheidungen. Diese werden, abgesehen von den regelmässigen Gegenständen der Beschlussfassung, die Ausdehnung des Unternehmens durch Fortsetzung der Bahn von Gleiwitz in der Richtung auf Morgenroth und über Antonienhütte in der Richtung auf Schwientochlowitz und Kattowitz nebst Zweigbahnen behufs Anschlusses an die zwischen der Oberschlesischen und der Wilhelmsbahn belegenen Gruben und Hüttenwerke betreffen. Fernerkommen zur Beschlussfassung der Antrag, den Termin der ratenweisen Ausgabe der Stammactien litt. D. weiter hinaus zu legen, und schliesslich der bereits bekannte Antrag des Actionärs Paul, vom laufenden Jahre ab dem Fiscus seinen Gewinnantheil nur von dem Stammactiencapital litt. A und B, mithin von nur 6 303 100 Thlr. zu überweisen.

Von der Breslau-Warschauer Bahn ist die Strecke Oels-Wartenberg bei der am 5. d. M. vorgenommenen polizeilichen Besichtigung für gut ausgeführt befunden worden und steht die Eröffnung der Strecke nach Eintreffen der handelsministeriellen Genehmigung für nächste Zeit bevor.

Die neue Eisenbahnstrecke Insterburg-Thorn, welche jetzt erst bis Gerdauen fertig und im Betriebe ist, wird vom 1. October ab bis Korschen dem Verkehr übergeben werden. Die Absicht, die Bahn zu diesem Termine schon bis Bonsen zu eröffnen, ist aufgegeben, doch wird gehofft, bis zum 1. November die Arbeiten so weit geführt zu sehen.

Die Strecke Flatow-Conitz wird im Laufe des Herbstes sicher zur Eröffnung kommen.

Die Fortsetzung der Ostpreussischen Südbahn von Lyck-Prostken (Preussisch-Russische Grenze), wo sie sich dann an die Bahn Grajewo-Brest anschliessen wird, ist soweit im Baue vorgeschritten, dass der Eröffnung dieser Bahnstrecke zum 1. November entgegengesehen werden darf.

Mitglieder des hiesigen Consortiums zur Erbauung der Berlin-Schwerin-Kieler Bahn unterhandeln gegenwärtig mit den betheiligten Mecklenburgischen und Holsteinischen Communen wegen deren Betheiligung an dem auf 15 Mill. Thlr. veranschlagten Actiencapital. Wie ich schon früher berichtet zu haben glaube, will das Consortium die Unterbringung von 12 Millionen auf sich nehmen, den Rest sollen die adjacirenden Ortschaften aufbringen. Ende voriger Woche hat die Stadt Parchim ihrerseits eine Betheiligung auf Höhe von 50 000 Thlrn. zugesagt, diese Zusage jedoch an eine Bedingung in Betreff der Anlage des Bahnhofs geknüpft.

Preussen. Die Formation eines Eisenbahn-Bataillons aus geeigneten Mannschaften des activen Dienststandes der Infanterie

und der Pioniere ist, wie der Deutsche R.-A. berichtet, unter entsprechender Verwendung des in den Feld-Eisenbahn-Abtheilungen vorhandenen Personals und Materials Allerhöchst genehmigt und unter Vorbehalt der Bestätigung des vorzulegenden Special-Etats bestimmt, dass das genannte Bataillon in Berlin in der Stärke von rund 500 Köpfen zu formiren und zunächst für die in Frankreich verbleibende Occupations-Armee in Bereitschaft zu halten ist. Dasselbe wird indess zugleich als Friedensstamm der für Eisenbahnzwecke nothwendigen mobilen Formationen und daher mit Rücksicht auf die Ausbildung des für den Krieg erforderlichen Constructions- und Betriebs-Hülfs-Personals organisirt werden. Auch wird dem Bataillon die entsprechenden Vorbereitungen für die vorbezeichneten mobilen Formationen, so wie die Beschaffung und Bereithaltung des für Herstellungsarbeiten nöthigen Kriegsmaterials etc. übertragen. Das zu formirende, selbständige Bataillon ist in disciplinarischer und öconomischer Beziehung dem General-Inspecteur des Ingenieur-Corps etc. jedoch mit der Maassgabe unterstellt, dass der Chef des Generalstabes der Armee einerseits die Vorschriften für die special-technische Ausbildung zu erlassen, andererseits von den Erfolgen derselben sich Ueberzeugung zu verschaffen hat. — Das Officierpersonal wird aus dem Ingenieur-Corps entnommen; letzteres hat auch die höheren Officiere für die öconomischen Musterungen zu commandiren.

Das Kriegs-Ministerium hat in Folge dessen angeordnet, dass der Zusammentritt des vorbezeichneten Eisenbahn-Bataillons in seinem Garnisonorte Berlin am 1. October d. J. erfolgt und dass denjenigen jungen Leuten, welche sich dem Maschinen- oder dem Eisenbahn-Ingenieurfache gewidmet haben und sonst die Qualification zum einjährig freiwilligen Dienst besitzen, gestattet sein soll, am 1. October jeden Jahres als einjährig Freiwillige in das qu. Bataillon einzutreten.

Oesterreich-Ungarische Correspondenz.

Hs. Wien, 11. September 1871. (Rückgang der Bahnwerthe. Die Bahnen als Ursache und Abhülfe der Geldnoth. Dniester-Bahn, Subscription und aus dem Prospect. Concession und Fusion der Bahn Chyrow-Stanislau. Ungarische Regierungserlässe über Grundeinlösung, Damm-Durchlässe, Dienstkappen, Zollbestimmung, Commun.-Objecte, Magazinsbücher und Signalisirung. Ungar. Gesetz-Entwurf, betr. Bewilligung zu Bahn-Vorarbeiten. 19te Bewilligung für Ofen-Neu-Szöny. Oesterr. Verordnungen, betr. Eisenbahnwesen. Verhandlungen der Enquête über Zollverfahren. Transport-Calamitäten und Getreide-Differentialtarife. Südbahn. Ferd.-Nordbahn. Nordwestbahn. Ungar. Nordostb. Ungar.-Galiz. und Carl-Ludwigs-Bahn. Personalien der Böhm. Westbahn.)

Der momentane Aufschwung, welchen die Eisenbahn-Titres noch im Laufe der Vorwoche genommen hatten, konnte sich der Geldnoth und der Erhöhung des Bankzinsfusses gegenüber nicht behaupten. Alle unterlagen erheblichen Reductionen mit Ausnahme der Südbahn-Actien. Die reinen Anlage-Papiere mussten der Geldbeschaffung dienen. So verloren Nordbahn 40, Staatsbahn und Süd-Norddeutsche 6, Carl-Ludwig- sowie West- und Theissbahn 4—5 fl., Ungar.-Galiz. und Franz-Josef 4, Nordwest 3, andere jüngere Bahnen $2^1/_2$ bis 3 fl.

Es wird den Bahnen ein Theil der Geldnoth beigemessen, während andererseits von denselben auch eine ziemliche Abhilfe erwartet wird. Die Banken müssen nämlich bei der zu Ende der Saison forcirten Beschleunigung der Bahnbauten die zu billigen und gar keinen Zinsen verwendeten riesigen Summen aus den Emissionen, den Bauunternehmungen zuweisen, welche Millionen in die unwirthlichen Gegenden der Bahnanlagen wandern und nicht sobald wieder dem Verkehre dienen. Andererseits wird die Realisirung der langsichtigen Wiener Rimessen gewärtigt, welche mehrere Banken für die in den letzten 2 Monaten massenhaft verkauften Prioritäten erhalten haben.

Nichtsdestoweniger nehmen die Bahnemissionen doch wieder ihren Anfang.

Die Subscription für die bereits in der letzten Correspondenz (S. 717) hervorgehobene Dniester-Bahn (Chyrow-Stryi) findet den 12. Sept. statt.[1] Wäre diese Trace wirklich nicht eine in jeder Beziehung überaus vortreffliche, so würde ihr der Uebereifer der sich zum ersten Male in Bahngeschäften versuchenden Vereinsbank sehr schaden. Die Journalistik trägt mit so starken Farben auf, dass man misstrauisch werden könnte. Dabei werden thatsächliche Unrichtigkeiten geltend gemacht, wie dass Przemysl den Anschlusspunkt bilden werde, was ohne ein (wegen der berechtigten Einsprache der gefährdeten Nachbarbahnen kaum zu erwartendes) Reichsgesetz nicht angeht. Bei dem gegenwärtigen Agio wird sich die Actie, billig genug, auf 147 fl., die Priorität auf 171 fl. stellen, auch wurde der Bezug des Papiers bis über die Hälfte November verlegt, um der Geldknappheit zu begegnen. Da diese Bahn wegen der geringen Ausdehnung kaum selbstständig bleiben wird, so ist es aufgefallen, dass schon ein General-Director u. z. in der Person des 2. Rechtsconsulenten der Nordbahn D. v. Ostheim angestellt wurde.

Eine der unmittelbaren Nachbarinnen dieser Bahn, die von Chyrow-Lemberg-Landesgrenze am Beskid-Stanislawow

[1] Aus dem Prospecte entnehmen wir Folgendes:

Die Dniester-Bahn beginnt bei Chyrow, einem Punkte der Przemysl-Lupkower Eisenbahn, führt über Felsztyn und Marynowice nach Sambor, von wo sie durch die Ebene der Bistricza Drohobycz erreicht. Von hier läuft die Fortsetzung längs der Haupt-Commercialstrasse nach Stryi. Die Flügelbahn zweigt von Drohobycz nach Boryslaw ab.

Die Dniester-Bahn ist durchgängig Thalbahn. Es ist deshalb das präliminirte Baucapital ein im Verhältniss zu den Kosten anderer Bahnen in Oesterreich ungewöhnlich geringes, und wurden nicht mehr als 800 000 fl. Nominale per Meile als nothwendig erachtet.

Die Verkehrs-Quelle der Chyrow-Stryier Eisenbahn wird der Reichthum der von ihr durchzogenen Gebiete an Natur-Producten sein. Die Salinen von Drohobycz und Stebnik produciren jährlich 300 000 Ctr. Salz, und ihr gesammtes Absatzgebiet ist eben jenes der Chyrow-Stryier Eisenbahn.

Der Bezirk von Boryslaw enthält bekanntlich einen unermesslichen Reichthum an Erdproducten. Die Ausfuhr wird derzeit mit 400 000 Centnern Naphtha und 600 000 Centnern Nebenproducten angenommen, eine Summe, deren Verdoppelung in kürzester Zeit mit Sicherheit zu erwarten steht.

Der Reichthum der Bezirke Sambor, Drohobycz und Stryi an landwirthschaftlichen Producten ist notorisch und bildet insbesondere eine Quelle der Prosperität der Carl-Ludwig-Bahn. Diese verfrachtete 1869: 1 949 492 Ctr. Getreide und andere Boden-Producte, wovon circa die Hälfte ihr aus den Bezirken von Sambor, Stryi und Drohobycz zufloss, die selbstverständlich nunmehr den Weg über die Chyrow-Styier Bahn nehmen wird.

Die Heu-Production pro 1870 in den Bezirken Sambor, Drohobycz, Stryi und Dolina betrug 2 984 440 Centner. Der Bedarf an Futter-Materiale in vielen Oesterreichischen Ländern und im benachbarten Deutschen Reiche wird gewiss, wenn die Eisenbahn durch billige Tarife unterstützend eingreift, aus den meilenlangen Marsch-Triften am Dniester und seinen Nebenflüssen gedeckt werden.

Die Haupt-Stapelplätze des Ochsenhandels für Ost-Galizien sind Stryj und Zurawno; von beiden Orten geht das Vieh derzeit ausschliesslich die alte Ochsenstrasse Stryi-Drohobycz-Sambor-Przemysl zur Carl-Ludwig-Bahn, und diese weist in ihrem letzten Rechenschafts-Berichte einen Transport von 830 933 Centner Rindvieh aus, von welchen ihr mindestens zwei Drittheile von den früher genannten Bezirken zugeführt wurden. Ebenso exportirte diese Bahn im Jahre 1869: 340 000 Centner Schweine, welche gleichfalls zum allergrössten Theile aus dem Gebiete der Eisenbahn Chyrow-Stryi an die Carl-Ludwig-Bahn abgegeben wurden.

Ausser diesen eminenten Einnahmsquellen der Dniester-Bahn hat dieselbe nach den vorhandenen officiellen Ausweisen bedeutende Einkünfte aus der Verführung von Eisen zu erwarten.

Eichenholz wird der Eisenbahn Chyrow-Stryi einen sehr bedeutenden Export-Artikel liefern; heute schon beziehen die Nordbahn und die Carl-Ludwig-Bahn ihre Eichen-Sleepers ausschliesslich aus Galizien, und man kann den jährlichen Export mit mindestens 400 000 Centner veranschlagen.

Zwischen Chyrow und Drohobycz befinden sich 20 Brennereien, welche jährlich 350 000 Centner Branntwein erzeugen, 22 Mahlmühlen mit einem Jahres-Erzeugnisse von 200 000 Centner Mehl, 11 Brettsägen, welche 300 000 Centner Schnitt-Holz liefern.

Der schwunghafte Handel im Allgemeinen, die zahlreichen und grossen Märkte und die so bedeutende Naphtha-Industrie, die ununterbrochen 15—20 000 Menschen beschäftigt, werden der Bahn eine grosse Anzahl Reisender zuführen, gleichwie Jene, die in Hinkunft, nach Vollendung der Strecke Stryi-Stanislau, diesen kürzesten Weg zwischen Galizien und der Bukowina wählen werden.

Eine Zusammenstellung der Fracht-Artikel ergiebt, dass der Eisenbahn Chyrow-Stryi-Boryslaw ein Frachtenverkehr in der ersten Wagenclasse von 55 136 000 Meilen-Centnern, und in der zweiten ein Quantum von 2 000 000 Meilen-Centnern in sicherer Aussicht stehen. Den Tarif in der ersten Classe zu 2 kr. per Meile und Centner, und in der zweiten zu 3 kr., im Personen-Verkehre zu $20^3/_{10}$ kr. gerechnet, ergiebt sich aus dem Güter-Verkehre ein Ertrag von 1 162 811 Gulden und aus dem Personen-Verkehre 128 000 fl., zusammen rund 1 290 000 fl. Rechnet man mit Rücksicht auf den Umstand, dass die Chyrow-Stryjer Bahn durchaus Thalbahn ist, also die Verkehrs-Schwierigkeiten und die Abnutzung des Materiales geringfügig sein muss, ferner mit Rücksicht darauf, dass der Bahn eine 30jährige Steuerbefreiung gewährt wurde, die Betriebskosten mit 40 % ab, so stellt sich die Gewissheit eines sehr respectablen Erträgnisses der Actien der Bahn, nach Abschlag der Verzinsung der Prioritäten, schon in den ersten Jahren heraus.

Die Dniester-Bahn ist in der seltenen glücklichen Lage, nicht erst auf eine erstehende Industrie warten zu müssen, sondern sie findet in ihrem eigenen Gebiete an der ungeheueren Quantität von Erdproducten, an der enormen Getreide- und Heuproduction, an dem massenhaften Viehexporte die Bedingungen zu raschem Gedeihen und sicherer und dauernder Prosperität, weil diese Schätze nur einer Eisenbahn harren, um dahin zu gelangen, wo sie allezeit richten Absatz finden.

Nach Vollendung der ersten Ungarisch-Galizischen (Przemysl-Lupkower Bahn) und der Beskid-Bahnen wird die Dniester-Bahn ein wichtiges Mittelglied für den Welthandel, denn ihr, als der kürzesten Linie, muss der gesammte über Galizien vom Osten nach dem Westen und umgekehrt führende Verkehr sich zuwenden.

Bis zur vollständigen Herstellung der Bahn werden die 5proc. Zinsen in Silber sowohl der Prioritäten als der Actien von der k. k. priv. Oesterr. Vereinsbank garantirt und können bei sämmtlichen Zeichnungsstellen in Empfang genommen werden.

[2] Das zur Subscription aufgelegte Gesammtcapital von 12 Millionen Gulden Oe. W. Silber zerfällt in 24 000 Actien à 200 fl. Oe. W. in Silber oder $133^1/_3$ Thlr. = 4 800 000 fl. Silber Oe. W. und in 24 000 Prioritäten à 300 fl. Oe. W. Silber oder 200 Thlr. = 7 200 000 fl.

wurde dem billigsten Offerenten, dem Fürsten Poninski im Vereine mit der Oesterr. Bank conzedirt. Es sollen sowohl mit dem Grafen Berkowski wegen Ueberlassung seiner Ungar. Concession von Munkács an dieselbe Landesgrenze, als auch mit der 1. Ungar.-Galiz. Bahn wegen Fusionirung der beiden Karpathen-Bahnen Unterhandlungen im Zuge sein.

Regierungsseitig ist der Rücktritt des Staatssecretairs im Ungar. Commun.-Min. Grafen Kapáry zu melden; das Bahnwesen weiss nicht viel von seiner Amtsthätigkeit zu registriren. Ungar. Regierungsanordnungen sind erflossen: über die Einlösung und Vermarkung eingeleisiger Bahnen; Durchlässe an Dämmen können auf Andringen der Gemeinde bei Wassergefahr auch ohne Regierungs-Genehmigung angebracht werden; die den Stationsvorstand kennzeichnende Dienstkappe darf bei Personen-Zügen von keinem 2. Beamten der Station getragen werden. Ferner sollten im Ungar. Commun.-Min. Berathungen über ein neues Gesetz, betreffend die Bewilligung von Vorarbeiten für Bahnen gepflogen werden; die wesentlichsten Punkte wären: eine Ministerial-Commission hat die Nothwendigkeit der betreffenden Linie zu constatiren, die Bewerber haben den nöthigen Fond auszuwerfen und die mit den Vorarbeiten betrauten Fachmänner zur Genehmigung nahmhaft zu machen, endlich soll die Bewilligung nur Einem Bewerber gegeben werden. Mittlerweile erhält solche Jeder, der 1 fl. Stempel und einige Gänge darauf verwendet, sehr leicht. So wurde nun die 19. Bewilligung zu Vorarbeiten für die allerdings hochwichtige Linie Ofen-Neu-Szöny ertheilt.

In Oesterreich wurden folgende Verordnungen erlassen: im Einvernehmen mit der Ungar. Regierung wurde erklärt, dass alle schmiedeisernen Eisenbahnwagen-Bestandtheile, insofern dieselben nicht vollständig abgeschliffen, gefirnisst, polirt, lackirt und emaillirt sind und nicht noch einem niedrigeren Zollsatze unterliegen, zu jenen groben Eisenwaaren gehören, welche bei der Einfuhr mit 2 fl. per Ctr. netto zu belegen sind. — Ein Rundschreiben an die Bahnen fordert die Aufertigung der Pläne sämmtlicher auf ihren Linien befindlichen Communications-Objecte unter 10 Fuss lichter Höhe und 9 Fuss Breite. — Die Form der Berichte über Bahnunfälle und sonstige ausserordentliche Verkehrsvorkommnisse wurde vorgeschrieben. Die Anordnung der Führung von förmlichen Magazins-Büchern und Frachtbrief-Vermerkungen zur Feststellung der Priorität der Aufgabe behufs Wahrung derselben bei der Güter-Expedition, wurde den Bahnen eingeschärft. — Endlich ist die einheitliche Signalirungs-Vorschrift hinausgegeben und deren Einführung auf den 1. Mai 1872 angeordnet worden.

Von allgemeinen Angelegenheiten ist zu berichten: die von der Wiener Handelskammer berufene Eisenbahn-Enquête wird erst im October d. J. die Sitzungen wieder aufnehmen, nachdem die Landtage viele Mitglieder zurückhalten. — In Geschäftskreisen circulirt eine Erinnerung ans Finanz-Ministerium wegen Abstellung der Uebelstände beim Zollverfahren im Bahnverkehr. Es wird an das vor einem Jahr von den Bahnen überreichte Promemoria über das Zollverfahren in Bodenbach angeknüpft und nachgewiesen, dass entgegen der minist. Erklärung unser Zollverfahren nicht dem des Zoll-Vereins nachgebildet ist und sehr bedeutend hinter den Fortschritten der Zeit zurückbleibt. — In den Blättern beginnen wieder die sich mit jedem Herbst erneuernden Klagen über Transport-Calamitäten im Getreide-Export, obwohl derselbe noch eigentlich nicht begonnen hat und nach dem Ernteberichte unserer Nachbarn auch fraglich ist. Es scheint aber dahinter mehr Animosität als Wahrheit zu stecken, denn die Bahnen, insbesondere die Oesterr. Staatsbahn, gegen welche sich die Klagen zunächst wenden, haben sich für die Campagne gut mit Wagen versehen. — Die Bayerischen Landwirthschaftsvereine agitiren gegen die das Ungar. und Galiz. Getreide begünstigenden Differentialtarife. Dasselbe kostet von Pest nach Leipzig ca. 1 fl. 4 kr. per Ctr. Fracht, während das gleiche Quantum auf der Strecke Hof-Leipzig ca. 2 fl. kostet. Es dürfte kaum eine betheiligte Bahnverwaltung geben, welche derartige gemeinschädliche Restrictionen wieder einführen wollte.

Von den einzelnen Bahnen ist Folgendes zu berichten: Die früheren Verwaltungsräthe v. Hopfen und v. Winterstein sind unter gewissen Vorbehalten, die sich auf die Wahrung der Interessen des Kaiserstaates bei der nun ernstlichen Trennung der beiden Netze der Südbahn beziehen, wieder in den Verwaltungsrath getreten. — Die Südbahnbons haben beim Incasso der Coupons am 1. Decbr. einen kleinen Verlust durch das gegenwärtig in Frankreich bestehende Agio erlitten. Derselbe beträgt ca. 10 Kreuzer pro Coupon von 15 Francs und entspricht somit einem Minderwerthe von 4 fl. pro Bon, welche beim Steigen des Agio noch erheblich am Course einbüssen können. — Die Linie Villach-Franzensfeste wird statt im October 1872 voraussichtlich schon Ende November d. J. eröffnet. Dadurch wird speciell zwischen Pest und dem Europäischen Westen die kürzeste Verbindung hergestellt. Die Südbahn, welcher für den Export nach Frankreich bisher nur die ohnehin stark überladene Triester Linie zur Disposition stand, kann jetzt erst in den Oesterr. Getreide-Export kräftig eintreten. Für die Kaiserin Elisabeth-Westbahn kann diese Concurrenz gefährlich werden.

Das Handelsministerium hat den zwischen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Oesterr. Nordwestbahn geschlossenen Kaufvertrag bezüglich der Flügelbahn Jedlersee-Stockerau genehmigt und auf das dem Staate darauf zustehende Heimfallsrecht durch die Erklärung verzichtet, keinen Anspruch auf den Kaufschilling von 1 Million fl. zu erheben, doch muss die Nordbahn denselben binnen 5 Jahren zur Herstellung einer neuen anschliessenden Bahnlinie verwenden. — Zum Regierungs-Inspector sämmtlicher Linien der Nordbahn wurde v. Klaudy ernannt. — Zwischen Wien und Brünn wird in Folge einer Petition der betreffenden Bevölkerung ein weiterer Verbindungszug eingelegt. Die für den 15. December gehoffte Eröffnung der Verbindungsstrecke der Nordwestbahn mit Wien ist wegen des nothwendigen Umbaues eines Pfeilers der Thaya-Brücke bis nächstes Jahr verschoben.

Die Theilstrecke N. Károly-Szathmár der Ungar. Nordostbahn, welche schon am 1. October 1870 laut Concession eröffnet werden sollte, hat die technisch-polizeiliche Probefahrt bestanden und wird am 25. September dem Verkehr übergeben. Es wurden einer der bedeutendsten Getreidefirmen ausnahmsweise Transporte auf dieser Linie gestattet, was viele Beschwerden der übrigen Frachthändler hervorgerufen hat. — Die Linie Szerencs-Ujhely-Legenye muss am 1. October d. J. eröffnet werden, weil dies der Termin für die Eröffnung der anschliessenden Linie Legenye-Homona der 1. Ungar.-Galizischen Eisenbahn ist. — Da die Nordostbahn für ihre Linie Nyiregyháza-Ungvár besondere Titel emittirte, so hat die Wiener Börsenkammer nach erfolgter Anfrage beim Ungar. Finanz-Ministerium erklärt, dass zwischen den Actien der 1. und 2. Emission kein Unterschied besteht.

Die Galizische Carl-Ludwigsbahn wird im October d. J. den Verkehr nach Podwoloczyska eröffnen. Die Russische Linie nach Kiew wird auch bis dahin vollendet und sie erhält schon von der Carl-Ludwigsbahn die Fahrbetriebsmittel aus Deutschland zugeführt. Die Contremine erwartet aber von der neuen Strecke keine Erhöhung der Einnahmen für die Carl-Ludwigsbahn, weil der bisherige Export des Ost-Galizischen Getreides nach Westen, nunmehr den directen Weg nach Odessa zum Meere nehmen soll.

Bei der Böhmischen Westbahn fanden eingreifend Personal-Veränderungen statt. Director Mráz wurde pensionirt, der sehr verdiente Dr. Sochor wurde General-Director und der tüchtige Ober-Inspector Wisgril kommt nach Wien.

Die Betriebs-Ergebnisse der Oberschlesischen Eisenbahn im Jahre 1870. Der „Jahresbericht über die Verwaltung der Oberschlesischen Eisenbahn für 1870" umfasst zum ersten Male auch die Betriebs- und Finanz-Ergebnisse der seit dem Anfange des Berichtsjahres mit dem Oberschlesischen Unternehmen dauernd vereinigten Wilhelms- und Neisse-Brieger Eisenbahn. Dieser Umstand, sowie die eigenthümliche Beeinflussung der regelmässigen Verkehrsentwickelung durch die Kriegsverhältnisse in der zweiten Hälfte des Jahres 1870 geben der durch umfassendes und sorgfältig geordnetes statistisches Material sich auszeichnenden Darstellung ein hervorragendes Interesse. Wir beschränken uns, nach Maassgabe des uns zu Gebote stehenden Raumes auf den wesentlichsten Inhalt unter Beobachtung der von uns auch in früheren Jahren gewählten stofflichen Anordnung.

Die räumliche Ausdehnung des gesammten Unternehmens der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft umfasst nunmehr neben

a) der alten Stammbahn mit ihren Abzweigungen zum Anschlusse theils an andere Eisenbahnen, theils an industrielle Etablissements in einer Länge von	35,77	Meilen,
b) die Breslau-Posen-Glogauer Bahn mit	27,84	„
c) die Oberschlesische Rossbahn mit	12,00	„
d) die Stargard-Posener mit	22,63	„
e) die Neisse-Brieger mit	5,83	„
f) die Wilhelmsbahn (einschliesslich der Pachtstrecken Landesgrenze-Oderberg und Kattowitz-Emanuelsegen)	24,67	„
zusammen also eine Betriebsstrecke von	128,74	Meilen.

Hiervon sind ad a eine Strecke von 52 277,5 laufende Ruthen und ad b eine solche von 5753 Ruthen doppelgeleisig hergestellt. — Von den im Bau begriffenen Bahnen waren am Schlusse des Jahres 1870 auf der Linie Posen-Thorn-Bromberg der Unterbau der Strecke Posen-Inowraclaw-Thorn bis auf die Anschlüsse bei Posen und Bromberg und die Durchschüttung des Netzesees vollendet, der Oberbau auf 12 Meilen hergestellt, viele Betriebsgebäude unter Dach gebracht. Auf der Strecke Inowraclaw-Thorn ist das Planum auf 1½ Meilen hergestellt. Die Eisenbahn Breslau-Mittelwalde-Landesgrenze und Kosel-Neisse-Frankenstein nebst Abzweigungen, deren Erweiterung durch die in der Generalversammlung vom 13. Mai 1871 beschlossene Zweigbahn von Leobschütz nach der Landesgrenze in der Richtung auf Jägerndorf zum Anschluss an die Mährisch-Schlesische Centralbahn bevorsteht, ist am 7. Juni 1870 in Angriff genommen. Zum 1. October 1871 ist die Betriebs-Eröffnung der Strecke Breslau-Strehlen in Aussicht genommen.

Das bis jetzt landesherrlich genehmigte Anlagecapital der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft beträgt am Jahresschlusse 74 803 100 Thlr. und besteht in 21 010 300 Thlr. Stammactien (A, B, C und D) und 53 792 800 Thlr. Prioritäts-Obligationen. Die Stammactien Litt. D (8 404 100 Thlr.) sind noch nicht emittirt. Der Baufond

der Stammactien Litt. C hatte einen Vorschuss von 22 664 Thlr. aus disponiblen Fonds. Der Baufond der Breslau-Posen-Glogauer Bahn schliesst mit einem Vorschusse von 426 545 Thlr. aus anderen disponiblen Fonds. Vom Baufonds der Posen-Thorn-Bromberger Bahn (13 000 00 Thlr. Litt. H) sind Ende 1870 noch 9 767 800 Thlr. und von dem Prioritäten-Baufond der Mittelwalder Bahn (13 395 900 à 5 Proc. von 1869) noch 3 395 900 Thlr. unbegeben gewesen.

Die Anlagecapitalien der Stargard-Posener Eisenbahn bestehen aus 7 300 000, der Neisse-Brieger 1 450 000, der Wilhelmsbahn 9 500 000 Thaler.

Von den Stammactien der Neisse-Brieger Bahn im Betrage von 1 100 000 waren bis ultimo 1870 gegen die neuen „Neisse-Brieger Prioritätsobligationen der Oberschlesischen Eisenbahn“ 1 003 200 Thlr., und von den Stamm- resp. Stammprioritätsactien der Wilhelmsbahn im Betrage von 5 366 750 Thlr. zur selben Zeit schon 5 224 350 Thlr. gegen neue „Wilhelmsbahn-Prioritätsobligationen der Oberschlesischen Eisenbahn“ umgetauscht.

Die Betriebsorganisation hat in Folge der Fusionirung der Neisse-Brieger und Wilhelmsbahn mit dem Oberschlesischen Unternehmen nur in soweit eine Modification erfahren, als seit dem 25. April 1870 für die Leitung der Geschäfte der Bahnunterhaltung und des engeren Betriebsdienstes der Wilhelmsbahn eine, aus einem technischen und einem administrativen Mitgliede bestehende, der Königl. Direction zu Breslau untergeordnete „Commission“ mit dem Sitze in Ratibor eingesetzt ist, deren Mitglieder zugleich Mitglieder jener Direction sind. Die Verwaltungsräthe der Neisse Brieger und Wilhelmsbahn sind, mit ähnlicher Competenz wie der Verwaltungsrath der Stargard-Posener Bahn, in Function geblieben. Ihnen liegt die Vertretung der Interessen dem Staate und der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft gegenüber ob, soweit es sich um Erfüllung der von beiden vertragsmässig übernommenen Verpflichtungen handelt.

Die speciellen Finanz-Ergebnisse des Betriebs bei den einzelnen Bahnlinien sind aus nachstehenden Angaben in vergleichender tabellarischer Form zu ersehen:

Bahnen.	Einnahmen. Personenverkehr. Thlr.	Güterverkehr. Thlr.	Verschied. Einnahmen. Thlr.	Gesammt-Einnahmen. Thlr.	Ausgaben des Betriebsfonds. Thlr.	Ueberschuss des Betriebsfonds. Thlr.	Ausgabe des Erneuerungsfonds. Thlr.
Oberschlesische	662 736	4 674 515	979 614 *	6 316 865	2 142 607	4 174 258	770 348
Breslau-Posen-Glogau . .	471 645	1 004 874	182 651	1 659 170	848 697	810 473	290 733
Stargard-Posen	245 293	643 530	138 377	1 027 199	559 605	467 594	206 835
Rossbahn	—	157 067	4 381	161 448	41 255	120 193	51 746
Neisse-Brieger	77 394	105 489	22 266	205 149	84 611	120 508	14 815
Wilhelmsbahn	138 624	828 247	104 534	1 071 405	547 167	524 238	120 850

Bezüglich der Einnahmen und Ausgaben ergeben sich bei den verschiedenen Bahnen folgende Verhältnisse:

Es entfallen bei der

Bahn.	Einnahme auf die Meile Bahnlänge Thlr.	Einnahme auf die Nutzmeile. Thlr.	Sgr.	Pfg.	Ausgabe incl. Erneuerungsfonds auf die Meile Bahnlänge Thlr.	Ausgabe auf die Nutzmeile. Thlr.	Sgr.	Pfg.	Ausgaben incl. Erneuerungs-Fonds in Procenten der Einnahme.
Oberschlesische	176 596	18	11	9	81 436	8	14	5	46,11 Proc.
Breslau-Posen	59 596	10	21	7	40 927	7	23	6	68,69 „
Stargard-Posen	45 391	10	5	11	33 868	7	18	3	74,61 „
Neisse-Brieger	33 195	11	25	1	13 695	4	26	4	41,25 „ **
Wilhelmsbahn	43 429	11	11	2	27 078	7	2	9	62,85 „

* In dieser Einnahmeposition sind mit enthalten: der Netto-Ueberschuss der Neisse-Brieger Bahn mit 24 548 Thlr. und — abzüglich der Rücklage in den Erneuerungsfonds — der Ueberschuss der Rossbahn mit 103 965 Thlr., zusammen 128 513 Thlr., so dass der wirkliche Ueberschuss des Oberschlesischen Betriebsfonds sich auf 4 045 745 Thlr. reducirt (vergl. sub Nr. 6).

** Bei der Neisse-Brieger Bahn sind die Ausgaben des Erneuerungsfonds nicht mit in Betracht gezogen.

Das finanzielle Gesammtergebniss der Betriebsverwaltung aus allen Theilen des Unternehmens der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft gestaltet sich hiernach folgendermaassen:

der Ueberschuss des Betriebsfonds der Oberschlesischen Eisenbahn	4 045 745 Thlr.
der Ueberschuss des Betriebsfonds der schmalspurigen Zweigbahn (Rossbahn)	120 193 „
der Netto-Ueberschuss der Neisse-Brieger Eisenbahn	24 548 „
mithin der Gesammt-Ueberschuss	4 190 486 Thlr.

Dieser Ueberschuss des Unternehmens der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft fand Verwendung zur:

Dotirung der Reserve-Fonds der Oberschlesischen Eisenbahn	—	Thlr.
Dotirung des Erneuerungs-Fonds derselben	869 376	„
Dotirung des Erneuerungs-Fonds der schmalspurigen Zweigbahn	16 228	„
Verzinsung der Prioritäts-Obligationen Litt. A, B, C, D, G . . .	589 607	„
Amortisation derselben	115 486	„
Super-Dividende des Staates . .	639 203	„
Eisenbahn-Abgabe	257 075	„
Zuschuss zur Verzinsung der Stamm-Actien der Stargard-Posener Eisenbahn	50 000	„
Zuschuss zur Verzinsung der Wilhelmsbahn-Prioritäts-Obligationen der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft . . .	51 869	„
Zahlung von $12^{2}/_{3}$ Proc. Dividende an die Actionäre	1 596 785	„
Tantième für den Verwaltungsrath	4 857	„
Insgesammt wie vorhin		4 190 486 Thlr.

Es haben hiernach ausser der Oberschlesischen Hauptbahn nur die Rossbahn und die Neisse-Brieger Bahn Netto-Ueberschüsse an das Gesammtunternehmen abgegeben, wogegen die Stargard-Posener Bahn einen Zuschuss von 50 000 Thlrn. und die Wilhelmsbahn einen solchen von 51 868 Thlrn. erforderten.

Die speciellen Verkehrsverhältnisse gestalteten sich infolge der Kriegsereignisse nicht so günstig, als im Vorjahre. Handel und Industrie lagen darnieder, die für das Heer nothwendigen Transporte beschränkten den Betrieb und die aus jenen sich ergebenden Einnahmen waren zu unbedeutend, um die Einnahmen des regelmässigen Verkehrs auszugleichen. Mit Rücksicht auf die obwaltenden Verhältnisse sind die erzielten Resultate dennoch zufriedenstellend und die im Personen- und Güterverkehr für das Publicum eingetretenen Belästigungen immerhin möglichst gering gewesen.

A. Der Personenverkehr zeigt fast auf dem ganzen Bahncomplex die Erscheinung, dass die Mehrbeförderung von Personen den Militär-Transporten und der erhöhten Personenzahl in vierter Fahrclasse entstammt, was zumeist der durch den Krieg herbeigeführten Umgestaltung der wirthschaftlichen Verhältnisse, sowie der durch Beschränkung des Fahrplanes veranlassten Verschiebung der Benutzungsverhältnisse der verschiedenen Fahrclassen beizumessen ist.

Die geographische Lage der fünf Bahnen, über welche hier zu berichten ist, weist dieselben vorzugsweise auf den Binnenverkehr hin, da weder der internationale Verkehr, noch Vergnügungsreisen eine besondere Bedeutung für diese Bahnstrecken haben; und zwar erhält die Berlin-Posen-Glogauer Bahn den relativ geringsten, dagegen die Stargard-Posener und Neisse-Brieger Bahn den relativ grössten Frequenz-Zufluss durch den Verkehr mit anderen Bahnen, während die Oberschlesische und die Wilhelmsbahn bezüglich der Bedeutung dieses Verkehrs zum Binnenverkehr ihre Stelle inmitten der genannten Bahnen einnehmen.

Die Oberschlesische Bahn (Breslau-Oswiencim) beförderte: 1 655 073 (in 1869: 1 495 188) Personen, mit 8 506 235 (in 1869: 7 783 142) Personenmeilen — einschliesslich Gepäck-, Equipagen-, Pferde-, Hunde- und Militär-Effecten-Transporte — für 662 706 (in 1869: 691 565 Thaler.

Die Breslau Posen-Glogauer Bahn: 781 834 (671 661) Personen mit 6 414 135 (4 686 039) Personenmeilen — einschliesslich sonstiger Transporte — für 471 645 (399 990) Thlr.

Die Stargard-Posener Bahn: 397 389 (367 863) Personen mit 3 158 309 (2 716 468) Personenmeilen — einschliesslich sonstigen Transport — für 245 293 (243 089) Thlr.

Die Neisse-Brieger Bahn: 253 777 (207 096) Personen mit 1 187 736 (801 643) Personenmeilen — einschliesslich sonstigen Transport — für 77 394 (66 023) Thlr.

Die Wilhelmsbahn: 480 362 (472 407) Personen mit 1 838 957 (1 630 157) Personenmeilen — einschliesslich sonstigen Transport — für 138 624 (139 521) Thlr.

B. Güterverkehr. Die Oberschlesische und die Wilhelmsbahn finden die Grundquelle ihrer Güterbewegung vorwiegend in den von ihnen durchschnittenen reichen Berg- und Hüttenrevieren Oberschlesiens, deren Erzeugnisse sie theils in ihrem Bereiche verfahren, theils den zum Gesammtcomplexe gehörenden und auch den fremden Anschlussbahnen zuführen. Der Verkehr der drei anderen Eisenbahnen des Oberschlesischen Eisenbahn-Unternehmens ist nicht ebenmässig

gekennzeichnet durch das Vorherrschen einer Frachtgattung, indem dieselben, durch meist ackerbautreibende Gegenden führend, eine zwar mannigfaltig gestaltete, in Bezug auf die Grösse der Quantitäten aber mehr gleichmässige Güterbewegung besitzen.

Die gesammte Güterbewegung auf dem Bahn-Complexe Stargard-Posen-Lissa- (Glogau-), Breslau-Brieg- (Neisse-) Oswiecim (also ohne die Wilhelmsbahnstrecke) belief sich auf 76 005 180 (in 1869 ohne Brieg-Neisse: 73 550 131) Ctr., von denen in der Richtung nach Oswiecim 23 235 513 (1869: 21 624 342) Ctr. oder $30,_{57}$ ($29,_{40}$) Proc., und in entgegengesetzter Richtung 52 689 667 (51 925 819) oder $69,_{43}$ ($70,_{60}$) Proc. sich bewegten.

Die der Centnermenge nach umfangreichsten Transporte bestanden in:

		dagegen in 1869:
Steinkohle	45 607 602	41 055 718
Getreide	5 094 889	6 179 245
Bau- und Nutzholz	2 565 911	2 744 535
Kalk	2 483 415	2 973 156
Eisen, roh	2 330 555	2 251 856
Eisen, verarbeitet	1 305 511	1 466 585
Coaks	1 009 074	956 464
Hülsenfrucht, Sämerei	996 195	954 511
Mühlenfabrikate	948 955	1 246 638
Spirituosen und Spiritus	906 729	732 760

Auf der Wilhelmsbahn, auf welcher 17 098 411 Centner sich bewegten, waren die umfangreichsten Transporte (Centner):

		in 1869:
Steinkohle	9 721 652	7 718 577
Eisen, roh	1 163 338	1 186 375
Getreide	664 802	2 619 597
Baugut	513 171	1 426 419
Kalk (gebrannter)	470 605	537 264
Feld- u. Gartenerzeugnisse	370 609	235 274
Hülsenfrucht, Sämerei	248 210	48 203
Mühlenfabrikate	228 857	530 168

Auf dem gesammten Bahncomplexe zeigt sich sonach die Beeinflussung des Krieges insoweit, als vornehmlich in denjenigen Frachtgütern ein Rückgang bemerklich ist, welche auf die Bau- und Fabrikthätigkeit hinweisen, sofern dieselben nicht, wie beispielsweise „Spiritus", eine erhöhte Verkehrsbewegung zum Zwecke der Heeresversorgung erfuhren. Ausserdem verursachte die Blocade einen Wechsel in der Wahl der Handelswege, welche allermeist die Frequenz der Theilstrecke Breslau-Stargard benachtheiligte.

Auf den einzelnen Theilstrecken sind gefahren:

	Meilen-Ctr.	für Thaler	Frachtertrag für den Meilen-Ctr.	dagegen in 1869:
1) Oswiencim-Breslau	950 830 980	4 674 515	$1,_{74}$ Pf.	$1,_{81}$ Pf.
2) Breslau-Posen-Glogau	200 280 436	1 004 873	$1,_{76}$ „	$1,_{97}$ „
3) Posen-Stargard	105 731 174	643 682	$2,_{15}$ „	$2,_{29}$ „
4) Neisse-Brieg	13 986 659	105 705	$2,_{63}$ „	$2,_{79}$ „
5) Wilhelmsbahn	130 453 408	828 247	$2,_{27}$ „	$2,_{31}$ „

Die Durchschnitts-Einnahme für den Meilen-Centner ist somit bei allen Theilstrecken eine geringere geworden.

Der Viehtransport ward durch die Seuche mehrfach beeinträchtigt, so dass auf dem gesammten Bahncomplexe (Pferdetransporte ausgeschlossen) nur 89 509 (1869: ohne die Theilstrecken bei 4 und 5 73 327) Thlr. zur Einnahme gelangten.

Von Bergwerks- und Hüttenproducten erfuhr auch im Berichtjahr in erster Reihe die Steinkohle eine ansehnliche Steigerung, indem auf der Strecke 12 354 885 (1869: 11 122 100) Tonnen gleich 45 367 702 Centner mit 672 110 717 Meilencentnern für 2 710 644 (2 460 382) Thlr. Beförderung fanden. Einschliesslich der frachtfrei beförderten Betriebsdienstkohle erhöht sich dieses Quantum auf 12 799 744 (11 539 484) Tonnen. Diese Frequenzergebnisse sind von einer fast ununterbrochenen Verminderung der Durchschnitts-Einnahme für die gefahrene Tonne und für die Meilencentner begleitet, indem sich dieselbe für die Tour und für den Meilencentner in 1866 auf $9,_{26}$ Sgr. und $1,_{95}$ Pf., in 1870: auf $6,_{58}$ Sgr. und $1,_{45}$ Pf. stellte. Von dem obigen Kohlenquantum sind zugeführt den Stationen: a) der Oberschlesischen Bahn: 3 106 910 (3 019 799), b) anderer Bahnen: 9 247 975 (8 102 301) Tonnen. Die Befürchtung, dass neu entstandene Concurrenzen belangreichen Abbruch der Steinkohlenbewegung der Bahn thun würden, ist ebensowenig bezüglich dieser Einnahmequelle (betragend $59,_{60}$ Proc. der Gesammt-Einnahme in 1870) als betreffs des gesammten Güterverkehrs gerechtfertigt.

Auf der Rechte Oder-Ufer-Bahn sind im Ganzen 1 086 407 Tonnen und davon 218 490 nach Breslau gelangt, sicherlich kein bedeutendes Quantum; sollten aber auch, durch ausreichenden Fuhrpark unterstützt, die Transporte jener Bahn sich verzehnfachen — was sehr möglich und im Interesse Schlesiens zu wünschen ist —, so ist vorauszusehen, dass diese erhöhte Güterbewegung nur ein Resultat gesteigerter Productions- und Fabricationsverhältnisse Schlesiens sein wird, welches der Oberschlesischen Bahn keine Schmälerung zufügt, wohl aber mindestens zwei potente Schienenwege für den unbehinderten Güteraustausch nothwendig erscheinen lässt. Welcher Entwickelung Schlesien und seine Schienenwege entgegengeführt werden kann, wird bei näherem Eingehen auf die wirthschaftlichen Zustände von Rheinland und Westfalen ersichtlich. Aus den Betrachtungen und statistischen Angaben, welche sich in einer soeben veröffentlichten Arbeit* vorfinden, ergiebt sich, in wie hohem Grade die Industrieverhältnisse der genannten westlichen Provinzen die der Provinz Schlesien noch überragen, so dass die Eisenbahnen letzterer mit ihren an sich grossen Massentransporten noch lange nicht an die der Bergisch-Märkischen und Köln-Mindener Bahn hinanreichen, indessen mit dem nicht ausbleibenden Wachsthum der berg- und hüttenmännischen Thätigkeit und der neben dieser und durch diese zur Blüthe gelangenden anderen Gewerbe späterhin immer weniger nachstehen werden.

Die so eben von der Verwaltung der Oberschlesischen Eisenbahn publicirte „Statistische Tafel der Steinkohlen-Transportverhältnisse" seit 1847 liefert eine anschauliche Darstellung von dem gewaltigen Aufschwunge dieses Frachtgutes im Laufe der letzten 24 Jahre.

Die Transporte der Oberschlesischen schmalspurigen Zweigbahn (Rossbahn), welche meist Frachtzuführerin der Hauptbahn ist, erfreuten sich eines bis dahin noch unerreichten Umfangs; indem 19 850 859 Centner mit 28 394 246 Meilencentner für 157 067 (in 1869: 151 678) Thaler verfahren sind, worunter sich 7 790 604 Steinkohle, 4 399 312 Galmei und 6 214 095 Eisenerz befanden.

Nach Beendigung des Krieges erwies sich als nothwendiger Vorgang im Wirthschaftsleben, dass die Güterbewegung eine um so schwunghaftere und ergiebigere ward, indem die vor dem Kriege und während desselben unterlassenen Bezüge aller solcher Verbrauchs- und Verzehrsgegenstände, die zu den gewohnten Lebensbedürfnissen zählen, nachgeholt werden und dadurch zur reichlicheren Speisung der folgenden Betriebsperiode und demgemässer Erhöhung der Bahnrente beitragen müssen. Der gegenwärtige Coursstand der Actien der Oberschlesischen Eisenbahn entspricht diesen Vorgängen auf dem Gebiete des Güterlebens.

— *tz.* **Westfälische Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1870.) Das Netz der Westfälischen Eisenbahn umfasste wie im Vorjahre $52,_{47}$ Meilen, wovon $0,_{61}$ Meilen verpachtet sind. Ult. 1870 waren doppelgeleisig $15,_{544}$ Meilen.

Das verwendete Anlage-Kapital beträgt 23 897 279 Thlr. oder pro Meile 455 447 Thlr.

An Betriebsmitteln waren vorhanden: 121 Locomotiven nebst Tendern, 132 Personenwagen mit 6550 Plätzen, 54 Gepäck-, 1989 Güter- und 49 Arbeitswagen mit einer Gesammtladungsfähigkeit von 213 420 Ctrn., 13 Bahnhofs-, 27 Bahnmeisterwagen und 6 Draisinen.

Die Locomotiven haben 340 386 Nutzmeilen zurückgelegt.

Im Jahre 1870 wurden befördert: 8841 Personen in der I. Klasse, 139 244 in der II., 652 791 in der III., 389 869 in der IV. Klasse, 356 859 Militärs und 17 Auswanderer, zusammen 1 547 621 Personen, von welchen 1 110 050 im Binnenverkehre befördert sind. Da jede Person durchschnittlich $4,_{45}$ Meilen zurückgelegt hat, so beträgt die spezifische Frequenz 162 456 Personenmeilen. Die durchschnittliche Einnahme pro Person und Meile betrug $2,_{51}$ Sgr. Gegen das Vorjahr sind 139 879 Personen = $9,_{94}$ Procent mehr befördert. Ferner wurden befördert: 136 124 Ctr. Gepäck, 4443 Equipagen, 41 957 Pferde u. 5654 Hunde.

Im Güter-Verkehre kamen zur Beförderung 319 403 Ctr. Eilgut, 7727 Ctr. Postgut, 1 345 093 Ctr. der Normal- (I.) Klasse, 21 984 953 Ctr. der ermässigten Klasse und 15 883 192 Ctr. Kohlen (zus. 39 540 368 Ctr.), ferner 2 795 128 Ctr. Betriebs-Dienstgut und 78 021 Stück Thiere im Gewichte von 251 398 Ctrn., überhaupt 42 586 894 Ctr., woran der Local-Verkehr mit 5 979 102 Ctrn. participirt. Jeder Centner hat durchschnittlich $10,_{04}$ Meilen zurückgelegt, daher spezifische Frequenz 8 234 597 Centnermeilen und es beträgt die Einnahme pro Centner und Meile $2,_{04}$ Pf. Gegen das Vorjahr sind 4 932 439 Ctr. mehr befördert.

Die Einnahmen haben betragen: für Personen-Beförderung 575 936 Thlr., für Gepäck-Ueberfracht 15 599 Thlr., für Equipagen 33 903 Thlr., für Hunde 721 Thlr., für Pferde 72 645 Thlr. (zus. im Personen-Verkehre 698 803 Thlr.), für Eilgüter 107 388 Thlr., für Postgüter 1665 Thlr., für Frachtgüter 2 252 569 Thlr., für Eisenbahn-Fahrzeuge 9483 Thlr., für Viehtransporte 60 532 Thlr., an Extraordinarien 7590 Thlr. (zus. im Güterverkehre 2 439 227 Thlr.), aus sonstigen Quellen (incl. 16 167 Thlr. für die verpachtete Strecke) 220 013 Thlr., überhaupt 3 358 044 Thlr., pro Meile Bahnlänge 63 999 Thlr., pro Nutzmeile $9,_{87}$ Thlr. Gegen das Vorjahr sind die Einnahmen um 413 032 Thlr. gestiegen.

Die Ausgaben haben betragen: für die allgemeine Verwaltung 91 033 Thlr., für die Bahnverwaltung 774 656 Thlr., für die Transportverwaltung 1 295 100 Thlr., für Ergänzungen und Erneuerungen 474 508 Thlr., überhaupt 2 160 789 Thlr., bezieh. 41 181 Thlr. pro Meile Bahnlänge. Diese Ausgaben repräsentiren $64,_{35}$ Proc. der Einnahmen gegen $68,_{15}$ Proc. im Vorjahre.

Als Ueberschuss verblieben 1 197 254 Thlr. = 22 818 Thlr. pro Meile Bahnlänge, welche Summe an die Staatscasse abgeführt ist.

Das verwendete Anlage-Capital hat sich zu $5,_{01}$ Proc. verzinst. Rechnet man demselben die für nachträgliche Ergänzungsbauten

* „Beiträge für Handels- und Verkehrs-Statistik des Deutschen Reiches." Mit einer statistischen Tafel der Güterbewegung auf den Eisenbahnen Mittel-Europas. Von Robert Simson. Verlag von Kortkampf. Berlin 1871.

verausgabten 3 965 767 Thlr. hinzu, so ermässigt sich dieser Procentsatz auf $4,_{29}$ Proc.

Lässt man dagegen die bei der Existenz von Reserve- und Erneuerungsfonds auf diese zu verrechnenden Summen ausser Betracht, so würde sich der Ueberschuss auf 1 671 754 Thlr. und das Anlage-Capital mit $6,_{99}$ Proc. resp. $5,_{99}$ Proc. verzinsen.

Die Pensionscassen hatten ult. 1870 einen Bestand von 306 874 Thlrn., die Krankencassen von 11 178 Thlrn.

— *tz.* Saarbrücker Eisenbahn. (Geschäftsbericht pro 1870.) Durch die am 1. Juni 1870 stattgefundene Eröffnung der Strecke Saarbrücken-Saargemünd (bis zur früheren Grenze $2,_{29}$ M. und von dort bis zum Bahnhofe Saargemünd $0,_{09}$ M.) hat sich die Gesammtlänge der Saarbrücker Eisenbahn auf $20,_{904}$ M. erhöht, zu welchen noch eine gepachtete Strecke von $0,_{64}$ M. hinzutritt. Doppelgeleisig sind $4,_{36}$ Meilen. Der mittlere Jahresdurchschnitt beträgt $20,_{944}$ Meilen.

Das verwendete Anlage-Capital beträgt 17 161 203 Thlr. oder pro Meile 820 953 Thlr.

An Betriebsmitteln waren vorhanden: 77 Locomotiven mit Tendern, 118 Personenwagen mit 5411 Plätzen, 6 Post-, 34 Gepäck-, 2707 Güter- und Kohlen-, sowie 101 Erdtransportwagen mit einer Gesammt-Ladungsfähigkeit von 486 760 Ctrn.

Die Locomotiven haben 161 142 Nutzmeilen zurückgelegt. Ausserdem legten fremde Locomotiven 12 825 Meilen auf der Saarbrücker Eisenbahn zurück.

In Folge des Krieges stockte der Kohlen-Verkehr in einigen Monaten fast gänzlich, die Industrie lag vollständig darnieder. Dagegen hatte die Bahn auf ihrer Strecke von Neunkirchen bis Forbach die massenhaften Transporte Deutscher Truppen, des Kriegsmaterials und Proviants nach Frankreich zu bewältigen und in umgekehrter Richtung die zahlreichen Französischen Kriegsgefangenen und die colossale Beute nach Deutschland zu befördern. Die längere Strecke von Saarbrücken nach Trier war von diesen militärischen Transporten nur in geringem Maasse in Anspruch genommen, und da ihr somit für die erhebliche Minderung des Friedensverkehrs kein Ersatz geboten wurde, so mussten nothwendig die Betriebs-Resultate der Gesammtbahn gegen diejenigen des Vorjahres zurückbleiben.

Im Jahre 1870 wurden befördert: 8237 Personen in der I. Classe, 210 527 in der II., 682 481 in der III., 388 401 in der IV. Cl., sowie 624 835 Militärs, zusammen 1 914 481 Personen (von welchen 1 076 323 auf den Binnenverkehr entfallen), 101 440 Ctr. Gepäck, 3755 Equipagen, 31 295 Pferde und 3093 Hunde. Ferner: 298 999 Ctr. Eilgut, 373 646 Ctr. der Normalclasse und sperriges Gut, 15 238 123 Ctr. der ermässigten Classe, 38 943 213 Ctr. Saarkohlen und Coaks, 131 120 Ctr. Dienst-Baugut, 1 090 411 Ctr. Dienstbetriebsgut, 37 071 Ctr. Lazareth-Gegenstände (zusammen 56 112 584 Ctr.), 251 200 Stück Thiere im Gewichte von 279 971 Ctrn., überhaupt 56 392 555 Ctr., von welchen 17 362 647 Ctr. auf den Binnenverkehr kommen. Ausserdem sind noch 250 Eisenbahn-Fahrzeuge befördert.

Jede Person hat durchschnittlich $3,_{04}$ M., jeder Zoll-Centner Gut $3,_{62}$ Meilen durchfahren, es beträgt daher die specifische Personen-Frequenz 278 050 Personenmeilen und die specifische Güter-Frequenz 9 904 964 Centnermeilen. Die Durchschnitts-Einnahme betrug pro Person und Meile 1 Sgr. $7,_{20}$ Pfge. und pro Centner und Meile $2,_{25}$ Pf.

Gegen das Jahr 1869 sind 352 029 Personen = $22,_{53}$% mit einer Mehr-Einnahme von 130 938 Thlrn. befördert worden. Hieran participiren 624 835 Militär-Personen mit einem Ertrage von 140 331 Thlrn. Im Güterverkehre sind dagegen 12 009 942 Ctr. = $17,_{63}$ Proc. weniger befördert und 137 314 Thlr. = $9,_{86}$ Proc. weniger eingenommen. Allein der Kohlen-Verkehr ist um 11 862 522 Ctr. = $23,_{35}$ Proc. geringer gewesen als 1869 und hat 193 945 Thlr. = $22,_{24}$ Proc. weniger eingebracht.

Die Einnahmen haben betragen: für Personen-Beförderung 308 308 Thlr., für Gepäck-Ueberfracht 6428 Thlr., für Equipagen 2284 Thlr., für Hunde 235 Thlr., für Pferde 5545 Thlr. und an Extraordinarien 423 (zusammen 323 223 Thlr. = 30 712 Thlr. mehr als 1869), für Eilgüter 35 275 Thlr., für Postgüter 552 Thlr., für Frachtgüter 1 210 206 Thlr., für Viehtransporte 14 986 Thlr., für Eisenbahn-Fahrzeuge 838 Thlr., an Extraordinarien 17 700 Thlr. (zusammen 1 279 557 Thlr. = 119 021 Thlr. weniger als 1869) und aus sonstigen Quellen 214 784 Thlr. (weniger in Folge der Wagenmiethe 83 584 Thlr.), überhaupt 1 817 564 Thlr., per Meile Bahnlänge 86 790 Thlr. und per Nutzmeile 15 Thlr. 1 Sgr. 9 Pf. Die Einnahmen sind gegen das Vorjahr um 172 225 Thlr. = $8,_{66}$ Proc. zurückgeblieben.

Die Ausgaben haben betragen: für die allgemeine Verwaltung 59 771 Thlr., für die Bahnverwaltung 341 083 Thlr. und für die Transportverwaltung 594 386 Thlr., überhaupt 995 240 Thlr., pro Meile Bahnlänge 47 524 Thlr., pro Nutzmeile 8 Thlr. 7 Sgr. 5 Pf. Die Ausgaben absorbirten $54,_{76}$ Proc. der Einnahmen. Von diesen Ausgaben würden 138 400 Thlr. aus dem Reserve- resp. Erneuerungsfonds bei dem Vorhandensein derselben zu bestreiten gewesen sein und es würden alsdann $47,_{14}$ Proc. der Einnahmen betragen haben. Gegen das Vorjahr sind die Ausgaben um 105 309 Thlr. = $9,_{57}$% gefallen.

Der Ueberschuss beträgt 822 324 Thlr. = 39 267 Thlr. pro Meile Bahlänge, er ist gegen das Vorjahr um 66 916 Thlr. = $7,_{53}$ Proc. geringer und verzinst das verwendete Anlage-Kapital mit $4,_{79}$ Proc. gegen $5,_{62}$ Proc. im Vorjahre.

Die Pensionskasse schloss mit einem Bestande von 127 646 Thlrn., die Arbeiter-Unterstützungs-Kasse mit 15 424 Thlrn. und der Arbeiter-Krankenfonds mit 35 853 Thlrn. ult. 1870 ab.

— *tz.* Lübeck-Büchener Eisenbahn. (Geschäftsbericht pro 1870.) In der Ausdehnung des Unternehmens ($14,_{75}$ Ml.) und der Höhe des Anlage-Capitals (6 158 000 Thlr. Actien und 700 000 Thlr. Prioritäts-Obligationen) ist eine Veränderung gegen das Vorjahr nicht eingetreten.

An Betriebsmitteln waren vorhanden: 21 Locomotiven nebst Tendern, 51 Personenwagen enthaltend 2634 Plätze, 9 Gepäck- und Postwagen, 293 Güter- und Viehwagen, sowie 18 Arbeitswagen. Die Locomotiven legten im Jahre 1870 zusammen 53 220 Meilen zurück.

Verkehr. Der Personenverkehr erlitt in Folge des Krieges einen bedeutenden Ausfall, welcher durch die Militärzüge nicht ausgeglichen wurde. Auf der Lübeck-Büchener Bahn wurden 16 348 und auf der Lübeck-Hamburger 29 680 Personen weniger befördert als im Jahre 1869, wogegen 31 378 Militärs mehr befördert wurden, so dass ein Ausfall auf beiden Bahnen gegen das Vorjahr von 14 650 Personen resultirt. Der Güter-Verkehr ist trotz der störenden Einwirkungen, welche die Blocade der Ost- und Nordsee-Häfen hervorbrachte, um 622 876 Ctr. gestiegen.

Es wurden befördert: 3990 Personen in der I. Classe, 84 721 in der II. und 338 110 in der III. Classe, zusammen 426 821 Personen. Jede Person hat durchschnittlich $4,_{0}$ Meilen durchfahren und pro Person und Meile $3,_{13}$ Sgr. eingebracht. An Gepäck sind 34 734 Ctr. befördert. Im Güterverkehre kamen zur Beförderung 97 957 Ctr. Eilgüter, 1 156 026 Ctr. Normalgüter und 3 658 925 Ctr. der ermässigten Classen, zusammen 4 912 908 Ctr. Jeder Centner hat durchschnittlich $6,_{97}$ Meilen durchfahren, bei einer Einnahme von $3,_{64}$ Pf. pro Centner und Meile.

Ferner wurden befördert: 82 227 Thiere, 379 Equipagen und andere Fahrzeuge, 3 Extrazüge und 45 887 Militärs.

Die Einnahmen haben betragen für Beförderung von: Personen 178 166 Thlr., Gepäck 4334 Thlr., Equipagen 4274 Thlr., Militär 16 707 Thlr., Extrazüge 187 Thlr., Güter 346 168 Thlr., Vieh 22 745 Thlr., sowie an Extraordinarien 57 123 Thlr., überhaupt 629 705 Thlr., pro Meile Bahnlänge 43 130 Thlr. und pro Nutzmeile 12 Thlr. 3 Sgr. Gegen das Vorjahr sind die Einnahmen um 51 656 Thlr. gestiegen.

Verausgabt wurden: für die allgemeine Verwaltung 21 521 Thlr., für die Bahnverwaltung 91 737 Thlr. und für die Transportverwaltung 225 897 Thlr., zusammen 339 155 Thlr., pro Meile Bahnlänge 23 230 Thlr. und pro Nutzmeile 6 Thlr. 15 Sgr. Die Ausgaben haben $53,_{86}$ Proc. der Einnahmen betragen und sind um 22 999 Thlr. = $7,_{3}$ Proc. grösser als im Vorjahre.

Als Ueberschuss verblieben 290 550 Thlr. (28 657 Thlr. mehr als 1869). Von demselben kommen 19 901 Thlr. auf die Meile Bahnlänge und ist wie folgt verwendet worden: zur Verzinsung und Amortisation der Prioritäts-Obligationen 38 500 Thlr., zu $3^1/_8$ Proc. Dividende der Stamm-Actien 192 438 Thlr., Zuschuss zur Verzinsung des Anlage-Capitals der Traject-Anstalt 3327 Thlr. Der Rest von 56 285 Thlr. ist dem Reservefonds überwiesen, welcher am Jahresschlusse einen Bestand von 243 557 Thlrn. hatte.

Hiernach ist das Jahr 1870 rentabler gewesen, wie die Vorjahre; die Dividende betrug 1866) $2^1/_3$ Proc., 1867) $2^3/_8$ Proc., 1868) $2^1/_2$ Proc., 1869) $2^7/_8$ Proc. und 1870) $3^1/_8$ Proc.

—*tz.* Märkisch-Posener Eisenbahn. (Geschäftsbericht pro 1870.) Nach mehrfach vergeblichen Versuchen durch die Niederlausitz einen Schienenweg zu legen, fanden sich im Jahre 1862 wieder mehrere Vertreter von betheiligten Kreisen und Städten zusammen, aus deren Mitte ein Gründungs-Comité gebildet wurde. Dasselbe erhielt die Genehmigung zur Aufnahme der generellen Vorarbeiten. Nachdem auch wegen Hergabe der Bausummen die nöthigen Abkommen getroffen, konnte die Ertheilung der Concession nachgesucht werden, welche — unter wesentlicher Abänderung der Linie — am 20. April 1864 ertheilt ist. In Folge Veränderung der ursprünglich festgesetzten Linie waren wiederum Verhandlungen wegen Beschaffung der Bau-Capitalien erforderlich, welche so viel Zeit in Anspruch nahmen, dass erst unterm 15. December 1866 das Statut notariell vollzogen werden konnte. Dasselbe erhielt unterm 25. März 1867 die Allerhöchste Bestätigung und wurde demnächst die Erlaubniss zum Bau ertheilt.

Die Ausführung des Baues wurde gegen die im Statut festgesetzte Bausumme von 14 500 000 Thlrn. in General-Entreprise gegeben.

Die Bahn wurde am 26. Juni 1870 dem Betriebe übergeben. Sie führt von Frankfurt a. O. nach Posen — $22,_{99}$ Meilen und von Guben nach Bentschen — $13,_{02}$ Meilen und bietet, da sie im Flachlande liegt, keine besonders erwähnenswerthe Bau-Objecte dar. An grösseren Brücken kamen 7 zur Ausführung, darunter die Oderbrücke bei Frankfurt mit 11 Oeffnungen à 120 Fuss. Es sind 17 Bahnhöfe und 3 Haltestellen vorhanden; die Bahn ist mit 2 electrischen Telegraphenleitungen versehen.

Das Anlage-Capital von 14 500 000 Thlrn. besteht zur einen Hälfte aus Stamm-Actien und zur andern Hälfte aus Prioritäts-Stamm-Actien.

An Betriebsmitteln waren vorhanden: 36 Locomotiven nebst Tendern, 167 Personenwagen, enthaltend 7558 Plätze, 569 Güterwagen mit einer Ladefähigkeit von 112 280 Ctrn.

Die Locomotiven legten im Jahre 1870 während der Zeit vom

26. Juni bis ult. December 53890 Nutzmeilen zurück und es wurden während dieser Periode befördert: 217 246 Personen (darunter 50 636 Militairs), 12 224 Ctr. Gepäck, 980 Equipagen, 5100 Ctr. Eisenbahnfahrzeuge, 46470 Ctr. Vieh, 737 514 Ctr. Frachtgüter und 11 542 Ctr. frachtfreie Betriebsdienstgüter. Von den Personen sind 8812 und von den Gütern 17 986 Ctr. im directen Verkehre befördert. Durchschnittlich hat durchfahren: jede Person $7_{,72}$ Meilen, jeder Ctr. Gut $10_{,51}$ Meilen und es hat die Einnahme betragen: pro Person und Meile 1 Sgr. $11_{,13}$ Pf., pro Centner und Meile $3_{,58}$ Pf.

Die Einnahmen haben betragen: für Personenbeförderung 82 455 Thlr., für Militair-Transporte 25 304 Thlr., für Gepäck 2171 Thlr., für Equipagen 1103 Thlr., für Hunde 217 Thlr., für Pferde 6926 Thlr. (zus. im Personenverkehre 118 176 Thlr.), für Eilgut 6650 Thlr., für Frachtgüter 66 514 Thlr., für Eisenbahn-Fahrzeuge 162 Thlr., für Viehtransporte 7685 Thlr., an Extraordinarien etc. 3889 Thlr. (zus. im Güterverkehre 84 900 Thlr.), aus verschiedenen Quellen 22 838 Thlr., zusammen 225 914 Thlr. Ausgegeben wurden: für die allgemeine Verwaltung 16 088 Thlr., für die Bahn-Verwaltung 76 094 Thlr. und für die Transportverwaltung 99 529 Thlr., zusammen 191 666 Thlr. (5293 Thlr. pro Meile Bahnlänge resp. 3 Thlr. 16 Sgr. 7 Pf. pro Nutzmeile).

Die Ausgaben betrugen $84_{,42}$ Proc. der Einnahmen.

Als Ueberschuss verblieben 34 249 Thlr.*

Ferner sind für Verleihung der Wagen und Locomotiven vor der Betriebszeit noch 12 334 Thlr. in baar und 24 200 Thlr. in Effecten an Miethen erzielt, diese Summen sollen eventl. dem Erneuerungsfonds zugeschrieben werden.

— *tz.* **Graz-Köflacher Bahn.** (Geschäftsbericht pro 1870.) I. Das verwendete Capital betrug 3 228 020 fl., wogegen emittirt waren 2 910 965 fl. Actien und 1 159 500 fl. Prioritäts-Anlehen.

Nachdem 156 Wagen in der eigenen gesellschaftlichen Werkstatt in Graz erbaut, sind an Betriebsmitteln vorhanden: 10 Locomotiven, 12 diverse Personenwagen, 3 Post-, 4 bedeckte und 311 diverse offene Lastwagen.

Mit 4777 diversen Zügen haben die Locomotiven 24 916 Nutzmeilen zurückgelegt.

Die Verkehrs-Ergebnisse der Graz-Köflacher Eisenbahn haben sich im Jahre 1870 wiederum günstiger gestaltet als im Vorjahre. Es wurden gegen das Jahr 1869 mehr befördert 14 460 Personen = $11_{,2}$ Proc. und 142 626 Centner Güter = $2_{,3}$ Proc.

Befördert wurden: 194 Personen in der I. Classe, 8337 in der II. Cl., 130 741 in der III. Cl., 4470 Militärs, zusammen 143 472 Personen, 2522 Ctr. Gepäck, 55 Hunde, 2873 Ctr. Eilgüter, 6 064 755 Ctr. Partei-Frachtgüter und 288 849 Ctr. Regiegüter.

Die Einnahmen haben betragen: 76 605 fl. für Passagiere, 2351 fl. für Gepäck und Eilgut, 593 581 fl. für Frachten und 1552 fl. an Telegraphen-Gebühren und anderen Erträgnissen, zusammen 674 089 fl., pro Meile Bahnlänge 126 947 fl., pro Nutzmeile 27 fl. 5 kr.

Gegen das Vorjahr sind die Einnahmen um 54 200 fl. = 9 % gestiegen.

Ausgegeben wurden: für die allgemeine Verwaltung 22 706 fl., für Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 51 142 fl., für den Verkehrs- und commerziellen Dienst 58 418 fl., für den Zugförderungs- und Werkstättendienst 75 380 fl., an Beiträgen und Unterstützungen 2600 fl., zusammen 210 246 fl., 39 594 fl. pro Meile Bahnlänge, bezieh. 8 fl. 84 kr. pro Nutzmeile. Die Ausgaben absorbirten $31_{,19}$ Proc. der Brutto-Einnahmen, indem sie um 19 070 fl. = 10 Proc. höher waren als 1869.

Der Ueberschuss ist gegen das Vorjahr um 35 130 fl. = 8 Proc. gestiegen. Er beträgt 463 843 fl. überhaupt, 87 353 fl. pro Meile Bahnlänge, bezieh. 18 fl. 21 kr. pro Nutzmeile.

II. Für die Kohlenwerke und Montanbahnen waren bis ult. 1870 verwendet 823 277 fl.

Im Jahre 1870 waren 3 Zechen im Betriebe, mit einer Gesammt-Ausbeute von 893 076 Ctrn.

Durch grössere, unaufschiebbare Arbeiten in der Josef-Otto-Zeche sind 290 399 Ctr. weniger als im Vorjahre in diesem Baue erzeugt worden.

Die Einnahmen betrugen 93 487 fl., die Ausgaben dagegen 92 357 fl., worunter 30 115 fl. für Kohlenerzeugung im Accordwege und 59 245 fl. Kosten des Bergbau-Betriebs in eigener Regie.

Den vorstehend nachgewiesenen Einnahmen aus dem Eisenbahn- und Bergbau-Betriebe treten noch hinzu: 18 310 fl. diverse Zinsen und 1530 fl. Gewinn bei dem Brennholz-Verkaufe. Den Ausgaben treten dagegen hinzu 15 587 fl. Regie-, Verladungs- und sonstige Auslagen des Kohlenverschleisses, 74 054 fl. Zinsen und 19 402 fl. zur Amortisation der Prioritäts-Obligationen, 43 945 fl. Steuern und 450 fl. zu Abschreibungen.

Das Reinerträgniss von 331 376 fl. erhielt folgende Verwendung: 16 569 fl. Tantième des Verwaltungsraths, 3200 fl. zur Amortisation der Actien, 9348 fl. zur Einlage in den Reservefonds, zu 9 Proc. Dividende der Actien (gegen 10 Proc. im Vorjahre) 262 530 fl. Der Rest von 39 729 fl. wurde dem Oberbau-Erneuerungsfonds als Dotation zugewendet.

Der Reservefonds hatte ult. 1870 einen Bestand von 52 925 fl., der Oberbau-Erneuerungsfonds von 91 398 fl., der Fahrpark-Erneuerungsfonds von 16 444 fl. und der Pensionsfonds von 38 181 fl.

* Wie eine Bekanntmachung der Verwaltung vom 9. September bekannt giebt, erreichen diese Reineinnahmen des Jahres 1870 die zur Einlösung des Dividendenscheins der Stamm-Prioritäts-Actien erforderliche Höhe nicht, es soll daher nach dem Beschlusse der General-Versammlung vom 26. Juni c. diese Summe den Reineinnahmen des laufenden Jahres vorgetragen werden. Auf die Stamm-Actien entfällt pro zweites Semester 1870 keine Dividende.

⊙ **Bayern.** (Schweinfurt-Kissingen.) Nachdem schon seit einigen Wochen auf dieser neuen Eisenbahnlinie regelmässig Materialzüge verkehrt hatten, wurde diese Strecke am 3. l. M. befahren. Man überzeugte sich hierbei, dass die Bahn vollständig betriebsfähig ist. All' die Schwierigkeiten, welche die gewaltigen Dämme und Einschnitte verursacht hatten, sind nun glücklich gehoben und da auch die Hochbauten auf den verschiedenen Stationen hergestellt sind, scheint der alsbaldigen Eröffnung des Bahnbetriebs jedenfalls kein technisches Hinderniss mehr im Wege zu stehen. Der Zug legte auf dem Hin- und Herwege die Strecke in der Normalzeit von 50 Minuten zurück. Obwohl der Zug schon vor 6 Uhr Abends wieder in Kissingen eintraf, war doch den Mitfahrenden ein weiterer Ausflug von Schweinfurt nach Würzburg mit 6stündigem Aufenthalte daselbst ermöglicht worden.

Directe Verkehre.

Mit dem 1. September d. J. ist zwischen der Badischen Station Kehl einer- und den Stationen der Elsässisch-Deutschlothringischen Bahn andererseits ein neuer Tarif in Wirksamkeit getreten, durch dessen Bestimmungen und Transportvorschriften die Beförderung von Gütern nicht mehr wie bisher mit Beschränkung auf ganze Wagenladungen, sondern auch in Einzelsendungen geschehen kann. Als Frachtbrief kann nunmehr bis zum Bestimmungsort das für die Deutschen Bahnen eingeführte Vereinsfrachtbriefformular verwendet werden und fallen die bisherigen Ausnahmebestimmungen bezüglich der Ausstellung von Reversen durch die Versender und die Ausfertigung neuer Frachtbriefe in Kehl zu den Gütersendungen nach dem Elsass und Deutschlothringen weg.

Personalnachrichten.

Preussen. Dem Vorsitzenden der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Hannover, Geheimen Ober-Regierungs-Rath Mayhach, ist der Character als Eisenbahn-Directions-Präsident, dem Vorsitzenden der Königlichen Direction der Oberschlesischen Eisenbahn zu Breslau, Geheimen Regierungs-Rath Lentze, der Rang eines Raths dritter Classe, und dem bisherigen Vorsitzenden der Eisenbahn-Betriebs-Commission in Strassburg, Regierungs-Rath Dülberg, bei seinem Ausscheiden aus dem Staatsdienste der Character als Geheimer Regierungs-Rath verliehen worden.

Ausland.

—*r*— **Italien.** (Die Eröffnung der Bahn durch den Mont Cenis und die Eisenbahn von Bussoleno nach Bardonnêche.) Am 17. September wird Italien ein Fest begehen, welches in der neueren Culturgeschichte seines Gleichen nur in demjenigen hat, mit dem man im Jahre 1869 die Durchstechung der Landenge von Suez feierte, nämlich die Eröffnung des grossen Alpentunnels, der zwischen Modane und Bardonnêche den Mont Cenis durchschneidet.

Die riesigen Verhältnisse des Tunnels selbst,* der bekanntlich eine Gesammtlänge von 12 220 Meter, also mehr als $1_{,646}$ geogr. Meilen hat und den Mont Cenis etwa 20 Kilometer von dem bisherigen Uebergange und in einer Höhe von 3873 Fuss über dem Meeresspiegel durchbohrt, sind bekannt, bewunderungswürdig ist auch der Theil der Bahn, welcher durch das malerische Thal Dora Rivera laufend bei Bussoleno nicht fern von Susa den Mont Cenis-Tunnel mit der Oberitalienischen Bahn verbindet.

Am 10. August fand die Probefahrt auf dieser, an langen Tunnels und kühnen Viaducten reichen Linie statt, an welcher ausser den höheren Beamten der technischen Direction, der Generaldirector der Oberitalienischen Bahnen Hr. Amilhau und andere höhere Beamte der genannten Bahn theilnahmen.

Der Zug hielt an allen Zwischenstationen, von denen der grössere Theil ganz oder fast vollendet ist, sowie an den vorzüglichsten Kunstbauten. Die Rückfahrt von Bardonnêche nach Bussoleno fand mit einer Geschwindigkeit von 60 Kilom. per Stunde statt.

Ueber die Trace der Bahn entnehmen wir dem Monit. d. Str. ferr. No. 33 Folgendes:

Diese Bahnstrecke hat eine Länge von 40 Kilometer; dieselbe hat von Bussoleno bis Salberstrand nur ein Geleise, von dieser Station

* Die Kosten des ganzen Unternehmens, die man auf 64 bis 65 Millionen Francs veranschlagt, waren vertragsmässig von der Italienischen Regierung zu tragen. Indess gehen davon zunächst 20 Millionen ab, welche die Victor-Emanuelbahn nach Vollendung der Arbeiten zu zahlen verpflichtet ist. Sodann aber ist Frankreich durch den betreffenden Vertrag gehalten, eine Summe von 19 Millionen zu entrichten, falls das Werk, vom 1. Januar 1862 ab gerechnet, im Verlauf von 25 Jahren fertig gestellt würde, und überdies eine Prämie von einer halben Million für jedes Jahr, um welches man diese Frist abzukürzen im Stande sein sollte.

ab ist die Legung eines zweiten Geleises in Aussicht genommen, welche alsbald in Angriff genommen werden wird.

Während des Baues war die Linie in 2 Theile getheilt. Die Linie von Bussoleno bis Salberstrand besteht aus 3 Sectionen, die erste derselben geht von der Bahn von Susa etwas oberhalb der Station Bussoleno ab, führt mittelst einer in 3 Bögen gebaute steinerne Brücke über die Dora, sodann über den in 6 Bögen gebauten Viaduct von Cattero und durch die 1086 Meter lange Gallerie von Meana an die Station Meana-Susa, der eigentlichen Station für die Stadt Susa.

Die zweite Strecke ist die von der Station Meana bis zur Station von Chiomonte. Ausser diesen beiden Stationen finden sich auf dieser Strecke 10 Gallerien, von denen die von Balme 530 Meter lang ist.

Die vorzüglichsten Kunstbauten auf dieser Strecke sind der Viaduct von Morelli in 10 Bögen, der von Tagliata in einer Höhe von 36 Meter und in 3 Bögen und der über den Gelasso mit 5 Bögen.

Die dritte Section bietet eine Reihenfolge von Kunstbauten. Die vorzüglichsten derselben sind: die Gallerie von Exilles in einer Länge von 1767 Meter, die von Serre de la Voute in einer Länge von 1093 Meter, die 36 Meter lange eiserne Ueberdachung des Abhanges von Combascura; die Brücken von Combasso und Combetta in einem einzigen Bogen von 15 Meter, die Brücke von Grancomba mit einem einzigen Bogen von 30 Meter; der Viaduct von Casse Aquila mit 3 Bögen von je 12 Metern; der Viaduct über den Rivo Aquila mit 4 Bögen von je 15 Metern; endlich die eiserne Brücke von 30 Meter am Ausgang der Gallerie Serre la Voute nächst der Station Salberstrand, dem Endpuncte der dritten Section.

Auf diesem ersten Theile beträgt das Gefäll 25 bis 29‰ und die Curven haben einen Radius von nicht weniger als 500 Meter.

Die zweite Abtheilung der Bahn, für doppeltes Geleise, geht von Salberstrand bis Bardonnêche. Die Bahn durchzieht die Ebene von Salberstrand mit einer allmäligen Steigung von 9, 12, 16, 18, 22 bis 26‰, bis zum Stationsplatze von Bardonnêche. Auf dieser Bahnstrecke befinden sich die Stationen Salberstrand, Oulx, die Haltestelle Beaulard und die Station Bardonnêche. Bemerkenswerth ist die Gallerie von la Jéronde — 80 Meter lang — welche unter dem Flusse gleichen Namens hindurchführt. Ferner findet sich auf derselben der Viaduct über den Rivo Secco — 179 Meter lang — in 15 Bögen, dann die eiserne Ueberdachung der Dora bei Pont-Ventoux. Dann überschreitet die Bahn die Dora di Cesana und kommt an die Station Oulx. Von dieser Station bis zur Haltestelle Beaulard finden sich nur einige eiserne Brücken. Von da ab führt die Bahn durch die Gallerie von Rogères — 500 Meter lang —, dann durch eine letzte Gallerie, genannt Roccatagliata, mit einer Länge von 250 Meter und endlich über die in 3 Bögen gebaute Brücke über den Melezet zur Station Bardonnêche.

—r— Italien. (Stand der Arbeiten der Bahn von Savona nach Turin und der Abzweigung Cairo-Acqui.) Von Savona ab auf eine Strecke von 15 Kilom., auf welcher sich die $2304_{,33}$ Meter lange Gallerie von Sella befindet, ist die Bahn eine sehr schwierige wegen der zahlreichen Kunstbauten, nämlich 25 Gallerien, 12 grosse Viaducte etc. Diese Arbeiten sind bis auf einige Viaducte vollendet. Auf einer weiteren 22 Kilom. langen Strecke, auf welcher die grosse Gallerie von Belbo $4242_{,85}$ Meter lang sich befindet, sind die Kunstbauten als 3 weitere Gallerien, 3 Brücken und 2 Viaducte weit vorgeschritten; es sind ferner auf dieser Strecke lange Dammaufwürfe in Herstellung begriffen. Die dritte Strecke von der Gallerie Belbo bis Bra hat eine Länge von 56 Kilom. Die vorzüglichsten Kunstbauten auf derselben sind: 11 Brücken über den Tanaro, von denen 10 in Arbeit sind, eine Brücke über die Stura mit 6 Bögen. Es sind ferner in Arbeit 3 grosse Viaducte, 5 Gallerien und einige kleinere Brücken. Von dieser Strecke sind noch ca. 10 Kilom. in Accord zu geben.

Auf der Zweigbahn Cairo-Acqui finden sich 10 Brücken über den Bormida, welche sämmtlich bereits in Arbeit genommen sind. Desgleichen sind auch die zahlreichen Gallerien auf dieser Linie bereits in Angriff genommen und schreiten sämmtliche Arbeiten rasch vorwärts. Die Expropriationen sind fast sämmtlich abgeschlossen. Die Austrocknung für die Grundlegungen werden durch Dampfmaschinen bewerkstelligt, von denen die unternehmende Gesellschaft 12 besitzt. Gegenwärtig sind auf der genannten Bahn 3000 Arbeiter, theils Erdarbeiter, theils Maurer beschäftigt mit 250 Fahrzeugen. Sobald die landwirthschaftlichen Arbeiten es gestatten, wird diese Zahl erheblich vermehrt werden.

Von der zum Eisenbahnnetz der Römischen Eisenbahngesellschaft gehörigen Linie Asciano-Grosseto ist die 13 Kilom. lange Strecke von Torrenieri nach Monteamiata am 14. August für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

(Monit. d. Str. ferr. No. 34.)

—r— Italienische Südbahnen. (Geschäftsbericht pro 1870.) Dem Geschäftsberichte pro 1870, welcher bei der am 10. Juni c. zu Florenz abgehaltenen Generalversammlung der Actionäre der Italienischen Südbahnen erstattet wurde, entnehmen wir Nachstehendes:

Im Jahre 1870 beliefen sich die Ausgaben für den Bau auf	$18\,653\,450_{,95}$ Lire
Hierzu gerechnet die bis zum 31. December 1869 hierfür gemachten Ausgaben mit	$304\,188\,649_{,75}$ „
Die Ausgaben für Material-Beschaffung und Ausrüstung der Magazine mit	$36\,214\,987_{,56}$ „
und die Kosten für erstmalige Herstellung	$1\,196\,501_{,20}$ „
so ergiebt sich eine Gesammtsumme von	$360\,253\,589_{,46}$ Lire

Im Bau begriffen war im Jahre 1870 die 198 Kilom. lange Linie Foggia-Neapel.

Am Beginne des Jahres 1870 fehlte zur Inbetriebsetzung der ganzen Linie nur die Vollendung der Gallerie Starza und Cristina.

Die Gallerie Starza wurde am 20. Mai 1870 vollendet, und mittelst einer provisorischen Abzweigung wurde es ermöglicht, die ganze Linie von Foggia nach Neapel am 20. Mai d. J. zu eröffnen.

Seit Anfang März dieses Jahres ist der Betrieb auf der definitiven Strecke eröffnet.

Die Verbindungsbahn zwischen der alten Linie von Castellamare und der neuen Centralstation von Neapel ist vollendet, so dass die Güterzüge von Castellamare und Eboli bereits in dieser Station einmünden, und demnächst ein Gleiches auch hinsichtlich der Personen-Züge stattfindet.

Für den Verkehr der Salinen, welche sich von Trinitapoli nach Barletta erstrecken, wurde eine eigene Zweigbahn hergestellt.

In Brindisi wurde eine Zweigbahn für die Beförderung der Reisenden und der Indischen Post in der Länge von 1½ Kilom. hergestellt, um die Station mit dem Hafen zu verbinden; und es wird nur die Zustimmung der städtischen Vertretung erwartet, um diese Bahn bis zum Hôtel des Indes orientales zu verlängern, woselbst eine eigene Einsteighalle für die Reisenden erbaut werden wird.

Nach Aufhebung der Convention vom 14. October 1868 hat die Gesellschaft die Studien der Linie von Benevent nach Termoli und von Pescara nach Rieti. Das Project der Strecke Pescara-Popoli (52 Kilom.) ist genehmigt, und demnächst werden die Arbeiten auf der letzten Strecke der Adriatischen Linie von Maglie nach Otranto (18 Kilom.) begonnen werden.

Im Betriebe standen im Jahre 1870 $1297_{,41}$ Kilom. und war deren Gesammt-Erträgniss nach Abzug der Zehent-Steuer $13\,875\,078_{,45}$ Lire, sonach pro Kilom. $10\,698_{,44}$ Lire. Im Jahre 1869 war das Erträgniss der im Betriebe stehenden Linien $12\,410\,537_{,67}$ Lire. Die Subvention des Staates betrug im Jahre 1870: $25\,132\,018_{,33}$ Lire, im Jahre 1869: $25\,555\,740_{,61}$ Lire.

Unter Hinzurechnung dieser Subvention ergiebt sich

pro 1870 eine Gesammt-Einnahme von	$39\,007\,096_{,78}$ Lire
„ 1869 „ „ „	$37\,966\,298_{,28}$ „
sonach pro 1870 mehr um	$1\,040\,798_{,50}$ „

Die Abnahme der Subvention des Staates hat ihren Grund in dem grösseren Antheile des Staates an den Einnahmen; dieser Antheil erstreckt sich nach der Concessions-Urkunde auf die Hälfte des 7000 Lire übersteigenden Ertrages per Kilometer.

Die Erträgnisse repartiren sich in nachstehender Weise:

	1870	1869
Personenverkehr	$8\,427\,036_{,39}$	$7\,578\,799_{,20}$
Eilgüter	$1\,551\,680_{,17}$	$1\,318\,131_{,47}$
Frachtgüter	$3\,834\,545_{,13}$	$3\,461\,812_{,93}$
Verschiedene Einnahmen	$61\,816_{,76}$	$51\,814_{,07}$

Die Betriebs-Ausgaben beliefen sich im Jahre 1870 auf $10\,889\,544_{,21}$ Lire, im Jahre 1869 auf $10\,281\,144_{,88}$ Lire.

Die Betriebs-Einnahmen betrugen, wie oben erwähnt, $13\,875\,078_{,45}$ Lire, die Ausgaben $10\,889\,544_{,21}$ Lire, so dass sich ein Nettoertrag von $2\,985\,534_{,24}$ Lire ergiebt. Das Nettoerträgniss des Vorjahres betrug $2\,271\,178_{,22}$ Lire.

—r— Statistik der Oberitalienischen Eisenbahnen. Die Direction der Oberitalienischen Eisenbahnen hat kürzlich eine Statistik für das Jahr 1870 veröffentlicht, welcher wir Nachstehendes entnehmen:

Aus der Uebersicht der Einnahmen und Ausgaben, mit welcher die Statistik beginnt, ergiebt sich, dass die Erträgnisse der 39 in Betrieb stehenden Linien — ausschliesslich der Schifffahrt auf den Seen — pro 1870 — 64 497 976 Lire betrugen, gegen 63 790 055 im Jahre 1869, sohin 1870 mehr um 737 921 Lire und der Veranschlagung der Differenzen auf den verschiedenen Linien. Es kommt hierbei auch in Betracht, dass am 17. Januar 1870 die Strecke Mailand-Vigevano, am 6. Juli 1870 die Strecke Asti-Mortara und am 12. d. M. die Strecke Castagnole-Asti auf der Linie Castagnole-Mortara eröffnet und am 25. April 1870 die Linie Genua-Chiavari von Chiavari bis Sestri-Levante verlängert wurde.

Die grössten Einnahmen wurden, wie gewöhnlich, auf der Linie Turin-Genua erzielt und zwar im Betrage von 10 537 097 Lire, gegen 1869 um 220 284 Lire mehr. An zweiter Stelle erscheint die Linie Peschiera-Venedig mit einem Ertrage von 5 579 855 Lire, welcher dem

Vorjahre gegenüber um 46 457 Lire höher ist. Hierauf kommt die Linie Piacenza-Bologna mit einem Ertrage von 5 518 067 Lire, der jedoch dem Vorjahre gegenüber um 77 522 Lire geringer ist. Sodann die Linie Mailand-Peschiera mit einem Ertrage von 4 947 995 Lire, welcher gleichfalls niedriger ist als der des Vorjahres und zwar um 69 028 Lire. Diesen reihen sich an die Linie Florenz-Pistoja-Pisa-Spezia mit einem Ertrage von 3 403 273 Lire, die Linie Turin-Ticino mit einem solchen von 3 280 131 Lire, die Linie Alessandria-Novi-Piacenza mit 3 270 633 Lire, die Linie Bologna-Pistoja mit 3 169 936 Lire, die Linie Mestre-Cormons mit einem Ertrage von 3 053 753 Lire. Nach den Linien Mailand-Piacenza und Alessandria-Arona, welche einen Ertrag von 1 883 612 beziehungsweise 1 645 297 Lire lieferten, kommen die Erträgnisse der übrigen Linien und erreichen ihr Minimum in dem Ertrage der Linie Sesto - Calende - Arona mit 86 571 Lire.

Die Ausgaben für alle Linien betrugen pro 1870 31 719 518 Lire gegen 28 948 839 Lire im Vorjahre, sonach pro 1870 mehr um 2 770 679 Lire. Im Gegenhalte dieser Ausgaben zu den obenangeführten Einnahmen, ergiebt sich pro 1870 ein Netto-Ertrag von 32 778 458 Lire gegen 34 811 216 Lire im Jahre 1869, sohin pro 1870 weniger um 2 032 758 Lire.

Das Verhältniss der Einnahmen und Ausgaben gestaltet sich bei ca. 2720 im Betriebe stehenden und 11 325 782 von den Zügen zurückgelegten Kilometer, so dass 5694 Lire auf jeden durchlaufenen Kilometer als Einnahme und 2800 Lire als Ausgabe kommen.

Die Zahl der beförderten Personen betrug 12 221 209, ungerechnet die für Rechnung des Staates beförderten 859 742. Der Ertrag aus dem Personenverkehre belief sich auf 27 865 725 Lire; die Beförderung von Personen auf Kosten des Staates warf die Summe von 1 891 841 Lire ab.

Die Transporte mit grosser Geschwindigkeit werden in 10 verschiedenen Categorien aufgeführt. Das Gesammterträgniss dieser Transporte beläuft sich auf 6 901 092 Lire.

Die Transporte mit geringer Geschwindigkeit werden in 6 Categorien geschieden aufgeführt und beläuft sich deren Gesammt-Ertrag auf 26 511 108 Lire.

© **Belgien.** Am 26. v. M. fand die Eröffnung der letzten Strecke der Eisenbahn von Mecheln nach der Westerschelde statt, nemlich von Saint Nicolas über Hulst und Axel nach Terneuzen.

st. **Schweizerische Westbahnen.** (Geschäftsbericht pro 1870.)

1) Allgemeines. Wie im Vorjahre umfasste das Netz der von der Schweizerischen Westbahn betriebenen Linien 363,7 Kilom., wovon der Gesellschaft selbst 321 Kilom. gehören. Die Züge haben 1 604 618 Kilom. (1 399 414 im Vorjahre) zurückgelegt. Das Transportmaterial bestand Ende 1870 aus 48 Locomotiven, 260 Personenwagen mit 10 996 Plätzen und 763 Transportwagen mit 6492 Tonnen Tragkraft.

2) Frequenz und Einnahme. Befördert wurden 2 322 827 Personen für 3 889 373 Fr., 223 458 Ctr. Gepäck für 337 844 Fr. 4361 Hunde für 5666 Fr., 75 Leichen für 4389 Fr., 97 417 Pferde und andere Thiere für 189 245 Fr., 10 192 444 Ctr. Waaren für 3 694 517 Fr.; die diversen Einnahmen betrugen 81 383 Fr. Es entziffert sich daher eine Gesammteinnahme von 8 202 420 Fr. (gegen 1869 um 865 577 Fr. oder 11,8% mehr.)

Vergleicht man damit die Einnahmen des Jahres 1864, welches der Bildung des Consortiums voranging, so ergiebt sich für 1870 eine Mehrung von 2 219 574 Fr. oder 37,09%. Die Betriebsausgaben betrugen 3 816 271 Fr. oder 46,54% der Einnahmen (im Vorjahre 50,7%). Nach Abzug von 180 000 Fr. für Bern-Singine etc. stellte sich die berichtigte Einnahme auf 7 814 997 Fr. und nach weiterem Abzug der Ausgaben blieben als Reinertrag 4 204 126 Fr., welche sich unter die verbundenen Gesellschaften wie folgt vertheilten: Ouest-Suisse 2 092 650 Fr., Franco-Suisse 853 484, Lausanne - Freiburg - Bern 1 257 992 Fr.

st. **Bericht des Aufsichtsrathes an die Verwaltungsräthe der Schweizerischen Westbahn zum Vertrags-Entwurf über Erneuerung des Consortiums.** Am 21. November 1864 schlossen die Eisenbahngesellschaften der Westschweiz einen Vertrag ab, wodurch ein Consortium zum gemeinschaftlichen Betriebe der Linien Ouest-Suisse, Franco-Suisse, von Lausanne nach Freiburg und an die Berner Grenze und von Genf nach Versoix gebildet wurde.

Die Dauer dieses Consortiums wurde auf 10 Jahre festgesetzt und sollte am 31. December 1874 zu Ende gehen. Die Erfahrungen von 6 Jahren haben nun die Vortheile dieser Verbindung dargethan, was sich namentlich aus einer Zusammenstellung der Resultate für die Jahre seit 1864, dem letzten des getrennten Betriebes, erkennen lässt. Wenn die Verbindung auch nicht als einzige Ursache der befriedigenden Resultate angesehen werden darf, so lässt sich doch nicht verkennen, dass letztere zum grössten Theile der Vereinigung der verschiedenen Interessen in ein einziges und dem Aufhören der Concurrenzbestrebungen und Feindseligkeiten der sonst rivalisirenden Gesellschaften zuzuschreiben sind.

Es werden daher die jetzt verbundenen Bahnen nicht anstehen den Vertrag wieder zu erneuen; wollte man aber damit bis zum Ablauf desselben warten, so würde die Gefahr entstehen, dass bis dahin die Einheit der Interessen und Ansichten, der man so gute Resultate verdankt, sich ändern möchte; auch würden in den letzten Jahren so manche nützliche, ja sogar nothwendige Verbesserungsarbeiten unterbleiben.

Die Verwaltung des Consortiums hat sich daher schon seit Anfang des Jahres 1870 mit dieser Angelegenheit beschäftigt. Der enorm gesteigerte Verkehr und der Einfluss, den die Eröffnung des Mont-Cenis Tunnels ausüben wird, verlangen neue Einrichtungen an Geleisen, Gebäuden etc. und eine beträchtliche Vermehrung des Fahrmaterials, deren Genehmigung von den Gesellschaften kaum erwartet werden kann, bei einer nurmehrigen Dauer des Consortiums von 3½ Jahren. Es wurde daher die Frage der Erneuerung des Consortiums, ohne dessen Ende abzuwarten, ernstlich in Erwägung gezogen. Der Aufsichtsrath hat diese Frage zustimmend beantwortet. Nach den befriedigenden Resultaten der Verbindung könne an einen getrennten Betrieb nicht mehr gedacht werden und wenn die Verbindung am 1. Januar 1875 erneuert werden soll, so sei es von gemeinschaftlichem Interesse nicht bis dahin zu erwarten, sondern die Erneuerung sogleich vorzunehmen. Eine hierzu bestimmte Commission hat nun den Entwurf der neuen Convention aufgestellt, welcher auch vom Aufsichtsrathe und den Verwaltungsräthen der einzelnen Gesellschaften angenommen wurde und nun den Generalversammlungen der Actionäre und dem grossen Rathe des Cantons Freiburg zur Genehmigung vorgelegt werden soll.

Nach Aufzählung der wichtigsten Punkte dieses Vertrags-Entwurfes enthält der vorliegende Bericht noch die Motive, welche bei der Aufstellung leitend waren.

—*r*— **Frankreich.** (Nordbahn, Anor-Hirson. Ostbahn, Project Montreux-Delle; Rambervillers-Charmes. Nordostbahn.) Die Eröffnung der Linie von Anor nach Hirson ist für den 1. September l. J. definitiv in Aussicht genommen. Die für diese Linie geltenden Tarife werden demnächst veröffentlicht werden.

Die Ostbahn-Gesellschaft lässt gegenwärtig das Project einer Zweigbahn von Montreux-Château nach Delle (Französ. Elsass) studiren. Von Delle ab würde sich diese Section mit der grossen Linie Mühlhausen-Paris zwischen Petit-Croix und Montreux verbinden.

Mit dem Monate August schliessen die Arbeiten auf der Bahnstrecke von Rambervillers nach Charmes, deren Betrieb die Ostbahn übernehmen wird.

Die Arbeiten auf der Linie von Boulogne nach Saint-Omer werden so eifrig befördert, dass die Inbetriebsetzung dieser Linie in Bälde stattfinden wird. Die Arbeiten auf der Linie Berguette-Armentières werden erst im Herbste in Angriff genommen.

—*r*— **Frankreich.** (Orléans-Bahn.) Dem Geschäftsberichte, welcher bei der am 2. Aug. abgehaltenen Versammlung der Actionäre der Orléans-Bahn erstattet wurde, entnimmt der Moniteur des Intérêts matériels nachstehende Notizen: Das Netto-Erträgniss des alten Netzes beläuft sich für das Jahr 1870 auf 44 731 097,06 Frcs. Hierzu kommen die Erträgnisse der Etablissements von Aubin mit 837 316,25 Frcs. und der Uebergang aus früherem Geschäftsbetriebe mit 202 616,25 Frcs., sohin im Ganzen 45 671 029,97 Frcs. Zur Vertheilung an die Actionäre kommen nach Abzug der Summen für Verzinsung und Amortisirung von Obligationen 30 149 104,40 Frcs. Im Ganzen kommen 43 Frcs. als Dividende für jede Actie.

Eröffnet wurden die Linien von La Flèche nach Aubigné, von Commentry nach Gannat und von Ahun nach Aubusson. Demnächst wird die Linie von Romorantin vollendet werden. Im Bau sind die Linien von Orléans nach Gien, von Tulles nach Brives und von Limoges nach Brives, ebenso die Linie Libourne-Bergerac. Im Ganzen sind noch 343 Kilom. von den 4357 Kilom. herzustellen, auf welche sich die Concession erstreckte.

Verschiedene Gründe verhinderten die gänzliche Entwickelung der Etablissements von Aubin; dennoch betrug deren Reinertrag um ca. 100 000 Frcs. mehr als im Vorjahr für das neue Netz betrug die Garantie des Staates pro 1869 — 14 Millionen Frcs. Da im letzten Betriebsjahre das neue Netz keinen Ueberschuss lieferte, wird die Gesellschaft eine Garantie von 19 Millionen beanspruchen.

Von materiellen Zerstörungen belaufen sich die durch die Commune erfolgten auf 65 000 Frcs. Die durch den Krieg verursachten sind viel bedeutender; neun grosse Kunstbauten wurden vernichtet, davon 3 durch Französische, 6 durch Deutsche Minen, die unbedeutenderen Bauten und Stationsgebäude nicht gerechnet. Der Schaden ist auf 1 500 000 Frcs. geschätzt und glaubt man, dass der Staat dessen Ersatz nicht ablehnen wird.

—*r*— **Frankreich.** (Gürtelbahn, Chemin de fer de Ceinture.) Die Gürtelbahn von Paris, deren Gesellschaftscapital durch eine ununterbrochene Reihe von Arbeiten und Herstellung von Zweigbahnen von 5 auf 14 Millionen Franken gestiegen ist, hat am 6. April d. J. ihre Generalversammlung abgehalten. Diese Bahn ist eine von jenen, welche am meisten von den beiden Belagerungen von Paris zu leiden gehabt haben; dennoch sind die Ergebnisse des Jahres 1870 nicht so ungünstig als zu erwarten war, wie aus folgender Zusammenstellung ersichtlich ist, welche wir dem Monit. d. int. mat. No. 35 entnehmen:

	1870	1869
Personenverkehr: Zahl der Reisenden	4 157 758	3 566 697
Messagerie . . . . Stück	61 065	54 527
Güter . . . . Tonnen	1 033 991	1 510 052
Fahrzeuge . . . . Zahl	3 660	2 789
Vieh . . . . Stück	730 554	855 775

Die speciellen Einnahmen der Gürtelbahn erreichten die Summe von 2 125 754,02 Frcs. Diese Summe repartirt sich auf den Verkehr mit kleiner Geschwindigkeit zu 1 210 614,05 Frcs., auf den Verkehr mit grosser Geschwindigkeit zu 906013,77 Frcs., verschiedene Einnahmen 9126,20 Frcs. Sa. 2 125 754,02 Frcs. Die Gesammtausgaben belaufen sich auf 1795638,16 Frcs., sodass sich eine Uebersicht von 330 115,86 Frcs. ergiebt, der vertheilt wurde wie folgt: 30115,86 Frcs. wurden dem Syndicate behufs Fortsetzung der Arbeiten zugewiesen, und 300 000 Frcs. an die 5 Actionär-Gesellschaften zu gleichen Theilen vertheilt.

Türkei. Die projectirte Eisenbahn in Nikomedien von Ismid nach Skutari, deren Trace neulich der Minister der öffentlichen Arbeiten besichtigte, wird ausschliesslich von der Regierung ausgeführt, welche zu diesem Endzweck nur für untergeordnete Arbeiten Contract abschliesst. Das Geld dazu wird im Lande aufgebracht, meist von den Gemeinden und von einigen wohlhabenden Leuten. Die Rentabilität der Bahn selbst ist gering, da zwischen der Hauptstadt und Ismid Dampfschiffsverbindung besteht, auch betrachtet man diese Bahn blos als den Ausgangspunkt der grossen Weltpulsader, welche quer durch Kleinasien und Mesopotamien nach Bagdad und Bassra zum Persischen Meerbusen führen soll. Es ist daher auch der Vorschlag gemacht worden, in Nikomedien die Bahn nach Angora in Angriff zu nehmen, statt in der Richtung nach Constantinopel.

Die Arbeiten auf der ca. 35 Ml. langen Strecke Adriopel-Filité-Sarimbey, unter der Leitung dreier Inspectionen, sind schon so weit gediehen, dass bereits die letzte Abtheilung von Tatar-Bazardschik bis Sarimbey, demnach in der Nähe des Holzetablissements Bedova in Angriff genommen wurde. Die obengenannte Linie wird nicht ganz im Regiewege, sondern auch in kleineren Accorden zur Ausführung kommen, wie dies bei der 63 Kilom. langen Strecke Filité-Tatar-Bazardschik-Sarimbey der Fall ist. Nach Vollendung dieser Hauptlinie wird die Gesellschaft auch für ihre Verlängerung Sorge tragen, und aus diesem Grunde sind bereits für die Städte Sophia und Nisch, für erstere 2, für letztere eine Inspection bestimmt worden und werden dieselben ihre Arbeiten sehr bald beginnen. Von Sarimbey wird sich die Linie weiter aufwärts nach Sophia ziehen. Bauschwierigkeiten sind in der Nähe von Ormanli (100 Kilom. von Tatar-Bazardschik) vorhanden.

Die Eisenbahn-Gesellschaft, welche die Rumelische E. baut, führt übrigens den offic. Titel: *Société Impériale de chemins de fer de la Turquie d'Europe.* Präsident der Gesellschaft ist: Baron von Hirsch, deren „agent administratif" zu Constantinopel: M. Outrey, Ingenieur en chef: M. Leysen, Directeur du contrôle de la construction: M. Wellens, welcher die Controle im Namen der Türkischen Regierung und der Eisenbahn-Gesellschaft ausübt. — M. Wellens war bisher inspecteur des ponts et chaussées und General-Secretair des Kgl. Belgischen Ministers der öffentlichen Arbeiten. — Auch M. Leysen ist ein Belgier.

—r— Pferdeeisenbahnen, von Englischen Unternehmern projectirt. In England entfaltet die Industrie auf diesem Gebiete eine grosse Rührigkeit.

Die „Times" enthält nicht weniger als drei Prospecte von neuen Tramway-Gesellschaften. Die erste ist eine General-Tramway-Company, welche mit einem Capitale von 1 000 000 Pfd. St. ins Leben tritt. Die Gesellschaft hat von den bekannten Bauunternehmern Waring Brothers eine Anzahl von Concessionen für zu erbauende Pferdebahnen erworben. Die Concessionen erstrecken sich auf folgende Städte: Birmingham soll mit seiner ganzen Umgebung durch ein Netz von Tramways verbunden werden. Lissabon, Saragossa, Madrid sollen von Pferdebahnen durchschnitten, Florenz mit Prato und Poggio verbunden werden. Die Gebrüder Waring verpflichten sich, alle diese Linien einschliesslich Betriebs-Material und aller Kosten für den Durchschnittspreis von 8500 Pfd. St. per Englische Meile herzustellen.

Eine andere Gesellschaft mit einem Capitale von 240 000 Pfd. St. will Dublin mit einem 17 Meilen umfassenden Netz von Pferdebahnen versehen. Die Gesellschaft hat den Bau der Firma Fisher & Parish übertragen.

Die dritte Gesellschaft will mit einem Capitale von 50000 Pfd. St. eine 23 Meilen lange Pferdebahn in North Kerry und West-Limerick erbauen. Dieselbe durchschneidet keine grössere Stadt und soll der Kostenpreis daher nicht 1700 Pfd. St. per Meile betragen.

Diese Einzelnheiten dürften erwähnenswerth erscheinen, weil in Deutschland gegenwärtig in vielen Orten Tramways erbaut werden sollen, wobei häufig Englische Unternehmer concuriren.

—r— Ueber die Peninsular-Eisenbahn von Michigan, Indiana und Illinois geht der „New-Yorker Handelszeitung" aus guter Quelle folgende Mittheilung zu: Der Bau der Bahn in westlicher Richtung bis über Valparaiso hinaus wird mit grösster Energie betrieben; die Schienen, um die Strecke zwischen South Bend und den genannten Punkten zu vollenden, treffen jetzt schnell genug ein, um alle Arbeitskräfte vollauf beschäftigen zu können. Das Bahnbett ist auf eine Strecke von mindestens 15 Meilen westlich von Valparaiso zur Aufnahme der Schienen fertig, der Rest der Linie bis Chicago ist mehr als zur Hälfte gradirt. Auf dem unvollendeten Theile der Linie ist die Arbeit leicht. Die Einschnitte und Ausschüttungen sind vierzig Procent geringer als auf dem östlich von South Bend belegenen Theile, während der Voranschlag für sämmtliche Brückenbauten zwischen Valparaiso und Chicago eine niedrigere Summe ergiebt, als die eine Brücke über den St. Josephs-Fluss bei South Bend kostet.

Technisches.

Zweietagige Personenwagen. Wie wir bereits im Jahrg. 1870 No. 19 S. 322 berichteten, laufen auf der Altona-Kieler Bahn seit 1868 sechs 2etagige Wagen, welche im Organ für Fortschritte im Eisenbahnwesen von 1870 beschrieben sind. — Neuerdings hat nun auch die Rheinische Eisenbahn zweietagige Wagen auf ihrer Bahn eingeführt, welche besonders für Vergnügungsfahrten auf der rechten Rheinseite (Siebengebirge, Linz, Neuwied) bestimmt sind, indem das Traject bei Bonn dann mit weniger Wagen auf derselben Ponte mehr Personen gleichzeitig übersetzen kann. Die untere Etage der (in Berlin angefertigten) neuen Wagen hat die nämliche Einrichtung, wie die Wagen dritter Classe; die obere dagegen, zu der an den Enden von jeder Seite eiserne Treppen hinauf führen, bietet zuerst je einen kleinen für das Fahrpersonal bestimmten Vorraum, sodann ist dieselbe der Länge nach von einem Gange durchschnitten, auf dessen beiden Seiten 18 Sitzplätze, jeder für zwei Personen bestimmt, angebracht sind. Ausserhalb, vor den in den Seitenwänden angebrachten Schiebefenstern, laufen eiserne Stangen hin, welche das Herausfallen der Insassen unmöglich machen. Obschon die einzelnen Abtheilungen der neuen Wagen zwar nicht die Höhe der jetzigen Coupés erreichen, sind dieselben doch von ansehnlicher Höhe. Nach oben hin werden sie etwas schmäler und tragen eine bedeutend gewölbte Decke. Ihr Aeusseres repräsentirt sich elegant.

Literatur.

Die Haftpflicht der Eisenbahnen, Bergwerke etc. für die bei deren Betriebe herbeigeführten Tödtungen und Körperverletzungen. Erläuterungen des Reichsgesetzes vom 7. Juni 1871, von Dr. W. Endemann, Professor und Oberappellationsgerichts-Rath, Mitglied des Reichstags. — Berlin, Verlag von J. Guttentag (D. Collin). 15 Sgr.

Kein neueres Gesetz hat bei seiner ersten Vorlage und während seiner Berathung soviel Widerspruch erregt, keines ist der Erklärung so bedürftig und giebt zu so vielen Zweifeln Veranlassung, wie das vorliegende, — der Herr Verfasser der obigen Bearbeitung hat es unternommen, unter Benutzung der Motive, Reichstagsverhandlungen etc., die richtige Handhabung dieses in das bürgerliche Leben tief eingreifenden Gesetzes erkennbar zu machen und die leitenden Grundsätze zu klarer Darstellung zu bringen. Die Schrift, auf welche wir demnächst zurückzukommen gedenken, wird daher den Juristen, den Eisenbahn- und Bergwerks-Beamten, überhaupt Jedem, der das Gesetz anzuwenden hat, willkommen sein.

* Coursbuch 1871 Nr. 5, September, und Eisenbahn-Anzeiger Nr. 8, September. Von dem im Cours-Bureau des Kaiserlich Deutschen General-Postamts bearbeiteten, im Verlage der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker) erscheinenden Eisenbahn-, Post- und Dampfschiff-Coursbuche mit der grossen Eisenbahn-Karte von Mittel-Europa, auf welcher bei jeder einzelnen Bahnstrecke die correspondirende Seitenzahl in rother Farbe beigedruckt, ist so eben die neue Nr. 5 in der bekannten Ausstattung ausgegeben worden, welche die bis zu dem vorgedachten Zeitpunkte eingetretenen resp. mit demselben eintretenden Aenderungen in dem Gange der Eisenbahnzüge, Posten und Dampfschiffe enthält. Ferner sind darin enthalten: Reisetouren zwischen mehreren Hauptorten Europa's, Verzeichniss der Bade- und Kurorte in Deutschland und den angrenzenden Ländern, nebst Nachrichten über die Reiseverbindung dieser Orte, Reisetouren zwischen Berlin und den bedeutenderen Badeorten, Tarif für Courier- und Etraposten, Wegemaasse, Münz-Vergleichungs-Tabelle, Zusammenstellung der Bestimmungen über Benutzung der Telegraphenlinien und Gebührentarif etc. Preis 15 Sgr. — „Eisenbahn-Anzeiger" Nr. 8 September — ebenfalls im Cours-Bureau des Kaiserlich Deutschen General-Postamts bearbeitet, enthält die Fahrpläne der Eisenbahnen in Deutschland und der Oesterreich-Ungarischen Monarchie. Preis 7½ Sgr.

Inhalts-Verzeichniss der besonderen Beilage zum Deutschen Reichs-Anzeiger und Königl. Preuss. Staats-Anzeiger. No. 19 vom 9. September 1871. Chronik des Deutschen Reichs. — Der neunte Deutsche Juristentag. — Zur Geschichte der Norddeutschen Landschaftsmalerei. II. — Die Thätigkeit der Königlichen Preussi-

schen Academie der Wissenschaften für Deutsche Sprache, Literatur und Geschichte. — Die im ersten Halbjahre 1871 eingetragenen Actiengesellschaften in Preussen. — Die Chronik des Deutsch-Französischen Krieges 1870—1871. — Moritz Pinder.

Miscellen.

Lieferungs-Geschäft für Eisenbahn- und Fabrikbedarf in Berlin. Dem Prospect entnehmen wir Folgendes: „Viele der Artikel, die bei den Eisenbahnen und Fabriken fortlaufend gebraucht werden, gehen denselben nur durch Lieferanten zu, da die Fabrikanten selbst durch unzureichende Betriebsmittel, oder durch die geringe Ausdehnung ihres Geschäfts und die gesammte Einrichtung desselben nicht in der Lage sind, sich mit den Eisenbahn- und Fabrikverwaltungen direct in Verkehr setzen zu können. Ist ein solcher Lieferant in der Lage, von mehreren Fabrikanten die verschiedensten Artikel einkaufen und wieder verkaufen, oder auch nur commissionsweise vertreiben zu können, ist er ferner in der Lage, die kleineren Fabrikanten, abgesehen von directen Vorschüssen, nur schon derart durch Geldmittel unterstützen zu können, dass bei Lieferung der Waare sofortige Zahlung erfolgt, was bei den Eisenbahnen und grösseren Fabriken durch die schon sehr in Anspruch genommenen und complicirteren Verwaltungen nicht durchführbar ist, so wird er stets mindestens ebenso billig liefern können, als der Fabrikant selbst, er wird aber noch billiger liefern können durch Ersparung der nicht unbedeutenden Unkosten, die jeder einzelne Fabrikant bei seinen Offerten, durch Reisen, Agenten, Probesendungen etc. für seine einzelnen Artikel hat, während sich bei ihm diese Kosten auf eine grosse Zahl von Artikeln vertheilen. Ein derartiges Geschäft mit den Eisenbahnen und Fabriken zu machen, ist der Zweck der zu gründenden Gesellschaft; sie will einen Centralpunkt in angegebener Art und Weise für Lieferungen von Eisenbahn- und Fabrikbedarf bilden, hofft im gleichzeitigen Interesse von Producenten und Consumenten zu handeln und sich das Wohlwollen und die Unterstützung beider zu erwerben. Die Höhe des Betriebs-Capitals — 100 000 Thlr. — entspricht mit Rücksicht auf die in Aussicht genommene Handhabung des Geschäftsbetriebes bis auf Weiteres um so mehr allen Anforderungen, da keine Summen durch Bauten, Einrichtungen etc. festgelegt werden brauchen, und eine Erhöhung des Betriebs-Capitals leicht realisirt werden kann, wenn sich die Nothwendigkeit herausstellen sollte. Die Gründer (T. Rohmann, G. Heinrich, J. Roggenbau, H. Zimmermann) benennen eine bedeutende Zahl von Unternehmungen, „um annähernd einen Ueberblick über die der Gesellschaft zugehenden Verbindungen"* zu geben. Nach den Statuten erhalten die Actionäre 75 Procent, der Director 15 und der Aufsichtsrath 10 Procent des Reinertrages.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen.

28. September zu Breslau Neisse-Brieger E. Gegenstand der Berathung Abänderung des 1. Abs. 12 § 10 des Betriebsüberlassungsvertrag.
29. „ zu Breslau Oberschlesische E. Tagesordnung s. S. 759.
10. October zu Magdeburg Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenb.-Ges.

Ein- und Auszahlungen.

Einzahlung 1. October Turnau-Kralup-Prag 10%.
Dividendenauszahlung 15. September Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohlen-E. 51 A D.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
18. Sept.	zu Aachen	Berg.-Märk. E.	10 000 Pfähle	—
18. „	zu Köln	Köln-Mind. E.	Hochbauten Bielefeld	—
20. „	zu Hannover	Hannov. Staatsb.	Oefen	769
20. „	zu Essen	Köln-Minden	Hochbauten Dortmund	—
21. „	zu Frankfurt a/M.	Taunusbahn	Materialienverkauf	—
21. „	zu Breslau	Rechte Oderuferb.	10 Locomotiven	—
22. „	zu Berlin	Berlin-Anhaltische E.	Schwellen	770
23. „	zu Messkirch	Bad. Staatsb.	Erdarbeiten Schwackenreuthe-Pfullendorf	—
23. „	zu Karlsruhe	dieselbe	6700 Meter Leitungsröhren	—
23. „	zu Saarbrücken	Saarbrücker E.	Eisenbahn Postwagen	—
26. „	zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Hochbauten Eversberg-Westheim	—
28. „	zu Breslau	Oberschlesische E.	Klein-Eisenzeug	770
30. „	zu Leipzig	Leipzig-Zeitzer E.	Erdarbeiten und Kunstbauten	770

* Von Eisenbahn-Verwaltungen werden benannt: Kgl. Ostbahn, Berlin-Görlitzer, Nassauische, Magdeb.-Wittenberge, Hannov. Staatsb. und Warschau-Wiener E.

OFFICIELLE ANZEIGEN.

(Officielle Anzeigen sind an die Redaction (nicht an die Expedition) der Zeitung zu richten.)

Bekanntmachung.

Die Anlieferung von
8 Stück Eisenbahn-Postwagen von 120 Ctr. Tragfähigkeit und
3 Stück dergleichen von 80 Ctr. Tragfähigkeit
soll im Wege der öffentlichen Submission in Verding gegeben werden.

Offerten hierauf sind mit der Aufschrift:
„Submissions-Offerte auf Eisenbahn-Postwagen"
versehen. bis zum Submissions-Termine am **Samstag den 23. d. Mts. Nachmittags 3 Uhr** versiegelt und portofrei an uns einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen. Auf später eingehende Offerten kann nicht gerücksichtigt werden.

Die Submissions-Bedingungen und Zeichnungen können in unserem hiesigen Geschäfts-Locale eingesehen, auf portofreie Ersuchen von uns auch abschriftlich bezogen werden.

Saarbrücken, den 5. September 1871.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Rheinische Eisenbahn.

Die Lieferung von 300 offenen Güterwagen à 200 Ctrn. Tragfähigkeit, darunter 100 Stück mit Bremsen, soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Der Ablieferungs-Termin ist auf den 1. September 1872 festgesetzt.

Bedingungen und Zeichnungen sind auf frankirte Anfragen von unserm Central-Verwaltungs-Büreau — Altes Ufer No. 2 — hierselbst zu beziehen.

Offerten mit der Aufschrift „Submission auf Güterwagen" sind bis zum **25. d. Mts.** versiegelt an uns abzugeben.

Köln, den 7. September 1871.

Die Direction.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Für den Betrieb der Hannoverschen Staats-Eisenbahn sollen Ein Tausend Stück Wagendecken — in 20 Loose getheilt — im Wege der öffentlichen Submission beschafft werden.

Die Lieferungsbedingungen liegen im Büreau des Ober-Güterverwalters Mertens hierselbst zur Einsicht aus, können auch auf portofreie Anfrage von demselben bezogen werden.

Offerten, welche entweder das ganze Lieferungsobject oder einzelne Loose umfassen können, sind mit der Aufschrift „Offerte auf Wagendecken" versehen bis zum **22. d. M. Vormittags 10 Uhr** portofrei bei dem Ober-Güterverwalter Mertens hierselbst einzureichen.

Hannover, den 12. September 1871.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Maybach.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von **210 Stück Reguliröfen und 116 Stück Füllöfen** zum Heizen der Personenwagen im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden. Termin hierzu ist auf **Mittwoch den 20. September Vormittags 11 Uhr** in dem Büreau des Obermaschinenmeisters Schäffer hierselbst anberaumt. An Letzteren sind bis zu der vorbezeichneten Terminstunde die Offerten portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:
Submission auf Oefen
einzureichen.

Die Lieferungs-Bedingungen liegen bei dem Obermaschinenmeister Schäffer zur Einsicht aus und werden auch auf portofreie, dorthin zu richtende Schreiben gegen Erstattung von 10 Sgr. pro Exemplar mitgetheilt.

Hannover, den 10. September 1871.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Maybach.

Böhmische Nordbahn.

In Gemässheit des mit dem Erlasse des hohen k. k. Finanzministeriums vom 25. April 1867 Z. 2277 genehmigten Amortisationsplanes fand in Gegenwart von zwei k. k. Notaren die erste Ausloosung der Prioritätsobligationen der k. k. priv. Böhm. Nordbahn statt. Hierbei wurden folgende 200 Nummern gezogen:

Nro. 28	Nro. 5417	Nro. 11034	Nro. 16136
„ 113	„ 5420	„ 11396	„ 16243
„ 398	„ 5447	„ 11775	„ 16281
„ 653	„ 5951	„ 11811	„ 16503
„ 881	„ 6650	„ 11932	„ 16560
„ 1008	„ 6794	„ 11938	„ 16570
„ 1091	„ 6853	„ 12004	„ 16723
„ 1174	„ 6918	„ 12077	„ 16795
„ 1196	„ 6925	„ 12268	„ 16832
„ 1217	„ 6944	„ 12461	„ 17071
„ 1229	„ 6983	„ 12528	„ 17085
„ 1439	„ 7004	„ 12562	„ 17170
„ 1463	„ 7075	„ 12865	„ 17195
„ 1465	„ 7108	„ 12950	„ 17239
„ 1588	„ 7135	„ 13005	„ 17243
„ 1590	„ 7173	„ 13051	„ 17271
„ 1712	„ 7192	„ 13144	„ 17294
„ 1832	„ 7341	„ 13147	„ 17303
„ 1866	„ 7348	„ 13283	„ 17451
„ 1868	„ 7401	„ 13364	„ 17469
„ 1891	„ 7421	„ 13393	„ 17496
„ 2009	„ 7473	„ 13808	„ 17606
„ 2042	„ 7507	„ 14311	„ 17785
„ 2190	„ 7584	„ 14395	„ 17799
„ 2239	„ 7930	„ 14425	„ 17825
„ 2240	„ 8141	„ 14451	„ 17863
„ 2288	„ 8539	„ 14511	„ 17879
„ 2336	„ 8561	„ 14513	„ 17961
„ 2350	„ 8740	„ 14532	„ 17969
„ 2497	„ 8777	„ 14789	„ 18006
„ 2508	„ 8786	„ 14886	„ 18024
„ 2513	„ 8851	„ 14902	„ 18079
„ 2527	„ 8914	„ 14951	„ 18113
„ 2822	„ 9123	„ 14986	„ 18180
„ 2860	„ 9167	„ 15155	„ 18181
„ 2877	„ 9186	„ 15334	„ 18344
„ 2895	„ 9291	„ 15421	„ 18436
„ 3483	„ 9356	„ 15430	„ 18468
„ 3726	„ 9548	„ 15433	„ 18506
„ 3740	„ 9709	„ 15435	„ 18678
„ 3967	„ 9772	„ 15501	„ 18712
„ 4065	„ 9906	„ 15586	„ 18916
„ 4289	„ 10137	„ 15587	„ 19060
„ 4340	„ 10164	„ 15675	„ 19377
„ 4667	„ 10219	„ 15826	„ 19503
„ 4745	„ 10397	„ 15840	„ 19750
„ 4887	„ 10740	„ 15863	„ 19839
„ 4971	„ 10766	„ 15871	„ 19917
„ 5097	„ 10870	„ 15950	„ 19942
„ 5266	„ 10999	„ 15971	„ 19968

Die Auszahlung der ausgeloosten Prioritätsobligationen erfolgt gegen deren Rückgabe 3 Monate nach der Ziehung, d. i. vom **1. October 1871** ab

in **Prag** bei der **Cassa der Gesellschaft** Quai No. C 1012/II,
„ bei der **Filiale der k. k. pr. Oesterr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe,**
bei der **allg. Böhmischen Bank,**
in **Wien** bei der **k. k. pr. Oesterr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe,**
in **Leipzig** bei der **allg. Deutschen Creditanstalt,**
in **Berlin** bei Herrn **S. Bleichröder,** Behrenstrasse,
in **Breslau** bei dem **Schlesischen Bankvereine,**
in **Dresden** bei Herrn **Michael Kaskel,**
in **Frankfurt a/M.** bei Herrn **M. A. von Rothschild & Söhne.**

Mit den ausgeloosten Schuldverschreibungen sind zugleich die nicht fälligen Coupons sammt Talon einzuliefern.

Der Betrag abgängiger nicht fälliger Coupons wird von dem auszuzahlenden Capitale abgezogen.

Prag, am 1. Juli 1871.

Der Verwaltungsrath.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Lieferung des Bedarfs an **Schwellen** für das Jahr 1871/72 und zwar:

20 000 Stück eichene Mittelschwellen,
97 000 „ kieferne dergl.,
13 000 „ do. Stossschwellen

soll qualificirten Lieferanten übertragen werden.

Die Bedingungen liegen in unserem hiesigen Haupt-Büreau, Askanischer Platz No. 6, zur Einsicht aus und werden auf Verlangen in Abschrift mitgetheilt.

Die Offerten sind franco und mit entsprechender Bezeichnung unter Beifügung der zum Zeichen der Anerkennung unterschriebenen Bedingungen spätestens bis zum **22. d. Mts. Mittags** an uns einzureichen.

Berlin, den 9. September 1871.

Die Direction.

Leipzig-Zeitzer Eisenbahn.

Die zur Herstellung des Bahnkörpers der Leipzig-Zeitzer Eisenbahn, I. Section, auf der Strecke zwischen Barneck und Eythra erforderlichen

Erdarbeiten mit einer Massenbewegung von 164 700 Cubik-Metern, veranschlagt zu ca. 40 700 Thlr.,

sowie die Ausführung und die Materiallieferung der dazu gehörigen

Kunstbauten mit ca. 2330 Cubik-Metern Mauerwerk,

sollen im Wege der öffentlichen Submission an geeignete Unternehmer übertragen werden.

Submissionsbedingungen, sowie Pläne und Kostenanschläge sind im Bau-Büreau zu Leipzig, Wiesenstrasse No. 5, an den Wochentagen einzusehen, erstere auch daselbst auf Ansuchen unentgeldlich in Empfang zu nehmen.

Offerten, mit der in den Bedingungen angegebenen Aufschrift sind versiegelt bis

Sonnabend den 30. September Vormittags 10 Uhr

im genannten Baubüreau portofrei einzureichen, woselbst sie um diese Zeit in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Leipzig, am 10. September 1871.

Der Abtheilungs-Baumeister.
Ernst Kohl.

Oberschlesische Eisenbahn.

Die Lieferung von:

27 800 Stück schmiedeeisernen Laschen,
55 600 „ „ Laschenbolzen,
222 400 „ „ Hakennägel,
13 300 „ „ Unterlagsplatten

für den Bau der Breslau-Mittelwalder Eisenbahn, soll im Wege öffentlicher Submission verdungen werden.

Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen in unserm Centralbüreau, Abtheilung III, hierselbst Teichstrasse No. 18 zur Einsicht offen, können auch daselbst gegen Erstattung der Copialien bezogen werden.

Offerten sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von Klein-Eisenzeug für die Breslau-Mittelwalder Eisenbahn“

bis zu dem

auf Donnerstag den 28. September c. Vormittags 11 Uhr

anberaumten Submissionstermin in dem obenbezeichneten Büreau einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten werden eröffnet werden.

Breslau, den 8. September 1871.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Königl. Preussische Ostbahn.
Thorn-Insterburger Strecke.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung des eisernen Ueberbaues zu den 12 kleineren Oeffnungen der Eisenbahnbrücke über die Weichsel bei Thorn von 110 Fuss resp. 113 Fuss lichter Weite im Gesammtgewicht von circa $3^2/_3$ Millionen Pfund Schmiedeeisen und 157 000 Pfund Gusseisen soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Submissions-Offerten hierauf sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:
„Submission auf die Lieferung und Aufstellung des eisernen Ueberbaues zu den 12 kleineren Oeffnungen der Eisenbahnbrücke über die Weichsel bei Thorn“ versehen, bis zum Submissions-Termin

Montag den 9. October d. J. Vormittags 11 Uhr

an die unterzeichnete Direction einzureichen, in welchem Termin die eingegangenen Offerten in Gegenwart der anwesenden Submittenten eröffnet werden sollen.

Später eingehende, oder den Bedingungen nicht entsprechende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die der Lieferung zu Grunde zu legenden Bedingungen, Beschreibungen, Gewichts-Berechnungen und Zeichnungen werden an qualificirte Unternehmer auf portofreie, an unseren Maschinenmeister Ramm hierselbst zu richtende Gesuche mitgetheilt und können auch die zugehörigen Detail-Zeichnungen in unserem Central-Bau-Büreau hierselbst täglich während der Dienststunden eingesehen werden.

Bromberg, den 2. September 1871.

Königliche Direction der Ostbahn.

Grossh. Badische Eisenbahnen.
Vergebung von Gasbeleuchtungs-Einrichtungen.

Höherem Auftrage zufolge soll zu einer neuen Werkstättenanlage auf hiesigem Bahnhofe die Gasbeleuchtungs-Einrichtung, bestehend in: ca. 700 Meter gusseiserner Hauptleitung,
„ 6000 „ schmiedeeiserner Zweigleitung nebst Zubehör
an einen tüchtigen Unternehmer vergeben werden.

Pläne und Bedingungen sind bei der unterfertigten Stelle einzusehen, bei welcher auch versiegelte Angebote mit entsprechender Aufschrift bis längstens **Samstag den 23. d. Mts. Vormittags 11 Uhr** abzugeben sind.

Carlsruhe, den 5. September 1871.

Gr. Verwaltung der Eisenhauptwerkstätten.

Badischer Eisenbahnbau.

Zum Neubau von Eisenbahnen bedarf die diesseitige Verwaltung ungefähr
125 000 Centner Schienen von Walzeisen,
17 500 „ „ „ Bessemer Gussstahl,
38 000 Stück Stossunterlagsplatten von Walzeisen,
32 000 „ Zwischenunterlagsplatten von Walzeisen,
75 000 „ Laschen von Puddelstahl,
151 000 „ Laschenschrauben und
765 000 „ Kloben, beide von Schmiedeeisen.

Von diesen Quantitäten sollen ca. $^1/_3$ im Laufe des gegenwärtigen Jahres, das Uebrige aber erst im nächsten Jahre in passenden Abtheilungen bis zum 1. October 1872 geliefert werden.

In der Absicht, die Lieferung derselben im Submissionswege in Accord zu vergeben, fordert man Diejenigen, welche bereit sind, Lieferung des Ganzen oder von Theilen, oder von einzelnen Gattungen zu übernehmen, hiermit auf, ihre desfallsigen Anerbietungen in frankirten Briefen, welche verschlossen und mit der Aufschrift „Lieferung von Schienen und Schienenbefestigungs-Materialien betr.“ bezeichnet sind, bis

Dienstag den 26. September d. Js. Vormittags 10 Uhr

bei der diesseitigen Stelle einzureichen.

Die näheren Bedingungen und Zeichnungen werden auf Verlangen hier abgegeben.

Der Eröffnung der Summissionsanerbietungen können die Soumittenten in der bestimmten Tagfahrt anwohnen.

Carlsruhe, den 28. August 1871.

Grossherzogliche Oberdirection des Wasser- und Strassenbaues.
I. A. d. D.
Gerwig.

Bayerische Staatseisenbahnen.
Im Bahnhof Hof lagern überzählig:

997 Stück Mittel } Schienenstühle,
299 „ Stoss }
3310 „ Stuhlnagel und
915 „ Schliessen,

welche am 17. August 1870 auf den aus Frankreich zurückkommenden Wagen N. M. E. 3657 und 3255 verladen überzählig in Hof angekommen waren.

München, 3. September 1871.

PRIVAT-ANZEIGEN.

Merseburg.

Wittenberg

Das Eisenhütten- und Emaillirwerk
TANGERHÜTTE

Station der Magdeburg-Wittenberger Eisenbahn

liefert die sowohl durch **Billigkeit** wie grosse **Dauer** sich allseitig bewährenden und immer mehr in Aufnahme kommenden

Gusseisernen Locomotiv-Schuppen-Schornsteine

zu den **billigsten Preisen**, und stehen **Prospecte** darüber zu Diensten.

Weitere **Specialitäten** der **Fabrikation** des Werkes zu **Bahnbauten** sind: **Wasserstations-Einrichtungen, Optische Telegraphen, Perronhallen, Gasanstalten, Candelaber, Laternenarme, Stationstafeln, Warnungstafeln, Pilaren, Gitter, Pumpen, Treppen, Säulen, Fenster, Ofen** für Wartesäle und Bahnwärterhäuser, nach einem sehr **reichhaltigen Modellinventar.** Cataloge über diese Gegenstände werden gern geliefert.

Die Ausdehnung des Werkes, gute mechanische Werkstätten in Verbindung mit tüchtigen Arbeitskräften, ermöglichen sowohl **rasche** als **gediegene Ausführung** der belangreichsten Bestellungen.

Die

Maschinen-Fabrik

von

C. F. SCHELLENBERG

Chemnitz in Sachsen

empfiehlt sich zur Ausführung von **Werkzeugmaschinen** in bewährtester Construction, als:

Maschinen für Metallbearbeitung.

Support-, Hand- und Plan-Drehbänke jeder Art,
Drehbänke für **Eisenbahnwagen-, Tender-** und **Locomotiv-Räder,**
Hobel-, Shaping- und **Nuthstoss-Maschinen,**
Wand-, Horizontal- und **freistehende Bohrmaschinen,**
Radial-, Cylinder- und **Langloch-Bohrmaschinen,**
Maschinen und **Werkzeuge** für Schraubenfabrikation,
Räder-, Theil- und **Frais-Maschinen,**

Maschinen für Eisenbahn-Reparatur-Werkstätten,

Maschinen für **Hüttenbetrieb,**
Scheeren, Durchstoss- und **Blechbiegemaschinen,**
Dampfhämmer, Schmiedemaschinen und **Ventilatoren,**
Maschinen für **Gewehrfabrikation.**

Maschinen für Holzbearbeitung.

Einfache Gattersägen,
Bunt-Gattersägen,
Doppel- und **Horizontal-Gattersägen,**
Schwartensägen,
Kreis- und **Band-Sägen,**
Schweif- und **Decupir-Sägen,**
Sägen-Stanzmaschinen,
Sägen-Schärfmaschinen,
Hobelmaschinen für Breter, Pfosten und Simse,
Zapfen-Schneid- und **Schlitz-Maschinen,**
Verticale Bohr- und **Stemm-Maschinen,**
Horizontale Bohr- und **Stemm-Maschinen,**
Wand-Bohrmaschinen,
Freistehende Bohrmaschinen,
Frais-Maschinen.

Complete Fabrikeinrichtungen in dieser Branche werden zur schnellen Lieferung übernommen.
Courante Maschinen sind stets vorräthig oder befinden sich in Arbeit.
Ausserdem liefert die Fabrik **Maschinen zum Heben und Fortschaffen von Lasten** jeder Art.

Technisches Bureau

Ueberwachung der Ausführung, Inspection und Abnahme in England bestellter Lieferungen.
Einführung Deutscher Erfindungen in England und Frankreich und umgekehrt.
Besorgung und Verwerthung von Patenten in England, Frankreich, Belgien und America.
Betheiligung an Bauten und Unternehmungen auf dem Continente.
Lieferung Englischer Maschinen und Maschinentheile, Metalle, Chemikalien und anderer Materialien für Dampfschiffbetrieb, Fabriken, Arsenale, Bauunternehmungen.
Locomotiven, Waggons, Federn, Schienen und Schienen-Kleinmaterial.
Unternehmer von Eisenbahnen und öffentlichen Bauten werden darauf aufmerksam gemacht, dass neue und gebrauchte Locomobilen, Locomotiven, Waggons, Werkzeugmaschinen, Pumpen etc. fast jederzeit zum sofortigen Versandt bereit sind.
Uebernahme von Agenturen continentaler Industrien für England.

Heinrich Simon
Civil-Ingenieur, 7 St. Peters Square
Manchester.

Vertreter in Plätzen des Continents werden gesucht.

Norddeutscher Lloyd.

Postdampfschifffahrt
von Bremen nach Newyork und Baltimore
eventuell Southampton anlaufend

D. Weser	16. Sept. nach	Newyork	D. Baltimore	11. Octbr. nach	Baltimore
D. Newyork	20. Sept. „	Newyork	D. Hermann	14. Octbr. „	Newyork
D. Deutschland	23. Sept. „	Newyork	D. Bremen	18. Octbr. „	Newyork
D. Berlin	27. Sept. „	Baltimore	D. Main	21. Octbr. „	Newyork
D. Hansa	30. Sept. „	Newyork	D. Leipzig	25. Octbr. „	Baltimore
D. Donau	7. Octbr. „	Newyork			

und ferner jeden Mittwoch und Sonnabend.

Passage-Preise nach Newyork: Erste Cajüte **165** Thaler, zweite Cajüte **100** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.
Passage-Preise nach Baltimore: Cajüte **135** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Pr. Crt.
Fracht: £ 2 mit 15% Primage per 40 Cubicfuss Bremer Maasse. Ordinäre Güter nach Uebereinkunft.

von Bremen nach Neworleans via Havre
und **Havana**

D. Köln 16. Septbr.; D. Frankfurt 7. Octbr.; D. America 4. Novbr.
Passage-Preise nach New-Orleans und Havana: Cajüte **180** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.
Fracht nach New-Orleans £ **2. 10** s., nach Havana £ **3** beides mit 15% Primage per 40 Cubicfuss Bremer Maasse. Ordinäre Güter nach Uebereinkunft.
NB. D. Köln, am 16. Septbr. von Bremen abgehend wird Havana nicht anlaufen.

von Bremen nach Westindien via Southampton

Nach St. Thomas, Colon, Savanilla, La Guayra und Porto Cabello mit Anschlüssen via Panama nach allen Häfen der Westküste Amerikas, sowie nach China und Japan.
D. Kronprinz Friedrich Wilhelm Sonnabend 7. October. D. König Wilhelm I. Dienstag 7. November.
und ferner am 7. jeden Monats.
Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

K. k. priv. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Mit Bezug auf die Kundmachung vom 28. Juli l. J., betreffend die Ausgabe neuer Actien, und in Folge Beschlusses der General-Versammlung vom 13. Juni d. J. (Punct 2) hat der Verwaltungsrath sich bestimmt gefunden, zu gestatten, dass die am **1. Jänner 1872** zu leistende **2. Einzahlung** von 100 Francs auf die neuen Actien **in vorhinein** stattfinden kann.

Da die 5%gen Zinsen des Einzahlungsbetrages vom 15. August 1871 an laufen, so sind bei der Einzahlung der 2. Rate die Zinsen vom 15. August 1871 an à 5% bis zum Einzahlungstage zu vergüten.

Die Einzahlungen, welche unter denselben Bedingungen, wie die der 1. Rate zu leisten sind, werden angenommen:

1) in **Wien** am Sitze der Gesellschaft, Schwarzenbergstrasse No. 17,
2) in **Paris** bei der Casse der Société générale de Crédit mobilier, Place Vendôme No. 15,
3) in **Lyon** bei dem Credit Lyonnais,
4) in **Berlin** bei den Herren Mendelssohn & Co.,
5) in **Frankfurt a/M.** bei den Herren Gebrüder Bethmann.

Die Besitzer **neuer Actien**, welche die **2. Einzahlung** in **vorhinein** zu leisten wünschen, haben die Interims-Scheine mit einem arithmetisch geordneten Nummern-Verzeichnisse einzureichen.

Wien, am 4. September 1871. **Die General-Direction.**

Die Telegraphenbau-Anstalt
von
Sickert & Lossier
Berlin
liefert zu den, neuerdings bei allen Eisenbahnen verordneten,
Signalstationen
(an Stelle der nur beschränkt arbeitenden Blocksignalapparate)
vollständige Schreibapparate,
Taster und Galvanometer
zu dem Preise von **54½ Rthlr.**

Gebrüder Decker & Co.
in Canstatt (Württemberg)
empfehlen die in ihrer Fabrik seit vielen Jahren als Specialitäten verfertigten eisernen Brücken, Drehscheiben, Schiebebühnen, Weichen, Kreuzungen, Wasserstations-Einrichtungen, fahrbare Laufkrahne und Brückenwaagen bis 1000 Centner Tragkraft, eiserne Dachconstructionen, Schachtpumpen, Ventilatoren und Hebmaschinen für Tunnel-Bauten, Dampfmaschinen, Dampfkessel, patentirte American. Universal-Dampfpumpen.

W. Adolf & Co. (H. Hengst) in **Berlin,** 58. Unter den Linden, empfehlen ihren „Allgemeinen Journal-Lesezirkel", der in seiner 10. Abtheilung 53 Zeitschriften über Handelswissenschaft, Technologie und Baukunde enthält. Die Auswahl der Journale steht völlig frei und werden dieselben nach auswärts in Mappen und unter Kreuzband versandt. Billigster Verkauf gelesener Zeitschriften, Prospecte gratis.

Einzige Fabrik Deutschlands von Maschinen-Treibriemen nach Amerikanischer Methode.

Die
Gummiwaaren-Fabrik
von
C. SCHWANITZ & Co.
BERLIN,
Müller-Strasse 171a — 172,
liefert jedes Fabrikat aus vulcanisirtem Gummi für technische und andere Zwecke und empfiehlt besonders ihre seit 8 Jahren in den grössten Etablissements angewandten
Maschinen-Treibriemen
bis 36″ Breite in jeder Stärke und Länge für alle Zwecke, vorzüglich für nasse und dampfige Orte geeignet, sowohl Leder- als Guttapercha-Riemen übertreffend, als das beste Fabrikat, das auf den Markt gebracht wird.
Preise billiger als für Lederriemen.
Druck- und Saugeschläuche
für Brauereien, Brennereien u. andere Fabriken;
Dichtungs-Platten, Scheiben, Pumpenklappen, Buffer etc.

1869 Leipzig	1869 Altona	1869 Wittenberg
Silberne Med.	Silberne Med.	Silberne Med.

Zehn Medaillen wurden C. SCHWANITZ & Co. für die Vorzüglichkeit ihrer Fabrikate zuerkannt.

Leipzig, Verlag von Adolph Refelshöfer.
Aus allen Welttheilen.
Illustrirtes Familienblatt
für Länder- und Völkerkunde.
Red. Dr. Otto Delitsch.
Preis jedes Monatsheftes 6 Sgr.; auch einzeln.

Diese Monatsschrift, reich ausgestattet mit vortrefflichen Holzschnitten und Karten, bestrebt sich in ansprechender und allgemein verständlicher Form, geographisches Wissen, das für Jeden so wichtig ist und dem wir zum grossen Theil die Erfolge im letzten Kriege verdanken, in den weitesten Kreisen zu verbreiten.

Durch alle Buchhandlungen und Postanstalten.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 38.

Erscheint jeden Freitag.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
Adolph Refelshöfer
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

1871.

Inserate
werden à 1½ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1900 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt.

Organ des Vereins.

Elfter Jahrgang.

Leipzig, den 22. September 1871. (Schluss der Nummer: 21. September, Vormittags 11 Uhr.)

Rückblick auf die Gründung und Wirksamkeit des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

(Fortsetzung aus No. 34.)

Mit Begründung einer besonderen Zeitung für Eisenbahn-Angelegenheiten beschäftigte sich schon die Hamburger General-Versammlung (1847). Man glaubte sich jedoch vorerst darauf beschränken zu sollen, eine bereits bestehende Zeitung für Vereinszwecke zu benutzen und wurde hierzu die von den technischen Mitgliedern der Württembergischen Eisenbahnverwaltung herausgegebene Eisenbahn-Zeitung erwählt. Die Danziger General-Versammlung (1860) beschloss demnächst die Gründung einer eigenen Vereinszeitung zur Vertretung der Eisenbahn-Interessen in der Presse, und es gelang der für diesen Zweck niedergesetzten Redactions-Commission, die Vorbereitungen für dies Unternehmen so zu beschleunigen, dass die Eisenbahn-Zeitung vom 1. Juli 1861 ab unter der Redaction des Assessor Dr. Koch aus Marburg im Selbstverlage des Vereins und zwar in Leipzig ursprünglich zweimal, seit dem 1. Januar 1863 einmal wöchentlich erscheinen konnte. Dem Beschlusse der Salzburger General-Versammlung (1863) entsprechend, wurde die Eisenbahn-Zeitung dazu bestimmt, monatlich ein Verzeichniss aller auf den einzelnen Stationen überzählig vorgefundenen Güter auf Grund der von den Verwaltungen eingesandten Uebersichten zu veröffentlichen, indem man diesen Modus für einfacher erachtete, als die schon von der Münchener General-Versammlung (1857) für diesen Zweck beantragte Einsetzung eines besonderen Nachweisebüreau's.

Die von dem Vereine schon seit längerer Zeit verfolgte Idee: neben der Eisenbahn-Zeitung zur wissenschaftlichen Behandlung technischer Fragen, Austausch von Erfahrungen, Mittheilung von bewährten Constructionen etc. ein besonderes Organ zu gründen, kam, wenn auch nicht in der ursprünglichen Gestalt, doch in der Weise zur Ausführung, dass die projectirte Zeitschrift mit dem im Kreidel'schen Verlage in Wiesbaden erscheinenden „Organ für die Fortschritte des Eisenbahn-Wesens in technischer Beziehung" am 1. Januar 1864 vereinigt, von diesem Tage ab als „Organ des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen" (neben dem bisherigen Titel) bezeichnet und den Verwaltungen geliefert wurde.

Auch das, zumal für Eisenbahnen, welche die Zollgrenze berühren oder überschreiten, sehr wichtige Zollwesen zog der Verein in das Bereich seiner Wirksamkeit. Das von einer aus 14 Verwaltungen bestehenden Commission ausgearbeitete Regulativ über die Behandlung des Waaren- und Effectentransports auf den Deutschen Eisenbahnen in Beziehung auf das Zollwesen wurde der Aachener General-Versammlung (1850) vorgelegt und von dieser die Verwaltung der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft bevollmächtigt, mit den Staatsregierungen zu verhandeln. Wenngleich diese Verhandlungen nicht ohne Erfolg waren, so machten sich doch weitere Erleichterungen in der Zollabfertigung, sowie Milderung des Princips unbedingter Haftung für Zolldeclarationen so fühlbar, dass die Frankfurter General-Versammlung (1856) zu diesem Ende die Niedersetzung einer Commission beschloss, deren Anträge von der Triester General-Versammlung (1858) genehmigt wurden. Waren die Bemühungen des Vereins anfänglich fruchtlos, so ist anzuerkennen, dass dessen Anträge bei den im Jahre 1865 wieder aufgenommenen und bis 1869 fortgeführten Verhandlungen von Seiten der Königlich Preussischen Minister für Handel und der Finanzen, sowie von Seiten des Zoll-Bundesraths in vielen sehr wesentlichen Puncten speciell auch bei Redaction des neuen Zollgesetzes Berücksichtigung gefunden haben.

Ein fernerer hochwichtiger Gegenstand der Vereins-Wirksamkeit war die Herstellung einer Deutschen Eisenbahn-Statistik.

Schon auf der ersten Berliner Versammlung (1846) war beantragt, das Schema zu einem Normal-Etat zu entwerfen. Die deshalb niedergesetzte Commission legte einen solchen der Wiener General-Versammlung (1849) vor, worin die Einnahmen nach dem Personen- und Güterverkehr und sonstigen Nebenzweigen und die Ausgaben nach verschiedenen Titeln — Unterhaltung des Bahnkörpers, Oberbaues, Gebäude, Transport etc. — getrennt vermerkt waren, und es empfahl die gedachte General-Versammlung die thunlichste Benutzung dieses Schemas, um eine erste Grundlage für eine Eisenbahn-Statistik zu gewinnen, für deren nähere Gestaltung eine Special-Commission niedergesetzt wurde. Auf den Antrag dieser Commission, welche die von ihr entworfenen Tabellen-Schemata (Beamten-Personal, allgemeine Beschreibung der Bahn, Neigungsverhältnisse, gerade Strecken und Curven, Anlagecapital, Transportmittel, Leistungen der Locomotiven, Brennstoffverbrauch etc., Betriebsresultate) im Juni 1850 an die Vereins-Verwaltungen versandt hatte, beschloss die Aachener Versammlung (1850),

> dass vom Jahre 1850 an, auf Grund der von den einzelnen Verwaltungen zu liefernden Tabellen die geschäftsführende

Direction eine Eisenbahn-Statistik aufstellen, durch den Druck vervielfältigen und den Vereins-Verwaltungen übersenden möge.

In Folge dessen wurde am 20. November 1851 der erste Jahrgang der Deutschen Eisenbahn-Statistik an die Vereinsmitglieder versandt. Da sich jedoch bei der Verarbeitung des gelieferten Materials herausgestellt hatte, dass die gewählte Darstellungsform nicht überall die wünschenswerthe Uebersicht gewährte, legte die geschäftsführende Direction im Januar 1855 einen neuen Plan zur Bearbeitung der Statistik vor, welcher nach zuvoriger Billigung Seitens der betreffenden Commission zuerst für die pro 1854 aufgestellte Statistik zur Anwendung kam. Hatte man hierbei vorwiegend das Interesse des Eisenbahnbetriebes im Auge, während die Mittheilung von Notizen über die Güterbewegung den einzelnen Verwaltungen, beziehungsweise ihren Jahresberichten lediglich überlassen blieben, so beschloss auf den Antrieb der geschäftsführenden Direction und nach dem Antrage einer von derselben niedergesetzten Commission die Amsterdamer General-Versammlung (1862) den Verwaltungen für ihre Jahresberichte die Benutzung eines Waarenverzeichnisses zu empfehlen, welches die Güter in 33 Hauptrubriken mit verschiedenen Unterabtheilungen classificirte. Im Jahre 1863 beschäftigte sich der in Berlin tagende statistische Congress mit der Güterbewegung auf den Eisenbahnen und in Folge dieser Anregung beauftragte der Königliche Preussische Minister für Handel etc. die Direction der Ostbahn, die Einführung einer Eisenbahn-Statistik beim Vereine zu beantragen, in welcher, bei formeller Gleichmässigkeit, der Localverkehr vom Uebergangsverkehr gesondert und die Bewegung auf gewissen wichtigen Bahngebieten und grossen Verkehrspuncten getrennt dargestellt werden sollte. Wenngleich die von der dieserhalb eingesetzten Commission formulirten Vorschläge von der Mainzer General-Versammlung (1867) genehmigt wurden, so stiess die Ausführung der gefassten Beschlüsse doch auf solche Schwierigkeiten, dass die Angelegenheit abermals einer Commission überwiesen werden musste, welche im Juli 1870 in Coblenz verhandelt und neuerlich den Bericht der referirenden Verwaltung versandt hat. Nachdem die Commission beschlossen hat: von den Frachtkarten für die statistischen Zwecke durch mechanische Vorrichtung Duplicate, deren Mangel bisher für grosse Verwaltungen die Beschaffung der erforderlichen Materialien sehr erschwert, theilweise selbst unmöglich gemacht hatte, zu beschaffen, und die Aufstellung der Statistik durch eine zu errichtende besondere Centralstelle bewirken zu lassen, steht in Erwartung der Genehmigung dieser wichtigen Beschlüsse, die Aufstellung einer, allen Anforderungen der Wissenschaft, des Handelsstandes und der Eisenbahn-Verwaltungen selbst entsprechenden Statistik in naher Aussicht.

Inzwischen hatte die Wiener General-Versammlung (1869) behufs Herstellung einer Invaliditäts-, Sterblichkeits-, sowie einer Krankheits-Statistik der Eisenbahn-Beamten die Einforderung der dazu erforderlichen Materialien nach den Vorschlägen der Commission beschlossen, wesentlich zu dem Zweck, um die Grundlage für die erforderliche Höhe der Dotirung der Pensionscassen, sowohl vermittelst der Beamtenbeiträge, als der Zuschüsse Seitens der Eisenbahn-Verwaltungen zu gewinnen.

Auch auf Einführung eines gleichmässigen Gewichts erstreckte der Verein seine Wirksamkeit. Schon die Kölner Versammlung (Juni 1847) beschloss eine Petition an den Königlichen Preussischen Minister für Handel auf allgemeine Einführung des Zollgewichts und auf der Hamburger General-Versammlung (December 1847) wurde der Beschluss gefasst, das Zollgewicht als Eisenbahn-Gewicht allgemein einzuführen. Der zuerst auf der Wiener General-Versammlung (1849) gestellte, demnächst öfter wiederholte und in Commissionen berathene Vorschlag, ein gemeinsames Längenmaass einzuführen, gewann zwar nach und nach eine starke Majorität, führte aber doch nur zu dem Beschluss, dass das Metermaass den bisherigen landesüblichen Maassen in den Statistiken, in den einheitlichen Bestimmungen für den Bau und Betrieb der Bahnen, sowie in der Correspondenz der Verwaltungen hinzugefügt werden solle.

Betreffend den eigentlichen Zweck der Eisenbahnen, so hat der Verein von seiner Begründung ab als eine seiner wichtigsten Aufgaben die Herstellung gemeinsamer Einrichtungen für den Personen- und Güter-Verkehr und die Beseitigung der Schwierigkeiten erkannt, welche aus dem Bestehen zahlreicher verschiedener Verwaltungen auf grossen Bahnstrecken, sowohl für das Publikum, als für die Bahnverwaltungen erwachsen.

Auf der Kölner Versammlung (Juni 1847) wurde eine Commission niedergesetzt, um allgemeine Grundsätze, welche den Betriebs-Reglements sämmtlicher Bahnen, sowohl für den Personen-, als für den Güter-Verkehr, zum Grunde zu legen seien, auszuarbeiten und den Entwurf der nächsten Versammlung vorzulegen. Das Ergebniss der Berathungen dieser Commission waren die Entwürfe:

eines Reglements über Personen-, Gepäck-, Equipagen und Viehbeförderung;
eines Reglements für den Güterverkehr;
eines Uebereinkommens zwischen den Verwaltungen über den directen Güterverkehr.

Für das erstgedachte Reglement handelte es sich zunächst nur darum, unter Ausschluss eines für alle Verwaltungen verbindlichen Reglements, allgemeine Bestimmungen zu vereinbaren, welche in die besonderen Reglements der einzelnen Bahnen aufzunehmen seien.

Die Hamburger Versammlung (Juni 1847) genehmigte dies Reglement mit einer Reihe von Abänderungen und beschloss:

dass die Reglements der einzelnen Bahnen über die Personen-, Gepäck- etc. Beförderung nach den von der General-Versammlung aufgestellten allgemeinen Grundsätzen bis zum 1. Januar 1849 in der Art abgeändert werden sollten, dass etwaige durch die besonderen Verhältnisse der einzelnen Bahnen bedingte zusätzliche Bestimmungen mit den vereinbarten Grundsätzen nicht im Widerspruch stehen dürften.

(Forts. folgt.)

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Berliner Briefe.

(Vom Berliner Eisenb.-Aktienmarkte. Rescripte des Handelsministers. Crefeld-Kreis Kempener Industrie-Eisenbahn. Main-Weserbahn. Oberschlesische E. Posen-Thorner E. Flatow-Conitz. Neustettin-Zippnow-Deutsch-Crone-Schneidemühl. Stettin-Swinemünder E. Breslau-Strehlen. Aar-Eisenbahn. Verbindungsbahn zwischen der Holländischen Nordbahn bei Neuschanz und der Oldenburgischen wie der Westfälischen E. Ruhrthalbahn. Nachtrag.)

** Berlin, 18. September. Ueber den Börsenverkehr in Eisenbahnactien während der vergangenen Woche ist weniger als in den Vorwochen zu berichten. Die Tendenz behauptete sich durchschnittlich als eine feste. Vorübergehend fehlte es auch nicht an Anregung für einzelne Devisen, im Ganzen aber waren die Umsätze nichts weniger als belangreich. Ein Gerücht, das eine nahe an 400 000 Thlr. erreichende Mehreinnahme der Rheinischen Eisenbahn pro August behauptete, gab um die Mitte der Woche Impuls für eine lebhaftere Bewegung in dieser Actie; inzwischen aber constatirte der officielle Ausweis der Direction, dass die August-Einnahme bei weitem nicht jene Höhe erreichte. Dennoch hielt sich der Cours auf 150½, und auch im Uebrigen behauptete der Actienmarkt eine Courshöhe um so sicherer, als Neigung zu verkaufen bei den Eignern der alten schweren Actien sich durchaus vermissen lässt: Köln-Mindener schliessen die Woche 165¼, Bergisch-Märkische 139¼, junge 134, Anhalter 236, Potsdamer 247, junge 202, Stettiner 151, Freiburger 122, junge 115¼, Halberstädter 142, Magdeburg-Leipziger 199, Hessische Ludwigsbahn 155¾, Oberschlesische 204, litt. B 186, Rechte Oderufer 100. Von den leichten Actien erhalten sich Rhein-Nahe beliebt auf 41⅜, und ein an einzelnen Tagen beträchtlicher Verkehr entwickelte sich in Halle-Sorauer Stamm-Prioritäts-Actien, die auf 80 gelangten. Ein Gerücht, das in Umlauf gesetzt ward, um auf die Coursentwickelung nachtheilig einzuwirken, sprach von einem Circular des Handelsministers, die Dividenden-Festsetzung für das laufende Jahr von einer erheblichen Verstärkung des Betriebsapparats abhängig zu machen; dasselbe übte jedoch keine nachhaltige Wirkung. Eisenbahn-Priori-

täten erreichten wieder mehr Geschäft in Folge des bevorstehenden Zinstermins.

Das vorerwähnte Gerücht beruhte möglicherweise auf einer Verwechselung mit dem nachstehenden Rescript des Handelsministers an die Königl. Eisenbahn-Verwaltungen und die Königl. Eisenbahn-Commissariate, die Häufigkeit der Eisenbahnunfälle betreffend:

Die Sicherheit der Beförderung auf den Preussischen Eisenbahnen erfreute sich bis vor kurzer Zeit allseitiger Anerkennung. Dieses vortheilhafte Urtheil ist neuerdings leider durch eine Anzahl mehr oder weniger schwerer Unfälle stark getrübt worden. Insbesondere sind einige Militärzüge hierbei hart betroffen. Der Unfall von Ragkwitz auf der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn, welcher 20 braven Soldaten das Leben kostete und 37 andere an der Gesundheit zum Theil schwer beschädigte, ist nebst manchen anderen Unglücksfällen noch in frischer und allgemeiner Erinnerung. Die Zahl der verunglückten Locomotivführer, Bremser etc. geht in neuerer Zeit erheblich über die sonstige Durchschnittszahl hinaus.

Ich habe wiederholt die grossen Schwierigkeiten anerkannt, mit welchen die Eisenbahn-Verwaltungen zu kämpfen haben, um die tief liegenden Ursachen dieser traurigen Erscheinungen im Eisenbahnbetriebe gründlich zu beseitigen. Vorzugsweise machen sich die Nachwirkungen des Krieges auf Personal und Material geltend. Die Folgen theilweiser Ueberanstrengung beider, sowie die Gewöhnung an die durch Stockungen vom Kriegsschauplatze ausgehende, meist unvermeidliche Verminderung der früheren Pünktlichkeit in der Beförderung sind nicht zu verkennen.

Die aus Mangel an Arbeitskräften weniger sorgfältig als sonst ausgeübte Unterhaltung der Bahn und des fahrenden Materials ist nicht ohne Einwirkung geblieben. Hierzu kommt, dass der Personen- wie der Güterverkehr nach Herstellung des Friedens einen über alle Erwartungen hinausgehenden rapiden Aufschwung genommen hat. Es bedarf daher der grössten Anstrengungen, um dem Anschwellen des Verkehrsstroms über die bisher bekannte höchste Grenze hinaus unter gleichzeitiger Benutzung der Eisenbahnen für die Rücktransporte der Truppen und des Kriegsmaterials aus Frankreich gerecht zu werden.

Aus allen diesen die Aufgabe der Eisenbahnverwaltungen erschwerenden Umständen kann aber, wie ich wiederholt ausgedrückt habe, kein Anlass zu einer nachsichtigen Beurtheilung vorkommender Verstösse gegen die Bestimmungen über die Sicherheit des Betriebes gefunden werden. Ich bezeichne es daher nochmals als unerlässlich, mit äusserster Strenge gegen Schuldige einzuschreiten und alle Kräfte aufzubieten, um volle Herrschaft auch über die ungewöhnlichen Verhältnisse zu gewinnen. Dies wiederholt einzuschärfen, giebt mir der augenblicklich beginnende Rücktransport der 2. und 22. Division Veranlassung. Ich erwarte, dass die Königliche Eisenbahn-Direction es sich zur Ehrenpflicht machen wird, bei diesen Transporten in Bezug auf Pünktlichkeit und Sicherheit der Beförderung ebenso, wie bei allen fahrplanmässigen Zügen die peinlichste Sorgfalt auszuüben und das nachgeordnete Beamtenpersonal zur gewissenhaftesten Erfüllung der Berufspflichten mit allem Nachdruck anzuhalten. Bei allseitig pflichttreuer Achtsamkeit und Anstrengung muss es gelingen, den Preussischen Eisenbahnen den früher wohlverdienten Ruhm grösstmöglicher Betriebssicherheit wiederzugewinnen.

Berlin, den 14. September 1871.

Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.
Graf von Itzenplitz.

Ein zweites Rescript des Handelsministers vom 5. September weist die Eisenbahnbehörden an, das Publikum durch entsprechende Bekanntmachungen über das bei Zugverspätungen und Anschluss-Versäumnissen beobachtete Verfahren zu belehren. Insbesondere soll das Publikum davon in Kenntniss gesetzt werden, in welchen Fällen die Durchführung der Züge stets gesichert ist und in welchen die Durchführung möglicherweise unterbrochen werden kann. Beim Eintritt der letzteren Eventualität ist darauf Rücksicht zu nehmen, dass die Reisenden die Weiterfahrt auf Stationen abwarten können, welche für den Aufenthalt einer grösseren Personenzahl geeignet sind.

Eine dritte Ministeralverfügung vom 6. d. M. genehmigt, dass auf den Staats- und den unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen Reisegepäck und Güter auch ohne Lösung von Fahrbillets zur Gepäckfracht auf Gepäckschein expedirt werden dürfen, und zwar unter Heranziehung des wirklichen Gewichts zur Frachtberechnung und unter Ansatz der Fracht für 50 Pfund bei Sendungen geringeren Gewichtes.

Unterm 28. v. M. ist der Gesellschaft der Crefeld-Kreis-Kempener Industrie-Eisenbahn das Privilegium ertheilt worden, zum vollständigen Ausbau der Bahn und zur Beschaffung ausreichender Betriebsmittel eine Anleihe auf Höhe von 250 000 Thlr. gegen Ausstellung auf den Inhaber lautende Obligationen à 100 Thlr. mit 5 Proc. verzinslich aufzunehmen. Die Zinsen werden halbjährlich am 1. Februar und 1. August gezahlt. Die Amortisation erfolgt, mit dem Jahre 1876 beginnend, alljährlich bis auf Höhe von 1250 Thlr. aus dem Ueberschuss des vorhergegangenen Jahres und dem Zinsenersparniss der amortisirten Obligationen. Die Gesellschaft kann auch diesen Amortisationsfonds zur Beschleunigung der Tilgung verstärken. Auch die nicht ausgeloosten Obligationen mit sechsmonatlicher Frist kündigen.

Nach dem in der vergangenen Woche ausgegebenen Jahresbericht der Main-Weserbahn für 1870 ergab der Betrieb nach Leistung der Ausgaben einen Ueberschuss von 1 021 205 Thlr. Nach Maassgabe der verwendeten Baucapitalien erhält hiervon Preussen 691 952 Thlr., Grossh. Hessen 329 253 Thlr.

Die Oberschlesische Eisenb.-Ges. hat die Concession für die Eisenbahn von Leobschütz nach Jägerndorf erhalten. Die neue Bahn wird eine Länge von 2½ Meilen erreichen, und zwar von Leobschütz bis zur Landesgrenze 2 Meilen, welche die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft baut und ½ Meile auf der Strecke Landesgrenze-Jägerndorf, deren Bau die Mährisch-Schlesische Centralbahn übernimmt. Die 2 Meilen lange von der Oberschlesischen Gesellschaft zu bauende Strecke wird einen Bau-Aufwand von 900,000 Thlrn. erfordern. Die am 13. Mai d. J. stattgehabte Generalversammlung der Actionäre hat den Bau bereits genehmigt.

Die Posen-Thorner Eisenbahn soll nach der Absicht der Direction der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft von Posen aus zum 1. Januar k. J. eröffnet werden. Die 8 Meilen lange Strecke bis Trzmeszno ist bereits fahrbar. Von Thorn resp. Bromberg aus wird über Inowraclaw mit Eifer entgegen gebaut.

Die Eröffnung der Eisenbahnstrecke Flatow-Conitz, zum 1. October beabsichtigt, wird neueren Mittheilungen zufolge kaum bis zum 1. November betriebsfähig sein.

Mit Genehmigung des Handelsministers finden jetzt Vermessungs-Arbeiten der projectirten Bahn Neustettin-Zippnow-Deutsch-Crone-Schneidemühl statt.

Die Stettin-Swineminder Eisenbahn soll ihrer Ausführung jetzt nahe sein, und zwar binnenwärts über Podejuch nach Küstrin geführt werden.

Die neue Strecke des Oberschlesischen Unternehmens Breslau-Strehlen (erste Section der Bahn Breslau-Glatz-Mittelwalde) ist am 15. staatspolizeilich abgenommen worden. Reg.-Baurath Horn und Reg.-Assessor v. Nostitz Namens der Behörde und Geh. Reg.-Rath Simon und Reg.-Assessor Poschmann in Vertretung der Direction der Oberschlesischen Eisenb.-Ges. wohnten der Abnahme bei. Die Eröffnung des Betriebes zum 1. October ist gesichert. Vorläufig sollen täglich 6 Züge, 3 von und 3 nach Breslau, eingerichtet werden.

Die zu Alsfeld und Hersfeld bestehenden Comités behufs Ausführung der bereits Preussischer- und Hessischerseits concessionirten Bahn zwischen Alsfeld und Hersfeld behufs Verbindung der Oberhessischen Bahn mit der Bebra-Hanauer stehen mit Frankfurter Bankhäusern wegen Ueberlassung der Concessionen in Verhandlung. Die beiden Bankhäuser sind bereit, ohne jede Staatsgarantie den Bau auszuführen.

Die Aar-Eisenbahn (von Mainz nach Wiesbaden, Schwalbach etc.), früher von der Hessischen Ludwigsbahn projectirt, soll von derselben aufgegeben sein.

Der Kreistag des Kreises Leer hat beschlossen, bei dem Handels-Minister den Ausbau einer Verbindungsbahn zwischen der Holländischen Nordbahn bei Neuschanz und der Oldenburgischen wie der Westfälischen Eisenbahn zu befürworten. Die Strecke ist kaum 2 Meilen lang. Die Schwierigkeit liegt in der zu wählenden Richtung. Es handelt sich darum, ob der Anschluss bei Papenburg, bei Ihrhove oder bei Leer zu nehmen ist. Die Stadt Leer hat sich verpflichtet, zu den Kosten einer bei Bingum über die Ems zu legenden Brücke 50 000 Thlr. beizusteuern.

Bis zum 1. November wird die Eröffnung der Ruhrthalbahn erwartet. Die Uebergangsbrücke zu Ketowitz, von deren Fertigstellung die Eröffnung allein noch abhängig zu sein scheint, soll diesem Ziele nahe sein.

Nachtrag. Heute (Montag) waren Eisenbahnactien an der Börse in schwachem Verkehr und durch verschiedene Verkaufsofferten in den vornehmsten Devisen gedrückt. Nur Rechte-Oder-Ufer verkehrten auf Grund Breslauer Ordres belebter. In 5proc. und 4proc. Prioritäten, auch in 3½proc. Bergisch-Märkischen war ein reger Umsatz.

—tz. Bergisch-Märkische Eisenbahn. (Geschäftsbericht pro 1870.) Das Unternehmen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft wurde im Jahre 1870 um 6 Strecken beziehungsweise Zweigbahnen erweitert, von welchen die Strecke Schwerte-Arnsberg von $5_{,85}$ Meilen die bedeutendste ist. Es waren insgesammt $114_{,93}$ Meilen, von welchen $51_{,31}$ Meilen doppelgeleisig sind, im Betriebe. Mit Rücksicht auf die Betriebszeit der in 1870 eröffnenden Strecken und da auf mehreren Zweigbahnen nur Güterverkehr stattfindet, beträgt die Betriebslänge im mittleren Jahresdurchschnitte für die Bergisch-Märkische und Ruhr-Sieg-Eisenbahn $86_{,83}$ Meilen im Personen- und $90_{,40}$ Meilen im Güterverkehre. Für die Hessische Nordbahn beträgt die Betriebslänge $19_{,82}$ Meilen.

Das concessionirte Anlage-Capital beträgt für die Bergisch-Märkische (und Hessische Nordbahn) 120 993 500 Thlr. (darunter 50 000 000 Thlr. in Stamm-Actien) und für die Ruhr-Sieg-Eisenbahn 21 600 000 Thlr. in Prioritäts-Obligationen. Hiernach ist bei der ersteren Bahn eine Vermehrung des Anlage-Capitals um 45 000 000 Thlr. und bei der letzteren um 3 000 000 Thlr. gegen das Vorjahr eingetreten. Amortisirt waren ult. 1870 zusammen 2 324 350 Thlr.

Das verwendete Anlage-Capital betrug für die Bergisch-Märkische und Hessische Nordbahn 81 063 441 Thlr. überhaupt und 814 544 Thlr. pro Meile Bahnlänge, sowie für die Ruhr-Sieg-Eisenbahn 13 639 774 Thlr. überhaupt und 947 864 Thlr. pro Meile Bahnlänge.

An Betriebsmitteln waren für die Bergisch-Märkische und Ruhr-Sieg-Eisenbahn vorhanden: 367 Locomotiven, 321 Tendern, 408 Personenwagen mit 21 768 Plätzen, 154 Gepäck-, 1697 bedeckte und 10 100 offene Güterwagen mit einer Gesammt-Ladungsfähigkeit von 2 102 165 Ctrn. Für die Hessische Nordbahn bestand das Betriebsmaterial aus 50 Locomotiven, 47 Tendern, 68 Personenwagen mit 3219 Plätzen, 19 Gepäck-, 91 bedeckten und 268 offenen Güterwagen mit einer Gesammtladungsfähigkeit von 46 790 Ctrn. Gegen das Vorjahr ist eine Mehrung eingetreten um 61 Locomotiven, 74 Personen- und 1918 Güterwagen.

Auf der Bergisch-Märkischen und Ruhr-Sieg-Eisenbahn haben die Locomotiven 961 195 und auf der Hessischen Nordbahn 141 902 Nutzmeilen zurückgelegt.

Im Jahre 1870 wurden auf der Bergisch-Märkischen Eisenbahn 280 474 Personen = $3_{,05}$ Proc. weniger, dagegen 4 294 995 Ctr. Güter = $2_{,51}$ Proc. mehr befördert als im Vorjahre, während sich die Einnahmen für Personen um 253 809 Thlr. = $12_{,53}$ Proc. und für Güter um 351 034 Thlr. = $5_{,04}$ Proc. erhöhten. Was den Personen-Verkehr anbetrifft, so beträgt die Verminderung im Binnenverkehre 204 958 Personen und im directen Verkehre 75 516 Personen. Die Vermehrung der Einnahmen des Personen-Verkehrs resultirt aus den Militär-Beförderungen. Seit Beginn der Mobilmachung bis Ende 1870 umfassten dieselben: 6177 Officiere, 285 053 Commandirte (incl. Kriegsgefangene, 39 054 Pferde, 4611 Wagen und Geschütze und 19 663 Ctr. Militair-Effecten, wofür im Ganzen der Betrag von 346 942 Thlr. liquidirt ist.

Auf der Hessischen Nordbahn wurden gegen das Vorjahr mehr befördert: 214 171 Personen = $41_{,81}$ Proc. und 615 981 Ctr. Güter = $4_{,62}$ Proc. und mehr eingenommen: für Personen 44 559 Thlr. = $14_{,77}$ Proc. Für Güter sind dagegen 31 672 Thlr. = $3_{,44}$ Proc. weniger eingenommen.

Ueberhaupt wurden befördert:

		auf der Bergisch-Märkischen	auf der Hessischen Nordbahn
Personen in der I. Classe		52 067	8 059
„ II. „		1 173 126	103 377
„ III. „		4 743 569	294 025
„ IV. „		2 373 539	36 626
Militairs		423 949	284 393
Personen zu ermässigten Fahrpreisen		138 764	—
zusammen Personen		8 905 014	726 480
Hiervon kommen auf den Binnenverkehr	Pers.	8 597 442	576 163
Durchschnittlich hat jede Person zurückgelegt	Meilen	$2_{,88}$	$4_{,85}$
Die spezifische Frequenz betr.	Personenmeil.	295 118	174 136
Eingenommen sind pro Person u. Meile	Sgr.	$2_{,42}$	$2_{,40}$
Ferner wurden befördert:			
Gepäck	Ctr.	210 421	68 752
Equipagen und Wagen etc.	Anz.	4 681	4 844
Hunde	„	16 227	1 328
Pferde (incl. Militair-Pferde)	„	39 421	39 510
Im Güter-Verkehre kamen zur Beförderung:			
Eilgüter	Z.-Ctr.	933 331	274 177
Postgüter	„	206 281	8 645
Frachtgüter I. Classe	„	2 325 335	1 025 703
„ II. „	„	4 974 679	} 12 315 585
„ in ermässigter Fracht	„	66 063 112	
Steinkohlen und Coaks	„	93 918 915	
Betriebsdienstgut	„	4 708 472	281 324
Dienstbaugut	„	1 257 565	—
zusammen	Z.-Ctr.	174 387 690	13 905 434
Davon im Binnenverkehre	„	120 573 772	1 146 198
Jeder Ctr. hat durchschnittlich durchfahren	Meilen	$6_{,71}$	$11_{,14}$
Die spezifische Frequenz betr.	Centnermln.	12 937 787	7 671 364
Eingenommen sind pro Ctr. u. Meile	Pfge.	$2_{,12}$	$2_{,04}$
Ausserdem wurden befördert: Thiere	Stück	542 566	20 655
im Gewichte von	Ctr.	882 916	41 969

Bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn hatte im Personen-Verkehre die Station Elberfeld mit 1 164 312 Personen die grösseste und die Station Welschenennest mit 11 346 Personen die geringste Frequenz; im Güter-Verkehre die Station Ruhrort Hafen mit 19 989 821 Ctr. die grösseste und die Station Westhofen mit 72 301 Ctrn. die geringste Frequenz; die höchste Gesammt-Einnahme mit 423 250 Thlrn. hatte, berechnet nach der Fracht ihres Versandes, die Station Langendreer und die geringste Gesammt-Einnahme mit 2744 Thlrn. die Station Trompet.

Bei der Nordbahn hatte im Personen-Verkehre Gerstungen mit 256 534 Personen die grösseste und Liebenau mit 5720 Personen die geringste Frequenz, im Güter-Verkehre Cassel mit 2 806 317 Ctrn. die grösseste und Wilhelmshöhe mit 10 668 Ctrn. die geringste Frequenz. Die höchste Gesammt-Einnahme mit 256 807 Thlrn. hatte die Station Cassel und die geringste mit 1351 Thlrn. die Station Mönchehof.

Die Einnahmen haben betragen: für Personen-Beförderung 2 095 795 Thlr., für Militair-Transporte 237 566 Thlr., für Gepäck-Ueberfracht 36 189 Thlr., für Equipagen 85 799 Thlr., für Hunde 1952 Thlr., für Pferde 150 460 Thlr., an Extraordinarien 17 357 Thlr. (zus. im Personenverkehre 2 625 118 Thlr. bez. 23 817 Thlr. pro Meile Bahnlänge und gegen das Vorjahr mehr um 298 369 Thlr. = $12_{,82}$ Proc.); für Eilgüter 301 252 Thlr., für Frachtgüter 7 383 889 Thlr., an Versicherungs-Prämien 9013 Thlr., an Provision 4987 Thlr., an Lagergeld 31 882 Thlr., für Postgüter 33 649 Thlr., für Eisenbahn-Fahrzeuge 19 717 Thlr., für Viehtransporte 105 892 Thlr., an Extraordinarien 317 904 Thlr. (zusammen im Güter-Verkehre 8 208 185 Thlr. bez. 74 471 Thlr. pro Meile Bahnlänge, gegen das Vorjahr mehr um 327 262 Thlr. = $4_{,15}$ Proc.); aus sonstigen Quellen 1 071 278 Thlr. Hiernach beträgt die Gesammt-Einnahme 11 904 581 Thlr. überhaupt bez. 108 007 Thlr. pro Meile Bahnlänge. Gegen das Vorjahr sind die Einnahmen um 912 075 Thlr. = $8_{,30}$ Proc. gestiegen.

Ausgegeben wurden: für die allgemeine Verwaltung 456 021 Thlr. (4137 Thlr. pro Meile), für die Bahn-Verwaltung 1 698 498 Thlr. (15 410 Thlr. pro Meile) und für die Transport-Verwaltung 3 392 703 Thlr. (30 781 Thlr. pro Meile), überhaupt 5 547 222 Thlr. resp. 50 328 Thlr. pro Meile. Die Ausgaben sind gegen das Vorjahr um 746 375 Thlr. = $15_{,55}$ Proc. gestiegen, sie absorbirten $46_{,60}$ Proc. der Einnahmen gegen $43_{,67}$ Proc. im Vorjahre. Werden den Betriebs-Ausgaben die Rücklagen in den Reserve- und Erneuerungsfonds hinzugerechnet, dann betragen dieselben 6 930 485 Thlr. und würden gegen das Vorjahr um 889 299 Thlr. gestiegen sein.

Der Ueberschuss ist für die Bergisch-Märkische und die Ruhr-Sieg-Eisenbahn (wegen der für das Anlage-Capital der letzteren verliehenen Zins-Garantie) getrennt nachzuweisen. Er beträgt

		für die Bergisch-Märkische Eisenbahn	für die Ruhr-Sieg-Eisenbahn
überhaupt	Thlr.	5 421 594	871 297
und erhielt folgende Verwendung:			
zur Verzinsung der Prioritäten	„	2 165 402	620 951
„ Amortisation derselben	„	208 478	9 313
„ Verzinsung von Capitalien für Betriebsmittel	„	21 412	25 961
„ Rücklage in den Reservefonds	„	66 370	38 018
„ „ „ „ Erneuerungsfonds	„	1 092 406	177 054

Von dem Ueberschusse der Bergisch-Märkischen Eisenbahn wurden ferner 16 901 Thlr. Pachtzins für die gepachteten Strecken Warburg-Haueda und Grenze-Venlo entrichtet, 170 625 Thlr. Staatssteuern bezahlt und der Rest von 1 680 000 Thlrn. zur Vertheilung einer Dividende von 8 Proc. (gegen $8^1/_2$ Proc. im Vorjahre) verwendet.

Für Rechnung des Baufonds wurden betrieben die Strecken Schwerte-Arnsberg und die Verbindungsbahn Düsseldorf-Neuss. Die Strecke Schwerte-Arnsberg lieferte einen Ueberschuss von 1100 Thlr., da aber an Entschädigung für Benutzung der Betriebsmittel anderer Bahnabtheilungen 8374 Thlr. und für Erneuerung der Betriebsmittel 6655 Thlr. erforderlich waren, so hat eine Ueberzahlung von 13 939 Thlrn. resultirt.

Die Verbindungsbahn Düsseldorf-Neuss lieferte einen Ueberschuss von 63 378 Thlrn., hiervon ab: die Entschädigungen für Betriebsmittel 3138 Thlr. und die Rücklagen für dieselben 2760, verbleiben Ueberschuss 57 480 Thlr., welche in den Baufonds geflossen sind.

Der Reservefonds der Bergisch-Märkischen Eisenbahn hatte ult. 1870 einen Bestand von 285 407 Thlrn. und der Erneuerungsfonds von 968 302 Thlrn. Der Reserve- und Erneuerungsfonds der Ruhr-Sieg-Eisenbahn besass dagegen ein Vermögen von 293 925 Thlrn.

Die Pensionscasse der nicht definitiv angestellten Beamten hatte einen Bestand von 871 416 Thlrn. und der Pensionsfonds der definitiv angestellten Beamten von 125 098 Thlrn.

— *tz.* Köln-Mindener Eisenbahn. (Geschäftsbericht pro 1870.) Im Betriebe der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft standen ult. 1870 die Köln-Mindener und Köln-Giessener Eisenbahnen nebst Zweigbahnen in einer Gesammt-Ausdehnung von $73_{,025}$ Meilen, (von welchen $40_{,307}$ Meilen doppelgeleisig sind) mit einem mittleren Jahresdurchschnitte von $70_{,918}$ Meilen; die Rheinbrücke bei Köln und die Strecke Wanne-Münster ($8_{,933}$ Ml. — $0_{,526}$ Ml. doppelgeleisig) der Venlo-Hamburger Bahn. Die übrigen Strecken der letztgenannten, sowie die Emscherthalbahn befinden sich theilweise im Bau, theilweise sind sie in der Vorbereitung begriffen.

Das Anlage-Capital beträgt für die älteren Linien und zwar: concessionirt 75 274 500 Thlr. (darunter 26 000 000 Thlr. in Stamm-Actien), verwendet 65 237 787 Thlr. bez. pro Meile Bahnlänge 893 362 Thlr.; für die Rheinbrücke sind 4 131 071 Thlr., für die Venlo-Hamburger Bahn 11 193 738 Thlr. und für die Emscherthalbahn 199 269 Thlr. bis ult. 1870 verwendet. Amortisirt sind 1 582 500 Thlr.

An Betriebsmitteln waren vorhanden: 325 Locomotiven mit 276 Tendern, 221 Personenwagen mit 12 841 Plätzen und 9277 diverse Lastwagen mit einer Gesammtladungsfähigkeit von 1 618 220 Centnern. Die Locomotiven haben im Jahre 1870 843 802 Nutzmeilen zurückgelegt.

Es wurden befördert: 43 880 Personen in der I. Classe, 552 662 in der II., 1 068 335 in der III., 2 524 568 in der IV. Cl., 758 220 Militärs,

826 Steuerbeamte und 4846 Auswanderer, zusammen 4 953 337 Personen (davon 4 703 372 im Binnenverkehre), 175 124 Ctr. Gepäck, 75 934 Ctr. Militär-Effekten, 5420 Ctr. Auswanderer-Effekten, 245 Equipagen, 422 Fuhrwerke, 4 Eisenbahnwagen, 9285 Militär-Fahrzeuge, 284 Luxus- und 72 512 Militär-Pferde, 9281 Hunde und 1217 Ctr. lebende Thiere in Käfigen. Jede Person hat durchschnittlich $6,_{60}$ Meilen durchfahren, die specifische Personen-Frequenz beträgt daher 460 632 Personenmeilen — gegen 280 159 im Vorjahre. Die Einnahme pro Person und Meile betrug $26,_{79}$ Pf. gegen $33,_{26}$ Pf. im Vorjahre 1869.

Gegen das Vorjahr sind 482 879 Personen = $10,_{80}$ Proc., bez. 12 866 570 Personenmeilen = $65,_{0}$ Proc. mehr befördert und 586 665 Thlr. = $32,_{83}$ Proc. mehr eingenommen. Dieses Ergebniss wurde dadurch erzielt, dass gegen das Vorjahr 644 915 Militärs mehr befördert und für Militärtransporte 769 593 Thlr. mehr eingenommen sind. An Civil-Personen sind 162 036 = $3,_{72}$% weniger befördert und der Ertrag ist um 182 928 Thlr. = $10,_{74}$ Proc. zurückgegangen.

Was die Militär-Transporte anbetrifft, so gehörten die Linien der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft vorzugsweise zu denen, welche mit allen ihren Mitteln den militärischen Zwecken zu dienen hatten. Zur Bewältigung dieser Transporte waren überhaupt 1146 Extrazüge und ausserdem noch 755 leere Wagenzüge erforderlich. Diese grossen Transporte sind in bester Ordnung ausgeführt worden, was um so mehr anerkannt zu werden verdient, als von den Beamten über 600 zur Fahne einberufen bez. abcommandirt waren. Die Anzahl der beförderten Mannschaften etc. ist bereits oben angegeben, die Einnahmen für die Militär-Transporte betrugen 1 379 027 Thlr.

Im Güter-Verkehre kamen zur Beförderung: 25 332 Ctr. Postgüter, 887 194 Ctr. Eilgüter, 24 196 Ctr. sperrige Güter, 1 858 977 Ctr. der Normalclasse, 69 294 358 Ctr. Steinkohlen, 5 476 506 Ctr. Coaks, 56 478 254 Ctr. sonstige Güter der ermässigten Classen, 5 908 527 Ctr. Dienstgüter (zus. 139 953 345 Ctr.) und 732 674 Ctr. Vieh, überhaupt 140 686 019 Ctr. (davon 83 154 152 Ctr. im Binnenverkehre). Jeder Centner hat durchschnittlich $9,_{53}$ Meilen durchfahren, es beträgt daher die specifische Güter-Frequenz 18 909 865 Centnermeilen gegen 18 791 233 Centnermeilen im Vorjahre. Eingenommen sind pro Centner und Meile $1,_{91}$ Pf. gegen $1,_{92}$ Pf. im Jahre 1869.

Das beförderte Quantum ist um 5 816 559 Ctr. = $3,_{97}$ Proc. geringer als im Vorjahre (im Kohlenverkehre sind 6 266 479 Ctr. = $8,_{29}$ Proc. weniger befördert), da aber der directe Verkehr erheblich gestiegen und die Güter grössere Strecken durchfahren haben, so resultirte eine Zunahme der Centnermeilen um $0,_{97}$ Proc. und der Einnahmen um 46 908 Thlr. = $0,_{66}$ Proc.

Die **Einnahmen** haben betragen: aus dem **Personen-Verkehre**, für gewöhnliche Züge incl. Gepäck- und Hundefrachten 2 430 740 Thlr., für Extrazüge 31 083 Thlr., zusammen 2 461 823 Thlr., pro Meile Bahnlänge 34 713 Thlr.; aus dem Güter-Verkehre, dem Vieh-, Equipagen- etc. Transporte 7 668 215 Thlr., pro Meile Bahnlänge 108 128 Thlr. und an Extraordinarien 1 148 907 Thlr., mithin **Gesammt-Einnahme** 11 278 945 Thlr. resp. pro Meile Bahnlänge 154 453 Thlr.

Gegen das Vorjahr sind die Einnahmen um 1 161 993 Thlr. = $11,_{4}$ Proc. gestiegen.

Die **Ausgaben** betrugen: für die Bahn-Verwaltung 1 736 482 Thlr., für die Transportverwaltung 2 941 598 Thlr. und für die allgemeine Verwaltung 192 987 Thlr., zusammen 4 871 067 Thlr. resp. pro Meile Bahnlänge 68 686 Thlr. und pro Nutzmeile $6,_{07}$ Thlr. Für die Bahn- und die allgemeine Verwaltung betrugen die Ausgaben 27 207 Thlr. pro Meile Bahnlänge und für die Transportverwaltung $3,_{67}$ Thlr. pro Nutzmeile. Die Ausgaben absorbirten $43,_{19}$ Proc. der Brutto-Einnahmen gegen $44,_{81}$ Proc. im Vorjahre. Werden dagegen von denselben die aus den Reserve- und Erneuerungsfonds verwendeten Summen in Abzug gebracht, dann verbleiben 4 089 482 Thlr., welche nur $36,_{25}$ Proc. der Einnahmen betragen haben und gegen das Vorjahr um 267 146 Thlr. = $6,_{99}$ Proc. gestiegen sind.

Der **Ueberschuss** beträgt 6 407 878 Thlr. bez. 87 750 Thlr. pro Meile Bahnlänge. Er repräsentirt $9,_{82}$ Proc. (gegen $8,_{62}$ Proc. im Vorjahr) des verwendeten Anlage-Capitals, ist um 824 529 Thlr. = $14,_{77}$ Proc. höher als im Vorjahre und erhielt folgende Verwendung: zur Verzinsung der Prioritäts-Obligationen 1 908 463 Thlr., zur Amortisation derselben 248 223 Thlr., zur Eisenbahn Abgabe 384 026 Thlr., zur Extra-Dividende des Staats 927 564 Thlr., zu $10^1/_2$ Proc. Dividende (gegen $8^9/_{10}$ Proc. im Vorjahr) 2730 Thlr., zu sonstigen Ausgaben 298 956 Thlr. Von dem Reste wurde die Tantième des Administrationsraths auf 1 Proc. festgesetzt, 40 000 Thlr. der Kaiser Wilhelm-Stiftung für Deutsche Invaliden und 1103 Thlr. der Unterstützungs-Casse überwiesen.

Der Reservefonds hatte einen Bestand von 100 000 Thlrn. und der Erneuerungsfonds von 1 577 547 Thlrn.

Die Unterstützungscasse für die Angestellten schloss mit einem Bestande von 636 477 Thlrn. und die Unterstützungscassen für die Wittwen und Waisen mit 243 682 Thlrn. ab.

Auf der **Strecke Wanne-Münster** wurden befördert: 285 695 Civil- und 27 034 Militär-Personen, 8925 Ctr. Gepäck, 2504 Ctr. Militär-Effekten, 650 Hunde, 19 Equipagen, 18 Landfuhrwerke, 14 Luxus- und 1216 Militärpferde, 1 Militär-Fahrzeug und 5 380 872 Ctr. Eil- und Frachtgüter.

Die Einnahmen hierfür betrugen 185 869 Thlr.

Der Betrieb der Rheinbrücken ergab folgende Resultate: I. Im gewöhnlichen Landverkehr passirten die Brücken: in der Richtung **nach Deutz** 3 000 494 Personen, 27 648 Thiere, 72 383 beladene, 60 857 unbeladene Fuhrwerke und 129 415 Handwagen, in der Richtung **nach Köln** 2 606 643 Personen, 38 329 Thiere, 94 216 beladene, 39 355 unbeladene Fuhrwerke und 128 219 Handwagen. Davon kommen a) auf die feste Brücke 2 184 593 Personen, 240 742 Thiere und 275 489 Fuhrwerke mit einer Einnahme von 40 542 Thlrn., b) auf die Schiffbrücke 3 422 544 Personen, 130 594 Thiere und 248 956 Fuhrwerke mit einer Einnahme von 32 789 Thlrn.

Ueber die Eisenbahnbrücke wurden befördert: 498 771 Personen, 4 Extrazüge, 3 Wagen, 57 707 Ctr. Gepäck, 54 988 Ctr. Militär-Effekten, 41 Equipagen, 129 Luxus- und 45 794 Militär-Pferde, 5299 Militär-Fahrzeuge, 371 Hunde, 17 Ctr. kleine lebende Thiere. Hierfür sind 10 551 Thlr. eingenommen. Ferner 6 964 795 Ctr. Güter (worunter 26 005 Ctr. Eilgüter), 109 Leichen, 320 Eisenbahn-Fahrzeuge, 9 Landfuhrwerke, 4 Equipagen und 98 Ladungen Vieh mit einer Gesammt-Einnahme von 15 315 Thlrn.

Der Gesammt-Ertrag des Brückenbetriebs ergab mithin für die feste Brücke 66 408 Thlr. (12 709 Thlr. mehr als 1869) und für die Schiffbrücke 32 789 Thlr. (4618 Thlr. weniger als 1869) überhaupt 99 197 Thlr. = 8091 Thlr. oder $8,_{88}$ Proc. mehr als im Jahre 1869.

Wiener Briefe.

♂ **Wien**, am 20. Septbr. (**Vom Eisenbahn-Aktienmarkte. Augustverkehr. Neue Eisenbahnconcessionen. Budweis-Wessely. Arlbergbahn. Franz-Josefsb. Oesterr.-Russische Eisenbahn-Conferenz.**)

In Folge der eigenthümlichen Bestrebungen der hiesigen Nationalbank, die der Börse und den übrigen Banken der Residenz nicht grün ist, herrschen Schwankungen in der Coursbewegung, die unter den gegenwärtigen Verhältnissen unglaublich sind. Während in London und Berlin Geldüberfluss herrscht, leidet man hier an Geldknappheit. Es gab in den letzten Tagen hier Momente, die eine Krisis befürchten liessen; aber jetzt scheint wieder eine Erholung eingetreten zu sein. Bei den Bahnen fällt gewiss jeder Grund zur Befürchtung weg, indem die Betriebsausweise im grossen Durchschnitt sehr zufriedenstellend, bei manchen Unternehmungen sogar überraschend sind. Die grösste procentuale Zunahme des Betriebes weisen die Elisabethb. auf, ihr zunächst kommt die Carl-Ludwigsbahn. Diese Verkehrssteigerung wirkt um so angenehmer, als keine ausnahmsweisen Cerealientransporte stattfinden und der normale Verkehr in steter Zunahme begriffen ist. Ferdinands-Nordbahn erzielte den Schlusscours von 2105, Staatsbahn 376, Südbahn 188, Oesterr. Nordwestbahn 219, Franz-Josefsbahn 206, Galizische Carl-Ludwigsbahn 252, Lemberg-Czernowitz 170, Böhmische Westbahn 141.

Bezüglich des Eisenbahn-Verkehrs im August sind folgende officielle Daten veröffentlicht:

Bei einer Gesammtausdehnung von $1375,_{65}$ Meilen wurden im Ganzen 2 776 033 Personen und 43 726 648 Ctr. Frachten befördert.

Die Gesammteinnahme betrug 13 934 579 Gulden, somit um 2 025 124 Gulden mehr als im Monat August 1870 und um 604 349 Gulden mehr als im Juli 1871. Das Meilen-Erträgniss ergiebt gegen August 1870 eine

Zunahme bei der Budweiser Pferdebahn um $332,_{66}$ Proc., Mährisch-Schlesische Nordbahn $37,_{77}$, Kgl. Ung. Staatsbahnlinie Pest-Salgo-Tarjan $37,_{40}$, Hauptbahn der Kaiserin Elisabeth-Bahn $31,_{83}$, Fünfkirchen-Barcser Bahn 28, Böhmische Nordbahn $24,_{39}$, Graz-Köflacher Eisenbahn 23, Alföld-Fiumaner Bahn $20,_{24}$, Pressburg-Tyrnauer Eisenbahn $19,_{50}$, Kronprinz Rudolph-Bahn $17,_{55}$, Ungar. Staatsbahn-Strecke Zakany-Agram $16,_{89}$, Turnau-Kralup-Prager Bahn $15,_{50}$, Böhmische Westbahn $14,_{04}$, Mohacs-Fünfkirchner Bahn $12,_{89}$, Südbahn $12,_{54}$, Theiss-Eisenbahn $11,_{28}$, Galiz. Carl-Ludwig-Bahn $8,_{67}$, Gmundener Bahn $9,_{64}$, Oesterr. Staats- und Brünn-Rossitzer Eisenbahn $3,_{43}$, Ungar. Staatsbahnlinie Hatvan-Miskolcz $1,_{70}$, Kaiser Franz-Josef-Bahn $1,_{49}$, Süd-Nordd. Verb.-Bahn $1,_{03}$.

Abnahme bei der Kaschau-Oderberger Bahn um $47,_{76}$ Proc., Aussig-Teplitzer Eisenbahn $28,_{02}$, Oesterreichische Nordwestbahn $23,_{07}$, Kaiser Ferdinands-Nordbahn $15,_{96}$, Erste Siebenbürger Bahn $10,_{44}$, Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn $4,_{67}$, Buschtěhrader Bahnstrecke Bubna-Komotau-Wejhybka-Kralup $2,_{73}$.

Das durchschnittliche Erträgniss pro Meile im Monat August 1871 bei einer Gesammtausdehnung von $1375,_{65}$ Meilen und einer Gesammt-Einnahme von 13 934 579 Gulden beträgt 10 129 Gulden und wurde diesmal von 10 Bahnen überschritten, es sind dies: die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, die Hauptbahn der Kaiserin Elisabethbahn, die Oesterr. Staatsbahn und Brünn-Rossitzer Eisenbahn, die Aussig-Teplitzer Eisenbahn, die Graz-Köflacher Eisenbahn, die Ungar. Staatsbahn Pest-S.-Tarjan, die Südbahn, die Mohacs-Fünfkirchner Eisenbahn, die Böhmische Westbahn, die Galizische Carl-Ludwig-Bahn.

Im Laufe der letzten Tage wurden zwei neue Eisenbahn-Concessionen publicirt, aus denen wir im Nachstehenden das Wesentlichste mittheilen wollen:

Eine Concessions-Urkunde datirt vom 23. Juli d. J., betrifft die der Actiengesellschaft der Kronprinz Rudolfbahn ertheilte Bewilligung zum Baue und Betriebe einer Locomotiveisenbahn im Anschlusse an die Kronprinz Rudolfbahn von **Hieflau** nach **Eisen-**

erz. Die Regierung verleiht der genannten Gesellschaft das Recht zum Baue und Betriebe dieser Anschlussbahn unter den für ihre übrigen Linien nach der Concessionsurkunde vom 11. November 1866 und dem Gesetze vom 17. Juni 1868 geltenden Bestimmungen und Modalitäten, vorbehaltlich der im Art. 6 dieser Concessionsurkunde enthaltenen Ausnahmen.

Zu diesem Zwecke wird für die Eisenbahnstrecke Eisenerz-Hieflau die Garantie eines Reinerträgnisses von 100 000 Gulden in Silber vom Tage der Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Strecke zugesichert. Bei der Feststellung des wirklich zu garantirenden Reinerträgnisses innerhalb des genannten Betrages ist das Verhältniss des wirklichen Bauaufwandes zu einem Capitale von 2 000 000 fl. in 5procentigen Prioritätsobligationen maassgebend. Das dem wirklich garantirten Reinerträgnisse entsprechende Anlagecapital der Linie Eisenerz-Hieflau wird dem garantirten Anlagecapitale der übrigen Linien der Kronprinz Rudolfbahn zugerechnet und bildet mit dem letzteren ein Ganzes.

Die Vergebung der Bauarbeiten hat im Wege der Offertausschreibung unter der unmittelbaren Controle des Handelsministeriums stattzufinden. Die Genehmigung des Emissionscourses ist der Staatsverwaltung vorbehalten, wobei jedoch nicht unter das Verhältniss von 87 für 100 herabgegangen werden wird.

Die Eisenbahnstrecke Hieflau-Eisenerz ist binnen einem Jahre, vom Tage der Concessionsertheilung an gerechnet, herzustellen und dem öffentlichen Verkehre zu übergeben. Es ist jedoch Vorsorge zu treffen, dass die Bahn schon vor dieser Zeit insoweit fahrbar gemacht werde, um wenigstens Erze und andere Bergwerksproducte zwischen Eisenerz und Hieflau zu befördern.

Der Tarifsatz wird mit 16 kr. Oe. W. in Silber als Minimaltarifsatz per Zollcentner und Meile festgestellt. Für alle Waaren und Frachten, welche nach den bestehenden Tarifen der Kronprinz Rudolfbahn einem höheren Frachtsatze unterworfen sind, gelten die Tarife der Rudolfbahn. Die Begünstigungen auf stufenweise Herabsetzung der Tarifsätze bei Benutzung der Bahn auf mehr als 10 Meilen haben erst von Hieflau weiter einzutreten. Es wird ferner ausdrücklich bestimmt, dass auf der Strecke Hieflau-Eisenerz keinem Versender oder Frachtenunternehmer eine Herabsetzung 'der Frachtpreise oder eine andere Begünstigung zugestanden werden soll, sondern dass vielmehr eine völlig gleiche Behandlung aller Frachtenversender einzuhalten sei.

Die andere Concessions-Urkunde datirt vom 4. August d. J., betrifft die Verbindungsbahn von Komotau nach Brunnersdorf. Das Recht zum Baue und Betriebe dieser Verbindungsbahn wird der Buschtêhrader Eisenbahn-Gesellschaft verliehen, die Verbindungsbahn ist als ein integrirender Bestandtheil der bereits concessionirten Linien dieser Eisenbahn-Gesellschaft zu betrachten und zu behandeln und es haben für dieselbe bezüglich der Tarifirung und aller concessionsmässigen Bedingungen die Bestimmungen der Concession vom 1. Juli 1868 zur Anwendung zu kommen.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Verbindungsbahn von Komotau nach Brunnersdorf spätestens nach Ablauf eines Jahres vom heutigen Tage an dem öffentlichen Verkehre zu übergeben.

Unter Voraussetzung der genauen Erfüllung dieser Verpflichtungen der Gesellschaft werden die im § 17 der Concessions-Urkunde vom 1. Juli 1868 formulirten Steuer- und Gebührenbefreiungen auch für die Verbindungsbahn ausgedehnt.

Der Staatsverwaltung wird das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholte Verletzungen oder Nichtbefolgung der in der Concessions-Urkunde oder in den Gesetzen entsprechenden Maassregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

Wie man vernimmt, findet in der nächsten Zeit die politische Begehung der projectirten Verbindungsbahn von Budweis über Wittin nach Wessely statt, wodurch die definitive Tour festgestellt und den verschiedenen mit vollständiger Verkennung der thatsächlichen Verhältnisse umlaufenden Gerüchte ein Ziel gesetzt werden wird.

Die glückliche Vollendung des Mont-Cenis-Tunnels hat auch bezüglich der Frage des Durchstichs des Arlberges den Ausschlag gegeben. Man hat sich dahin entschieden, den Arlberg in einer Länge von 30 000 Fuss zu durchbrechen und in dieser Weise der Vorarlbergerbahn zu einer Verbindung mit dem Auslande zu verhelfen.

Bezüglich der Franz-Josefsbahn wird vernommen, dass die ganze Strecke Prag-Wien derselben bis Ende November d. J. befahren werden soll, und werden bis Ende d. J. auch noch eröffnet: Czerczan-Prag ($5_{,8}$ Ml.), Pilsen-Eger ($13_{,2}$ Ml.) und die Flügelbahn Absdorf-Krems ($4_{,2}$ Ml.).

Am 10. September d. J. fanden in Tarnopol zwischen Vertretern der Odessaer Bahn, der Oesterreichischen Regierung und der Carl-Ludwigsbahn Verhandlungen statt, welche die Regelung der Manipulation an der Oesterreichisch-Russischen Grenze und die Feststellung eines gleichartigen Tarifes für die Carl-Ludwig- wie für die Odessaer Bahn zum Zwecke haben. Die Verhandlungen sollen zu einem für die Betheiligten sowohl als auch für das Publicum günstigen Resultate geführt haben.

○ Baden. Auf der seit 15. d. Mts. eröffneten, von Freiburg nach Altbreisach führenden Bahn verkehren täglich je 4 Züge mit einer Fahrzeit von 40 Minuten. Die Entfernungen berechnen sich von Freiburg ab nach: Hugstetten 1 Ml. = 7 Kilom., Gottenheim $1_{,6}$ Ml. = 11 Kilom., Ihringen $2_{,4}$ Ml. = 17 Kilom. und Altbreisach 3 Ml. = 22 Kilom. Durch Eröffnung dieser Bahnstrecke ist ein abermaliges Mittelglied für die seinerzeitige Abkürzungslinie Paris-Chaumont-Epinal-Colmar-Freiburg-Schwackenreuthe-Leutkirch - Memmingen - Buchloe - München - Simbach - Neumarkt. Neumarkt-Wien geschaffen.

Directe Verkehre.

Auf der Tagesordnung der am 13. d. M. in Wien getagten Conferenz der Süd- und Mitteldeutschen Eisenbahnverwaltungen zur Festsetzung des Winterfahrplanes befanden sich folgende Berathungsgegenstände: Antrag der Rheinischen Bahn auf Weiterbeförderung von Reisenden, welche in Folge Verspätung der durchgehenden directen Züge den Anschluss an eine Nachbarbahn versäumt haben, mittelst Extrazugs auf Kosten der säumigen Bahn; Einrichtung besonderer Schnellzüge von Köln bis Basel via Darmstadt ohne Wagenwechsel; Antrag der Bayerischen Staatsbahnen auf Einführung directer Schnellzüge zwischen Wien und Paris; Regulirung der Stationsuhren nach der mittleren Ortszeit; Vorschlag des Ingenieurs Nagelmaker Bett-(Schlaf-)Wagen bei den directen Courierzügen einzuführen. Unter dem Vorsitze der Direction der Kaiser Elisabethbahn einigten sich die Abgeordneten der verschiedenen Bahnverwaltungen aus Süd- und Norddeutschland, den Rheinlanden und der Französischen Osthahn dahin, dass der Winterfahrplan am 1. November zur Einführung gelangen soll. Es werden einige wesentliche Verbesserungen eingeführt, die auch der Post zu gute kommen werden. Die Bayerischen Verkehrsbeziehungen berührend, wurde beschlossen, dass neben der gewöhnlichen Reduction der Bayerischen Züge auf den Seitenlinien der 3. Schnellzug von München nach Hof, Leipzig etc. (München ab $1_{,50}$ Nachm., in Hof an $11_{,30}$ Nachts) und retour (Hof ab $4_{,40}$ Morgens, München an $2_{,20}$ Nachm.) vom 1. November d. J. eingestellt werde. Der in München Abends 11 Uhr abgehende, in Ulm um $2_{,15}$ Morgens anlangende Schnellzug, der den Verkehr mit dem jenseitigen Bayern vortheilhaft vermittelt, soll beibehalten werden. — Als Ort der nächsten Conferenz wurde Würzburg ausersehen. — Bei der am 14. d. Mts. gleichfalls zu Wien abgehaltenen Conferenz wegen Einführung eines Expressschnellzugs von Ostende nach Brindisi zur Beförderung der Englisch-Ostindischen Post waren, mit Ausnahme der Oberitalienischen Bahn sämmtliche hetheiligte Bahnverwaltungen als: Belgische Staats-, Rheinische, Hessische Ludwigs-, Frankfurt-Hanauer, Bayerische Staats-, Oesterreichische Süd- und Italienische Südbahn vertreten. Die Art und Weise der bereits in No. 36 S. 739 mitgetheilten Einrichtung dieses Schnellzugs, welcher mit der Post allwöchentlich Samstag Abends von London abgehen und Samstag Morgens darauf dorthin zurückkehren soll, wurde angenommen. Um diesen Beschluss endgiltig zu machen, muss sich die Oberitalienische Bahn mit denselben einverstanden erklären.

Literatur.

Project zur Einführung von Bettwagen auf den Eisenbahnen des Continents. Unter diesem Titel ist im Jahr 1870 eine Broschüre vom Ingenieur Georg Nagelmackers in Lüttich (Druck bei C. H. Georgi in Aachen) veröffentlicht, welche die Einführung von Bettwagen auf den Hauptrouten des Europäischen Continents bezweckt, nach dem Muster der Americanischen Bettwagen (Sleeping-cars), die von Herrn Pullmann auf verschiedenen Hauptrouten der Nordamericanischen vereinigten Staaten in die durchgehenden Schnellzüge eingestellt und betrieben werden. Für die Europäischen Bahnen kann aber, bei der grösseren Fahrgeschwindigkeit derselben, die Construction der in Nordamerica gebräuchlichen achträdrigen Bettwagen nicht ohne Weiteres nachgeahmt, sondern dieselbe muss dem übrigen Betriebs-Material der Europäischen Bahnen angepasst werden, d. h. es müssen in Europa die Bettwagen vierrädrig oder sechsrädrig construirt werden. Die Einrichtung dieser Europäischen Bettwagen soll im Wesentlichen die folgende sein:

Der Länge nach führt ein mittlerer Gang durch den Wagen hindurch, der an einem Ende oder an beiden Enden durch Eingangsthüren zugänglich ist. Dieser Gang wird vom Zugpersonal bei der Billet-Controle benutzt und erlaubt den Passagieren, im Wagen umherzugehen, sich in das Waschcabinet oder das Closet zu begeben oder auch auf den Balcon vor der Eingangsthür zu gehen und dort zu rauchen oder frische Luft zu schöpfen. Auch ist es bei dieser Einrichtung möglich, den ganzen Wagen mit einem einzigen Ofen zu heizen, und es werden, da die schlafenden Passagiere unter der Aufsicht eines stets im Wagen sich aufhaltenden Beamten verbleiben, Mordanfälle oder Diebstähle, denen allein reisende Personen in geschlossenen Coupés ausgesetzt sind, verhindert. Im Uebrigen gestatten die in den Seitenwänden des Wagens angebrachten Schiebethüren, die einzelnen Gemächer von einander zu trennen und dennoch die Wärme durch zu diesem Zweck angebrachte Oeffnungen im ganzen Wagen ungehindert circuliren zu lassen.

Während des Tages wird, ebenso wie in den Americanischen Sleeping cars, das ganze für die Nacht erforderliche Geräthe (Betten, Matratzen, Decken etc.) bei Seite geschafft und durch Sitze ersetzt, wo jeder Inhaber eines Bettes einen bequemen Platz findet. Bei Tage bilden also die Wagen einen eleganten, gut geheizten und gelüfteten Salon. Die oberen Betten werden dann bis unter die Decke

gezogen, die Betttücher, Decken und Kopfkissen in einem Schrank untergebracht. Für Damen kann ein besonderes Gemach im Wagen bestimmt und so eingerichtet werden, dass es von dem mittleren Gang aus nur durch eine verschliessbare Thür zugänglich ist.

Falls der Wagen nicht durch Dampf oder warme Luft, sondern durch einen Ofen geheizt werden muss, so wird beabsichtigt, die auf der Preussischen Ostbahn gebräuchliche Construction anzuwenden, wobei der Ofen von einem Mantel umgeben ist und die Zuführung des Brennmaterials durch die Säule des Ofens von oben erfolgt.

Die Zeichnungen solcher Bettwagen, welche man in der oben genannten Broschüre findet, sind indessen noch nicht genügend durchgearbeitet und zur Ausführung noch nicht unbedingt zu empfehlen, weil die Breite des mittleren Ganges und der einzelnen Betten sehr knapp angenommen ist, offenbar in der Absicht, um möglichst viel Betten in einem Wagen unterzubringen. Auch empfiehlt es sich nicht, 3 Reihen von Betten über einander anzubringen, wie in einigen jener Zeichnungen angenommen ist, sondern höchstens 2 Reihen.

In dieser Hinsicht sind nun die Vorschläge und Zeichnungen, welche Herr Nagelmackers in einer zweiten Broschüre „Vorschlag zur Einführung von Bettwagen, Lüttich 1871, Druck von H. Dessain", neuerdings dem Verein der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen vorgelegt hat, weit zweckmässiger und besser durchgearbeitet, und es dürfte auf Grund dieser letzteren Vorschläge ein Versuch mit der Einstellung von Bettwagen auf einigen der continentalen Hauptrouten unbedingt zu empfehlen sein. Nach diesen neueren Vorschlägen soll der durch den Bettwagen hindurchführende Gang nicht genau in dessen Mitte liegen, so dass zu einer Seite des Ganges nur genügender Raum für ein Bett, zur anderen Seite aber für 2 Betten neben einander bleibt. Demnach ergiebt sich in einem vierrädrigen Wagen I. Classe Raum für 14 bis 18 Plätze, in einem gemischten vierrädrigen Wagen für 4 bis 6 Plätze I. Classe und 12 Plätze II. Classe, in einem gemischten sechsrädrigen Wagen für 12 bis 18 Plätze II. Classe und 4 bis 8 Plätze I. Classe. Ausser diesen Plätzen, zu denen je ein Bett gehört, befinden sich dann noch einige Sitzplätze im Wagen, welche den Reisenden zur Verfügung stehen, während der wenigen Minuten, die zur Umgestaltung ihrer Sessel in Betten erforderlich sind. Die unteren Betten werden dadurch gebildet, dass die Sitze herausgezogen werden, bis dieselben zusammenstossen, wobei gleichzeitig die Rücklehnen sich senken und die Oberfläche der Sitze um $0{,}1^m$ bis $0{,}15^m$ heruntergeht.

Die Belgische Regierung und die Verwaltungen der Rheinischen Bahn und der Französischen Ostbahn haben sich mit den Vorschlägen des Herrn Nagelmackers schon einverstanden erklärt. Der von demselben aufgesetzte Vertrags-Entwurf enthält im Wesentlichen folgende Bestimmungen:

1) Die Unternehmer lassen auf ihre Kosten Bettwagen erbauen nach den, von den betreffenden Eisenbahnverwaltungen vorher genehmigten Plänen, und verpflichten sich einen regelmässigen Dienst dieser Wagen auf den grossen Linien für die Nachtschnellzüge einzurichten, sowie eine genügende Zahl von Bettwagen in Bereitschaft zu halten, um die Regelmässigkeit des Dienstes auf jenen Linien zu sichern. Die Eisenbahnverwaltungen verpflichten sich dagegen, wenigstens je einen Bettwagen in die betreffenden Züge mit aufzunehmen. Die Wagen sollen erst nach stattgehabter Prüfung Seitens der betreffenden Eisenbahnverwaltungen dem Betrieb übergeben werden.

2) Jeder mit einem Billet I. oder II. Classe versehene Reisende kann gegen eine Nachzahlung zu den Bettwagen zugelassen werden und beziehentlich ein Bett I. oder II. Classe einnehmen. Die Nachzahlungen werden zu Gunsten der Unternehmer und von deren eigenen Beamten erhoben. Dieselben dürfen pro Deutsche Meile höchstens 10 bis 12 Pfennige für ein Bett I. Classe und 5 bis 7 Pfennige für ein Bett II. Classe betragen.

3) Die Schaffner haben Zutritt zu den Bettwagen, um die Billete zu controliren und die Ordnung zu überwachen.

4) Wenn der Bettwagen grösstentheils leer, dagegen die andern Wagen überfüllt sind, so dürfen die Stations-Vorsteher ausnahmsweise Reisende in den Bettwagen hineinsetzen, ohne eine Nachzahlung von ihnen zu fordern, jedoch auch ohne ihnen ein Bett einzuräumen.

5) Die Unternehmer beschaffen und unterhalten auf ihre Kosten die nöthigen Bettücher, Matratzen, Gegenstände der Toilette und überhaupt die ganze innere Einrichtung der Bettwagen und bezahlen die mit dem inneren Dienst der Bettwagen beauftragten Beamten.

6) Die äusseren Reparaturen, wie Unterhaltung der Räder, Achsen, des äusseren Anstrichs etc. fallen den betreffenden Eisenbahnverwaltungen zur Last, auch sind die letzteren verantwortlich für etwaige Beschädigungen, welche die Bettwagen durch Schuld ihrer Beamten erleiden.

7) Die mit dem inneren Dienst der Bettwagen beauftragten Beamten der Unternehmer haben sich den dienstlichen Anordnungen der Stations-Vorsteher und Zugführer zu unterwerfen.

8) Wenn nach Verlauf eines Jahres von einer aus 5 Mitgliedern bestehenden Commission (wovon 3 durch die betreffenden Eisenbahnverwaltungen und 2 durch die Unternehmer zu wählen sind) anerkannt wird, dass der Versuch befriedigend ausgefallen ist, so verpflichten sich die Unternehmer je nach dem Bedürfniss die Anzahl der Bettwagen zu vermehren, jedoch unter der Bedingung, dass die Eisenbahnverwaltungen ihnen auf 10 Jahre das ausschliessliche Vorrecht für den Betrieb der Bettwagen auf ihren Bahnen zugestehen. Doch steht es den Eisenbahnverwaltungen frei, während der ersten 5 Jahre dieses Vorrecht zu entziehen und den Betrieb selbst zu übernehmen, jedoch gegen Entrichtung einer, nach der Wichtigkeit der Strecken zu bemessenden, Entschädigung der Unternehmer für deren Mühe und Kosten.

Dieser Vertragsentwurf erscheint vom Standpunkt der Deutschen Eisenbahnverwaltungen als annehmbar. Seitens der Unternehmer sind zunächst die Routen von Paris nach Berlin, Paris nach Wien, Ostende nach Köln und Köln nach Brindisi für die Einstellung von Bettwagen in die Nachtschnellzüge ins Auge gefasst. H. T.

Eisenbahn-Kalender.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
25. Sept.	zu Wien	Donaudampfschifffahrt	4095 Ctr. Oele.	—
27. „	zu Stettin	Berlin-Stettiner E.	Schwellen	—
28. „	zu Memmingen	Bayer. Staatsb.	27. Loos Buchloe-Memmingen	—
1. Oct.	zu Köln	Rheinische E.	Bahnhofsrestaurations-Verpachtung in Bonn	—
2. „	zu Berlin	Niederschl.-Märk. E.	Kleineisenzeug	782
4. „	zu Hannover	Hannoversche Staatsb.	Materialabgänge etc.	795
9. „	zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Bahnhofsrestaurations-Verpachtung zu Mühlheim a/R.	—
10. „	zu Bromberg	Preuss. Ostbahn	Steinkohlen	782
17. „	zu Bromberg	dieselbe	Locomotiven und Tender	782

OFFICIELLE ANZEIGEN.

(Officielle Anzeigen sind an die Redaction (nicht an die Expedition) der Zeitung zu richten.)

Königlich Preussische Ostbahn.

Winter-Fahrplan

für die Strecke Danzig-Neufahrwasser vom 1. October d. Js. ab bis auf Weiteres.

A. Danzig-Neufahrwasser.

Stationen		Züge									
		XXXI		I		XXXIII		V		III	
		mit Personenbeförderung in allen 4 Wagen-Classen									
		U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.
		Morgs.		Morgs.		Nachm.		Nachm.		Abends	
Danzig Lege Thor	Abfahrt	6	31	9	32	1	46	4	21	10	10
Danzig Hohe Thor	„	6	45	9	47	2	.	4	38	10	24
Neufahrwasser . .	Ankunft	6	57	9	59	2	12	4	50	10	36

B. Neufahrwasser-Danzig.

Stationen		Züge									
		XXXII		VI		XXXIV		II		XXXVIII	
		mit Personenbeförderung in allen 4 Wagen-Classen									
		U.	M.	U.	M.	U.	M	U.	M.	U.	M.
		Morg.		Vorm.		Nachm.		Abend		Abends	
Neufahrwasser .	Abfahrt	7	20	11	23	3	30	6	41	10	50
Danzig Hohe Thor	„	7	34	11	40	3	44	6	56	11	4
Danzig Lege Thor	Ankunft	7	46	11	52	3	56	7	8	11	16

Bromberg, den 18. September 1871.

Königliche Direktion der Ostbahn.

Königl. Preussische Ostbahn.

Thorn-Insterburger Strecke.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung des eisernen Ueberbaues zu den 12 kleineren Oeffnungen der Eisenbahnbrücke

über die Weichsel bei Thorn von 110 Fuss resp. 113 Fuss lichter Weite im Gesammtgewicht von circa $3^2/_3$ Millionen Pfund Schmiedeeisen und 157 000 Pfund Gusseisen soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Submissions-Offerten hierauf sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf die Lieferung und Aufstellung des eisernen Ueberbaues zu den 12 kleineren Oeffnungen der Eisenbahnbrücke über die Weichsel bei Thorn"

versehen, bis zum Submissions-Termin

Montag den 9. October d. J. Vormittags 11 Uhr

an die unterzeichnete Direction einzureichen, in welchem Termin die eingegangenen Offerten in Gegenwart der anwesenden Submittenten eröffnet werden sollen.

Später eingehende, oder den Bedingungen nicht entsprechende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die der Lieferung zu Grunde zu legenden Bedingungen, Beschreibungen, Gewichts-Berechnungen und Zeichnungen werden an qualificirte Unternehmer auf portofreie, an unseren Maschinenmeister Ramm hierselbst zu richtende Gesuche mitgetheilt und können auch die zugehörigen Detail-Zeichnungen in unserem Central-Bau-Büreau hierselbst täglich während der Dienststunden eingesehen werden.

Bromberg, den 2. September 1871.

Königliche Direction der Ostbahn.

Königl. Preussische Ostbahn.

Die Lieferung von 90 000 000 Kilogramm Maschinen- (Stück) Kohlen und 1 660 000 Kilogramm Schmiedekohlen für die Königliche Ostbahn soll in öffentlicher Submission verdungen werden. Offerten hierauf sind an uns portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Steinkohlen für die Königliche Ostbahn"

versehen, bis zu dem auf

Dienstag den 10. October cr. Vormittags 11 Uhr

in unserm Central-Bureau auf dem hiesigen Bahnhofe anstehenden Termin einzureichen, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Später eingehende, oder den Bedingungen nicht entsprechende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungsbedingungen liegen auf den Börsen zu Königsberg i/Pr., Danzig und Breslau, so wie in unserm Central-Bureau hierselbst zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie, an unsern Bureau-Vorsteher Reiser hierselbst gerichtete Gesuche unentgeltlich mitgetheilt.

Bromberg, den 10. September 1871.

Königliche Direction der Ostbahn.

Königl. Preussische Ostbahn.

Es sollen 3 Stück ungekuppelte Schnellzug-Locomotiven nebst Tendern und 9 Stück ungekuppelte Personenzug-Locomotiven nebst Tendern, sowie ausserdem 2 Stück Locomotiv-Tender im Wege der öffentlichen Submission verkauft werden.

Sämmtliche Locomotiven und Tender befinden sich in betriebsfähigem Zustande.

Die Gebote hierauf sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Offerte auf den Ankauf von Locomotiven und Tendern"

versehen, bis zu dem auf

Dienstag den 17. October d. J. Vormittags 11 Uhr

anberaumten Termine an mich einzureichen. Die Oeffnung der eingehenden Offerten erfolgt am Terminstage zur bezeichneten Stunde in meinem Büreau — Bahnhofsstrasse No. 33 hierselbst — in Gegenwart der etwa persönlich erscheinenden Submittenten.

Die bezüglichen Bedingungen liegen in den Werkstätten-Büreaus der Königlichen Ostbahn zu Berlin, Bromberg und Königsberg i/Pr., in dem Stations-Büreau zu Danzig und in meinem Büreau zur Einsicht aus, auch werden dieselben auf portofreie Anträge unentgeltlich von mir verabfolgt.

Das Nähere über die Construction der Locomotiven und Tender, beziehentlich der Orte, an welchen dieselben aufgestellt sind und in Augenschein genommen werden können, enthalten die Verkaufs-Bedingungen und deren Beilagen.

Bromberg, den 15. September 1871.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
Graef.

Oberschlesische Eisenbahn.

Die Lieferung von:

27 800	Stück	schmiedeeisernen Laschen,
55 600	„	„ Laschenbolzen,
222 400	„	„ Hakennägel,
13 300	„	„ Unterlagsplatten

für den Bau der Breslau-Mittelwalder Eisenbahn, soll im Wege öffentlicher Submission verdungen werden.

Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen in unserm Centralbüreau, Abtheilung III, hierselbst Teichstrasse No. 18 zur Einsicht offen, können auch daselbst gegen Erstattung der Copialien bezogen werden.

Offerten sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Klein-Eisenzeug für die Breslau-Mittelwalder Eisenbahn"

bis zu dem

auf Donnerstag den 28. September c. Vormittags 11 Uhr

anberaumten Submissionstermin in dem obenbezeichneten Büreau einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten werden eröffnet werden.

Breslau, den 8. September 1871.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Oberschlesische Eisenbahn.

Die Ausführung eines Looses Erd- und Planirungsarbeiten in den Voreinschnitten des Tunnels bei Wartha, Station 20 bis 36 und von Station 45 + 5 bis 51 + $3_{,5}$ Section XII der Strecke Wartha-Glatz der Breslau-Mittelwalder Eisenbahn soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Bedingungen, Massenberechnungen und Pläne liegen in unserm Centralbüreau, Abtheilung III hierselbst, Teichstrasse No. 18 zur Einsicht offen, und können die Bedingungen daselbst auch gegen Erstattung der Copialien bezogen werden.

Offerten sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf die Ausführung von Erd- und Planirungsarbeiten zur Breslau-Mittelwalder Eisenbahn"

bis zu dem

auf Mittwoch den 11. October c. Vormittags 11 Uhr

anberaumten Submissionstermin in dem obenbenannten Büreau einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten werden eröffnet werden.

Breslau, den 19. September 1871.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Die Lieferung des zur Bahnunterhaltung pro 1872 erforderlichen kleinen Eisenzeuges und zwar:

5700 Ctr. Laschen aus Walzeisen,
2300 „ Laschenbolzen und
4700 „ Hakennägel

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf:

Montag den 2. October d. J. Mittags 12 Uhr

in unserem Geschäfts-Locale, Koppenstrasse No. 88/89 hierselbst, anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Klein-Eisenzeug pro 1872"

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen, Modelle und Zeichnungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen, sowie Copien der Zeichnung gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Berlin, den 2. September 1871.

Königl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Beiblatt zu No. 38 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnen.

Leipzig, den 22. September 1871.

Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter.

a) Ueberzählige.

Grossherzogl. Badische Bahnen. Ende August 1871.

T 1298. 1 Kiste Därme (47 Pfd.)
N 597. 1 Ballen Wollwaaren (98 Pfd.)
1 Ring Krüge (10 Pfd.)
G E 7167. 1 Korb mit 2 leeren Blechflaschen (8 Pfd.)
G G 77. 1 Fass Kräuterkäse (420 Pfd.)
G A 1. 1 Sack Gerste (113 Pfd.)
Schotz Augsburg. 1 Ring Draht (61 Pfd.)
G S 4661. 1 Kiste Stearinkerzen (123 Pfd.)
A R 50 409. 1 Kiste Stearinkerzen (60 Pfd.)
L 1719. 1 Kiste Käse (13 Pfd.)
H 5. 1 Kiste Kirschwasser (28 Pfd.)
J K 50. 1 Pack Maschinenriemen (85 Pfd.)
N. 13 Colli Guss [Brunnenschaale] (480 Pfd.)
1 Pack von 4 leeren Körben (17 Pfd.)
M 9512. 1 Kiste Nadeln (33 Pfd.)
WK 50. 1 Kiste Feilen (140 Pfd.)
G B C 174. 1 Kiste Knopfwaaren (108 Pfd.)
AD 465. 1 Ballen Wollwaaren (133 Pfd.)
G P B. 1 Kiste Bücher (170 Pfd.)
J P E 14. 1 Sack Katechu (115 Pfd.)
J. Moll Mannheim. 1 Sack leere Säcke (15 Pfd.)
L O 1603. 1 Ballen Packleinen (115 Pfd.)
E F 7092. 1 Kiste Seife (92 Pfd.)
H D 1405/6. 2 Ballen Packleinen (215 Pfd.)
H 106. 1 Kiste Spielwaaren (54 Pfd.)
G S 9346. 1 Korbflasche Säure (158 Pfd.)
R W 226. 1 Ballen Baumwollwaaren (45 Pfd.)
H K 3345. 1 Korb Steingut (68 Pfd.)
2 Säcke Salz (367 Pfd.)
No. 4. 1 Korb Emballage (41 Pfd.)
T. 1 Fässchen eiserne Nieten (17 Pfd.)
I E 8601. 1 Kiste Eisenwaaren (218 Pfd.)
No. 1044. 1 Pack Seegrasteppiche (92 Pfd.)
R 10. 1 Bündel Säcke (75 Pfd.)
WA 13. 1 Pack Kunsthäfen [3 Stück] (15 Pfd.)
T L M & Cie. 783. 1 Kiste Cigarren (130 Pfd.)
L A 1356. 1 Kiste leere Cigarrenkistch. (117 Pfd.)
A N & C 1319. 1 leere Kiste (40 Pfd.)
S 3. 1 Korb Charpie (16 Pfd.)
1 Ballen Wollenteppiche (51 Pfd.)
G B B W 1865. 1 leere Kiste (65 Pfd.)
1 Sack Mehl (200 Pfd.)
M 21 978. 1 leere Kiste (149 Pfd.)
J B. 1 Sack leere Säcke (85 Pfd.)
M P 184. 1 Kiste mit 2 leeren Kisten (72 Pfd.)
J H 660. 1 Kiste mit Papier (233 Pfd.)
G & S 865. 1 leere Kiste (45 Pfd.)
W B 180. 1 leeres Melisfass (105 Pfd.)
S R 7251. 1 Kiste Farbe (70 Pfd.)
G. 3882. 1 Ballen Baumwollwaaren (30 Pfd.)
MB/Z 3223. 1 Kiste alte Militäreffecten (68 Pfd.)
1 Tisch für eine Nähmaschine
} lagern in Mannheim.

B M 636. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 38 Pfd.)
S S 472. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 143 Pfd.)
O E 2533. 1 Fässchen (Inhalt unbekannt, 18 Pfd.)
O E 2534. 1 Kistchen (Inhalt unbek., 30 Pfd.)
W 57, 69, 67, 50, 64. 5 Ballen Kalbfelle
S 2071. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 51 Pfd.)
J W 533. 1 leeres Fass (30 Pfd.)
AH 3673. 1 Tisch
AH 3673. 1 Tisch
A F 6. 1 leere Korbflasche (20 Pfd.)
T K 202. 1 Kiste Spielwaaren (179 Pfd.)
B S 997. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 113 Pfd.)
D 24. 1 Kistchen (Inhalt unbek., 40 Pfd.)
L T div Nummern. 16 Pack Papier
R L 2903. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 185 Pfd.)
L M 1286. 1 leeres Fass
J B G 213. / R 250. } 1 Fass Oel (300 Pfd.)
C F 1546. 1 Fass Theer
(HL) 1/25. 25 Rollen Packleinen
G V 226. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 50 Pfd.)
W 509. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 35 Pfd.)
C T S 2036. 1 Ballot (Inhalt unbekannt)
Sonntag in Waldkirch. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 65 Pfd.)
W 533. 1 leeres Fass (40 Pfd.)
B S 3556. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 49 Pfd.)
H S 556. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 30 Pfd.)
B F S 644. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 93 Pfd.)
B F S 644. 1 Pack Sensen (25 Pfd.)
1381. 1 Kiste Seife (11 Pfd.)
(B) 4049. 1 Kiste (Inhalt unbek., 24 Pfd.)
K S 5515. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 24 Pfd.)
G v K 66. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 220 Pfd.)
P 3347. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 215 Pfd.)
F 1323. 1 Fass (Inhalt unbehannt, 50 Pfd.)
K L 3978. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 65 Pfd.)
G N 7268. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 111 Pfd.)
(S) 5773. 1 Fass (125 Pfd.)
R H 13 022. 1 Kiste (119 Pfd.)
T 1405. 1 Pack Papier (125 Pfd.)
H 588. 1 Ballot (Inhalt unbekannt)
M 9724. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 40 Pfd.)
No. 9724. 1 Bund Säcke (37 Pfd.)
11756. 1 Kiste (Inhalt unbek., 196 Pfd.)
B S 5829. 1 Fass Zimmt (137 Pfd.)
B S 2. 20 Rollen Packl
E W 202. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 72 Pfd.)
T H 1. 1 Kistchen Putzsteine (140 Pfd.)
} lagern in Heidelberg.

K 960. 1 Kistchen Messer und Gabeln (97 Pfd.) lagert in Rappenau Saline.

G N 7020. 1 leere Kiste (27 Pfd.)
G H 973. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 40 Pfd.)
S 389. 1 Fässchen (Inhalt unbekannt, 28 Pfd.)
S 388. 1 Fässchen (Inhalt unbekannt, 30 Pfd.)
G B 16. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 47 Pfd.)
} lagern in Jagstfeld.

S. 1 Sack Hafer (30 Pfd.) lagert in Helmstadt.

F 864. 1 leere Kiste (78 Pfd.) lagert in Würzburg.

B H 23. 1 Sack Papierabfälle (185 Pfd.)
H S. 1 Kiste grobe Eisenwaaren (45 Pfd.)
E 3. 1 Sack altes Papier (70 Pfd.)
} lagern in Pforzheim.

52. 1. 1 Kübel Pech (105 Pfd.)
E W 1165. 1 Kiste Eisenwaaren (280 Pfd.)
C H S 3518. 1 Sack Erbsen (100 Pfd.)
} lagern in Rastatt.

A E 30. 1 Fass Blechwaaren (245 Pfd.)
G C 2160. 1 Ballen Papier (50 Pfd.)
B R 7355. 1 Ballen Papier (105 Pfd.)
} lagern in Kehl.

L 9669. 1 leeres Fass (85 Pfd.) lagert in Kehl.

S. 7 eiserne Kochhäfen (50 Pfd.)
G H 2729. 1 leeres Fass (112 Pfd.)
} lagern in Emmendingen.

G S W 18. 2 Kisten Weissblech (279 Pfd.)
G N 3734/36. 3 Kisten Seife (675 Pfd.)
N B 171. 1 Korb Leim (112 Pfd.)
J R 765. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 183 Pfd.)
L N 4403. 1 Kiste (33 Pfd.)
No. 3, 5, 8, 17. 4 Säcke Holznägel (105 Pfd.)
F 287, 288. 2 Tönnchen Wagenfett (31 Pfd.)
J R G 3162. 1 leere Korbflasche
} lagern in Freiburg.

F H 905. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 210 Pfd.)
E S 6488. 1 Kiste Eisenwaaren (65 Pfd.)
F B 1105 1 Fass (Inhalt unbekannt, 95 Pfd.)
} lagern in Basel.

E D S 1671. 2 Stangen Eisen (14 Pfd.) lagern in Waldshut.

(HW) 415. 1 Ballot Wollwaaren (88 Pfd.)
G 817, 818. 2 Ballen Packleinen (78 Pfd.)
B S 10. 1 Ballen Teppich (43 Pfd.)
G B 2. 1 leerer Koffer (30 Pfd.)
} lagern in Constanz.

Verzeichniss
auf den Stationen der **Bergisch-Märkischen Eisenbahn** bis ult. August cr. als überzählig ermittelteten Güter.

A 5. 1 Korb Blechflaschen (18 Pfd.) lagert im Depot.
A K 744. 1 Kiste Nägel (188 Pfd) lagert im Depot.
A M / R J } 1 Fass Salpeter (818 Pfd.) lagert im Depot.

A R 1214/649. 1 Pack Muster (112 Pfd.) lagert im Depot.
A Z 1505. 1 Maschinenstück (20 Pfd.) lagert im Depot.
A B 960. 1 Kiste Eisenwaaren (46 Pfd.) lagert im Depot.
A B 758. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 88 Pfd.) lagert im Depot.
A 456. 1 Ballen (55 Pfd.) lagert im Depot.
A S 8. 1 Stab Eisen (42 Pfd.) lagert im Depot.
A L. 2 Pack Strohpapier (30 Pfd.) lagern im Depot.
A M P 255. 1 Kiste Zündhölzer (22 Pfd.) lagert im Depot.
A H 1/2. 2 Ballen (Inhalt unbekannt, 42 Pfd.) lagern im Depot.
A A 43. 1 leeres Fass (60 Pfd.) lagert im Depot.
A B 414. 1 leeres Fass (188 Pfd.) lagert im Depot.
AE 1 / E E 650 } 1 leeres Fass (23 Pfd.) lagert im Depot.
AE 95 795. 1 leere Kiste (30 Pfd.) lagert im Depot.
A S 2913. 1 Ballot Papier (375 Pfd.) lagert im Depot.
A. 1 Ofentheil (17 Pfd.) lagert im Depot.
AM 13. 1 leere Kiste (14 Pfd.) lagert im Depot.
AD 876. 1 Fass Soda (584 Pfd.) lagert im Depot.
A 7079. 1 Ballen lagert in Aachen M.
AK 8054. 1 Ballen lagert in Aachen M.
A S 197. 1 Ballen lagert in Aachen M.
AK 8053. 1 Ballen lagert in Aachen M.
A B [Zeichen 29] 1 Collo lagert in Aachen M.
AL 310. 1 Ballot Leinen (50 Pfd.) lagert in Steinbeck.
A 346. 1 Fass Wein lagert in Steinbeck.
A R 20. 1 leere Kiste lagert in Steinbeck.
A 555. 1 Kiste lagert in Steinbeck.
AK 3. 1 leeres Fass lagert in Steinbeck.
AH 2449. 2 Stühle lagern in Steinbeck.
A Wsen 1064. 1 Fass Cichorienmehl (117 Pfd.) lagert in Barmen.
A S 4. 1 Korb (24 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
A D 1786. 1 Ballen (57 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
A 131. 1 Kiste Extract (52 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
A K 970. 1 Fass Ammoniak ($7^1/_2$ Pfd.) lagert in Hamm.
A 6527. 1 Ballen (80 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
A B 1418. 1 Kiste (138 Pfd.) lagert in Ohligswald.
A B 7469. 1 leeres Fass (197 Pfd.) lagert in Duisburg.
A F 1/2. 2 Colli Bettstellen (45 Pfd.) lagern in Bochum.
A V 11. 1 Brd. Stahl (25 Pfd.) lagert in Bochum.
A G 6373. 1 Fass Wein (90 Pfd.) lagert in Altenhundem.
A S 7671. 1 Pack Tuch (56 Pfd.) lagert in Altenhundem.
A T 246. 1 Ballot Manufacturwaaren (30 Pfd.) lagert in Altenhundem.
A S 472. 1 Korb Eisenwaaren (30 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
A T 56. 1 Bund Eisen (97 Pfd.) lagert in Steele.
A R. 1 Koffer Kleider (56 Pfd.) lagert in Dortmund.
B E 275. 1 Korb Flaschen (87 Pfd.) lagert im Depot.
B 1888. 1 leere Kiste (26 Pfd.) lagert im Depot.
B 588. 1 leere Kiste (55 Pfd.) lagert im Depot.
B St 15. 1 Pack Papier (100 Pfd.) lagert im Depot.
B. 2 eiserne Töpfe (47 Pfd.) lagern im Depot.
B 39. 1 leerer Kübel lagert im Depot.
B 5. 1 Sack Holzwaaren (29 Pfd.) lagert im Depot.
B C 3910. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 220 Pfd.) lagert im Depot.
B 889. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 165 Pfd.) lagert im Depot.
B 1/35. 35 Pack Papier (3407 Pfd.) lagern im Depot.
B S. 1 Pack Steine (32 Pfd.) lagert im Depot.
B B 5. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 44 Pfd.) lagert im Depot.
B 1727. 6 Pack Packleinen lagern im Depot.
B K S 601. 1 Pack Papier (107 Pfd.) lagert im Depot.
B & C 107. 1 Korb Messingwaaren (70 Pfd.) lagert im Depot.
B & C 107. 1 Pack Schrauben (18 Pfd.) lagert im Depot.
B D 2905. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) lagert im Depot.
B 1. 1 Korb Eisenwaaren (37 Pfd.) lagert im Depot
B D 839. 1 Fass Oel (380 Pfd.) lagert im Depot.
B D 840. 1 Fass Oel (160 Pfd.) lagert im Depot.
B & V 22040. 1 Kiste Parfümerie (23 Pfd.) lagert im Depot.
B H 439. 1 leere Kiste (25 Pfd.) lagert im Depot.
B 5/7. 3 Säcke Holzwaaren lagern im Depot.
B G 1248. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 115 Pfd.) lagert im Depot.
B & C 3. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 108 Pfd.) lagert im Depot.
B M. 2 eiserne Kohlenbecken (36 Pfd.) lagern im Depot.
B M. 4 leere Fässer (91 Pfd.) lagern im Depot.
B M. 1 Butterfass (16 Pfd.) lagert im Depot.
B M. 1 Stange Eisen (18 Pfd.) lagert im Depot.
B M. 4 Ofentheile (32 Pfd.) lagern im Depot.
B H K XXVII. 1 Kiste Werkzeug (12 Pfd.) lagert im Depot.
B K M F. 1 Sack Kartoffelmehl (202 Pfd) lagert im Depot.
B C 69. 1 Korb Lederwaaren (25 Pfd.) lagert im Depot.
B E 3. 1 Ring Draht (50 Pfd.) lagert im Depot.
B C 903. 1 Korb Drahtstifte (230 Pfd.) lagert im Depot.
B 309. 1 Pack Schraubenschlüssel (22 Pfd.) lagert im Depot.
B 274. 1 Korb Blechwaaren (33 Pfd.) lagert im Depot.
B 5. 1 Kiste Glasscherben (136 Pfd.) lagert im Depot.
B S 4483. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 54 Pfd.) lagert im Depot.
B. 1 Collo Ofentheil (3 Pfd.) lagert im Depot.

B P 4840. 1 Sack Griesmehl (202 Pfd.) lagert im Depot.
B 1. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Steinbeck.
B M. 1 Achse mit Räder lagert in Steinbeck.
B 572. 1 Ballot Stricke lagert in Steinbeck.
B S 236. 1 Ballot Manufacturwaaren lagert in Steinbeck.
B H K. 1 Kiste lagert in Steinbeck.
B R C 3818. 1 Ballen lagert in Aachen M
B R C 3821. 1 Ballen lagert in Aachen M.
B H. 1 leere Kiste (40 Pfd.) lagert in Barmen.
B K 740. 1 Kiste lagert in Ruhrort.
B M E 543. 2 Holzböcke lagern in Ruhrort.
B ME 3. 1 Kette lagert in Altena.
B H. 1 Ballot Watte (12 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
B 1. 1 Ballen / B 2. 1 Ballen } (135 Pfd.) lagern in M. Gladbach.
B 21. 6 Tafeln Eisenblech (84 Pfd.) lagern in Mülheim a. Rhein.
B H 1038. 1 leerer Korb (61 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
B F 600, Kunstmühle Heilbronn. 1 Sack Mehl (52 Pfd.) lagert in Unna.
B 1353. 1 leeres Fass (60 Pfd.) lagert in Neuss.
B D 1347. 1 leerer Korb (10 Pfd.) lagert in Duisburg
B. 2 Gussplatten (69 Pfd.) lagern in Bochum.
B. 2 Bund Seegras (92 Pfd.) lagern in Bochum.
B E 649. 1 Korb Krüge (260 Pfd.) lagert in Altenhundem.
B 3711. 1 Kiste (106 Pfd.) lagert in Crefeld.
B & C 67/68. 2 Kisten Cigarren (450 Pfd.) lagern in Steele.
C. 1 Pack, 8 Kaminfüsse (19 Pfd.) lagert im Depot.
C. 2 Kohlenbecken (25 Pfd.) lagern im Depot.
C E 601. 1 Ring Draht (13 Pfd.) lagert im Depot.
C F 996. 1 leere Kiste (25 Pfd.) lagert im Depot.
C M 118. 1 Pack Papier (108 Pfd.) lagert im Depot.
C D 10. 1 leere Kiste (39 Pfd.) lagert im Depot.
C W 767. 1 leere Kiste (32 Pfd.) lagert im Depot.
C K 8258. 1 Stange Stahl (59 Pfd.) lagert im Depot.
C W 915. 1 Korb Flaschen lagert im Depot.
C T 1303. 1 Korb Eisenwaaren (232 Pfd.) lagert im Depot.
C T 1304. 1 Korb Eisenwaaren (172 Pfd.) lagert im Depot.
C 17. 1 Ofentheil (34 Pfd.) lagert im Depot.
C 206. 1 Korb Bürstenwaaren (21 Pfd.) lagert im Depot.
C S S 2069. 1 Pack Papier (94 Pfd.) lagert im Depot.
C B 1061. 1 Fass Oel (357 Pfd.) lagert im Depot.
C K 1/3. 3 Pack Matten (168 Pfd.) lagern im Depot.
C K. 1 Kiste Bücher und Effecten (69 Pfd.) lagert im Depot.
C M 1110. 1 Korb gr. Holzwaaren (15 Pfd.) lagert im Depot.
C O 8. 1 Fass Petroleum (295 Pfd.) lagert im Depot.
C A B 1255. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 41 Pfd.) lagert im Depot.
C H 100. 1 Fass Candis (538 Pfd.) lagert im Depot.
C K 914. 1 Pack Springfedern (50 Pfd.) lagert im Depot.
C S. 1 Collo, 8 kl. eis. Scheiben enth. (13 Pfd.) lagert im Depot.
C 9399. 1 Korb Körbe (15 Pfd.) lagert im Depot.
C B 47. 1 Harrass Hohlglas (142 Pfd.) lagert im Depot.
C M. 2 Pack Säcke (102 Pfd.) lagern im Depot.
C B 2775, 350/5. 1 Kiste Stärke (79 Pfd.) lagert im Depot.
C N 250. 1 Kiste Spielwaaren (100 Pfd.) lagert im Depot.
C H 1. 1 Pack Kuchenpfannen (56 Pfd.) lagert im Depot.
C H 6530. 1 Kiste Pfeffer (15 Pfd.) lagert im Depot.
C H 472. 1 Pack Düten (20 Pfd.) lagert im Depot.
C D 7046. 1 Fass Stärke (364 Pfd.) lagert im Depot.
C K 6925. 1 Bürde Stahl (40 Pfd.) lagert im Depot.
C F 7419. 1 Kiste (42 Pfd.) lagert im Depot.
C B. 1 Pack Filzschuhe (9 Pfd.) lagert im Depot.
C S 53. 1 Korb leere Kisten und Krüge (65 Pfd.) lagert im Depot.
C O 25. 1 Fass Oel (315 Pfd.) lagert im Depot.
C F 717, 705. 2 Körbe leere Flaschen (154 Pfd.) lagern im Depot.
C M 695. 1 Pack Papier (55 Pfd.) lagert im Depot.
C G 4905. / P S 160. } 1 Fass Gyps (650 Pfd.) lagert im Depot.
C D 569. 1 Ballen lagert in Aachen M.
C G 453. 1 Ballen lagert in Aachen M.
C H C 2. 1 Ballen lagert in Aachen M.
C B 18. 1 leeres Fass lagert in Steinbeck.
C S 4193. 1 leeres Fass lagert in Steinbeck.
C G 981. 4 Ringe Draht lagern in Steinbeck.
C. 1 leerer Korb lagert in Steinbeck.
C K D. 1 leeres Fass lagert in Steinbeck.
C N. 4 Ballot Holzmehl lagert in Steinbeck.
C S 4688. 1 leeres Fass lagert in Steinbeck.
C S S 3663. 1 Kiste (30 Pfd.) lagert in Letmathe.
C J 1669. 1 leeres Fässchen (15 Pfd.) lagert in Essen.
C E 100. 1 hölzerner Koffer (13 Pfd.) lagert in Bochum.
CH 59. 1 Korb Eisenwaaren (51 Pfd.) lagert in Neh.-Hüsten.
C K 68. 1 Fass Ammoniak ($7^1/_2$ Pfd.) lagert in Hamm.
C A B 1831. 1 Ballen (82 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
C B & C 1/3. 3 Rollen Dachpappe (480 Pfd.) lagern in Ruhrort.
C M B. 1 Bund defecte Verkuppelung (43 Pfd.) lagert in Ruhrort.
D A 5156. 1 Kiste Bandwaaren (42 Pfd.) lagert im Depot.

D 6. 1 Sack Schmirgel lagert im Depot.
D E 1. 1 Sack Korken (6 Pfd.) lagert im Depot.
D P 415. 1 Korb Nägel (155 Pfd.) lagert im Depot.
D 117. 1 Korb Tabak (30 Pfd.) lagert im Depot.
D. 1 Pack Messing (25 Pfd.) lagert im Depot.
D. 1 leeres Fass (60 Pfd.) lagert im Depot.
D 368. 1 Korb Tabak (30 Pfd.) lagert im Depot.
D 10. 1 Collo Ofentheil (15 Pfd.) lagert im Depot
D M 374. 1 Fass (Inhalt unbekannt) lagert im Depot.
D H 13565. 1 leeres Fass lagert in Steinbeck.
D 369. 1 Korb Tabak lagert in Steinbeck.
D F 2923. 1 Ballen lagert in Aachen M.
D 11. 1 Ballen Wolle lagert in Mülheim a. d. Ruhr.
D C 2746. 1 Pack Pfannen (33 Pfund) lagert in Langschede.
D L 254. 1 Kiste (152 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
D S 11. 1 Ballen Sumac (210 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
E S 22. 1 Pack Papier (28 Pfd.) lagert im Depot.
E D. 1 Stab Stahl (20 Pfd.) lagert im Depot.
E S 1. 1 Kiste Hausrath lagert im Depot.
E T. 1 eisernes Rohr (202 Pfd.) lagert im Depot.
E M 4. 27 eiserne Röhren (704 Pfd.) lagern im Depot.
E B 847. 1 leere Kiste (5 Pfd.) lagert im Depot.
E H 2. 2 Körbe Flaschen (20 Pfd.) lagern im Depot.
E K 351. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 60 Pfd.) lagert im Depot.
E M 4. 1 leerer Kübel (10 Pfd.) lagert im Depot.
E E 6132. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 195 Pfd.) lagert im Depot.
E G 234. 1 Kiste Zollstöcke (37 Pfd.) lagert im Depot.
E v G 2048. 1 Korb Eisenwaaren (10 Pfd.) lagert im Depot.
E B II. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 18 Pfd.) lagert im Depot.
E H 1. 1 Ballot Baumwoll. Abfälle (240 Pfd.) lagert im Depot.
E F 6619. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 60 Pfd.) lagert im Depot.
E N. 1 Stab Eisen (93 Pfd.) lagert im Depot.
E G 418. 1 leerer Glaskasten (19 Pfd.) lagert im Depot.
E 3966. 1 leerer Korb (23 Pfd.) lagert im Depot.
E K 3889. 1 Pack Draht (30 Pfd.) lagert im Depot.
E. 1 Stück Guss (125 Pfd.) lagert im Depot.
E 671. 1 Ballen lagert in Aachen M.
E L 1186. 1 Ballen lagert in Aachen M.
E M 8991. 1 Ballen lagert in Aachen M.
E 311. 1 Ballen Leinen lagert in Steinbeck.
E 385. 1 Kiste (160 Pfd.) lagert in Ruhrort.
E P 1. 1 Ballen (102 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
E M 125. 1 Pack leere Kübel (28 Pfd.) lagert in Hamm.
E 2. 2 Pack Strohpapier (40 Pfd.) lagern in Neuss.
E 13. 13 Pack Tombachbleche lagern in Ohligswald
E O 337. 1 Korb Branntwein ($22^1/_2$ Pfd.) lagert in Geilenkirchen.
E E 1063. 1 Kiste Eisenwaaren (360 Pfd.) lagert in Altenhundem.
E G 1129. 1 Ballen Seilerwaaren (50 Pfd.) lagert in Altenhundem.
E G 1688. 1 Kiste (60 Pfd.) lagert in Steele.
E. 9 eiserne Röhren lagern in Barmen.
E S 924. 1 Korb Eisenwaaren (205 Pfd.) lagert in Barmen.
F. 1 Kaminplatte (13 Pfd.) lagert im Depot.
F C 1. 1 Pack Strohpapier (20 Pfd.) lagert im Depot.
F K 3734. 1 Fass Branntwein (190 Pfd.) lagert im Depot.
F D 3704. 1 Korb, 1 leerer Krug (11 Pfd.) lagert im Depot.
F P. 1 Korbflasche (8 Pfd.) lagert im Depot.
F O J C 24. 1 Pack Papier (50 Pfd.) lagert im Depot.
F 1. 1 Ofentheil mit Deckel (27 Pfd.) lagert im Depot.
F K. 1 Pflugeisen lagert im Depot.
F C 2731. 1 leerer Korb (15 Pfd.) lagert im Depot.
F T 4101. 1 Kiste (7 Pfd.) lagert im Depot.
F N 2216/19. 4 Ballen (1097 Pfd.) lagern im Depot.
F B 3377, 3397. 2 leere Kisten (78 Pfd.) lagern im Depot.
F L 1334. 1 Fass Eisenwaaren (69 Pfd.) lagert im Depot.
F E 842. 1 Korb Eisenwaaren lagert im Depot.
F K 1545. 1 Korb (220 Pfd.) lagert im Depot.
F K. 1 Feuertopf mit Rost (15 Pfd.) lagert im Depot.
F P 7321. 1 Korb Lack (20 Pfd.) lagert im Depot.
F B 127. 1 Pack leere Säcke (105 Pfd.) lagert im Depot.
F 2. 1 leere Kiste (41 Pfd.) lagert im Depot.
F M 159. 1 Fass Branntwein (88 Pfd.) lagert im Depot.
F. 5 Colli Ofentheile (75 Pfd.) lagern im Depot.
F G 2601. 1 Pack Bindfaden (25 Pfd.) lagert im Depot.
F 943. 1 Ballot Leinen lagert in Steinbeck.
F W P 3351. 1 Fass Kreide lagert in Steinbeck.
F C 3182. 1 leerer Korb lagert in Steinbeck.
F H 492. 1 Ballen lagert in Steinbeck.
F W. 1 Sack Werg lagert in Steinbeck.
F B. 2 Blöcke Blei lagern in Steinbeck.
FV 9777. 1 Kiste lagert in Steinbeck.
F B. 1 leere Kiste lagert in Steinbeck.
F P F 4567. 1 Kiste lagert in Steinbeck.
F C 2875. 1 leerer Korb lagert in Steinbeck.
F B 197, 204. 2 Körbe lagern in Aachen M.
F F 857. 1 Ballot lagert in Aachen M.
F K 1628. 1 Ballot lagert in Aachen M.
F M & C 2100. 1 Ballot lagert in Aachen M.
F M & C 2042. 1 Ballot lagert in Aachen M.
F M N 726. 2 Ballot lagern in Aachen M.
F M C 2109. 1 Ballot lagert in Aachen M.
F W B 1490. 1 leere Kiste (40 Pfd.) lagert in Barmen.
F WH S 100. 2 Pack, 4 Stühle enth. (28 Pfd.) lagern in Mülheim a. Rhein (Eilgut-Exped.).
F E 5907. 1 Fass (129 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
F J S 723. 1 Kiste (25 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
F 450. 1 Korb Eisenwaaren (90 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
F F 827. 1 Ballen (29 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
F W 6046. 1 leere $^1/_2$ Ohm (29 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
F W 11. 1 Stück Eisen (26 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
F P 4523. 1 Kiste (317 Pfd.) lagert in Hamm.
F B C 1876. 1 Pack Pfannen (127 Pfd.) lagert in Hamm.
F H 1/2. 2 leere Kisten (61 Pfd.) lagern in Mülheim a/Rh.
F H 2601. 1 leere Kiste (46 Pfd.) lagert in Unna.
F H 743. 1 leere Kiste (16 Pfd.) lagert in Unna.
F H 2942. 1 leerer Korb (3 Pfd.) lagert in Unna.
F 54. 2 Rollen Packleinen (59 Pfd.) lagern in Elberfeld D.
F K 2608. 1 Kiste Wein (95 Pfd.) lagert in Lennep.
F. 2 Fournaiseplatten (33 Pfd.) lagern in Viersen.
F G 5. 1 leerer Korb (5 Pfd.) lagert in Neheim-Hüsten.
F J 104. 1 leere Kiste (7 Pfd.) lagert in Soest.
F 4614. 1 Pack Papier (117 Pfd.) lagert in Bochum.
F 100. 1 Rolle Papier (54 Pfd.) lagert in Bochum.
F C. 1 Sack Mehl (133 Pfd.) lagert in Bochum.
F P 197. 1 Pack Eimer (35 Pfd.) lagert in Bochum.
F G C 4302. 1 Kiste lagert in Crefeld.
FH 3817. 1 Korb Käse (61 Pfd.) lagert in Letmathe.
F H 15/16. 2 Körbe Wein (272 Pfd.) lagern in Steele.
F M 136. 1 Ballen Hanf (51 Pfd.) lagert in Dortmund (Eilgut-Exped.).
F R 28. 1 Ballot Säcke (11 Pfd.) lagert in Hagen.
G F 293. 1 Korb Eisenwaaren (42 Pfd.) lagert im Depot.
G W 3542. 1 leere Kiste (28 Pfd.) lagert im Depot.
G S 8475. 1 Korbflasche (18 Pfd.) lagert im Depot.
G S. 1 Pack Papier (36 Pfd.) lagert im Depot.
G M M 708/3. 1 Pack Papier (73 Pfd.) lagert im Depot.
G M V II. 2 Stäbe Eisen (16 Pfd.) lagern im Depot.
G B. 8 Scheeren (53 Pfd.) lagern im Depot
G K 7342. 1 Sack Papierhülsen (10 Pfd.) lagert im Depot.
G K 3055. 1 Pack Papier (50 Pfd.) lagert im Depot.
G S 201. 1 Kiste Glaswaaren (51 Pfd.) lagert im Depot.
G. 2 Heizöfen
G. 3 Blechklappen } (67 Pfd.) lagern im Depot.
G. 1 Feuertopf
G R 6935. 1 Pack Papier (62 Pfd.) lagert im Depot.
G B. 1 Rolle Theerpappen (130 Pfd.) lagert im Depot.
G H 4118. 1 Korb Eisenwaaren (46 Pfd.) lagert im Depot.
G T S 1/2. 2 Pack Papier (100 Pfd.) lagern im Depot.
G 12 168. 1 Kiste (136 Pfd.) lagert im Depot.
G S 4938. 1 Kiste (6 Pfd.) lagert im Depot.
G S S 2070. 1 Kiste (82 Pfd.) lagert im Depot.
G H. 1 Rolle Eimer (47 Pfd.) lagert im Depot.
G 188. 1 Ballot Säcke (13 Pfd.) lagert im Depot.
G H 1329. 1 Kiste Eisenwaaren (78 Pfd.) lagert im Depot.
G B 2505. 1 Kiste (158 Pfd.) lagert im Depot.
G W 593. 1 Korb (42 Pfd.) lagert im Depot.
G S. 1 Bd. Holzschuhe (18 Pfd.) lagert im Depot.
G v. R 2. 1 Pack, 2 leere Körbe enthaltend (14 Pfd.) lagert im Depot.
G K 2988. 1 Ring Muffe (3 Pfd.) lagert im Depot.
G T 411. 1 Ballot (34 Pfd.) lagert im Depot.
G. 3 Stück Scheiben (18 Pfd.) lagern im Depot.
G S 6427. 1 Kiste Lichte (120 Pfd.) lagert im Depot.
G 2238. 1 Kiste (45 Pfd.) lagert im Depot.
G A 596. 1 Korb Eisenwaaren (94 Pfd.) lagert im Depot.
G 1144. 1 Kiste (42 Pfd.) lagert im Depot.
G T 116. 1 Fass Kupfer (1162 Pfd.) lagert im Depot.
G S 47 314. 1 $^1/_4$ Ohm Wein (83 Pfd.) lagert im Depot.
G S 47 312. 1 $^1/_8$ Ohm Wein (53 Pfd.) lagert im Depot.
G 14. 1 Ballot Farbholz (290 Pfd.) lagert im Depot.
G S 20 301. 1 Kiste lagert in Aachen M.
G F 638. 1 Ballen lagert in Aachen M.
G v H 3851. 1 Kiste lagert in Aachen M.
G P 6856. 1 Ballen lagert in Aachen M.
G F 639. 1 Ballen lagert in Aachen M.
G v H 3899. 1 Kiste lagert in Aachen M.
G M 9417. 1 Ballen lagert in Aachen M.
G F 730/1. 1 Ballen lagert in Aachen M.
G P 8487. 1 Kiste lagert in Aachen M.
G S 482. 1 Korb lagert in Aachen M.
G M 77. 1 Collo lagert in Aachen M.
G B 2877. 1 leere Kiste lagert in Steinbeck.
G B 2683. 1 leeres Fass lagert in Steinbeck.
G S 1574. 1 Kiste lagert in Steinbeck.
G 2. 1 Fass Petroleum lagert in Steinbeck.
G S 3752. 1 Fass Petroleum lagert in Steinbeck.

G S 182. 1 Kiste leere Kisten (55 Pfd.) lagert in Oberhausen.
G A 399. 1 leere Kiste (10 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
G C 1954/5. 2 Ballen lagern in Düsseldorf.
G S 574. 1 Ballen Wollgarn (88 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
G S. 1 leeres Fass (30 Pfd.) lagert in Hochdahl.
G F 4861. 1 Ballot baumw. Waaren (228 Pfd.) lagert in Essen.
G St 696. 1 Kiste leere Kisten (15 Pfd.) lagert in Essen.
G L 1015. 1 Fass Branntwein (165 Pfd.) lagert in Altenhundem.
G S S 1108 1 Rolle Packleinen (145 Pfd.) lagert in Altenhundem.
G M. 1 Korb Kleider und Wäsche (20 Pfd.) lagert in Altenhundem.
G K 2890. 1 Stange Stahl lagert in Iserlohn.
G M 827. 1 Bällchen Wollwaare (52 Pfd.) lagert in Lennep.
G S 361. 1 Pack Papier (96 Pfd.) lagert in Lennep.
G T 385. 1 Kiste (57 Pfd.) lagert in Hamm.
G E 8894. 1 Ballot (53 Pfd.) lagert in Hamm.
G G 975. 1 Fass (212 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
G E 646. 1 Ballen (73 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
G G 7937. 1 Ballen (44 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
G K. 1 Collo Maschinentheile (46 Pfd.) lagert in Ruhrort.
G S 48 426. 1 Fass Branntwein (327 Pfd.) lagert in Dortmund.
G R 4065. 1 Kiste Glasscheiben (154 Pfd.) lagert in Dortmund.
G 50. 1 Ballot Reis (180 Pfd.) lagert in Hagen.
G H 4621/2. 2 Kisten (143 Pfd.) lagern in Hagen.
H. 2 Kaminplatten (26 Pfd.) lagern im Depot.
HB 2110/2111. 2 Pack Strohpapier (40 Pfd.) lagern im Depot.
H S 22133. 1 leerer Korb (44 Pfd.) lagert im Depot.
H B 3. 1 Pack Säcke (36 Pfd.) lagert im Depot
H. 1 polirter Hinterofen (18 Pfd.) lagert im Depot.
H P 3947. 1 Pack Holzwaaren (15 Pfd.) lagert im Depot.
H A L L. 1 Waagschaale mit Ketten (3 Pfd.) lagert im Depot.
H St 4. 1 Pack Säcke (4 Pfd.) lagert im Depot.
HK 3. 3 Ofentheile (48 Pfd.) lagern im Depot.
HT 61. 1 Ballot Hanf (104 Pfd.) lagert im Depot.
H. 7 leere Brodkörbe (110 Pfd.) lagern im Depot.
H B 2. 1 Bund Weiden (67 Pfd.) lagert im Depot.
H 1. 1 Kiste Bücher (20 Pfd.) lagert im Depot.
H S 1/2. 2 leere 1/8 Ohm (77 Pfd.) lagern im Depot.
H 784. 1 Kübel (59 Pfd) lagert im Depot.
HH 10. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert im Depot.
HB 9450. 1 leere Kiste (24 Pfd.) lagert im Depot.
H 1. 1 Brd., 2 Fenstereisen enthaltend (23 Pfd.) lagert im Depot.
H 376. 1 Kiste Weissblech (42 Pfd.) lagert im Depot.
H 2. 1 Pack Strohmesser (68 Pfd.) lagert im Depot.
H G 1880. 1 Kiste (33 Pfd.) lagert im Depot.
H C 5238. 1 Kiste (92 Pfd.) lagert im Depot.
HF 1351. 1 Pack, leere Körbe und Kübel enth. (56 Pfd.) lagert im Depot.
H B S W 3487. 1 Kiste Hausgeräthe (385 Pfd.) lagert im Depot.
H & C 3203. 1 Kiste Glasscherben (87 Pfd.) lagert im Depot.
H K. 1 Kiste Eisenwaaren (44 Pfd.) lagert im Depot.
H 5072. 1 Ballot Reis (220 Pfd) lagert im Depot.
H. 1 Kette lagert im Depot.
H R. 1 Ofenfuss (34 Pfd.) lagert im Depot.
H F 4035. 1 Korbflasche Oel (22 Pfd.) lagert im Depot.
HE 19. 1 Koffer (74 Pfd.) lagert im Depot.
H R 1. 1 eiserner Kessel (72 Pfd.) lagert im Depot.
H M 235. 1 Ballot Manufacturwaaren (65 Pfd.) lagert im Depot.
H 9. 1 Pack Säcke (80 Pfd.) lagert im Depot.
HK 309. 1 Fass Wein (66 Pfd.) lagert im Depot.
H 2. 1 leerer Korb (8 Pfd.) lagert im Depot.
H H 645. 1 Ballot (18 Pfd.) lagert im Depot.
H S 16. 1 Kiste lagert im Depot.
HD C 576. 1 Korb (222 Pfd.) lagert im Depot.
H 38. 1 leeres Fass (10 Pfd.) lagert im Depot.
HH 584. 1 leerer 1/8 Ohm (10 Pfd.) lagert im Depot.
HE. 1 Kiste Laternen lagert in Steinbeck.
H S 135. 1 Fass Wein lagert in Steinbeck.
H 1. 1 Pack leere Säcke lagert in Steinbeck.
HF 2698. 1 Kiste lagert in Steinbeck.
H S 556, 511. 2 Colli lagern in Aachen M.
H O 2331. 1 Collo lagert in Aachen M.
H S 4743. 1 Ballen lagert in Aachen M.
H 36/37. 2 Ballen lagern in Aachen M.
H C 2199. 1 Ballen lagert in Aachen M.
H S 1246. 1 Kiste lagert in Aachen M.
H S 1293. 1 Kiste lagert in Aachen M.
H S 131. 1 Kiste Cigarren (105 Pfd.) lagert in Steele.
H G L 25640. 1 Ballot Nessel (100 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
H 4. 1 Pack Körbe (10 Pfd.) lagert in Solingen.
H H 1220. 1 Ballen (134 Pfd.) lagert in Solingen.
HH A 1531. 1 Fass Papier (115 Pfd.) lagert in Essen.
H J 1/4. 4 Colli Budengestell lagern in Essen.
HB 1. 1 leeres Fass (30 Pfd.) lagert in Altenhundem.
H B 2. 1 leeres Fass (30 Pfd.) lagert in Altenhundem.
H St 768. 1 Sack Grütze (80 Pfd.) lagert in Altenhundem.
H. 4 Stangen Stahl (180 Pfd.) lagern in Bochum.
H K 2723. 1 Korb gefüllte Flaschen (33 Pfd.) lagert in Witten.
H 414. 1 leere 1/2 Ohm (58 Pfd.) lagert in Soest.
HE 2320. 1 Kiste Weinflaschen (40 Pfd.) lagert in Creuzthal.
H 433, 437. 2 Körbe Candis (64 Pfd.) lagern in Lennep.
H F 2699. 1 Kiste Tabak (36 Pfd.) lagert in Lennep.
H 719/31. 13 Pack Felle (910 Pfd.) lagert in Neuss.
H S 2313. 1 Fass Wein (95 Pfd.) lagert in Hamm.
H 8. 1 Ballen (20 Pfd.) lagert in Hamm.
H P 101. 1 Kiste (104 Pfd.) lagert in Uerdingen.
H O 12. 1 Kiste Eeuerzeug (157 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
HR 955. 1 Bund Rundeisen (114 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
HE. 1 leere Kiste (112 Pfd.) lagert in Hagen.
H S 833. 1 Kiste Spielsachen (111 Pfd.) lagert in Hagen.
H J 2. 1 Sack Pflaumen lagert in Dortmund.
J P E 927 oder 227. 1 Fass (109 Pfd.) lagert im Depot.
J G 594. 8 Stück Pflugeisen (48 Pfd.) lagern im Depot.
J P S 668. 1 leeres Fass (13 Pfd.) lagert im Depot
J W 2896. 1 leere Kiste (10 Pfd.) lagert im Depot.
J V S 147. 1 Kiste (128 Pfd.) lagert im Depot.
J H 7192. 1 Kiste Kleider (45 Pfd.) lagert im Depot.
J B 382. 1 Korb Eisenwaaren (162 Pfd.) lagert im Depot.
J B 7956. 1 Pack Bretter (102 Pfd.) lagert im Depot.
J W B 5334. 1 Kiste Seife (103 Pfd.) lagert im Depot.
J V S 1876. 1 Kiste Glaswaaren (53 Pfd.) lagert im Depot.
J S. 10 Ofenfüsse (20 Pfd.) lagern im Depot.
J K 4. 3 Stg. Eisen (130 Pfd.) lagern im Depot.
J T 344. 1 Pack Papier (44 Pfd.) lagert im Depot.
J S 4. 1 Ofentheil (20 Pfd.) lagert im Depot.
J S 1629. 1 Ballot Lederabfall (173 Pfd.) lagert im Depot.
J F L 2708. 1 Kiste leere Kistchen (76 Pfd.) lagert im Depot.
J A K 519. 1 Korb leere Flaschen (21 Pfd.) lagert im Depot.
J F 16/8. 3 leere Kisten (100 Pfd.) lagern im Depot.
J G H 1491. 1 leere Kiste (22 Pfd) lagert im Depot.
J S 417. 1 Kiste (154 Pfd.) lagert im Depot.
J R. 2 Stück Achsen (248 Pfd.) lagern im Depot.
J S 6253. 1 Kiste (135 Pfd.) lagert im Depot.
JHL 6471. 1 Fass Harz (373 Pfd.) lagert im Depot.
J N 50. 1 Korb (102 Pfd.) lagert im Depot.
J R 562. 1 Kiste lagert im Depot.
J H W 1038. 1 Kiste (35 Pfd.) lagert im Depot.
J R S 112. 1 1/4 Ohm Oel (82 Pfd.) lagert im Depot.
J R 1831. 1 Ballot Manufacturw. (30 Pfd.) lagert im Depot.
J C 17. 1 Korb Eisenwaaren (78 Pfd.) lagert im Depot.
J R 4997. 1 Kiste (132 Pfd.) lagert im Depot.
J W H 3031. 1 Korb mit einem leeren Topfe (20 Pfd.) lagert im Depot.
J L. 1 eiserner Topf (83 Pfd.) lagert im Depot.
J A H 6427. 1 Ballot lagert in Aachen M.
J D 7993. 1 Kiste lagert in Steinbeck.
J H 525. 1 Pack leere Säcke lagert in Steinbeck.
JK 584. 1 leerer Korb lagert in Steinbeck.
J K. 1 Ballen Abfall lagert in Steinbeck.
J J 1057. 1 leeres Fass lagert in Steinbeck.
J H 4005. 1 leeres Fass lagert in Steinbeck.
J T 27. 1 Fass Petroleum lagert in Steinbeck.
J D C 967. 1 Fass Petroleum lagert in Steinbeck.
J D 4550. 1 Korb (21 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
J B / B 1840, 448. 1 1/8 Ohm Oel (43 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
J & C 3291/93. 1 Kistchen Probeflaschen (1 1/4 Pfd.) lagert in Mülheim am Rhein.
J D 1536. 1 Ballot Twist (398 Pfd.) lagert in Elberfeld D.
J K 964. 1 Korb Eisenwaaren (22 Pfd.) lagert in Neuss.
J W 8. 2 Bund Gasröhren (150 Pfd.) lagern in Duisburg.
J B 9083. 1 eiserner Gartenstuhl lagert in Creuzthal.
J B 4. 1 Kiste Farbeerde (55 Pfd.) lagert in Altenhundem.
J L 53. 1 Fass Wein (85 Pfd.) lagert in Altenhundem.
J B B 4237. 1 Fass Branntwein (354 Pfd.) lagert in Mülheim a. d. Ruhr.
J F. 2 Stück Winkeleisen (18' lang) lagern in Oberhausen.
J H 6. 1 Kiste Cigarren (80 Pfd.) lagert in Steele.
J L 4. 1 Korb Eisenwaaren (100 Pfd.) lagert in Steele.
J S 5. 1 Ballen Leder (58 Pfd.) lagert in Dortmund (Eilgut-Exped.).
J C S 559, 562. 2 Sack Pflaumen (217 Pfd.) lagern in Dortmund.
K M / K A } 2305. 1 Fässchen Mennige (112 Pfd.) lagert im Depot.
K. 1 Aschkasten (6 Pfd.) lagert im Depot.
K. 12 eis. Dachfenster (360 Pfd.) lagern im Depot.
K 22. 1 Kiste Flaschen (155 Pfd.) lagert im Depot.
K & S 334. 1 Korb Schraubenmuttern (73 Pfd.) lagert im Depot.
K 1. 1 □ Eisenplatte (11 1/2 Pfd.) lagert im Depot.
K 11. 3 Colli Ofentheile (60 Pfd) lagern im Depot.
K. 1 Roster (5 Pfd.) lagert im Depot.
K & D 6. 1 Pack Schiefertafeln lagert im Depot.
K & P 825. 1 Pack Papier (85 Pfd.) lagert im Depot.
K M. 1 Kb. Flaschen (90 Pfd.) lagert im Depot.
K & C 2909. 1 Korb Eisenwaaren (150 Pfd.) lagert im Depot.
K 2. 1 Ballot Wollsäcke (87 Pfd.) lagert im Depot.
K. 8 Stück Eisenbleche (118 Pfd.) lagern im Depot.
K S 212. 1 Kiste Glas (270 Pfd.) lagert im Depot.
K S 674. 1 Kiste Eisenwaaren lagert in Steinbeck.

K C 138. 1 Ballot lagert in Aachen M.
K & S 1467. 1 Ballot lagert in Aachen M.
K. 1 Fass (143 Pfd.) lagert in M. Gladbach
K D 28. 1 Sack Säcke (55 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
K J 1. 1 leere Kiste lagert in Neviges.
K N M E 370. 1 Decke lagert in Neuss.
K F 2785. 1 leerer Korb (5 Pfd.) lagert in Neuss.
K 1. 1 Bund Stahl lagert in Iserlohn.
K V 918. 1 Korb Eisenwaaren (160 Pfd.) lagert in Essen
L 7239. 1 Korb mit einer leeren Blechflasche (9 Pfd.) lagert im Depot.
L S 8. 1 Brd. Stahl lagert im Depot.
L S 3. 1 Lederkoffer (21 Pfd.) lagert im Depot.
L. 2 Theile Kaminschieber lagern in Depot.
L C 3. 1 Korb (77 Pfd.) lagert im Depot.
L W 5860. 1 Kiste (63 Pfd.) lagert im Depot.
L 900. 1 leerer Korb (5 Pfd.) lagert im Depot.
L H. 1 Schieber Guss (15 Pfd.) lagert im Depot.
L C 1177. 1 Ballen (45 Pfd.) lagert im Depot.
L W 1088. 1 Pack Papier (20 Pfd.) lagert im Depot.
L 1. 1 leerer Korb (12 Pfd.) lagert im Depot.
L H 5. 1 Kiste (44 Pfd.) lagert im Depot.
L W 1875. 1 Kiste (67 Pfd.) lagert im Depot.
L F 2678. 1 Ballot Garn (80 Pfd.) lagert im Depot.
L L 4345. 1 Ballot Leinen (202 Pfd.) lagert im Depot.
L W 5189. 1 Kiste Porzellan (161 Pfd.) lagert im Depot.
L P 530. 1 Kiste Eisenwaaren (260 Pfd.) lagert im Depot.
L. 1 Pack eis. Gardinenstangen ($2\frac{1}{2}$ Pfd.) lagert im Depot.
L L 60. 1 Ballot (59 Pfd.) lagert im Depot.
L B Th. Kruchen 974. 1 Pack Papier (65 Pfd.) lagert im Depot.
L S S 4357. } H H 2701. } 1 Ballot Putzwolle (183 Pfd.) lagert im Depot.
L B 414. 1 Korb Eisenwaaren (76 Pfd.) lagert im Depot.
L B 1. 1 Ballot Holzschuhe (40 Pfd.) lagert im Depot.
L H 980. 1 Ballot lagert in Aachen M.
L H 852. 1 Ballot lagert in Aachen M.
L D F 689/94. 6 Ballots lagern in Aachen M.
L C 1643. 1 Ballot lagert in Aachen M.
L A K 2605. 1 Ballot lagert in Aachen M.
L H 750. 1 Ballot lagert in Aachen M.
L 1/6. 6 Pack leere Säcke lagern in Steinbeck.
L N 3188. 1 leere Kiste lagert in Steinbeck.
L L 6572. 1 Korb Tabak lagert in Steinbeck.
L N 3855. 1 Kiste lagert in Steinbeck.
L 98. 1 Fass Theer lagert in Steinbeck.
L 651. 1 Fass Petroleum lagert in Steinbeck.
L E 2963. 1 Ballen Wollwaaren lagert in Steele.
L V 1286. 1 Kiste Wein (70 Pfd.) lagert in Altenhundem.
L E C 156. 1 Kiste (102 Pfd.) lagert in Hamm.
L. 1 Paar Holzschuhe (4 Pfd.) lagert in Siegen.
L 3. 1 Ballen Säcke (52 Pfd.) lagert in Hagen.
MK 404. 1 Schraubstockspindel (11 Pfd.) lagert im Depot.
ML. 1 Pack Zwirn (29 Pfd.) lagert im Depot.
M. 1 Stück Eisen (10 Pfd.) lagert im Depot.
M P 152. 1 Kiste Steinplatten lagert im Depot.
M H. 3 Stg. Flacheisen (58 Pfd.) lagern im Depot.
M G 1264. 1 Korb Flaschenzug (45 Pfd.) lagert im Depot.
M H R 2570. 1 Ballen lagert im Depot.
MK W 396. 1 Korb (51 Pfd.) lagert im Depot.
MK 8354. 1 Kiste leere Kisten (118 Pfd.) lagert im Depot.
MK 1371. 1 Kiste Blechwaaren (51 Pfd.) lagert im Depot.
M. 1 Pack Säcke (104 Pfd.) lagert im Depot.
M S 29. 1 Pack Bettzeug (35 Pfd.) lagert im Depot.
M B 1/2. 2 Pack Binsen (59 Pfd.) lagern im Depot.
M B 3. 1 Ballot (17 Pfd.) lagert im Depot.
M 333. 1 Kübel (11 Pfd.) lagert im Depot.
M 8/10. 3 Säcke Holzwaaren lagern im Depot.
M C 79. 1 Fass (179 Pfd.) lagert im Depot.
MF 7. 1 Korb (168 Pfd.) lagert im Depot.
M E 11 239. 1 Pack Säcke (10 Pfd.) lagert im Depot.
M 954. 1 Fass Oel (84 Pfd.) lagert im Depot.
M 229. 1 alter leerer Korb (12 Pfd.) lagert im Depot.
M E 627. 1 Ballen (41 Pfd.) lagert im Depot.
M R 63. 1 Ballen (115 Pfd.) lagert im Depot.
M W H 5. 1 Pack Draht lagert im Depot.
ME 20. 1 leeres Fass (56 Pfd.) lagert im Depot.
M H 6. 1 Ballot Wachspapier (48 Pfd.) lagert im Depot.
M 501 1 Fass Schuhwaaren (84 Pfd.) lagert im Depot.
M 1210. 1 Koffer lagert in Steinbeck.
M W 6029. 1 Kiste Feuerzeug lagert in Steinbeck.
M 6. 1 Kiste lagert in Steinbeck.
M 2. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Steinbeck.
M G 126. 1 Korb Ketten lagert in Steinbeck.
M W 2990. 1 Kiste lagert in Steinbeck.
M A 672. 1 Ballen lagert in Aachen M.
M B 27. 1 Fass lagert in Aachen M.
M B 258. 1 Sack Mehl (50 Pfd.) lagert in Altenhundem.
M B 259. 1 Sack Mehl (50 Pfd.) lagert in Altenhundem.
M B 260. 1 Sack Mehl (50 Pfd.) lagert in Altenhundem.
ME 20 782. 1 Pack leere Säcke (37 Pfd.) lagert in Witten
M. 1 Pack Decken (27 Pfd.) lagert in Soest.
ML 274. 1 Ballot (112 Pfd.) lagert in Neuss.
M N 4. 1 leere Kiste (58 Pfd.) lagert in Unna.
M 294 1 Ballen Hopfen (212 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
M 13. 1 Ballen Abfall (45 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
N S 2/15. 2 Pack leere Körbe (28 Pfd.) lagern im Depot.
NK W 3142, 3230. 2 leere Körbe (15 Pfd.) lagern im Depot.
N J 2361. 1 Kiste (116 Pfd.) lagert im Depot.
N C 58. 1 Pack Säcke (44 Pfd.) lagert im Depot.
N B 104. 1 Ballot Reis (210 Pfd.) lagert im Depot.
N M 948. 1 Ballot lagert in Aachen M.
NB 4753. 1 Ballot lagert in Aachen M.
NB 4754. 1 Ballot lagert in Aachen M.
N M 2353. 1 Ballot lagert in Aachen M.
N F 766. 1 Kiste lagert in Aachen M.
NB 4752. 1 Ballen lagert in Aachen M.
NB 4745. 1 Ballen lagert in Aachen M.
N 164. 1 Fass Firniss lagert in Steinbeck.
N W 2615. 1 Korb (80 Pfd.) lagert in Hagen.
O. 3 gusseiserne Kreuze (39 Pfd.) lagern im Depot.
O B 3 1 Ballot Lumpen (86 Pfd.) lagert im Depot.
O O. 1 Knierohr (7 Pfd.) lagert im Depot.
O E 318. 1 Kiste Wein lagert in Steinbeck.
O L 4. 1 Pack Säcke (28 Pfd.) lagert in Barmen.
O & C. 1 Pack Säcke (125 Pfd.) lagert in Ruhrort.
O 13. 1 Korb Alaun (60 Pfd.) lagert in Altenhundem.
O K 989. 1 Korb Eisenwaaren (60 Pfd.) lagert in Dortmund.
P. 14 Colli, 2 Quintöfen (125 Pfd.) lagern im Depot.
P T. 1 leeres Fass (7 Pfd.) lagert im Depot.
P 1/2. 2 Körbe leere Flaschen (159 Pfd.) lagern im Depot.
P C 1035. 1 Collo: 2 eiserne Töpfe (37 Pfd.) lagert im Depot.
P C 1036. 1 Collo: 3 Kohlenbecken (34 Pfd.) lagert im Depot
P M 16. 1 Sack Abfall (28 Pfd.) lagert im Depot.
P T 10. 1 Fass Schwefel (349 Pfd.) lagert im Depot.
P C I. 1 Koffer (49 Pfd.) lagert im Depot.
P C 650. 1 Sack Korke (26 Pfd.) lagert im Depot.
P C 8928. 1 Ballot Wollwaaren (30 Pfd.) lagert im Depot.
P 61. 1 Ballot Baumwollabfälle (88 Pfd.) lagert im Depot.
P L 6133. 1 Kiste (90 Pfd.) lagert im Depot.
P S C 1020. 1 Pack Strohpapier (19 Pfd.) lagert im Depot.
P S S 7628. 1 Fass Wein (172 Pfd.) lagert im Depot.
P R 5/7. 3 Pack Körbe (20 Pfd.) lagern im Depot.
P H 2. 1 Pack lagert im Depot.
P W. 1 Korb Effecten (110 Pfd.) lagert im Depot.
P S 103/3, 10. 2 Pack Kohlenlöffel (49 Pfd.) lagern im Depot.
P J 1844. 1 leeres Fass (40 Pfd.) lagert im Depot.
P J O 3. 1 Kiste Kleider (96 Pfd.) lagert im Depot.
P F 9993. 1 Ballot lagert in Aachen M.
P M S 2317. 1 Ballot lagert in Aachen M.
P O 10 204. 1 leeres Fass lagert in Steinbeck.
P 746. 1 leeres Fass (23 Pfd.) lagert in Barmen.
P D 25. 1 Ballen (25 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
P B 257. 1 Kiste (200 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
P M 458. 1 Ballen (98 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
P K. 11 Packete Wachspapier (900 Pfd.) lagern in Mülheim am Rhein.
P C 2729. 1 leeres Fass (55 Pfd.) lagert in Bochum.
ЧWB 6017. 1 Ballen (53 Pfd.) lagert in Crefeld.
P B 620. 1 Korb Wein (47 Pfd.) lagern in Mülheim a. d. Ruhr.
Q & E 374. 1 Pack Papier (62 Pfd.) lagert im Depot.
Q. 2 Ofenröhren (22 Pfd.) lagern im Depot.
Q 104. 1 Pack Eisendraht (95 Pfd.) lagert im Depot.
Q 388. 1 Pack Kupferdraht (68 Pfd.) lagert in Altena.
R 25. 1 Fass Glasscheiben (444 Pfd.) lagert im Depot.
R 1/3. 3 Colli Schüppen (7 Pfd.) lagern im Depot.
R Z 8530. 1 Kiste leere Kisten (86 Pfd.) lagert im Depot.
R B 7. 1 Tisch ohne Deckblatt (10 Pfd.) lagert im Depot.
R C 5. 1 Kiste Leuchter (6 Pfd.) lagert im Depot.
R 5. 1 leeres Fass lagert im Depot.
Rqs. E K 6. 1 Ballot Putzwolle (98 Pfd.) lagert im Depot.
R W 2. 1 Korb (49 Pfd.) lagert im Depot.
R T 5. 1 Korb Eisenwaaren (172 Pfd.) lagert im Depot.
R L 1. 1 Pack Papier (100 Pfd.) lagert im Depot.
R H 1404. 1 Ballen (65 Pfd.) lagert im Depot.
R G 3602/3. 2 Körbe Blechflaschen lagern im Depot.
R & S 4554. 1 Harrass Hohlglas (110 Pfd.) lagert im Depot.
R 6. 8 Pack Strohdeckel (400 Pfd.) lagern im Depot.
R L 20/22 3 Pack Papier (268 Pfd.) lagern im Depot.
R 42. 1 leere Kiste (29 Pfd.) lagert im Depot.
R & E. 1 Ballot Farbstoffe (51 Pfd.) lagert im Depot.
R G 2214. 1 Korb Flaschen lagert in Steinbeck.
R 6. 2 leere Körbe lagern in Steinbeck.

R K 373. 1 Ballot Nessel lagert in Steinbeck.
R 16. 1 leerer Korb lagert in Steinbeck.
R N 2243. 1 Ballen lagert in Aachen M.
R & S 3339. 1 leere Kiste (10 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rhein (Eilgut-E.).
R & S 1132. 1 Kiste (68 Pfd.) lagert in Altena.
R N 1543. 1 Kiste (47 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
R. 7 leere Häringsfässer (160 Pfd.) lagern in Dülken.
R 122. 1 Rolle Leder (106 Pfd.) lagert in Unna.
R. 3 Pack Blechrohre (60 Pfd.) lagern in Neuss.
R St 136. 1 Bällchen Tuch (22 Pfd.) lagert in Lennep.
R P 455. 1 Kiste (30 Pfd.) lagert in Bochum.
R. 10 Gebund Eisen (820 Pfd.) lagern in Altenhundem.
R & C 284. 1 Kiste Cigarren (72 Pfd.) lagert in Schwerte.
R 1. 1 Stück Eisen (100 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
S. 1 Stück Stahl (14 Pfd.) lagert im Depot.
S. 1 Feuertopf (20 Pfd.) lagert im Depot.
S 3543. 1 Fass (110 Pfd.) lagert im Depot.
S 16. 1 Bürde Stahl (43 Pfd.) lagert im Depot.
S 800. 1 Fass Seife (132 Pfd.) lagert im Depot.
St 5. 1 Strohsack (50 Pfd.) lagert im Depot.
S 926. 1 Korb Blechflaschen (15 Pfd.) lagert im Depot.
St. 2 Pflugschaaren (10 Pfd.) lagern im Depot.
S C 650. 1 Kiste (42 Pfd.) lagert im Depot.
S 191. 1 Ballot Lumpen lagert im Depot.
S G 1637. 1 Kiste (182 Pfd.) lagert im Depot.
S 323. 1 Korb Glasscherben (16 Pfd.) lagert im Depot.
S H. 1 Kiste lagert im Depot.
S H. 25 gusseiserne Rohre lagern im Depot.
S 4. 2 Pack Papier (44 Pfd.) lagern im Depot.
S 160. 1 Fass Kraut (215 Pfd.) lagert im Depot.
S B 6047. 1 Kiste (45 Pfd.) lagert im Depot.
S H 488. 1 Fass Oel (347 Pfd.) lagert im Depot.
S 263/266/8. 4 Pack Säcke (395 Pfd.) lagern im Depot.
S T A 12771. 1 Kiste (62 Pfd.) lagert im Depot.
S T A 7215. 1 Kiste (42 Pfd.) lagert im Depot.
S C 1. 2 Pack leere Körbe (20 Pfd.) lagern im Depot.
S S S 94. 1 Fass Branntwein (238 Pfd.) lagert im Depot.
S H 16. 1 leere Kiste lagert im Depot.
S H 5232. 1 leere Kiste lagert im Depot.
S 8123/4. 2 Fass Soda (240 Pfd.) lagern im Depot.
S W 809/10. 2 Korbkinderwagen lagern im Depot.
S 167. 1 Ballot Abfall (128 Pfd.) lagert im Depot.
S R 2951. 2 Stück Pflugschaaren (9 Pfd.) lagern im Depot.
S 130. 1 leerer Kübel lagert im Depot.
S. 25 Tafeln Blech (131 Pfd.) lagern im Depot.
S. 1 Collo Maschinentheile (32 Pfd.) lagert im Depot.
S A 155. 1 leeres Fässchen (10 Pfd.) lagert im Depot.
S 33. 1 Ballen lagert in Aachen M.
S A 35. 1 leeres Fass lagert in Steinbeck.
S W 6047. 1 leere Kiste lagert in Steinbeck.
S 2, 5. 2 Pack Tafeln lagern in Steinbeck.
S 1. 1 Fass Oel lagert in Steinbeck.
S B 26. 1 Pack Säcke (65 Pfd.) lagert in Ruhrort.
S S N 58. / S S B 3. } 2 Ketten lagern in Ruhrort.
S M St 2. 1 Tau lagert in Altena.
S C 51. 1 Collo Packleinen lagert in M. Gladbach.
S 20. 1 Ballot Abfall lagert in M. Gladbach.
S H 1143. 1 Ballot baumw. Waaren (69 Pfd.) lagert in Schwelm.
S 120. 1 Pack leere Kübel (36 Pfd.) lagert in Hamm.
S 1659. 1 Pack leere Kübel (55 Pfd.) lagert in Hamm.
S 663. 1 Sack Colonial-Waaren (28 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rh.
S H C 1. 1 Pack Draht (50 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rh.
S B 4455. 1 Kiste Maschinentheile (135 Pfd.) lagert in Neuss.
S 10. 1 leere Kiste (37 Pfd.) lagert in Iserlohn.
S W 925. 1 Kiste leere Flaschen (95 Pfd.) lagert in Witten.
S W 926. 1 Korb leere Flaschen (75 Pfd.) lagert in Witten.
S 1. 1 eisernes Rohr (90 Pfd.) lagert in Essen.
S C 270. 1 Ballot baumwollene Waaren (138 Pfd.) lagert in Essen.
S S 240. / S M 50. } 1 Sack Zucker (71 Pfd.) lagert in Essen.
S F 368. 1 Fass Pflaumen (798 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
S S 1089. 1 Kiste leere Kisten (50 Pfd.) lagert in Oberhausen.
S K 1400. 1 Kiste (18 Pfd.) lagert in Dortmund.
T & C 4. 1 Pack Papier (20 Pfd.) lagert im Depot.
T 13. 1 Glaskiste (82 Pfd.) lagert im Depot.
T W 637. 1 Kiste Gläser (56 Pfd.) lagert im Depot.
T 90. 1 leerer Ohm (60 Pfd.) lagert im Depot.
T S 2. 1 leerer Ohm (60 Pfd.) lagert im Depot.
T B 5. 1 leere Kiste (45 Pfd.) lagert im Depot.
T N 539. 1 Korb (85 Pfd.) lagert im Depot.
T. 1 Collo Maschinentheile (58 Pfd.) lagert im Depot.
T H 2130. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert im Depot.
T C 6023. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert im Depot.
T 658. 1 Kiste Bibeln (200 Pfd.) lagert im Depot.
T S 1509. 1 leeres Fass (57 Pfd.) lagert im Depot.
TL H 3564. 1 Fass Sauerkraut (530 Pfd.) lagert im Depot.
T F 2308. 1 Ballen lagert in Aachen M.
T S 1431. 1 Ballen lagert in Aachen M.
T W R 628. 1 Kiste Glas lagert in Steinbeck.
T 1. 1 leerer Korb lagert in Steinbeck.
T 28. 1 Fass Petroleum lagert in Steinbeck.
T 523. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert in Altenhundem.
$_3T_6$ $_3T_8$. 2 Fässer Asphalt (570 Pfd.) lagern in Bochum.
T S 203. 1 Rolle Papier (21 Pfd.) lagert in Bochum.
T N 124. 1 Korb Eisenwaaren (46 Pfd.) lagert in Duisburg.
T R. 1 Korb Schrauben (286 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
T N 1125. 1 Kiste (88 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
U C W 5738. 1 Kiste Feuerzeug (177 Pfd.) lagert im Depot.
U C 1970. 1 leere Kiste (65 Pfd.) lagert im Depot.
V 228. 1 Korb (82 Pfd.) lagert im Depot.
V W 253. 1 leeres Fass (18 Pfd.) lagert im Depot.
V. 12 Gebund Reifen (82 Pfd.) lagern im Depot.
V. 1 Pack Papier (15 Pfd.) lagert im Depot.
V B E 830. 1 leere Kiste lagert in Steinbeck.
VP 13809. 1 Kiste lagert in Aachen M.
V 316. 1 Fass Seife (45 Pfd.) lagert in Altenhundem.
V R 6. 1 leeres ½ Oxhoft (34 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
V R 9. 1 leere ½ Ohm (32 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
W S 5470. 1 Sack Schwamm (51 Pfd.) lagert im Depot.
W L 385. 1 Hobelbänkchen lagert im Depot.
W. 1 Pack Eisendraht (75 Pfd.) lagert im Depot.
W 2. 6 Tafeln Kupfer (40 Pfd.) lagern im Depot.
W. 1 Stück Stahl (45 Pfd.) lagert im Depot.
W 3008. 1 Ballot halbw. Waaren (10 Pfd.) lagert im Depot.
W 5. 1 Rolle Packtuch lagert im Depot.
W K 2. 1 Ofentheil (59 Pfd.) lagert im Depot.
W 307. 1 leerer Kübel (51 Pfd.) lagert im Depot.
W B 195. 1 Korb Eisenwaaren (94 Pfd.) lagert im Depot.
W Z 1. 1 Kiste Maschinentheile (408 Pfd.) lagert im Depot.
W B 1372, 1302, 1293. 3 leere Kisten (45 Pfd.) lagern im Depot.
W AH 124. 1 Fass Mennig (262 Pfd.) lagert im Depot.
W R 280. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert im Depot.
W. 1 Feuertopf (14 Pfd.) lagert im Depot.
W 805. 1 Korb [1 Krug] (20 Pfd.) lagert im Depot.
W A 2112. 1 Kiste (230 Pfd.) lagert im Depot.
WW 9086. 1 leeres Gebinde (175 Pfd.) lagert im Depot.
W B 7. 1 leerer Korb (13 Pfd.) lagert im Depot.
W K C 807. 1 Kiste (42 Pfd.) lagert in Steinbeck.
W Z. 1 Ballot Wolle (368 Pfd.) lagert im Depot.
W O. 1 Bund Holzschuhe (18 Pfd.) lagert im Depot.
W & C 2133. 1 Kiste Flaschen (15 Pfd.) lagert im Depot.
WE 4307. 1 leere Kiste (72 Pfd.) lagert im Depot.
W 3882. 1 Ballen (51 Pfd.) lagert im Depot.
W & C 3965. 1 leere Kiste (50 Pfd.) lagert im Depot.
W. 1 Roster (4 Pfd.) lagert im Depot.
W A 485. 1 Fass (309 Pfd.) lagert im Depot.
W & C 4034. 1 leere Kiste (19 Pfd.) lagert im Depot.
W R 3657. 1 Kiste Wichse (15 Pfd.) lagert im Depot.
W 1. 1 Ballot Watten (45 Pfd.) lagert im Depot.
W B 17/13. 1 Sack Kleider (60 Pfd.) lagert im Depot.
W 6796. 1 Sack Droguen (52 Pfd.) lagert im Depot.
W S 4. 1 leinene Privatdecke lagert im Depot.
W 14. 3 leere Fässer (215 Pfd.) lagern im Depot.
W H. 1 Sack Kleien (142 Pfd.) lagert im Depot.
W N 23. 1 Kiste (15 Pfd.) lagert im Depot.
W 499. 1 Kiste Zucker (33 Pfd.) lagert im Depot.
W D. 1 Partie Bandeisen (2430 Pfd.) lagert im Depot.
W H B 657. 1 Fass Branntwein (89 Pfd.) lagert im Depot.
W K S 2603. 1 Ballen lagert in Aachen M.
W 1. 1 Kiste lagert in Aachen M.
W P 2353. 1 Collo lagert in Aachen M.
W J S 9661. 1 Ballen lagert in Aachen M.
W K 6184. 1 Collo lagert in Aachen M.
W P 2296. 1 Ballen lagert in Aachen M.
W C 1958. 1 Kiste Eisenwaaren lagert in Steinbeck.
W. 1 leeres Fass lagert in Steinbeck.
W R C 807. 1 Kiste Feuerzeug lagert in Steinbeck.
W H 36. 1 Gebund leere Körbe lagert in Steinbeck.
W S 22. 2 Pack leere Säcke lagern in Steinbeck.
W 136. 1 Korb Eisenwaaren (81 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
W 112. 1 Fass Wein (85 Pfd.) lagert in Essen.
W W 108. 1 leeres Fass (13 Pfd.) lagert in Essen.
W E 148. 1 Pack leere Körbe (15 Pfd.) lagert in Altenhundem.
W K 875. 1 Ballot Leinen (40 Pfd.) lagert in Altenhundem.
W K 881. 1 Korb Eisenwaaren (152 Pfd.) lagert in Bochum.
W B 6878. 1 Kiste Korke (18 Pfd.) lagert in Soest.
W B 858. 1 Kiste Schiesswaffen (46 Pfd.) lagert in Neuss.
W S 590. 1 Pack Sensen (19 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
W H 782. 1 Kiste (50 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
W 1362. 1 leerer Korb (10 Pfd.) lagert in M. Gladbach.

W V 240. 1 Korb Eisenwaaren (190 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
W 62. 1 Pack Körbe lagert in Ruhrort.
WB 42. 1 Pack Kohlenschaufeln (24 Pfd.) lagert in Hagen.
W 50. 1 Pack Spunde lagert in Dortmund.
X. 2 Eisenplatten (74 Pfd.) lagern im Depot.
X 1. 1 Sack Bettzeug (50 Pfd.) lagert im Depot.
X 658. 1 leere Kiste lagert im Depot.
Z 7894. 1 leere Kiste (21 Pfd.) lagert im Depot.
Z S 1629. 1 Ballot Lederabfälle (73 Pfd.) lagert im Depot.
Z. 2 Stäbe Eisen (108 Pfd.) lagern im Depot.
Z. 2 Pack Eisenwaaren (100 Pfd.) lagern im Depot.
H S 4169. 1 Kiste Bandwaaren (140 Pfd.) lagert im Depot.
E 4. 1 Pack Tafeln (29 Pfd.) lagert im Depot.
H C 1277. 1 Pack Scheereisen (13 Pfd.) lagert im Depot.
W 227. 1 Kiste Eisenwaaren (29 Pfd.) lagert im Depot.
L 4215. 1 Ballen (59 Pfd.) lagert im Depot.
CM 761. 1 leere Kiste (55 Pfd.) lagert im Depot.
MV 2617. 1 Kiste (136 Pfd.) lagert im Depot.
RD 27. 3 Ballot Baumwolle (979 Pfd.) lagern im Depot.
3417. 1 Korb leere Flaschen (36 Pfd.) lagert im Depot.
3227. 1 Kübel (20 Pfd.) lagert im Depot.
Z 1669. 1 Ballot Tabak (113 Pfd.) lagert im Depot.
1383. 1 Kiste (64 Pfd.) lagert im Depot.
W 95. 1 Fass Corinthen (294 Pfd.) lagert im Depot.
O 50. 1 Pack Papier (50 Pfd.) lagert im Depot.
5301. 1 leeres Fass (35 Pfd.) lagert im Depot.
4862. 1 Kiste Flaschenzüge (182 Pfd.) lagert im Depot.
J 1406. 1 Kiste Pfeffer (14 Pfd.) lagert im Depot.
132. 1 Kiste Rothwein (102 Pfd.) lagert im Depot.
VB 2. 1 Kiste lagert in Aachen M.
QS 8631. 1 Kiste Seife lagert in Steinbeck.
S 6830. 1 Sack Reis lagert in Steinbeck.
W 6775. 1 Ballen Leinen lagert in Steinbeck.
3383. 1 Rolle Papier lagert in Steinbeck.
V B 1. 1 Kiste (330 Pfd.) lagert in Ruhrort.
499. 1 Kiste (155 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
D 8921/2. 2 Fässer Wasserglas (938 Pfd.) lagern in Schwelm.
F 1703. 1 leeres Ohmfass (59 Pfd.) lagert in Unna.
F 8 5032 4 1 Ballot Tuch (27 Pfd.) lagert in Elberfeld D.
K 1 Block Zink (65 Pfd.) lagert in Iserlohn.
W 226. 1 Kiste (218 Pfd.) lagert in Viersen.
N 2497. 1 Kiste Cigarren (120 Pfd.) lagert in Altenhundem.
H 237. 1 Korb (67 Pfd.) lagert in Schwerte.
F I C 71 371. 1 Korb Wein (150 Pfd.) lagert in Schwerte.
162. 1 Sack Kartoffeln (70 Pfd.) lagert in Dortmund.
G K 2579. 1 Kiste Eisenwaaren (30 Pfd.) lagert in Dormund.
J 7985. 1 Kiste Feuerzeug (48 Pfd.) lagert in Dortmund.
4911. 1 Fass Soda (800 Pfd.) lagert in Dortmund.
////. 5 Eisenstangen (131 Pfd.) lagern im Depot.

I. 1 Reifen Stahl (4½ Pfd.) lagert im Depot.
//. 1 Bürde Stahl lagert im Depot.
800. 1 Kiste (27 Pfd.) lagert im Depot.
74. 1 Kiste Glas (177 Pfd.) lagert im Depot.
△ 171/2. 2 Fässer (1005 Pfd.) lagern im Depot.
△ 2198. 1 Kiste (214 Pfd.) lagert im Depot.
1 Sack Kartoffelmehl (190 Pfd.) lagert im Depot.
II 1752. 1 Ballot Kaffee (112 Pfd.) lagert im Depot.
△ 8. 1 Korb getr. Obst (31 Pfd.) lagert im Depot.
△ 5893. 1 Korb Materialwaaren (146 Pfd.) lagert im Depot.
△ 58. 1 Pack Säcke (47 Pfd.) lagert im Depot.
1438. 1 Kübel Pech (577 Pfd.) lagert im Depot.
R 1174. 1 Sack (108 Pfd.) lagert im Depot.
1 Fass Gyps lagert in Aachen M.
646. 1 Ballen lagert in Aachen M.
3467. 1 Ballen lagert in Aachen M.
1160. 1 Sack Rübsaamen lagert in Steinbeck.
1165. 1 Korb Tabak lagert in Steinbeck.
△ 83. 1 leeres Fass lagert in Steinbeck.
XII. 20 Bund Reifen (180 Pfd.) lagern in Gevelsberg.
3430. 1 Ballot Bettfedern (28 Pfd.) lagert in Neuss.
3 Stück Besen (4 Pfd.) lagern in Solingen.
13 Schüppenblätter (147 Pfd.) lagern in Solingen.
F. G. Wolff & Söhne, Erfurt 6753. 1 Sack Sägemehl (60 Pfd.) lagert im Depot.
Beckum 3. 1 Decke lagert im Depot.
L. Gross, Sulzbach. 2 Sack Säcke (90 Pfd.) lagern im Depot.
Witten 1300. 1 Ballot Säcke (93 Pfd.) lagert im Depot.
Roth 22. 2 lange Ofenröhren (10 Pfd.) lagern im Depot.
Wülfing. 1 Pack leere Säcke (75 Pfd.) lagert im Depot.
Güstrow. 1 Sack lagert im Depot.
Bielefeld. 1 Platte Blech lagert im Depot.
Adr. 265. 1 Fass (86 Pfd.) lagert im Depot.
Herbst & G., Call. 1 Block Blei (132 Pfd.) lagert im Depot.
Walkenried 203. 1 Kiste Gyps (280 Pfd.) lagert im Depot.
Fabrik zu Busch. 2 Pack Säcke (100 Pfd.) lagern im Depot.
A. Oschatz, Berka. 1 Pack Säcke lagert im Depot.
Kruckenhof. 1 Pack Säcke (74 Pfd.) lagert im Depot.
Alten Ronnekow. 1 Pack Säcke (108 Pfd.) lagert im Depot.
Gebr. Haus. 1 Pack Säcke (50 Pfd.) lagert im Depot.
Falkner Rosslo. 1 Pack Säcke (51 Pfd.) lagert im Depot.
P. Schimmel. 7 leere Fässer lagern in Steinbeck.
A. Leine. 1 Pack leere Säcke lagert in Steinbeck.
F R Witscher. 1 Pack leere Säcke lagert in Aachen M.
Lommte Stolp 382. 1 Fass Harzfarbe (115 Pfd.) lagert in Barmen.
G. Krüpper 1511/638 1 leere ½ Ohm (60 Pfd.) lagert in Wetta.
Herbertz 3650. 1 leeres Fass (60 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
André Fontaine Berlin 1006. 1 Kiste lagert in Aachen T.
S. Koeller Frkfrt. a/d. Od. 1 Sack Weizen lagert in Aachen T.
C Hamburg. 1 Sack Roggen (120 Pfd.) lagert in Essen.
Ed. Schmidt. 1 Privatdecke (100 Pfd.) lagert in Letmathe.
Wicking Schl. 24. 1 Kalkdecke (100 Pfd.) lagert in Letmathe.
Bonitzky Nidten, Brünn & Pesth. 1 Sack Säcke (23 Pfd.) lagert in Dortmund.
Manegold. 1 Sack Säcke (32 Pfd.) lagert in Dortmund.
Gbr. Diedrich 2326. 1 leeres Fass lagert in Dortmund.
Scharpensul 1489. 1 leeres Fass lagert in Dortmund.
No. 112. 1 Ambosluppe (112 Pfd.) lagert im Depot.
No. 51. 1 Rolle Dachpappe (98 Pfd.) lagert im Depot.
No. 4. 27 eiserne Flanschen (378 Pfd.) lagern im Depot.
No. 4. 18 eiserne Röhren (720 Pfd.) lagern im Depot.
No. 2526. 1 Kiste (135 Pfd.) lagert im Depot.
No. 4941. 1 Kiste (7 Pfd.) lagert im Depot.
No. 46. 1 Pack Säcke (46 Pfd.) lagert im Depot.
No. 1019. 1 Ballot (46 Pfd.) lagert im Depot.
No. 1321. 1 Ballot (118 Pfd.) lagert im Depot.
No. 8. 1 Pack Papier lagert im Depot.
No. 803. 1 Pack Papier (210 Pfd.) lagert im Depot.
No. 2/13. 2 Bund Eisen (128 Pfd.) lagern im Depot.
No. 7683. 1 Pack Säcke (60 Pfd.) lagert im Depot.
No. 350. 1 Sack Filz (25 Pfd.) lagert im Depot.
No. 994. 1 Kiste lagert im Depot.
No. 4326. 1 Fass Seife (135 Pfd.) lagert im Depot.
No. 10. 1 Bd. Bandeisen (25 Pfd.) lagert im Depot.
No. 3845 24, 3845 31, 3845. 3 Eisenplatten (402 Pfd.) lagern im Depot.
No. 127. 1 leinene Decke (44 Pfd.) lagert im Depot.
No. 12 224. 1 Sack Reis lagert in Steinbeck.
No. 1315. 1 leeres Fass lagert in Steinbeck.
No. 149. 1 leeres Fass lagert in Steinbeck.

No. 98½. 1 Rolle Packleinen lagert in Steinbeck.
No. 319. 1 Korb Flaschen lagert in Steinbeck.
No. 452. 1 leeres Fass lagert in Steinbeck.
No. 9813. 1 Ballot Baumwolle lagert in Steinbeck.
No. 343. 1 Fass Petroleum lagert in Steinbeck.
No. 354. 1 Fass Petroleum lagert in Steinbeck.
No. 24. 1 Privatdecke (100 Pfd.) lagert in Letmathe.
No. 5845. 8 Stück Eisenplatten (117 Pfd.) lagern in Essen.
No. 1584. 1 leeres Fass (62 Pfd.) lagert in Bochum.
No. 1. 2 Stangen Stahl (24 Pfd.) lagern in Bochum.
No. 148. 1 Ballot Putzwolle (145 Pfd.) lagert in Bochum.
No. 10. 1 grosser Sack lagert in Hamm.
No. 2. 2 Cll. Fournaise (102 Pfd.) lagern in Bregell.

1 Pack Papier (15 Pfd.)
1 Pack Düten (37 Pfd.)
1 weisse leinene Privatdecke (39 Pfd.)
3 Förderwagenräder (119 Pfd.)
3 Pack Gusstöpfe (94 Pfd.)
2 Eisenplatten (6 Pfd.)
1 Gusstopf (15 Pfd.)
5 Theile Ofenroste
2 Pack Springfedern (22 Pfd.)
10 Colli Tragfedern (88 Pfd.)
1 Ofendeckel (6½ Pfd.)
1 hölzerner Ofenfuss (5 Pfd.)
1 Pack Schüppenstiele
60 Bund Rundeisen (475 Pfd.)
5 Stäbe Rundeisen (85 Pfd.)
8 Bund Flacheisen (600 Pfd.)
16 Bund Flacheisen (460 Pfd.)
2 Vierkannteisen (170 Pfd.)
7 Stäbe Eisen (210 Pfd.)
4 Stück eiserne Platten (860 Pfd.)
2 tannene Bretter
1 Pack, 4 Ofenfüsse enth. (8 Pfd.)
1 Rolle Drahtgewebe (25 Pfd.)
19 Stangen Stahl (720 Pfd.)
1 Ring Draht (27 Pfd.)
1 Stück Eisen (125 Pfd.)
2 Bund Seegras (87 Pfd.)
6 Säbe Rundeisen (300 Pfd.)
12 kleine eiserne Achsen (144 Pfd.)
1 Bohle Buchenholz (150 Pfd.)
17 Brd. Rundeisen / 17 Stab Rundeisen } (1164 Pfd.)
1 Glühtopf (310 Pfd.)
1 Tonne Cement (395 Pfd.)
10 Korbflaschen (440 Pfd.)
5 Brd. Nageleisen (255 Pfd.)
1 Parthie Steinplatten (1100 Pfd.)
1 Korb Schrauben (155 Pfd.)
1 Parthie Draht (1950 Pfd.)
1 rundes Eisen (1200 Pfd.)
1 Partie Roststäbe (2000 Pfd.)
1 eiserner Balken (145 Pfd.)
30 Tafeln Sturz
21 Colli Tannen Bord (85 Pfd.)
} lagern im Depot.

1 leeres Fass lagert in Steinbeck.
1 Ballen Pferdehaare lagert in Steinbeck.
2 Pack Papier lagern in Steinbeck.
10 Rollen Bachern lagern in Steinbeck.
1 Rohr lagert in Steinbeck.
1 Fass Soda lagert in Steinbeck.
1 leeres Fass lagert in Steinbeck.
2 leere Kb. lagern in Steinbeck.
1 leeres Fass lagert in Steinbeck.
1 Gebund Stöcke lagert in Steinbeck.
1 Ballot Wolle lagert in Steinbeck.
1 Kiste Laternen lagert in Steinbeck.
1 Korb mit 2 Blechflaschen lagert in Steinbeck.
1 Pack, 4 Körbe enthaltend lagert in Steinbeck.
1 leeres Fass lagert in Steinbeck.
1 leeres Fass lagert in Steinbeck.
1 Fass Petroleum lagert in Steinbeck.
2 Pack Holzschuhe (4 Pfd.) lagern in Steele.
28 Stück Roheisen lagern in Düsseldorf.
1 Pack Marmor (7 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
1 Bund Wasserleitungs-Rohre (164 Pfd.) lagert in Letmathe.
1 Bund Flachs (19 Pfd.) lagert in Herzogenrath.
1 Sack Hafer (116 Pfd.) lagert in Herzogenrath.
3 Stück Flacheisen (204 Pfd.) lagern in Essen.
8 Stück Vierkanteisen (113 Pfd.) lagern in Essen.
1 tannener Eimer (2 Pfd.) lagert in Schwerte.
1 leeres ½ Ohmfass (30 Pfd.) lagert in Schwerte.
1 Tisch (18 Pfd.) lagert in Bochum.
1 gusseisernes Fenster (100 Pfd.) lagert in Bochum.
2 Säcke Kleien (100 Pfd.) lagern in Bochum.

25 Rosterstäbe / 4 Rosterbalken } (462 Pfd.) lagern in Bochum.
1 Stange Rundeisen (10 Pfd.) lagert in Bochum.
1 Stange Flacheisen (31 Pfd.) lagert in Bochum.
1 leeres Fass (65 Pfd.) lagert in Bochum.
1 Rohr, 2' lang (11 Pfd.) lagert in Witten.
1 Parthie Rosterstäbe (1594 Pfd.) lagert in Witten.
1 Korb leere Flaschen (80 Pfd.) lagert in Witten.
4 Feuertöpfe (120 Pfd.) lagern in Geilenkirchen.
2 Kisten Holzscheiben (8 Pfd.) lagern in Soest.
9 Schrauben (4 Pfd.) lagern in Soest.
10 Colli Holzschragen lagern in Aachen T.
4 Colli Bretter lagern in Aachen T.
1 leere ¼ Ohm lagert in Creuzthal.
1 Stange Rundeisen (250 Pfd.) lagert in Lennep.
1 Stange Vierkanteisen (300 Pfd.) lagert in Lennep.
1 Rohrsessel (9 Pfd.) lagert in Duisburg.
1 Kiste Kreide (87 Pfd.) lagert in Duisburg.
1 Platte (25 Pfd.) lagert in Duisburg.
4 Sack Holzkohlen lagern in Neuss.
1 Sack Hafer lagert in Neuss.
2 buchene Bretter (80 Pfd.) lagern in Unna.
1 leere ¼ Ohm (24 Pfd.) lagert in Unna.
1 Eisenplatte (55 Pfd.) lagert in Mülheim am Rhein.
2 eiserne Haken lagern in Hamm.
2 eiserne Hebel lagern in Hamm.
2 Gussgewichte lagern in Hamm.
1 Kübel mit Deckel (25 Pfd.) lagert in Hamm.
23 Stück Farbholz (631 Pfd.) lagern in Schwelm.
1 Nachkarre (130 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
5 Pack Körbe (50 Pfd.) lagern in M. Gladbach.
1 Partie Lagerkasten und Wagenfedern lagert in M. Gladbach.
4 Oelkannen lagern in M. Gladbach.
1 Handkoffer (22 Pfd.) lagert in Ruhrort.
11 Unterlagsplatten (62 Pfd.) lagern in Werl.
1 Pack Eisenwaaren (2 Pfd.) lagert in Barmen.
1 Pack, 4 Körbe enthaltend (10 Pfd.) lagert in Barmen.
1 Ballot Lumpen (110 Pfd.) lagert in Dortmund
1 Ballot Säcke (26 Pfd.) lagert in Dortmund.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Verzeichniss der überzähligen Güter pro August cr.

1. Berlin.

a) Güter-Empfangs-Expedition.

6 Stangen Eisen am 11. Januar 1871 eingegangen.
1 Bohle, überwiesen von Luckenwalde, am 10. August 1871 eingegangen.
[Zeichen] 1 Pack Blasebälge (10 Pfd.), überwiesen von Wernshausen am 15. August 1871.

b) Güter-Versand-Expedition.

E & S 1292/3. 2 Colli Glasschieber.
/ [weiss]. 1 Bund eis. Ringe.
F M St 569. 2 Kisten.
E S 357. 1 Kiste.
1 Nähtischfuss.
1 Bund Messingröhren.

2. Cöthen.

U & Co. 10 749. 1 Kiste Zucker (68 Pfd.), am 26. Mai 1871 eingegangen.

Wegen der früheren überzähligen Güter vgl. die Nachweisungen der vorhergehenden Monate.

Berlin, 11. September 1871. **Die Direction.**

Verzeichniss

der im Monate August c. auf den **Braunschweigischen Eisenbahnstationen** überzählig vorgefundenen Güter.

Güterexpedition Braunschweig.

1 schwarzlackirte Fahnenstange.
1 Holzschachtel künstliche Blumen (5 Pfd.) mit Adresse Gidion Vossen, Benishase No. 29 in Cosagne.
R 1. 1 Kiste, Flüssigkeiten enth. (24 Pfd.).

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

Pro Monat August 1871.

H B I/II. 2 Kübel Butter (70 Pfd.) von Schildau lagern in Reichenbach seit 31. August.

Halle-Casseler Eisenbahn. August 1871.

B 3. 1 Ballen bw. Abfall (138 Pfd.) lagert in Gelnhausen seit 23. Juli.
B 4. 1 Beutel Saamen (44 Pfd.) lagert in Gelnhausen seit 23. Juli.
B & F 9. 1 Brod Zucker lagert in Cassel seit 28. Juli c.
C N 3783. 1 Pack, 2 Kinderstühle lagert in Cassel seit 31. Juli c.
G K. 1 leere Kiste (23 Pfd.) lagert in Gelnhausen seit 23. Juli c.
H △ 5382 B. 1 leere Kiste (55 Pfd.) lagert in Cassel seit 7. Juli c.
K 4. 1 Sack Seile etc. lagert in Hanau seit Mai c.

N S 1. 1 Sack Hanf (120 Pfd.) lagert in Gelnhausen seit 23. Juli c.
146 S 6771. 1 Sack leere Säcke (9 Pfd.) lagert in Gelnhausen s. 23. Juli c.
T. 1 Stück Eisen (43 Pfd.) lagert in Hünfeld seit 6. Juni c.
No. 6598. 1 Kiste Blechgefässe (72 Pfd.) lagert in Cassel s. 28. Juli c.

Halle-Casseler Eisenbahn. August 1871.

F W. 1 Kiste (10 Pfd.) lagert in Halle seit 21. August cr.
B R 837. 1 Stück Stahl (2 Pfd.) lagert in Sangerhausen.

Hannoversche Staatsbahn. Pro August 1871.

C 22. 1 Sack bunte Lumpen (74 Pfd.) lagert in Geestemünde.
H. 2 leere Fässer (27 Pfd.) lagern in Bremen.
J D 153. 1 Korb Eisenwaaren (39 Pfd.) lagert in Osnabrück.
L 320. 1 Kiste Seife (77 Pfd.) lagert in Kreiensen.
L 3705. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 99 Pfd.) lagert in Bremen. Beklebt Mannheim-Bremen.
M 4. 1 Ballen Emballage (32 Pfd.) lagert in Osnabrück.
P G 4696. 1 Kiste Marmor (1 Ctr. 13 Pfd.) lagert in Lüneburg.
W D. 1 viereckiger Schliesskorb (20 Pfd.) lagert in Bremen.
II [weiss]. 1 Ofenrohr (4 Pfd.) lagert in Hannover.
1 lederne Handtasche mit Damenkleidung (4 Pfd.) lagert in Celle.
1 Sack Lumpen [altes Unterbett] (123 Pfd.) lagert in Eystrup.
10 Stück Eisen mit 10 Löchern (25 Pfd.) lagern in Haste.
No. 13 160 1 leeres Fass (1 Ctr. 20 Pfd.) lagert in Osnabrück.

A. p. Kaiser Ferdinands- u. Mähr.-Schles. Nordbbahn. Monat August 1871.

1 Pack, 3 Clavierfüsse (17 Pfd.)
1 Pack, 8 Rechentafeln (4 Pfd.)
2 Pack Bettbretter (33 Pfd.) } lagern in Wien.
S 4. 1 Pack Leinwand (26 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Troppau seit 10. Mai.
2 Colli Eisen (249 Pfd.) von Ostrau lagern in Krakau seit 13 Juni. Anklebzettel Tarnow.
1 Pack Wäsche und Effecten von Leipnik lagert in Wien seit 27. Juli.
S T. 1 Ballen Kräuter (23 Pfd.) von Rohatetz lagert in Brünn seit 14. Juli.
K 4. 1 Pack Säcke (48 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Zauchtl seit 24. Juni.
F O 7. 1 Bund Draht (28 Pfd.) von der Aufgabe lagert in Troppau seit 24. Juli.
8 Buschen Blech (17 Pfd.) lagert in Troppau.
2 Stück w. Pfosten, 2″ 8‴2° (108 Pfd.) auf der Strecke gefunden, lagert in Krzenowitz seit 29. Juli.
4 Stück Bretter, auf der Strecke gefunden, lagern in Weisskirchen.
Wittk. 1 Stück Schiene, 17½′ lang, auf der Strecke gefunden, lagert in Rohatetz seit 15 Juli.
2 Stück w. Pfosten, 2° lang, ²/₁₂″ breit, auf der Strecke gefunden, lagert in Rohatetz.
1 Stück h. Mittenschwellen, auf der Strecke gefunden, lagert in Rohatetz.
1 Stück schmiedeeiserne Flachschiene, 5″ br., 20′ 5″ lang, ³/₈″ dick (145 Pfd.), auf der Strecke gefunden, lagert in Göding seit 29. Juli.
R 7. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 504 Pfd.) lagert in Stockerau seit 25. Juli. Anklebzettel Wien-Sokolnitz.

K. k. priv. Kaiserin Elisabeth-Bahn. 31. Juli 1871.

79 Stück Eisenblech (1471 Pfd.) von Passau lagern in Wien s. 7. Mai.
H N 4. 1 Pack Effecten (15 Pfd.) von Passau lagert in Wien seit 20. Mai.
J F W 5232. 1 Sack Schafwolle (87 Pfd.) vom Bayer. Zoll-Magazin lagert in Passau seit 20. Mai.
2. 2 Pack Säcke (72 Pfd.) vom Bayer. Zoll-Magazin lagern in Passau seit 20. Mai.
No. 1002. 10 Kisten Stahl (1200 Pfd.) von Werdohl lagern in Passau seit 28. Mai.
L. 1 Stück Eisenblech (45 Pfd.) von Passau lagert in Wien seit 20. Juni.
3 Stück Eisenstangen (144 Pfd.) von Passau lagern in Wien seit 25. Juni.
L D S. 15 Fass Vitriol (1770 Pfd.) von Passau lagern in Wien seit 27. Juni.
20 Stück Eisen (3360 Pfd.) von Passau lagern in Wien seit 25. Juli.
S K 8309. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 384 Pfd.) von Nürnberg lagert in Passau seit 24. Juli.

Verzeichniss
der aus dem Monate August 1871 auf Stationen der **Köln-Mindener Eisenbahn** herrenlos lagernden Güter.

Neu & Bauss in Wahn. 1 Pack Säcke (82 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 1. August.
H P 992. 1 Kiste (377 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 1. August.
△ X 48. 1 Collo Maschinentheile (10 Pfd.) lagert in Deutz seit 2. August.
△ B 1934. 1 Kiste Sprirituosen (2 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 2. August.
1 leinene Decke lagert in Camen seit 2. August.
N St B. 3 Lagerkästen (108 Pfd.) lagern in Giessen seit 2. August.
◇ 1293. 1 leeres Fass (38 Pfd.) lagert in Deutz seit 2. August.
C N 1640. 1 leere Kiste (10 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 4. August.
J L 131. 1 leeres Fass (19 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 4. August.
Z P 45. 5 Riemscheiben (415 Pfd.) lagern in Deutzerfeld seit 4. Aug.
J W 61. 1 Korb Eisenwaaren (108 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 4. August.
W 288. 1 Ballen Säcke (14 Pfd.) lagert in Giessen seit 4. August.
W H 4912. 1 leere Kiste (25 Pfd.) lagert in Deutz seit 5. August.
K 19634/5. 2 Körbe Tabak (120 Pfd.) lagern in Dortmund seit 6. Aug.
H 19 547/8. 2 Körbe Tabak (126 Pfd.) lagern in Dortmund seit 6. Aug.
S K C 4739. 2 eiserne Kesselplatten (310 Pfd.) lagern in Deutz seit 7. August.
11 Pfund Anissamen lagern in Deutz seit 7. August.
1 Vorlegebaum mit 5 Ringen lagert in Deutzerfeld seit 7. August.
J G 4. 1 leere Kiste (65 Pfd.) lagert in Münster seit 8. August.
H 2. 1 Drehbret (9 Pfd.) lagert in Gelsenkirchen seit 9. August.
W W. 1 Bund Reifeisen (83 Pfd.) lagert in Giessen seit 9. August.
F H 2899. 1 Korb leere Flaschen (395 Pfd.) lagert in Deutz seit 10. August.
W B 80. 1 Verschlag (125 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 10. August.
4 Stücke Holz (28 Pfd.) lagern in Deutzerfeld seit 12. August.
3 Pack Säcke (194 Pfd.) lagern in Borbeck seit 13. August.
G E 1. 1 Bund Stuhlrohr (72 Pfd.) lagert in Essen St. B. s. 15. Aug.
J W 5021 auch P W 14. 1 Kiste Kurzwaaren (113 Pfd.) lagert in Emmerich seit 15. August.
E△M 60. 1 Ballen Gelbholz (213 Pfd.) lagert in Wesel seit 16. Aug.
S B Denninger. 1 Ballen Gelbholz (149 Pfd.) lagert in Wesel s. 16 Aug.
J G 23. 1 Sack Gelbholz (148 Pfd.) lagert in Wesel seit 16. August.
J H W. 1 Collo Guss (13 Pfd.) lagert in Giessen seit 17. August.
W Z R Wetzlar. 4 leere Fässer (120 Pfd.) lagern in Giessen seit 17. August.
1 Pack eiserne Ringe (7 Pfd.) lagert in Deutz seit 17. August.
1 Sack Hafer (78 Pfd.) lagert in Hamm seit 17. August.
H S 5. 1 Pack Sensen (29 Pfd.) lagert in Haiger seit 18. August.
N D 1069. 1 Ballen baumw. Waaren (46 Pfd.) lagert in Alten-Essen seit 18. August.
A A 4579. 1 Fass Branntwein (140 Pfd.) lagert in Alten-Essen seit 18. August.
△ D 34 086. 1 Korb Magenbitter (27 Pfd.) lagert in Düsseldorf seit 18. August.
S & M 140. 1 Ohm Wein (326 Pfd.) lagert in Düsseldorf seit 18. Aug.
K 1. 1 Sack Kartoffeln (70 Pfd.) lagert in Düsseldorf seit 18. August.
AF 2322. 1 Pack Strohpapier (31 Pfd.) lagert in Herne seit 18. Aug.
FDC 1264. 1 Fass Gummiwaaren (107 Pfd.) lagert in Alten-Essen seit 19. August.
L 3. 1 Gusstheil (12 Pfd.) lagert in Giessen seit 20. August.
9 eiserne Platten (363 Pfd.) lagern in Alten-Essen seit 21. August.
△ D 36 318. 1 Korb Liqueur (40 Pfd.) lagert in Alten-Essen seit 21. August.
R & C 3219. 1 Ballen Hopfen (159 Pfd.) lagert in Wetzlar s. 22. Aug.
T 49. 1 Fass Seife (106 Pfd.) lagert in Bielefeld seit 22. August.
△ B 362. 1 Fass Oel (643 Pfd.) lagert in Dortmund s. 22. August.
△ S 8345/6. 2 Fässer Branntwein (443 Pfd.) lagern in Alten-Essen seit 22. August.
F A S 599. 1 Kiste Cedernbretter (429 Pfd.) lagert in Oberhausen seit 22. August.
S 1. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Deutzerfeld seit 22. Aug.
P S 3781. 1 Ballen Manufacturwaaren (88 Pfd.) lagert in Giessen seit 25. August.
E V 3768. 1 Ballen Manufacturwaaren (54 Pfd.) lagert in Giessen seit 25. August.
S 31. 1 Kiste Manufacturwaaren (231 Pfd.) lagert in Giessen seit 25. August.
F W R 836. 1 Kiste Glaswaaren (102 Pfd.) lagert in Giessen s. 25. Aug
F W R 837. 1 Kiste Glaswaaren (104 Pfd.) lagert in Giessen s. 25. Aug.
HL & S 6310, 6319. 2 Fässer Branntwein (355 Pfd.) lagern in Gelsenkirchen seit 25. August.
F & S 127. 1 Ring Bleirohr (107 Pfd.) lagert in Dortmund s. 25. Aug.
F L 5. 6 Stück Ketten (500 Pfd.) lagern in Ruhrort, Hf. seit 26. Aug.
J B 5. 1 leerer Kübel (5 Pfd.)
D B 6359. 1 leeres Fass (40 Pfd.)
A E 17. 1 Korb Mineral-Wasser (182 Pfd.)
B E 841. 1 Korb Mineral-Wasser (202 Pfd.) } lagern in Betzdorf seit 27. August.
D S 707, 872/3, 1041, 874, 1043/4. 7 leere Fässer (301 Pfd.) lagern in Düsseldorf seit 27. August.
2 Paar Holzschuhe (6 Pfd.) lagern in Alten-Essen seit 29. August.
P S 4559. 1 Ballen Tapeten (209 Pfd.) lagert in Düsseldorf seit 30. August.

E B 3569. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 150 Pfd.)
C S 1901. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 130 Pfd.)
L W 5604. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 161 Pfd.)
S 117. 1 leere Kiste (8 Pfd.)
F S S. 3 leere Kisten
G O 3347/8. 2 Körbe leere Flaschen (120 Pfd.)
J K 854. 1 Korb gr. Eisenwaaren (116 Pfd.)
D C 128. 1 leeres Fass (15 Pfd.)
J H W 604. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 22 Pfd.)
} lagern in Deutzerfeld seit 30. August.

E W 26. 1 leere Kiste (8 Pfd.) lagert in Deutz seit 30. August.

Meyer Ahlen } 481. 1 Ballen Säcke (43 Pfd.) lagert in Giessen seit 30. August.

B H 1139. 1 Fass Bier (49 Pfd.) lagert in Betzdorf seit 30. August.

P S 609. 1 Kiste Cigarren (45 Pfd.) lagert in Alten-Essen seit 30. August.

M S 462. 1 Kiste Wollgarn (115 Pfd.) lagert in Haltern seit 31. August.

W S 666. 1 Ballen Manufacturwaaren (208 Pfd.) lagert in Giessen seit 31. August.

Wegen der noch herrenlosen Güter aus früheren Monaten siehe die Verzeichnisse derselben.

Verzeichniss

der auf Stationen der **Leipzig-Dresdner** und **Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn** überzählig lagernden Güter.

G [Zeichen] 37. 1 leere Kiste (10 Pfd.) lagert in Leipzig seit März 1870.

No. 117. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 50 Pfd.) lagert in Leipzig seit 25. September 1870.

H H 196. 1 Kiste Eisenwaaren (50 Pfd.) lagert in Leipzig seit 23. October 1870.

3 Packt Säcke (113 Pfd.) lagern in Leipzig seit November 1870.

1 Packt Säcke (68 Pfd.) lagert in Leipzig seit November 1870.

C G F 35. 1 Ballot Emballage (36 Pfd.) lagert in Leipzig seit November 1870.

1 Bund Maurerrohr lagert in Leipzig seit 11. Februar 1871.

1 Sack, 1 Packt, anscheinend Kleider } (26 Pfd.) lagern in Leipzig seit
1 Seitengewehr } 25. April 1871.

L N & Co. 4270/71. 2 Ballen Photogen von Leipzig lagern in Pristewitz seit 22. Mai 1871.

B 7030. 1 Sack Samen (99 Pfd.) von Erfurt lagert in Dresden seit 31. October 1870.

L G K 1. 1 Packt Schiefertafeln von Leipzig lagert in Dresden seit 20. November 1870.

M K 221. 1 Kiste (17 Pfd.) von Leipzig lagert in Dresden seit 7. December 1870.

C K 1077. 1 Ring Draht (25 Pfd.) von Leipzig lagert in Dresden seit 3. Januar 1871.

M S 2243. 1 Kiste (52 Pfd.) von Bielefeld lagert in Dresden seit 26. Januar 1871.

[Zeichen] 11 019. 1 Fass (121 Pfd.) von Leipzig lagert in Dresden seit 5. April 1871.

AB & F 69. 1 leeres Fass (10 Pfd.) lagert in Dresden seit April 71.

„Handelsmühle Zöschen" No. 660. 1 Sack Graupen (202 Pfd.) von Leipzig lagert in Dresden seit 15. Juni 1871.

HL 4. 1 Kiste (38 Pfd.) von Rittershausen lagert in Dresden seit 20. Juni 1871.

H S 3400. 1 leeres Fass (52 Pfd.) lagert in Dresden seit Juni 1871.

M H S 4039. 1 leeres Fass (52 Pfd.) lagert in Dresden seit 12. Juli 71.

O X V 49. 1 Stange Stahl (22 Pfd.) lagert in Dresden seit 13. Juli 71.

C F Weber. 1 Rolle Dachpappe (87 Pfd.) von Leipzig lagert in Dresden seit 14. Juli 1871.

1 Signallaterne ohne Gestell (11 Pfd.) von Leipzig lagert in Dresden seit Juli 1871.

C D Brülle oder B 2. 1 Packt leere Säcke lagert in Dresden seit 13. August 1871.

A T 10. 1 Kiste von Düsseldorf lagert in Dresden s. 28. August 71.

H. 2 Colli Eisentheile (28 Pfd.) lagern in Dresden seit August 1871.

1 Sack Salz (100 Pfd.) von Dürrenberg lagert in Grimma seit 22. November 1870.

1 Sack Salz (100 Pfd.) von Dürrenberg lagert in Grimma seit 22. November 1870.

B K 1572. 3 Stück Pflugschaare (20 Pfd.) lagern in Döbeln seit 26. Februar 1871.

K D 1753. 1 leere Kiste (5 Pfd.) lagert in Döbeln seit 6. August 71.

V W 2. 1 Korb (121 Pfd.) lagert in Döbeln seit 9. August 1871.

4 Stäbe □Eisen (190 Pfd.) von Dresden lagern in Grossenhain seit August 1869.

L M W 5161. 1 Kiste leere Flaschen (85 Pfd.) lagert in Grossenhain seit 4. September 1869.

1 Stab Flacheisen (22 Pfd.) lagert in Grossenhain seit Mai 1870.

1 Packt Drahtwaaren (4 Pfd.) lagert in Grossenhain seit Mai 1870.

[Zeichen BL] 1687/88. 2 leere Kisten (105 Pfd.) lagern in Grossenhain seit November 1870.

Lübeck-Büchener Eisenbahn. 2. September 1871.

Station Hamburg.

H 135/121. 1 Sack Kaffee (149 Pfd.).

T S J / HR 45 1 Sack Kaffee (160 Pfd.).

[Zeichen] 18. 1 Sack Kaffee (157 Pfd.).

„ 19. 1 Sack Kaffee (152 Pfd.).

S & J 13. 1 Kiste Steingut (10 Pfd.).

Station Lübeck.

HK 3693. 1 leeres Fass. Beklebt Büchen.

Verzeichniss

der auf den Stationen der **Magdeburg-Halberstädter** und **Magdeburg-Wittenberge'schen Eisenbahn** pro August 1871 lagernden Güter.

2 Sack Düngersalz (2 Ctr. 17 Pfd.) lagern in der Güter-Expedition Stendal auf dem Boden.

/ [weiss]. 3 Stangen 4 kantig Besen (?), je 10½" lang (48 Pfd.) lagern in der Güter-Expedition Stendal.

Dankwarth & Richters. 1 leere Kiste (25 Pfd.)
T 503. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 3 Ctr. 38 Pfd.)
NB 4680. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 26 Pfd.)
NB 4673. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 56 Pfd.)
G T 7438. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 77 Pfd.)
[Zeichen] 2925. 1 Kiste Cigarren (68 Pfd.)
} lagern in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberst. Bahn.

B. 1 Ofentheil (14 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Halberstadt.

6 Bleche (47 Pfd.) lagern in der Güter-Expedition Halberstadt.

Main-Neckar-Bahn.

Verzeichniss der überzähligen Güter am 1. September 1871.

In Frankfurt.

a) Gepäckstücke.

Kehl-Frankfurt No. 11. 1 bunte Reisetasche (35 Pfd.).

Berlin-Frankfurt No. 737. 1 schwarzer Lederkoffer [grau überzogen] (30 Pfd.).

Strassburg-Frkft. No. 40. 1 schwarzledernes Felleisen (20 Pfd.).

H B Stettin. 1 schw. Lederkoffer [grau überzogen] (15 Pfd.).

Amsterdam-Frankfurt 153. 1 Handkoffer von schw. Wachstuch (25 Pfd.).

Leipzig-Frkfrt. 659. Adr. Menot Officier au 9. Dragons. 1 grauer leinener Koffer (30 Pfd.).

Berlin-Frkfrt. 403. Adr. Maillard Lieut. 26. Lin.-Rgt. 1 gelber Holzkoffer mit schw. Deckel (50 Pfd.).

Berlin-Frkfrt. 415. Adr. 12. Lin.-Rgt. 4. Comp. 1. Bat. 1 gelber Holzkoffer mit schw. Deckel (45 Pfd.).

Kehl-Frkfrt. 11. Adr. Mlle. Louis, Salzburg Oesterreich. 1 schw. Lederkoffer (50 Pfd.).

C F S. Adr. Miss Fernley, Stockport. 1 gelbledener Handkoffer (20 Pfd.).

1 schw. Handkofferchen (18 Pfd.).

Bremen-Frankft. No. 437. 1 Holzkoffer [mit Leder überzogen] (55 Pfd.) Auswanderergut.

b) Güterstücke.

W 2. 1 Fass Wein (82 Pfd.).

F A 1754. 1 Fass Wein (1 Ctr. 42 Pfd.).

HP B 3. 1 Fass Wein (60 Pfd.).

K L 31. 1 Kiste Liebesgaben (98 Pfd.).

[Zeichen HK] 1. 1 Kiste Battist (1 Ctr. 27 Pfd.).

W E 1674. 1 Korb eiserne Schrauben (2 Ctr.).

H K 2675. 1 leere Kiste (15 Pfd.) von Darmstadt.

L 6895. 1 leeres Fass (40 Pfd.) von Lörrach.

F L 4636 Berlin. 1 Kiste Eisenwaaren (51 Pfd.) von Heidelberg.

In Langen.

1 Sack Hafer (109 Pfd.) auf der Bahn gefunden 31. März cr.

In Darmstadt.

H. Gaule. 2 leere Fässer (25 Pfd.).

J K 23. 1 Ballen Bücher (42 Pfd.) von Giessen.

N [Zeichen] R 2341. 1 leere Kiste (40 Pfd.).

S 463. 1 leere Kiste (16 Pfd.).

A 1. 1 Ballen leere Säcke (85 Pfd.).

K V. 1 Ballen Emballage (15 Pfd.) von Vilbel.

V R H 4334. 1 leere Kiste (32 Pfd.).

H S 2313. 1 leere Kiste (25 Pfd.) von Stuttgart.

N 6. 1 Bündel leere Säcke (19 Pfd.).

S Z 2. 1 Bündel leere Säcke (65 Pfd.).

W R 2342. 1 Fass Emballage (21 Pfd.).

A R C 71. 1 leere Kiste (12 Pfd.).

M 2. 1 Dachfenster (55 Pfd.).

N H 1. 1 Bündel leere Säcke (20 Pfd.).

1 leere Kiste (44 Pfd.) von Friedberg.

Verzeichniss
der am 1. August 1871 auf den Stationen der **Nassauischen Eisenbahn** herrenlosen Güter.
C J H 566. 1 leeres Fass (60 Pfd.) lagert in Oberlahnstein (Güter).
A E 94 652. 1 Sack Erbsen (100 Pfd.) lagert in Oberlahnstein.
F B 1740. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert in Lahnstein.
F S & S 543. 1 Kiste Zeitschriften (22 Pfd.) lagert in Diez.
H 22. 1 Pack Pappdeckel (25 Pfd.) lagert in Lahnstein.
1 Reisetasche Kleider (10 Pfd.) lagert in Wiesbaden.
1 Paar Pistolenhalfter lagert in Wiesbaden.
1 Kinderstuhlgestell lagert in Lahnstein.
1 Stosskarren lagert in Lahnstein.
7 Säcke Gerste (700 Pfd.) lagern in Lahnstein.
1 Stange Stahl (3 Pfd.) lagert in Wetzlar.
1 Leine lagert in Wetzlar.

Oberschlesische Eisenbahn. August 1871.

K/W/ 423. 1 Kiste Tabak (38 Pfd.).
F K. 3 Stück Pflugschaare (23 Pfd.).
J. Kratochwill. 1 Sack Mehl oder Kleie (52 Pfd.).
Scholtz 219. 1 leeres Fass (32 Pfd.).
J 39. 1 Pack leere Säcke (53 Pfd.).
B 26. 1 Kiste Wirthschaftssachen (53 Pfd.).
B R. 1 Fass grüne Seife (56 Pfd.).
[Zeichen] 7758. 1 leeres Fass (27 Pfd.).
1 eiserne Bohrstange (35 Pfd.).
R. 1 Pack 6 Blechthüren (43 Pfd.).
1 Fass Dachtheer, 1 Asphaltkessel, 2 Eimer, 1 Füllkelle, 4 Rollen Dachpappe, 2 Rührstöcke } (5 Ctr. 25 Pfd.).
1 Helmschachtel mit 1 Helm (4 Pfd.).
A D 2. 1 leere Kiste (23 Pfd.).
1 Bündel Effecten in Wachsleinwand.
A 1. 1 Stange Eisen (24 Pfd.).
G E C 1792. 1 Korb Schwertnägel (2 Ctr. 6 Pfd.).
30 eiserne Schaufeln (89 Pfd.).
H S 1/8. 8 Colli Säcke (3 Ctr. 22 Pfd.).
9. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 2 Ctr. 34 Pfd.).
G S N 722/23. 2 Fässer (6 Ctr. 2 Pfd.).

Kgl. Preussische Ostbahn.
Herrenlose Güter pro Juli und August 1871.

N B O R O 69 298. 1 Sack Farbeholz (92 Pfd.).
Elisabeth-Dampfmühle P E S T. 1 Pack leere Säcke (50 Pfd.).
Vier gelbe Striche. 1 Collo Gusseisen (437 Pfd.).
J S C & S 1687. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 154 Pfd.).
M B 4107. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 163 Pfd.).

Thüringische Eisenbahn. Monat August 1871.

A 1/3. 3 Aschenkästen von der Bodenrevision lagern in Leipzig seit 17. August 1871.
A 2. 1 Ofenfuss lagert in Leipzig.
A B 10. 1 Tragkorb mit aufgebundenem Sack Betten (76 Pfd.) lagert in Eisenach. Eilg.
B 479. 1 Kiste Haarnadeln (110 Pfd.) lagert in Weissenfels seit 31. August 1871.
[Zeichen] B 2468. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 19 Pfd.) lagert in Halle seit 23. August 1871.
C D 672/6. 5 Körbe von der Bodenrevision lagern in Leipzig seit 1. September 1871.
D F 937. 1 Kiste (120 Pfd.) von Aachen lagert in Leipzig seit 21. August 1871.
E S T 506. 1 Decke, E S T 5523. 1 Decke } lagern in Halle seit 22. August 1871.
G F 2580. 1 leeres Kistchen (2 Pfd.) von der Bodenrevision lagert in Leipzig seit 12. August 1871.
G R 5863. 1 leeres Fass (11 Pfd.) lagert in Eisenach s. 30. August 71.
H 5109. 1 Kiste von der Bodenrevision lagert in Leipzig seit 1. September 1871.
H 6/7. 42 Bd. Werggarn (1960 Pfd.) von Leinefelde bez. Köln lagern in Mühlhausen seit 27. August 1871
J J J 24. 1 Decke lagert in Halle seit 22. August 1871.
J M E 420, [Zeichen] 792 } 1 Ballen von der Bodenrevision lagert in Leipzig seit 1. September 1871.
M S 710. 1 Ballen (106 Pfd.) von Altena lagert in Leipzig seit 23. August 1871.
MK 305. 1 Fass (108 Pfd.) von Altena lagert in Halle s. 23. August 71.
R N 559, 850. 2 leere Kisten (38 Pfd.) lagern in Eisenach s. 30. Aug. 71.
R E G 637. 1 Decke lagert in Halle seit 22. August 1871.
S 2680. 1 Decke lagert in Halle seit 22. August 1871.
W 9510. 1 Pack, 10 Stück Topfstürzen enth., von Hagen lagert in Leipzig seit 3. August 1871.
W S 1587. 1 Fass von der Bodenrevision lagert in Leipzig seit 1. September 1871.
2 Hauptketten, 2 Nothketten, 1 Haken } theilweise zerbrochen, lagern in Eisenach, Eilg.
1 Bund Eisendraht (26 Pfd.) lagert in Eisenach seit 25. August 1871.
1 Kuhhaut (66 Pfd.) von Magdeburg lagert in Gotha seit 31. Juli 1871.
2 eiserne Tragbalken auf der Strecke gefunden lagern in Naumburg seit 2. Juni 1871.

Erfurt, den 10. September 1871.
Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Verzeichniss
der auf Stationen der **Werrabahn** überzähligen Güter aus Monat August 1871.
Hanke von Jena. 1 Reff Luftballonpapier (53 Pfd.) lagert in Eisenach seit 29. August 1871.
M. 3 gusseiserne Grabkreuze lagern in Wernshausen s. 22. Aug. 71.

Erfurt, den 8. September 1871.
Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Westfälische Eisenbahn. Ende August.

[Zeichen] 81618. 1 Kiste Boonekamp (45 Pfd.) lagert in Leer seit 21. August 71.
B S 232. 1 Korb Candis (30 Pfd.) lagert in Lingen seit 26. April 1871.
D M 124. 1 Korb Candis (28 Pfd.) lagert in Leer seit 9. Juni 1871.
C B 3440. 1 Kiste Cigarren (30 Pfd.) lagert in Warburg seit 20. August 71.
H F. 1 Pack Schiefertafeln (28 Pfd.) lagert in Münster seit 4. Mai 71.
HH 20. 1 Packen Felle lagert in Warburg seit 20. August 71.
H S 1308. 1 Ballen Leinewand (58 Pfd.) lagert in Soest s. 31. Juli 71.
K 352. 1 Korb Eisenwaaren (115 Pfd.) lagert in Münster s. 8. April 71.
K E B. 1 Decke lagert in Holzminden seit 13. Mai 1871.
M 6. 1 Kinderwagen (20 Pfd.) lagert in Münster seit 7. Juli 71.
P. 2 Kessel (160 Pfd.) lagern in Münster seit 13. Februar 1871.
R G & Co. 1/2. 2 Ballen Säcke lagern in Warburg seit 7. Juni 1871.
S. 4 eiserne Töpfe (47 Pfd.) lagern in Warburg seit 26. Januar 1871.
T S. 1 leeres Fass lagert in Münster seit 8. August 1871.
1 Bund Drath (20 Pfd.) lagert in Soest seit 20. Juni 1871.
8 Colli Guss (90 Pfd.) lagern in Hamm seit 21. Juli 1871.
1 Korb (Inhalt unbekannt) lagert in Münster seit 8. August 1871.

K. Württembergische Staatsbahnen. Am 31. August 1871.
B J S 798. 1 Kistchen Wollenkrazen (6 Pfd.) lagert in Bruchsal seit 9. März.
[Zeichen] M 5 802. 1 Kiste Flaschen (81 Pfd.) lagert in Bruchsal s. 18. Aug.
L Z O 4333. 1 Fass (161 Pfd.) lagert in Bruchsal seit 24. August.
M F 2610. 1 Kiste (26 Pfd.) lagert in Bruchsal seit 24. August.
Adr. E. Guyon, Lieutenant. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 36 Pfd.) lagert in Mühlacker seit April.
F C 865. 1 Gabel (5 Pfd.) lagert in Zuffenhausen seit 21. Mai.
B 1. 1 Packet Blechgeschirr (4 Pfd.) lagert in Zuffenhausen s. 20. Mai.
G D 75. 1 Säckchen Werg (20 Pfd.) lagert in Stuttgart seit 13. März.
G St. 186. 1 Säckchen Werg (21 Pfd.) lagert in Stuttgart s. 13. März.
F 167. 1 leere Kiste (16 Pfd.) lagert in Stuttgart seit 13. März.
J H 98. 1 schwarze Decke lagert in Stuttgart seit 3. April.
5 leere Packfässer (210 Pfd.) lagern in Stuttgart seit 1. Mai.
16 leere Kisten (800 Pfd.) lagern in Stuttgart seit 1. Mai.
2 Mühlsteine von weissem Sandstein (1200 Pfd.) lagern in Stuttgart seit 3. Juli.
G S. 1 Kiste Gewichte (48 Pfd.) lagert in Stuttgart seit 29. Juli.
S S 28. 1 Leine lagert in Stuttgart seit 31. Juli.
1 Bund leere Körbe [7 Stück] (30 Pfd.) lagert in Stuttgart (Eilgut) seit 31. Mai.
1 Stange Flacheisen (15½ Pfd.) lagert in Geislingen seit 15. März.
[Zeichen] 0L 678. 1 leere Kiste (21 Pfd.) lagert in Ulm loco seit 31. März.
L. 1 leeres Weinfass (107 Pfd.) lagert in Ulm loco seit 31. März.
1 Stange Stahl (12 Pfd.) lagert in Ulm loco seit 24. April.
J B 8760. 1 leeres Weinfass (39 Pfd.) lagert in Ulm loco seit 26. Mai.
Z u. S K. 1 Sack mit Holz- und Blechwaaren (12 Pfd.) lagert in Ulm loco seit 31. Mai.
W 78. 1 leere Kiste (24 Pfd.) lagert in Ulm loco seit 31. Juli.
1 Lasche (5 Pfd.) lagert in Ulm loco seit 31. Juli.
HK. 1 leeres Bierfass (85 Maas) lagert in Ulm loco seit 31. August.
Schmutz, Brasseur, Collmar 1284, 1286. 2 leere Bierfässer lagern in Ulm loco seit 31. August.
F Willig 119. 1 leeres Fass (10 Maas haltend) lagert in Ehingen seit 12. August.
W 54. 1 Ballot Leinegarn (25 Pfd.) lagert in Mengen seit 25. April.
V S 766. 1 Fachbrett (17 Pfd.) lagert in Scheer seit 10. Juni.
1 gusseiserner Rost (5 Pfd.) lagert in Biberach seit 19. Juli.

V P 1866. 1 Sack leere Säcke (70 Pfd.) lagert in Ravensburg s. März.
33 Stück altes Eisen (1375 Pfd.) lagern in Ravensburg seit März.
A S 2692. 1 leere Kiste (15 Pfd.) lagert in Ravensburg seit März.
G L mit Carton G Lutz 11. 1 leere Kiste (12 Pfd.) lagert in Ravensburg seit 1. Juli.
K K 476. 1 leere Kiste (19 Pfd.) lagert in Ravensburg seit 8. August.
G H. 2 Bund Seegras (90 Pfd.) lagern in Friedrichshafen seit März.
F B 6029. 1 Kiste Spiegel (51 Pfd.) lagert in Friedrichshafen s. Aug.
1 leeres Körbchen (5 Pfd.) lagert in Lauffen seit April.
F A 3. 1 Schiefertafel (30 Pfd.) lagert in Heilbronn seit 1. März.
1 Pack Garn (6 Pfd.) lagert in Heilbronn seit 26. März.
M 95. 1 Pack grobe Eisenwaaren [9 Stück Schaufeln] (21 Pfd.) lagert in Heilbronn seit 23. August.
1 tannene Schwelle (107 Pfd.) lagert in Crailsheim seit 7. Mai.
1 Bügelstahl (5 Pfd.) lagert in Mergentheim seit 8. Mai.
A B 1, A 151. 1 Kiste Cigarren (56 Pfd.) lagert in Ellwangen s. 18. Mai.
1 Lasche (7 Pfd.) lagert in Heidenheim seit 28. Mai.
S 3. 1 Sack Lumpen (52 Pfd.) lagert in Heidenheim seit 1. August.
No. 89. 1 leeres Bierfässchen (10 Maas) lagert in Rottweil s. 25. März.
1 Kette lagert in Rottweil seit 15. April.
K. 1 St. Guss (10 Pfd.) lagert in Rottweil seit 28. Mai.
VB 3722. 1 Fass Oel (488 Pfd.) lagert in Rottweil seit 29. Juni.
J K 4. 1 Sack (28 Pfd.) lagert in Rottweil seit 1. Juli.
C F. 3 Kunsthäfen lagern in Rottweil seit 17. Juli.
1 Sack Cement (132 Pfd.) lagert in Rottweil seit 11. August.
3 Rollen Packpapier (72 Pfd.) lagern in Immendingen seit 5. März.
No. 180. 1 gusseiserner Ofentheil (9 Pfd.) lagert in Immendingen seit 22. Mai.
[Zeichen G] 2123. 1 Kiste Kurzwaaren (79 Pfd.) lagert in Bopfingen seit 29. April.
8 Stück Strohmatratzen, 18 Stück Stroh-Kopfpolster lagern in Nördlingen seit März.
2 Wagenfedern (218 Pfd.) lagern in Nördlingen seit 4. April.

b) Fehlende.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

[Zeichen D] 3310. 1 Ballen baumw. Garn (3 Ctr. 16 Pfd.) von Görlitz fehlt in Reichenbach seit 12. August.
R 1/II. 2 Kübel Butter (71 Pfd.) von Schildau fehlen in Reichenbach seit 29. August.
Gepäck-Schein 9. 1 Koffer Effecten (45 Pfd.) von Altwasser fehlt bei der Gepäck-Expedition Breslau seit 14. August.

Halle-Casseler Eisenbahn. August 1871.

3 Häute (zu einer Sendung von 324 Stück) ab Cassel fehlen in Halle seit 26. März cr.
H C 84. 1 Wagendecke von Soest fehlt in Eisleben s. 19. April cr.
C M. 1 grauer Koffer zu Gepäckschein 216 ab Berlin fehlt in Sangerhausen seit 19. Juli cr.
B. 3 Colli Ofentheile (37 Pfd.) ab Marburg fehlen in Sangerhausen seit 12. August cr.
B R 837. 1 Pack Stahl (43 Pfd.) ab Kreiensen fehlt in Sangerhausen seit 21. August cr.
H C 49. 1 Wagendecke von Gelsenkirchen fehlt in Rossla seit 24. November 1870.
H C 77. 1 Wagendecke von Gelsenkirchen fehlt in Rossla seit 16. März cr.
[Zeichen SS] 6862. 1 leeres Fass (30 Pfd.) von Immelborn fehlt in Nordhausen seit 31. Juli cr.
[Zeichen KSL] 59. 1 leeres Fass (77 Pfd.) fehlt in Nordhausen.
[Zeichen L] 213. 1 leeres Fass (65 Pfd.) ab Eisenach fehlt in Nordhausen seit 11. August cr.
G 5. 1 Sack Wolle ab Magdeburg-Mühlh. fehlt in Nordhausen seit 30. August cr.
F W S 95. 1 gelber Koffer (22 Pfd) zu Gepäckschein 6 von Scharzf.-Lauterburg fehlt in Leinefelde seit 12. August cr.
1 Pack Blasebälge (von einer Sendung von 46 Pack) von Gotha fehlt in Arenshausen seit 27. Juli cr.

Hannoversche Staatsbahn. Pro August 1871.

A B C 3991. 1 Kiste Wollwaaren (51 Pfd.) fehlt in Bremerhaven.
B 6. 1 Collo Schinken (15 Pfd.) fehlt in Bremen.
B E 1253. 1 Collo Halbwollwaaren (23 Pfd.) fehlt in Geestemünde.
C L S 1146. 1 Ballot Wollwaaren (27 Pfd.) fehlt in Geestemünde.
D B 11 825. 1 Sack Bohnen (1 Ctr. 1 Pfd.) fehlt in Haste.
D F 250. 1 Ballen Wolle (1 Ctr. 73 Pfd.) fehlt in Lüneburg.
F F E oder Mecklenburg. 6 Latirbäume fehlen in Cassel für Büchen.
G K 854 oder 856. 1 Bund Gasrohr (1 Ctr.) fehlt in Osnabrück.
H 1. 5 Blöcke Zinn (1 Ctr. 88 Pfd.) fehlen in Cassel.
H B P W 6. 2 Cratos Hohlglas (2 Ctr. 6 Pfd.) fehlen in Bremerhaven.
J 7787. 1 Kiste Cigarren (75 Pfd.) fehlt in Münden für Gemünden.
J F R 1520. 1 Ballot Manufacturwaaren (62 Pfd.) fehlt in Peine.
J K 1634. 1 Korb Wein (92 Pfd.) fehlt in Geestemünde.
J H St 1029. 1 Beutel Hefe (50 Pfd.) fehlt in Kreiensen für Paderborn.
K. 1 Pack Strohpapier fehlt in Bremerhaven.
L 3700. 1 Kiste Cigarren (1 Ctr. 7 Pfd.) fehlt in Bremen.
M 51. 1 Spieltisch (33 Pfd.) fehlt in Berlin.
[Zeichen M S] 710. 1 Ballen Wollwaaren (1 Ctr. 6 Pfd.) fehlt in Osnabrück.
P 3213. 1 Tonne Schmalz (58 Pfd.) fehlt in Nörten.
[Zeichen SP] 217. 1 leerer Sprossenkorb (61 Pfd.) fehlt in Cassel für Elze.
[Zeichen I] 2096. 1 Fass Tabak und Cigarren (52 Pfd.) fehlt in Lindhorst.
[Zeichen JNH] 88. 1 Koffer Wäsche (25 Pfd.) fehlt in Bremerhaven.
[Zeichen SM] 2461. 1 Ballot Manufacturw. (22 Pfd.) fehlt in Bremerhaven.
[Zeichen] 688. 1 Kiste Kurzwaaren (46 Pfd.) fehlt in Minden.
Hase 2580. 1 Anker Essig (82 Pfd.) fehlt in Rheine für Osnabrück.
Jac Meurin, Andernach 14 & 20. 2 Decken fehlen in Hannover für Andernach.
„H Wahlbruch." 1 Koffer Kleider (45 Pfd.) fehlt in Lüneburg.
1 schwarzlederne Hutschachtel fehlt in Wunstorf.
1 leeres Petroleumfass fehlt in Bremerhaven.
1 Erdbohr fehlt in Cassel.

A. p. Kaiser Ferdinands- und Mähr.-Schles. Nordbahn.

Monat Juli 1871.

S B 33. 1 Ballen Leder (103 Pfd.) von Pest fehlt in Wien seit 15. Juli. Zur Verladung.
J K. 1 Pack Drath (25 Pfd.) von Sternberg fehlt in Hullein seit 15. Mai.
J J K 1479. 1 Kiste Glaswaaren (346 Pfd.) von Tarnow fehlt in Pohl

Kgl. Preussische Ostbahn.

Fehlende Güter pro Juli und August 1871.

MAV 2333. 1 Ballen baumwollene Waaren (17 Pfd.).
M C 139. 1 Ballen baumwollene Waaren (27 Pfd.).
C K 6583. 1 Ballen baumwollene Waaren (20 Pfd.).
P 84. 1 Sack Haare (29 Pfd.).
S 39. 1 Kübel Butter (27 Pfd.).
B E 2486. 1 Rolle Tabak (20 Pfd.).
C S 12. 1 Kübel Butter (54 Pfd.).
S J S 1792. 1 Kiste Glaswaaren (24 Pfd.).
J C 857. 1 Ballen baumwollene Waaren (30 Pfd.).
[Zeichen StW] 5278. 1 Ballen Tuche (33 Pfd.).
T P C 2789. 1 Ballen wollene Waaren (20 Pfd.).
P B. 3 Mulden.
F 2572. 1 Ballen Kaffee (144 Pfd.).
G S 2598. 1 Ballen Kaffee (101 Pfd.).
P 56. 1 Lehnstuhl und 1 wollene Decke (12 Pfd.).
A N 830. 1 Kiste Kleider (47 Pfd.).
J D 8667. 1 Ballen halbwollene Stoffe (63 Pfd.).
1 braunlederne Hutschachtel [Gepäckstück] (3 Pfd.).
1 Collo in schwarzem Glanzpapier [Gepäckstück] (12 Pfd.).
1 Hutschachtel [Gepäckstück] (4 Pfd.).

Verzeichniss

der am 1. August 1871 auf den Stationen der **Nassauischen Eisenbahn** fehlenden Güter.

C R 1231. 1 Ballen Tuchwaaren (34 Pfd.) von Aachen fehlt in Wiesbaden. 100 Thlr. versichert.
Diehmann. 2 Körbe Geflügel (134 Pfd.) von Bingerbrück fehlen in Wiesbaden.
Haefner. 2 Körbe Geflügel (140 Pfd.) von Bingerbrück fehlen in Wiesbaden.
K B. 2 emaillirte Retorden [Gussth.] (249 Pfd.) von Wetzlar fehlen in Biebr.-Mosbach.
B G 2443/2454. 12 Blechkannen Mutterlauge (484 Pfd.) von Creuznach fehlen in Rüdesheim.
A II. 1 Butterfass (47 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Rüdesheim.
J B S 4709. 1 leeres Fass (30 Pfd.) von Köln fehlt in Rüdesheim.
S 5. 1 leeres Fass von Neuss fehlt in Rüdesheim.
No. 1680. 1 leeres Fass (215 Pfd.) von Trier fehlt in Rüdesheim.
R R 495. 1 leere Kiste von Bingen fehlt in Rüdesheim.
Fehlhaber, Lüneburg 31. 1 Wagendecke von Trier fehlt in Rüdesheim.
J K 4. 1 Fass Knöpfe (82 Pfd.) von Sobernheim fehlt in Rüdesheim.
C K 868. 1 Kiste Baumwollwaaren (70 Pfd.) von Saarbrücken fehlt in Rüdesheim.
A S 392. 1 Pack Cigarren (15 Pfd.) von Lorsch fehlt in Lorch.
W C F 570. 1 leeres Fass (20 Pfd) von Köln fehlt in Caub.
W P 9286. 1 Fass Messingwaaren (132 Pfd.) von Stollberg fehlt in Oberlahnstein.

K 16 223. 1 Sack Saamen (100 Pfd.) von Wetzlar fehlt in Oberlahnstein.
1 Sack Knochen von Neuwied fehlt in Oberlahnstein.
C 482. 1 Ballen Baumwollenwaaren (83 Pfd.) von Frankfurt fehlt in Oberlahnstein.
Rhein, London, Ems 30. 1 Koffer Kleider (102 Pfd.) von London fehlt in Ems (Gepäck).
B 2. 1 Korb Wäsche von Coblenz fehlt in Ems.
A P 918. 1 Fass Wein (55 Pfd.) von Ingelheim fehlt in Ems.
192. 1 Kiste Cigarren (74 Pfd.) von Frankfurt fehlt in Ems.
Actien-Brauerei 2033. 1 leeres Fass (30 Pfd.) von Eupen fehlt in Nassau.
H M 101. 1 Fass Tinte (134 Pfd.) von Worms fehlt in Diez.
S 1735. 1 Kiste Colonialwaaren (10 Pfd.) von Darmstadt fehlt in Diez.
Ǝ W 160. 1 Kiste Lichte (28 Pfd.) von Wiesbaden fehlt in Hahnstätten.
G R 3539. 1 Kiste Lack (75 Pfd.) von Wetzlar fehlt in Limburg.
M M 9810. 1 Ballen Leinen (79 Pfd.) von Deutz fehlt in Limburg.
Plombe 2. 1 Sack Mehl (182 Pfd.) von Giessen fehlt in Limburg.
C P 776. 1 Fass Wein (54 Pfd.) von Ingelheim fehlt in Hadmar.
S & J. 1 Ballot Papier (209 Pfd.) von Wetzlar fehlt in Weilburg.
11 Stück Pflugschaaren (43 Pfd.) von Wetzlar fehlen in Braunfels.
R 10. 1 Pack Strohmesser von Weilburg fehlt in Wetzlar.
Gep.-Sch. No. 257. 1 Koffer (70 Pfd.) von Bingerbrück fehlt in Rüdesheim für Magdeburg.

Oberschlesische Eisenbahn. August 1871.

E B 1548. 1 Fass Petroleum (3 Ctr. 19 Pfd.).
U U 7140. 1 Rolle Tabak (16 Pfd.).
3844. 1 Fässchen mar. Fische (7 Pfd.).
N. 1 Pack [in Leinen] Messingwaaren (44 Pfd.).
Gebr. R 1330. 1 Rolle Tabak.
S R 4. 1 Ballen Felle (1 Ctr. 7 Pfd.).
K K 2. 1 Kiste Rosinen (32 Pfd.).
T W 1148. 1 Kiste Spielkarten (31 Pfd.).
1 Collo Messer (1 Ctr. 31 Pfd.).
G E 3898. 1 Ballen Nessel (51 Pfd.).
C H 6. 1 Pack Leinen (20 Pfd.).
A S. 1 Sack Dotter (3 Ctr. 24 Pfd.).
A R 10. 1 Kübel Butter (45 Pfd.).
A R 3099. 1 Sack Kaffee.
E M 2. 1 Kübel Butter (21 Pfd.).
F M 10. 1 Kiste Butter und alte Sachen (28 Pfd.).
R G 42. 1 Kübel Butter (58 Pfd.).
K K 56. 1 Kübel Butter (57 Pfd.).
W 2519. 1 Fass marinirte Fische (12 Pfd.).
S M 554. 1 Fass Seife (1 Ctr. 10 Pfd.).
R. 1 Fass Bricken (9 Pfd.).
M W. 2 Pack leere Säcke (22 Pfd.).
Z 458 1 Ballen Leinen (35 Pfd.).
9210. 1/8 Ohm Wein (48 Pfd.).
H H 1. 1 Schachtel Muffe (2 Pfd.).
R & M 1767. 1 Collo Manufactur-Waaren (25 Pfd.).
81. 1 Kiste Rosinen (48 Pfd.).
△ 1689. 1 Kiste Alcal-Oxyd (45 Pfd.).
W J L 166. 1 Ballen Kaffee (49 Pfd.).
A R 87. 2 Ballen Tabak.
J C A 558. 1 Tonne Heringe (35 Pfd.).
H C 7191. 1 Kiste Farbewaaren (96 Pfd.).
S C R 6811. 1 Kiste Bonbons (37 Pfd.)
M H C 7135. 1 Fass Mostrich (44 Pfd.).
H K 227. 1 Fass Spritt.
Scherner. 4 Sack Knochenmehl.
M K 107. 1 Ballen baumwollene Gewebe (1 Ctr. 27 Pfd.).
4097. 1 Collo Leinen (35 Pfd.).
A K 3. 1 Fass Petroleum.
H V 100. 1 Koffer Kleider.
MW 331. 1 Ballen Leinwand (18 Pfd.).
L F 929a. 1 Pack Tüten.
S 1. 1 Ballen Tabak (5 Pfd.).
WS 1526. 1 Kiste Leinen (44 Pfd.).
G G S N 1332/3. 1 Ballen Kaffee.
3. 1 Sack Kleider.
J D G S 2855. 1 Kiste Zwirn (87 Pfd.).
G M 10071. 1 Pack Cigarren (9 Pfd.).
Prings 1490. 1 leeres Fass (23 Pfd.).
AK H 254. 1 Sack Droguen (25 Pfd.).
R 1/2. 2 Colli Consolen (1 Ctr. 30 Pfd.).
BJA 5883. 1 Kiste Droguen (1 Ctr. 36 Pfd.).
1 Sack Pflaumen.
H N 113. 1 Beutel Kaffee (25 Pfd.)
L D 1502. 1 Kiste Schuhwichse (1 Ctr. 52 Pfd.).

(Fortsetzung folgt in nächster Nummer.)

OFFICIELLE ANZEIGEN.

Leipzig-Zeitzer Eisenbahn.

Die zur Herstellung des Bahnkörpers der Leipzig-Zeitzer Eisenbahn, I. Section, auf der Strecke zwischen Barneck und Eythra erforderlichen

Erdarbeiten mit einer Massenbewegung von 164 700 Cubik-Metern, veranschlagt zu ca. 40 700 Thlr.,

sowie die Ausführung und die Materiallieferung der dazu gehörigen

Kunstbauten mit ca. 2330 Cubik-Metern Mauerwerk,

sollen im Wege der öffentlichen Submission an geeignete Unternehmer übertragen werden.

Submissionsbedingungen, sowie Pläne und Kostenanschläge sind im Bau-Büreau zu Leipzig, Wiesenstrasse No. 5, an den Wochentagen einzusehen, erstere auch daselbst auf Ansuchen unentgeldlich in Empfang zu nehmen.

Offerten, mit der in den Bedingungen angegebenen Aufschrift sind versiegelt bis

Sonnabend den 30. September Vormittags 10 Uhr

im genannten Baubüreau portofrei einzureichen, woselbst sie um diese Zeit in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Leipzig, am 10. September 1871.

Der Abtheilungs-Baumeister.
Ernst Kohl.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Die gegenwärtig auf den Bahnhöfen zu Hannover, Göttingen, Bremen und Geestemünde lagernden alten Werkstattsmaterialien, als

ca.	412	Centner	altes Kupfer,
„	28	„	„ Messing,
„	977	„	„ Eisenblech,
„	2579	„	„ Schmiedeeisen,
„	2299	„	„ Gusseisen,
„	3143	„	„ Drehspäne von Eisen und Stahl,
„	195	„	„ schmiedeeiserne Siederöhren,
„	830	„	„ Feder- und Werkzeugstahl,
„	916	„	„ Bandagen von Eisen und Stahl,
„	2233	„	„ Wagenräder und Achsen,
„	44	„	„ Gummi-Abfälle, reine und mit Hanfeinlagen und Spiralen,
„	18	„	diverse noch brauchbare Materialien,
„	10	Stück	alte Locomotivlaternen

sollen im Wege der öffentlichen Submission verkauft werden.

Hierzu ist Termin auf **Mittwoch den 4. October 1871 Vormittags 10 Uhr** in dem Büreau des Unterzeichneten anberaumt, bis zu welchem Tage die Offerten portofrei und versiegelt mit der Aufschrift

„Offerte auf Ankauf von Materialien-Abgängen etc.“ versehen, an den Unterzeichneten einzureichen sind.

Die Bedingungen liegen in meinem Büreau, sowie auf den Stationen Hannover, Minden, Osnabrück, Lehrte, Bremen, Harburg, Uelzen, Göttingen, Cassel und Wunstorf zur Einsicht aus und werden auch auf portofreie, an mich zu richtende Schreiben gegen Erstattung von 5 Sgr. mitgetheilt.

Hannover, den 16. September 1871.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
K. Schäffer.

Bekanntmachung.

Die Anlieferung von
8 Stück Eisenbahn-Postwagen von 120 Ctr. Tragfähigkeit und
3 Stück dergleichen von 80 Ctr. Tragfähigkeit
soll im Wege der öffentlichen Submission in Verding gegeben werden.

Offerten hierauf sind mit der Aufschrift:
„Submissions-Offerte auf Eisenbahn-Postwagen“
versehen. bis zum Submissions-Termine am **Samstag den 23. d. Mts. Nachmittags 3 Uhr** versiegelt und portofrei an uns einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen. Auf später eingehende Offerten kann nicht gerücksichtigt werden.

Die Submissions-Bedingungen und Zeichnungen können in unserem hiesigen Geschäfts-Locale eingesehen, auf portofreie Ersuchen von uns auch abschriftlich bezogen werden.

Saarbrücken, den 5. September 1871.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Grossh. Badische Eisenbahnen.
Vergebung von Gasbeleuchtungs-Einrichtungen.

Höherem Auftrage zufolge soll zu einer neuen Werkstättenanlage auf hiesigem Bahnhofe die Gasbeleuchtungs-Einrichtung, bestehend in: ca. 700 Meter gusseiserner Hauptleitung,
„ 6000 „ schmiedeeiserner Zweigleitung nebst Zubehör
an einen tüchtigen Unternehmer vergeben werden.

Pläne und Bedingungen sind bei der unterfertigten Stelle einzusehen, bei welcher auch versiegelte Angebote mit entsprechender Aufschrift bis längstens **Samstag den 23. d. Mts. Vormittags 11 Uhr** abzugeben sind.

Carlsruhe, den 5. September 1871.

Gr. Verwaltung der Eisenhauptwerkstätten.

PRIVAT-ANZEIGEN.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 39.

Erscheint
jeden Freitag.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
Adolph Refelshöfer
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins

1871.

Inserate
werden à 1½ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1900 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Elfter Jahrgang.

Leipzig, den 29. September 1871. (Schluss der Nummer: 28. September, Vormittags 11 Uhr.)

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach Mittheilung der Betriebs-Direction der Alföld-Fiumaner Eisenbahn (Grosswardein-Esseg), deren bisherige Betriebs Eröffnungen in No. 31, 47 und 51 der Eisenbahn Zeitung des v. Js. publicirt wurden, ist die $11_{,67}$ Meilen lange Strecke Grosswardein-Csaba mit den Stationen

Grosswardein, Less (Haltestelle), Cséffa, Szalonta, Sarkad, Gyula und Csaba

am 14. September d. Js. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Die Haltestelle Less ist nur für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Eilgut eingerichtet.

Die Alföld-Fiumaner Eisenbahn ist nunmehr auf der Hauptlinie Grosswardein-Esseg und der Flügelbahn Esseg-Villany vollständig im Betriebe.

Ebenfalls am 14. September d. Js. wurden die Haltestellen Gerendás (zwischen Csaba und Csorvás) und Laskafalva (zwischen Dárda und Baranyavár-Monostor, an der Flügelbahn Esseg-Villany) für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

Berlin, den 21. September 1871.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Rückblick auf die Gründung und Wirksamkeit des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

(Fortsetzung)

Zu diesen Normal-Bestimmungen, gegen welche Einwendungen nicht erhoben wurden, beschloss die Dresdner Versammlung (1848) den Zusatz:

dass der Fahrpreis für Kinder unter 10 Jahren überall zu ermässigen sei, und demnächst die Berliner Versammlung (1853):

dass das auf den Nachbarbahnen Cours besitzende Gold- und Silbergeld, mit Ausschluss der Scheidemünze, zu dem bei jeder Expedition durch Anschlag festgesetzten Course anzunehmen sei. Auch beschloss die General-Versammlung in Baden-Baden (1854) die Annahme gleichmässiger Versicherungssätze für Reisegepäck.

Anfangs 1856 schritt die betreffende Commission zu einer Revision dieser Normalbestimmungen; gegen den auf den Beschluss der Frankfurter General-Versammlung (1856) den Vereins-Mitgliedern zur Aeusserung mitgetheilten Entwurf waren jedoch so zahlreiche Abänderungsvorschläge eingegangen, dass die geschäftsführende Direction die Angelegenheit an die Commission mit dem Vorschlage zurückgab, statt blosser Normalbestimmungen ein förmliches Vereins-Reglement für die Personen- etc. Beförderung zu entwerfen. Wegen vielseitigen Widerspruchs legte die Commission jedoch abermals nur Normal-Vorschriften vor, welche die Triester General-Versammlung (1858) mit dem Zusatze: „Special-Bestimmungen einzelner Eisenbahnen kommen neben diesen Vorschlägen in Geltung“ und einigen Fassungs-Aenderungen genehmigte, so dass die Publication durch die geschäftsführende Direction zum 1. Juli 1859 erfolgen konnte.

Um mit den Bestimmungen des bald darauf publicirten Landes-Gesetzbuches in Uebereinstimmung zu gelangen, wurde eine Revision der gedachten Normal-Bestimmungen in Angriff genommen, mit deren Ergebniss die Amsterdamer, die Salzburger und die Hannoversche General-Versammlung sich befassten, welche letztere die Sache zum Abschluss brachte, so dass das

„Vereins-Reglement für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren auf den Bahnen des Vereins“

zum 15. April 1865 in Kraft treten konnte.

Um dem reisenden Publicum die Orientirung zu erleichtern, beschloss der Verein in der Berliner General-Versammlung (1853) die Publication gleichmässig geordneter Stations-Aushänge-Tafeln und Fahrpläne, für welche die Badensche General-Versammlung (1854) eine bestimmte Grösse, alphabetische Reihenfolge und die in Augen fallende Unterscheidung der Tag- und Nachtzeit anordnete, auch die Frankfurter General-Versammlung (1856) die Anheftung der Fahrpläne fremder Bahnen gestattete.

Alle diese Versuche, dem reisenden Publicum den wünschenswerthen Ueberblick zu gewähren, entsprachen jedoch bei der zunehmenden Ausdehnung des Eisenbahnnetzes dem erstrebten Zwecke nicht genügend, weshalb die Kölner General-Versammlung (1861) beschloss, die Fahrpläne in Buchform auf den Stationen auszulegen, demnächst aber durch Vermittelung der Redaction der Eisenbahn-Zeitung ein Coursbuch herauszugeben, welches im Mai 1863 erschien, aber bald eingehen konnte, nachdem die Postverwaltung und mehrere Privatpersonen mit der Sache sich befasst hatten und hierdurch die Ansprüche des Publicums nicht nur für den Eisenbahnverkehr, sondern auch für die sonstigen Verkehrsmittel (Dampfschiffe, Fahrposten, Telegraphen u. s. w.) volle Befriedigung fanden. Der gegenseitige Austausch der Fahrpläne ist inzwischen Seitens der geschäftsführenden Direction derart geregelt worden, dass sie nach Einforderung der erforderlichen Notizen am 20. April 1868 Listen an die Vereins-Verwaltungen vertheilt hat, nach deren Inhalt die Versendung der Fahrpläne bewirkt wird.

Der Versuch, die Angabe der Eisenbahn-Fahrzeit in den Fahrplänen beziehungweise Coursbüchern überall nach demselben Grundsatze zu bewirken, blieb aus gewichtigen, auf der Stuttgarter General-Versammlung (1852) erörterten Gründen ohne Erfolg.

Grosse Schwierigkeiten stellten sich der Ausarbeitung und Annahme eines gemeinsamen

Reglements für den Güter-Verkehr

entgegen, und erst nach langjähriger mühsamer Arbeit gelang es in dieser Beziehung zu einem, wenn auch nicht vollkommenen, so doch befriedigenden Ergebniss zu gelangen. Es war die schon von der Commission, welche unter dem Vorsitze der Köln-Mindener Direction im October 1847 in Hannover zusammentrat, aufgestellte Aufgabe dieses Reglements:

> das Verhältniss zwischen den Eisenbahnen und dem Publicum zu regeln, die gegenseitigen Rechte und Pflichten festzustellen, namentlich aber eine Einrichtung zu schaffen, welche sämmtliche Deutsche Eisenbahnen dem Publicum gegenüber als unter einer Verwaltung stehend erscheinen lassen, und zu diesem Ende die Vereinsverwaltungen zu verpflichten, den Transport von Gütern von und nach allen für den Güterverkehr eingerichteten Stationen, ohne den Handelsstand zur Annahme von Spediteuren zu zwingen, zu übernehmen.

Der Reglements-Entwurf regelte deshalb das Verfahren der directen Beförderung, die Art der Verpackung, den Ausschluss explodirender Gegenstände vom Transport, die Form der Frachtbriefe, Berechnung und Zahlung der Fracht, Nachnahme, gewöhnliche und Eilfracht, Avisirung und Ablieferung der Güter, Verfahren bei verweigerter Abnahme, Haftpflicht, Reclamationsverfahren etc.

Der Entwurf eines zu diesem Reglement gehörigen „Uebereinkommens“ war bestimmt, das Verhältniss der Eisenbahnen unter einander zu regeln und hatte die Bedeutung eines zwischen denselben geschlossenen Vertrages. Die Hamburger General-Versammlung (December 1847) discutirte die vorgelegten Entwürfe, entschied sich für das Zollgewicht als Eisenbahngewicht, bestimmte für die Frachtberechnung 50 Pfd. als Minimum und für überschiessende Beträge die Berechnung von 10 zu 10 Pfd., überliess aber die Bestimmung der Form der Frachtbriefe den einzelnen Verwaltungen.

Das Uebereinkommen enthielt die wichtige Bestimmung, dass Differenzen zwischen den Verwaltungen wegen Entschädigungen im Güterverkehr schiedsrichterlich zu entscheiden seien, eine Bestimmung, welche nach dem Beschlusse der Wiener General-Versammlung (1869) dahin ausgedehnt wurde, dass alle aus den Vereinsbestimmungen über den Pesonen-, Gepäck-, Güter- und Wagen-Verkehr zwischen Vereins-Mitgliedern entstehenden Rechtsstreitigkeiten durch ein Schiedsgericht mit Ausschluss des Rechtsweges zu entscheiden seien.

Da das Vereins-Güter-Reglement von mehreren Verwaltungen aber nicht genehmigt wurde, so legte man dasselbe nach zuvoriger Commissionsberathung der Dresdener Versammlung (1848) vor, welche dasselbe unter Festsetzung der Bestimmung genehmigte: dass jede Verwaltung für Handelsgüter bestimmte Lieferfristen festzusetzen und solche auch für den directen Verkehr einzuhalten habe. Beim fortdauernden Widerspruch verschiedener Verwaltungen unterzog sich die Wiener General-Versammlung 1849 einer wiederholten Berathung, wobei ein Frachtbrief-Formular mit der Bezeichnung: „directer Güterverkehr auf mehreren Deutschen Eisenbahnen“ angenommen und die Commission mit Umarbeitung des Reglements nach den gefassten Beschlüssen beauftragt wurde. Dies Vereins-Güter-Reglement, vom 1. April 1850 datirt, trat mit dem 1. Juli ej. in Kraft. Es war demselben ein von der Köln-Mindener Verwaltung bearbeiteter Tarif angehängt, welcher die Frachtsätze für gewöhnliche und Eilfracht von und nach zahlreichen für den directen Güterverkehr eingerichteten (Vereins)-Stationen, ein Verzeichniss der Vereinsbahnen, ihrer Endpunkte und deren Entfernungen von einander nach Meilen, sowie eine Eisenbahnkarte enthielt. Um dem Zwecke dieses Tarifs sicherer und allgemeiner zu entsprechen, beschloss die General-Versammlung in Baden-Baden (1854):

> Tarif-Sammlungen in Buchform anlegen zu lassen, derart, dass jede Verwaltung ihren Tarif für Güter, Vieh und Equipagen auf Blätter von 8 Zoll Höhe und 8 Zoll Breite drucken lasse und an die übrigen Vereins-Verwaltungen vertheile.

Wegen der Spesen-Nachnahme beseitigte die Breslauer Versammlung (1855) die deshalb bis dahin bestehende Ungleichmässigkeit durch die noch heute gültigen, das Publicum befriedigende und die Eisenbahn-Verwaltungen sichernden Vorschriften.

Um die inzwischen bezüglich des Güterverkehrs gemachten Erfahrungen zu verwerthen und mit dessen vorgeschrittener Entwickelung in Einklang zu bringen, hatte die Breslauer Versammlung (1855) eine Commission niedergesetzt. Der von dieser vorgelegte Entwurf nebst Frachtbrief-Formular, welches an die Stelle der damals für den Local-, für den Verbands- und Vereins-Verkehr verschiedenen Formulare zu treten bestimmt war, wurde von der Frankfurter General-Versammlung (1856) einstimmig angenommen und nebst dem dazu gehörigen Uebereinkommen mit dem 1. Januar 1856 in Kraft gesetzt.

Als bald darauf bekannt wurde, dass die Deutschen Bundes-Regierungen eine Commission zur Ausarbeitung eines Handels-Gesetzbuchs niedergesetzt hatten, liess die Triester Versammlung eine Commission berufen, um den Entwurf des Handels-Gesetzbuches, soweit er auf Eisenbahnen Einfluss üben konnte, zu prüfen und zu begutachten. Die von dieser Commission entworfene, das Frachtgeschäft (Tit. 5 des Handels-Gesetzbuch-Entwurfs) behandelnde Denkschrift mit den später, auf höheren Orts erfolgte Anregung speciell formulirten Vorschlägen, wurde von der geschäftsführenden Direction am 6. Januar 1860 allen Bundes-Regierungen mit der Bitte um Berücksichtigung bei der bevorstehenden dritten Lesung des Handels-Gesetzbuches überreicht. Hierauf erfolgte im Februar 1860 im Königl. Preussischen Ministerium für Handel etc. Berathung unter Zuziehung von Eisenbahn-Vorständen und kaufmännischen Sachverständigen, welche veranlassten, dass dem Nürnberger Entwurfe, der in zweiter Lesung der Eisenbahnen gar nicht ausdrücklich gedachte, ein besonderer, dieselben behandelnder Abschnitt eingefügt wurde. Im Anschlusse hieran schritt der Verein der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen zu einer Revision des Vereins-Güter-Reglements nebst Uebereinkommen. Zur Berathung der Entwürfe, welche von einer durch die Danziger General-Versammlung (1860) niedergesetzt, aus 18 Verwaltungen bestehenden Commission aufgestellt waren, und in welchen davon ausgegangen war: alle Special-Reglements der einzelnen Bahnen und Verbände entbehrlich zu machen und worin für Eilgut-Frachtbriefe rothes Papier vor-

geschrieben war, wurde eine ausserordentliche General-Versammlung nach Hamburg (1860) berufen, welche die Vorlage mit wenigen Abänderungen annahm.

Die Einführung dieses Reglements musste jedoch unterbleiben, weil inzwischen bekannt geworden, dass das Handels-Gesetzbuch schliesslich in sehr wesentlichen Beziehungen abgeändert war, die Voraussetzungen, unter denen das Reglement entworfen und genehmigt war, also nicht mehr zutrafen. Die Sache musste daher abermals commissarischer Berathung überwiesen werden und hierbei hatte man sich unter Berücksichtigung derjenigen Bestimmungen des Handels-Gesetzbuches, welche durch Vertrag nicht geändert werden können, auf Entwerfung eines Reglements für den Vereins-Güterverkehr zu beschränken, da nicht anzunehmen war, dass diejenigen Verwaltungen, für deren Gebiet das Handels-Gesetzbuch erst später oder gar nicht Geltung erlangte, den Bestimmungen dieses Gesetzes für ihren Local-Verkehr sich unterwerfen würden. Nachdem die Kölner General-Versammlung (1861) diesen Entwurf berathen und amendirt hatte, wurde, als auch gegen diesen Entwurf erhebliche Einwendungen erhoben wurden, eine ausserordentliche General-Versammlung nach Dresden (Februar 1862) berufen, welche nach ausführlicher Debatte die lange bestrittene Bestimmung:

> dass jede zum Verein gehörende Eisenbahn unter den Bedingungen dieses Reglements den Transport von Gütern von und nach allen für den Güterverkehr eingerichteten Vereins-Stationen, ohne dass es behufs des Uebergangs der Güter von einer Bahn auf die andere einer Vermittelungs-Adresse bedarf, zu übernehmen habe,

annahm und auch im Uebrigen den Entwurf genehmigte, der nunmehr nebst dazu gehörigem Uebereinkommen mit dem 1. März 1862 — an demselben Tage, an welchem das Handels-Gesetzbuch zunächst in Preussen, Sachsen und Nassau in Kraft trat — auf allen Bahnen vorerst provisorisch, nach dem Beschlusse der Hannoverschen General-Versammlung (1864) aber definitiv angenommen wurde, worauf die geschäftsführende Direction eine neue, vom 1. März 1865 datirte, Ausgabe des Reglements nebst Uebereinkommen veranstaltete und vertheilte. (Schluss folgt.)

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

* **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.** (Ungarische Westbahn.) Nach telegraphischer Mittheilung der Direction an uns findet die Betriebseröffnung der Theilstrecken Raab-Steinamanger am 1. October l. J. statt.

* **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.** Bahneröffnungen. Nach Mittheilung der betreffenden Bahnverwaltungen an uns wird weiter:

1) Die k. k. priv. Hohenstadt-Zöptauer Eisenbahn mit den Stationen Heilendorf, Schönberg, Petersdorf-Ullersdorf, Zöptau, von der General-Direction der k. k. priv. Oesterr. Staatsbahn am 28. September;
2) die Linie Kamenz-Radeberg mit den Stationen ab Radeberg: Grossröhrsdorf, Pulsnitz, Bischheim (Halt), Kamenz, von der Kgl. General-Direction der Sächsischen Staatsbahnen am 1. October;
3) die Linie Glogau-Rothenburg mit den Stationen: Fröbel (Halt), Beuthen, Neusalz, Nittritz (Halt), Grünberg, Rothenburg, von der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft am 1 October d. J.

eröffnet.

* **Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn.** Nachstehendes Verzeichniss der Directoren und Ober-Beamten der Bahn wird uns von der Direction mitgetheilt.

I. Directoren: 1) Geheimer Regierungsrath Richtsteig, 2) Regierungs- und Baurath Dulon, 3) Bankdirector Hermann Henckel, 4) Regierungs-Assessor a. D. Windhorst, 5) Gerichts-Assessor a. D. Philippi, sämmtlich in Berlin,

II. stellvertretende Directoren: 6) Königl. Landrath a. D. Graf Constantin zu Solms-Sonnewalde auf Pouch bei Bitterfeld, 7) General-Verwaltungs-Director Rieloff in Muskau, 8) Banquier Paul Kuczynski in Berlin, 9) Banquier Hermann Helfft — Firma Helfft Gebrüder — in Berlin, 10) Banquier Julius Nelke — Firma A. Paderstein — in Berlin.

III. Oberbeamte: 1) Ober-Ingenieur und Betriebs-Director Bronisch, 2) Obermaschinenmeister Franck, 3) Betriebs-Inspector Pastenaci, 4) Ober Güter-Verwalter Rörig.

* **Preussen.** (Rescript des Handelsministers, betreffend Bildung von Wagendispositions-Verbänden für die zusammenliegenden Staatsbahn-Verwaltungen unter Zuziehung der angrenzenden Privatbahnen.) Ausser den bereits in voriger Nummer mitgetheilten Rescripten des Herrn Handelsministers, erhalten wir noch folgenden wichtigen Erlass vom 17. September 1871 desselben, welcher an sämmtliche Kgl. Eisenbahn-Commissariate und an die Kgl. Eisenbahn-Directionen in Breslau und Elberfeld gerichtet, eine bessere Vertheilung des Wagenparks innerhalb eines bestimmten grossen Verkehrsgebiets bezweckt: „Der im Laufe der letzten Jahre wiederholt zu Tage getretene Wagenmangel * auf den Eisenbahnen hat in jüngster Zeit eine solche Höhe erreicht, dass die Pflicht und das Interesse der Verwaltungen darauf hinweisen, alle Mittel zur Abhülfe aufzubieten. Wenngleich es in vielen Fällen unmöglich sein wird, den Anforderungen eines nur vorübergehend gesteigerten Verkehrs, sei es durch Vermehrung des Wagenparks oder durch zweckmässigere Dispositionen gerecht zu werden, so würde doch eine Steigerung der Leistungsfähigkeit der Verwaltungen dadurch herbeigeführt werden können, dass die Wagendisposition sich nicht auf die örtliche Begrenzung der einzelnen Verwaltungen beschränkt, sondern die letzteren zur Ermöglichung einer besseren Vertheilung ihren Wagenpark innerhalb eines bestimmten Verkehrsgebietes als gemeinschaftlich betrachten. Die Verwaltungen würden sich durch Mittheilungen von dem jedesmaligen Bestande und dem Bedarf an Wagen für den eigenen Verkehr in Kenntniss erhalten müssen und dabei genau die Zahl und Gattung der Wagen, für welche es jeweilig an angemessener Verwendung fehlt, so wie die Zeit, für welche dieselben voraussichtlich entbehrlich sind, bezeichnen müssen. Wenn nun die Verwaltungen sich gegenseitig verpflichten, die nach Ausweis dieser Mittheilungen etwa entbehrlichen eigenen Wagen an diejenige Verwaltung, welche nach ihrem zeitweilig grösserem Bedarfe darum nachsucht, sofort leihweise zu überweisen, so würde dadurch die Möglichkeit gegeben sein, innerhalb grosser Bahncomplexe eine beschleunigte, den Fluctuationen des Verkehrs entsprechende Wagenausgleichung unter den einzelnen Verwaltungen herbeizuführen.

Es würde sich vielleicht empfehlen, die zu einem solchen Bahncomplex gehörigen Verwaltungen zur bessern Erreichung des angegebenen Zweckes zu einem Verbande zu constituiren, für welchen die Wagenausgleichung eventuell durch ein gemeinschaftliches Wagendispositionsbüreau auf Grund der an dasselbe einzusendenden Bestands- und Bedarfs-Rapporte zu regeln wäre. In sofern diese Rapporte für den ganzen zu einem Verbande gehörigen Bahncomplex einen disponiblen Bestand ergeben, so würde auch eine Ausgleichung zu Gunsten eines anderen Verbandes, dessen Bedarf durch den Bestand augenblicklich nicht gedeckt wird, zulässig sein.

Um die Vergemeinschaftlichung der Wagen innerhalb eines Verbandes durchzuführen, würde es erforderlich sein, die Bestimmungen des Wagenregulativs über die Rücksendung der Wagen für die gegenseitige Benutzung der den Verbands-Verwaltungen gehörigen Wagen ausser Kraft zu setzen, so dass jede Verwaltung vorbehaltlich der zu vergütenden Miethe und unter Beachtung der vom Dispositionsbüreau getroffenen Anordnungen, die Wagen wie ihre eigenen zu benutzen, berechtigt wäre.

Durch Vereinbarungen dieser Art würden die Verwaltungen in die Lage kommen, die Beschaffung von Betriebsmaterialien nicht nach dem wechselnden Bedürfniss eines einzelnen Verwaltungsbezirkes, sondern nach dem mehr constanten Durchschnittsmaass des Gesammtbedarfs eines grossen Bahncomplexes zu regeln. Auch würden für die Contingentirung des Gesammtbedarfs und, wenn eine solche nicht stattfände, für die Schätzung des eigenen Bedarfs jeder Verwaltung die Bedenklichkeiten fortfallen, welche einer dem Anschein nach etwas überreichlichen Ausrüstung entgegenstehen, weil es für eine etwaige Mehrbeschaffung über das effective Durchschnittsmaass des Bedüfnisses an angemessener Verwendung nicht fehlen würde. Uebrigens darf überhaupt die Beschaffung dem Bedüfniss nicht nachhinken, vielmehr muss stets für eine gewisse, die Sicherheit jederzeitigen Ausgleichs zwischen der regelmässigen Durchschnittsnachfrage und dem Bestande gewährende Reserve gesorgt werden. Durch angemessen hohe Normirung der Wagenmiethe liesse sich etwaigen Bestrebungen der einen oder anderen Bahn, sich auf Kosten der übrigen Verbandsbahnen die benöthigten Wagen zu verschaffen, wirksam entgegentreten.

Ich lasse dahin gestellt, ob sich die Privatbahnen bereit finden werden zu Vereinbarungen der vorgedachten Art die Hand zu bieten, halte es aber für geboten, dass die Staatsbahnverwaltungen, soweit nicht die örtliche Entfernung ihrer Bezirke eine gegenseitige Aushülfe ausschliessen sollte, ihre Wagendispositionen künftig nicht mehr auf die theilweise eng begrenzten und nur zufällig gegebenen eigenen Bezirke beschränken, sondern eine mehr gemeinschaftliche Benutzung ihres gesammten Wagenparks anzustreben suchen. Die Königliche Direction veranlasse ich daher, den angrenzenden bezw. benachbarten Königlichen Bahnverwaltungen zunächst den etwa dis-

* Einen eingehenden Aufsatz über dieses wichtige Thema werden wir in nächster Nummer nach dem Staats-Anzeiger bringen.

ponibeln Bestand an Wagen nach Zahl, Gattung und nach der Dauer der voraussichtlichen Entbehrlichkeit jederzeit sofort mitzutheilen und diese Mittheilungen zu erneuern, sobald sich dieser Bestand ändert oder verschwindet, so dass jede Verwaltung bei eintretendem Bedarf sofort die bei den übrigen Verwaltungen disponiblen Wagen zu requiriren in der Lage ist. Es ist erwünscht und demgemäss darauf hinzuwirken, dass die angrenzenden Privatbahnverwaltungen sich zu gleichen Mittheilungen und eventuell zur Hergabe ihrer disponiblen Wagen gegen einen zu vereinbarenden Miethssatz verpflichten.

Zugleich will ich nach Verlauf von 4 Monaten einen Bericht der Königlichen Direction darüber entgegensehen, inwieweit diese Anordnung practischen Erfolg gefunden hat. Mit diesem Bericht ist eine gutachtliche Aeusserung der Königlichen Direction über die oben entwickelten Vorschläge zur Bildung von Wagendispositionsverbänden für grössere zusammenliegende Bahncomplexe zu verbinden und unter Berücksichtigung der eigenen Verkehrsverhältnisse zu berichten, ob und eventuell in welchem Umfange dieselben, — sei es für die zusammenliegenden Staatsbahnverwaltungen sei es unter Zuziehung der angrenzenden Privatbahnen —, ausführbar und zur Herbeiführung einer besseren Wagenvertheilung geeignet erscheinen möchten."

Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.

Berliner Briefe.

(Vom Berliner Eisenb.-Aktienmarkte. Rechte Oderuferbahn. Krefeld-Kreis-Kempener Industriebahn Stammprioritäten. Officielle Berichte und Conferenzen betreff Eisenbahnunfälle und Verspätungen. Project einer Eisenbahn auf dem rechten Weichselufer. Görlitz-Böhm. Grenze. Hochwaldbahn (Trier-Türkismühle). Metz-Strassburg. Köln-Gladbach und Stolberg-Montjoie-Luxemburg. Glogau-Rothenburg. Sande-Jever. Zehlendorf-Kohlhaasenbrück.)

** Berlin, 24. September. Ueber das Geschäft in Eisenbahnactien wäre aus der vergangenen Woche wenig zu berichten, wenn nicht theils die Umgestaltung des Verwaltungs-Organismus in einigen der sogenannten Strousberg'schen Bahnen, theils die durch neue Prioritäten-Emissionen veranlasste Unterstützung des Coursstandes Bewegung in dieser Effektencategorie hervorgerufen hätte. Vor Allem war es die an den Markt gelangte Halle-Sorau-Gubener Stammpriorität, die in grossen Summen zu steigenden Coursen gehandelt wurde. Märkisch-Posener, Hannover-Altenbekener, Ostpreussische Südbahn schlossen sich der Bewegung, sowohl in Stammactien als auch in Stammprioritätsactien an; eben so Nordhausen-Erfurter. Die Bewegung der schweren Eisenbahnactien hatte keinen so günstigen Verlauf. Das Geschäft war nur an einzelnen Börsentagen nicht unbedeutend, meist entwickelte es sich in engen Grenzen, und erst nach ansehnlichem Coursrückgange gewannen Nachfrage und Umsatz an Energie, doch holten die in Folge dessen wieder eingetretene Coursbesserungen die früheren Verluste nicht ganz ein.

Der Staatsanzeiger veröffentlichte das der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn-Gesellschaft ertheilte Privilegium zur Emission von 4 000 000 Thlrn. 5proc. Prioritäts-Obligationen in Apoints von 1000, 500 und 100 Thlrn. Zur allmäligen Tilgung wird vom Jahre 1880 ab jährlich ein halbes Procent von dem gesammten Nominalbetrage der Anleihe nebst dem Betrage der durch die bereits getilgten Obligationen entstehenden Zinsersparniss verwendet.

Desgleichen veröffentlicht der „Staats-Anzeiger" das Privilegium wegen Emission von 5proc. Prioritäts-Obligationen der Krefeld-Kreis-Kempener Industrie-Eisenbahn-Gesellschaft zum Betrage von 250 000 Thlrn. Vom 28. August 1871.

Ferner wurde im Reichs- und Staats-Anzeiger im Laufe der vergangenen Woche wiederholt über die Resultate derjenigen Ermittelungen Bericht erstattet, die in Folge der in jüngster Zeit so häufig auf Preussischen Eisenbahnen vorgekommenen Unfälle amtlich veranlasst worden sind. Auf Veranlassung der seit Wochen mit beklagenswerther Regelmässigkeit sich wiederholenden Verspätungen des Kölner Courierzuges, so wie beider über Kreiensen via Magdeburg kommenden Züge aus Süddeutschland, haben in den letzten Tagen Conferenzen höherer Betriebsbeamten der betheiligten Bahnen in Hannover stattgefunden. Abgesehen von der unerwartet starken Personenfrequenz ist als Ursache der eingetretenen Störung der Umstand festgestellt worden, dass die Leinebrücke auf der Hannoverschen Bahn einer umfassenden Reparatur unterworfen wird, die an dieser Stelle langsam zu fahren und häufiger und länger als sonst den Courierzug zu halten nöthigt.

Es liegt jetzt ein ausführlicherer Bericht der Deputation von Stadtbehörden der Provinz Preussen vor, die im Interesse der projectirten Eisenbahn auf dem rechten Weichselufer an den Handelsminister entsendet wurde. Diesem Bericht zufolge hat der Minister erklärt, die Staatsregierung selbst sei an dem Zustandekommen der Bahn interessirt, er sei auch mit der Leitung der Linie nach Jablonowo oder Briesen einverstanden, er wolle den Kostenanschlag, allerdings für Rechnung der Kreise, durch Staatsbeamte aufstellen lassen und wolle auch einer pecuniären Unterstützung Seitens der Regierung das Wort reden, wenngleich er eine Staatsgarantie nicht zuzusagen in der Lage sei. Nach der Ansicht des Ministers sei es das Beste, wenn die betheiligten Kreise selber den Bau ausführten und zwar in einfachster Weise ohne alle Luxusbauten. Er ist der Meinung, dass das den Kreisen wohl möglich sein werde. Diese Zusagen entsprechen überall den Anträgen, welche in einer dem Minister überreichten Denkschrift über diese Bahn von Marienburg nach Briesen an der Thorn-Insterburger Eisenbahn ihre Begründung gefunden haben.

Von der Handelskammer zu Trier ist bei dem Handelsminister der Bau einer Hochwaldbahn befürwortet worden, welche, von Trier ausgehend und bei Türkismühle in die Rhein-Nahe-Eisenbahn mündend, Trier direct mit dem Rhein verbände und das Glied einer bedeutenden internationalen Route von Antwerpen bis Trient würde.

Für den Bau einer Bahn via Görlitz nach der Böhmischen Grenze zum Anschluss an die neu concessionirte Strecke der Reichenberg-Pardubitzer Bahn ist sicherm Vernehmen nach bereits Concession ertheilt.

Aus strategischen Gründen soll (der Wes. Ztg. zufolge) der Bau einer directen Bahn zwischen Metz und Strassburg schon in naher Zeit in Angriff genommen werden.

Zur Ausführung der Köln-Gladbacher Bahn lässt die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft die Vermessungsarbeiten der Art beschleunigen, dass auf die Absicht, den Bau bald zu beginnen, geschlossen werden darf. — Auch wegen einer Eisenbahn Stolberg-Montjoie-Luxemburg lässt die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft gegenwärtig Vermessungen vornehmen.

Die landespolizeiliche Abnahme der von der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft gebauten Bahn Glogau-Rothenburg, die am 20. und 21. stattgefunden, hat eine so solide Ausführung des Baues ergeben, dass sich nicht zu einem einzigen nennenswerthen Monitum Veranlassung gefunden haben soll. Die Eröffnung findet zum 1. October statt.

Wie ich einer mir zugehenden Mittheilung aus Oldenburg entnehme, glaubt man dort, die Eisenbahn Sande-Jever am 15. k. M. eröffnet zu sehen. Die Personenwagen waren Ende voriger Woche bereits in Oldenburg eingetroffen, die Locomotiven wurden täglich erwartet.

Der im künftigen Monat zusammentretende landwirthschaftliche Congress hat auch die Differenzialtarife der Eisenbahnen auf seine Tagesordnung gesetzt.

Die von der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft schon vor längerer Zeit nachgesuchte Concession zum Bau und Betriebe der kleinen Zweigbahn von Zehlendorf nach Kohlhaasenbrück, die bereits am 31. Mai c. Allerhöchst vollzogen worden war, ist jetzt amtlich publicirt worden.

Chemnitz-Komotau Flöhathalbahn. Dem „Dresd. J." entnehmen wir über die am 15. August stattgehabte General-Versammlung Folgendes: Der Vorsitzende constatirte nach einem nachträglichen Rückblick auf die Geschichte dieses Eisenbahnprojectes, dass das auf 3 350 000 Thlr. in 33 500 Stammactien à 100 Thlr. festgesetzte Actiencapital vollständig gezeichnet und 20 Proc. davon eingezahlt seien. Das gesammte Capital ist auf 6 700 000 Thlr. berechnet, wovon die Hälfte in Stammactien, die andere Hälfte in 16 750 Stück Prioritätsobligationen à 200 Thlr. Die der General-Versammlung vorgelegten Statuten wurden dem Antrage eines Actionärs zufolge en bloc angenommen, nachdem die Versammlung 1/2 Stunde unterbrochen worden war, um den Actionären Zeit zum Studiren des Entwurfs zu lassen. Ein anderer Actionär beantragte, dass so lange, bis das Directorium gewählt sein würde, der Verwaltungsrath zur Ausübung der Functionen des Vorstands bevollmächtigt werde, welcher Antrag einstimmige Annahme fand. Der Staatsfiscus, welcher sich mit 500 Actien wegen des einschlagenden Forstinteresses und mit 50 Actien wegen des fiscalischen Kupferhammerwerkes zu Grünthal bei dem Unternehmen betheiligt hat, war in der Versammlung durch den Herrn Landforstmeister v. Kirchbach und den Werkscassirer Herrn Plattner von Grünthal vertreten.

○ Aus Bayern. (Nürnberg-Crailsheim. Schweinfurt-Kissingen. Wiesau-Tirschenreuth. Amberg-Erzgrube.) Neue Instruction.)

Die Aussichten für die Bahnführung der Nürnberg-Ansbach-Crailsheimer Bahn über Fürth statt über Stein stehen nach den gepflogenen Untersuchungen sehr günstig.

Schweinfurt-Kissingen. Diese $3_{,46}$ Meilen lange Bahnstrecke mit den Stationen: Oberwern $1_{,21}$ Ml., Poppenhausen (P. H.) $1_{,69}$ Ml., Ebenhausen $2_{,17}$ Ml. und Kissingen $3_{,46}$ Ml. wird am 9 n. Mts. dem Verkehr übergeben. Täglich werden 3 Züge mit einer Fahrzeit von 50 Minuten verkehren.

Auf der neuen $9_{,7}$ Stdn. langen Ostbahnstrecke von Nürnberg nach Neumarkt nimmt die Schienenlegung nunmehr raschen Fortgang; bis Ende laufenden Monats soll dieselbe vollendet werden. Wenn nicht unvorhergesehene Hindernisse eintreten, hofft man mit der Vollendung der Hochbauten bis Ende October fertig zu werden, worauf die Probefahrten auf der ganzen Strecke am 15. November beginnen würden. Als Termin für Eröffnung des allgemeinen Betriebes ist der 1. December d. J. bestimmt. Von Nürnberg aus berechnen sich die Fahrpreise nach den Stationen: Dutzendteich 1. Cl. 12 kr., 2. Cl. 9 kr., 3. Cl. 6 kr.; Feucht 27 kr., 18 kr., 12 kr.; Ochenbruck 39 kr.,

27 kr., 18 kr.; Postbauer 1 fl. 3 kr., 42 kr. und 27 kr.; Neumarkt 1 fl. 24 kr., 57 kr. und 36 kr. Vorgenannte Stationen treten im Personen- und Güterverkehr mit der Bayer. Staatsbahn in directen Verkehr.

Die von der Ostbahngesellschaft herzustellende 1. Vicinalbahn zwischen Wiesau und Tirschenreuth wird nunmehr in Angriff genommen, und werden bereits, da die Linie ausgesteckt, die Grund-Erwerbungen geregelt. Das Terrain, obwohl im Allgemeinen günstig, bietet doch mancherlei Schwierigkeiten, welche vorzüglich durch die auf dieser Strecke sehr zahlreichen Weiher, sowie durch die Nothwendigkeit einer Correction des Raabbettes hervorgerufen werden. Der Ingenieur Mastaglio, welchem auch die Vorarbeiten übertragen waren, ist mit der Ausführung dieser Linie betraut. Bei einigen Weihern, deren Niveau gleich dem Raabspiegel und welche zu entwässern sind, dürften die Hindernisse nicht unbedeutend sein. Die Länge dieser Zweigbahn beträgt 3 Stunden und läuft fast $1^1/_2$ Stdn. von Tirschenreuth ab durch oder an Weihern fort, wobei möglichst die Weiherdämme als Bahnkörper benutzt werden. Von da ab zieht sich die Bahn meist in gerader Linie durch die Staatswaldung, woselbst an geeigneter Stelle ein Holzverladeplatz errichtet wird und mündet dann nach einem grossen Bogen, welcher nöthig, um einigen dortigen Weihern auszuweichen, bei der Station Wiesau in die Hauptlinie. Die Kosten der Ausführung sind auf 312 000 fl. veranschlagt und wird die Stadt Tirschenreuth hierzu 65 000 fl. beischiessen. Die Bahn dürfte, falls sich nicht besondere gänzlich unvorherzusehende Bauschwierigkeiten ergeben, bis Anfang Juli kommenden Jahres dem Verkehr übergeben werden.

Die auf Kosten der Bayer. Generalbergwerks- und Salinenadministration hergestellte, von Amberg nach den Aerarialischen Erzlagern führende Verbindungsbahn wurde am 15. d. M. ihrem Zwecke, dem Verbringen des Eisenerzes von den Gruben nach dem Bahnhof Amberg übergeben. Von den Stollen führt zuerst ein 800 Fuss langes Rollbahngeleise an die Stelle, wo das Erz etc. in die Waggons geschüttet wird. Von hier aus läuft das Geleise in einer Länge von 4250 Fuss bis an die Kreuzungsspur im Bahnhof Amberg. — Nach längeren Verhandlungen kam der Bau im heurigen Jahre zu Stande. Die Bahn wurde theilweise auf dem der Ostbahnverwaltung, theils auf dem dem Aerar gehörigen Grunde ausgeführt. Die Bahn überbrückt die Vils. — Das Steigungsverhältniss ist 1 : 230. Die Kosten werden sich auf 35 000 fl. belaufen, der Anschlag ging auf 33 000 fl.

Vom 1. October d. J. an tritt eine neue Instruction über die Behandlung der fehlenden und der überzähligen Güter auf den Bayerischen Staatsbahnen in Kraft.

⊙ Bayerische Ostbahnen. (Regensburg-Nürnberg.) Die Arbeiten der Bahnstrecke zwischen Mariaort und Laaber auf der neuen Ostbahnlinie von Nürnberg nach Regensburg, welch erstere viele und grosse Schwierigkeiten in den Weg legt und somit bedeutende Kunstbauten erfordert, nehmen bei der günstigen Witterung den erfreulichsten Fortgang. Die Projectirung dieser Bahnstrecke selbst gehört zu den interessantesten Bayerns. Die Nothwendigkeit den im Gebiete der Kreideformation herzustellenden Durchstich der Wasserscheide zwischen Naab und Laaber bei Nittendorf noch in einer technisch zulässigen Tiefe herzustellen, gab nämlich Veranlassung, den Donauübergang möglichst hoch zu legen und von da weg unmittelbar mit der Maximalsteigung von 1:100 bis zur Wasserscheide zu steigen. Bis zur Station Etterzhausen ist das rechtseitige Naabufer von 4 bedeutenden Steinschluchten zerrissen und wechseln daher auf dieser Strecke 58, 74 bis 120 Fuss hohe Bahndämme mit 39 bis 85 Fuss tiefen Felseinschnitten, in welchen einige Höhlen vorkommen, ab. Die im Ganzen hierbei zu bewegende Abtragsmasse beträgt 477 000 Kubikm., bestehend aus gebundenen Sandsteinen. Die Bahnführung von Ettenzhausen nach Eichhofen machte mehrfache Verlegungen der Staatsstrasse nothwendig und sind die neuangelegten Strecken bereits seit Längerem fahrbar. Einer natürlichen Terraineinsattlung folgend, wird bei dem Pfarrdorfe Nittendorf, zunächst dem Strasswirthshause, die Wasserscheide zwischen Naab und Laaber erreicht. Dieselbe ist 370 Fuss über dem Naabwasserspiegel bei Ettenzhausen, und ist hier ein sehr bedeutender Bahneinschnitt geboten, da die Wasserscheide in einer Tiefe von nahe 30 Meter zu durchstechen ist. Früher war anstatt eines Einschnittes die Anlage eines Tunnels hier beabsichtigt. Man musste aber hiervon abgehen und zwar wegen der theilweise tief unter die Bahnsohle reichenden nicht tragfähigen Tegelschichten und der Beweglichkeit, sowie des Wasserreichthums der zu durchbauenden Erdschichten. Aus dem Einschnitte heraustretend gelangt man zur Station Eichhofen, welche eine sehr bedeutende Ausdehnung erhält und wohl auch dem mittleren Laaberthale zunächst als Sammelpunkt dienen wird. Jedenfalls werden, ist diese Bahnstrecke und die Donaubahn vollendet, von welcher eine Vicinalbahn in das untere Laaberthal angelegt wird, viele Touren von Regensburg und durch das Naabthal nach Etterzhausen, Eichhofen, Alling und Prüfening unternommen werden. Von der Station Eichhofen weg steigt die Bahn immer weiter, und nähert sich allmählig dem linken Laaberhochufer bei dem Marktflecken Laaber. Wie das rechtseitige Naabufer, ist auch das linkseitige Laaberhochufer von tiefen Schluchten vielfach durchschnitten und kommen daher auch auf dieser Strecke ungemein grossartige Erdarbeiten vor, die in bedeutenden Felsenan- und Einschnitten und in Dämmen bis zu 40 Meter Höhe bestehen. Die bedeutendsten Erdbewegungen sind zunächst Bergstetten, der Endorfer Damm nebst einem 115 Meter langen Kunstbau, dann der Seelacher Einschnitt, welcher der Hauptmasse nach ähnliches Material wie der Nittendorfer-Einschnitt fördert. Vom Marktflecken Laaber ist die Station nur eine kurze Strecke entfernt.

Was die Bauausführung anbelangt, so ist der Bahnkörper abwechselnd auf Felsanschnitten, abwechselnd auf Böschungen ruhend, nahezu vollendet. Der gegebene kurze Termin für die Felseinschnitte, von denen der am Wirthsberge 86 000 Kubikm. Felsenabtrennungen enthält, führte zur Anwendung von provisorischen Sohlenarbeitsstollen mit verticalen trichterförmigen Aufbrüchen, welche Methode dem Bau sehr zu Statten kam. Die aus 4 Durchfahrten von 113—195 Fuss Länge, mit Sohlencanälen für die Wildwasser bei Schneeabgängen und Wolkenbrüchen bestehenden Kunstbauten sind beinahe vollendet und die Schluchten grösstentheils überbrückt. Die Einschnitte bei Etterzhausen, an Stelle der früher projectirten 2 Tunnels in dem vielfach zerklüfteten Gestein sind bald vollständig ausgehoben. Die Hochbauten der Station Etterzhausen aus Mittel- und 2 Seitenbauten bestehend, welche 200 Fuss über dem Wasserspiegel der Naab an dem Nordgehänge eines prächtig bewaldeten Bergkopfes aufgeführt sind, schliessen einen freien Vorraum ein und ist die Farbenzusammenstellung der bereits ihrer Vollendung nahenden Gebäulichkeiten, welche aus Granit, Sand- und Backsteinen ausgeführt wurden, sehr hübsch. Der Einschnitt bei Nittendorf, in Folge dessen über 350 000 Kubikm. Erde zu bewegen sind, macht an Grossartigkeit und Tiefe einen überraschenden Eindruck. 500 Arbeiter mit 90 Rollwagen sind hierbei beschäftigt und sollen mit Ende Mai des kommenden Jahres auch hier schon die Schienen gelegt werden.

Oesterreich-Ungarische Correspondenz.

Hs Wien, 25. Septbr. 1871. (Steigen der Bahnwerthe. Specielle Ursachen bei der Süd- und Carl-Ludwigsbahn. Prioritäten-Absatz und Verwendung der Betriebs-Ueberschüsse. Ungar. Bahnbau-Bedarf. Unterhandlung betreffs Mohacs-Fünfkirchen. Regierungs-Erlasse über: Bahnbegehung, Bahnunfälle, Signalwagen, Giftstoffe, Kohlen-Sommertarif. Behebung der Kohlennoth und der Rinderpest. Gemeinschaftliche Abrechnung. Mittheilungen über: Dux-Bodenbach, österr. Staatsbahn, böhm. Westbahn, Südbahn, Ebensee-Ischl, Nordwestbahn, ungar. Staatsbahn, Theissbahn, Alföldbahn und Croatische Bahnen.)

Die günstige Stimmung für Eisenbahnwerthe behauptet sich. Namentlich stehen Lombarden und Galizier im Vordergrunde. Bei Ersteren entspinnt sich in der Regel zu jedem Semester der Streit, ob und in welcher Höhe der Coupon eingelöst wird; die Hausse fixirt den November-Coupon schon mit $12^1/_2$ frcs. Es ist aber ungeachtet der an die Eröffnung des Mont-Cenis für die Südbahn geknüpften Hoffnungen und der Colportirung des Gerüchts, dass die Bons auch in anderer, als der entwertheten franz. Valuta bezahlt werden, was thatsächlich nur den s. g. 1871 und 1876 Bons zu Gute kommt — nicht an ein solch günstiges Ergebniss zu denken.

Bei der Carl-Ludwigsbahn sucht man den Erklärungsgrund in einem angeblichen Hausse-Consortium galizischer Adeliger; aber die Beliebtheit dieses Effekts in Berlin, ihre im October d. J. neu zu eröffnende Strecke von Tarnopol nach Podwoloczyska zum Anschluss an das centralrussische Eisenbahnnetz und die in nächster Zeit zu erlangenden Anschlüsse, besonders durch die erste ungar.-galiz. Bahn mit dem gesammten ungarischen Bahnnetze — sind Gründe genug fürs Steigen.

An der guten Stimmung partizipirten noch: Kais. Ferd.-Nordbahn mit 12 fl., Theissbahn, Kaschau-Oderberg und Dux-Bodenbach mit je $1^1/_2$ fl., böhm. Westbahn mit 1 fl. und Nordwestbahn mit $^3/_4$ fl. Avance.

Der Prioritäten-Export ist nach einer kurzen Unterbrechung wieder aufgenommen; es waren deshalb mehrere Chefs Frankfurter und Berliner Häuser in den letzten Tagen hier. Dieser Absatz würde noch schwunghafter betrieben, wenn das Ausland immer kurze Wiener Wechsel als Zahlung remittiren würde, da langes Wien bei den grossen Courschwankungen der Devisen nur schwer zu begeben ist. Ungeachtet des gegen Ende der Bauperiode anhaltenden enormen Geldbedarfs der Bahnen hofft die Börse doch von ihnen allein die Wiedererlangung des normalen Geldmarktes. Bei den steigenden Bahn-Einnahmen begnügen sich die starken Betriebs-Ueberschüsse nämlich nicht mehr mit der 4 Procent Conto-corrente-Verzinsung, sondern ziehen aus der gegenwärtigen finanziellen Conjektur höhern Nutzen.

Der dem wieder zusammengetretenen ungarischen Landtage zur Motivirung des neuen Anlehens nachgewiesene Geldbedarf für den Bahnbedarf stellt sich folgendermassen u. z.

Studium neuer Linien und für die Eisenbahnbau-Direktion	579 839 fl.
Salgo-Tarjan-Ruttek (Theil der ungar. Nordbahn)	7 296 000 „
Karlstadt-Fiume	10 000 000 „
Hatvan-Solznok	3 089 570 „
Alt-Neu-Sohl	4 450 000 „
Bahnhof in Fiume	1 500 000 „
Verbindungsbahnhof Pest-Ofen	1 500 000 „
zusammen	23 415 000 fl.
wofür vom ersten Bahnanlehen zur Verfügung sind:	15 792 000 „
daher der Bedarf noch ausmacht	8 623 409 fl.

Die Refundirungs-Verhandlungen der ungar. Regierung mit der Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft betonen, welch' werthvolles Objekt die von derselben betriebene Mohacs-Fünfkirchner-Bahn ist, welche nach Ausbau der Fünfkirchen-Barcser und Villany-Esseggcr Linie, auch abgesehen von der hoch entwickelten Kohlen-Industrie, ein bedeutendes Verbindungsstück Ungarns bildet, auf welches Eigenthum der Staat nun verzichten würde.

Von der ungar. General-Inspection sind folgende Erlässe an die Bahnverwaltungen ergangen: a) Die zur Bewilligung der technisch-polizeilichen Begehung der Bahn vor deren Eröffnung vorzulegenden Nachweisungen und Behelfe wurden in 14 Punkten zusammengestellt. b) Die Anzeigen eingetretener Bahnunfälle sind sogleich telegraphisch und innerhalb 4 Wochen umständlich mit allen Belegen zu erstellen, darunter auch der Nachweis über die Thätigkeit des betreffenden Bahn-Personals in den letzten 72 Stunden vor dem Unfalle. c) Aus Sicherheitsrücksichten dürfen nach dem Signalwagen keine andere Wagen dem Zuge angehängt werden. Von der österr. Regierung wurde erlassen: a) Die Aufhebung des Verbots der Anwendung des Petroleums bei Signal-Beleuchtung, nachdem die Vervollkommnung der Lampen, die Reinigung der Leuchtstoffe und die aufmerksame Behandlung der Beleuchtungsmittel die Möglichkeit der Selbstentzündung und der Gefährdung der Sicherheit hintanhalten. b) Die Versendung mineralischer Giftstoffe wurde umständlich normirt, insbesondere muss die Verpackung das Verstauben durch die Fugen unmöglich machen, und müssen in den Frachtbriefen die Artikel mit ihrer wirklichen Benennung, nicht aber als Materialwaaren etc. bezeichnet werden. c) Die Bahnverwaltungen sind zur Einführung ermässigter Sommertarife für den Kohlentransport u. z. dahin angewiesen worden, dass dem Publikum für Verlust an Kohlenqualität in Kapitalszinsen durch die billigere Fracht und ermässigte Grubenpreise ein Aequivalent geboten werde, worüber das nothwendige Einvernehmen mit den Kohlen-Gewerken zu pflegen und die Einführung der Sonn- und Feiertagsarbeit anzustreben ist.

Die empfindliche Steigerung der Kohlenpreise wird den Bahnverwaltungen mit Unrecht beigemessen; die Gewerke und Händler sind in ihren Forderungen oft masslos. In Böhmen geschicht besonders viel zur Behebung der Kohlennoth durch Heranziehung der Braunkohle und die Anstrengungen der Bahnen. Der für die kleine Bahn ohnehin grosse Wagenpark der Aussig-Teplitzer Bahn wird um 8 Lokomotiven und 500 Kohlenwagen erhöht; das zweite Geleise der Staatsbahn von Aussig nach Bodenbach wird binnen Kurzem vollendet sein. Dazu kommen noch die grossartigen Erweiterungsarbeiten im Pilsener, Buschtêhrader, Duxer und anderen Kohlen-Revieren Böhmens, welche den Bemühungen der betreffenden Bahnen zu verdanken sind. Die ausgedehntesten Kohlen-Bestellungen aus Deutschland werden aber, so lautet die allgemeine Klage, nicht von den Nachbarbahnen unterstützt, insbesondere werden zwei deutsche Bahnen wegen ihrer Gleichgiltigkeit und der Nichteinhaltung des Wagenturnus genannt. Im Kohlengebiete der am 1. October d. J. zu eröffnenden Dux-Bodenbacher Bahn sind die Preise in wenigen Monaten von 16—18 fl. per Waggon zu 200 Ctr. auf 36—38 fl. gestiegen.

Eine andere Störung ist durch den Ausbruch der Rinderpest in Galizien eingetreten; die bisherigen Fütterungsstationen mussten abgeändert werden und die Approvisionirung Wiens ist ungeachtet der Anstrengungen der Nordbahn in ein bedenkliches Stocken gerathen. — Erfreulicher ist der Fortschritt in den Bemühungen der österr. Staatsbahn zur Realisirung der gemeinschaftlichen Abrechnung. Der den österr.-ungar. Bahnen zugesendete Entwurf eines diesfälligen Reglements zeichnet sich durch Klarheit und Einfachheit aus, so dass mehrseitig der Wunsch geäussert wird, dasselbe ohne weitere Berathung einzuführen und die von der Erfahrung etwa gebotenen Modificationen nachträglich anzubringen.

Die österr. Staatsbahn hat in diesem Jahre eine Mehr-Einnahme gegen 1870 von über 30 Procent; es steht daher zu erwarten, dass sie ungeachtet der neuen Aktien, die frühere Dividende von 35 fl. per Aktie verabfolgen werde. — Die Eröffnung der $2_{,9}$ Meilen langen Bahn von Hohenstadt nach Zöptau, deren Betrieb die Staatsbahn übernimmt, findet nach Bekanntmachung der Generaldirection am 28. September statt.* — Auf dem Prager Bahnhofe der Staatsbahn hat eine solche Güteranhäufung stattgefunden, dass die Intervention der Handelskammer wegen der raschen Abfuhr der Güter unter Hinweisung darauf angesprochen wurde, dass sonst die Erhöhung des Lagerzinses eintreten müsste.

Die Böhmische Westbahn hat mit dem Handelsminister einen eigenthümlichen Conflikt, die Ausmündung der Prager Verbindungsbahn (Franz-Josefsbahn) betreffend, welche nicht konzessionsmässig im Bahnhofe der böhm. Westbahn, sondern in dem der Buschtěhrader Bahn erfolgen soll. Beide, die West- und Franz-Josefs-Bahn haben dagegen in einer energischen Eingabe protestirt und sollen entschlossen sein, einen gerichtlichen Ausspruch zu provoziren. — In dem Ausgleiche mit der „böhmischen Nation" soll auch die Verlegung des Sitzes der böhm. Westbahn nach Prag bestimmt sein. —

* Ab Hohenstedt werden folgende Stationen eröffnet: Heilendorf, Schönberg, Petersdorf-Ullersdorf, Zöptau.

In den fortgesetzten Artikeln der Presse über die statistische Geschichte der Südbahn, die eine Fülle der interessantesten Materials bieten, wird nachgewiesen, dass der Verlust der österr. Regierung bei der Veräusserung der südösterr. Linien 62 Millionen und bei der Abtretung der lombardischen Linien 20 Millionen, somit von ca. 38 Procent der eigenen Kosten betragen hat. Bekanntlich hat die Südbahn von dem Kaufpreise per 100 Mill. noch gegenwärtig 30 Mill. abzutragen.

Die Wechslerbank hat die Konzession zum Bau der Bahn von Ebensee nach Ischl und Steg erworben und um 20000 fl. an eine bereits constituirte Gesellschaft übertragen. Den Bau führt der englische Unternehmer Sharp; das Anlage-Capital unterliegt noch der Berechnung.

Die General-Direction der Nordwestbahn erklärt die Mittheilungen über die Anstände am Thaya-Viadukt für unwahr und stellt die sichere Eröffnung der Strecke Znaim-Stockerau in der ersten Hälfte October d. J. in Aussicht.

Ueber die höheren Direktionsbeamten der ungar. Staatsbahn hatten sich nachtheilige Gerüchte einer bedeutenden Verschuldung verbreitet. Eine strenge Untersuchung führt die Suspendirung von 6 Oberbeamten nach sich. Es sollen dies Folgen des frühern Systems sein. Die Regierung hat nun einem Verwaltungsrathe die Leitung der ungar. Staatsbahnen anvertraut. Man bezeichnet den um das ungar. Eisenbahnwesen hochverdienten General-Inspektor Langer als künftigen Direktor der ungar. Staatsbahnen.

Die Regierung ist mit neuen Anträgen an die Theissbahn herangetreten; sie will den $^6/_{10}$ Kreuzer-Tarif für die Meilenlänge Czegléd-Pest auf der Staatsbahnstrecke Szolnok-Hatvan-Pest gewähren und auf Letzterer ein Doppelgeleise legen, ohne dass die Theissbahn mit der österr. Staatsbahn brechen müsste, da der gegenwärtige Weg nach Pest freigestellt bliebe. Zur Berathung hierüber, sowie wegen Beschaffung der Mittel für die zu erbauenden 2 Strecken, Arad-Lugos-Karansebes-Orsova und Mezo-Tur-Szarvas, hat die Theissbahn ein Verwaltungsraths-Comité gewählt, das bis zum 22. Oktober seine Vorschläge zu erstatten hat.

Die bereits gemeldete Eröffnung der Linie Grosswardein-Csaba der Alföldbahn wird wenig zur angehofften Steigerung der Einnahmen beitragen; ohne die projectirte Fortführung der Alföldbahn bis Fiume bleibt sie eine Sackbahn.

Für die beiden Kroatischen Bahnen Essegg-Sissek und Gradisca-Mitrowitz erfolgt noch im nächsten Monat die wiederholte Concurs-Ausschreibung.

Erste Ungar.-Galiz. Eisenbahn. Baufortschritt mit Ende August 1871. Die gesammte bis Ende August geleistete, Erdbewegung auf der Galizischen Strecke beträgt 2529233 Cubikmeter, als circa $^3/_4$ der Gesammt-Kubatur, was ein Mehr von 355376 cub. meter ergiebt. Vom gesammten Unterbau sind 68 %, vom Oberbau $25_{,6}$ % und vom Hochbau $46_{,5}$% vollendet. Die Zahl der fertigen Unterbau-Objecte beträgt 142 und sind die noch übrigen theils nahezu fertig, theils im Bau begriffen. — Die Wiar- und Wyrwabrücken sind bis zur Auflagerschichte vollendet; die Montirung der Eisenconstruction für die erstere ist vollendet; deren Verschiebung der Vollendung nahe. — Der Oberbau wurde in der Gesammtlänge von 13000 Currentmet. vorgelegt und auf $5_{,700}$ current met. einplanirt; beim Glinner Tunnel wurde das obere Polygon erweitert und zwei Mauergruben von je 6 Met. bis zum Oberbau-Niveau ausgebrochen. Die Zahl der Arbeiter betrug 9174. An Baumaterialien sind 36448 Stück Schienen nebst dem dazu gehörigen Klein-Materiale und 108789 Stück Schwellen, sowie grosse Quantitäten Bau-Rundholz, Schotter etc. vorhanden. Beim Tunnel nächst Lupkow waren täglich durchschnittlich 999 Mann in Verwendung und wurde daselbst eine rege Bauthätigkeit entfaltet.

Auf der Ungarischen, Anfangs October d. J. zu eröffnenden, Strecke Legenye-Mihályi-Hommona waren 1994 Mann beschäftigt und beträgt der fertige Unterbau 97%; vom Oberbau sind 90, vom Hochbau 85% vollendet. Die Länge der Rollbahn beträgt 4500 Met. Auf der Strecke Hommona-Landesgrenze beträgt die Zahl der Arbeiter 1650 Mann und sind vom Unterbau 60, vom Hochbau 20% vollendet.

—tz. **Vereinigte Südösterreichische, Lombardische und Central-Italienische Eisenbahn-Gesellschaft.** (Geschäftsbericht pro 1870.) Am Schlusse des Jahres 1870 hatte das aus 7 Gruppen bestehende Netz dieser Gesellschaft eine Ausdehnung von $513_{,8}$ Meilen, welche im Betriebe standen, im Bau begriffen waren $42_{,7}$ Meilen. Von den vorerwähnten $513_{,8}$ Meilen kommen $260_{,2}$ Meilen auf das Oesterreichische und $253_{,6}$ Meilen auf das Italienische Netz.

Das Gesellschafts-Capital besteht aus 150000000 Fl. Actien, 253558966 Fl. 3procentigen und 25629868 Fl. 5procentigen Obligationen und 99420298 Fl. Bons. In den Jahren 1869 und 1870 sind 18000000 Fl. Bons zur Rückzahlung gelangt, es verbleibt daher ein validirendes Capital von 510609132 Fl., welchem die Baukosten mit 540570536 Fl. gegenüberstehen. In Folge der Ausgleichung dieser Differenz und zur Erfüllung der übrigen Verpflichtungen der Gesellschaft hat dieselbe ein Anlehen von 750000 Obligationen abgeschlossen. Englische Bankhäuser übernahmen dieselben zum Preise von Ls 8„ 7 per Obligation.

Der Stand der Fahrbetriebsmittel ult. 1870 war folgender:

		Es waren im Dienste: Oesterreichisches Netz	Italienisches Netz
Locomotiven . .	Stück	436	596
Personenwagen .	„	908	1820
Lastwagen . . .	„	8138	8251
Diverse Wagen .	„	1192	1203

Ferner 10 Dampfschiffe und 3 Barken für das Italienische Netz und 50 Schotterwagen für den Hafenbau in Triest.

Die Locomotiven haben 1 220 974 Meilen auf dem Oesterreichischen und 1492984 Meilen auf dem Italienischen Netze zurückgelegt.

In Folge der kriegerischen Ereignisse und der damit verbunden gewesenen Stockung des Verkehrs, waren die Betriebs-Ergebnisse keine günstigen. Die Einnahmen zeigten bei dem Oesterreichischen Netze eine Abnahme um 1 260 563 Fl. und bei dem Italienischen Netze um 328 603 Fl. gegen das Vorjahr, während die Ausgaben bei dem Oesterreichischen Netze um 473 182 Fl. und bei dem Italienischen um 556 546 Fl. gestiegen sind.

Es wurden befördert:		Oesterreichisches Netz	Italienisches Netz
Reisende und Militairs in der			
1. Classe		130 239	599 576
2. „		1 006 633	3 433 741
3. „		5 065 119	9 047 634
zusammen		6 201 991	13 080 951
Jeder Reisende hat zurückgelegt .	Meilen	$6,_{246}$	$6,_{045}$
und es sind pro Meile eingenommen	Kr.	$19,_{918}$	$15,_{05}$
Frachtgüter			
1. Classe	Ctr.	2 386 734	24 777 740
2. „	„	1 012 860	6 682 200
3. „	„	170 944	1 745 960
zu ermässigtem Tarife . .	„	58 996 262	30 018 320
zusammen	Ctr.	62 566 800	63 224 220
Jeder Centner hat durchfahren . .	Meilen	$26,_{176}$	$14,_{99}$
Pro Centner u. Meile sind vereinnahmt	Kr.	$1,_{214}$	$1,_{111}$
Gegen das Vorjahr sind mehr befördert	Ctr.	2 005 660	4 260 701
(Eine Abnahme hat namentlich bei Getreide stattgefunden, es wurden 5 877 815 Ctr. weniger befördert.)			
Die Einnahmen haben betragen:			
für Reisende und Militair	Fl.	7 732 818	9 669 542
„ Gepäck und Eilgüter	„	1 146 335	2 496 098
„ Waaren	„	20 365 132	9 497 230
aus verschiedenen Quellen	„	404 502	208 819
zusammen	Fl.	29 648 787	21 871 689
per Bahnmeile	„	113 946	86 245
per Zugsmeile	„	$24,_{28}$	$18,_{43}$
Ausgegeben wurden:			
an allgemeinen Verwaltungs-Auslagen	Fl.	546 995	422 727
für Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	„	2 953 984	2 150 459
„ Zugförderung und Werkstätten	„	3 656 901	3 503 581
„ den Verkehrs- u. commerziellen Dienst	„	3 726 176	3 889 707
zusammen	Fl.	10 884 056	9 966 474
per Bahnmeile	„	41 829	39 300
„ Zugsmeile	„	$8,_{91}$	$8,_{40}$
Die Ausgaben absorbirten von den Einnahmen	Procente	$36,_{7}$	$45,_{6}$
Als Ueberschuss verblieben	Fl.	18 764 731	11 905 215
per Bahnmeile	„	72 117	46 945
„ Zugsmeile	„	$15,_{37}$	$10,_{03}$

Von dem Ueberschusse der Oesterreichischen Linien sind in Abzug zu bringen 900 121 Fl. Antheil an den allgemeinen Kosten, desgl. bei den Italienischen Linien die Antheile an den allgemeinen Kosten, wogegen bei denselben aber die in Folge der Zinsgarantieen erforderlich gewesenen Summen in Zugang kommen. Hiernach verbleibt für die Oesterreichischen Linien ein Reinertrag von 17 864 609 Fl. und für die Italienischen Linien von 12 538 886 Fl., zusammen 30 403 495 Fl. Hiervon kommen in Abzug 205 714 Fl. Saldo des Conto „Betriebsreste früherer Jahre" etc. Zur Verzinsung waren erforderlich: für die Obligationen 15 207 507 Fl., für die Bons 6 420 000 Fl., die Rückzahlung der Obligationen erforderte 1 373 000 Fl., zusammen 23 000 507 Fl., von welchen 146 907 Fl. von den Bau-Conti's neuer Linien zu tragen waren.

Es verblieben 7 344 181 Fl. und 4 262 742 Fl. reservirte Einnahmen früherer Jahre; davon kommen jedoch in Abzug 3 540 434 Fl. Passiv-Saldo des Agio-Conto, mithin Bestand 8 066 489 Fl. Hiervon sind 3 Proc. Dividende (gegen 5 Proc. im Vorjahre) der Actien im Betrage von 4 500 000 Fl. vertheilt und 3 566 489 Fl. dem Gewinn- und Verlust-Conto übertragen.

Directe Verkehre.

Mit Rücksicht auf die erfreulichen Resultate, welche der Rundreisenverkehr während seines kurzen Bestehens geliefert hat und weiters die lebhafte, im fortwährenden Steigen begriffene Betheiligung des reisenden Publicums an demselben, wird die Böhmische Westbahn, um die Reiselust sofort noch mehr zu fördern, bei der nächsten in Bozen am 12. d. M. stattfindenden Süddeutschen Verbandsconferenz die Ausdehnung der sämmtlichen sie betreffenden Rundreisebillete Touren 4, 6, 7, 8, 9, 10, 27, 31, 32, 35, 42 und 49 gleichfalls unter Anwendung der bedeutend ermässigten Taxen, auch auf die 3 Cl., sowie die Aufnahme der Station Pilsen, als Debit- resp Aufenthaltstation für diese Touren in Antrag stellen.

Mit dem 1. November kommt für den directen Güterverkehr zwischen den Stationen der Taunus- und der Nassauischen Bahn ein geänderter Tarif und Waarenverzeichniss zur Anwendung und verliert hierdurch der Tarif und das Waarenverzeichniss vom 1. Februar 1868 und die hierzu gehörenden Nachträge von demselben Zeitpunkte ab seine Gültigkeit.

Personalnachrichten.

Dem Mitgliede der Direction der Köln-Mindener Eisenbahn, Eisenbahn-Director Georg William Offermann und dem Spezial-Director der Rheinischen Eisenbahn, Landrath a. D. Franz Carl Rennen zu Köln, den Charakter als Geheimer Regierungs-Rath, so wie den Betriebs-Directoren bei der Berlin-Anhaltischen resp. Köln-Mindener Eisenbahn, Friedrich Gustav Bieler in Berlin und Gustav Mellin in Köln den Charakter als Bau-Rath, ferner dem technischen Mitgliede der Königlichen Direction der Main-Weserbahn, Eisenbahn-Bau-Inspector Küll, den Charakter als Bau-Rath zu verleihen.

Der Königliche Ober-Betriebs-Inspector bei der Saarbrücker Eisenbahn, Eisenbahn-Betriebs-Director Bensen, ist in die Ober-Betriebs-Inspectorstelle bei der Westfälischen Eisenbahn nach Münster versetzt worden.

Dem Königlichen Eisenbahn-Bau-Inspector Küll zu Cassel ist die bisher commissarisch von ihm verwaltete Stelle des technischen Mitgliedes der Königlichen Direction der Main-Weserbahn definitiv übertragen worden.

Der Königliche Eisenbahn-Bau-Inspector Wiebe in Hannover ist zum Königlichen Ober-Betriebs-Inspector ernannt und demselben die von ihm bisher commissarisch verwaltete Stelle eines solchen bei der Königlichen Eisenbahn-Direction in Hannover nunmehr definitiv übertragen worden.

Der bei der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Hannover beschäftigte bisherige Gerichts-Assessor Eduard Simson ist in Folge seiner definitiven Uebernahme in die Staats-Eisenbahn-Verwaltung zum Regierungs-Assessor ernannt worden.

Halle-Sorau-Gubener Bahn. An Stelle der ausgeschiedenen Belgischen Mitglieder sind die Herren M. Goldschmidt, früher persönlich haftender Gesellschafter der Disconto-Gesellschaft, Fabrikbesitzer Richard Hardt, Oberst v. Langen in den Verwaltungsrath cooptirt und demnächst statt des Herrn Dr. Strousberg, der die Stelle als Vorsitzender niedergelegt hatte, der Staatsminister v. Bernuth zum Vorsitzenden des Verwaltungsraths gewählt.

Schweiz. Der prov. Betriebs-Ingenieur Th. Weiss von Zürich wurde zum Oberingenieur für den Betrieb der Nordostbahn und der Bau-Ingenieur Robert Moser von Herzogenbuchsee, Cantons Bern, z. Z. bei der Kaschau-Oderberger Bahn, zum Oberingenieur für den Bau der Nordostsee-Bahn ernannt.

Württemberg. Dem Baurath Schlierholz bei der Eisenbahn-Baucommission und dem Finanzassessor Bärlein bei der Eisenbahn-Direction wurde der Titel und Rang eines Finanzrathes und dem Bahnhofinspector Wurst in Friedrichshafen der Titel eines Oberinspectors verliehen.

Literatur.

Inhalts-Verzeichniss der besonderen Beilage zum Deutschen Reichs-Anzeiger und Königl. Preuss. Staats-Anzeiger. No. 20 vom 16. September 1871. Zur Geschichte der Norddeutschen Landschaftsmalerei. III. — Salzburg und Gastein. — Der Fortgang des Dombaues zu Köln. — August von Haeften.

Inhalts-Verzeichniss der besonderen Beilage zum Deutschen Reichs-Anzeiger und Königl. Preuss. Staats-Anzeiger. No. 20 und 21. Chronik des Deutschen Reichs. — Zur Erinnerung an Jacob Grimm. — Die Abhandlungen der Königl. Preussischen Academie der Wissenschaften über Deutsche und Preussische Geschichte, Deutsche Sprache und Literatur. — Allgemeine Bücherkunde des Brandenburgisch-Preussischen Staates. — Die Insel Mainau. — Das Programm der Weltausstellung in Wien im Jahre 1873. — Vaterländische Kunstwerke in dem Locale des Vereins der Berliner Künstler.

Ausland.

Italien. Die Eröffnung der Montcenisbahn.* Turin, 19. September. Die Eisenbahnlinie Bussoleno-Modane mit dem grossen Alpentunnel durch den Mont Cenis, welcher sich als technisches Werk der Durchstechung des Isthmus von Suez und der Legung des Transatlantischen Cabels würdig zur Seite stellt, ist vorgestern (Sonntags) am 17. d. M. nach vieljährigen mühsamen und kostspieligen Arbeiten glücklich eröffnet worden. Wir würden nur oft Gesagtes wiederholen, wenn wir die commerzielle Bedeutung des grossartigen Unternehmens ausführlich hier darlegen wollten, welches nicht nur eine neue wichtige Eisenbahnverbindung zwischen zwei Nachbar-Völkern herstellt und den Orient dem Westen Europas via Brindisi-Mont Cenis näher bringt, sondern vor Allem als Pionier weiterer für uns noch wichtigerer Alpen-Schienenwege dasteht, indem sie zeigt, wie die Durchtunnelung des Gotthard, an welcher wir Deutschen ein unmittelbares Interesse haben, keinen namhaften Schwierigkeiten mehr unterliegt.

* Leider ist die nachstehende zum Abdruck in voriger Nummer bestimmte Correspondenz der Redaction verspätet zugegangen. Wir werden in nächster Nummer noch einige Ergänzungen zu derselben bringen.

Beschränken wir uns für heute darauf die glänzenden Festlichkeiten zu beschreiben, welche bei der Einweihung der Bahn stattfanden, die Seitens der Oberitalienischen Bahnverwaltung für den Personenverkehr his Modane bis 1., für Güterverkehr bis 15. October in Verkehr gesetzt werden soll.

Der grosse Eröffnungs-Zug setzte sich Sonntags 6 Uhr 20 Minuten früh vom Turiner Centralbahnhof in Bewegung; an seiner Spitze arbeiteten zwei gewaltige Maschinen, denen zwei elegante Salonwagen mit den italienischen Ministern und eine lange Reihe von Wagen erster Klasse mit etwa 600 Gästen, Präfecten, Bürgermeistern, Comité-Mitgliedern, Ingenieuren und Journalisten folgten. An allen Stationen auf der italienischen Seite hatte sich das Volk in Massen eingefunden und begrüsste den Zug mit Musik, mit Hochrufen auf Italien und mit Hüteschwenken.. In Bussoleno, spielte eine Musikkapelle das Volkslied „Italienische Brüder". Von Meana aus sahen wir tief unter uns in enger Thalschlucht das einst so viel genannte Susa, den bisherige Endpunkt des italienischen Eisenbahnnetzes nach Frankreich hin. In Salbertrand liessen wir die beiden Berglokomotiven zurück und tauschten dafür drei gewöhnliche Maschinen ein, deren erste den Namen „Il Traforo" führte.

Bei der Einfahrt in den Tunnel entwand sich jeder Brust ein lautes Ah! Wir machten uns auf eine Fahrt von 40 Minuten gefasst und durchfuhren den Tunel in 22 Minuten ohne von Rauch und Hitze zu leiden. Rauch war fast gar nicht zu verspüren und die Wärme erreichte nur 23 Grad Reaumur. Die Ausfahrt ins Freie war nicht minder überraschend.*

Nach Bardonnecchia zurückgekehrt, fanden wir dort eine Gesellschaft von etwa 700 Personen, welche mit späteren Zügen eingetroffen und nun damit heschäftigt war, die verschiedenen Maschinen und sonstigen Vorrichtungen zu besichtigen, deren man sich beim Durchstich des Berges bedient hatte. Aber noch ein Gegenstand von Interesse zog die Aufmerksamkeit der Gäste auf sich. Man denke nur, welche ungeheure Massen von Gesteintrümmern eine künstlich hergestellte Höhlung von solcher Ausdehnung, wie die des Tunel liefern muss. Bei Beginn der Arbeiten auf der italienischen Seite brachte man selbe neben der Einfahrt in den Tunel auf einen Haufen. Später, als die Arbeiter immer weiter in das Innere des Berges vordrangen, schaffte man die Trümmer auf Rollwagen heraus und so wuchs im Laufe von dreizehn Jahren ein förmlicher Berg an. Schnee und Wasser thaten das Ihre, dass die Masse sich allmählig setzte, und dass es mit der Zeit an einer immer höher werdenden Humusschichte nicht fehlte und unsere Epigonen werden sich vielleicht einmal den Kopf zerbrechen, um sich zu erklären, wie ein Hügel von ein paar Hundert Meter Länge und einigen zwanzig Meter Höhe aus den verschiedensten Gesteinsarten anwachsen konnte, denn Kalk, Antracit, Quarz u. A. liegen friedlich bei einander oder eigentlich schichtenweise über einander.

Diesen Hügel hatte Grattoni ersehen, um sein Banketzelt darauf zu errichten. Denn ohne Banket konnte man ja doch die Gäste nicht heimschicken.

Der Pavillon hatte eine Länge von 200 Meter und eine Breite von 18; das schärfste Auge war nicht mehr im Stande von dem einen Ende Jemanden am andern genau zu erkennen. Die Tafeln massen zusammen 400 Meter und konnten gegen 1200 Gäste aufnehmen. Indess blieb doch mancher Platz davon leer. Der Blick durch den festlich geschmückten Raum war ein zauberhaft schöner. Decke und Wände des Zeltes bestanden aus weisser Leinwand mit rothen und grünen Sternstreifen, so dass das Ganze in den italienischen Nationalfarben prangte. Ueberall schlangen sich Blumen- und Laubgewinde an Decke und Wänden und von ersteren schwebten plastisch gearbeitete Engel herab, welche Blumen auf die Gäste zu streuen schienen.

Das Banket war herrlich und kostete der Gesellschaft der oberitalienischen Bahnen volle 50,000 Frcs. Ihnen über die Trinksprüche zu berichten, werden Sie mir wohl erlassen, die politischen Journale haben sich dieses Stoffes längst bemächtigt und selben gehörig ausgenutzt.

Gegen Ende des Mahles traf die Nachricht ein, Graf Remusat werde in kurzer Frist in Modane eintreffen. Auf diess hin verliess Visconti-Venosta den Pavillon und begab sich in Begleitung Menabrea's und anderer hervorragender Männer mittelst Separatzuges nach Modane um dortselbst seinen Collegen zu empfangen und nach Turin zu geleiten.

Wir Andern besetzten in bunter Reihe den bereit stehenden Zug der uns gegen 9 Uhr nach der Hauptstadt Turins zurückbrachte.

Auf allen Stationen, und waren die Orte auch noch so klein, wurden wir wiederum auf das Herzlichste empfangen, es war als ob die Begeisterung des Volkes im Laufe des Tage noch gewachsen wäre. In Oulx und Bussoleno harrte unsrer Musik und empfing uns mit dem Vortrag patriotischer Lieder und des pompösen Königsmarsches. Der alpenhafte Charakter der Landschaft machte allmählig wieder dem südlichen Platz und während wir an Nuss- und Kastanienbäumen wie vorher an dunklen Tannen vorüherschossen, umspielten uns wieder weichere Lüfte.

Noch waren wir manchen Kilometer von Turin entfernt, als wir schon eine hell leuchtende Wolke über der Stadt schweben sahen. Turin hatte sich bereits dem heutigen Tage zu Ehren in ein strahlendes Gewand gekleidet und als wir in dem Bahnhof einfuhren, schlossen wir einen Augenblick die Augen von Licht und Glanz geblendet.

Italien ist seiner köstlichen Illuminationen halber in der ganzen Welt berühmt und das mit Recht. Es machte auch bei dieser Gelegenheit seinem Rufe keine Unehre und schwamm in einem Lichtmeere. Der Gedanke den langen Königscorso vom Bahnhofe an bis zur Eisenbrücke mittels Hunderten von lampentragender Bogen in einem Tunnel umzuwandeln war zum mindesten originell, ob ästhetisch zu rechtfertigen ist eine Frage die Andere entscheiden mögen. Ganz Turin war auf den Beinen, Alt und Jung, Männer und Frauen drängten sich in den Strassen und es begann schon die Dämmerung als es auf den Strassen wieder ruhig ward.

Der Morgen des zweiten Festtages war der Ruhe gewidmet. Um Mittag wurden die Feierlichkeiten mit der Enthüllung des Denkmals des Arbeitsministers Paleocapa auf dem Platze San Quintino wieder aufgenommen. Der betreffende Künstler, M. O. Tabacchi aus Mailand, hat den berühmten Ingenieur im Lehnstuhle sitzend dargestellt. Die Inschriften auf den vier Seiten des Sockels fallen eben nicht durch monumentale Kürze auf, und geben des Gefeierten Stand, Geburtsort und Tag, Todestag und Verdienste um die Unification Venedigs mit Piemont und um den Durchstich des Isthmus von Suez sowie des Montcenis umständlich genug an. Das Denkmal kam durch freiwillige Beiträge aus allen Theilen Italiens zu Stande. Die Festrede hielt, in Beisein des Prinzen Eugen, des Verlebten Freund Graf Citadella aus Padua.

Den Nachmittag füllten die Eröffnung der landwirthschaftlichen Ausstellung, die Einweihung des neuen Lokales für die Industrie-Ausstellung, der Beginn des Scheibenschiessens und die Eröffnung der Viehausstellung aus.

Was die landwirthschaftliche Ausstellung betrifft, so sagt uns ein Sachverständiger, selbe sei auch hinter den bescheidensten Erwartungen zurückgeblieben, obwohl man alles Mögliche herbeigeschafft. Anlangend die Industrieausstellung, so bot sie nach ächt italienischer Sitte wieder ein Sammelsurium von wenigem Guten, vielem Mittelmässigen und einem hübschen Quantum ganz Werthlosen. Es kommt den Leuten hier zu Lande eben alles auf den Schein an.

Kurz nach 6 Uhr, als zur Stunde, zu der das Festbanket beginnen sollte, welches die Stadt Turin ihren Gästen gab, fuhren wir nach dem Palazzo Carignano, dem ehemaligen Sitze des piemontesischen Parlaments. Die Zahl der Geladenen belief sich auf 1000, man scheint auf vielfache Ablehnungen gerechnet zu haben, denn es waren nur 800 Gedecke vorhanden und auch von diesen blieben noch an hundert unbenutzt. Der Anblick des festlich geschmückten Saales und der von Orden strahlenden Gäste, sowie der von reich gekleideten Damen besetzten Galerien war ein überaus imposanter.

Auch die bei diesem Festmahle gesprochenen Tischreden sind im Allgemeinen zureichend bekannt; so mag es mir denn gestattet sein, des Toastes besonders zu gedenken, welchen der Geschäftsträger des Deutschen Reiches Herr v. Wesdehlen in Abwesenheit des Gesandten Grafen Brassier Saint Simon ausbrachte. Graf Remusad schmeichelte den Italienern in auffälliger Weise und es sollte mich für das junge Königreich freuen, wenn nicht noch eine Zeit kommt, in der aus den Pfötchen, die heute so weich streichelten, scharfe Krallen springen. Hr. v. Wesdehlen seinerseits beglückwünschte Italien zur Legung der ersten Bresche in den Wall der Alpen. Aber noch sei die Arbeit nicht zu Ende und bereits stehe eine neue vor der Thüre, die Deutschland und anderen Ländern nicht minder grosse Vortheile in Aussicht stelle. Bei dem einen Alpen-Uebergange könne und werde es nicht bleiben. Im Ver-

---

* Wenn etwas einen Missklang in den allgemeinen Jubel des Tages bringen konnte, so war es die Unfreundlichkeit und offenbare Missgunst der Franzosen, die eine überaus kalte Haltung zeigten. In Modane kein Ruf, keine Flagge, kein Gruss. Statt des angeblich erkrankten Präfecten von Chambery erschien der Unterpräfect von Saint-Jean de Maurienne um die italienischen Minister zu begrüssen. Das Zusammentreffen der französischen und italienischen Minister war kühl genug und auch ihre beiderseitigen Landsleute nahmen nicht nur fast gar keine Notiz von einander, sondern mieden sich sogar in ziemlich auffälliger Weise.

Wohl gibt es seit dem 17. zwischen Italien und Frankreich keine Alpen mehr, aber jedem Unbefangenen musste es vorgestern klar werden, dass zwischen beiden Völkern eine arge Spannung eingetreten ist, deren Folgen sich im Augenblick gar nicht absehen lassen. Italien hatte dem Nachbarvolke freundlich seine Hand gereicht, wenn Frankreich selbe nicht mit gleicher Freundlichkeit nahm, ist es nicht Italiens Schuld.

An das Personal der französischen Mittelmeer-Bahngesellschaft waren 120 Einladungskarten überschickt worden; der Hass der Franzosen aber ging soweit, dass der Director der Gesellschaft jeden Bediensteten, der der Einladung Folge leistete, mit sofortiger Entlassung bedrohte. Visconti-Venosta hatte durch den italienischen Gesandten Nigra die genannte Gesellschaft um Ablassung eines Extrazuges zum Feste ersuchen lassen, Nigra aber eine abschlägige Antwort erhalten, weil es unmöglich sei. In Modane fehlt es noch an Bahnbeamten. Von italienischer Seite ward desshalb das Ansuchen gestellt, wenigstens für diese Tage in genannter Richtung Sorge zu tragen. Darauf abschlägige Antwort. Nun erklärte man von italienischer Seite, man wolle für diese Zeit das nöthige Personal leihweise stellen. Keine Antwort! Den Commentar überlassen wir dem Leser.

laufe seiner Rede dankte er dann noch der Stadt Turin für die den Anwesenden gewährte Gastfreundschaft und sprach den Wunsch aus, diese Festtage möchten für Turin der Ausgangspunkt einer neuen glorreichen Aera sein.

Nach Schluss des Bankets, der gegen 9 Uhr erfolgte, zerstreuten sich die Gäste nach allen Strichen der Windrose. Während die Einen ermüdet ihr Lager suchten, zog Andere der öffentliche Ball auf dem Verfassungsplatz und das Concert auf dem grossen Schlossplatz, wieder Andere der Abend an, den der Präfect gab, und es war Mitternacht herangekommen, bis es auf den Strassen und Plätzen wieder ruhig ward. —

So nehmen wir denn Abschied von dem schönen Turin, das uns so gastfreundlich aufnahm und festhielt. Wir Deutsche namentlich nehmen das Bewustsein mit uns, dass nichts die Eintracht zwischen den Gastfreunden trübte, und dass wir recht wohl fühlten, dass man in uns die Söhne einer grossen, Italien befreundeten Nation ehrte.

Russland. (Poti-Tiflis. Brest-Grajewo.) Die Poti-Tifliser Eisenbahn wurde, wie die Nat.-Z. berichtet, am 26. August eröffnet.

Die Warschauer „Handelszeitung" macht über die im Bau begriffenen, in der Festung Brest-Litowsk sich kreuzenden Bahnen folgende Angaben: Die Brest-Grajewo-Bahn, die Brest-Litowsk mit Königsberg verbindet, geht ihrer Vollendung entgegen, indem sämmtliche Erdarbeiten bereits beendet sind; 2) die Linie Brest-Smolensk ist vollendet und soll binnen wenigen Tagen eröffnet werden; 3) die Linie Brest-Kijew wird ebenfalls bis zu 25 Meilen von Brest bereits von Arbeitszügen befahren. An der weiteren Strecke bis nach Berditschew wird eifrigst gearbeitet. Die Locomotiven und Schienen sind aus dem Auslande, die Waarenwaggons aus Riga bezogen. Die Eröffnung der Bahn, oder wenigstens eines bedeutenden Theiles derselben, steht im nächsten Jahre mit Bestimmtheit zu erwarten.

Schweiz. (Rigibahn.) An der Eisenbahn von Staffelhöhe nach Kulm, 5545', wird fleissig gearbeitet, sogar an Sonntagen. Staffel vorbei hat es seine Schwierigkeiten, weil daselbst 2 neue Häuser aufgeführt, die hinderlich sind; wie geholfen werden soll, ist noch unentschieden. Die Eisenbahn erleichtert sehr die Transporte; bisher musste alles Bau-, Heiz- und Nahrungsmaterial auf den Schultern herbeigeschafft werden, was sehr kostspielig war; wenn die Eisenbahn bis auf die Kulmhöhe fertig sein wird, wird der Transport für die Gastgeber bedeutend billiger kommen.

Schweiz. (Generalversammlung der Westbahn und Gotthardsubventionen. Projectirte Jurabahn.) Zürich, im September. Die vereinigte Generalversammlung der Schweizer Westbahnen, welche am 4. September in Lausanne abgehalten wurde, genehmigte die Convention betreffend Erneuerung des Vertrages der Gesellschaft der Westschweizerischen Bahnen zu gemeinsamem Betrieb nach fünfstündiger lebhafter Debatte. Hinsichtlich der Verlängerung auf 30 Jahre und des Achtmillionen-Anlehens wurde keinerlei Abänderung des Projectes beantragt. Dagegen hat der grosse Rath von Waadt noch seine Einwilligung zu ertheilen, und glaubt man, dass derselbe solche an gewisse Bedingungen knüpfen wird. Ebenso wie der grosse Rath von Schaffhausen an die zur Complettirung der Schweizerischen Rate für die Subvention der Gotthardbahn noch fehlenden 500 000 Fr. jüngst einen Beitrag von 150 000 Fr. beschlossen hat, beantragt der Gemeinderath der Stadt Bern einen solchen von 100 000 Fr. und hat Zofingen 20 000 Fr. votirt, so dass der kleine Rest bald aufgebracht sein wird.

Das „Journ. de Belfort" meldet, die Französische Verwaltung des Oberrheins habe beschlossen, über eine Verbindungsbahn zwischen Petit-Croix (Grenzort an der neuen Französ.-Deutschen Grenze bei Belfort an der Linie Belfort-Basel. Die Redact.) und Delle, mit Pruntrut Studien veranstalten zu lassen. Durch den Friedensvertrag vom 1. März 1871 hat die Französische Ostbahn den directen Anschluss an die Schweiz verloren und sie muss daher einen andern suchen. Ein Blick auf die Karte zeigt, dass dieser einzige Punkt in Delle liegt, das zwar noch nicht mit dem Schweizerischen Eisenbahnnetze in Verbindung steht, das aber nächstens damit in Beziehung gebracht werden wird.* Die Eisenbahnarbeiten zwischen Delle und Pruntrut rücken der Vollendung entgegen. Eine Thatsache ist ferner, dass die Nord- und Ostschweiz eine directe Verbindung mit Frankreich unbedingt haben muss und ernstliche Studien eines Tracé's zwischen Basel und Pruntrut nicht lange mehr auf sich warten lassen werden. Die ersten Vorarbeiten beziffern die Länge der Distanz von Basel nach Delle über Delsberg und Pruntrut auf ca. 65 Kilometer. Die Länge der bestehenden Eisenbahn von Delle nach Belfort über Montbeliard beträgt 56 Kilometer, während die neue Linie, welche gegenwärtig untersucht wird, nur 22 Kilometer enthält.

Englische Eisenbahn-Dividende. Zum erstenmal seit Erlass der Eisenbahnacte von 1844 tritt jetzt der Fall ein, dass die Bestimmung zur Anwendung kommt, nach welcher, wenn eine Eisenbahn während 3 Jahre eine Dividende von 10 Proc. bezahlt, eine Reduction ihres Tarifs zu erfolgen hat, über welche sie sich mit dem Finanzministerium zu vernehmen, dass seinerseits dann die Garantie gegen etwaige Ausfälle zu übernehmen hat. Die in solcher Weise vereinbarten neuen Tarife sollen dann unverändert für die nächsten 21 Jahre gelten. „Economist" hält dies bei der Ausdehnung, den die Eisenbahnen genommen, und den seit 1844 veränderten Verhältnissen für ganz unausführbar, denn die Regierung müsste bei Uebernahme einer Garantie auch eine Controle üben, und würde dadurch in beständigen Streit mit den Verwaltungen kommen; letztere würden wohl so klug sein, zur Vermeidung der Regierungseinmischung ihre Tarife selbst zu revidiren.

Eisenbahn-Kalender.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
10. Oct.	zu Bromberg	Preuss. Ostbahn	Steinkohlen	809
10. „	zu Ludwigshafen	Pfälzer B.	Hölzer und Steine	—
12. „	zu Elberfeld	Berg.-Märk E.	Erdarbeiten bei Rimbeck	—
12. „	zu Frankf. a/O.	Niederschles.-Märk.	Nutzholz	810
15. „	zu Dresden	Sächs. Staatsb.	Kleineisenzeug pro 1872	810
15. „	zu Hamburg	Venlo-Hamburg. E.	hydraulische Arbeiten auf Bahnhof Hamburg	810
19. „	zu Köln	Köln-Mindener E.	1000 Wagen	809
21. „	zu Breslau	Oberschlesische E.	Uebernahme des Transport-Geschäfts auf der schmalspurigen Eisenbahn	809

Das Dänische Ministerium des Innern hat eine Prämie von 500 Dänischen Friedrichsd'or für das beste Project zu einer festen Brücke über den Liimfjord von Aalborg nach Hörresundby ausgesetzt. Siehe Advertisement S. 808.

* Die Karte zeigt, dass mittelst der in Bau begriffenen Grenzbahn Delle-Pruntrut nur ein Anschluss des Schweizer Eisenbahn-Netzes an die Linie der Paris-Lyon-Mittelmeergesellschaft angestrebt wurde, ohne dass jedoch von Pruntrut aus, welches auf Schweizergebiet liegt, bis jetzt ein Anschluss an das Schweizer Bahnnetz in Aussicht stand. In Folge der veränderten politischen Verhältnisse würde, wenn neben Pruntrut-Delle die nachstehend erwähnte projectirte Verbindungsbahn Petit-Croix-Delle gebaut würde, Frankreich einen doppelten Anschluss an das Schweizer Eisenbahnnetz via Delle-Pruntrut erlangen, nämlich sowohl für das Ostbahn- als das Mittelmeer-Bahnnetz. Die Redaction.

OFFICIELLE ANZEIGEN.

(Officielle Anzeigen sind an die Redaction (nicht an die Expedition) der Zeitung zu richten.)

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Vom **1. October** cr. ab treten auf den einzelnen Strecken der diesseitigen Bahnen Aenderungen im Fahrplan der nachfolgenden Züge ein:

a) **auf der Strecke Hannover-Harburg.**

		Zug No. 48.	Zug No. 46.
		Abends	Abends
Harburg	ab	9^{20}	7^{36}
Lüneburg	ab	10^{11}	10^{26}
Uelzen	ab	10^{56}	an 11^{48}
Celle	ab	11^{58}	
Hannover	an	1^{0} Morgens	

		Zug No. 27.	Zug No. 37.
		Vormittags	Nachmittags
Hannover	ab	11^{0}	4^{0}
Celle	ab	12^{16}	5^{9}
Uelzen	ab	1^{36}	6^{21}
Lüneburg	ab	2^{31}	7^{7}
Harburg	an	3^{26}	7^{55}
		Nachmittags	Abends

		No. 59.	No. 61.	No. 63.
		Vormittags	Nachmittags	Abends
Geestemünde	ab	8^{34}	2^{25}	7^{49}
Bremen	an	10^{22}	4^{14}	9^{40}
„	ab	10^{42}	4^{32}	10^{0}
Hannover	an	1^{44}	8^{5}	12^{48}
		Nachmittags	Abends	

b) **Lüneburg-Hohnstorf.**

		Zug No. 27. Nachmittags	Zug No. 37. Abends
Lüneburg	ab	2^{34}	7^{9}
Hohnstorf	an	3^{3}	7^{37}

		Zug No. 48. Abends
Hohnstorf	ab	9^{25}
Lüneburg	an	9^{52}

c) **Nordstemmen-Hildesheim-Lehrte.**

		Zug No. 25. Morgens	Zug No. 33. Nachmittags	Zug No. 37. Nachmittags
Nordstemmen	ab	6^{37}	1^{5}	3^{14}
Hildesheim	ab	6^{59}	1^{32}	3^{36}
Lehrte	an	7^{42}	2^{24}	4^{19}
	ab	7^{54}	2^{31}	4^{28}
Hannover	an	8^{18}	2^{48}	4^{55}

		No. 48. Nachts	No. 24. Vormittags	No. 34. Nachmittags
Lehrte	ab	12^{40}	8^{30}	2^{45}
Hildesheim	an	1^{24}	9^{14}	3^{29}
Nordstemmen	an	—	9^{46}	4^{45}

d) **Hannover-Cassel.**

		No. 48. Nachts	No. 30. Nachmittags
Hannover	ab	1^{20}	12^{30}
Kreiensen	ab	3^{0}	2^{26}
Northeim	ab	3^{21}	2^{51}
Göttingen	ab	3^{46}	3^{16}
Cassel	an	5^{10} Morgens	4^{40}

		No. 25. Morgens	No. 27. Morgens	No. 37. Vormittags	No. 43. Nachmittags	No. 51. Abends
Cassel	ab	3^{6}	6^{4}	11^{34}	5^{44}	10^{54}
Göttingen	ab	4^{36}	7^{42}	1^{11}	7^{33}	12^{26}
Northeim	ab	5^{0}	8^{15}	1^{35}	8^{10}	12^{52}
Kreiensen	ab	5^{32}	8^{53}	2^{23}	8^{48}	1^{23}
Hannover	an	7^{25}	10^{38} Vormittags	3^{45} Nachmittags	10^{47} Abends	2^{46} Morgens

e) **Northeim-Nordhausen.**

		No. 28. Morgens	No. 30. Nachmittags	No. 144. Nachmittags	No. 34. Abends
Northeim	ab	8^{24}	2^{56}	4^{25}	8^{18}
Herzberg	ab	9^{12}	3^{40}	6^{20}	9^{11}
Nordhausen	an	10^{31} Vormittags	4^{55}	9^{0} Abends	10^{38}

		No. 37. Vormittags	No. 139. Nachmittags	No. 43. Nachmittags	No. 51. Abends
Nordhausen	ab	11^{18}	1^{40}	4^{55}	10^{43}
Herzberg	ab	12^{40}	4^{21}	6^{8}	11^{57}
Northeim	an	1^{23}	5^{40}	6^{50} Abends	12^{37} Nachts

f) **Geestemünde-Hannover.**

		No. 50. Mrgs.	No. 52. Vormittags	No. 54. Vormittags	No. 56. Nachmittags
Hannover	ab	3^{13}	8^{48}	11^{5}	3^{19}
Bremen	an	6^{30}	11^{57}	3^{20} Nachm.	6^{4}
	ab	7^{10}	12^{8} Nachm.	4^{4} „	6^{27}
Geestemünde	an	9^{0}	1^{55} „	6^{35} Abends	8^{19} Abends

g) **Auf der Strecke Burg-Lesum-Grohn-Vegesack.**

		No. 57. Morgens	No. 59. Morgens	No. 135. Nachm.	No. 67. Abends	No. 63. Abends
Grohn-Vegesack	ab	6^{3}	9^{40}	12^{9}	6^{29}	8^{53}
Burg-Lesum	an	6^{20}	9^{55}	12^{24}	6^{45}	9^{8}

h) **Auf der Strecke Minden-Braunschweig.**

		Zug No. 16 Nachmittags			Zug No. 9. Morgens
Braunschweig	ab	1^{45}	Hannover	ab	5^{45}
Lehrte	ab	2^{31}	Lehrte	ab	6^{14}
Hannover	ab	2^{59}	Peine	ab	6^{41}
Minden	an	4^{10}	Braunschweig	an	7^{16}

Das Weitere besagen die auf den Stationen ausgehängten Fahrpläne, welche daselbst auch käuflich zu haben sind.

Hannover den 20. September 1871.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Marbach.

Königlich Preussische Ostbahn.

Winter-Fahrplan

für die Strecke Danzig-Neufahrwasser vom 1. October d. Js. ab bis auf Weiteres.

A. Danzig-Neufahrwasser.

Stationen		Züge XXXI		I		XXXIII		V		III	
		mit Personenbeförderung in allen 4 Wagen-Classen									
		U. Morgs.	M.	U. Morgs.	M.	U. Nachm.	M.	U. Nachm.	M.	U. Abends	M.
Danzig Lege Thor	Abfahrt	6	31	9	32	1	46	4	21	10	10
Danzig Hohe Thor	„	6	45	9	47	2	.	4	38	10	24
Neufahrwasser . .	Ankunft	6	57	9	59	2	12	4	50	10	36

B. Neufahrwasser-Danzig.

Stationen		Züge XXXII		VI		XXXIV		II		XXXVIII	
		mit Personenbeförderung in allen 4 Wagen-Classen									
		U. Morg.	M.	U. Vorm.	M.	U. Nachm.	M	U. Abend	M.	U. Abends	M.
Neufahrwasser .	Abfahrt	7	20	11	23	3	30	6	41	10	50
Danzig Hohe Thor	„	7	34	11	40	3	44	6	56	11	4
Danzig Lege Thor	Ankunft	7	46	11	52	3	56	7	8	11	16

Bromberg, den 18. September 1871.

Königliche Direktion der Ostbahn.

Jütisch-Fünen'sche Eisenbahn.

Advertisement.

Project for the construction of a permanent Bridge over the Liimfjord.

The Royal Danish Ministry of the Interior, being desirous by public competition to procure an efficient design of a permanent Bridge over the Liimfjord, between Aalborg and Nórre-Sundby, hereby offers a prize of 500 Danish Frederiksd'or for the best plan proposed to effect the above purpose.

The designs, to which may be added tenders for undertaking the construction of the Bridge by contract, are to be submitted before the 1st January 1872.

Further information will be supplied to parties, who may wish to compete, on application by letter addressed to the Director of the Danish State Railways, residing at Aarhuus Denmark, or to Mr. H. W. Caspersen. C. E. 11. Elswick Lane. Newcastle on Tyne.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen.*

Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung des Königlichen Finanz-Ministeriums vom 22. dies. Mon., die Betriebseröffnung der Staatsbahnstrecken Radeberg-Kamenz betreffend, wird hiermit veröffentlicht, dass für den Verkehr dieser Linie die Specialbestimmungen der Königl. Sächs. Staatseisenbahnen etc. zum Bundesbetriebs-Reglement vom **1. October 1870** Geltung haben und Tarife für Personen- und Güterbeförderung von und nach den Stationen der Linie Radeberg-Kamenz in einem den **1. October d. Js.** in Kraft tretenden III. Nachtrage zu den gedachten Specialbestimmungen enthalten sind.

Dresden, am 25. September 1871.

Königl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Oberschlesische Eisenbahn.

Das Transportgeschäft auf der der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft gehörigen, zur Zeit ca. 12 Meilen langen schmalspurigen Zweigbahn im Oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenreviere soll vom 1. October 1872 ab auf weitere 12 Jahre an einen Unternehmer im Wege der Licitation vergeben werden.

Die Licitations- und Vertragsbedingungen liegen in unserem Centralbüreau hierselbst, sowie bei den Königlichen Betriebs-Inspectionen zu Beuten O/S. und zu Kattowitz zur Einsicht aus und können von uns auf portofreien Antrag an Licitations-Lustige übersandt werden.

Die Oberschlesische Zweigbahn verbindet den grösseren Theil der hervorragendsten Hüttenwerke und Gruben des Oberschlesischen Bergwerksreviers untereinander und mit der Oberschlesischen Hauptbahn. Die Frequenz betrug im Jahre 1870 ca. 28 000 000 Centnermeilen.

Bei Beginn der Contractsperiode ist eine Caution von 50 000 Thlrn., bei der Licitation eine Caution von 1000 Thlrn. und binnen 8 Tagen nach ertheiltem Zuschlag von demjenigen Bieter, welchem der Zuschlag ertheilt worden, eine Caution von 10 000 Thlrn. baar oder in courshabenden inländischen Werthpapieren bei unserer Hauptcasse niederzulegen.

Mit der Ueberlassung des Transportsgeschäfts kann die Verpachtung unserer Maschinen-Werkstätte zu Kattowitz verbunden werden.

Gebote sind bis zum

21. October d. J. Vormittags 10 Uhr

schriftlich und versiegelt mit der Aufschrift

„Submission auf Uebernahme des Transportgeschäfts auf der schmalspurigen Zweigbahn“

an uns einzureichen. Licitanten, welche die Caution von 1000 Thlrn. bis zu diesem Termine nicht hinterlegt haben oder in dem Termine selbst nicht sofort deponiren, werden nicht berücksichtigt.

Die Offerten werden zu der bezeichneten Stunde in dem grossen Sitzungssaale des Centralbahnhofes hierselbst von einem von uns hierzu bestellten Commissarius geöffnet werden.

Den Zuschlag behalten wir uns nach freiem Ermessen 4 Wochen lang vom 21. October d. J. an gerechnet vor.

Breslau, den 9. September 1871.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Anfertigung von

300 Stück vierrädrigen Coulissenwagen, in Loosen zu 50 Stück, ablieferbar mit je 1/5 in den Monaten August bis December 1872, und von

700 Stück vierrädrigen Kohlenwagen, in Loosen zu 70 Stück, ablieferbar mit je 1/7 in den Monaten Juni bis December 1872,

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die maassgebenden Zeichnungen und Bedingungen liegen in unserm hiesigen Centralbüreau und im Büreau des Vorstehers unserer Wagenverwaltung in Dortmund zur Einsicht offen, werden auch auf Verlangen gegen Erstattung der Kosten verabfolgt.

Lieferungslustige wollen ihre, mit der äusseren Bezeichnung „Submission auf Güterwagen“ zu versehende Offerte bis zum **19. October c. Abends** an uns einreichen. Die Submissionen bleiben für die Anbieter bis zum 11. November c. verbindlich.

Köln, 20. September 1871. **Die Direction.**

* Da die nachstehende Bekanntmachung erst bei Schluss der Nummer uns zugeht, können wir den zugehörigen Fahrplan erst in nächster Nummer zum Abdruck bringen.

Leipzig-Zeitzer Eisenbahn.

Die zur Herstellung des Bahnkörpers der Leipzig-Zeitzer Eisenbahn, I. Section, auf der Strecke zwischen Barneck und Eythra erforderlichen

Erdarbeiten mit einer Massenbewegung von 164 700 Cubik-Metern, veranschlagt zu ca. 40 700 Thlr.,

sowie die Ausführung und die Materiallieferung der dazu gehörigen

Kunstbauten mit ca. 2330 Cubik-Metern Mauerwerk,

sollen im Wege der öffentlichen Submission an geeignete Unternehmer übertragen werden.

Submissionsbedingungen, sowie Pläne und Kostenanschläge sind im Bau-Büreau zu Leipzig, Wiesenstrasse No. 5, an den Wochentagen einzusehen, erstere auch daselbst auf Ansuchen unentgeldlich in Empfang zu nehmen.

Offerten, mit der in den Bedingungen angegebenen Aufschrift sind versiegelt bis

Sonnabend den 30. September Vormittags 10 Uhr

im genannten Baubüreau portofrei einzureichen, woselbst sie um diese Zeit in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Leipzig, am 10. September 1871.

Der Abtheilungs-Baumeister.
Ernst Kohl.

Königl. Preussische Ostbahn.

Die Lieferung von 90 000 000 Kilogramm Maschinen- (Stück) Kohlen und 1 660 000 Kilogramm Schmiedekohlen für die Königliche Ostbahn soll in öffentlicher Submission verdungen werden. Offerten hierauf sind an uns portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Steinkohlen für die Königliche Ostbahn“

versehen, bis zu dem auf

Dienstag den 10. October cr. Vormittags 11 Uhr

in unserm Central-Bureau auf dem hiesigen Bahnhofe anstehenden Termin einzureichen, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Später eingehende, oder den Bedingungen nicht entsprechende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungsbedingungen liegen auf den Börsen zu Königsberg i/Pr., Danzig und Breslau, so wie in unserm Central-Bureau hierselbst zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie, an unsern Bureau-Vorsteher Reiser hierselbst gerichtete Gesuche unentgeltlich mitgetheilt.

Bromberg, den 10. September 1871.

Königliche Direction der Ostbahn.

Königl. Preussische Ostbahn.

Es sollen 3 Stück ungekuppelte Schnellzug-Locomotiven nebst Tendern und 9 Stück ungekuppelte Personenzug-Locomotiven nebst Tendern, sowie ausserdem 2 Stück Locomotiv-Tender im Wege der öffentlichen Submission verkauft werden.

Sämmtliche Locomotiven und Tender befinden sich in betriebsfähigem Zustande.

Die Gebote hierauf sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Offerte auf den Ankauf von Locomotiven und Tendern“

versehen, bis zu dem auf

Dienstag den 17. October d. J. Vormittags 11 Uhr

anberaumten Termine an mich einzureichen. Die Oeffnung der eingehenden Offerten erfolgt am Terminstage zur bezeichneten Stunde in meinem Büreau — Bahnhofsstrasse No. 33 hierselbst — in Gegenwart der etwa persönlich erscheinenden Submittenten.

Die bezüglichen Bedingungen liegen in den Werkstätten-Büreaus der Königlichen Ostbahn zu Berlin, Bromberg und Königsberg i/Pr., in dem Stations-Büreau zu Danzig und in meinem

Büreau zur Einsicht aus, auch werden dieselben auf portofreie Anträge unentgeltlich von mir verabfolgt.

Das Nähere über die Construction der Locomotiven und Tender, beziehentlich der Orte, an welchen dieselben aufgestellt sind und in Augenschein genommen werden können, enthalten die Verkaufs-Bedingungen und deren Beilagen.

Bromberg, den 15. September 1871.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
Graef.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Die Lieferung des zur Bahnunterhaltung pro 1872 erforderlichen kleinen Eisenzeuges und zwar:

5700 Ctr. Laschen aus Walzeisen,
2300 „ Laschenbolzen und
4700 „ Hakennägel

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf:

Montag den 2. October d. J. Mittags 12 Uhr

in unserem Geschäfts-Locale, Koppenstrasse No. 88/89 hierselbst, anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Klein-Eisenzeug pro 1872"

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen, Modelle und Zeichnungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen, sowie Copien der Zeichnung gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Berlin, den 2. September 1871.

Königl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Oberschlesische Eisenbahn.

Die Ausführung eines Looses Erd- und Planirungsarbeiten in den Voreinschnitten des Tunnels bei Wartha, Station 20 bis 36 und von Station 45 + 5 bis 51 + 3_5 Section XII der Strecke Wartha-Glatz der Breslau-Mittelwalder Eisenbahn soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Bedingungen, Massenberechnungen und Pläne liegen in unserm Centralbüreau, Abtheilung III hierselbst, Teichstrasse No. 18 zur Einsicht offen, und können die Bedingungen daselbst auch gegen Erstattung der Copialien bezogen werden.

Offerten sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf die Ausführung von Erd- und Planirungsarbeiten zur Breslau-Mittelwalder Eisenbahn"

bis zu dem

auf Mittwoch den 11. October c. Vormittags 11 Uhr

anberaumten Submissionstermin in dem obenbenannten Büreau einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten werden eröffnet werden.

Breslau, den 19. September 1871.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Anfertigung von

2000 Stück losen 5″ in der Nabe starke Gussstahl-Achsen, neues Modell,
2000 Paar schmiedeeiserne Scheibenräder mit aufgeschweisstem Untereifen und Bandagen aus Bessemer Gussstahl ohne Schweissung,
4000 Stück Gussstahl-Tragefedern,
5000 Stück grosse Gussstahl-Spiralfedern und
4000 Stück kleine dergl.

sollen im Wege der Submission vergeben werden. Die maassgebenden Zeichnungen und Bedingungen liegen in unserem Central-Büreau und im Büreau unserer Wagen-Verwaltung zu Dortmund zur Einsicht offen, werden auch auf Verlangen verabfolgt. Lieferungslustige wollen ihre mit entsprechender äusserer Bezeichnung zu versehenden Offerten bis zum **19. October cr. Abends** an uns einreichen. Dieselben können sich auf das Ganze der einzelnen Gegenstände oder auch Theile derselben von wenigstens einem Viertel des Quantums erstrecken.

Die Submissionen bleiben für die Anbieter bis zum 11. November cr. verbindlich.

Köln, 26. September 1871.

Die Direction.

Königliche Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung der pro 1872 erforderlichen

Werkstatts-Nutzhölzer

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf:

Donnerstag den 12. October 1871 Vormittags 11 Uhr

im Büreau des Unterzeichneten in Frankfurt a/O. anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift:

Submission auf Nutzholz-Lieferung

versehen, eingereicht werden müssen.

Die Submissions-Bedingungen und die specielle Bedarfs-Nachweisung liegen in den Wochentagen im Central-Büreau der Königlichen Direction zu Berlin und hier zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften derselben gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Frankfurt a/O. den 22. September 1871.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
H. Gust.

Venlo-Hamburger Eisenbahn.

Submission
auf Anfertigung von Arbeiten zu den hydraulischen Anlagen auf Bahnhof Hamburg.

Die Anfertigung und Aufstellung von 12 Stück hydraulischen Hebekrahnen nebst allem Zubehör und den nöthigen Wasserrohrleitungen, 6 Stück schmiedeeisernen Wasserreservoiren und einer Betriebs-Dampfmaschine von 30 Pferdekräften nebst einem Dampfkessel soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Unternehmer wollen ihre Offerten bis zum **15. October cr.** versiegelt und kostenfrei an den Unterzeichneten einreichen.

Die maassgebenden Bedingungen und Zeichnungen zu obigen Arbeiten sind im Baubüreau hierselbst, Banksstr. 44, einzusehen und werden den Unternehmern, welche sich zur kostenfreien Rückgabe bis zu obigem Termine verpflichten, auch zur Einsicht übersendet.

Hamburg, den 23. September 1871.

Der technische Dirigent.
Regierungs- und Baurath Lohse.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen.

Lieferung von Laschenschrauben und Hakennägel für Querschwellenoberbau betr.

Zur Geleisunterhaltung werden

5200 Ctr. Laschenschrauben mit Muttern à Stück ca. 1_{68} Pfd. schwer und
2000 Ctr. Hakennägel à Stück ca. 0_{53} Pfd. schwer

gebraucht.

Gestalt und Grösse dieser Materialien ist aus den im Büreau der II. Abtheilung der Königl. Generaldirection zur Ansicht bereit liegenden Zeichnungen, welche auch auf portofreies Ansuchen bezogen werden können, zu entnehmen. Die Anlieferung hat, den für die Sächsischen Staatseisenbahnen giltigen Bedingungen vom 13. October 1870 entsprechend, in den Monaten Januar bis mit Mai 1872 franco Dresden oder Leipzig zu erfolgen.

Lieferungsofferten auf den Gesammtbedarf oder Theile hiervon lautend sind mit Angabe des Preises für beide genannte Ablieferungsorte bis spätestens

den 15. October 1871

frankirt und versiegelt mit der Aufschrift „Submission auf Lieferung von Kleineisenzeug pro 1872" versehen, an die unterzeichnete Königliche Generaldirection einzureichen.

Später eingehende und den erwähnten Bedingungen nicht entsprechende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Dresden, am 25. September 1871.

Königl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Beiblatt zu No. 39 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnen.

Leipzig, den 29. September 1871.

Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter.

a) Ueberzählige.

Bayerische Ostbahn. 1. September 1871.
R H C 388. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 9 Pfd.) lagert in München.
B 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 60 Pfd.) lagert in München.
WS 8785. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 25 Pfd.) lagert in München.
AL 2825. 1 Ballen [Rolle] (30 Pfd.) lagert in München.
GB 672. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 15 Pfd.) lagert in München.
H S 18. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 235 Pfd.) lagert in München.
11 Säcke Mehl (2200 Pfd.) lagern in München.
S S. 1 Stab Flacheisen (29 Pfd.) lagert in Nürnberg.
No. 8 u. 40. 2 leere Kisten (84 Pfd.) lagern in Nürnberg.
6 Tafeln Zinkblech (67 Pfd.) lagern in Nürnberg.
H 4. 1 Kiste Kocheinrichtung (47 Pfd.) lagert in Nürnberg.
1 Tisch mit versperrtem Schubkasten (43 Pfd.) lagert in Nürnberg.
J B 7. 1 Pack leere Säcke (40 Pfd.) lagert in Nürnberg.
G F. 1 Bund Stabeisen (130 Pfd.) lagert in Furth a/W.
Kedlich, Dampfmühle Ofen. 1 Pack leere Säcke (57 Pfd.) lag. in Passau.
G H 270. 1 Ballot Leinen (107 Pfd.) lagert in Passau.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. August 1871.
R 334. 1 Kiste Weissblech (1 Ctr. 19 Pfd.) von Deutzerfeld lagert in Magdeburg seit 31. Juli.
K. 1 Pack Säcke (46 Pfd.)
C A C 424. 1 Kiste leere Pomaden-Flaschen (8 Pfd.)
S ⊖ S 6495. 1 leeres Fass (35 Pfd.)
Cd. Berlin 1/2. 2 Pack Säcke (79 Pfd.)
} lagern in Berlin. Bei Revision des Empfangsbodens vorgefunden.
1 Wagenwinde lagert in Magdeburg seit 3. August.
B K. 1 Collo Eisen
15 Colli Eisen
} (40 Pfd.) lagern in Berlin seit 14. August.
K. 1 Ballen (1 Ctr. 8 Pfd.) lagert in Magdeburg seit 20. August.
C L 567. 1 Kiste Leder (1 Ctr. 27 Pfd.) lagert in Berlin s. 20. August. Bei Revision des Empfangsbodens vorgefunden.
W B 1. 1 Kiste (1 Ctr. 4 Pfd.) lagert in Berlin seit 31. August.

Nachweisung
der erledigten Differenzen aus den Meldungen früherer Monate über lagernde Güter und Gepäckstücke der **Berlin-Potsdam-Magdeburger** Stationen pro August 1871.
A G 3031. 1 Ballen (70 Pfd.)
G B 1775. 1 Ballen (50 Pfd.)
W S B 199. 1 Ballen (1 Ctr. 15 Pfd.)
C V C 127. 1 Ballen (5 Ctr. 48 Pfd.)
J ⊖ H 121. 1 Fass (1 Ctr. 11 Pfd.)
G S W 652/5. 4 Ballen (18 Ctr. 75 Pfd.)
A B 6517. 1 Ballen (4 Ctr. 62 Pfd.)
H 172/3. 2 Ballen (1 Ctr. 9 Pfd.)
G C 208/9. 2 Ballen (3 Ctr. 10 Pfd.)
5 Rollen Blei (16 Ctr. 10 Pfd.)
} lagerten in Berlin seit Februar. Nach Magdeburg gehörig und dorthin gesandt.
G F 371. 1 Ballen (2 Ctr. 24 Pfd.) lagerte in Berlin seit Februar. Nach Gleiwitz, als dorthin gehörig, gesandt.
W 8. 1 Bürde Stahl (1 Ctr. 12 Pfd.) lagerte in Berlin seit Februar. Nach Hagen, als dorthin gehörig, gesandt.
L Z 449, 684. 2 Fässer (1 Ctr 32 Pfd.)
S B 1 Kiste (1 Ctr. 15 Pfd.)
J J 1. 1 Kiste (1 Ctr. 9 Pfd.)
} lagerten in Berlin s. Februar. Nach Sensen, als dorthin gehörig, gesandt.
1 Plan mit 2 Stangen lagerte in Berlin seit März. Gemäss Direct.-Verfg. v. 24. Juni A. 10 645/71 dem Haupt-Büreau eingesandt.
P H div. Nummern [doppelt signirt]. 22 Ballen Baumwolle (87 Ctr. 86 Pfd.) lagerten in Berlin seit Juni. Nach Münster gehörig und dorthin gesandt.
H W 7611/13, 1416/17, 28/35. 13 Ballen Wolle (33 Ctr. 18 Pfd.) lagerten in Berlin seit Juli. Kartirung ging nachträglich ein.
D S 205/7, 207/12, 214/19.
B 39, 49.
} 15 Ballen Wolle (43 Ctr. 34 Pfd.) von Köln-Gereon lagerten in Berlin seit Juni 1870. Gehören nach Gera und sind dorthin gesandt.
P. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 38 Pfd.) lagerte in Berlin [Eilgut] seit Juli 1870. Nachträglich Papiere von Hannover gekommen.
G B H 4627. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 17 Pfd.) lagerte in Magdeburg seit September 1870. Gehört nach Celle und ist dorthin zurückgesandt.
1 Tau (40' lang) von der M.-H. Bahn lagerte in Magdeburg seit November 1870. Gehört der M. Wittenb.-Expedition Magdeburg und ist derselben übersandt.
A S Stocken. 1 Kiste (40 Pfd.) von Mülheim H. lagerte in Berlin seit December 1870. Ist nach Ruhrort B.-M., als dorthin gehörig, gesandt.

Grossherzogliche Friedrich-Franz Eisenbahnen.
Verzeichniss der überzähligen Güter.
roth. 1 Stange Eisen (27 Pfd.) lagert in Schwerin.
1 Tasche Effecten (19 Pfd.) lagert in Güstrow.
1 Brechstange (6 Pfd.) lagert in Rostock.
8 Wagenrungen lagern in Blankenberg.
S G 4297. 1 Kiste Lichte (57 Pfd.) lagert in Schwerin.

Verzeichniss
der auf den Stationen der **Main-Weser-Bahn** bis Ende August 1871 überzählig lagernden Güter und Gepäckstücke.

Cassel.
S 6912. 1 Ballen (Emballage Kaffeesack) Betten enth. (30 Pfd.).
Deutz-Cassel 348. 1 Koffer mit Adresse „Warb." (35 Pfd.).
L P F 482, B 32 Frankfurt-Cassel. 1 Ballen (Emballage Kaffeesack) Effecten enth. (50 Pfd.).
H & C 5560. 1 Kiste Unterhosen und Buckskinhandschuhe (58 Pfd.)
C G 9. 1 leerer Korb (11 Pfd.).
B 5. 2 Rundofentheile (1 Ctr. 3 Pfd.).

Guntershausen.
F W 1546, 1203. 2 leere Fässer (26 Pfd.).
No. 1. 1 Sack Gerste (1 Ctr. 40 Pfd.).
R 1. 1 Pack Säcke (57 Pfd.).
Schlobacher & Comp. Leipzig. 1 leeres Spritfass (1 Ctr. 96 Pfd.)
L S 7838. 1 leeres Spritfass (84 Pfd.)
1 leeres Spritfass (85 Pfd.)
M 3. 1 leeres Petroleumfass (65 Pfd.)
H 3. 1 leeres Oelfass (60 Pfd.).
V 6. 1 leeres Petroleumfass (64 Pfd.).
F N 1247. 1 leeres Weinfass (18 Pfd.).

Kirchhain.
No. 87 119. 1 Sack Hafer (50 Pfd.).
1 Quantum Hafer (65 Pfd.).
3 Säcke Hafer (4 Ctr. 16 Pfd.).
G S H. 1 Sack Hafer (1 Ctr. 40 Pfd.).
1 Sack Hafer (1 Ctr. 40 Pfd.).
2 Säcke Hafer (2 Ctr. 80 Pfd.).
1 Sack Hafer (1 Ctr. 4 Pfd.).

Marburg.
A H 402. 1 Korb Vitriol (1 Ctr. 36 Pfd.).
1 Sack Kleider (29 Pfd.).
C G 1. 1 Kiste Eisenwaaren (22 Pfd.).
F. 2 Ofenröhren (21 Pfd.).
B 84. 1 Kiste Eisenwaaren (69 Pfd.).
L C S 22. 1 Fass Petroleum (3 Ctr. 25 Pfd.).

Giessen.
H. 1 eisernes Ofenthürchen (12 Pfd.).
K 6. 1 Eisenplättchen (2 Pfd.).
1 Brod Zucker (17 Pfd.).
S C. 1 Stück Stahl (8 Pfd.).
No. 7. 1 Pflugschaar (10 Pfd.).
J G. 9 Stück zusammengebundene Gusstheile (16 Pfd.).
1 kleiner Holzzuber.
HK 790. 1 Kiste Nudeln (32 Pfd.).
J N. 3 Stück Ofentheile (28 Pfd.).
K. 2 Stück Ofentheile (48 Pfd.).
M. 1 Rolle Zinkblech (9 Pfd.).
Linzer. 1 Pack leere Säcke (42 Pfd.).
1 Sack Lumpen (20 Pfd.).
1 Ring Eisendraht (1 Ctr. 30 Pfd.).
A T 2. 1 Kiste Holzwaaren (92 Pfd.).
4553. 1 Kiste Flüssigkeiten (40 Pfd.).
S E 3 leere Kisten (20 Pfd.).

Butzbach.
S. 1 Ofenthürchen (3 Pfd.).
S. 1 Rost und 1 Plättchen [Gusstheile] (6 Pfd.).
1 eiserne Stange mit 2 Ringen (7 Pfd.).

Friedberg.
No. 33, 66. 2 Colli Guss (6 Pfd.).
L S 4811. 1 leerer Korb (8 Pfd.).
B G. 2 Fässer (75 Pfd.).
Gebr. K 1024. 1 Kiste (28 Pfd.).

Nieder-Wöllstadt.
1 Kiste (Inhalt unbekannt, 42 Pfd.).
Gross-Karben.
1 leere Kanne mit Henkel (2 Pfd.).
Bonames.
1 lange schmale Diele.
Bockenheim.
1 Gebund Rohr (14 Pfd.).
1 Stab Flacheisen (45 Pfd.).
Rubensohn, Cassel. 1 Sack Hafer (1 Ctr. 24 Pfd.).
1 Sack Hafer (1 Ctr. 25 Pfd.).
Frankfurt.
P & C 270. 1 Collo (Inhalt unbekannt, 3 Pfd.).
S 7307. 1 leere Kiste (13 Pfd.).
S 38. 1 Tischfuss von Mahagoniholz (6 Pfd.).
$^1/_2$ S Köln 243. 1 Päckchen Feilen (13 Pfd.).
H. 1 Sack Lumpen (74 Pfd.).
Schröder & Schyles in Bordeaux. 18 leere Fässer.
S F 73. 1 Kiste Honig (73 Pfd.).
1 Nothkette mit 3 Gliedern.
1 Puffer, Braunschweig-Frankfurt bez.
J F 153. 1 leeres Fass (50 Pfd.).
C R M S 1. 1 Kiste Puppenköpfe (45 Pfd.).
Siesel in Nürnberg. 1 Bündel Säcke (58 Pfd.).
S & P 1. 1 Kiste Holl. Käse (1 Ctr. 13 Pfd.).
△ 1185. 1 leeres Fass (12 Pfd.).
H 8123. 1 Ballen Frauenkleiderstoffe (46 Pfd.).
S 1382. 1 leeres Fass (18 Pfd.).
M H. 1 Gebund Nageleisen (50 Pfd.).
S & D 1182. 1 leere Kiste (12 Pfd.).
1 Pack Binsenmatten.
G T 4. 1 Sack Holznägel (42 Pfd.).
L S 16. 1 Korb eis. Schrauben.
△ 12. 1 Ballen Wollenwaaren (29 Pfd.).
St. Schmöl. 1 Pack Springel.
R S 200. 1 Pack Schaufeln.
G E 3. 1 Korb Handwerkszeug.

Verzeichniss

der aus dem Monat August 1871 auf Stationen der **Rheinischen Eisenbahn** überzählig lagernden Güter und Gepäckstücke.

Material.

Auf Station Herbesthal.
No. 11. 1 Decke ohne sonstige Eigenthumsmerkmale.
No. 811. 1 Decke ohne sonstige Eigenthumsmerkmale.
L S 45. 1 Decke von schwarzen Leinen.
L S 399. 1 Decke von schwarzen Leinen.
No. 931. 1 Decke ohne Eigenthumsmerkmale.
S H. 1 Kette 30' lang, die Glieder 3" lang und 2" breit, mit Haken und Ringe.
J C K H. 1 Kette 48' lang, die Glieder 2" lang und $1^1/_2$" breit, mit Haken und Ringe.
1 Kette 43' lang, die Glieder 2" lang und 2" breit, mit 2 Haken.
1 Kette 50' lang, die Glieder 2" lang und $1^1/_2$" breit, mit 1 Haken und 1 Ring.

Auf Station Köln-Gereon.
29 Stück Bindetaue ohne Zeichen und Nummer.
20 Stück Bindeketten ohne Haken und ohne Zeichen und Nummer.
2 Stück Bindeketten mit Haken, ohne Zeichen und Nummer.
1 Krahnenkette.
Wolf & Oteranges 21, 24, 27, 29, 33, 49 u. 66. 7 Decken.
S D 3. 1 Decke.
L W S. 1 Decke.

Auf Station Bingerbrück.
1 defekte Decke.
1 Leine.
44 defecte Leinen.
2 Bindetaue.
R W E 5. 1 defectes Bindetau.

Auf Station Coblenz.
Grossbanlitz 1. 1 Bindetau.
S Dobeln 1. 1 Bindetau.
4 Stück Bindetaue ohne Eigenthumsmerkmale.
Thomas Lenz 6. 1 Decke.
1 Decke ohne Zeichen und Nummer.

Auf Station Harff.
Th. E. 1867. 1 Decke.
W 1716. 1 Decke.
No. 61. 1 Decke.

Auf Station Heissen
M & W Duisburg 1. 1 Leine.
M & W Duisburg 15. 1 defecte Leine.

Auf Station Rheinhausen.
60 Stück Decken 10—14' lang und 8—10' breit. Eigenthumsmerkmale fehlen.

Kisten und Koffer.
A K 8961. 1 gefüllte Kiste lagert in Köln G.
C B G 1210. 1 gefüllte Kiste (45 Pfd.) lagert in Köln G.
C H B 802. 1 leere Kiste lagert in Düren.
C B / P M C 244. 1 gefüllte Kiste lagert in Köln G.
F R 5572. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Bingerbrück.
H B C 128. 1 gefüllte Kiste lagert in Köln G.
J V 964. 1 gefüllte Kiste (160 Pfd.) lagert in Köln G.
L C 6338. 1 gefüllte Kiste (37 Pfd.) lagert in Köln G.
L G 4042. 1 Kiste Cigarren (75 Pfd.) lagert in Horchheim.
H W 2767. 1 Kiste Feuerzeug lagert in Köln G.
O S 1199. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 127 Pfd.) lagert in Bonn.
S C 595. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Bingerbrück.
W C 8403/4. 2 Kisten Käse (180 Pfd.) lagern in Heissen.
△ 3. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Bingerbrück.
1914. 1 leere Kiste lagert in Stolberg.
Stanislaus Chomentocks Vienne. 1 Kistchen Pelz lagert in Köln E.

Ballen und Paquete.
A 18. 1 Ballen baumw. Waaren lagert in Köln E.
C F 53. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 63 Pfd.) lagert in Bonn.
F W R 286. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 14 Pfd.) lagert in Köln G.
G F 4887, 4861. 2 Ballen Wollenwaaren (471 Pfd.) lagern in Heissen.
SI 165. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Trier.
J L 1013. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 21 Pfd.) lagert in Köln G.
NM 2819. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Düren.
L S & Co. 1. 1 Ballen Wolle lagert in Herbesthal.
M M 4929. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Köln G.
R S 1508/9. 2 Ballen Hopfen (522 Pfd.) lagern in Mülheim a/Ruhr.
3 Ballen Lumpen lagern in Düren.
2 Ballen Lumpen lagern in Düren.

Fässer, Tonnen und Kübel.
C C 1/4. 4 leere Fässer lagern in Herbesthal.
G K 2905/6. 2 gefüllte Fässer lagern in Köln G.
G L 2. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert in Vallendar.
J D oder H 19, 3. 1 leeres Ohmfass lagert in Bingerbrück.
J C 7623/24. 2 Fässer Wein (2736 Pfd.) lagern in Heissen.
J P H. 2 leere $^1/_2$ Stückfässer (340 Pfd.) lagern in Bingerbrück.
I 181. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert in Vallendar.
M 1. 1 leeres $^1/_4$ Stückfass lagert in Bingerbrück.
MH 21. 1 leeres Fass lagert in Bingerbrück.
O 314. 1 leeres Fass (31 Pfd.) lagert in Horchheim.
P K 11. 1 Fass Wein (331 Pfd.) lagert in Bingerbrück.
S T 2067. $^1/_4$ Ohm Wein lagert in Köln G.
W Streck 2194. $^1/_2$ Ohm (Inhalt unbekannt, 174 Pfd.) lagert in Bonn.
Maassen Jerdom 2323. 1 leeres Ankerfass lagert in Düren.

Diverse.
B S. 5 Stück Tischgestelle lagern in Remagen.
R. 1 trockene Haut (20 Pfd.) lagert in Coblenz.
2 Gebund Eisenröhren lagern in Bingerbrück.
5 Stäbe Eisen (352 Pfd.) lagern in Elsdorf.
1 Bund Latten lagert in St. Goar.
1 Stück Holz lagert in St. Goar.
1 Stück Eisen (Cylinder) (158 Pfd.) lagert in St. Goar.
1 Pack frische Haut lagert in Düren.
2 Gebund Rohr lagern in Boppart.
2 Steingutröhren lagern in Trier.
1 gusseiserner Untertheil von einem Ofen lagert in Aachen.

Säcke.
H R 1. 1 Säckchen (Inhalt unbekannt) lagert in Bingerbrück.
1 Sack Hafer (150 Pfd.) lagert in St. Goar.
1 Sack Kleien lagert in Köln-Rheinst.

Körbe.
B N 412. 1 Korb Körbe (20 Pfd.) lagert in Köln G.
C S 558. 1 Korb Eisen (180 Pfd.) lagert in Eupen.
R E G 23. 1 Zollkorb lagert in Köln G.
S L 140. 1 Korb Därme (125 Pfd.) lagert in Köln G.

Wagen.
Belge 9627. 1 Wagen Petroleum lagert in Bingerbrück.

Gepäck.
A Segalle. 1 grosser Koffer mit 2 Kunstschlössern (123 Pfd.) lagert in Cleve.
C B Hamburg. 1 brauner Koffer mit Seil gebunden, enth. Kleider, lagert in Trier.
Herbesthal. 1 schwarzer Holzkoffer lagert in Düren.

Verzeichniss

der bei den **Königl. Sächsischen Staats-** und den mit diesen verwalteten **Privatbahnen** im Monat August 1871 überzählig gewordenen Transportgüter.

1 Ballen Werg (112 Pfd.) lagert bei der Güter-Exped. Altst. Dresden.
1 Stück Puffer, Spiralfeder (17 Pfd.) lagert bei der Güter-Expedition Bodenbach.
A F & S Nummer unkenntlich. 1 leeres Fass (50 Pfd.) lagert bei der Güter-Expedition Löbau.
E D 17. 1 Ballen Wolle (35 Pfd.) lagert bei der Güter-Exped. Görlitz.

1 Fass Theer (400 Pfd.) lagert bei der Güter-Exped. Leipzig.
1 Fass Theer (400 Pfd.) lagert bei der Güter-Exped. Leipzig.
H H & Co. 6619. 1 Kiste leere Glasflaschen (65 Pfd.) lagert bei der Güter-Exped. Gössnitz.
N B P H 336. 1 Kiste leere Glasflaschen (17 Pfd.) lagert in der Güter-Exp. Gössnitz.
W S C. 16 Ballen Gelbholz lagern in Schmölln.
S. 1 Bund Blech lagert in Schmölln.
Z 838. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Schmölln.
F N 164, 165. 2 Ballen Garn lagern in Schmölln.
W E 4585. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Schmölln.

Nachweisung

der im Bereiche der **Eisenbahn-Betriebs-Commission zu Strassburg** am 12. September 1871 herrenlosen Güter.

G S 4629. 1 Harrass (Inhalt unbekannt, 246 Pfd.)
S No. 1 od. K T No. 586. 1 Sack Mandeln (146 Pfd.)
KM 369. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 60 Pfd.)
J R F B 17. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 59 Pfd.)
10 Colli Eisentheile (1352 Pfd.)
S Joden 1 und K T 586. 1 Sack Mandeln (146 Pfd.)
C T 2981. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 50 Pfd.)
Schinin 1069. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 112 Pfd.)
C Gold 455, 457, 459. 3 Kisten Papier (122, 80 u. 73 Pfd.)
11 Päcke Papier (88 Pfd.)
12 Päcke Papier (94 Pfd.)
AH 71—73. 3 Kisten (Inhalt unbekannt, 546 Pfd.)
C S. 1 Kessel (Inhalt unbekannt, 28 Pfd.)
— lagern in Altkirch.

HF 33 233/62. 30 Kisten (Inhalt unbekannt)
S F 1124. 1 Fass Syrup
P 89, 89/93. 6 Päcke Papier
B 1263. 1 Korb Blechflaschen
E L C 718. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
G S 3138. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
— lagern in Belfort. Aus Wagen S O B No. 197.

Martin, Cernay. 4 Päcke trockene Häute lagern in Belfort. Sennheim beklebt.
P L 55. 1 Harrass (Inhalt unbekannt) lagert in Belfort. St. Louis bekl.
P L 58. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Belfort. Sierentz bekl.
Leonh. Bernvilli. 1 Fass (Inhalt unbekannt) lagert in Belfort.
Hundsbühler, Belfort 1/3. 3 Korbflaschen (Inhalt unbekannt, lagern in Belfort. Aus Wagen Els. A 343.
Rensch, Vesoul. 1 Ballen Bettzeug lagert in Belfort. Aus Wagen No. 1272.
1 Decke, ohne Marke und Nummer, lagert in Belfort.

W 2652/55. 4 Kisten (Inhalt unbekannt)
Helgret. 1 Kiste Mineralwasser
K & C 6. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
[Zeichen] 1310. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
A. W. Helgret. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
W 2656. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
A W [Zeichen] 1312. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
[Zeichen] 1311, 1309. 2 Kisten (Inhalt unbekannt)
S B 174/5. 2 Kisten (Inhalt unbekannt)
— lagern in Belfort. Aus Wagen Est 460.

Guichard fres. Besançon. 1 Sack (Inhalt unbekannt) lagert in Belfort. Aus Wagen 1910.
Divisse Nevvy. 1 Kiste (Inh. unbekannt) lagert in Belfort. Aus Wagen Els 342.

J B E J. 2 Kisten (Inhalt unbekannt)
K 3988, 3942. 2 Ballen (Inhalt unbekannt)
E P 5. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
M E 38 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
— lagern in Belfort. Aus Wagen No. 2672.

Gaudiot, Besançon. 5 leere Fässer
S 357. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
P H S 404. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
T 1 Tandon 1. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
T 3 Nagelmacher 3. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
E S Simonis. 1 Koffer (Inhalt unbekannt)
H S Simonis 59. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
G H S 382. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
O. 1 Koffer (Inhalt unbekannt)
C H S 402. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
H S B 61. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
[Zeichen W] 6009. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
6012. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
H S D 60. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
H S D 62. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
E Z 3. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
H B 2240. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
No. 1. 1 Ballen Leder
A S S 2. 1 Ballen Leder
E F 191, 224, 225 3 Ballen Leder
— lagern in Belfort. Aus Wagen Est V 376.

Vigneret à Paris V 20. 1 Packet (Inhalt unbekannt)
L O A C 14/16. 4 Kisten (Inhalt unbekannt)
B G 5158, 5161, 5261, 5760. 4 Kisten (Inhalt unbek.)
B 15 621. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
M H 418/28. 11 Colli (Inhalt unbekannt)
M H 10 279/80. 2 Körbe (Inhalt unbekannt)
R C 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
— lagern in Belfort. Aus Wagen Est 1757.

C C 1, 100. 2 Kisten (Inhalt unbekannt)
A T 37. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
C B 630, 631, 650. 3 Fässer (Inhalt unbekannt)
G S 1494. 1 Fass (Inhalt unbekannt)
— lagern in Belfort. Aus Wagen Est 1757.

V C P 1/3. 3 Pack Säcke lagern in Belfort. Aus Wagen Est V 271.
Lichy Adjutant. 1 Koffer Kleider lagert in Belfort. Aus Wagen K E B 750.
B W 476. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Belfort. Aus Wagen K E B No. 750.
F B 2602/5. 4 Fässer (Inhalt unbekannt) lagern in Belfort. Aus Wagen B C St 1220.

Bensot, Lieut. Vesoul. 1 Ballen Matrazen
D A R 8058. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
E W 2, 589. 2 Kisten (Inhalt unbekannt)
M G 4. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
1 Decke
B 1/2. 2 Ballen Hanf
Z H 280/2, 303. 4 Fässer (Inhalt unbekannt)
— lagern in Belfort. Aus Wagen 13 C St 1220.

A H 1. 1 Fass Schmieröl
J H 651—65. 15 Kisten (Inhalt unbekannt)
C B D 1—3. 3 Kisten (Inhalt unbekannt)
H P 8187/9. 3 Ballen (Inhalt unbekannt)
L F 1½. 2 Fässchen Wein
L F 2. 2 Fässchen Wein
C N 1/4. 4 Fässer Wein
D P 1/3. 3 Fässer Wein
L S 1. 1 Fass Wein
— lagern in Belfort. Aus Wagen B C St 1399.

J G 23 267. 1 Fass (Inhalt unbekannt)
T G 51, 52, 60. 64, 65, 67, 72. 7 Ballen (Inhalt unbek.)
J B 473 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
W Cauet frères. 1 Pack Hopfensäcke
A G 50. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
Dufort, Bordeaux 1 Koffer Effecten
Dufort, Bordeaux. 1 Bücherpult
Dufort, Bordeaux. 2 Kisten Effecten
— lagern in Belfort. Aus Wagen 1347.

1 eichene Bohle lagert in Bischweiler. Auf der Strecke gefunden.
B 104/9. O S 112/14. 9 Ballen Seidenabfälle (2421 Pfd.) lagern in Bollweiler.
H S C M 3430. 1 Ballen Baumwolle lagert in Bollweiler. Auf dem Geleise gefunden.

Levy Dreyfuss, Colmar. 23 Säcke Weizen
10 Säcke Mehl
G Müller in Schmierlach. 2 Säcke Zucker
H 315. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
Münster. 1 Tafel Messing
— lagern in Bollweiler.

W 22 570 und T 53. 1 Ballen Wolle (190 Pfd.) lagert in Erstein.
[Zeichen G C] und K 153. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Hagenau.
A G 580. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 135 Pfd.) lagert in Hochfelden. Mit Plomben vers.
K O. Schneider, Schuhmacher in Schwindretzheim. 1 Päckchen Leder (10 Pfd.) lagert in Hochfelden.
3 eichene Bohlen lagern in Hochfelden. Auf der Strecke gefunden.
3 Ballen Papierabfälle lagern in Kogenheim. Auf der Strecke gefunden.
Sl. Moritz. 1 Kistchen, anscheinend Flaschen (40 Pfd.) lagert in Mariakirch.
P F 39. 1 Kiste (Inhalt unbekannt (32 Pfd.) lagert in Mariakirch.
V S u. Blech fres. Mariakirch 5. 1 Fass Schwefel (640 Pfd.) lagert in Mariakirch.

Giessler Gardiot à Genève. 1 Kiste Wollenwaaren
1 Fass Wein
S Elschwindenhammer 12 Lingolsheim. 1 Fass Essig
C S. 12 Colli gusseiserne Töpfe
— lagern in E. Mühlhausen.

C V 890. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
L L C 841, 846, 847. 3 Kisten (Inhalt unbek.)
C & B 5853. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
C B R & B 1068. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
R T 104. 1 Kiste Inhalt unbekannt)
L S 9906, 9907. 2 Kisten (Inhalt unbekannt)
M M 9986/8. 3 Kisten (Inhalt unbekannt)
M M 3718. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
M M 13 200/5. 6 Kübel Käse
B M 9953. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
J H 9145. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
D N 565. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
R 518. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
— lagern in G. Mühlhausen.

No. 20. 1 Kiste (Inh. unbek.) lagert in Mühlhausen. Mühlhausen bekl.

G M 2704, 2705. 2 Kisten (Inhalt unbekannt)
N 31. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
J K 4. 1 Koffer (Inhalt unbekannt)
G D J. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
P P 872. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
V & F 7065/6. 2 Kisten (Inhalt unbekannt)
A M 7. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
E B R J 21/40. 20 Kisten (Inhalt unbekannt)
K L B 708. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
C F 720. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
L L 6384. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
F K 55. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
— lagern in G. Mühlhausen.

A H 102. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Mülhausen. Mühlhausen beklebt.
R S 924. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Mühlhausen. Mühlhausen beklebt.
2183/4. 2 Kisten (Inhalt unbekannt) lagern in Mühlhausen. Mühlhausen beklebt.

G B 778. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
B C 7943. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
L L 6371. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
C H 914. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
} lagern in G. Mühlhausen.

HE 2. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Mühlhausen. Mühlhausen beklebt.
W E & Cie. 1147, 1149. 2 Kisten (Inhalt unbekannt) lagern in G. Mühlhausen.
J B D 677. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in G. Mühlhausen.
B S 908, 909. 2 Kisten (Inhalt unbekannt) lagern in G. Mühlhausen. Mühlhausen beklebt.
P R E V E 13. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in G. Mühlhausen.
Madame Bayer. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in G. Mühlhausen. Mühlhausen beklebt.

B J C 242/9. 8 leere Kisten
HE div. Nummern. 17 leere Kisten
D R 8141. 1 leere Kiste
J & S 6799. 1 leere Kiste
E K & C 755. 1 leere Kiste
S V J M 12. 1 Koffer (Inhalt unbekannt)
Creuzot G F C Hurron 13 r. du Temple Hôtel de ville Paris. 1 Harrass Decken
K & Sp 1359, 61. 3 Kisten (Inhalt unbekannt)
13 206/12. 7 Colli Käse
J L 2404. 1 Kübel Käse
V & F 7067. 1 Korb (Inhalt unbekannt)
J B 9894/5. 2 Körbe Eisenwaaren
L S 9908/10. 3 Körbe Eisenwaaren
T M 9876, 9877, 9881. 3 Körbe Eisenwaaren
G S 9916/17. 2 Körbe Eisenwaaren
S O 9904. 1 Korb Eisenwaaren
K S 9912/3. 2 Körbe Eisenwaaren
T S 9881. 1 Korb Eisenwaaren
M O 9898. 1 Korb Eisenwaaren
R M 9954. 1 Korb Eisenwaaren
AB 6575. 1 Fass (Inhalt unbekannt)
A M 934/6, 938. 4 Fässer (Inhalt unbekannt)
27 262. 1 Fass (Inhalt unbekannt)
G 721, 726. 2 Fässer (Inhalt unbekannt)
I S I 4594. 1 Fass (Inhalt unbekannt)
U C 6. 1 Fass (Inhalt unbekannt)
J R 18. 1 leeres Fass
P S G 1/2. 2 Fässer (Inhalt unbekannt)
C F 799/801. 3 Fässer (Inhalt unbekannt)
J S 1. 1 Fass (Inhalt unbekannt)
1/3. 3 Fässer (Inhalt unbekannt)
P S 1. 1 Fass (Inhalt unbekannt)
71/494/43/6, 71/494/43/7 2 Fässer (Inhalt unbekannt)
K HMD 110, 1040, 1059, 1070, 1073, 1097, 1098, 1101, 1108, 1115, 1119, 1122, 1131, 1137, 1144. 15 Fässer Militäreffecten
Coumart E. 1 Pack Säcke
M C R F. 1 Pack Säcke
7 Pack Säcke
W S. 1 Pack Säcke
Felix Voland. 1 Pack Säcke
M Bernheim. 1 Pack Säcke
1 Pack Säcke
Kieblin Jiggi. 1 Sack Korn
L D. 11 Ballen Kaffee
B E 2114. 1 Pack (Inhalt unbekannt)
G G 26. 1 Pack (Inhalt unbekannt)
Michel Haby. 1 Bund leere Säcke
1 Sack Papier
16 Ballen Baumwolle
1 Ballen Baumwolle
R 32. 1 Ballen Leder
A 97, 99, 101, 102. 4 Ballen Packtuch
L K 714. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
H 48, 39, 69, 38, 59, 52. 6 Ballen (Inhalt unbekannt)
H K. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
} lagern in G. Mühlhausen.

1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in G. Mühlhausen. Mühlhausen beklebt.
1 Pack (Inhalt unbekannt) lagert in Mühlhausen. Mühlhausen beklebt.

HF 21, 68. 2 Ballen Hopfen
S W F 156. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
1 Wiege
} lagern in G. Mühlhausen.

2 Colli Bettzeug
B K 9. 1 Sack, Korb und Sattel
A K 597. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
S M 127, 129, 133, 147, 160, 161, 165, 166, 168, 440, 541, 542, 547. 13 Ballen Kaffee
O 2. 1 Ballen Leder
J C 2233. 1 Modell
26 gusseiserne Töpfe
7 gusseiserne Oefen
1 Pack Papier und rothe Bänder
K 90. 1 eiserner Kessel
C. 1 eiserner Kessel
NP 8. 1 Ballen Papier
M. 1 Bund Pappen
H S 1615/16. 2 Colli Drahtgeflecht
W P 802/3. 2 Fässer (Inhalt unbekannt)
1 Parthie Rinde
36 Stück Winkeleisen
} lagern in G. Mühlhausen.

2 Pack Fournire lagern in G. Mühlhausen. Mühlhausen beklebt.

S 1965. 1 Ballen (Inhalt unbekannt)
1 gusseiserne Röhre
2 Pack Ledersohlen
} lagern in G. Mühlhausen.

H G M 1871. 1 Collo (Inhalt unbekannt) lagert in G. Mühlhausen. Mühlhausen beklebt.

R M 9957. 1 Bund Fenstereisen
M O 9899. 7 Bund Fensterriegel
J B 9896. 17 Bund Fensterriegel
T M 9878/800. 23 Bund Fensterriegel
L S 9911. 9 Bund Fensterriegel
K S 9912. 5 Bund Fensterriegel
S O 9905. 5 Bund Fensterriegel
N 1/38. 38 Bund Modellholz
G S 5778. 1 Ballen Leder
1 Rindshaut
34 Ballen Wollabfälle
H R 813. 1 Kiste (Inhalt unbekannt)
△ 9, 11, 12. 3 Ballen Baumwolle
O E 109. 1 Fass Farbholz
} lagern in G. Mühlhausen.

C F D und S C L Dietz 7800. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 44 Pfd.) lagert in Münster.
D 4091. 1 Kiste Manufacturwaaren (274 Pfd.) lagert in Rappoltsweiler.
K G 3852. 1 Kistchen Chemikalien (62 Pfd.) lagert in Schlettstadt.
M P S 3153. 1 Ofen (60 Pfd.) lagert in Schlettstadt.
D M 1331, 1372, 1433, 1659, 1698, 1897, 1928, 1938, 2018, 2053, 2102, 2197, 2202, 2203, 2204, 2213. 16 Kisten Baumwollgarn (4098 Pfd.) lagern in Schlettstadt. Aus Wagen 6384.

M P S 3149. 1 Bund Draht (80 Pfd.)
M P S 3150/2. 3 Kisten (Inhalt unbekannt, 895 Pfd.)
4 Päcke Sprungfedern (106 Pfd.)
E B 10 930. 1 Fässchen (Inhalt unbekannt, 156 Pfd.)
G H 8. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 196 Pfd.)
} lagern in Schlettstadt.

V B No. 176 und Vve. Bonvier à Lyon. 1 Ballen Rosshaare (21 Pfd.) lagert in St. Louis.
23 Bund Eisen (2300 Pfd.) lagern in G. Strassburg.
B L 1/5. 5 Säcke altes Kupfer (979 Pfd.) lag. in G. Strassburg. „Kehl“ bekl.
1 Collo altes Kupfer (62 Pfd.) lagert in G. Strassburg. „Kehl beklebt.“
Fürderer, Zabern. 7 Verschläge Hohlmasse (325 Pfd.) lagern in G. Strassburg. Von Metz.
Fontaine Pfalsburg. 2 Kisten (Inhalt unbekannt, 237 Pfd.) lagern in G. Strassburg. Von Metz.
F 1037. 1 Kistchen (Inhalt unbekannt, 27 Pfd.) lagert in G. Strassburg.
1 Ballen Bettzeug (60 Pfd.) lagert in G. Strassburg.
M L 3278, 3279, 3280, 3281, 3282. 5 Körbe Eisenwaaren (320, 309, 145, 307, 275 Pfd.) lagern in G. Strassburg. Fenloy beklebt, aus dem Innern von Frankreich kommend.
F G 687. 1 Korb Eisenwaaren (277 Pfd.) lagert in G. Strassburg.
G P 3998. 1 Ballen Manufactur-Waaren (120 Pfd.) lagert in G. Strassburg.
T C nach Hornberg i/Baden. 2 Ballen Säcke (276 Pfd.) lagert in G. Strassburg. Von Münster.
H. 2 Rollen Blei (198 Pfd.) lagern in G. Strassburg.
F U 159. 27 Colli eiserne Fensterstangen (365 Pfd.) lagern in G. Strassburg. Thionville beklebt.
F U 159. 1 Kiste Eisenwaaren (207 Pfd.) lagert in G. Strassburg. Thionville beklebt.
Keller, Basel. 6 Rollen Messingdraht (150 Pfd.) lagern in G. Strassburg. Von Metz.
No. 55. 1 Fässchen Nägel (96 Pfd.) lagert in G. Strassburg.
K. 3 Päcke Kupfer (305 Pfd.) lagern in G. Strassburg.
F F 127. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 240 Pfd.) lagert in G. Strassburg. Eilgut Strassburg.
A B 8074, 8075. 2 Tonnen (Inhalt unbekannt, 100 u. 98 Pfd.) lagern in G. Strassburg.

A B { 8130. 1 Kiste Cichorien / 8132/64. 33 Kisten Cichorien / 8171/73. 3 Kisten Cichorien } (2182 Pfd.)
V V 54. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 300 Pfd.)
Bumiller. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 286 Pfd.)
21 Tafeln Eisenblech (795 Pfd.)
24 Stangen Eisen (1200 Pfd.)
9 Päcke Eisenblech (882 Pfd.)
} lagern in G. Strassburg. Aus Wagen K W St E No. 3450 von Hagenau überzählig.

Hamann, Hagenau. 10 Säckchen Nägel (560 Pfd.)
H S 38. 1 Kiste (Inh. unbek., 55 Pfd.) lagert in G Strassburg. „Kehl" bekl.
ℱ B 4272/5. 4 Kisten Käse (1443 Pfd.) lagern in G. Strassburg. Obersulz beklebt.
G B 4295. 1 Kiste Käse (190 Pfd.) lagert in G. Strassburg. Obersulz bekl.
1 Stück Guss (28 Pfd.)
2 Bund Flacheisen (200 Pfd.)
5 Bund Rundeisen (500 Pfd.)
3 Bund Bandeisen (240 Pfd.)
G R S 19 224. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 95 Pfd.)
} lagern in G. Strassburg.

B 7, 8. 2 Fässer Soda (680 u. 1080 Pfd.) lagern in G. Strassburg. Mühlhausen-Kehl.
5 Stücke Stahl (640 Pfd.) lagern in G. Strassburg.
A D 42. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 147 Pfd.) lagert in G. Strassburg. „Kehl" beklebt.
V. Stagno 1/5. 5 Colli Effecten lagern in G. Strassburg. Aus Wagen 2333 von Avricourt.
Gust. Bote 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 52 Pfd.)
1 Sack Holzwaaren (78 Pfd.)
J Z 2618. 1 Fass Schweizerkäse (218 Pfd.)
} lagern in E. Strassburg.

J M 4. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 56 Pfd.) lagert in E. Strassburg. Düsseldorf beklebt.
W R 4. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 48 Pfd.) lagert in E. Strassburg. Hagenau beklebt.
P 1. 1 Kiste (Inhalt unbek., 54 Pfd.) lagert in E. Strassburg. Hagenau bekl.
Hummel an Dupou in Arsne. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 254 Pfd.) lagert in E. Strassburg. Gebw.-Strassburg bekl.
G S 237. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 78 Pfd.) lagert in E. Strassburg. Belfort bekl.
Ed. Lissmann Usine v. Reichshofen. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 22 Pfd.) lagert in E. Strassburg. Bliesbrücken bekl.
1 Kiste (Inhalt unbek., 40 Pfd.) lagert in E. Strassburg. Mühlhausen bekl.
1 Kiste (Inhalt unbekannt, 24 Pfd.) lagert in E. Strassburg. Avricourt bekl.
Kollard à Poicelette Moselle. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 30 Pfd.) lagert in Strassburg. Wapelnh. St. bekl.
F B Pfalsburg 44. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 26 Pfd.) lagert in E. Strassburg. Lützelburg bekl.
W S & C 710. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 86 Pfd.) lagert in E. Strassburg. Zürich bekl.
W 6. 1 Fass, ein Rest Oel (110 Pfd.) lagert in E. Strassburg.
Georg Maus. 1 Pack (Inhalt unbekannt, 8 Pfd.) lagert in E. Strassburg. Saarburg bekl
Mr. Jos. Fiala, Prag 433 und T R 367. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 108 Pfd.) lagert in E. Strassburg. Weissenburg bekl.
Mr. Gaudiot, Comrc. de Roulage à Avricourt, pour faire suivre à Deyfus à Gebwiller. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 27 Pfd.) lagert in E. Strassburg. Gebweiler bekl.
Lud. Ziegerli à Bitsch. 1 weisser Kasten (110 Pfd.) lagert in E. Strassburg. Hagenau bekl.
K 23 No. 500. 1 Sack Kümmel (44 Pfd.) lagert in E. Strassburg.
G A 2095. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 110 Pfd.) lagert in E. Strassburg. Zürich bekl.
1 Pack leere Körbe (12 Pfd.) lagert in E. Strassburg. Avricourt bekl.
C J 137 und K 221. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 455 Pfd.) lagert in M. Strassburg. Aus Wagen B E 4035.
W J B 4470/2. 3 Kisten, ansch. Goldleisten, lagern in Thann.
W 437. 1 Kiste (Inh. unbek., 42 Pfd.) lagert in Thann. Envoi de E. Huber
H S 7281/90. 10 Fässer Farbe (2426 Pfd.) lagern in Thann.
E B 6053. 1 Kiste Cigarren lagert in Thann.
Rindschedler. 2 Säcke Cocons (30 Pfd) lagert in Thann. Cocons percis de Mr. Brisson de Strassburg.
L D 5090. 1 Fass Oel (352 Pfd.) lagert in Thann.
L B 1184. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 175 Pfd.) lagert in Thann.
9 Ballen, anschein. Baumwollabfälle (1900 Pfd.) lagert in Thann. Aus Wagen Est 857.

6 Gusstheile Verbindungsstücke zu Wasser- und Gasleitungen (234 Pfd.)
1 Holzverschlag, eis. Haspel (300 Pfd.)
1 Chaise Pferdegeschirr
Chateau Thierry. 1 Feuerspritze
5 Colli Reifeisen
6 Colli Maschinentheile zu einer Feuerspritze
W. Plonkowski. 1 Packet Militäreffecten (28 Pfd.)
Bellard, Kriegsgefangener. 1 Packet Kleider (14 Pfd.)
Francès, Kriegsgefangener. 1 Packet Kleider (10 Pfd.)
JE 74. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 100 Pfd.)
L W & H 5918. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 69 Pfd.)
E W 184. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 46 Pfd.)
} lagern in Weissenburg.

B G 1/4. 4 Bund Eisenblech-Waaren (394 Pfd.)
B G 6. 1 Kiste Eisenblech-Waaren (88 Pfd.)
} lagern in Wendenheim. Avricourt beklebt, Envoi de B & J Geiger à Ingersheim.

T & B 17 283. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 122 Pfd.) lagert in Wendenheim
B E 1/4. 4 Körbe Seile und Schnüre (574 Pfd.)
B K 18. 1 Ballen Tuchwaaren (172 Pfd.)
P L 1879, 1880, 6269. 3 Kisten Papier (888 Pfd.)
} lagern in H. Strassburg.

b) Fehlende.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. August 1871

M Y 554. 1 Ballen Wolle (3 Ctr. 54 Pfd.) von Verviers fehlt in Berlin seit 1. August.
1 Sack Weizen (1 Ctr. 91 Pfd.) von Snezawa fehlt in Berlin seit 4. Aug.
G P 5856. 1 Kiste Cigarren (2 Ctr. 74 Pfd.) von Aachen M. fehlt in Berlin seit 15. August.
M. 1 Ballen leere Säcke (2 Ctr. 64 Pfd.) von Mülheim-Heissen fehlt in Magdeburg seit 17. August.
A B 29. 1 Kiste Zeuge (1 Ctr. 24 Pfd.) von Aachen fehlt in Berlin [Eilgut-Expedition] seit 15. August.
C G 449. 1 Ballen Wollenwaaren (52 Pfd.) von Aachen M. fehlt in Berlin seit 18. August.
R S 902. 1 Kiste Papier (1 Ctr. 27 Pfd.) von Mülheim H. fehlt in Berlin seit 22. August.
D P 937. 1 Collo Tuch (1 Ctr. 20 Pfd.) von Aachen M. fehlt in Berlin seit 17. August.
G P 8148. 1 Kiste Cigarren (2 Ctr. 14 Pfd.) von Aachen M. fehlt in Berlin seit 18. August.
S & D 7115. 1 Ballen Wollgarn von Aachen M. fehlt in Berlin seit 18. August.
734. 1 Fass Baumöl (13 Ctr. 56 Pfd.) von Harburg fehlt in Berlin seit 25. August.
E W Berlin 1. 1 Kiste Drucksachen (80 Pfd.) von Aachen M. fehlt in Berlin seit 26. August.
E M 8921. 1 Ballen Wollwaaren
L & C 1643. 1 Ballen Wollwaaren (26 Pfd.)
} von Aachen M. fehlen in Berlin seit 25. Aug.

P 1213. 1 Playelstange (2 Ctr. 34 Pfd.) von Düsseldorf B. M. fehlt in Berlin seit 31. August.
C S & S 4467. 1 Kiste Papier (3 Ctr. (50 Pfd.) von Mülheim H fehlt in Berlin seit 30. August.
H 352. 1 Ballot Wollwaaren (1 Ctr. 16 Pfd.) von Emden fehlt in Magdeburg seit 29. August.
M B 5640. 1 Ballen Wolle (1 Ctr. 88 Pfd)
No. 5650. 1 Ballen Wolle (2 Ctr. 3 Pfd.)
} von Ruhrort fehlen in Brandenburg seit 31. Aug.

Nachweisung

der erledigten Differenzen aus den Meldungen früherer Monate über fehlende Güter und Gepäckstücke der **Berlin-Potsdam-Magdeburger** Eisenbahn pro Monat August 1871.

H K 1. 1 Kommode (1 Ctr. 78 Pfd.) zur Verladung nach Coblenz fehlte in Berlin [Versand-Güterboden] seit März. In Deutzerfeld vorgefunden.
Rh. 743. 1 Decke von Mülheim H. fehlte in Berlin seit Mai. Ueberweisung nach hier erfolgte irrthümlich.
E B 1/15. 15 Ballen Wolle (18 Ctr. 39 Kilo) von Anvers fehlten in Berlin seit Juni. Nachträglich eingegangen.
3357, 3360. 2 Ballen Wolle (2 Ctr. 96 Kilo.) von Verviers fehlten in Berlin seit Juni. Nachträglich ab Deutzerfeld eingegangen.
O & P 492/3, 7335/41. 9 Ballen Wolle (23 Ctr. 29 Pfd.) von Köln Ar. fehlten in Berlin seit Juli. Nachträglich eingegangen.
v. Schleinitz 4. 1 Kiste Umzugsgut (1 Ctr. 37 Pfd.) von Wilhelmhafen fehlte in Berlin seit Juli. Nachträglich ab Braunschweig eingeg.
J S 396. 1 Collo Manufacturwaaren (53 Pfd.) von Crefeld fehlte in Berlin seit Juli. Nachträglich eingegangen.
L L & Co. 2241. 1 Kiste Strumpfwaaren (1 Ctr. 22 Pfd.) von Conz fehlte in Berlin seit Juli. Nachträglich ab Büchen eingegangen.
Louis Lewy & Co. in Stettin. 2 Bündel leere Säcke (1 Ctr. 10 Pfd.) von Wiesbaden fehlten in Berlin seit Juli. Nachträglich eingegangen.

Grossherzogliche Friedrich-Franz Eisenbahnen.

Verzeichniss der fehlenden Güter.

C L 9. 1 Brod Zucker (19 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Güstrow.
Blank. 1 Collo Säcke (70 Pfd.) von Hamburg fehlt in Malchin.
2 Säcke Roggmehl (304 Pfd.) von Berlin fehlen in Neubrandenburg.
A. 2 Stück eis. Grazien (28 Pfd.) von Hagenow fehlen in Rostock.
B. 2 Stück eis. Töpfe (9 Pfd.) von Boizenburg fehlen in Schwerin.
A K C 1230. 1 Kiste Wein (57 Pfd.) von Büchen fehlt in Oertzenhof.
A N 3939. 1 Ballen Manufacturwaaren (62 Pfd.) von Rheydt fehlt in Güstrow.
J B 141. 1 Ballen Leinen (39 Pfd.) von Wesel fehlt in Schwerin.
B. 1 Stück eis. Tiegel (5 Pfd.) von Berlin fehlt in Rostock.
R D 79. 1 leere Kiste (16 Pfd.) von Rostock fehlt in Güstrow.
Fürstenberg. 1 Koffer Kleidung (71 Pfd.) von Hagenow via Lübeck fehlt in Neubrandenburg.
T R. 1 eis. Ofenplatte (10 Pfd.) von Hamburg fehlt in Rostock.
C St 10 312. 1 Geb. Bier (43 Pfd.) von Rostock fehlt in Schwerin.
G H 1501. 1 Kiste Couverts (156 Pfd.) von Mühlheim fehlt in Schwerin.

PRIVAT-ANZEIGEN.

Chr. Lechler in Stuttgart
Wagenlack- und Firniss-Fabrik
Königl. Württemb. Hoflieferant.

Patent auf Zinklack. — Patent auf Raaffination fetter Oele

Specialität in allen Sorten Lacken für Eisenbahn-Werkstätten, Waggons- und Maschinen-Fabriken; wie:

Englische Ueberzugslacke, in 24, 12 oder 6 Stunden staubfrei, Locomotiv-Lacke, Praeparations- und Schleif-Lack, Güterwagenlack für Blech- und Holzwagen, feinste Copal- und Damarlacke für innere Gestriche, Asphaltlacke, Siccatif-firniss etc. etc.

Beste Qualität wird zu verhältnissmässig sehr billigen Preisen zugesichert und stehen darüber, sowie über die Haltbarkeit meiner Fabricate Zeugnisse von Eisenbahn-Verwaltungen zu Gebot.

Sicherheits-Apparate für Dampfkessel
(System Black verbessert).

Für den Verkauf derselben suche ich überall Agenten.

Thodor Keseling in Düsseldorf.

Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft.
Directe Post-Dampfschifffahrt zwischen
Hamburg und Newyork
vermittelst der Post-Dampfschiffe

Westphalia, Mittwoch, 4. Octbr. | Vandalia, Sonnabend, 7. Octbr. | Holsatia, Mittwoch, 11. Octbr. } Morgens.
Thuringia, Mittwoch, 18. Octbr. | Cimbria, do. 25. Octbr. | Allemannia Sonnabend, 28. Octbr. } Morgens.

Passagepreise: 1. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **165**, 2. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **100**, Zwischendeck Pr. Crt.-Thlr. **55**.

zwischen **Hamburg** und **Westindien**
Grimsby und Southampton anlaufend,
nach St. Thomas, La Guayra, Puerto Cabello, Curacao, Colon, Santa Marta, Sabanilla und von Colon (Aspinwall) mit Anschluss via Panama nach allen Häfen des Stillen Oceans zwischen Valparaiso und San Francisco

Dampfschiff Bavaria, Capt. Stahl, am 23. October,
„ Borussia, „ Kühlewein, „ 23. November,
„ Teutonia, „ Milo, „ 23. December.

zwischen **Hamburg-Havana** und **New-Orleans**,
Southampton und Santander anlaufend,

	Von Hamburg:	Von Southampton	Von Santander:	Von New-Orleans:
Saxonia,	28. October.	31. October.	4. November.	6. December.
Vandalia,	18. November.	21. November.	25. November.	27. December.
Germania,	16. December.	19. December.	23. December.	24. Januar.

und ferner alle vier Wochen Sonnabends.

Passagepreise: I. Cajüte Pr.-Thlr. **180**, Zwischendeck Pr.-Thlr. **55**.

Näheres bei dem Schiffsmakler **August Bolten, Wm. Miller's Nachf., Hamburg.**

Für Eisenbahn-Bauunternehmer
empfehlen eine vollständige **betriebsfähige** Locomotive mit erforderlichen Concessions-Papieren

Gebrüder Schweitzer & Co.
Hamm i/Westphalen.

Haeckel & Co. in Leipzig.
Königl. Sächsische Patent-Inhaber
(Etablirt seit 1853.)

Eisenbahn-Behörden
empfehlen wir zur
Einrichtung resp. Completirung von autographischen Druckereien,
um Pläne, Schriftstücke etc. zu vervielfältigen, unsere bewährten

Steindruck-Pressen
ganz von Eisen, in 6 Grössen, Lithographie-Steine, Walzen, Farben, Firnisse und alle Specialitäten.

Referenzen von Eisenbahn-Behörden, denen wir Druckereien einrichteten, stehen zu Diensten.
Illustrirte Preislisten gratis und frankirt.

In J. U. Kern's Verlag (Max Müller) in Breslau ist soeben erschienen:

Gesetze und Verordnungen betreffend die
Dampfkessel-Polizei
und den Betrieb von Strassenlocomotiven
im Deutschen Reiche,
nebst den älteren, im Preussischen Staate noch in Kraft verbliebenen Special-Vorschriften, sowie das Gesetz über die Verbindlichkeit zum Schadenersatz vom 7. Juni 1871. Nach amtlichen Quellen zusammengestellt zum Gebrauche für Beamte und Industrielle. 16. Geheftet. Preis 12 Sgr.

Es ist dies die einzige neue ued absolut vollstännige Sammlung der einschläglichen Gesetze und Verordnungen, und deshalb unentbehrlich für jeden Fabrikbesitzer Maschinentechniker und in diesem Fache beschäftigten Beamten.

Leipzig, Verlag von Adolph Refelshöfer.

Aus allen Welttheilen.
Illustrirtes Familienblatt
für Länder- und Völkerkunde.
Red. Dr. Otto Delitsch.
Preis jedes Monatsheftes 6 Sgr.; auch einzeln.

Inhalt des Septemberheftes 1871:
Der internationale geographische Congress in Antwerpen, von O. Delitsch. Tropische Vegetationsbilder, von K. F. Appun. Ueber den Brenner von E. Jäger. Erinnerungen an Tegetthoff, von M. Horst. Die Skandinavische Halbinsel, von A. Ravenstein. Volksweisheit aus dem mittägigen Frankreich, von J. Thiessing. Geschichtchen aus Andalusien, von R. Böttger. Der kleinste Staat (Goust), von G. Jaquet. Der Ucayali, nach Marcoy.

Miscellen: Der Baltische Lloyd. Die Eisenwerke in Deutsch-Lothringen. Der Tunnel durch den Mont-Cenis. Mentone und Nizza, Winterkurorte. Eine neue Grosstadt (Nikolajew). Der Hafen von Varna. Japanische Küstenaufnahmen. Baker auf dem Nil. Schweinfurth im Lande der Niam-Niam. Munzinger Gouverneur in Massaua. Nachrichten von Livingstone. Ueber Leichhardt's Schicksal. Neuseeland. Kansas-City. Weinbau in Kalifornien. Bevölkerung von Mexiko. Chandless auf dem Amazonenstrom. Erdbeben und vulkanische Erscheinungen im Jahre 1871. Verein für Geschichte der Deutschen in Böhmen. H. A. Daniel's Nekrolog. Recensionen etc.

Mit 9 Holzschnitten und 1 Kärtchen.

Durch alle Buchhandlungen und Postanstalten.

Eisenspachtelkitt
von erprobter und vorzüglicher Qualität, in Kisten von 100, 50 und 25 Pfd.) empfeble ich allen Eisen-Industrie-Etablissements billigst und stehen auf Wunsch Muster davon zu Diensten.

F. A. Beschke
Fabrik chem.-techn. Producte
in Dresden.

Gesucht unter günstigen Conditionen für ein grösseres Speditions-Geschäft in Hamburg ein kaufmännisch gebildeter Bahnbeamter, der mit dem Tarifwesen vollständig vertraut sein muss.

Gefl. Offerten sub X. No. 927 befördert die Annoncen-Expedition von Rudolph Mosse in Hamburg.

Zu kaufen gesucht 2 bis 3000 Stück alte ausrangirte Eisenbahn-Waggons zum Kohlenladen 4—5 Last gross oder kleiner.

Offerten erbeten Exped. d. Blattes unter Chiffre H. J.

Im Verlage von Baumgärtner's Buchhandlung in Leipzig erschien soeben und ist durch alle Buchhandlungen zu beziehen:

Uhland's technische Bibliothek Bd. VI:

Der

Bau der Locomobilen

und

Transportablen Dampfmaschinen.

Von

Hermann Weber,
Ingenieur in Rostock.

Mit 53 Holzschnitten nebst einem Atlas von 22 color. Tafeln.
Preis 6 Thlr.

Norddeutscher Lloyd.

Postdampfschifffahrt

von Bremen nach Newyork und Baltimore

eventuell Southampton anlaufend

Schiff	Datum	nach	Schiff	Datum	nach
D. Baltimore	4. Octbr.	Baltimore	D. Ohio	1. Novbr.	Baltimore
D. Donau	7. Octbr.	Newyork	D. Weser	4. Novbr.	Newyork
D. America	11. Octbr.	Newyork	D. Deutschland	11. Novbr.	Newyork
D. Hermann	14. Octbr.	Newyork	D. Berlin	15. Novbr.	Baltimore
D. Leipzig	18. Octbr.	Baltimore	D. Hansa	18. Novbr.	Newyork
D. Main	21. Octbr.	Newyork	D. Donau	25. Novbr.	Newyork
D. Bremen	25. Octbr.	Newyork	D. Baltimore	29. Novbr.	Baltimore
D. Rhein	28. Octbr.	Newyork			

und ferner jeden Mittwoch und Sonnabend.

Passage-Preise nach Newyork: Erste Cajüte **165** Thaler, zweite Cajüte **100** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.
Passage-Preise nach Baltimore: Cajüte **135** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Pr. Crt.
Fracht: £ 2 mit 15% Primage per 40 Cubicfuss Bremer Maasse. Ordinäre Güter nach Uebereinkunft.

von Bremen nach Neworleans via Havre

und **Havana**

D. Frankfurt 7. Octbr.; D. Newyork 4. Novbr.; D. Hannover 2. Decbr.
Passage-Preise nach New-Orleans und Havana: Cajüte **180** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.
Fracht nach New-Orleans £ **2. 10** s., nach Havana £ **3** beides mit 15% Primage per 40 Cubicfuss Bremer Maasse. Ordinäre Güter nach Uebereinkunft.

von Bremen nach Westindien via Southampton

Nach St. Thomas, Colon, Savanilla, La Guayra und Porto Cabello mit Anschlüssen via Panama nach allen Häfen der Westküste Amerikas, sowie nach China und Japan.
D. Kronprinz Friedrich Wilhelm Sonnabend 7. October. D. König Wilhelm I. Dienstag 7. November.
und ferner am 7. jeden Monats.
Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

Buismann, Heyl & Vorster

in Meppen a. d. Westfälischen Bahn

empfehlen sich zur Anfertigung jeder Art Guss aus Hoh- und Cupolöfen zu billigsten Preisen, besonders auch zur Lieferung der **Eisengusssachen zu Brücken, Eisenbahnwagen** etc. an Fabriken für Eisenbahnbetriebsmaterial.

Die

Metall-Stanz- und Präge-Anstalt

von

Klimpt & Co.

Buckau-Magdeburg

empfiehlt den Wohllöblichen Eisenbahn-Verwaltungen ihre Schilder-Fabrikate, erhabener Schrift-Prägung, von Messingblech, Schrift vergoldet, polirt und lackirt in allen Farben.
Manometer-Federn bester Qualität, Englisches Gussstahlblech.
Langjährige Erfahrung, practische Einrichtung.
Solide Preise, aufmerksame Bedienung.

Schauwecker's pat. selbstthätiger Oeltropfapparat für Dampfschieber u. Kolben. Allein zu beziehen durch
Fr. Schauwecker, Maschinenmeister der Ostbahn in Welden (Bayern).

Hartguss

Herzstücke und Räder

Erdtransportwagen

in jeder Grösse und zu jeder Spur, sowohl Seiten- und Vorkipper als Wagen zum Ausschaufeln, liefern in bewährter Konstruktion

Thelen & Weydemeyer,
Eisengiesserei, Maschinen- und Dampfkessel-Fabrik. Nordhausen.

Selbstschmierende Stopfbüchsen-Packung

von

C. Otto Gehrckens.
Ottensen, (Zollverein.) — Hamburg, gr. Bäckerstr. 12.
Preis: **10 Sgr.** das ℔.
Eingeführt bei fast allen Bahnen und Fabriken.

W. Adolf & Co. (H. Hengst) in Berlin, 58. Unter den Linden, empfehlen ihren „Allgemeinen Journal-Lesezirkel", der in seiner 10. Abtheilung 53 Zeitschriften über Handelswissenschaft, Technologie und Baukunde enthält. Die Auswahl der Journale steht völlig frei und werden dieselben nach auswärts in Mappen und unter Kreuzband versandt. Billigster Verkauf gelesener Zeitschriften, Prospecte gratis.

Ein Beamter, der längere Jahre bei einer grösseren, unter Staats-Verwaltung stehenden Eisenbahn, im Tariffache thätig ist, sucht Stelle bei einer Privat-Verwaltung. Gefl. Offerten unter S beliebe man an Herrn A. Refelshöfer, Leipzig, zu richten.

Windhoff Deeters & Co.
in Lingen a/d. Ems
empfehlen die in ihrer Fabrik seit vielen Jahren als Specialitäten verfertigten **Weichen, Drehscheiben, Wasserkrähne** und schmiedeeisernen Constructionen.

Gebrüder Decker & Co.
in Canstatt (Württemberg)
empfehlen die in ihrer Fabrik seit vielen Jahren als Specialitäten verfertigten **eisernen Brücken, Drehscheiben, Schiebebühnen, Weichen, Kreuzungen, Wasserstations-Einrichtungen, fahrbare Laufkrahne und Brückenwaagen** bis 1000 Centner Tragkraft, **eiserne Dachconstructionen, Schachtpumpen, Ventilatoren und Hebmaschinen für Tunnel-Bauten, Dampfmaschinen, Dampfkessel, patentirte American. Universal-Dampfpumpen.**

Brückenwaagen-Fabrik

von

Alex Bernstein,
Berlin,
Blumenstr. 37
empfiehlt ihr Lager von

hölzernen und eisernen Decimalwaagen, Centesimalwaagen von 100 bis 1000 Ctr. Tragfähigkeit, eichungsfähigen Schnellwaagen, Viehwaagen, Gepäckwaagen und Karrenwaagen etc.

Reparaturen werd. schnell u. sorgfältig besorgt

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N° 40.

Erscheint
jeden Freitag.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
Adolph Refelshöfer
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

1871.

Inserate
werden à 1½ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1900 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 8 Thlr. beigelegt.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Elfter Jahrgang.

Leipzig, den 6. October 1871. (Schluss der Nummer: 5. October, Vormittags 11 Uhr.)

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der General-Direction der Ungarischen Nordostbahn ist die 4,75 Meilen lange Strecke **Nagy-Károly-Szathmar** mit den Stationen

Majteny, Zsadany (Haltestelle) und Szathmar

am **25. September d. J.** für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Die Haltestelle **Zsadany** ist nur für Personen- und Gepäckbeförderung eingerichtet. — Berlin, den 29. September 1871.

Nach der Mittheilung der Königl. Preuss. Direction der Oberschlesischen Eisenbahn wird die 4,9 Meilen lange Strecke **Breslau-Strehlen** mit den Stationen ab Breslau

Rothsürben, Wäldchen (Bohrau) und Strehlen

am **1. October d. J.** für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden. — Berlin, den 29. September 1871.

Nach der Mittheilung des Directoriums der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft wird von der Linie Liegnitz-Rothenburg die letzte, 8,9 Meilen lange Bahnstrecke **Glogau-Rothenburg** mit den Stationen

Glogau, Froebel, Beuthen a. d. O., Neusalz, Nittritz, Grünberg und Rothenburg (Anschlussstation der Märkisch-Posener E.)

am **1. October d. J.** für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden.

Ferner wird nach der Mittheilung der Königl. General-Direction der Sächsischen Staatsbahnen die 3,7 Meilen lange Staatsbahnstrecke **Radeberg-Kamenz** mit den Stationen

Radeberg (Station der Linie Dresden-Görlitz), Grossröhrsdorf, Pulsnitz, Bischheim (Personen- und Güter-Haltestelle) und Kamenz

am **1. October d. J.** für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden. — Berlin, den 28. September 1871.

Nach der Mittheilung des Directoriums der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft wird die 3,786 Reichsmeilen = 28,39 Kilometer lange Bahnstrecke **Aschersleben-Cönnern** mit den Stationen

Aschersleben, Sandersleben, Belleben und Cönnern

am **15. October d. J.** dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. — Berlin, den 30. September 1871.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Rückblick auf die Gründung und Wirksamkeit des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

(Schluss.)

Da sich herausstellte, dass bezüglich der, zur Vermeidung von Umladungen unentbehrlichen gegenseitigen Benutzung der Eisenbahnwagen nach sehr verschiedenen Grundsätzen verfahren wurde, überwies die Nürnberger General-Versammlung (1851) diese wichtige Frage einer Commission und wiewohl diese wegen anscheinend unüberwindlicher Schwierigkeiten die Sache fallen lassen wollte, beharrte die Berliner Versammlung (1853) bei dem früheren Beschlusse, unter dem an die ursprüngliche An-

tragstellerin, die Sächsische Staats-Eisenbahn-Verwaltung, gerichteten Ersuchen: ein Regulativ über die gegenseitige Wagenbenutzung zu entwerfen und der geschäftsführenden Direction zu überreichen. Diesem Ersuchen wurde entsprochen und der nach Einforderung und abermaliger Prüfung der Aeusserungen sämmtlicher Verwaltungen abgeänderte Entwurf von der Breslauer Versammlung (1855) unter dem ausdrücklichen Bemerken genehmigt, dass diesen Normal-Bestimmungen nur subsidiäre Verbindlichkeit beigelegt, durch dieselben aber keineswegs geschlossene Verträge gefährdet oder der Abschluss solcher Verträge gehindert werden sollte. Anfangs 1867 wurde das Regulativ einer Revision unterzogen, als deren Ergebnis das zur Zeit gültige

„Regulativ für die gegenseitige Wagenbenutzung im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnen",

welches die Bedingungen über die Benutzung und Behandlung der Wagen auf fremden Bahnen, die Vorschriften über Vergütung für die gegenseitige — erlaubte oder missbräuchliche — Benutzung, sowie über den Ersatz bei Beschädigungen auf fremden Bahnen enthält, von der Mainzer General-Versammlung angenommen und von der geschäftsführenden Direction am 31. März 1858 publicirt worden ist.

Waren diese Bestrebungen dahin gerichtet, für den ganzen Verein gleichmässige Verkehrs-Einrichtungen herzustellen, so hatte man doch, in Erwägung, dass solches Ziel bei der Verschiedenheit der Gesetzgebung und mannigfacherdem Eisenbahnverkehr verwandten Einrichtungen in den verschiedenen Ländergebieten Deutschlands schwerlich bald zu erreichen sein möchte, schon früh das zuerst auf der Wiener General-Versammlung (1849) erörterte Bedürfniss erkannt, für gewisse wichtige, eine Anzahl von Bahnen umfassende Verkehrsstrassen besondere Verbände zu gründen, welche sich dem Publicum gegenüber in jeder Beziehung als eine und dieselbe Verwaltung darstellten, indem sie bei gleichmässiger Waaren-Classification, zusammengefasste Tarifsätze für die ganze Verbandsstrecke bildeten und durchaus gleichmässige Bestimmungen für den Transport sowohl von Personen als von Gütern — unter Einführung durchgehender Personen- und Güterzüge mit begleitenden Packmeistern — erliessen, die Fracht, Personengeld etc. aber nach Abzug der gemeinschaftlich zu tragenden Beträge für Entschädigungen u. s. w. nach bestimmten Antheilssätzen, so wie unter Errichtung gemeinschaftlicher Abrechnungs-Bureaus unter sich vertheilten. Der erste dieser Verbände war

der im Jahre 1848 gebildete „Norddeutsche",
dann im „ 1852 der . „Mitteldeutsche",
im „ 1853 „ . . „Rheinisch-Thüringische",
„ „ 1856 „ . . „Ostfriesisch-Thüring.",
und der . „Ostfriesisch-Rheinische",
„ „ 1857 „ . . „Westdeutsche"
„ „ 1859 „ . . „Hannoversch-Thüring.",
und der . „Hannoversch-Bayerische",
„ „ 1863 unter Auflösung des Ostfriesisch-Thüringischen u. Ostfriesisch-Rheinischen der . . . . „Westfälische",
in demselben Jahre der . „Süddeutsche,
im Jahre 1865 der . . . „Rechts-Rheinische"
und der . . . „Preuss.-Braunschweig.",
im Jahre 1869 der . . . „Nordwestdeutsche"
und der . . . „Schlesisch-Rheinische",
„ „ 1870 „ . . . „Sächsisch-Westfälische,

folgten.

In Ansehung der Fracht-Tarife hatte bereits die Hamburger General-Versammlung im September 1847 einstimmig anerkannt, dass es im hohen Grade wünschenswerth sei, für das Vereinsgut d. h. alles mehr als eine Vereinsbahn berührende Gut, wenn auch nicht gleiche Tarifsätze, so doch gleiche Classen festzustellen. Wenngleich es bei wiederholtem Zurückkommen auf diesen Gegenstand unmöglich erschien, überall gleichmässige Classificirung und gleichmässige Tarifsätze einzuführen, eine Festsetzung, welche das im Interesse des Handels liegende, nur durch fortwährende Tarifermässigung zu befriedigende Streben nach Concurrenz ganz ausgeschlossen haben würde, bei welcher überdies auf die verschiedenartigen Constructions- und Betriebsverhältnisse beziehungsweise auf die verschiedenartigen Anlage- und Betriebskosten gar keine Rücksicht hätte genommen werden können, so wurde doch durch die vorgedachte Bildung besonderer Eisenbahn-Verbände für die wichtigsten grossen Eisenbahn-Verkehrslinien eine vollständige Gleichheit in wesentlichen tarifarischen Bestimmungen in jedem Verbande erreicht.

Ausserdem beschloss die Münchener General-Versammlung (1857), dass die Normal-Frachtclasse in allen Tarifen der Deutschen Eisenbahnen mit I, die ermässigte Classe mit II und deren Unter-Abtheilungen mit A, B, C u. s. w. bezeichnet, die Tarifsätze für Eilgut aber mit gesperrten Lettern der Normalclasse vorangestellt werden sollten.

Bei der Lebhaftigkeit des Wunsches wenigstens in Bezug auf Classification des Tarifs zu einer vollständigen Gleichmässigkeit — vorbehaltlich der Freiheit jeder Verwaltung bezüglich der Höhe der Tarifsätze, welche sich so wenig wie der Preis jeder anderen Waare, weder von der Gesammtheit der Verwaltungen, noch von der Gesetzgebung normiren lässt — zu gelangen, stehen in dieser Beziehung weitere Fortschritte zu gewärtigen, Fortschritte, die zum Theil bereits durch das Zusammentreten verschiedener Bahn-Verbände zu dem „Tarif-Verbande" erzielt worden sind.

Auch mit einer Reform der Eisenbahn-Gesetzgebung hat sich der Verein Deutscher Eisenbahnen wiederholt und eingehend beschäftigt. Waren bei der Verschiedenheit der Gesetzgebungen der Einzelstaaten seine Bestrebungen ohne Erfolg, so wird es, da der Verein im Wesentlichen nur noch aus 2 grossen Gruppen besteht, für deren grössere im Deutschen Reiche nunmehr eine gesetzgebende Gewalt begründet ist, der nahen Zukunft vorbehalten sein, diese Frage der Berathung zu unterziehen, auch die Hoffnung gehegt werden können, dass Seitens der betreffenden Staats-Gewalten hierzu eine Aufforderung an den Verein gelangen werde.

Die auf Gründung eines auf Gegenseitigkeit beruhenden Feuer-Versicherungs-Vereins (Dresdener Versammlung 1848) oder einer besonderen Actien-Gesellschaft für Versicherung der Eisenbahnen gegen Feuer- und sonstige Gefahren (Nürnberger General-Versammlung 1851) gerichteten Bestrebungen waren zwar fruchtlos, hatten aber immerhin den Erfolg, den Versicherungs-Gesellschaften, deren sich die Eisenbahn-Verwaltungen bedienen, zu zeigen, dass diese jederzeit in der Lage seien, sich unabhängig zu machen, wenn jene unangemessene Forderungen erheben.

Nachdem der Verein es als eine seiner vorzüglichsten Aufgaben erkannt hatte, die gleichmässige Construction aller Deutschen Eisenbahnen und ihrer Betriebsmittel, sowie gleichmässige Betriebs-Einrichtungen herbeizuführen, beschloss die Wiener General-Versammlung (1849) zur Berathung über eine in dieser Richtung vorgelegte ausführliche Denkschrift, die Teckniker sämmtlicher Vereins-Verwaltungen zusammenzuberufen. Diese Techniker-Versammlung, welche im Verlaufe der Zeit bei allen wichtigen Veranlassungen getagt hat, trat im Februar 1850 in Berlin unter dem Vorsitze der Bauräthe Mohn (Hannover) und Neuhaus (Berlin-Hamburg) zusammen und stellte nach 10tägiger Berathung die

„Grundzüge über die Gestaltung der Eisenbahnen Deutschlands" zusammen, welche, um eine einheitliche Benutzung aller Deutschen Bahnen zu ermöglichen, bei Anlage neuer Bahnen als Norm dienen sollten und welche in zusammen 329 Paragraphen

1) Anordnung über Planum und Oberbau, Bahnhofs-Anlagen, Construction der Locomotiven und Wagen, sowie über Signalwesen;
2) sicherheitspolizeiliche Bestimmungen für den Zustand der Bahn und der Betriebsmittel, sowie für Handhabung des Fahrdienstes;
3) Vereinbarungen über einheitliche Vorschriften für den durchgehenden Verkehr auf den bestehenden Eisenbahnen

enthielten und wesentlich zu der ausserordentlichen, besonders in

dem letzten grossen Kriege bethätigten Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen beigetragen haben.

Diese Zusammenkunft der Techniker gab übrigens Anlass zur Bildung des Vereins der Deutschen Eisenbahn-Techniker.

Der dritte Theil der vorgedachten Grundzüge wurde auf der Aachener General-Versammlung (1850) discutirt und mit manchen Abänderungen angenommen; die ersteren beiden Theile wurden den Vereins-Verwaltungen thunlichst zur Berücksichtigung empfohlen.

Als der Frankfurter General-Versammlung (1856) verschiedene wichtige technische Fragen — betreffs Construction eiserner Gitter- und Ketten-Brücken, Imprägnirung der Schwellen, Befestigung der Schienen und Bremsvorrichtungen — vorgelegt wurden, beschloss die General-Versammlung, eine abermalige Versammlung der Deutschen Eisenbahn-Techniker zu veranlassen und beauftragte die technische Commission, in welcher damals das Kaiserlich Oesterreichische Handels-Ministerium, in Vertretung der östlichen und südlichen Staats-Eisenbahnen, den Vorsitz hatte, mit den erforderlichen Vorbereitungen. Die Plenar-Versammlung der Techniker trat hierauf am 23. Mai 1857 in Wien zusammen und veranstaltete eine neue Redaction der obgedachten Grundzüge für die Gestaltung der Eisenbahnen Deutschlands nebst Sicherheits-Anordnungen und der einheitlichen Vorschriften für den durchgehenden Verkehr auf den Deutschen Eisenbahnen. Nachdem die Münchener General-Versammlung (1857) beschlossen, diese Entwürfe zunächst im Schoosse sämmtlicher einzelnen Verwaltungen prüfen zu lassen und die etwaigen Erinnerungen der geschäftsführenden Direction behufs event. nochmaliger Berufung der technischen Commission mitzutheilen, genehmigte die Triester General-Versammlung (1858) die wiederholt umgearbeiteten Entwürfe.

Zur Prüfung und Verwerthung der später gemachten Erfahrungen wurde auf der Salzburger General-Versammlung (1864) die Abhaltung der Techniker-Versammlung beschlossen, welche am 11. September 1865 in Dresden zusammentrat. Neben einer abermaligen Revision der Grundzüge und einheitlichen Vorschriften im Allgemeinen, wurden besondere von der technischen Commission aufgeworfene und von den einzelnen Bahnverwaltungen beantwortete Fragen zur Berathung gezogen. Eine neue Redaction der Grundzüge etc. wurde unter dem Titel: „Technische Vereinbarungen des Vereins über den Bau und die Betriebs-Einrichtungen der Eisenbahnen" unter die Vereins-Verwaltungen vertheilt, und im Januar 1856 durch den Buchhandel verbreitet, demnächst auch durch die Mainzer General-Versammlung (1867) genehmigt. Gleiche Genehmigung erfolgte Seitens dieser Versammlung für die Herstellung von Sammlungen.

der im Verein bestehenden Minimal-Durchfahrts- und Maximal-Ladeprofile, sowie der neuesten Oberbau-Constructionen,

zugleich unter Feststellung eines Maximal-Ladeprofils für sämmtliche Vereinsbahnen und unter Bewilligung der erforderlichen Kosten aus der Vereinscasse. Die Sammlung der neuesten Oberbau-Constructionen erschien im December 1867 im Buchhandel, die Durchfahrts-Ladeprofile wurden im Januar 1868 den Verwaltungen übersandt. Die nächste Versammlung der Techniker trat nach dem Beschlusse der Mainzer General-Versammlung (1867) am 28. September 1868 in München zusammen, und prüfte und beantwortete verschiedene ihr vorgelegte, den Bahnbau, Maschinen und Wagen, Bahnbetrieb etc. betreffenden Fragen. Um ihre Arbeiten weiteren Kreisen zugänglich zu machen, wurde deren Verbreitung durch den Buchhandel bewirkt. Die Versammlung hatte sich auch mit den Bedingungen beschäftigt, unter welchen sogenannte secundäre Bahnen, d. h. solche herzustellen seien, welche zwar bezüglich der Schnelligkeit hinter den gegenwärtigen Eisenbahnen zurückbleiben, jedoch mehr leisten, als das gewöhnliche Strassenfuhrwerk, dabei aber erheblich geringere Anlage- und Betriebskosten erfordern, und vorgeschlagen: ähnliche Grundzüge, wie solche für Hauptbahnen angenommen, auch für secundäre Bahnen zu entwerfen. Die technische Commission unterzog sich dieser Aufgabe in den Jahren 1868 und 1869, entwarf aber, um den Stoff erschöpfend zu behandeln, Grundzüge für drei verschiedene Kategorien secundärer Bahnen, und zwar:

1) für secundäre Bahnen mit normaler Spur,
2) für secundäre Bahnen bei einer grössten zulässigen Fahrgeschwindigkeit von 40 Minuten pro Meile bei normaler Spur,
3) für secundäre Bahnen mit schmaler Spur.

Die Wiener General-Versammlung (1869) genehmigte diese Grundzüge und beschloss, die Staatsregierungen durch die geschäftsführende Direction ersuchen zu lassen, solche bei Ertheilung von Concessionen für secundäre Bahnen thunlichst zu berücksichtigen. Dies ist im November 1869 geschehen, eine auch beim Reichskanzleramt des Deutschen Reichs wiederholt beantragte Entschliessung der Regierungen aber noch nicht bekannt geworden.

Von der Wiener General-Versammlung war die Einberufung einer Techniker-Versammlung für das Jahr 1870 beschlossen. Dieselbe, wegen des ausbrechenden Krieges vertagt, hat vom 26. bis 29. Mai d. J. in Hamburg unter dem Vorsitze des k. k. Regierungsraths Stummer Ritter von Traunfels getagt, und unter den Titeln

1) Grundzüge für die Gestaltung der Hauptbahnen Deutschlands a) Bahnbau, b) Betriebsmittel, c) Betriebsdienst, d) Signalwesen),
2) Signalordnung für die Deutschen Eisenbahnen,
3) Obligatorische Vorschriften für die Deutschen Haupt-Eisenbahnen über den Bahnbau, die Betriebsmittel, den Betriebsdienst neue Verordnungen redigirt, welche bei der bevorstehenden Berliner General-Versammlung, welche nach der anliegenden Nachweisung B die 24ste seit dem Bestehen des Vereins ist, zur Berathung gelangen werden.

Die von dieser Techniker-Versammlung beantworteten, ihr von der technischen Commission vorgelegten besonderen Fragen sind zusammengestellt und von der geschäftsführenden Direction publicirt worden.

Als ein in das technische Gebiet gehöriger, für die Eisenbahnen besonders wichtiger Gegenstand ist die Frage von der Zahl, den Ursachen und der Vermeidung der Achsbrüche, wiederholt sorgfältig vom Verein behandelt. Auf den Vorschlag der Commission beschloss die General-Versammlung in Baden-Baden (1854), von den Verwaltungen nach einem besonders vorgeschriebenen 18 Rubriken umfassenden Schema die Materialien einzufordern, welche der technischen Commission regelmässig zugehen.

Die vorstehend unter Ausschluss zahlreicher minder wichtiger Gegenstände dargestellte Wirksamkeit bethätigt das lebhafte Bestreben des Vereins der Deutschen Eisenbahnen, die Missstände zu beseitigen, welche die Zerrissenheit Deutschlands für alle Gebiete des Verkehrs und Handels zur nothwendigen Folge hatte.

Das Ziel: durch gemeinsame Berathung und einmüthiges Handeln die Deutschen Eisenbahnen so viel wie möglich als eine einige Deutsche Institution erscheinen zu lassen, fest im Auge haltend, haben die Vertreter der Deutschen Eisenbahnen, ohne einerseits die Liebe für ihr engeres Vaterland zu verläugnen, und ohne andererseits sich von fremden nachbarlichen Bahnen abzuschliessen, sich stets als Mitglieder eines Stammes betrachtet. Der auf der Wiener General-Versammlung (1849) vom Vertreter der Rheinischen Eisenbahn, Freiherrn von Geyr, ausgebrachte Toast:

„Ich als ein Bewohner der alten Kaiserstadt Aachen, aber als ein echter Preusse, bringe Oesterreich ein Hoch!"

wird heute wie damals stürmischen Beifall finden.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

* **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.** Am 2. Octbr. 1871 ist die 6,7 Meilen = 50,70 Kilom. lange Dux-Bodenbacher Eisenbahn mit den Stationen Dux, Kosten, Teplitz, Rosenthal, Hohenstein, Culm, Kleinkahn, Königswald, Eulau, Bünaburg und Bodenbach für den Personen-, Gepäcks- und Frachtenverkehr eröffnet worden. Bis auf Weiteres verkehren täglich 3 Züge in jeder Richtung.

* **Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn.** Der zwischen Halle und Stumsdorf gelegene bisherige Haltepunkt Niem-

berg ist vom 1. October d. J. ab zur Station erhoben und demgemäss der bisher für Niemberg im Bezug auf den Gütertransport bestandene Francaturzwang aufgehoben worden.

* Berlin-Görlitzer Eisenbahn. Nach Mittheilung der Direction vom 8. v. M. ist in Ausführung des Beschlusses der Actionaire der Gesellschaft vom 19. Juni cr. das Domicil der Gesellschaft und damit der Sitz der Direction und ihrer Hauptdienststellen nach Berlin verlegt worden. Die Direction und das Central-Büreau befinden sich Wilhelmstrasse No. 62 die Ober-Betriebs-Inspection, die Ober-Güter-Verwaltung, der Ober-Maschinenmeister, die Haupt-Casse und die Haupt-Contrôle auf dem Berliner Bahnhofe.

Preussen. (Rescript des Handelsministers vom 2. Sept. 1871, betreffend die Vereins-Güterclassification).

In der diesjährigen Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen wurde bekanntlich eine Commission erwählt, welche sich mit der Ausarbeitung einer übereinstimmenden, für die Vereinsmitglieder vertragsmässig verbindlichen Vereins-Güter-Classification beschäftigen soll. Dieser Commission gehört u. A. auch die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn Direction an, an welche der Herr Handelsminister folgenden Erlass gerichtet, welcher die Aufgabe der Commission einer eingehenderen Erörterung unterzieht:

„Laut dem mir vorliegenden Protocolle der diesjährigen General-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen ist die Königliche Direction mit vier anderen Königlichen Directionen berufen, an den Berathungen einer ad hoc zusammentretenden Commission behufs Ausarbeitung einer übereinstimmenden, für die Vereinsmitglieder vertragsmässig verbindlichen Vereinsgüterclassification Theil zu nehmen. Diese Berathungen und die daraufhin erfolgenden Beschlüsse des Vereins werden, welcher Art auch immer das Ergebniss derselben sein mag, nicht ohne grosse Bedeutung für die fernere Entwickelung des Eisenbahnwesens sein. Ich halte es deshalb für geboten, mich schon jetzt über das Ziel, welches der Verein meines Erachtens zu erstreben und die Mittel, welche er zu diesem Zwecke anzuwenden haben wird, auszusprechen.

Die Tarif-Commission, auf deren Antrag die Generalversammlung des Vereins die Berufung einer besonderen Commission beschlossen hat und an deren Bericht ich meine Bemerkungen anknüpfe, hat geglaubt, bei der Erörterung der Frage, ob und in wie weit eine Gleichmässigkeit der Tarife für die Deutschen Bahnen nothwendig oder empfehlenswerth erscheine, zunächst hervorheben zu sollen, dass den einzelnen Bahn-Verwaltungen die vollständige Freiheit in Bezug auf die Tarifirung der Güter principiell zu wahren, insbesondere eine Uniformität in den Frachtsätzen weder zu erreichen noch zu erstreben sei. Im Uebrigen erkennt die Commission an, dass das im Vereinsgebiete herrsche Tarifsystem der Verbesserung dringend bedürftig sei und namentlich die Verschiedenartigkeit und Complication der bestehenden Classification einen Uebelstand bilde, der durch Herbeiführung einer gleichmässigen, für den Vereinsverkehr gültigen Classification baldthunlichst zu beseitigen sei. Die Verschiedenartigkeit der Classificationen, bemerkt die Commission erläuternd, möge hier und da in der Verschiedenheit der örtlichen Verhältnisse ihren sachlichen Grund haben; meistentheils aber beruhe sie auf der historischen Entwickelung des Tarifwesens, welche es zugelassen habe, dass jede Bahnverwaltung hinsichtlich ihrer Güter-Cassification selbstständig experimentirte und dieselbe aus mehr oder weniger bestimmten, individuell gefärbten und deshalb sehr von einander abweichenden Gesichtspunkten normirte. Eine Gleichmässigkeit der Classification aber sei bei der heutigen Ausdehnung und Verflechtung des Eisenbahnnetzes dringendstes Verkehrsbedürfniss und bei ernstlichem Willen wohl um so eher zu erreichen, als die Tariffreiheit der einzelnen Bahnverwaltungen im Wesentlichen gewahrt werde. Bezüglich der Classification selbst bezeichnet die Commission thunlichste Einfachheit als das natürliche Ziel der Bestrebungen. Sie glaubt jedoch dem Umstande, dass manche Artikel für bestimmte Gegenden und Verkehrsrichtungen eine Bedeutung haben, welche für andere Gegenden und Richtungen nicht bestehe, dass ferner einzelne Hauptartikel besonderen Conjuncturen zu unterliegen pflegen, behufs deren Ausnutzung eine häufigere Aenderung der Frachtpreise angemessen erscheine etc., eine besondere Berücksichtigung bei der Feststellung der Classification nicht versagen zu können und empfiehlt daher, alle Artikel, welche voraussichtlich verschiedenen Einheitssätzen bei den einzelnen Bahnen und in den einzelnen Verbänden würden unterworfen werden, in Special-Tarife zu verweisen oder nach Befinden in Special-Tarifklassen zu vereinigen.

Mit diesen Ansichten der Commission kann ich mich in soweit einverstanden erklären, als auch ich der Ansicht bin, dass die bestehenden Classificationen mehr oder weniger auf unbestimmten, individuell gefärbten Gesichtspunkten beruhen und dass das herrschende hiernach ausgebildete Tarifsystem dringend einer Verbesserung bedarf. Desgleichen suche auch ich diese Verbesserung in der Beseitigung der vielerlei verschiedenen, willkürlich gegriffenen Classificationen beziehungsweise in der Einführung einer gleichmässigen, auf rationeller Grundlage beruhenden, möglichst einfachen Classification. Dagegen muss ich bezweifeln, dass das hiernach gesteckte Ziel erreicht werden kann, wenn aus den von der Commission angedeuteten Rücksichten eine Reihe von Artikeln nicht den, für richtig erkannten Grundsätzen entsprechend gebildeten Hauptclassen eingereiht, sondern unter Ausrangirung aus dem Classificationssysteme mit je einem „Special-Tarife“ belegt werden. Wohl die meisten, wenn nicht gar alle Artikel haben für eine Gegend resp. für eine bestimmte Verkehrsrichtung eine grössere Bedeutung, wie für eine andere, und nur wenige Artikel wird es geben, die keinen Handelsconjuncturen unterworfen sind, und bei welchen es nicht öfters für zulässig erachtet werden könnte, die Frachtsätze zeitweise zu ändern, ohne zugleich eine ganze Reihe anderer Artikel durch die Aenderung mitzutreffen.

Ich fürchte daher sehr, dass, wenn diesen Rücksichten Rechnung getragen werden soll, die unbestimmten, individuell gefärbten Gesichtspunkte, welche die Commission durch die Aufstellung einer gleichmässigen Classification beseitigen zu müssen glaubt, bei der Zulassung der fraglichen Specialtarife in nahezu gleicher Stärke, wie zuvor, zur Geltung gebracht werden, und dass das hiernach für das ganze Vereinsgebiet in Aussicht genommene Tarifsystem formell zwar den Anforderungen der Gleichmässigkeit genügen, sachlich aber mit demselben Mangel der Willkür behaftet und folgeweise den steten Anfeindungen des Publicums ausgesetzt sein wird, als das zur Zeit herrschende System. Es mag einzelne Fälle geben, in welchen zeitweise ein Festhalten an den sonst für richtig erkannten Normen und Sätzen mit den Interessen der Bahn oder den Bedürfnissen des Publicums nicht wird in Einklang gebracht werden können; es wird auch Zeiten der Noth geben, in welchen schon aus Rücksichten der Humanität für den einen oder anderen Consumtionsartikel ermässigte Frachtsätze bewilligt werden müssen, welche auf andere Artikel gleichmässig auszudehnen, dem finanziellen Interesse der Bahn gegenüber als unzulässig erscheinen wird. Diese Nothwendigkeit, für einzelne Fälle zeitweise Ausnahme-Tarife zuzugestehen, macht aber keineswegs erforderlich, eine Reihe wichtiger Artikel aus dem Classificationssysteme ganz herauszureissen, um sie dauernd der willkürlichen Behandlung der einzelnen Bahnverwaltungen zu überlassen. Dazu reicht schon die den Verwaltungen zu belassende Möglichkeit, unter gegebenen Umständen für den einen oder anderen Artikel auf gewisse Zeit Ausnahmetarife festzusetzen, vollständig aus.

Ueberhaupt wird eine für alle Bahnverwaltungen annehmbare, Dauer versprechende Classification sich nur herstellen lassen, wenn solche unter Berücksichtigung der beim Gütertransport allgemein in Betracht kommenden sachlichen Momente systematisch richtig aufgestellt und die einzelnen Güterartikel nach den ihnen anhaftenden Eigenschaften (Gewicht, Raum etc.) in dieselbe eingereiht werden. Von einer systematischen Aufstellung der Classification, wie von der Durchführung eines Tarifsystems kann jedoch nicht wohl die Rede sein, wenn der wechselnden Bedeutung der einzelnen Güterartikel für gewisse Gegenden und Verkehrsrichtungen, wenn den individuell verschieden beurtheilten Conjecturen, denen die Güter unterworfen sind, ein bestimmender Einfluss auf die Tariffestsetzung eingeräumt werden soll.

Die Annahme eines Tarifsystems, wie es eben angedeutet ist, wird, das verkenne ich nicht, für die eine oder die andere Bahn nicht ganz unwesentliche Abänderungen ihrer bisherigen Classification zur Folge haben; aber wie nach der Ansicht der Tarif-Commission diejenigen Bahngruppen, welche sich über eine gemeinsame Classification seither schon verständigt haben, durchgängig die Erfahrung machen konnten, dass die befürchteten Nachtheile eines Aufgebens der früheren Besonderheiten überschätzt waren, so dürfte sich auch die Besorgniss, welche man von der Annahme eines für alle Bahnen gemeinschaftlichen, consequent durchgeführten Classifications-Systems hegen möchte, als übertrieben ergeben.

In letzterer Hinsicht ist zu bemerken, dass der Art. 45 der Reichs-Verfassung eine Reihe von Transportgegenständen anführt, für welche ein gleichmässiger möglichst billiger Satz, bei grösseren Entfernungen zunächst der Pfennigtarif als erforderlich, resp. empfehlenswerth bezeichnet wird. Demgemäss darf als selbstverständlich angenommen werden, dass bei Aufstellung einer gleichmässigen, allseitig verbindlichen Classification sämmtliche in Art. 45 aufgeführten Güterarten einer und derselben und zwar der niedrigst zu tarifirenden Classe zugetheilt werden, gleichviel im Uebrigen, ob für diese Classe überall der Pfennigtarif, oder welcher andere niedrige Frachtsatz bei den verschiedenen Bahnen beliebt werden möchte. Die in Art. 45 aufgeführten Güterarten bilden nun in ihrer Gesammtheit für fast alle Bahnen den Hauptgegenstand des Transportsgeschäfts. Die „Kohlen-, Coaks- Holz-, Erz-, Stein-, Salz-, Roheisen- und Düngungsmittel-Quantitäten“, welche auf den Bahnen transportirt werden, machen zwischen 50 und 75 Proc. des Gesammt-Transportquantums aus. Ist somit bezüglich des grösseren Theils der Güter die Classificationsfrage bereits entschieden, so kann es vom finanziellen Standpunkte aus nicht wohl bedenklich sein, bezüglich der übrigen Transportartikel dem Particularismus ein für allemal zu entsagen und deren Einreihung in eine systematisch geordnete einfache Classification zuzugestehen. Die unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen haben hierin mit gutem Beispiel voranzugehen. In ihrer Ausdehnung und Vertheilung auf fast alle Provinzen des Landes findet sich überdies das beste Ausgleichungsmittel für etwaige Einbussen, welche aus der bezeichneten Massnahme auf der einen oder anderen Strecke eintreten könnten. Dieselben befinden sich hierin mit den grösseren Privatbahn-

Complexen in gleicher Lage und haben sich bei Behandlung dieser wie überhaupt bei allen sonstigen principiellen Fragen als ein zusammengehöriges einheitliches Ganze zu betrachten.

In dieser Erwägung will ich hiermit die Königliche Direction anweisen, bei den demnächst stattfindenden Commissions-Berathungen auf die Annahme eines einfachen Tarifsystems mit thunlichster Weglassung aller Special- und Ausnahme-Classen nachdrücklichst hinzuwirken.

Abschrift dieses Erlasses habe ich sämmtlichen Königlichen Directionen und Commissariaten zugehen lassen.

Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.
Itzenplitz.

Die Verspätungen der Courierzüge auf der Norddeutschen Route. Die häufigen und erheblichen Verspätungen des Köln-Berliner Courierzuges, welche in den öffentlichen Blättern vielfach besprochen worden sind, benachtheiligen nicht nur die Interessen des Verkehrs, sondern auch, und nicht in geringerem Grade, die Interessen der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

Auf allen wichtigeren Eisenbahnrouten Norddeutschlands wird nämlich im Falle der Verspätung eines Schnell- oder Courierzuges von der nächsten Uebergangsstation, auf welcher der verspätete Zug voraussichtlich erst mehr als 30 Minuten nach der vorgeschriebenen Ankunftszeit eintreffen würde, ein besonderer Zug zur fahrplanmässigen Abfahrtszeit des Schnell- oder Courierzuges abgelassen und bis an das Ende der Route auf Kosten der schuldigen Verwaltung, resp. auf Kosten sämmtlicher bei der Route betheiligter Verwaltungen durchgeführt. Mit dieser Einrichtung wird eine rechtzeitige Beförderung der auf den vorliegenden Stationen zugehenden Reisenden bezweckt. Sie gewährt zugleich die Möglichkeit, den einmal verspäteten Zug vor weiteren Verzögerungen wirksamer zu bewahren.

In allen Fällen also, in welchen ein Courier- oder Schnellzug von Köln mehr als 30 Minuten nach der fahrplanmässigen Ankunftszeit in Berlin eintrifft, ist ihm ein anderer Courier- oder Schnellzug vorangegangen, welcher von Minden resp. Braunschweig, Oschersleben, Magdeburg zechtzeitig abgelassen wurde. Ausgenommen hiervon sind die Verspätungen, welche erst zwischen Magdeburg und Berlin eingetreten sind sesp. die Höhe von 30 Minuten überschritten haben.

Die Durchführung dieser Maassregel ist selbstverständlich mit erheblichen Kosten und Betriebserschwernissen verbunden. Im eigenen Interesse der Eisenbahnverwaltungen liegt es deshalb, die Schnell- und Courierzüge rechtzeitig auf der Ankunftsstation anzubringen. Geschieht dies dessen ungeachtet nicht, so liegt die Ursache meistens in einem Zusammentreffen verschiedener ungünstiger Umstände.

Die häufigen Betriebsunregelmässigkeiten der letzten Zeit auf der so wichtigen Norddeutschen Route haben, wie der Deutsche Reichs-etc. Anzeiger berichtet, dem Herrn Handels-Minister Veranlassung gegeben, eine Prüfung jener Umstände eintreten zu lassen und zu dem Zweck Vertreter der betheiligten Eisenbahnverwaltungen zu einer Berathung zusammenzuberufen, welche am 30. August in Berlin stattgefunden hat.

Bei diesen Verhandlungen wurde von den Commissarien der Bahnverwaltungen hervorgehoben, dass der Courierzug den Anschluss der von Paris, Ostende und Brüssel in Köln eintreffenden Bahnzüge aufzunehmen habe und seine Abfahrt mithin, wenn auch nur innerhalb gewisser Zeitgrenzen, von der Ankunft jener Züge abhängig sei. Da nun die Züge aus Frankreich und Belgien jetzt häufig verspätet in Aachen und in Köln eintreffen, so werde dadurch auch die Abfahrt des Berliner Courierzuges verzögert. Die fahrplanmässigen Fahr- und Aufenthaltszeiten des Letzteren sind aber insbesondere auf den westlichen Eisenbahnen so kurz bemessen, dass eine weitere Beschleunigung des Zuges nicht zulässig ist und demgemäss eine einmal eingetretene Verspätung auch nicht wieder ausgeglichen werden kann.

Eine weitere Veranlassung zu Verzögerungen giebt der zur Zeit auf der Hannoverschen Eisenbahn in der Ausführung begriffene Umbau von Brücken, deren ursprüngliche Holzconstruction beseitigt und durch eiserne ersetzt wird. Die Baustellen dürfen nur langsam und mit grösster Vorsicht passirt werden.

Dazu kommen die für die Bewältigung eines grösseren Verkehrs unzureichenden Einrichtungen der Stationen Magdeburg, Hannover und Düsseldorf. Eine Erweiterung der Personenstation Magdeburg war bisher bei den obwaltenden localen Verhältnissen nicht angänglich. Seit vielen Jahren wurde eine Erweiterung der Festungsenceinte angestrebt, um eine Umgestaltung des Bahnhofes zu ermöglichen. Dies ist endlich erreicht und eine neue Personenstation von bedeutender Ausdehnung auf der Westseite der Stadt in der Ausführung begriffen.

Auch an der Erweiterung des Bahnhofs Hannover wird seit mehreren Jahren gearbeitet. Eine Vermehrung der Rangir-, Güter- und Producten-Geleise musste jedoch als dringendstes Bedürfniss vorab erfolgen. Diese Arbeiten mussten ausgeführt werden, ohne den Betrieb zu behindern und haben deshalb viel Zeit gekostet, so dass der Neubau des Empfangsgebäudes und der Personenstation erst im nächsten Jahre begonnen werden kann.

In Düsseldorf sind die Hindernisse, welche einer Verbesserung der Bahnhofsanlagen entgegenstehen, noch nicht überwunden.

Bei dem jetzigen Zustande der genannten Bahnhöfe ist eine durchaus unabhängige Durchführung der Courierzüge nicht ausführbar. Auf ihren Gang üben die Unregelmässigkeiten anderer auf derselben Route coursirender Züge unvermeidlich eine nachtheilige Rückwirkung.

Die grösste Schwierigkeit für die pünktliche Beförderung der Courier- und Schnellzüge erwächst aber aus der jetzigen sehr grossen Frequenz. Die fahrplanmässigen Aufenthaltszeiten der Züge sind nach den bei einem regelmässigen Verkehr gemachten Erfahrungen bemessen worden. Bei grösserer Frequenz erfordert das Aus- und Einladen des Gepäcks, das Aus- und Einsteigen, insbesondere aber das Placiren der zugehenden Reisenden in die verschiedenen Coupé's je nach den Wagenclassen und den Reisezielen sowie in Coupé's für Damen, Raucher und Nichtraucher, wobei die Zugbeamten keineswegs immer einer besonderen Willfährigkeit Seitens der Reisenden begegnen, eine längere als die vorgeschriebene Zeit.

Zur Vermeidung dieser Uebelstände, so scheint es, würde es nichts Weiteren bedürfen, als den Aushülfszug, welcher im Falle der Verspätung ohnedies, wenn auch erst von einer der Uebergangsstationen aus eingelegt werden muss, in Zeiten starker Frequenz regelmässig schon von Köln abzulassen.

Diese Maassregel würde allerdings nicht ohne Nutzen sein, indessen den in Köln verspätet eintreffenden Reisenden nichts helfen, für das rechtzeitige Einbringen der Englischen, Französischen und Belgischen Post ohne Einfluss sein und für den Betrieb wegen der Ueberholung der langsamern Züge durch zwei in verhältnissmässig kurzer Distanz einander folgende rasche Züge mancherlei Missstände mit sich führen, welche nicht ohne die dringendste Noth constant gemacht werden dürfen.

Zweckmässige und nachhaltige Abhilfe kann nur durch die Einrichtung eines selbständigen Courierzuges mit neuen und zweckmässigen Anschlüssen geschaffen werden. Es ist deshalb auch für die Linie Berlin-Stendal-Lehrte-Köln, welcher voraussichtlich der grösste Theil des durchgehenden Verkehrs aus dem Osten nach dem unteren Rheine zufallen wird, neben der Einrichtung eines Schnell- und eines Courierzuges, die Einführung eines dritten täglichen schnellfahrenden Zuges, welcher nur Wagen erster Classe nebst einigen Coupé's dritter Classe für Dienerschaft führt, in Aussicht genommen und seit längerer Zeit vorbereitet. Leider ist die Fertigstellung der Berlin-Lehrter Bahn durch den Krieg und den Mangel an Arbeitskräften verzögert worden und vor dem 15. nächsten Monats nicht zu erwarten. Mit Rucksicht auf die ungünstige Jahreszeit sollen zunächst nur Güter- und Personenzüge die Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung befahren und Schnellzüge nicht vor dem Eintritt des nächsten Frühjahrs gehen. Diese Verzögerung muss im Hinblick auf den grossen Personenverkehr im Spätsommer des laufenden Jahres in hohem Maasse beklagt werden; die Abnahme des Personenverkehrs, welche in den Wintermonaten regelmässig einzutreten pflegt, wird darüber binweghelfen.

Mit dem Wiedereintritt der besseren Jahreszeit und einer grösseren Frequenz werden sonach zwischen Berlin und Köln täglich fünf schnellfahrende Personenzüge in jeder Richtung, und zwar drei über Stendal und Hannover, zwei über Magdeburg resp. Kreiensen geführt werden.

Bis dahin soll in Aussicht stehen, durch Einlegung eines neuen beschleunigten Personenzuges und durch Ausschluss der Inhaber von Billets zu ermässigten Preisen von den Courierzügen deren Entlastung und regelmässigere Beförderung herbeizuführen.

Berliner Briefe.

(Vom Berliner Eisenb.-Aktienmarkte. Güterclassification. Mölln-Dömitz. Liegnitz-Zittau. Harzbahn. Holsteinische Westbahn. Stettin-Swinemünde. Harburg-Stade. Hannover-Altenbekener E. Bremerhaven-Berlin. Vienenburg-Langelsheim. Bergisch-Märkische E. Werrabahn. Berlin-Lehrte. Berliner Westend-Pferdebahn. Eisenb.-Betr.-Commission in Strassburg. Mainz-Wiesbaden-Schwalbach.)

** Berlin, 1. October. Die September-Regulirung in Eisenbahnactien begegnete ungewöhnlichen Schwierigkeiten. Sie hatten im Wesentlichen ihren Grund in der Tendenz des Geldmarktes. Obwohl Capital unserer Börse durchaus nicht fehlt, so hatte doch die rasch hinter einander erfolgte zweimalige Erhöhung des Discontos der Englischen Bank die Haltung des Geldes gegenüber den Bedürfnissen der sehr belangreichen Monatsliquidation merklich erschwert. Während die Speculation geneigt war, in der Hausse zu bleiben, erforderten die dadurch bedingten Prolongationen, da sie unter 7 Proc. nur ausnahmsweise zu bewirken waren, Opfer, welchen sich nicht alle Betheiligten willig fügen mochten, denen auch die Kräfte nicht immer entsprachen. Der Abschluss der Regulirung war indess schon am 29. erfolgt. Der letzte Tag des September fand alle Schwierigkeiten überwunden, und schon an diesem Tage entwickelte sich eine fast alle Actien ohne Ausnahme in ihren Kreis ziehende Haussebewegung, wie sie nur an wenigen Tagen dieses Monats beobachtet worden war. Neben Rheinischen und Bergisch-Märkischen blieben fortgesetzt die leichten Actien von der Speculation beachtet, und fanden in Halle-Sorauer und Märkisch-Posener Stammactien, in den Prioritäts-Actien der erstern, ferner in Berlin-Görlitzer Stammactien, in Nordhausen-Erfurter und Hannover-Altenbekener Prioritäts-Actien und in Rechte Oderufer beider Emissionen belangreiche Umsätze zu gestiegenen Coursen statt. Die Umsätze in den Prioritäts-Obligationen hatten schon mit der Annäherung des October-Zinstermins an Ausdehnung gewonnen, und mit jedem Tage mehr erweiterte sich ihr Geschäftsumfang. Die Vorliebe des Capitals ist augenblicklich mit derselben Ausdauer wie früher den 5 proc. Emissionen den mit niedrigerer Verzinsung ausgestatteten zugewandt. Namentlich sind es die neuesten Stettiner Prioritäts-Serien, für die sich eine fortwährend gesteigerte Kauflust zeigt; auch V. und VI. Bergisch-Märkische bleiben beliebt, vor Allem aber die $3^1/_2$proc. Obligationen dieser Gesellschaft. Nachdem nun auch die Kündigung der 5proc. Bundesanleihe nur noch als eine Frage der Zeit anzusehen ist, kann man nicht be-

zweifeln, dass die Privatcapitalien den Eisenbahnobligationen ihre Gunst noch für längere Zeit erhalten werden.

Ausser den in dieser Zeitung bereits mitgetheilten Rescripten des Handelsministers ist unterm 25. v. M. noch ein sehr umfangreicher Circular-Erlass, die Classification des Gütertarifs der Eisenbahnen betreffend, an die Königl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Bahn ergangen und Abschrift desselben an die übrigen Königl. Directionen, an die Betriebs-Commission in Strassburg und Commissariate der Privatbahnen geschickt worden.*

Eine Conferenz der Unternehmer der Mölln-Dömitzer Eisenbahn, die sich an die Berliner Nordbahn, sobald deren Ausführung gesichert ist, anschliessen soll, hat gegen Ende der vorigen Woche hier stattgefunden. Es wurde beschlossen, die Bahn von Parchim über Spornitz und Brenz nach Grabow und Dömitz zu führen. Ein Zweigbahnproject (Brenz-Ludwigslust) ist späterer Besprechung vorbehalten geblieben. Die Concessionsbedingungen des Grossherzoglich Mecklenburg-Schwerin'schen Ministeriums wurden acceptirt und der Entwurf eines Statuts vorgelegt und genehmigt. Das Capital soll gleichzeitig durch Stammactien und 5proc. Stamm-Prioritäts-Actien aufgebracht werden. Die Gesellschaft und ihre künftige Direction werden ihren Sitz in Parchim haben.

Auch dem Project einer Liegnitz-Zittauer Bahn, die über Goldberg, Löwenberg und Reichenberg geführt werden soll, wird jetzt, nachdem der Görlitz-Reichenberger ihre Ausführung gesichert zu sein scheint, näher getreten. Ein vom Commerzienrath Preibisch in Reichenau bei Zittau und dem Baumeister Kubaln(?) versandter Prospect nimmt die Länge der Linie auf 16¼ Meilen und den Kostenaufwand einschliesslich der Capitalbeschaffung auf 10 946 014 Thlr., also auf 661 596 Thlr. pro Meile an. Dieses Capital soll zu ⅖ in Stamm-, zu ⅗ in Stammprioritäts-Actien aufgebracht werden. Die in dem Prospect aufgestellte Rentabilitätsberechnung resultirt zu einem jährlichen Reinerträgniss von 1 243 925 Thlrn. = $11_{,36}$ Proc. Vorausgesetzt, dass eine der benachbarten Bahnen den Betrieb übernehme, so würde, nach derselben Aufstellung, das gesammte Anlagecapital sich auf 9 672 249 Thlr. = 584 602 Thlr. pro Meile reduciren. Wie es heisst, hätten die Allgemeine Deutsche Creditanstalt zu Leipzig und die Direction der Discontogesellschaft zu Berlin die Beschaffung des Capitals übernommen.

Ein drittes seit längerer Zeit ventilirtes Bahnproject ist die Harzbahn. Die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft ist bekanntlich zur Ausführung derselben geneigt, falls ein ansehnlicher Staatszuschuss geleistet würde. Nach dem vom Handelsminister neuerdings wiederholt ausgesprochene Grundsatz, befürwortete derselbe sehr bereitwillig eine Bauprämie, dagegen ist er dem System staatlicher Zinsgarantie abgeneigt. Es ist nun fraglich, ob die Bauprämie in diesem Falle genügen würde, um das Project ins Leben zu führen. Da von dessen Ausführung die Zukunft des Oberharzes mit seiner Production und Industrie bedingt ist, so ist es wohl möglich, dass sich die Regierung zu erweiterten Zugeständnissen versteht.

Auch für das Project der Holsteinschen Westbahn gestalten sich die Aussichten recht günstig. Die beiden Dithmarschen, Städte wie Itzehoe und Meldorf und andere Gemeinden sollen zu namhaften Beiträgen bereit sein. Der Plan ist übrigens jetzt erweitert; es ist die Fortsetzung der Elmshorn-Itzehoer Linie über Wilster und Meldorf nach Heide beabsichtigt.

Die Absicht der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft, von Stettin nach Swinemünde zu bauen, ist nach einer von dem Directorium ertheilten Auskunft so weit gereift, dass die Generalversammlung um die Genehmigung angegangen werden soll. Der Gesellschaft ist dieser authentischen Auskunft zufolge „die Concession für ihre Erweiterungsprojecte, namentlich also für die Strecke Breslau-Raudten-Glogau-Cüstrin-Stettin-Swinemünde und für eine günstige Verbindung der Stammbahn mit dem Oesterreichischen Eisenbahnnetze von Altwasser und nach der Böhmischen Grenze Seitens des Königl. Handelsministeriums mit der Maassgabe zugesichert worden, dass die auszubauenden Bahnstrecken bis 1876 betriebsfähig hergestellt würden." Das Directorium erklärt seinen Entschluss, nach erlangter Genehmigung der Generalversammlung und nach erhaltener definitiver Concession mit der Ausführung schleunigst vorzugehen, „kann jedoch gegenwärtig noch nicht übersehen, bis wann innerhalb des bezeichneten Zeitraumes die einzelnen Strecken dem Betriebe werden übergeben werden können. Die Strecke Stettin-Swinemünde namentlich wird weitläufige Vorverhandlungen nothwendig machen und wegen der grossartigen Brückenbauwerke eine lange Bauzeit in Anspruch nehmen."

Die Harburg-Stader Bahn, über Buxtehude und Horneburg, soll einem Gerücht zufolge vom Staate gebaut und eine Vorlage dem nächsten Landtage gemacht werden.

Wegen der Uebernahme der Hannover-Altenbekener Bahn Seitens der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft sind die Verhandlungen wieder aufgenommen. Es ist jedoch noch immer unklar, ob die Halberstädter Gesellschaft die Bahn eigenthümlich zu erwerben oder nur den Betrieb zu übernehmen beabsichtigt.

* Den uns mitgetheilten Wortlaut dieser wichtigen Verfügung theilten wir bereits oben mit. Die Redact.

Von Bremerhaven aus wird der Bau einer directen Bahnverbindung mit Berlin angeregt.

Die technischen Vorarbeiten zum Bau der Bahn Vienenburg-Langelsheim bis zur Preussischen Landesgrenze wurden in diesen Tagen durch den Geheimen Regierungsrath Risch und den Königl. Baurath Grimsehl aus Hildesheim landespolizeilich geprüft.

Nach einer Veröffentlichung der Königl. Direction der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft ist die Eröffnung der Bahnstrecke Mülheim-Deutz auf den 1. December in Aussicht genommen.

Am 28. hatten die Actionäre der Werrabahn ihre General-Versammlung, in welcher der Verwaltungsrath ermächtigt wurde, nach seinem Ermessen den Ende 1872 ablaufenden Betriebsvertrag mit der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft zu kündigen.

Die Eröffnung der Berlin-Lehrter Bahn ist zum 15. d. M. noch nicht zu erwarten.

Die Westend-Pferdebahn ist am 30. September in regelmässigen Betrieb gesetzt worden. Den Betrieb hat die Berlin-Charlottenburger Pferdebahngesellschaft gemäss einem Uebereinkommen mit der Westendgesellschaft übernommen, welche vorläufig im Besitz der ihr besonders concessionirten Bahn verbleibt.

Die Eisenbahnbetriebs-Commission in Strassburg, welche bisher von dem Preussischen Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten ressortirte, ist vom 1. October c. ab dem Reichskanzleramt unterstellt.

Der Verwaltungsrath der Hessischen Ludwigsbahn erklärte, bei der entschieden ablehnenden Haltung des Preussischen Handelsministers gegenüber ihren Projecten wegen Erbauung einer Eisenbahn von Mainz nach Wiesbaden, Schwalbach und weiter, ausser Stande zu sein, der Sache einen weiteren Verfolg zu geben.

○ **Elsass-Lothringische Bahnen.** Die Bahnlinie Avricourt-Blamont-Cirey ist am 18. v. M. dem Personenverkehr übergeben worden. Haltstationen sind die Deutschen Gemeinden Avricourt und Foulcrey und die Französischen Gemeinden Gogney, Blamont, Frémonville und Cirey.

* **Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft.** Am 29. v. M. fand in Breslau unter Leitung des Vorsitzenden des Verwaltungsraths, Geh. Rath Franck, die ordentliche Generalversammlung der Gesellschaft statt, in welcher 331 Actionäre mit 982 Stimmen vertreten waren. Derselben lagen folgende Anträge vor:

Zu II. der Tagesordnung: Anträge der Gesellschaftsvorstände.

1. Die Generalversammlung wolle beschliessen:

a. das Unternehmen der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft auszudehnen auf den Bau und Betrieb einer Lokomotivbahn von Gleiwitz in der Richtung auf Morgenroth und über Antonienhütte in der Richtung auf Schwientochlowitz und Kattowitz nebst Zweigbahnen behufs Anschlusses an die zwischen der Oberschlesischen und Wilhelmsbahn belegenen Gruben und Hüttenwerke; b. die Gesellschaftsvorstände zu ermächtigen, die Feststellung der Richtung der vorerwähnten Linien, den Zeitpunkt der Ausführung, sowie die Beschaffung der zu dieser erforderlichen Geldmittel zu beschliessen und mit der Staatsregierung zu vereinbaren.

Motive. Das südlich der Oberschlesischen Eisenbahn in einer Breite von 3—4 Meilen zwischen Gleiwitz und Kattowitz sich erstreckende Kohlenrevier, mit einer grossen Anzahl theils im Betriebe befindlicher, theils noch in Fristen liegender Grubenwerke ist gegenwärtig nur durch kurze Flügelbahnen von Zabrze nach Königin Louise-Grube und von Morgenroth nach Carl-Emanuel-Grube aufgeschlossen, während die entfernter liegenden Gruben, wie: das südöstliche Feld der Königin Louise, die Guido-, Wolfgang-, Carl-, kombinirte Gottessegen- und kombinirte Hugo-Zwang-Grube theils keine, theils nur die unzureichende Verbindung mittelst der Rossbahn besitzen.

Nachdem die nördlich belegenen Kohlenreviere sowohl durch den Ausbau der diesseitigen Strecken von Gleiwitz resp. Zabrze in der Richtung nach Beuthen und Schoppinitz, wie durch verschiedene Anschlüsse der Rechte-Oderufer Eisenbahn in das allgemeine provinzielle Verkehrsnetz hineingezogen sind, erscheint es als ein dringendes Bedürfniss zur Förderung der Hand in Hand gehenden Interessen des Bergbaues und der Eisenbahn, auch jene südlich belegenen Partien des Bergwerks-Reviers dem Eisenbahnverkehre zu erschliessen, dieselben in eine direkte Verbindung mit den sie durchschneidenden fast parallelen Linien der Oberschlesischen und der Wilhelmsbahn zu setzen und solchergestalt auch eine regere Wechselbeziehung zwischen den unter derselben Verwaltung vereinigten Verkehrsgebieten der obengenannten beiden Bahnen herzustellen. Dieser Zweck lässt sich am vortheilhaftesten durch eine von Gleiwitz, einestheils über Guidogrube und die Porembaer Schächte in der Richtung auf Morgenroth, anderentheils über Antonienhütte in der Richtung auf Schwientochlowitz und Kattowitz zu erbauende Bahn nebst Abzweigungen zum Anschlusse an die zwischen der Oberschlesischen und der Wilhelmsbahn belegenen Etablissements erreichen, die auch von Seiten des Herrn Handelsministers als eine nützliche Erweiterung des Oberschlesischen Unternehmens anerkannt wird. Für das finanzielle Interesse der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft hat das Projekt eine wesentliche Bedeutung, da dasselbe ein vielverheissendes und lohnendes Arbeitsfeld eröffnet, in welchem für die von der Concurrenz der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn zu gewärtigende

Schmälerung des Verkehrs - Gebietes im nördlichen und südöstlichen Rayon des Reviers ein entsprechender Ersatz geboten wird. Die ganze Linie bis Kattowitz soll erst nach und nach zum Ausbau kommen. Dieselbe umfasst einschliesslich der Abzweigungen Morgenroth-Antonienhütte und Guidoschacht-Poremba-Morgenroth etwa 6 Meilen Baulänge und erfordert nach der generellen Veranschlagung eine Baukostensumme von rund 2 100 000 Thlr. Der Zeitpunkt der Ausführung der einzelnen Theile des Projekts, die nähere Bestimmung der Richtung derselben und die Beschaffung der Baumittel, die zunächst aus den bereiten Beständen anderer Fonds bestritten werden können, soll dem Beschlusse der Gesellschaftsvorstände und deren Vereinbarung mit der Staatsregierung vorbehalten bleiben.

2) Die Generalversammlung wolle beschliessen:

„a) die Bestimmung in § 2 des unterm 6. Juni 1870 Allerhöchst genehmigten siebzehnten Nachtrages zum Statut der Oberschlesischen Eisenbahn - Gesellschaft (Ges.- S. pro 1870, S. 415) wird aufgehoben; b) die Gesellschaftsvorstände sind ermächtigt, die ratenweise Ausgabe der neuen Stammaktien Littr. D. nach Ermessen, jedoch nicht vor dem 1. Januar 1873, zu bewirken."

Motive: Durch § 2 des siebenzehnten Statutennachtrages ist den Gesellschaftsvorständen die Ermächtigung ertheilt: „Die Ausgabe der neuen Stammaktien Littr. D. auf drei auf einander folgende Baujahre thunlichst gleichmässig zu vertheilen und den Anfangstermin zu veröffentlichen." Hiernach müsste, da die Beendigung des Baues der durch den 16. Statutennachtrag, concessionirten Bahnen (Breslau-Glatz - Mittelwalde und Kosel - Neisse - Frankenstein) bis zum Ablauf des Jahres 1874 in Aussicht genommen ist, mit der Emission der neuen Stammaktien Lit. D. schon im Jahre 1872 begonnen werden. Die finanziellen Verhältnisse der Gesellschaft machen eine so frühe Ausgabe aber nicht erforderlich, da die nöthigen Baumittel durch den Erlös aus den veräusserten Prioritäts - Obligationen ausreichend für das gedachte Baujahr gedeckt, und überflüssige Bestände für den Baufonds nicht erwünscht sind. Andererseits liegt eine vorzeitige Schmälerung der Bezüge der alten Stammaktien A, B und C durch die Betheiligung der Lit. D an der Dividende des Gesammtunternehmens lange bevor die neuen Linien im Betrieb sind und einen Ertrag gewähren, auch nicht im Interesse der Gesellschaft und der Aktionäre. Es empfiehlt sich deshalb die Vorschrift wegen Vertheilung der Ausgabe auf drei Jahre ausser Kraft zu setzen, und als frühesten Anfangstermin für die Ausgabe der neuen Stammaktien den 1. Januar 1873 zu bestimmen.

Zu III. der Tagesordnung. Von dem als stimmberechtigt legitimirten Actionär Herrn Otto Paul war mittelst Anschreibens an den Vorsitzenden des Verwaltungsraths d. d. Pöpelwitz, den 20. Juli 1871 nachstehender Antrag — ohne Motive — eingebracht worden: „Die Verwaltung der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft wolle dahin wirken, dass vom laufenden Jahre 1871 ab dem Fiscus die sogenannte Superdividende nur von dem Stammactien - Capital Lit. A und B, das sind 6 303 100 Thlr. überwiesen werde."

Die Anträge der Gesellschaftsvorstände unter II 1 und 2 wurden von der Generalversammlung ohne Discussion einstimmig genehmigt. Was den Antrag des Actionärs Paul anbelangt, so ist, wie der Vorsitzende mittheilte, dieser Antrag schon wiederholt in früheren Versammlungen gestellt, zuerst im Jahre 1869, damals jedoch wegen formeller Mängel nicht zur Discussion gelangt, dann im Jahre 1870, aber mit 170 Stimmen gegen 30 verworfen worden; endlich am 13. Mai 1871 jedoch vom Antragsteller mit dem Vorbehalt nochmaliger Einbringung zurückgezogen worden. Nach längerer Begründung des Antrages durch den Antragsteller, an welche sich eine lebhafte Discussion knüpfte, wird der Antrag mit 495 gegen 301 Stimmen verworfen. In den Verwaltungsrath wurden die 5 früheren Mitglieder, die Herren Schreiber (803 Stimmen), Schmieder (694 Stimmen), Beyersdorf (803 Stimmen), Cohn (721 Stimmen), Friedländer (715 Stimmen), wiedergewählt, ferner Herr Hugo Heimann für den verstorbenen Herrn Reichenbach als neues Mitglied und als Stellvertreter auf 3 resp. 2 Jahre die Herren R. Caro und John.

—*tz.* **Main - Weser - Bahn.** (Geschäftsbericht pro 1870.) Das Anlage - Capital der $26_{,43}$ Meilen langen, in ihrer ganzen Ausdehnung doppelgeleisigen Main - Weser - Bahn betrug ult. 1870 16 240 516 Thlr. überhaupt und 614 474 Thlr. pro Meile Bahnlänge.

An Betriebsmitteln waren vorhanden: 69 Locomotiven, 59 Tender, 133 Personenwagen mit 5810 Plätzen, 29 Gepäck-, 6 Pferde-, 42 Viehwagen, 368 bedeckte und 325 offene Güterwagen, sowie 20 Langholz- und 47 Arbeitswagen mit einer Gesammtladungs - Fähigkeit von 124013 Ctrn.

Die Locomotiven haben 220 702 Nutzmeilen im Jahre 1870 zurückgelegt.

In Folge der Kriegs - Ereignisse gestalteten sich Transporte wie Einnahmen des Jahres 1870 ganz abnorm. Die Transporte und Einnahmen aus dem gewöhnlichen Personen - Verkehre sind gegen das Vorjahr bedeutend zurückgeblieben. Ein ähnlicher Rückgang zeigt sich bei dem Frachtgut - Verkehre der höher tarifirten Frachtgutclassen, während Eilgut und einige der niedriger tarifirten Frachtgutclassen eine bedeutende Mehreinnahme ergeben haben. Ueberhaupt sind 146 662 Personen. = $13_{,64}$ Proc., 127 562 Ctr. Gepäck, 58697 Pferde, 26 999 Stück und 1937 Ctr. Vieh, 7 Equipagen, 63 Locomotiven und Tender, 937 Eisenbahn - Waggons, 1536 Achsen besondere Transporte und 6774 Kriegsfahrzeuge mehr, dagegen 4084 Ctr. Auswanderergut, 221 Achsen Pferde, 1013 Hunde, 503 426 Ctr. Güter aller Art = $3_{,84}$ Proc. und 1243 Achsen Vieh weniger befördert als im Jahre 1869.

Es kamen zur Beförderung: im Personenvehre 10388 Personen in der I. Classe, 121 442 in der II., 688 825 in der III., 9567 in der IV. Classe, 45 704 Militairs, 7 214 Auswanderer, zusammen 883 140 Personen (davon 814 806 im Binnenverkehre), 66 734 Ctr. Gepäck, 1736 Ctr. Auswanderergut, 97 Equipagen, 33 Achsen und 1491 Stück Pferde und 3747 Hunde; mit Militair - Transporten 9136 Officiere, 297 675 Mannschaften vom Feldwebel abwärts, 32053 Recruten und Reservisten, 2310 Verwundete und Kranke, 58 584 Pferde, 5506 Wagen, 571 zweirädrige Karren, 511 unbespannte und 186 Geschütze mit Ausrüstungen über 40 Ctr., sowie 137880 Ctr. Armeebedürfnisse. Die Personen haben 13 819 910 Meilen (gegen 6 890 747 Meilen im Vorjahre) durchfahren und es sind pro Person und Meile $1_{,85}$ Sgr. gegen $3_{,00}$ Sgr. im Vorjahre eingenommen.

Im Güterverkehre wurden befördert: 402 348 Ctr. Eilgut, 1800 Ctr. Postgut, 670 708 Ctr. Frachtgut I. Classe, 768 197 Ctr. II. Classe, 5 700 774 Ctr. der Wagenladungs-Classen, 1 987 746 Ctr. Erden, Erze, Roheisen, Steine etc., 3 087 108 Ctr. Kohlen, zusammen 12 618 681 Ctr. (davon 2 413 805 Ctr. im Binnenverkehr), 931 Achsen und 14 662 Stück grösseres und 96 Achsen, 21 082 Stück und 624 Ctr. kleineres Vieh, 70 Locomotiven mit Tender, 1 Tender, 1536 Achsen Eisenbahnwagen, 1536 Achsen sonstige Gegenstände, 170 614 Achsmeilen für die Post, 191 148 Ctr. und 1140 Achsen Betriebsdienstgut, sowie 23 211 Ctr. und 98 Achsen für Deutsche Truppen frachtfrei. Da jeder Centner durchschnittlich $11_{,50}$ Meilen gegen $10_{,81}$ Meilen im Vorjahre durchfahren hat, so sind 145 116 518 Centnermeilen 3 297 633 = $2_{,32}$ Proc. mehr als im Jahre 1869 befördert.

Die Einnahmen haben betragen: für Personen im gewöhnlichen Verkehre 553 442 Thlr., für Gepäck 19 215 Thlr., für Auswanderergut 933 Thlr., für Equipagen 1444 Thlr., für Pferde 5647 Thlr., für Hunde 768 Thlr., an Extraordinarien 515 Thlr., für Militair - Transporte 716 124 Thlr. (Da diese Summe aber als definitiv feststehend nicht betrachtet werden konnte, so wurden davon nur 598 863 Thlr. in Rechnung gestellt). Ferner sind eingenommen: für Eilgut 211 083 Thlr., für Postgut 1336 Thlr., für Frachtgut 897 448 Thlr., für Eisenbahn-Fahrzeuge 8003 Thlr., für Vieh 26 839 Thlr., für aussergewöhnliche Gegenstände 12 103 Thlr., für Postbeförderung 28 023 Thlr., an Versicherungs-Prämien 2531 Thlr., an Provision ca. 10 251 Thlr.

Ueberhaupt haben die Betriebs - Einnahmen betragen: aus dem Personen - Verkehre 1 031 916 Thlr. (310 241 Thlr. mehr als 1869), aus dem Güter-Verkehre 1 354 274 Thlr. (231 226 Thlr. mehr) und aus sonstigen Quellen 114 499 Thlr. (172 000 Thlr. weniger) zusammen 2 500 689 Thlr. (369 496 Thlr. mehr als im Jahre 1869). Die Einnahmen betrugen 94 616 Thlr. pro Meile.

Ausgegeben wurden: für die allgemeine Verwaltung 106 650 Thlr., für die Bahnverwaltung 366 357 Thlr. und für die Transportverwaltung 798 170 Thlr., zusammen 1 271 177 Thlr. = 48096 Thlr. pro Meile. Rechnet man von diesen Ausgaben die nicht als laufende Ausgaben anzusehenden 72 473 Thlr. für Unterhaltung der Gebäude und Beschaffung von Locomotiven und Wagen ab, dann verbleiben 1 198 434 Thlr., welche die Ausgaben des Vorjahres um 162 712 Thlr. = $13_{,58}$ Porc. übersteigen.

Als Ueberschuss verblieben 1 229 511 Thlr. = 46 520 Thlr. pro Meile = $7_{,571}$ Proc. des verwendeten Anlage-Capitals. Davon sind abzusetzen 302 Thlr. für separate Preussische Rechnung und 259 903 Thlr. für Arbeiten, welche noch nicht vollendet sind, aber dem Jahre 1870 angehören, dagegen sind zuzusetzen 51900 Thlr., welche pro 1869 zurückgestellt waren und in 1870 für vollendete Bauten, Beschaffungen etc. zur Verwendung kamen, es sind daher abzuliefern 691 952 Thlr. an Preussen und 329 254 Thlr. an Hessen.

—*tz.* **Nassauische Eisenbahn.** (Geschäftbericht pro 1870.) Das Bahngebiet der Nassauischen Eisenbahn hat sich durch die am 1. Juni 1870 erfolgte Eröffnung der Zweigbahn Diez - Zollhaus um $1_{,45}$ Meilen vergrössert und umfasst $27_{,58}$ Meilen, von welchen $1_{,73}$ Meilen doppelgeleisig sind. Das verwendete Anlage-Capital beträgt 20 057 815 Thlr. bez. pro Meile Bahnlänge 727 259 Thlr.

An Betriebsmitteln waren vorhanden: 44 Locomotiven mit Tendern, 139 Personenwagen mit zusammen 4644 Sitzplätzen, 23 Gepäckwagen mit einer Ladungsfähigkeit von 2300 Ctrn. und 1171 Güterwagen mit 233 100 Ctrn. Ladefähigkeit.

Ausserdem besitzt die Nassauische Eisenbahn noch gemeinschaftlich mit der Rhein - Nahe - Eisenbahn für den Betrieb der Trajekt-Anstalt zwischen Rüdesheim und Bingerbrück 2 Dampfschiffe, 5 Schalden und 3 kleine Fahrnachen.

Die Locomotiven legten im Jahre 1870 154 721 Nutzmeilen zurück.

Aus Anlass des Krieges wurde der gesammte Personen- und Güterverkehr auf der Hauptbahn vom 25. Juli bis incl. 13. August und vom 17. bis 20. August, sowie auf den Zweigbahnen vom 22. Juli bis 13. August und vom 17. bis 20. August sistirt. Während dieser Zeit diente die Hauptbahn von Wetzlar bis Mosbach Tag und Nacht den Truppen-Transporten. Die nachtheiligen Rückwirkungen des Krieges zeigten sich mehr in einer zeitweisen Hemmung der früheren Fortentwickelung des Unternehmens, als in wirklichen pecuniären Verlusten, da die finanziellen Ergebnisse des Jahres 1870 gegen diejenigen des Vorjahres nicht zurückgeblieben sind.

Es wurden befördert: in der I. Classe 28685 Personen, in der II. Classe 239693, in der III. Classe 984823, Militairs 92295, zusammen 1345496 Personen, von welchen 1065619 im Binnenverkehre befördert sind, 20906 Militair-Pferde, 2344 Militair-Fahrzeuge und 11524 Ctr. Effecten, 57262 Ctr. Gepäck, 78 Equipagen, 525 Pferde, 2661 Hunde; ferner 100515 Ctr. Eilgüter, 1458 Ctr. Postgüter, 750643 Ctr. Frachtgüter der Normalclasse, 12425902 Ctr. der Wagenladungsclasse, 2756128 Ctr. Kohlen und Coaks, 305163 Ctr. Betriebs-Dienstgut, 191020 Ctr. Bau-Dienstgut (zusammen 16530829 Ctr., wovon 10411132 Ctr. im Binnenverkehr), 10730 Stück Thiere im Gewichte von 42275 Ctrn., überhaupt 16573104 Ctr. Güter und Vieh, sowie 169 Eisenbahn-Fahrzeuge.

Von jedem Reisenden wurden durchschnittlich $3_{,41}$ Meilen zurückgelegt, es beträgt daher die specifische Personen-Frequenz 166561 Personenmeilen. Jeder Z.-Ctr. Gut hat durchschnittlich $7_{,13}$ Meilen durchfahren, daher specifische Güter-Frequenz 4282284 Centnermeilen.

Eingenommen wurden: pro Person und Meile 2 Sgr. $3_{,07}$ Pfge. und pro Centner Gut und Meile $1_{,83}$ Pfge.

Gegen das Vorjahr wurden 92875 Personen = $6_{,46}$ Proc. weniger befördert und 8981 Thlr. = $2_{,53}$ Proc. weniger eingenommen.

Mit Ausschluss der kostenfrei beförderten Betriebs-Dienstgüter wurden an Gütern 924104 Ctr. = $6_{,02}$ Proc. mehr befördert und dafür 20153 Thlr. = $3_{,61}$ Proc. mehr eingenommen.

Die Einnahmen haben betragen: für Personen-Beförderung 294284 Thlr., für Militair-Transporte 161454 Thlr., für Gepäck 15677 Thlr., für Equipagen 534 Thlr., für Hunde 302 Thlr., für Pferde 697 Thlr. (zusammen im Personen-Verkehr 472948 Thlr.), für Eilgüter 21408 Thlr., für Postgüter 363 Thlr., für Frachtgüter 561728 Thlr., für Eisenbahn-Fahrzeuge 184 Thlr., für Viehtransporte 6893 Thlr., an Extraordinarien 18043 Thlr. (zusammen im Güterverkehre 608619 Thlr.), aus sonstigen Quellen 105775 Thlr., überhaupt 1187342 Thlr., pro Meile Bahnlänge 43051 Thlr. und pro Nutzmeile $7_{,52}$ Thlr. Gegen das Vorjahr sind die Einnahmen um 95717 Thlr. = $8_{,77}$ Proc. gestiegen.

Ausgegeben wurden: für die Bahnverwaltung 246554 Thlr. (8940 Thlr. pro Meile), für die Transportverwaltung 347900 Thlr. ($2_{,20}$ Thlr. pro Nutzmeile) und für die allgemeine Verwaltung 41625 Thlr. (1509 pro Meile), zusammen 636079 Thlr., pro Meile Bahnlänge 23063 Thlr., pro Nutzmeile $4_{,03}$ Thlr. Gegen das Vorjahr sind die Ausgaben um 107508 Thlr. = $20_{,34}$ Proc. gestiegen.

Als Ueberschuss sind demnach 551263 Thlr. (19987 Thlr. pro Meile) verblieben, d. i. 11791 Thlr. = $2_{,09}$ Proc. weniger als im Jahre 1869. Dieser Ueberschuss repräsentirt $2_{,75}$ Proc. des verwendeten Anlage-Capitals.

Die Beamten-Pensionskasse hatte ult. 1870 einen Bestand von 90431 Thlr.

— *tz.* **Main-Neckar-Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1869.) Das Jahr 1869, in welchem die Main-Neckar-Eisenbahn ihr 23. Betriebsjahr zurücklegte, hat wiederum eine namhafte Vermehrung des Verkehrs und der Transport-Einnahme gebracht. Es wurden befördert: 40696 Personen in der I. Classe, 304715 in der II. Cl., 989535 in der III. Classe, zusammen 1334946 Personen, mit Militär-Transporten: 2342 Personen, 7 Ctr. Effecten und 43 Pferde, ferner 88238 Ctr. Gepäck, 115 Equipagen, 3816 Hunde, 24322 Stück sonstige Thiere, 5643673 Ctr. Eil- und Frachtgüter, 96430 Ctr. Posttransporte und 81 Extrazüge. Gegen das Vorjahr sind 50190 Personen (4 Proc.), 5988 Ctr. Gepäck und 465360 Ctr. Eil- und Frachtgüter (9 Proc.) mehr befördert, in Folge dessen die Transport-Einnahmen um 87471 fl. gestiegen sind.

Die Einnahmen haben betragen: für Personen-Beförderung 853055 fl., für Gepäck 91500 fl., für Equipagen 1726 fl., für Hunde 785 fl., für Viehtransporte 22799 fl., für Posttransporte 30180 fl., für Extra-, Personen- und Militär-Züge 2971 fl. (zusammen aus dem Personen- etc. Verkehre 1003016 fl.), für Eil- und Frachtgüter etc. 720317 fl., aus sonstigen Quellen 169543 fl., überhaupt 1892876 fl. Da die Ausgaben 1083121 fl. betragen haben, so ist ein Ueberschuss von 809755 fl. verblieben. Die Ausgaben absorbirten $57_{,2}$ Proc. der Einnahmen, gegen $49_{,8}$ Proc. im Vorjahre und $57_{,6}$ Proc. im Jahre 1867.

Das 12369444 fl. betragende Baucapital hat sich durch den Reinertrag mit $6_{,55}$ Proc. verzinst. An die betheiligten Staaten Preussen, Hessen und Baden sind im Jahre 1869 abgeliefert 905987 fl. = $7_{,33}$ Proc. des Anlage-Capitals.

Das Betriebsmaterial bestand aus 34 Locomotiven mit Tendern, 116 Personenwagen, 28 Gepäck-, 324 Güter-, 4 Arbeitswagen, 3 Schneepflügen und 4 Draisinen.

Die Locomotiven haben im Jahre 1869 zusammen 94911 Meilen zurückgelegt.

○ Aus Bayern. (Schweinfurt-Kissingen. Nürnberg-Crailsheim. Mühldorf-Rosenheim.) Die erste Probefahrt auf der Bahnlinie Schweinfurt-Kissingen wird am 4. October stattfinden und derselben der K. Generaldirector Hocheder, Director Fischer und die Räthe Schamberger und Roder anwohnen. In Oberwern und Ebenhausen werden Post- und Bahn-Expeditionen, in Poppenhausen eine Expedition II. Classe und in Kissingen eine Bahn-Expedition errichtet werden. Von den auf dieser Linie nunmehr vorläufig verkehrenden 2 Zügen wird einer Morgens von Schweinfurt nach Kissingen abgefertigt werden und sogleich wieder nach Schweinfurt zurückkehren. Der andere verlässt Nachmittags letztere Stadt und kommt bis 7 Uhr Abends wieder zurück.

Für die von Nürnberg über Ansbach nach Crailsheim herzustellende Bahnlinie werden nunmehr Bausectionen in Nürnberg, Kloster Heilsbronn, Ansbach, Leutershausen und Schillingsfürst errichtet werden. Durch die sofort in Angriff zu nehmende Detailprojectirung ist festzustellen, ob es nicht von finanziellem und technischen Vortheile sei, die Linie über Schillingsfürst zu bauen, woselbst nur eine Wasserscheide zu durchbrechen wäre, während bei Dombühl zwei vorhanden sind.

Das Handelsministerium hat die durch die Detailprojectirung festgestellte Bahnlinie von Rosenheim nach Mühldorf genehmigt und wird mit dem Grunderwerb begonnen. Sie wird 16 Stdn. lang, enthält 2 Innbrücken und wird auf 8500000 fl. zu stehen kommen. Wasserburg bleibt östlich liegen, da das Project, diese Stadt direct ins Bahnnetz aufzunehmen, einen Kostenmehraufwand von 3½ Mill. fl. verursacht hätte. Zwischen Mühldorf und Wasserburg kommen sehr namhafte Erdarbeiten vor, da das tiefeingerissene und starkgekrümmte Innthal auf dieser Strecke die Bahn nöthigt, sich auf dem Hochgestade zu halten.

Wiener Briefe.

♂ Wien, am 3. October. (Vom Eisenbahn-Aktienmarkte. Staatsbahn. Fahrplan-Conferenz. Südbahn. Bahneröffnungen: Hohenstadt-Zöptau, Dux-Bodenbach, Raab-Steinamanger, Grosswardein-Csaba. Ungarische Ostbahn.)

Der Geldmarkt befindet sich in Verlegenheit, über deren Gründe die Gelehrten streiten. Die Einen glauben, dass die Nationalbank hieran schuld sei, die ihren Banknotenstand nicht vermehren will, die Andern meinen wieder, das Ausland sei hiervon die Ursache, indem es zu den Oesterreichischen Zuständen, die gegenwärtig unter den cechojesuitischfeudalen verfassungsbrüchigen Tendenzen der Hohenwarte und ihrer unaussprechlichen Collegen sich entwickeln, kein Vertrauen hegt und von einem Reiche sich zurückzieht, das unter der Behandlung unvernünftiger, geistloser, jesuitischer und engherziger Regierungsmänner fiebert und ächzt. Man wird endlich dessen überdrüssig, zu einem Reiche Vertrauen zu fassen, das so schlecht regiert wird, ja fast noch schlechter als die Türkei. Denn die Türkei erzeugt doch wenigstens tüchtige Staatsmänner, die die Interessen ihres Reiches zu wahren wissen. Hier fehlt es an derartigen Staatsmännern, und die man vom Auslande bezieht sind auch nicht besser. So denkt sich das Ausland und wie kann es da Vertrauen zu Oesterreich gewinnen. Der Missmuth an der Börse hat alle Kreise erfasst und die Course sind in stetem Fallen begriffen. Wenn auch die Bahnwerthe im Verhältniss zu den übrigen Effecten am besten stehen, so kann man doch nicht sagen, dass sie vermöge ihrer Erträgnisskraft günstig mit dem Course ausgestattet sind. Ein bedeutenderes Geschäft entwickelte sich in Tramway, welche in Folge von Consortialkäufen den Cours von $217_{,50}$ erreichten und dennoch bei ihrer letzten Notiz von $212_{,50}$ fl. 2 gewannen; auch für Lombarden zeigte sich günstige Meinung und bewirkten grössere Käufe erster Häuser eine Erhöhung der Notiz bis $194_{,20}$, welche bis $191_{,75}$ gedrückt, schliesslich wieder hergestellt einen Gewinn von circa $2_{,50}$ fl. ausweist; auch Carl Ludwig wurden in grossen Posten bis $259_{,25}$ an dem Markte genommen, büssten aber ihre Avance ein und schlossen ohne nennenswerthe Veränderung. Staatsbahn erhöhten ihren Cours bis 381 und verloren schliesslich bei $377_{,50}$ fl. 1, Nordbahn büssten ½% ein, Alföld, Böhm. Nordbahn, Franz-Josef, Fünfkirchen-Barcser, Mährisch-Schlesische, Siebenbürger, Przemisl-Lupkower und Raab-Grazer büssten 1 fl. ein, Drau-Donau, Elisabeth, Linz-Budweis, Rudolf beider Kategorien und Pardubitzer verloren 2 fl., Ungar. Nordost und Ungar. Ost 3 fl., Buschtêhrader lit. B 4 fl.

Nunmehr wollen wir zu den weitern Vorgängen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens übertreten:

Wegen des täglich wachsenden Verkehrs auf der neuen Linie der Staatsbahn Wien-Brünn mit der Zweigbahn Grussbach-Znaim wird im nächsten Frühjahre auf dieser ganzen Strecke das zweite Geleise gebaut werden. Die General-Direction der Staatsbahn-Gesellschaft hat daher die zum Baue dieser neuen Linie, im Herbste 1866 constituirten Bauleitungen in Wien, Znaim und Brünn, obwohl bereits sämmtliche Arbeiten beendigt sind und auch schon die definitiven Abrechnungen stattgefunden haben, nicht aufgelöst, sondern sie wegen des nunmehr vorzubereitenden und im nächsten Frühjahre beginnenden Baues des zweiten Geleises in Permanenz erklärt. Auch auf der Zweigbahn Grussbach-Znaim ist der Verkehr ein sehr reger geworden, und es soll auch auf diesem Flügel das zweite Geleise im kommenden Frühjahre gelegt werden, insbesondere deshalb, weil nach Vollendung der Lundenburg-Grussbacher Bahn und der projectirten, sich an dieser neuen Bahn in Lundenburg anschliessenden Pressburg-Tyrnau-Lundenburger Bahn der gesammte Verkehr aus dem nördlichen Ungarn zur Franz-Josefsbahn und zur Oesterreichischen Nordwestbahn sich auf diesen Flügel Grussbach-Znaim leiten wird.

In der Conferenz zur Feststellung des Winter-Fahrplans für die im Süddeutsch-Französischen Verbande stehenden Bahnen wurde

Nachstehendes beschlossen: Der Fahrplan für den Winter 1871/72 mit allen seinen Verkehrsrichtungen von und nach Süddeutschland, Tirol, Ober-Italien, Schweiz, Frankreich, Belgien und Holland bleibt wie in der bisherigen Weise auch während der Wintersaison aufrecht. Die Schnellzüge auf der Strecke Lambach-Gmunden werden vom 16. October an eingestellt, ebenso entfallen die Localzüge des Sommerfahrplans von diesem Tage auf der Strecke Wien-Neulengbach. Dann wurde in dieser Conferenz auch Fürsorge getroffen, dass die Anschlüsse der Courierzüge des Auslandes in Salzburg, Passau und Simbach promptere werden, damit namentlich die Ankunft der Courierzüge No. 2 in Wien nicht, wie bisher, durch verspätetes Eintreffen der Auslandzüge in Simbach und Passau so häufige Verspätungen erleiden. Schliesslich wurde bestimmt, dass die nächste Fahrplan-Conferenz in Würzburg am Mittwoch vor dem Palmsonntag 1872 stattfinden und die hierbei zu vereinbarende Sommerfahrordnung am 11. Juni 1872 ins Leben trete.

Die Verhandlungen wegen Trennung der beiden Südbahnnetze werden Montag, den 2. d. M. ernstlich in Angriff genommen werden. Die Angelegenheit ist ziemlich complicirt; denn nicht weniger als drei Privatverwaltungen (Paris, Wien, Turin) und drei Regierungen (cis- und transleitanische, nebst der Italienischen) haben da Entschliessungen zu treffen. Herr Talabot, der bedeutendste Fürsprecher für die Theilung, wird die Verhandlungen leiten, und diesem gewiegten Eisenbahnkenner wird es wohl gelingen die verwickelte Frage günstig zu lösen. Ausserdem nehmen von Seite des hiesigen Verwaltungsrathes die Herren v. Rothschild, Hopfen und Winterstein an den Verhandlungen Theil.

Während der letzten Berichtsperiode fanden mehrere nicht unbedeutende Bahneröffnungen statt, und zwar zwei in Cisleitanien und zwei in Transleitanien. Die Industriebahn Hohenstadt-Zöptau wurde am 28. September feierlich eröffnet. Der Betrieb der 4 Meilen langen Bahn wird von der Staatsbahn-Gesellschaft übernommen. Am 2. October wurde Dux-Bodenbach eröffnet.*

In Transleitanien wurde die Theilstrecke der Ungarischen Westbahn, Raab-Seinamanger, am 1. October dem Verkehre übergeben.

Und am 27. September wurde von dem Grosswardein-Essegger Theil der Alföld-Fiumaner Bahn die Strecke Grosswardein-Csaba dem Verkehre übergeben. Unter den Bauobjecten verdient hier namentlich die Theissbrücke bei Algyö eine Erwähnung. Diese Brücke übersetzt die Theiss mit einer einzigen Oeffnung von 105½ Meter, d. i. 333 Fuss Weite und besitzt daher die grösste Spannweite unter den in Oesterreich-Ungarn ausgeführten Brücken, da die nächstgrösste Brücke, nämlich die Donaubrücke der Staatsbahn bei Wien, eine Oeffnung von 84 Meter d. i. 265 Fuss besitzt. Die Brückenbahn ruht auf steinernen Pfeilern von 92 Fuss Höhe, zwischen Fundament und Auflage gemessen. Die Ausführung der Fundation der Pfeiler war mit Rücksicht auf den andauernd hohen Wasserstand der Jahre 1869 und 1870 mit sehr grossen Schwierigkeiten verbunden, da die Theiss an der Uebergangsstelle bei Niederwasser 47 Fuss und bei Hochwasser 69 Fuss Tiefe besitzt. Die Brücke wurde im Juli 1869 begonnen und im November 1870 dem Betriebe übergeben. Sie ist die einzige Brücke, welche die Theiss mit einer einzigen Oeffnung überspannt. Ein zweites besonders interessantes Object ist das Traject, welches zwischen Gombos-Bogojeva und Erdöd den Eisenbahnzug mittelst einer Dampffähre von einem Ufer der Donau auf das andere befördert. Das Traject hat zwei Fahrstrassen, wovon jede mit einem Trajectschiff von 280 Fuss Länge ausgerüstet ist. Jedes Schiff hat ein Geleise und fasst 8 Personen- oder 10 Güterwagen. Die Schiffe bewegen sich zwischen je zwei Drahtseilen. Die Dauer einer Fahrt zwischen den beiden Landstationen beträgt in Minimum eine halbe, in Maximum eine ganze Stunde.

Ueber den Fortschritt der Eisenbahnbauten auf der Ungarischen Ostbahn erfahren wir Folgendes: Der Schienenstrang zwischen Karlsburg und M. Vásárhely war geschlossen und die Materialzüge verkehren bereits auf der genannten Strecke. Der Betriebseröffnung dieser wichtigen Theilstrecke der Ungar. Otsbahn für Ende October kann mit Gewissheit entgegengesehen werden. In Folge der bekannten Differenzen der Ostbahn-Gesellschaft mit der frühern Bauunternehmung erlitt der Bahnbau eine bedeutende Verzögerung, indess seit Mai wurde rüstig gearbeitet. Denn seitdem sind nicht weniger als zwei grosse Brücken über die Aranvos und fünf grosse Brücken über die Maros vollendet und eine Anzahl kleinere Brücken ganz neu ausgebaut worden. Etwa zehn Deutsche Meilen Oberbau wurden gelegt, ungerechnet den Oberbau von 8 Stationen. — Auch die Hochbauten waren im Mai noch weit zurück, viele derselben noch nicht begonnen. Rechnet man dazu die unglückliche Arbeitercalamität, das Erkranken von Tausenden am kalten Fieber und die Unmöglichkeit, den Abgang in dortiger Gegend zu ersetzen, so sieht man sich bewogen, dem ganzen Personal dieser Strecke die Anerkennung nicht zu versagen.

— *tz.* Oesterreichische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft. (Geschäftsbericht pro 1870.) Das Unternehmen der Oesterreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft umfasste ult. 1870 an Eisenbahnen:

* Eine uns von der Direction zugegangene ausführlichere Mittheilung über diese Bahn bringen wir in nächster Nummer zum Abdruck. Die Red.

1) das alte Netz und zwar: die nördliche Linie von $62,_{0}$ Meilen, die südöstliche von 95 Meilen und die Wien-Neu-Szönyer Linie von $20,_{50}$, zusammen von $177,_{50}$ Meilen.

2) das Ergänzungs-Netz mit den Strecken Wien-Stadlau $1,_{50}$ Meilen, Stadlau-Marchegg $4,_{50}$ Meilen, Stadlau-Grussbach $10,_{50}$ Meilen (sämmtlich eröffnet am 24. November 1870) und Znaim-Grussbach-Strelitz $10,_{50}$ Meilen (eröffnet am 15. September 1870), zusammen $27,_{0}$ Meilen.

3) die Secundär-Bahnen Valkany-Nagy-Sz.-Miklos von $3,_{50}$ Ml., eröffnet am 16. September 1870 und Nagy-Sz.-Miklos-Perjamos von $2,_{60}$ Meilen, eröffnet am 16. October 1870.

Das Gesellschafts-Capital des alten Netzes betrug ult. 1870 in 400 000 Actien 92 803 561 fl. und in 785 942 Obligationen 95 705 084 fl., zusammen 188 508 615 fl., wovon amortisirt sind 1 032 208 fl. Actien und 3 077 131 fl. Obligationen. Verwendet waren einschliesslich der Kosten der Vicinalbahn Valkany-Perjamos von 1 067 317 fl. und dem Antheile am Ankaufspreise der Wiener Verbindungsbahn von 333 333 fl., überhaupt 158 157 862 fl. Für das Ergänzungs-Netz befanden sich im Umlauf 315 930 Obligationen im Werthe von 37 968 771 fl., wogegen verwendet waren 39 960 624 fl.

Amortisirt waren ult. 1870 395 557 fl. Actien und 760 529 fl. Obligationen.

An Betriebsmitteln waren vorhanden, für

		die nördliche	südöstliche Linie	Wien-Neu-Szönyer	das Ergänzungsnetz
Locomotiven	Anz.	166	188	23	60
Tender	„	117	133	21	44
Personenwagen	„	221	250	51	83
Gepäck- und Eilgutwagen	„	137	192	31	6
Lastwagen	„	3207	4514	766	1015
Schneepflüge	„	14	13	8	4
Die Locomotiven haben zurückgelegt	Zugsmeilen	469498	495626	59026	—

Ausser den vorstehend aufgeführten Betriebsmitteln waren noch vorhanden: 5 Dampfschiffe, von welchen das eine zum Verkaufe bestimmt ist, 18 eiserne Schleppschiffe, 3 hölzerne Schleppschiffe, 2 Lichterplätten, 11 Stehschiffe und 28 Waidzillen.

Da die Linien des Ergänzungs-Netzes und die secundäre Bahn Valkany-Perjamos im Jahre 1870 nur kurze Zeit im Betriebe waren, so sind über deren Betriebs-Resultate keine speciellen Nachrichten aufgestellt; in der Zeit vom 24. November bis ult. December hat der Betrieb einen Reinertrag von 209 837 fl. ergeben, welcher dem Baufonds überwiesen ist.

Der Personen-Verkehr ist auf allen 3 Linien gestiegen, und zwar: auf der nördlichen um 150 525 Personen (9 Proc.), auf der südöstlichen um 190 733 Personen ($13,_{92}$ Proc.) und auf der Wien-Neu-Szönyer Linie um 11 378 Personen ($4,_{21}$ Proc.). Im Güter-Verkehre wurden auf der nördlichen Linie 8 180 322 Ctr. (19 Proc.) mehr, auf der südöstlichen Linie dagegen 3 460 191 Ctr. ($8,_{58}$ Proc.) und auf der Wien-Neu-Szönyer Linie 52 536 Ctr. ($0,_{58}$ Proc.) weniger befördert. Ueberhaupt kamen zur Beförderung auf der

		nördlichen	südöstlichen Linie	Wien-Neu-Szönyer
Personen in der I. Classe	Anz.	23 049	36 246	3 366
II. Classe	„	311 013	350 862	50 770
III. Classe	„	1 442 342	1 008 722	207 318
Militärs	„	80 362	165 567	20 242
zusammen	Pers.	1 856 766	1 561 397	281 696
Gepäck	Ctr.	187 429	155 564	16 901
Eilgut	„	217 337	170 228	85 705
Hunde	Anz.	1 235	1 290	555
Pferde	„	579	973	316
Equipagen	„	31	168	3
Extrazüge	„	20	13	6
Militär-Gepäck	Ctr.	1 092	1 828	184
„ Pferde	Anz.	2 114	6 270	195
Wagen und Kanonen	„	—	158	2
Partei-Frachten	Ctr.	50 386 619	33 507 854	8 519 746
Vieh u. Equipagen nach dem Normalgewicht	„	913 780	3 209 302	378 920
Regie-Frachten a) für Neubauten	„	1 812 013	1 078 812	4 559
b) für Bahnerhaltung und Betrieb	„	4 014 918	5 647 430	639 225
zusammen Partei- und Regie-Frachten	Ctr.	57 127 330	43 443 398	9 542 450
Durchschnittlich hat zurückgelegt:				
jeder Reisende	Meilen	$7,_{94}$	$11,_{04}$	$6,_{62}$
jeder Centner Reisende	„	$16,_{36}$	$18,_{18}$	$10,_{79}$
jeder Centner Eilgut	„	$21,_{47}$	$25,_{47}$	$10,_{35}$
jeder Centner Frachtgut	„	$13,_{95}$	$23,_{22}$	$10,_{0}$
jeder Centner Vieh und Equipagen	„	$31,_{52}$	$28,_{73}$	$13,_{29}$

Auf die ganze Bahnlänge reducirt ergiebt eine Frequenz an		nördl. Linie	südöstl. Linie	Wien-Neu-Szönyer L.
Personen		238 796	181 386	88 797
Reisegepäck	Ctr.	49 425	29 774	8 896
Eilgut	„	75 262	45 635	43 275
Frachtgut	„	11 335 315	8 188 950	4 155 062
Vieh und Equipagen	„	464 561	970 612	245 691

Nach Waarengattungen wurden auf allen 3 Linien befördert: Getreide 20 937 205 Ctr. (6 801 151 Ctr. weniger als 1869), Braunkohlen 15 453 271 Ctr. (4 851 014 Ctr. mehr), Steinkohlen 12 474 638 Ctr. (1 738 819 Ctr. mehr), Mahlproducte 3 410 187 Ctr. (76 357 Ctr. weniger), Zucker 2 302 908 Ctr. (656 400 Ctr. mehr), Eisenbahnschienen 2 292 015 Ctr. (956 683 Ctr. mehr), Bau- und Bruchsteine 2 090 112 Ctr. (659 968 Ctr. mehr, Eisenwaaren 1 966 988 Ctr. (297 751 Ctr. mehr), Raps 1 810 248 Ctr. (1 430 117 Ctr. mehr u. s. w.

Die Einnahmen haben betragen:

		auf der nördlichen Linie	auf der südöstlichen Linie	Wien-Neu-Szönyer
für Civil-Reisende	Fl.	2 743 195	3 330 521	361 301
„ Gepäck	„	111 380	130 977	7 343
„ Eilgut	„	338 251	300 186	57 402
„ Hunde	„	1 065	1 076	332
„ Pferde	„	6 881	7 230	2 820
„ Equipagen	„	3 668	5 633	317
„ Extrazüge	„	11 902	8 421	1 451
„ Militär-Personen	„	133 484	241 312	16 522
„ Militär-Gepäck, Fahrzeuge etc.	„	11 813	34 714	792
zusammen	Fl.	3 361 639	4 060 070	448 280
pro Meile Bahnlänge	„	54 220	42 738	21 867
für Partei-Frachten	„	9 918 840	10 671 023	1 300 197
„ Vieh und Equipagen	„	441 407	1 487 777	84 167
„ Regie-Transporte	„	45 349	102 142	623
zusammen	Fl.	10 405 596	12 260 942	1 384 987
pro Meile Bahnlänge	„	167 832	129 062	67 560
aus verschiedenen Quellen	„	128 801	31 756	22 888
Die Gesammt-Einnahme beträgt	„	13 896 036	16 352 768	1 856 155
pro Meile Bahnlänge	„	224 130	172 134	90 544
„ Zugmeile	„	29,60	32,99	31,45
gegen das Vorjahr mehr	„	177 913	—	—
weniger	„	—	1 669 481	12 689
	Proc.	1,30	9,26	0,68
Ausgegeben wurden für				
die allgemeine Verwaltung	Fl.	162 077	213 707	37 256
den Verkehrs und commerziellen Dienst	„	1 347 303	1 666 541	281 922
den Zugförderungs- u. Werkstättendienst	„	1 533 229	2 042 815	277 785
die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	„	1 561 172	2 147 366	461 903
zusammen	Fl.	4 603 781	6 070 429	1 058 866
pro Meile Bahnlänge	„	74 255	63 899	51 652
pro Zugmeile	„	9,81	12,25	17,94
Verhältniss der Ausgabe zur Einnahme	Proc.	33,13	37,12	57,02
Der Netto-Ertrag beträgt:				
überhaupt	Fl.	9 292 255	10 282 339	797 289
pro Meile Bahnlänge	„	149 875	108 235	38 892

Dem vorstehend aufgeführten Netto-Ertrage aller 3 Linien von 20 371 883 Fl. treten noch hinzu: der Antheil an dem Ertrage der Wiener Verbindungsbahn von 31 099 Fl., sowie der Reinertrag der Berg-, Hüttenwerke und Domainen von 1 715 067 Fl. Diese 22 118 049 Fl. erhielten folgende Verwendung: zu öffentlichen Lasten 2 677 578 Fl., als Beiträge zum Pensionsfonds etc. und zu Gratificationen 468 903 Fl., zur Ausgleichung des Gewinn- und Verlustconto 30 941 Fl., zur Verzinsung und Amortisation der Actien und Obligationen 10 783 215 Fl., für Umgestaltung der Betriebsmittel 500 000 Fl. zur Vertheilung einer Superdividende von 35 Frcs. pro Actie 7 641 576 Fl. und Uebertragung eines Restes von 15 836 Fl. auf nächste Rechnung.

Einschliesslich der Zinsen hat die Dividende pro 1870 wie im Vorjahre 60 Frcs. pro Actie = 12 Proc. betragen.

Die Gesellschaft beabsichtigt zur Herstellung verschiedener Stationsanlagen, Doppelgeleisen, Werkstätten etc., zur Anschaffung neuer Betriebsmittel, Anlage secundärer Eisenbahnen, für die Eisenbahn Gr. Kikinda-Belgrad und Arad-Temesvar 150 000 neue Actien à 500 Frcs. zu emittiren, von welchen 100 000 Stück den Actionären mit dem Bezugsrechte von je einer neuen Actie auf vier alte Actien zur Verfügung gestellt werden. Die Einzahlungstermine sind: 100 Frcs. vom 15.—25. August 1871, 100 Frcs. vom 1.—10. Januar 1872, 100 Frcs. vom 1.—10. Juli 1872, 100 Frcs. vom 1.—10. Januar 1873 und 100 Frcs. vom 1.—10. Juli 1873. Der Rest von 50 000 Actien soll zur Einlösung der Gründerrechte verwendet werden.

Der Reservefonds hatte einen Bestand von 12 327 341 Fl., der Pensionsfonds von 2 607 193 Fl., das Provisions- und Unterstützungs-Institut von 1 333 292 Fl. und der Unterstützungs-Verein von 95 518 Fl.

— *tz.* **Brünn-Rossitzer Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1870.) Den Betrieb der $3_{,75}$ Meilen langen Brünn-Rossitzer Eisenbahn hat vom 1. Juli 1870 ab die Staats-Eisenbahn-Gesellschaft auf 10 Jahre pachtweise übernommen. Concessionirt sind 2 642 400 fl. — darunter 134 400 fl. Stamm- und 2 058 000 fl. Prioritäts-Stamm-Actien — und verwendet 3 733 574 fl.

Im Jahre 1870 wurden befördert: 68 024 Civil-Reisende, 3970 Militärs, 3746 Ctr. Gepäck, 53 Hunde, 32 Pferde, 1 Equipage, 7546 Ctr. Eilgut, 4 188 568 Ctr. Frachtgut, 25 296 Ctr. Vieh und Equipagen, 2 056 811 Ctr. Regiefrachten für Neubauten und 98 917 Ctr. für Bahnerhaltung und den Betrieb.

Gegen das Vorjahr wurden 12 512 Personen = $21_{,03}$ Proc. und 859 082 Ctr. Parteifrachten = $25_{,61}$ Proc. mehr befördert.

Die Einnahmen haben betragen: für Civil-Reisende 25 497 fl., für Militär-Transporte 573 fl., für Gepäck, Pferde, Hunde etc. 702 fl., für Eilgut 924 fl., für Parteifrachten, Vieh und Equipagen 347 887 fl., für Regiefrachten 15 737 fl., aus sonstigen Quellen 1816 fl., zusammen 393 137 fl. = 104 836 fl. pro Bahnmeile und $48_{,52}$ fl. pro Zugmeile.

Gegen das Jahr 1869 sind die Einnahmen um 5805 fl. = $1_{,50}$ Proc. gestiegen.

Die Betriebskosten betrugen im I. Semester 68 220 fl. und im II. Semester 69 480 fl., zusammen 137 700 fl., pro Meile Bahnlänge 36 720 fl. und pro Zugmeile $16_{,99}$ fl. Diese Ausgaben, welche $35_{,03}$ Proc. der Einnahmen absorbirten, sind gegen das Vorjahr um 1333 fl. gestiegen.

Als Netto-Ertrag verblieben 255 463 fl. = 68 116 fl. pro Bahnmeile. Hiervon sind gedeckt: der Saldo des Gewinn- und Verlustconto mit 9780 fl., die öffentlichen Lasten mit 23 495 fl., die Beiträge zum Pensionsfonds und Gratificationen 10 197 fl., die Zinsen für Bauvorschüsse 15 803 fl., die Zinsen der Prioritäten und zur Amortisation derselben 29 867 fl. Zur Verzinsung der Prioritäts-Actien à 6 Proc. sind 123 480 fl., als Beitrag zum Pensionsfonds 10 153 fl. und der Rest von 52 222 fl. ist zur theilweisen Tilgung der Buchschuld bei der Staatsbahn-Gesellschaft verwendet. Der Reservefonds hatte ult. 1870 einen Bestand von 40 100 fl.

Directe Verkehre.

Der Fahrplan für den Winter 1871/72 mit allen seinen Influenzen von und nach Süddeutschland, Tirol, Ober-Italien, Schweiz, Frankreich, Belgien und Holland ist nunmehr unter den verschiedenen Bahnverwaltungen vollständig vereinbart. Die Anschlüsse der Courierzüge in Salzburg, Passau und Wien werden dahin abgeändert, dass die Courierzüge nach Wien keinerlei Verspätungen mehr erleiden werden.

Vom 20. v. Mts. ab ist ein Nachtrag (I) zum Posen-Sächsischen Verbandstarife, enthaltend Tarifsätze für Meissen, sowie für Getreide von Posen nach Stationen der Leipzig-Dresdener Bahn und für Thonsendungen ab Leisnig in Kraft getreten.

An Stelle des Tarifs für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Berlin-Hamburger Bahn und Stationen der Grossh. Friedrich-Franz-Eisenbahn resp. den Stationen der Mecklenburgischen Eisenbahn vom 1. Januar resp. 1. April 1869 kommt vom 1. October ab ein neuer Tarif zur Anwendung. Tarifexemplare sind bei den Güterexpeditionen à $2^1/_2$ Sgr. pro Stück zu haben.

Personalnachrichten.

Preussen. Die durch Ausscheiden des Regierungs-Assessors Lüdicke und durch den Tod des Regierungsraths Kleine erledigten Mitgliederstellen bei den Königlichen Directionen der Oberschlesischen resp. Westfälischen Eisenbahn sind den Regierungs-Assessoren Kranold und Reimerdes, Ersterem unter Belassung bei der Commission in Ratibor, Letzterem unter Versetzung von Hannover nach Münster, verliehen worden. — Dem Haupt-Cassirer der Main-Weser-Bahn Leichtweiss wurde der Character als Rechnungs-Rath verliehen.

In der stattgehabten General-Versammlung der **Oberlausitzer Eisenbahn-Gesellschaft (Kohlfurt-Falkenberg)**, in welcher 21 129 Actien vertreten waren, wurden die Herren Geheimer Commerzienrath Borsig und Rittergutsbesitzer v. Loebenstein zu Mitgliedern des Aufsichtsraths gewählt.

Oberhessische Eisenbahn. Die Stelle eines Werkführers und Zeichners ist zu besetzen. Weiteres vgl. Bekanntmachung S. 839

Pfälzer Bahnen. Der Bahnhofverwalter Carl Sander in Maximiliansau wurde nach Bexbach und der Bahnhofverwalter Carl Bauer von Bergzabern nach Maximiliansau versetzt.

Württemberg. Die Stelle eines Bahnhofsverwalters I. Cl. und Postamtsvorstandes in Plochingen wurde dem Bahnhofinspectionsassistenten Kahle in Heilbronn und dem Postamtsassistenten bei der Eisenbahndirection Huber der Titel eines Bahnhofsverwalters I. Cl. verliehen.

Ausland.

Die Kunstbauten an der Eisenbahn zwischen Turin und Saint Michel und die commercielle Bedeutung dieser Bahn.

Turin, 28. Septbr.

Bald nachdem man den Turiner Bahnhof verlassen, geht der Zug links von der Genueser Bahn ab und wendet sich westlich, überschreitet die schöne Strasse nach Stupinigi und gewährt einen letzten Blick auf das Alpen-Panorama und die Höhen um Turin. Der Monviso, die Roussa, die Rocciamelone und der Monte Ambino, weiterhin die

Levanna, das Gran Paradiso, der Monte Rosa erheben im Norden ihre schneebedeckten Häupter. Das Land ringsum ist trefflich cultivirt, reichlich bewässert und üppig bestandet.

Hinter Callegno erscheinen linker Hand die letzten Abhänge von Rivoli, während rechts die Dora in ihrem tiefen Bette daherrauscht und weiterhin die Höhen von Pianezza und Casalette emporsteigen, vom Gipfel des Meesiné überragt.

Zwischen Rosta und Avigliana schaut rechts die berühmte Kirche des heiligen Antonius von Inverso herüber, die aus dem zwölften Jahrhunderte stammt. Hat man die Station Avigliana passirt, so sieht man zur Linken eine unförmliche Masse, die sogenannte Pietrapiana dem Schlosse gegenüber emporragen, etwa 400 Meter gegen Westen zu, bald darauf durchschneidet die Bahn die sumpfige Ebene an der westlichen Grenze dieses kleinen Thales und man befindet sich in S. Ambrogio. Bei Sant Antonio setzt die Bahn auf das linke Ufer der Dora über und durchschneidet kurz vor Bussoleno eine Menge wüsten Gesteins, das der Bergstrom bis hierher gerollt hat. Der Bahnhof von Bussoleno wird demnächst näher nach Susa hin verlegt werden, das vom jetzigen 800 Meter entfernt liegt. Ebenso weit hinter dem neuen Bahnhofe zweigt sich rechter Hand die Bahn nach Bardonnecchia ab. Auf der anderen Bahnlinie gelangt man in weniger als einer Viertelstunde nach Susa, das tief im Thale liegt.

Die neue Eisenbahn, welche von Bussoleno nach dem Tunnel durch den Fréjus führt, hat eine Länge von etwa 40 Kilometern. Acht davon laufen durch 26 Tunnels, die man vor seiner Ankunft in Bardonnêche zu passiren hat. Sie durchschneidet viermal das Flussbett der Dora Riparia, zweimal das des Bardonnêche und einmal das des Melezet, von einer Menge kleiner Bäche und Bächlein gar nicht zu reden.

Der Eingang in den Tunnel liegt um 829 Meter höher als der Bahnhof in Turin, die durchschnittliche Steigung beträgt 20,$_{5}$ Meter auf 1000, die höchste 30 auf 1000 und in einer Entfernung von 47 000 Meter vom genannten Bahnhofe. Man passirt zunächst drei Tunnels, den von Calmosso (85 Met.), den von Martinetto (80 Met.) und den von Meana (1100 Met.). Auch an Viaducten fehlt es nicht, ebenso wenig an Einschnitten von bisweilen grosser Tiefe und starken Stützmauern.

Meana ist 6300 Meter von der Abzweigung der Bahn bei Susa entfernt. Sobald man Meana passirt hat, betritt man ein stark coupirtes Terrain und passirt alle Augenblick einen Tunnel, einen Viaduct oder einen tiefen Einschnitt. Die Zahl der Tunnels erreicht die Ziffer 10. Sie heissen Cantalupo (153 Met.), Arnaudera (464 Met.), Ponte-Alto (124 Met.), Molino (38 Met.), Grosse Pietre (77 Met.), Morelli (150 Met.), Gorgie I (45 Met.), Gorgie II (63 Met.), Tagliata (139 Met.) und Balme (539 Met.). Von den Viaducten sind zu nennen der von Rio Gelasso, der von Morelli und insbesondere der von Tagliata, kurz vor der Station Balme. Der letztere hat drei Lichtöffnungen von 30 und beziehungsweise 12 Meter Weite.

Kein anderer Theil der Bahnlinie kann sich diesem in malerischer Schönheit vergleichen. Zuerst haben wir das alte Susa mit dem Augustus-Bogen zu unsern Füssen, darüber erheben sich die Ruinen des Schlosses Brunetta und weiterhin die Serpentinen der schönen Montcenisstrasse, von den Colossen der Alpen überragt. Hierauf kommt man in die Region der Gorgie mit ihren Abgründen, in denen die Dora sich durch Felsblöcke zwängt. Vom Viaduct der Tagliata aus überschaut man den Rocciamelone, die Poststrasse nach dem Montcenis, den Flecken Giaglione und die Dora. Nachdem man den Viaduct von Balme passirt, schaut man rechts das tiefe Thal der Clarea und den Bewässerungscanal derselben und gelangt dann in eine überaus üppige Gegend, mit zahlreichen Obstbäumen aller Art bestanden.

Hinter Chaumont wird das Terrain wieder coupirter und man passirt neun Tunnels: Die von Rumiano (146 Met.), Combascura (150 Met.), Peyron (467 Met.), Combetta (156 Met.), Gran Comba (129 Met.), Exilles (1767 Met.), Aquila (139 Met.), Quaglie (129 Met.) und Serre-de-la Voûte (1094 Met.). Ausserdem zählt man noch zwölf grössere Kunstbauten, obenan die Brücke von Cambascura (56,$_{45}$ Meter Länge und 45 Meter Höhe), ferner die Dorabrücke.

Auch an malerischen Schönheiten fehlt es auf dieser Linie nicht. Namentlich schön ist die Combascurabrücke sammt Umgebung, in der die Clarea eine hervorragende Rolle spielt, die sich 2000 Meter vom Foro della Thouville herabstürzt. Weiterhin gelangt man an Dorf und Schloss Exilles vorüber, sieht den Wildbach Galambra von Sturz zu Sturz eilen und hierauf die Flecken S. Colombano und Dereis, sowie das Fort Serre-la-Garde und den Eugpass von Serre-de-la-Voûte.

Von Salbertrand wegfahrend hat man den nackten Gipfel des Chaberton gerade vor sich, links die Ausläufer der Gebirge von Assietta, rechts die Berge von Seguret. Die Zahl und Bedeutung der Kunstbauten ist hier viel geringer als in der vorigen Abtheilung der Bahn. Nur der Viaduct des Rio Secco mit seinen 15 Bögen muss erwähnt werden, dann ein paar eiserne Brücken über die Dora zu Pont-Ventaux und zu Oulx. Gleich darauf erreicht man Oulx, das in einem tiefen Thalkessel liegt. Hier verlässt die Bahn das Dorathal und biegt in das der Bardonnêche ein und setzt noch einmal über den Melezet. Zwischen Oulx und Bardonnêche befinden sich zwei Tunnels, der von Royères (450 Met.) und der von Rocca Tagliata (290 Met.). Das Thal erweitert sich nun und man hat den Fréjus gegenüber, durch den der Tunnel gegraben ist. Links erheben sich die Berge von Beaulard, rechts die von Savoulx und Millaures. Hierauf erreicht man Beaulard und sieht die Bardonnêche aus einer engen Schlucht hervorstürzen. Allem Anscheine nach bildete das Thal hier in vorgeschichtlicher Zeit einen tiefen See.

Endlich sind wir in Bardonnéche, das 1258 Met. über dem Meeresspiegel liegt und nach einer kurzen Strecke sehen wir die Einfahrt in das Innere des Fréjus vor uns.

Der Tunnel hat genau die Länge von 12 233,$_{55}$ Met., die südliche Einfahrt in denselben liegt 291.$_{52}$ Met. die nördliche 1158,$_{96}$ Met. über dem Meeresspiegel, der Culminationspunkt 1294,$_{59}$ Met. Südlich von dem Culminationspunkte beträgt das Gefäll der Bahn $^1/_2$ Milometer nördlich davon 22 Millimeter per Meter.

Im Tunnel laufen zwei Schienengeleise, die Höhe des Gewölbes beträgt 6 Met.; die Breite 7,$_{87}$ Meter.

Um einen so kolossalen hohlen Raum herzustellen musste derselbe aus mehrfachen Gründen geradlinigt angelegt werden, jedoch zweigt die Bahn an beiden Enden des Tunnels ab und verlässt den Berg mittels einer Curve von 597.$_{40}$ und beziehungsweise 251,$_{30}$ Meter Länge. Somit ergibt sich durch Zusammenrechnen der geraden Linie mit den beiden Curven eine Gesammtlänge von 13 446,$_{32}$ Met. Tunnel.

Man hatte es bei der Herstellung des Tunnels mit verschiedenen Gesteinsschichten zu thun, welche ihrer Natur nach den Arbeitern mehr oder minder grosse Hindernisse in den Weg legten. Die Antrazitschichten haben einen Durchmesser von 2096,$_{50}$ Meter die Quarzschichten einen solchen von 388,$_{50}$ Met., die Kalk-, Gyps- und Dalamitschichten einen solchen von 355,$_{60}$ und das Kalksteingerölle einen weiteren von 9392 Meter.

Nach dem Gesetze vom 15. August 1857 waren die Kosten auf 41 400 000 Frcs. veranschlagt, wozu Italien 20 000 000 Frcs. beizutragen gehabt hätte. In der That aber kostete Italien die Ausführung nicht weniger als 75 Millionen Francs.

Das Personal der Unternehmung bestand zunächst aus der technischen Direction: den Ingenieurs Grandis, Grattoni und Sommeiller mit dem nöthigen Unterpersonale und dann aus der öconomischen Inspection mit Valvassori an der Spitze. Die Zahl der Arbeiter betrug im Sommer durchschnittlich 2000, im Winter 1500. Natürlich musste eine Anzahl von Gebäuden hergestellt werden, um darin die Maschinen u.s.w. unterzubringen. Nicht minder waren Magazine und Arbeiterwohnungen, Bureaux, Krankenlocale etc. nothwendig, die mit den Maschinen und Geräthen zusammen einen Kostenaufwand von 3 Millionen erheischten.

Man hat nicht weniger als 800 000 Kubikmeter Steintrümmer aus dem Tunnel geschafft und bedurfte zur Ausmauerung des Gewölbes 120 000 Kubikmeter behauene Steine, 16 Millionen Backsteine, 3 500 000 Meter Lunten, 1 Million Kubikmeter Sprengpulver.

Nachdem die Bahn den Tunnel verlassen hat wendet sie sich, um in das tief liegende Thal hinab zu gelangen östlich, geht durch den Tunnel von Replat (145 Meter) und tritt in das kleine Thal von Rieux Raux ein, worauf sie wieder in den Tunnel von Sanct Antonio (568 Met.) eindringt, um mittels einer grossen Kurve nach Modane hinabzugelangen, dessen Bahnhof 1057 Meter über dem Meeresspiegel liegt.

Die Bahnstrecke vom nördlichen Ausgange des Tunnel bis nach Saint Michel hat eine Länge von etwa 21 Kilometer und eine mittlere Neigung von 21, sowie eine höchste von 30 Prozent. Das Arcthal hat hier die Gestalt eines langen tiefen Grabens zu dessen beiden Seiten sich ungeheure Felsen erheben. Die natürlichen Hindernisse wurden durch eine Reihe von Kunstbauten überwunden, die einen impossanten Eindruck machen. Bald hinter Modane erreicht die Bahn Fourneaux mit seinen grossen Werkstätten und geht hinter Fourneaux wieder durch drei Tunnels, die von Epines Blanches (185 Met.), Grand Murailles (653) und Brêche (35 Met.). Zwischen der nächsten Station La Praz und Saint Michel passirt die Bahn 6 Tunnels, welche folgende Namen führen: Ferrovia Fell (38 Met.), Bronsonnière (94 Met.), Orelle (61 Met.), Dauciére (126 Met.), Auvers (300 Met.) und Sorderettes (981 Meter.)

Einen Kilometer vor Saint Michel setzt die Bahn auf das rechte Ufer der Aré und man befindet sich nach wenigen Minuten auf dem Bahnhofe von Saint Michel, der 710 Meter über dem Meere liegt.

Nach vorstehendem ergeben sich für die nachbezeichneten Orte folgende Entfernungen von Turin:

Diese 20 Millionen hatte ursprünglich die Eisenbahngesellschaft Vittorio Emanuele zu tragen. Bei der Abtretung von Nizza und Savoyen wurde von Frankreich die Verpflichtung übernommen, 19 Millionen zum Baue zuzusteuern. Italien wollte dagegen das Werk in 25 Jahren vollenden und Frankreich für jedes Jahr, welches etwa an dieser Frist gespart würde, eine Prämie von einer halben Million, oder wenn die Arbeit innerhalb weniger als 15 Jahren fertig sein würde, von 600 000 Lire bezahlen. Der Tunnel war in neun Jahren fertig und Frankreich hat ausser den 19 Millionen noch 7 100 000 Lire an Prämien zu bezahlen, im Ganzen 26 100 000. Die erwähnte Eisenbahngesellschaft wurde durch Parlamentsbeschluss von ihrer Verpflichtung befreit. Alles in Allem aber belaufen sich die Kosten des Baues auf 100 Millionen, von denen also ungefähr 75 Millionen auf Italien fallen.

Nach Collegno	10	Kilometer	nach Modane	106	Kilom.
„ Alpignano	14	„	„ La Praz	112	„
„ Rosta	20	„	„ S. Michel	122	„
„ Avigliana	25	„	„ S. Jean de Maurienne	135	„
„ S. Ambrogio	28	„	„ La Chambre	145	„
„ Condove	32	„	„ Epierre	157	„
„ S. Antonino	35	„	„ Aigulbelle	186	„
„ Borgone	38	„	„ Chamausset	176	„
„ Bussoleno	46	„	„ St. Pierre d' Albigny	180	„
„ Meana	54	„	„ Montmelian	189	„
„ Chaumont	61	„	„ Les Marches	194	„
„ Salbertrand	70	„	„ Chambery	204	„
„ Oulx	76	„			
„ Beaulard	82	„			
„ Bardonnêche	87	„			

Das ist nun die Route, welche künftig Personen nnd Eilgüter aus dem Oriente über Brindisi nach Mittelfrankreich einschlagen. Sie wird die Verbindungsstrasse sein für den Verkehr zwischen Oberpiemont und Frankreich, Spanien, der westlichen Schweiz, Belgien, Holland, England einerseits und der Lombardei, der Emilia, Venetien und Oesterreich - Ungarn mit den Departements im Innern und Osten Frankreichs und mit Spanien andererseits. Ist einmal der Ahsatz erleichtert, so wird sich auch sofort die Production von Mineralien, Holz und Vieh in jenen Alpenthälern um ein namhaftes steigern, die zu dem auch einen so reichen Schatz an Wasserkräften besitzen.

Einen Hauptartikel wird für diese Gegenden immer der Viehhandel bilden. In Frankreich, namentlich in und um Lyon wird hauptsächlich nur Vieh aus dieser Gegend consumirt. Im Jahre 1866 wurden etwa 2000 Stücke dahin abgeliefert, 1867 schon 18 000 Stücke, im Jahre 1870 gar mehr als 8000 Stücke Rindvieh und 26 000 Stücke Kleinvieh.

Um uns eine Vorstellung zu machen wie der Verkehr in jenen Gegenden nach Eröffnung der Eisenbahn steigen wird, dürfen wir nur die Production in verschiedenen Zeitperioden gegenüber der Verbesserung des Mont Cenis-Wegs in's Auge fassen. Im Jahre 1809 wurde die von Napoleon erbaute grosse Strasse über den Montcenis fertig. Im Jahre 1810 passirten dort 2911 Chaisen, 14 037 Frachtwagen, 37 255 Pferde und Maulthiere. Man darf im Allgemeinen 14—15 000 Reisende und 15—16 000 Tonnen Frachtgüter rechnen. Als dann die Eisenbahn nach Susa eröffnet war, hatte man 1864 schon 4800 Reisende und 30 000 Tonnen Frachtgüter. Darauf wurde die Eisenbahn nach Sains Michel eröffnet und im Jahre 1869 hatte man schon 153 000 Reisende und 54 000 Tonnen Frachtgüter. Wie wird sich also der Verkehr erst nach der Eröffnung der neuen Bahn heben!

Die Arbeiten zwischen Modane und Saint Michel werden aller Wahrscheinlichkeit Ende Oktober vollendet werden. Die Regierung aber hat den Fahrplan noch nicht genehmigt, so dass die ganze Linie schwerlich vor Mitte Novemher eröffnet wird.

—*r*— Italien. (Eisenbahnlinie Ivrea-Aosta.) Die Vorarbeiten für diese Bahnlinie sind nach Mittheilung des Monitore delle strade ferrate soweit vorgeschritten, dass die eigentlichen Ausführungsarbeiten demnächst werden beginnen können.

Die ganze Bahnstrecke wird eine Länge von 65 Kilom. haben; die Kosten sind auf mehr als 10 000 000 Lire veranschlagt; 3 500 000 L. hiervon werden von der Regierung beschafft, eine gleiche Summe soll durch Ausgabe von Obligationen erzielt werden; den Restbetrag hofft man durch Zuschüsse der Provinz und Stadt Turin, der Gemeinden von Ivrea und Aosta und der anderen hetheiligten Gegenden zu stellen.

—*r*— Türkei. Der „Austria" wird aus Smyrna über die Eisenbahnen in Kleinasien Nachstehendes herichtet:

Ungeachtet Smyrnas Reichthum und Bedeutung auf der Ausfuhr der Bodenproducte seines Hinterlandes beruht, wird dennoch ein wesentliches Element seiner Hebung, nämlich Communicationsmittel zu fördern, unterlassen. Ausser den vertragsmässigen Suhventionen an die beiden Eisenbahnen nach Cassabá und Aïdin, welche Engländern gehören, geschieht nichts. Aus Mangel an guten Seitenstrassen können auch diese zwei Eisenbahnen jenen Gewinn ihren Unternehmern und dem Lande nicht bringen, wie dieses sonst der Natur der Sache nach gewiss der Fall wäre. Durch die Verlängerung beider Bahnen in das Innere, was bei jener nach Cassabá zwar stipulirt, aber noch nicht ausgeführt ist, sowie durch Vermehrung ihrer hisher ungenügenden Betriebsmittel würde sich die Ertragsziffer des Betriebes bedeutend steigern. Die Bahn nach Aïdin, deren Länge 80¾ Engl. Meilen beträgt, lieferte 1% Nutzen des Anlagecapitals von 16 Millionen Gulden, und da 5% von der Regierung garantirt sind, so musste diese abermals 700 000 fl. bezahlen. Den geraden Gegensatz und ein ziemlich zufriedenstellendes Resultat bildet die Bahn naeh Cassabá, die mit ihrer Zweigbahn nach Burnabad, 63 Englische Meilen lang, von vornherein nur öconomisch in ihrem Oberbau, alljährlich nur eine entsprechende Summe, die so ziemlich jener des Reingewinnes gleichkommt, zum definitiven Hochbau und zur Verbesserung und Vermehrung ihrer Betriebsmittel verwendet. Brutto-Einnahmen dieser Linie waren im Jahre 1870 7 079 766 Pstr. und die Ausgaben 4 558 979 Pstr., so dass die Reineinnahme 2 526 787 Pstr. betrug. Da nun auch die Regierung 5% des Anlage-Caqitals garantirte, was einen Betrag von 4 400 000 Pstr. bildet, so muss sie diesmal der Gesellschaft einen Beitrag von 1 879 213 Pstr. leisten. Dieses ist allerdings unter den Erwartungen, die man Anfangs gehegt hatte und unter dem Ertrage der letzten Jahre geblieben allein offenbar nur eine Folge des schlechten Ernte-Erträgnisses. In der That wurden im letzten Jahre um 461 270 Ctr. Güter weniger transportirt als im Vorjahre, was einen Abgang an den Einnahmen im Betrage von 2 053 200 Pstr. ergiebt. Vertragsmässig sollte diese Bahn his Ende des Jahres 1871 bis Alaschehr (Philadelphia) ausgebaut sein, es ist aber keine Aussicht auf baldige Realisirung dieses Baues vorhanden, wenigstens nicht durch die Gesellschaft selbst. Jedenfalls läge es im Interesse der Regierung, auf deren Durchführung zu dringen, weil durch das Näherbringen der Bahn an die Kornkammer Kleinasiens der Reichthum des Landes und damit die Höhe der Zehnten und Zollabgaben ohne Zweifel sich heben müssten. Hoffentlich werden sich inländische Capitalisten finden, um diesen Ausbau zu übernehmen, dessen Wichtigkeit sich von Jahr zu Jahr fühlharer macht.

Technisches.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. Sitzung am 12. September 1871. Vorsitzender: Herr Weishaupt, Schriftführer Herr Streckert.

Herr Housselle machte einige Mittheilungen über den Bau und Umbau der Bahnhöfe der Nordwest-Bahn, der Franz-Joseph-Bahn, der Staatsbahn und der Südbahn in Wien. Neue Ideen und Systeme seien nicht zur Anwendung gekommen, doch könne den Anlagen eine grossartige und imponirende Auffassung nicht abgesprochen werden. Bei dem Bahnhofe der Nordwest-Bahn wird die Kopfseite der Flügelbauten für Ankunft und Abfahrt durch ein Verwaltungsgebäude geschlossen, dessen innerer Theil einen überdeckten Hof bildet. Der Bahnhof der Staatsbahn hat eine geschlossene Halle, in welcher für die Ankunft und die Abfahrt der Züge je 3 Geleise liegen, die am Ende durch Weichen und in der Mitte durch Drehscheiben verbunden sind; die Räume sind gut und ausreichend hell beleuchtet. Der Umbau des Bahnhofes der Südbahn wurde unter theilweiser Beibehaltung der Mauern der alten Halle, deren Ueberdachung aus Holz construirt war, in der Weise ausgeführt, dass die neue Halle nebst Vestibül resp. die Büreaus neben, oder über der alten Anlage hergestellt wurden. Das Steinmaterial lieferten die Triest'er Marmorhrüche; der sehr opulent ausgeführte Bau und insbesondere das Ausgangsvestibül macht eine vortreffliche Wirkung. Der Neubau des Bahnhofsgebäudes der Franz-Joseph-Bahn ist im Ganzen einfach ausgeführt; die Halle, in welcher 4 Geleise liegen, wird auf der Kopfseite durch ein Verwaltungs-Gebäude geschlossen, in welchem auch zugleich die Salons für die Allerhöchsten Herrschaften liegen; die Wartesäle liegen ähnlich wie bei dem hiesigen Bahnhofe der Berlin-Lehrter Eisenhahn.

Hierauf wurde auf Veranlassung des Vorsitzenden eine allgemeine Discussion über die, die gegenwärtige Zeit tief berührenden Fragen im Eisenbahnbetrieb — der Mangel an Betriebsmaterial und die Unfälle — herheigeführt. Bezüglich der ersteren Frage gab der Vorsitzende zunächst eine Schilderung der Verkehrsentwickelung im letzten Jahrzehnt. Der Aufschwung, welchen der Eisenbahnverkehr bis zum Jahre 1866 gezeigt, verlangsamte sich nach dieser Zeit wesentlich und zeigte erst wieder im Jahre 1870 die alten raschen Fortschritte. Der Ausbruch des Krieges verursachte nur eine vorühergehende Hemmung. Der glorreiche Ausgang bildet den Ausgangspunkt eines bis dahin noch nicht dagewesenen Aufschwunges, zu welchem, um die Aufgabe der Bahnen noch schwieriger zu machen, der Transport der aus Frankreich zurückkehrenden Truppen hinzutritt. Berechnet man, dass zum Transport eines Armeecorps 100 Züge à 100 Achsen erforderlich sind und nimmt die Belastung der Achse zu 50 Ctrn. und die Fahrtzeit für Hin- und Rückfahrt der Wagen zu 10 Tagen an, so ergiebt dies 50 000 000 Ctr.-Meilen, welche dem gewöhnlichen Verkehre durch den Transport eines Armeecorps entzogen worden. Auch in den Richtungen des Verkehrs sind in Bezug auf dessen Intensität Aenderungen eingetreten; so hat der Verkehr von Norden nach Süden — aus den Deutschen Seestädten nach dem Innern des Landes — eine so ungewöhnliche Stärke angenommen, dass die Betriebsmittel der hierdurch betroffenen Bahnen auch nicht entfernt mehr genügen. Ueberhaupt sind die vorhandenen Betriebsmittel der Bahnverwaltungen zur Bewältigung der gesteigerten Verkehrsanforderungen unzureichend, und kann leider durch die stattgehabten umfangreichen Bestellungen an Wagen und Maschinen für den Augenblick dem Bedürfniss noch nicht genügt werden. Die Fabriken, durch die Aufträge von allen Seiten, insbesondere auch für die Bahnen in Elsass-Lothringen, übersetzt, sind nicht in der Lage, das Fehlende so rasch als gewünscht wird, zu liefern. Dazu tritt, dass sie erst seit Kurzem wieder im Vollbesitz der Arbeitskräfte sind; unsere erste Berliner Wagenfabrik war bis zum 1. Juli aus Mangel an Kräften mit mehr als 400 Wagen gegen das Vorjahr im Rückstande. Ein weiterer Uebelstand ist es, dass die Wagenfabriken von den Eisenhütten mit der Anlieferung der Achsen und Räder etc. in Stich gelassen werden. Die Calamität auf diesem Gebiete, der überdies unter den hohen Kohlenpreisen leidenden Fabrikthätigkeit gegenüber den drängenden auf die bestellten Wagen sehnsüchtig harrenden Bahnverwaltungen ist gross. Durch Vereinigung grösserer Bahncomplexe zu Hülfsverbänden dürfte vielleicht

einige Linderung der Noth herbeigeführt werden können, obwohl dieselbe ziemlich allgemein ist, immerhin würde dadurch eine bessere Ausnützung der Betriebsmittel zu ermöglichen sein. Herr Plessner glaubt, dass dem Uebelstande des Wagenmangels dadurch abgeholfen werden könne, dass den Industriellen aufgegeben würde, die Wagen zum Transport ihrer Güter selbst zu stellen, wogegen dann Seitens der Bahnverwaltungen die Zusicherung zu geben sei, die Güter in einem gewissen Zeitraum herbeizuschaffen, ausserdem würden die Fabrikanten gut thun, einen Vorrath von Wagen bereit zu halten, um je nach Bedarf an die Bahngesellschaften diese Betriebsmittel zu verborgen oder zu verkaufen. Die Herren Hartwich, Koch und von Schmerfeld sprachen sich theils für, theils gegen eine Ueberlassung der Geleise und Wagen an Industrielle aus, ohne jedoch das Vermiethen von Wagen ausschliessen zu wollen und stellten Vergleiche zwischen dem Betriebe auf den Englischen und Deutschen Bahnen an, unter Hinweis auf die sorgfältige Ausnutzung des Raums der Wagen in England mit Hülfe von mechanischen Einrichtungen beim Be- und Entladen. Der Vorsitzende macht auf die Bemühungen der Deutschen Verwaltungen aufmerksam, der unvollkommenen Ausnutzung zu steuern und ist der Ansicht, dass in der Trennung des localen Verkehrs von dem durchgehenden, und in einer immer ausgedehnteren Anwendung geschlossener Güterzüge, welche die Hauptrouten durchlaufen, ohne auf den vielen Zwischenstationen durch Ein- und Ausladen Aufenthalt zu erleiden, noch Manches zu erreichen sei.

Wegen vorgerückter Zeit wurde die Discussion abgebrochen und durch die übliche Abstimmung Herr Krohn, Betriebs-Director der Nordhausen-Erfurter Eisenbahn, als ordentliches auswärtiges Mitglied in den Verein aufgenommen. Herr Koch zeigte seinen Austritt aus dem Vorstande des Vereins in Folge der Uebersiedelung nach Magdeburg als Vorsitzender des Directoriums der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft an. Der Vorsitzende drückte das Bedauern des Vereins unter Hervorhebung der Verdienste des Herrn Koch um denselben in warmen Worten aus.

t.— **Grosse Güterstation in New-York.** Eine grosse gemeinsame Güterstation (Union Railroad Depôt) für die New-York Central River Bahn, die New-York and Harlem Bahn und die New-York and New Haven Bahn in der Stadt New-York ist kürzlich vollendet. Dieselbe bedeckt eine Grundfläche von 240 Fuss Breite bei 692 Fuss Länge zwischen der 42. und 45. Strasse. Das Gebäude ist im Renaissance-Styl in rothen Backsteinen aufgeführt. Die Hauptfaçade an der Südseite, d. h. an der 42. Strasse, zeigt in der Mitte einen Thurm von 130 Fuss, an jeder Ecke einen Thurm von 110 Fuss Höhe. Die westliche Façade zeigt 3 Thürme von je 110 Fuss Höhe. Die nördliche Façade ist ganz von Eisen construirt und zeigt 10 grosse eiserne Bögen über den hineinführenden Eisenbahngleisen. Die Gebäude, welche die Expeditionsräume, Bureaus und Wartezimmer enthalten, sind dreistöckig und je 40 Fuss tief. In der Mitte liegt die grosse Güterhalle von 650 Fuss Länge und 200 Fuss Breite, welche ganz und gar überdacht ist. Das Dach ist mit Glas und gewelltem Eisenblech eingedeckt und wird von 31 halbkreisförmigen eisernen Bögen getragen, welche 4 Fuss Breite und 1 Fuss Dicke haben. (Nach dem Engineering.)

Literatur.

st. **Hilfstafeln zur Gewichtsberechnung nach dem Metersystem** von Quadrat-, Rund-, Sechskant-, Band- und Flach- wie Winkeleisen, gusseisernen Walzen, schmied- und gusseisernen Röhren. Zum Gebrauche für Techniker, Eisenarbeiter und Eisenhändler. Ausgearbeitet von Johann Gräbner, Bautechniker. München 1871. J. Lindauer'sche Buchhandlung. Das vorliegende Werkchen enthält eine Anzahl von Tafeln, in welchen die Gewichte von Eisentheilen für möglichst alle vorkommenden Fälle entweder sofort, oder durch geringe Mühe aufgefunden werden können. Solche Tafeln sind zwar bereits in verschiedenen Büchern enthalten, allein sie sind so unvollständig, dass sie mehr nur beweisen, wie nothwendig derartige Tafeln sind, als dass sie grossen Nutzen gewähren. Der Verfasser hat daher, im Einvernehmen mit mehreren Ingenieuren des Maschinenfaches seinen Tafeln die Einrichtung gegeben, dass es möglich ist, das Gewicht in Grammen ausgedrückt,

1) unmittelbar abzulesen: a) bei Quadrat-, Rund- und Sechskanteisenstücken von 10 bis 100 Centimeter (1 Meter) Länge 5 bis 100 Millimeter Dicke;

b) in Stücken von einem Meter Länge:
   aa) bei Band- und Flacheisen von 20 bis 200 Millimeter Breite, 1 bis 30 Millimeter Dicke;
   bb) bei gleichschenkligem Winkeleisen von 20 bis 120 Millimeter Schenkelbreite, 1 bis 25 Millimeter Dicke;
   cc) bei gusseisernen Walzen von 24 bis 350 Millim. Durchmesser;

c) bei Eisenblech von einem Quadratmeter Fläche, 0,1 bis 20,0 Millimeter Dicke.

2) durch geringe Mühe zu finden:
a) bei quadratischen, runden oder sechseckigen Scheiben bis herunter zu 0,1 Millimeter Dicke;
b) bei Draht bis herunter zu 0,1 Millimeter Durchmesser;
c) bei schmied- wie gusseisernen Röhren;
d) bei Façoneisen, wie gusseisernen Platten;
e) von Stücken aus anderem Metall als Eisen, wie es in der Anleitung näher gezeigt wird.

Durch Beifügung des Querschnittes bei dem Quadrat-, Rund- und sechskantigen Eisen, wie bei den gusseisernen Walzen, des Umfanges bei dem Rundeisen und den gusseisernen Walzen, wie der Sechseckseite gleich dem Radius des umschriebenen Kreises, bei dem sechskantigen Eisen, dann von Notizen über specifische Gewichte, Vergleichung der verschiedenen bisherigen Fussmaasse und Pfundgewichte mit dem Metersystem und über Blechlehren erhält das Werk einen erhöhten Werth, so dass wir es allen Interessenten bestens empfehlen können.

Telegraphen- und Postwesen.

Das submarine Telegraphen-Cabel zwischen Russland, China und Japan. Das Russische Telegraphendepartement meldet, dass, nachdem die grosse Nordische Telegraphengesellschaft die Cabel von Hong-Kong bis Shanghai* und von da bis Nangasaki gelegt hat, am 18. August auch die Versenkung des Cabels zwischen Nangasaki, Waldiwostok und somit die Errichtung des submarinen Telegraphen zwischen Russland, China und Japan glücklich vollzogen worden ist. Von Seiten der Regierung ist die Linie von Ssretent bis Chabarowka schon im vorigen Jahre erbaut worden; gegenwärtig werden die Arbeiten zum Bau der Linie von Chabarowka nach Wladiwostok beendigt, und die Gesellschaft hat noch das Stationsgebäude bei der Vereinigung des Cabels mit dem Russischen Telegraphen zu erbauen. Mit Beendigung dieser Arbeiten und Organisation des Dienstes wird die Beförderung der telegraphischen Correspondenz mit China und Japan über Russland beginnen.

Deutschland hat über Frankreich in Folge des letztjährigen Krieges auch auf dem Gebiete des internationalen Verkehrswesens einen definitiven und bedeutenden Erfolg errungen. Die Englisch-Ostindische Ueberlandpost wird auch nach wiederhergestelltem Frieden nicht mehr über Frankreich, sondern durch Deutschland und Italien nach Alexandrien geleitet werden. In einer vor Kurzem in Mainz stattgefundenen Versammlung der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen wurden diejenigen Maassregeln beschlossen, welche nöthig sind, um ein für alle Mal die Französische Concurrenz aus dem Felde zu schlagen. Dahin gehört die Einlegung eines Extra-Schnellzuges, welcher den Weg von Ostende über Köln, Frankfurt, München, Verona nach Brindisi in der Frist von 52 Stunden zurückzulegen hat.

Schifffahrt.

—r— **Rheinschifffahrt.** Der „Austria" wird vom Rhein unterm 6. September berichtet: Mit der Eröffnung der Drahtseilschleppschifffahrt auf dem Rheine scheint endlich Ernst gemacht werden zu wollen. Nachdem die Preussische Regierung einer Gesellschaft, die in Köln ihren Sitz hat, die Concession für die Preussische Strecke ertheilt hat, ist dieselbe Gesellschaft auch bei den Oberrheinischen Regierungen um Concessionirung eingekommen. Diese wird dort ohne Zweifel auch ertheilt werden. Die Kosten der Anlage sind verhältnissmässig gering, für eine Länge von 100 Kilometer ungefähr 200 000 Thlr., incl. Schlepper. Dabei leistet der letztere mit Hilfe der Seile oder der Kette das Fünffache der gewöhnlichen Schlepper. Die Besitzer der letzteren sind daher auch nicht ohne Sorge, da mit Einführung der Ketten- und Drahtseilschleppschifffahrt die Schiffsfrachten um 25 bis 30% herabgehen werden. Man rechnet nicht ohne Grund darauf, dass es bei solchen billigen Frachten der Schifffahrt gelingen werde, eine Reihe von Gütern, die sich fast ausschliesslich den concurrirenden Bahnen zugewendet haben, wieder auf den Wasserweg zurückzubringen.

Miscellen.

st. **Eine Erinnerung an den Bau der Rheinbrücke bei Ludwigshafen.** Als in den jüngsten Tagen die siegreichen Deutschen Truppen durch das Portal der Rheinbrücke bei Ludwigshafen nach der Heimath zogen, da trat uns wieder lebhaft ein Stück Baugeschichte dieser Brücke vor Augen, das wegen seiner frappanten Aehnlichkeit mit der sich eben vollziehenden Weltgeschichte auch anderweitig mit Interesse vernommen werden dürfte.

Es war Mitte Juli 1868, als der Brückenbau sammt seinen Portalen vollendet und letztere nur noch des Figurenschmuckes entbehrten, der sie zu krönen bestimmt war.

Für das linkseitige Portal, als an der Ostgrenze der Bayer. Pfalz stehend, hatte man eine Gruppe gewählt, welche die Unzertrennlichkeit der Pfalz von Deutschland darstellen sollte, gegeben durch eine Germania, der die Palatia die Hand darreicht, welche von ersterer erfasst und festgehalten wird.

Am 28. Juli 1868 war nun Alles vorbereitet, um die meisterhaft und in schönem Steine ausgeführten Figuren einzeln aufzuziehen und auf ihren Standort zu bringen. Solide Rüstung, neues Seilwerk, erprobte Krahnen, Alles versprach ein glückliches Vollbringen.

Die Palatia eröffnete die Wanderung nach der Höhe und nach kaum einer Stunde sass sie wohlbehalten auf ihrem Platze. Auch ein Zwischenstück mit dem Deutschen Wappen schmiegte sich bald an erstere an. Nun kam die Reihe an die stattliche Germania und auch sie stieg langsam und sicher immer höher und höher; schon sieht sie über die Plattform des Portales hinweg in die freundliche Pfalz, sieht

* Nach der Hamb. Börsenh. ist einer Hamburger Firma am 15. September ein Telegramm von Nagasaki (Japan) durch die Linie der „Great Northern Telegraph Company" von demselben Datum zugegangen, wodurch also die interessante Thatsache der Eröffnung dieser wichtigen Linie constatirt ist.

vor sich den Ehrenplatz, den sie einnehmen soll — da vernimmt man einen Krach in dem Krahn und Schrecken durchzuckt die Bauleute. Rasches Unterbauen der so schwebenden Figur und Versichern des durch innern Gussfehler in einer Wange schadhaft gewordenen Krahnes machte es möglich, dass drei Stunden später auch Germania wohlbehalten den ihr zugedachten Platz einnahm.

Wer denkt da nicht unwillkührlich an die Perioden der Geschichte des Deutschen Reiches, an 1866, wo ihm zwar der Weg zu seinem Ehrenplatze gebahnt, den es aber erst nach 4 Jahren langen Erwartens und nach glorreichem Kampfe mit seinem Widersacher erreichen sollte.

Während dieses Kampfes aber gewannen diese Figuren in Stein ihr eigentliches Leben; harrte doch an dem fast gefährlichen Ufer des Rheins in den langen, bangen Tagen des Juli und August 1870 Palatia, die pochenden Herzen ihrer Kinder in sich vereinigend, der Hilfe von Norden her, und wie schien sie hinaufzujubeln, als sie Deutschlands Söhne in langen Heersäulen, aufjauchzend beim Anblick des Rheines, unter sich vorüberziehen sah. Und ein Jahr später, wie durchzuckte beim Anblick der siegreich heimkehrenden Krieger des nun noch enger verbundenen Paares Herz ein Hochgefühl von Stolz und Dankbarkeit.

Mögen noch viele Geschlechter das edle Paar auf seinem erhabenen Sitze am Deutschen Rheine schauen und keine anderen, als diese Gefühle aus seinen Zügen lesen.

Ludwigshafen, im Juli 1871. C. Basler.

(Deutsche Bauzeitung).

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen.

26. October Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft zu Gotha. Siehe Bekanntmachung S. 835.

Submissionen.

Termin	Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
10. Oct. zu Breslau	Rechte Oderuferb.	Schwellen	835
12. „ zu Berlin	Halle-Gub. E.	Bahnhofsrestaurations-Verpachtung Strecke Eichow-Delitzsch	—
13. „ zu Bromberg	Preuss. Osta.	Betriebs-Materialien	833
13. „ zu Hannover	Hannoversche E.	Betriebs-Materialien	834
16. „ zu Frankf. a/O.	Niederschl.-Märk. E.	Steinkohlen	835
16. „ das.	dieselbe	Locomotiv-Coaks	835
16. „ zu Hannover	Hannov. Staatsb.	Reife und Achsen	—
16. „ zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Bahnhofsrestaurations-Verpachtung Strecke Deutz-Oeventrop	—
17. „ zu Guben	Märkisch-Posener E.	Steinkohlen	835
19. „ zu Köln	Köln-Mind. E.	2000 Achsen und 2000 Räder	834
19. „ zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	8000 eichene Schwellen	—
20. „ zu Köln	Rheinische E.	Papier	—
20. „ / 31. „ / 10. Nov. zu Hannover	Hannoversche E.	Werkstattsmaterialien	837
21. Octbr. zu Breslau	Oberschlesische E.	Uebernahme des Transportgeschäfts auf der schmalspurigen Zweigbahn	833
23. „ zu Harburg resp. Hannover	Hannoversche E.	Eiserner Brücken-Ueberbau	833
23. „ zu Traysa etc.	Main-Weserb.	Draisinen-Verkauf	835
26. „ zu Basel	Schweiz. Centralb.	Eis. Brücken-Oberbau	837
26. „ das.	dieselbe	Brücken-Unterbau	835
30. „ zu Basel	Schweiz. Centralb.	Oberbaumaterialien	835

OFFICIELLE ANZEIGEN.

(Officielle Anzeigen sind an die Redaction (nicht an die Expedition) der Zeitung zu richten.)

Böhmische Nordbahn.

In Gemässheit des mit dem Erlasse des hohen k. k. Finanzministeriums vom 25. April 1867 Z. 2277 genehmigten Amortisationsplanes fand in Gegenwart von zwei k. k. Notaren die erste Ausloosung der Prioritätsobligationen der k. k. priv. Böhm. Nordbahn statt. Hierbei wurden folgende 200 Nummern gezogen:

Nro.	Nro.	Nro.	Nro.
28	5417	11034	16136
113	5420	11396	16243
398	5447	11775	16281
653	5951	11811	16503
881	6650	11932	16560
1008	6794	11938	16570
1091	6853	12004	16723
1174	6918	12077	16795
1196	6925	12268	16832
1217	6944	12461	17071
1229	6983	12528	17085
1439	7004	12562	17170
1463	7075	12865	17195
1465	7108	12950	17239
1588	7135	13005	17243
1590	7173	13051	17271
1712	7192	13144	17294
1832	7341	13147	17303
1866	7348	13283	17451
1868	7401	13364	17469
1891	7421	13393	17496
2009	7473	13808	17606
2042	7507	14311	17785
2190	7584	14395	17799
2239	7930	14425	17825
2240	8141	14451	17863
2288	8539	14511	17879
2336	8561	14513	17961
2350	8740	14532	17969
2497	8777	14789	18006
2508	8786	14886	18024
2513	8851	14902	18079

No.	No.	No.	No.
2527	8914	14951	18113
2822	9123	14986	18180
2860	9167	15155	18181
2877	9186	15334	18344
2895	9291	15421	18436
3483	9356	15430	18468
3726	9548	15433	18506
3740	9709	15435	18678
3967	9772	15501	18712
4065	9906	15586	18916
4289	10137	15587	19060
4340	10164	15675	19377
4667	10219	15826	19503
4745	10397	15840	19750
4887	10740	15863	19839
4971	10766	15871	19917
5097	10870	15950	19942
5266	10999	15971	19968

Die Auszahlung der ausgeloosten Prioritätsobligationen erfolgt gegen deren Rückgabe 3 Monate nach der Ziehung, d. i. **vom 1. October 1871** ab

in **Prag** bei der **Cassa der Gesellschaft** Quai No. C 1012/II,
„ bei der **Filiale der k. k. pr. Oesterr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe,**
bei der **allg. Böhmischen Bank,**
in **Wien** bei der **k. k. pr. Oesterr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe,**
in **Leipzig** bei der **allg. Deutschen Creditanstalt,**
in **Berlin** bei Herrn **S. Bleichröder,** Behrenstrasse,
in **Breslau** bei dem **Schlesischen Bankvereine,**
in **Dresden** bei Herrn **Michael Kaskel,**
in **Frankfurt** a/M. bei Herrn **M. A. von Rothschild & Söhne.**

Mit den ausgeloosten Schuldverschreibungen sind zugleich die nicht fälligen Coupons sammt Talon einzuliefern.

Der Betrag abgängiger nicht fälliger Coupons wird von dem auszuzahlenden Capitale abgezogen.

Prag, am 1. Juli 1871.

Der Verwaltungsrath.

Jütisch-Fünen'sche Eisenbahn.

Advertisement.

Project for the construction of a permanent Bridge over the Liimfjord.

The Royal Danish Ministry of the Interior, being desirous by public competition to procure an efficient design of a permanent Bridge over the Liimfjord, between Aalborg and Nörre-Sundby, hereby offers a prize of 500 Danish Frederiksd'or for the best plan proposed to effect the above purpose.

The designs, to which may be added tenders for undertaking the construction of the Bridge by contract, are to be submitted before the 1st January 1872.

Further information will be supplied to parties, who may wish to compete, on application by letter addressed to the Director of the Danish State Railways, residing at Aarhuus Denmark, or to Mr. H. W. Caspersen. C. E. 11. Elswick Lane. Newcastle on Tyne.

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft.

Am **15. October** findet die Betriebseröffnung unserer neuen Bahnstrecke **Aschersleben-Cönnern** für Personen- und Güter-Verkehr statt. Der Fahrplan für die Züge auf der genannten Strecke ist von diesem Tage ab folgender:

Stationen	I. Gemischter Zug 1. 2. 3. 4. Kl. U. M.	III. Gemischter Zug 1. 2. 3. 4. Kl. U. M.	Stationen	II. Gemischter Zug 1. 2. 3. 4. Kl. U. M.	IV. Gemischter Zug 1. 2. 3. 4. Kl. U. M.
	Mrgs.	Nachm.	Anschlüsse: Ank. v. Cöthen	10 53	8 10
Cönnern Abf.	5 15	4 —	„ „ Stassfurt	10 53	10 5
Belleben „	5 33	4 25	„ „ Wegeleben	11 15	10 15
Sandersleben „	5 48	4 40		Vorm.	Abends
Aschersleben Ank.	6 20	5 20	**Aschersleben** Abf.	11 25	10 20
Anschlüsse: Abf. nach Cöthen	7 13	5 34	**Sandersleben** „	11 50	10 38
„ „ Stassfurt	7 13	5 34	**Belleben** „	12 5	10 50
„ „ Wegeleben	6 30	8 14	**Cönnern** Ank.	12 25	11 10

Sämmtliche Züge befördern Personen in allen 4 Wagenklassen. Für den Verkehr auf der neu zu eröffnenden Strecke kommen die im Localverkehr der Strecke Cöthen-Vienenburg bestehenden Reglements und Tarifbestimmungen gleichfalls zur Anwendung. Das Nähere ergeben die auf den Stationen ausgehängten Fahrpläne, Tarife etc.

Magdeburg, den 24. September 1871. **Directorium.**

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Die Ausführung des eisernen Ueberbaues zweier Brücken der Hannoverschen Staats-Eisenbahn in Ersatz der vorhandenen Holz-Construction soll im Wege der Submission vergeben werden und zwar:

1) der Aller-Fluth-Brücke bei Celle in Meile: $6{,}_{02}$—$6{,}_{03}$ der Lehrte-Harburger Bahnstrecke mit sieben Oeffnungen von je: 37′ $1{,}_{64}$″ Hann. Lichtweite, für ein Gleis, mit einem Gesammtgewichte an:
   Schmiedeeisen von ca. 109 600 Pfd.,
   Gusseisen von ca. 4 630 Pfd.;
2) der Fuhse-Fluth-Brücke bei Peine in Meile: $4{,}_{62}$—$4{,}_{63}$ der Hannover-Braunschweiger Bahnstrecke mit drei Oeffnungen von je: $47{,}_{25}$ Hann. Lichtweite, für beide Gleise, mit einem Gesammtgewichte an:
   Schmiedeeisen von ca. 175 620 Pfd.,
   Gusseisen von ca. 4 740 Pfd.

Die Offerten sind bis zum **23. October d. J. Vormittags 11 Uhr** portofrei und versiegelt mit entsprechender Aufschrift:

„Submission auf Lieferung des eisernen Ueberbaues für Brücken der Hannoverschen Staats-Eisenbahn"

versehen, für die Brücke sub 1 an die Königliche Eisenbahn-Betriebs-Inspection Harburg, für die Brücke sub 2 an die Königliche Eisenbahn-Betriebs-Inspection Hannover I einzureichen, welche dieselben zur genannten Terminstunde in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnen wird.

Die Lieferungs-Bedingungen und Zeichnungen liegen bei den bezeichneten Dienststellen zur Einsicht offen und können auch von jeder derselben für beide Brücken gegen Erstattung der Kosten bezogen werden.

Hannover, den 8. September 1871.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Maybach.

Oberschlesische Eisenbahn.

Das Transportgeschäft auf der der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft gehörigen, zur Zeit ca. 12 Meilen langen schmalspurigen Zweigbahn im Oberschlesischen Bergwerks- und Hütten-reviere soll vom 1. October 1872 ab auf weitere 12 Jahre an einen Unternehmer im Wege der Licitation vergeben werden.

Die Licitations- und Vertragsbedingungen liegen in unserem Centralbüreau hierselbst, sowie bei den Königlichen Betriebs-Inspectionen zu Beuten O/S. und zu Kattowitz zur Einsicht aus und können von uns auf portofreien Antrag an Licitations-Lustige übersandt werden.

Die Oberschlesische Zweigbahn verbindet den grösseren Theil der hervorragendsten Hüttenwerke und Gruben des Oberschlesischen Bergwerksreviers untereinander und mit der Oberschlesischen Hauptbahn. Die Frequenz betrug im Jahre 1870 ca. 28 000 000 Centnermeilen.

Bei Beginn der Contractsperiode ist eine Caution von 50 000 Thlrn., bei der Licitation eine Caution von 1000 Thlrn. und binnen 8 Tagen nach ertheiltem Zuschlag von demjenigen Bieter, welchem der Zuschlag ertheilt worden, eine Caution von 10 000 Thlrn. baar oder in courshabenden inländischen Werthpapieren bei unserer Hauptcasse niederzulegen.

Mit der Ueberlassung des Transportgeschäfts kann die Verpachtung unserer Maschinen-Werkstätte zu Kattowitz verbunden werden.

Gebote sind bis zum

21. October d. J. Vormittags 10 Uhr

schriftlich und versiegelt mit der Aufschrift

„Submission auf Uebernahme des Transportgeschäfts auf der schmalspurigen Zweigbahn"

an uns einzureichen. Licitanten, welche die Caution von 1000 Thlrn. bis zu diesem Termine nicht hinterlegt haben oder in dem Termine selbst nicht sofort deponiren, werden nicht berücksichtigt.

Die Offerten werden zu der bezeichneten Stunde in dem grossen Sitzungssaale des Centralbahnhofes hierselbst von einem von uns hierzu bestellten Commissarius geöffnet werden.

Den Zuschlag behalten wir uns nach freiem Ermessen 4 Wochen lang vom 21. October d. J. an gerechnet vor.

Breslau, den 9. September 1871.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Königliche Ostbahn.

Die Lieferung der für die Königliche Ostbahn erforderlichen Betriebs-Materialien, nämlich:

Kiefern oder tannen Brennholz, rohes und raffinirtes Rüböl, Petroleum, Stearin, Wagen- und Zimmerlichte, Cylinder-, Band-, Wachs- und Fadendochte, Lampenglocken, Glascylinder, Talg, Schmieröl, Putzlappen, Putzbaumwolle, Putzpulver, Schmirgel-Papier, Kienöl, feine und ordinäre harte und grüne Seife, Kupfervitriol, Bittersalz, Telegraphenschnur, Papierstreifen zu Schreibtelegraphen-Apparaten, Bindfaden, weisse Stück-Kreide, weisse Kugellaternengläser, weisse, rothe und grüne Laternenscheiben, Bodenspiecker, ganze und halbe Latt-, Brett- und Schlossnägel und Holzzwecken

sollen im Wege der Submission verdungen werden.

Offerten auf die Lieferung dieser Materialien sind an die unterzeichnete Ober-Betriebs-Inspection zu Bromberg, Bahnhof, portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Betriebs-Materialien für die Königliche Ostbahn"

versehen, bis zu dem

Freitag, den 13. October cr. Vormittags 11 Uhr auf dem hiesigen Bahnhofe anstehenden Termine einzureichen, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende oder den Bedingungen nicht entsprechende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungs-Bedingungen liegen in sämmtlichen Stations-Büreaus der Ostbahn, sowie auf den Börsen zu Berlin, Köln, Breslau, Stettin, Danzig und Königsberg i. Pr. zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie Gesuche von der unterzeichneten Ober-Betriebs-Inspection mitgetheilt.

Bromberg, den 19. September 1871.

Die Königliche Ober-Betriebs-Inspection.
Grillo.

Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Anfertigung von

300 Stück vierrädrigen Coulissenwagen, in Loosen zu 50 Stück, ablieferbar mit je 1/5 in den Monaten August bis December 1872, und von

700 Stück vierrädrigen Kohlenwagen, in Loosen zu 70 Stück, ablieferbar mit je 1/7 in den Monaten Juni bis December 1872,

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die maassgebenden Zeichnungen und Bedingungen liegen in unserm hiesigen Centralbüreau und im Büreau des Vorstehers unserer Wagenverwaltung in Dortmund zur Einsicht offen, werden auch auf Verlangen gegen Erstattung der Kosten verabfolgt.

Lieferungslustige wollen ihre, mit der äusseren Bezeichnung „Submission auf Güterwagen" zu versehende Offerte bis zum **19. October c. Abends** an uns einreichen. Die Submissionen bleiben für die Anbieter bis zum 11. November c. verbindlich.

Köln, 20. September 1871. **Die Direction.**

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Die Lieferung der pro 1872 für die Hannoverschen Staats-Eisenbahnen erforderlichen Betriebs-Materialien, nämlich: Beleuchtungs-, Schmier-, Reinigungs- und Telegraphen-Materialien, soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Offerten sind an die Königliche Ober-Betriebs-Inspection hierselbst portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

Submission auf Lieferung von Betriebs-Materialien

versehen, bis zu dem **auf Freitag den 13. October cr. Vormittags 10 Uhr** in unserem Central-Büreau anstehenden Termine einzureichen, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende, oder den Lieferungs-Bedingungen nicht entsprechende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungs-Bedingungen und die specielle Bedarfs-Nachweisung liegen in unserem Central-Büreau, sowie auf den Stationen Hannover, Minden, Osnabrück, Bremen, Harburg, Uelzen, Göttingen und Cassel zur Einsicht aus. Dieselben werden auch auf portofreie, an unsern Büreau-Vorsteher, Kanzleirath Bröse hierselbst zu richtende Schreiben gegen Zahlung von 5 Sgr. pro Exemplar mitgetheilt.

Hannover, den 23. September 1871.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Maybach.

Venlo-Hamburger Eisenbahn.

Submission
auf Anfertigung von Arbeiten zu den hydraulischen Anlagen auf Bahnhof Hamburg.

Die Anfertigung und Aufstellung von 12 Stück hydraulischen Hebekrahnen nebst allem Zubehör und den nöthigen Wasserrohrleitungen, 6 Stück schmiedeeisernen Wasserreservoiren und einer Betriebs-Dampfmaschine von 30 Pferdekräften nebst einem Dampfkessel soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Unternehmer wollen ihre Offerten bis zum **15. October cr.** versiegelt und kostenfrei an den Unterzeichneten einreichen.

Die maassgebenden Bedingungen und Zeichnungen zu obigen Arbeiten sind im Baubüreau hierselbst, Banksstr. 44, einzusehen und werden den Unternehmern, welche sich zur kostenfreien Rückgabe bis zu obigem Termine verpflichten, auch zur Einsicht übersendet.

Hamburg, den 23. September 1871.

Der technische Dirigent.
Regierungs- und Baurath Lohse.

Königliche Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung der pro 1872 erforderlichen

Werkstatts-Nutzhölzer

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf:

Donnerstag den 12. October 1871 Vormittags 11 Uhr

im Büreau des Unterzeichneten in Frankfurt a/O. anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift:

Submission auf Nutzholz-Lieferung

versehen, eingereicht werden müssen.

Die Submissions-Bedingungen und die specielle Bedarfs-Nachweisung liegen in den Wochentagen im Central-Büreau der Königlichen Direction zu Berlin und hier zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften derselben gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Frankfurt a/O. den 22. September 1871.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
H. Gust.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen.

Lieferung von Laschenschrauben und Hakennägel für Querschwellenoberbau betr.

Zur Geleisunterhaltung werden

5200 Ctr. Laschenschrauben mit Muttern à Stück ca. 1_{68} Pfd. schwer und

2000 Ctr. Hakennägel à Stück ca. 0_{53} Pfd. schwer

gebraucht.

Gestalt und Grösse dieser Materialien ist aus den im Büreau der II. Abtheilung der Königl. Generaldirection zur Ansicht bereit liegenden Zeichnungen, welche auch auf portofreies Ansuchen bezogen werden können, zu entnehmen. Die Anlieferung hat, den für die Sächsischen Staatseisenbahnen giltigen Bedingungen vom 13. October 1870 entsprechend, in den Monaten Januar bis mit Mai 1872 franco Dresden oder Leipzig zu erfolgen.

Lieferungsofferten auf den Gesammtbedarf oder Theile hiervon lautend sind mit Angabe des Preises für beide genannte Ablieferungsorte bis spätestens

den 15. October 1871

frankirt und versiegelt mit der Aufschrift „Submission auf Lieferung von Kleineisenzeug pro 1872" versehen, an die unterzeichnete Königliche Generaldirection einzureichen.

Später eingehende und den erwähnten Bedingungen nicht entsprechende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Dresden, am 25. September 1871.

Königl. Generaldirection der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Anfertigung von

2000 Stück	losen 5" in der Nabe starke Gussstahl-Achsen, neues Modell,
2000 Paar	schmiedeeiserne Scheibenräder mit aufgeschweisstem Untereifen und Bandagen aus Bessemer Gussstahl ohne Schweissung,
4000 Stück	Gussstahl-Tragefedern,
5000 Stück	grosse Gussstahl-Spiralfedern und
4000 Stück	kleine dergl.

sollen im Wege der Submission vergeben werden. Die maassgebenden Zeichnungen und Bedingungen liegen in unserem Central-Büreau und im Büreau unserer Wagen-Verwaltung zu Dortmund zur Einsicht offen, werden auch auf Verlangen verabfolgt. Lieferungslustige wollen ihre mit entsprechender äusserer Bezeichnung zu versehenden Offerten bis zum **19. October cr. Abends** an uns einreichen. Dieselben können sich auf das Ganze der einzelnen Gegenstände oder auch Theile derselben von wenigstens einem Viertel des Quantums erstrecken.

Die Submissionen bleiben für die Anbieter bis zum **11.** November cr. verbindlich.

Köln, 26. September 1871.

Die Direction.

Main-Weser-Bahn.

Es sollen im Wege der öffentlichen Versteigerung 3 Stück Draisinen und zwar 1 Stück auf Station Bockenheim, 2 Stück auf Station Treysa an Ort und Stelle verkauft werden.

Termin hierzu wird anberaumt zu Treysa auf **Montag den 23. October c. Vormittags 10 Uhr** zu Bockenheim auf denselben Tag Nachmittags 3 Uhr. Der Zuschlag erfolgt vorbehaltlich der Genehmigung der unterzeichneten Direction.

Cassel, den 28. September 1871.

Königliche Direction der Main-Weser-Bahn.

Thüringische Eisenbahn.

Am **Donnerstag, den 26. October cr. Vormittags 11 Uhr** wird im Saale des Gasthofes zum Thüringer Hof zu Gotha die diesjährige ordentliche General-Versammlung der Herren Actionäre der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft stattfinden.

Das Nähere, namentlich die Tagesordnung und die Bestimmungen der Legitimation ist aus einer in den statutenmässigen Blättern veröffentlichten Einladung vom heutigen Tage, welche auch auf allen unseren Stationen eingesehen werden kann, zu entnehmen.

Erfurt, den 29. September 1871.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn.

Die Lieferung von
2 000 Stück Stoss-,
20 000 Stück Mittel-
770 Stück diverse Weichen-Schwellen
soll im Wege der Submission vergeben werden. Die Bedingungen sind in unserer Kanzlei, hier, Berlinerstrasse No. 76 2 Treppen, einzusehen oder auf portofreie Anfragen von da zu beziehen. Offerten sind bis zum Submissionstermine

den 10. October c. Vormittags 11 Uhr

versiegelt und mit der Aufschrift „Submission auf Lieferung von Schwellen" versehen, an uns einzureichen. Am gedachten Termine erfolgt in unserm Verwaltungsgebäude Zimmer No. 5 I. Etage die Eröffnung der Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten.

Breslau, den 29. September 1871.

Die Direction der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn-Gesellschaft.

Königlich Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung des für das Jahr 1872 zur Locomotiv-Feuerung erforderlichen Quantums von:

35 000 Centnern Locomotiv-Coaks

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Montag den 16. October d. Js. Vormittags 11 Uhr

im Büreau des Unterzeichneten zu Frankfurt a/O. anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von Locomotiv-Coaks" versehen, eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen liegen in den Wochentagen in dem vorbezeichneten Büreau, sowie im Central-Büreau der Königlichen Direction in Berlin zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften derselben gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Frankfurt a/O., den 2. October 1871.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
H. Gust.

Königlich Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung des für das Jahr 1872 zur Locomotiv-Feuerung erforderlichen Quantums von:

1 800 000 Centnern Steinkohlen

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf:

Montag den 16. October d. Js. Vormittags $11^1/_2$ Uhr

im Büreau des Unterzeichneten zu Frankfurt a/O. anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift: „Submission auf Steinkohlen-Lieferung" versehen, eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen liegen in den Wochentagen im vorbezeichneten Büreau, sowie im Central-Büreau der Königlichen Direction in Berlin zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften derselben gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Frankfurt a/O., den 2. October 1871.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister
H. Gust.

Märkisch-Posener Eisenbahn.

Die Lieferung guter Schlesischer Locomotiv-Steinkohlen, anzuliefern nach den Stationen Guben, Frankfurt a/O. und Posen soll verdungen werden.

Die Anlieferung beginnt Anfang November d. Js. und beträgt circa 7 Waggons pro Woche, nach jeder der oben genannten Stationen.

Offerten wolle man im Büreau des Unterzeichneten hierselbst, portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offerte auf Lieferung von Steinkohlen" versehen, bis zum **Dienstag den 17. October d. Js. Vormittags 10 Uhr** einreichen.

Lieferungsbedingungen liegen im Büreau des Unterzeichneten zur Einsicht aus, und können auf Verlangen ebendaselbst bezogen werden.

Guben, den 2. October 1871.

Der Ober-Maschinenmeister.
C. Hagen.

Schweizerische Centralbahn.

Die auf die Jahre 1872 und 1873 sich vertheilende Lieferung von 5900 Tonnen (à 1000 Kilogrammes) Eisenschienen nebst den zugehörigen Befestigungsmitteln (Unterlagsplatten, Laschen und Laschenbolzen) soll auf dem Wege der öffentlichen Submission in einem oder mehreren Loosen vergeben werden.

Angebote hierauf sind, mit der Aufschrift „Offerte für Lieferung von Oberbaumaterialien" versehen, bis **Montag den 30. October 1871** versiegelt dem Directorium der Schweiz. Centralbahn in Basel einzureichen.

Bedingnisshefte und Zeichnungen werden auf Verlangen durch den Unterzeichneten verabfolgt.

Basel, den 1. October 1871.

Der Ober-Ingenieur der Schweiz. Centralbahn.
Buri.

Schweizerische Centralbahn.

Bau-Ausschreibung.

Die Herstellung der Widerlager und der drei Strompfeiler der für die Verbindungsbahn zwischen dem Badischen Bahnhofe und dem Centralbahnhofe in Basel zu erbauenden Brücke über den Rhein, sowie einer sich anschliessenden Stützmauer, im Gesammtvoranschlagsbetrage von Fr. 581 065 soll auf dem Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die der Ausführung zu Grunde gelegten Bedingungen und Voranschläge können auf dem Büreau des Unterzeichneten, woselbst auch die Detailspläne zur Einsicht aufliegen, bezogen werden.

Daherige Offerten sind bis den **26. October 1871** mit der Aufschrift: „Angebot für die Herstelung des Unterbaues der Basler Rheinbrücke" versehen, versiegelt dem Directorium der Schweiz. Centralbahn in Basel einzureichen.

Basel, den 3. October 1871.

Der Ober-Ingenieur der Schweiz. Centralbahn.
Buri.

Fahr-Ordnung der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Giltig vom 1. October 1871 bis auf Weiteres.

In der Richtung von Aussig nach Komotau.

Meilen	Stationen		Gemischter Zug I	Personen-Zug III	Personen-Zug V	Gemischter Zug VII	Lastzug mit Personenbef. XXXI
			U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.
	Aussig . . .	Abfahrt	4_{25}	11_{49}	3_{59}	8_{2}	7_{10}
0.6	Türmitz . .	„	4_{38}	12_{1}	4_{11}	8_{16}	7_{30}
0.9	Schönfeld . .	„	4_{44}	12_{6}	—	8_{22}	7_{40}
1.2	Karbitz . . .	„	4_{51}	12_{12}	4_{22}	8_{30}	7_{50}
1.7	Mariaschein .	„	5_{2}	12_{21}	4_{31}	8_{40}	8_{11}
2.4	Teplitz . . .	„	5_{19}	12_{36}	4_{46}	8_{59}	8_{24}
2.6	Settenz . . .	„	5_{25}	12_{41}	—	9_{5}	Ank.
3.1	Ullersdorf . .	„	5_{34}	12_{48}	4_{58}	9_{14}	
3.7	Dux	„	5_{49}	12_{59}	5_{9}	9_{31}	
4.2	Preschen-Bilin	„	6_{2}	1_{9}	5_{19}	9_{46}	
4.9	Ratschitz-Oberlt.	„	6_{18}	1_{21}	5_{31}	10_{4}	
5.7	Brüx . . .	„	6_{40}	1_{38}	5_{48}	10_{28}	
6.8	Holtschitz-Seestadtl	„	7	1_{53}	6_{3}	10_{50}	
7.3	Wurzmes . .	„	7_{12}	2_{3}	6_{13}	11_{2}	
7.8	Udwitz-Görkau	„	7_{26}	2_{12}	6_{22}	11_{17}	
8.5	Komotau .	Ankunft	7_{39}	2_{22}	6_{32}	11_{30}	

In der Richtung von Komotau nach Aussig.

Meilen	Stationen		Personen-Zug II	Personen-Zug IV	Gemischter Zug VI	Gemischter Zug VIII
			U. M.	U. M.	U. M.	U. M.
	Komotau . .	Abfahrt	8_{32}	12_{48}	8_{30}	3_{30}
0.8	Udwitz-Görkau	„	8_{44}	1	8_{47}	3_{47}
1.2	Wurzmes . .	„	8_{51}	1_{7}	8_{56}	3_{56}
1.8	Holtschitz-Seest.	„	9	1_{16}	9_{9}	4_{11}
2.8	Brüx . . .	„	9_{18}	1_{34}	9_{22}	4_{39}
3.6	Ratschitz-Oberlt.	„	9_{30}	1_{46}	9_{50}	4_{58}
4.3	Preschen-Bilin	„	9_{42}	1_{58}	10_{4}	5_{19}
4.9	Dux	„	9_{53}	2_{8}	10_{17}	5_{35}
5.5	Ullersdorf . .	„	10_{4}	2_{18}	10_{30}	5_{49}
5.9	Settenz . . .	„	—	2_{25}	10_{38}	5_{57}
6.2	Teplitz . . .	„	10_{19}	2_{34}	10_{48}	6_{10}
6.8	Mariaschein .	„	10_{31}	2_{46}	11_{1}	6_{24}
7.4	Karbitz . . .	„	10_{40}	2_{55}	11_{11}	6_{36}
7.7	Schönfeld . .	„	—	3	11_{17}	6_{42}
7.9	Türmitz . .	„	10_{49}	3_{5}	11_{23}	6_{49}
8.5	Aussig . .	Ankunft	11	3_{16}	11_{35}	7_{1}

Die Fahrzeiten von 6 Uhr Abends bis inclus. 5 Uhr 59 Min. Morgens sind eingerahmt.

Teplitz, im September 1871.

Die Direction.

Anmerkung. Zwischen Bodenbach und Komotau verkehren das ganze Jahr directe Personenwagen, wodurch das Uebersteigen in Aussig entfällt.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen.

FAHRPLAN

für die Linie

Kamenz-Radeberg-Dresden.

Gültig vom 1. October 1871 ab.

Kamenz-Radeberg-Dresden.

	257.	258.	251.	253.	254.
	I. II. III.	I. II. III.	I. II. III.	I. II. III.	I. II. III.
Abf. v. Kamenz . . .	5_{10}	8_{10}	12_{35}	4_{0}	6_{30}
Bischheim . .	*	*	*	*	*
Pulsnitz . . .	5_{40}	8_{40}	1_{5}	4_{30}	7_{0}
Grossröhrsdorf .	5_{50}	8_{50}	1_{15}	4_{40}	7_{10}
Ank. in Radeberg . . .	6_{10}	9_{10}	1_{40}	5_{5}	7_{30}
Abf. v. Radeberg	6_{35}	9_{45}	2_{5}	5_{35}	8_{30}
Ank. in Görlitz	9_{25}	12_{10}	4_{50}	8_{25}	11_{0}
Abf. v. Radeberg . . .	6_{15}	9_{15}	2_{5}	5_{25}	7_{35}
Langebrück .	*	*	*	*	*
Ank. in Dresden . . .	6_{45}	9_{45}	2_{30}	5_{50}	8_{5}

Dresden-Radeberg-Kamenz.

	244.	245.	247.	248.	249.
	I. II. III.	I. II. III.	I. II. III.	I. II. III.	I. II. III.
Abf. v. Dresden . . .	7_{45}	10_{50}	1_{30}	5_{0}	9_{10}
Langebrück .	*	*	*	*	*
Ank. in Radeberg . . .	8_{15}	11_{20}	2_{0}	5_{30}	9_{40}
Abf. v. Görlitz	5_{35}	7_{35}	11_{55}	2_{45}	7_{5}
Ank. in Radeberg	8_{10}	10_{15}	2_{0}	5_{20}	9_{25}
Abf. v. Radeberg . . .	8_{20}	11_{25}	2_{25}	5_{50}	9_{45}
Grossröhrsdorf .	8_{50}	11_{50}	2_{45}	6_{10}	10_{10}
Pulsnitz . . .	9_{0}	12_{5}	3_{0}	6_{25}	10_{25}
Bischheim . .	*	*	*	*	*
Ank. in Kamenz . . .	9_{30}	12_{30}	3_{30}	6_{55}	10_{55}

Dresden, am 20. September 1871.

Königliche General-Direction der Sächsischen Staats-Eisenbahnen.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Die Lieferung der für das Jahr 1872 für die Hannoverschen Staats-Eisenbahnen erforderlichen Werkstatts-Materialien soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Für die Verdingung sind 3 Submissions-Termine und zwar:

a) für Schmiedeeisen, Walzeisen, Gussstahl, Deutschen Stahl, Bleche, Drahte, Kupfer, Metallgusswaaren und besondere Metalle, für schmiedeiserne gepresste Theile zu Wagen, Werkzeuge, Geräthe und Kurzwaaren
auf Freitag, den 20. October c.

b) für Farben, Chemikalien, Droguen, Gummi- und Leder-Waaren
auf Dienstag, den 31. October c.

c) für Seiler-, Polster-, Borsten- und Posamentier-Waaren, für Manufacte, Holzkohlen, Töpfer- und Holz-Waaren, Hölzer und Glas
auf Freitag, den 10. November c.

jedesmal Vormittags 10 Uhr in dem Bureau des Ober-Maschinenmeisters Schäffer hieselbst anberaumt. An Letzteren sind bis zu den bezeichneten Terminstunden die Offerten portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift

Submission auf Werkstatts-Materialien

zum Submissionstermine am ..ten ..... versehen, einzureichen. Später eingehende, oder den Bedingungen nicht entsprechende Offerten bleiben unberücksichtigt. Die Lieferungs-Bedingungen und die specielle Bedarfs-Nachweisung liegen in unserm Central-Bureau, sowie auf den Stationen Hannover, Minden, Osnabrück, Bremen, Harburg, Uelzen, Göttingen und Cassel zur Einsicht aus; dieselben werden auch auf portofreie an unsern Bureau-Vorsteher Canzleirath Bröse hieselbst gerichtete Schreiben gegen Zahlung von 5 Sgr. pro Exemplar mitgetheilt.

Hannover, den 2. October 1871.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Maybach.

Schweizerische Centralbahn.

Die Lieferung und Aufstellung des eisernen Oberbaues für die Rheinbrücke der Verbindungsbahn zwischen den beiden Bahnhöfen in Basel im annähernden Gewichte von:

10 554 Centner Schmiedeeisen,
665 „ Gusseisen und
75 „ Gussstahl

soll auf dem Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die der Lieferung zu Grunde gelegten Bedingungen und Pläne können auf dem Büreau des Unterzeichneten, woselbst auch die weitern Detailspläne zur Einsicht aufliegen bezogen werden.

Daherige Offerten sind bis den **26. October 1871** mit der Aufschrift: „Submission für Lieferung des eisernen Oberbaues zur Basler Rheinbrücke“ versehen, versiegelt dem Directorium der Schweiz. Centralbahn in Basel einzureichen.

Basel, den 3. October 1871.

Der Ober-Ingenieur der Schweiz. Centralbahn.

Buri.

Die Frequenz und Einnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im August 1871.

Namen der Bahnen	Betriebslänge in Meilen		Befördert wurden: Personen		Centner Güter		Die Einnahmen betrugen: aus dem Personen-Gepäck- & Eilgut-Verkehr	aus dem Frachten-Verkehr	in Summa	denselben Monat im Vorjahr	bis ultimo August	Differenz gegen das Vorjahr
	1871	1870	1871	1870	1871	1870	Gulden	Gulden	Gulden	Gulden	Gulden	Gulden
Alföld-Fiumaner Eisenbahn [1]	41	14	54889	22732	326940	139290	47407	41473	88880	+47394	768504	—
Arad-Temesvár [2]	8	—	8736	—	83652	—	9346	7924	17270	—	83850	—
Aussig-Teplitzer Eisenbahn [3]	$8,_{5}$	$3,_{7}$	41621	20208	2658955	1831137	26636	103710	130346	+51521	905721	+241829
Böhmische Nordbahn	19	19	53021	39917	528519	456106	28578	70989	99567	+19525	693885	+122357
Böhmische Westbahn	27	27	52054	45949	1499265	1199781	81786	225253	307039	+37801	2074259	+102846
Buschtêhrader E. a. Bubna-Komotau, Wejhypka-Kralup	$23,_{282}$	$11,_{397}$	45998	29245	2173285	1401303	34906	151378	186284	+92580	1171417	+407498
Buschtêhrader E. b. Karlsbad-Eger [4]	7	—	29358	—	228676	—	35502	17692	53194	—	266488	—
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn	9	9	19014	18383	184261	108735	—	—	29544 [5]	+9463	266671	+84554
Galizische Carl Ludwig-Bahn	70	70	72974	67179	900609	721313	188836	564928	753764	+144357	5380449	+745228
Graz-Köflacher Eisenbahn	$5,_{5}$	$5,_{5}$	18135	17173	625676	477159	9457	61914	71371	+18346	500149	+68607
a. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	80	$82,_{5}$	241603	224462	5180381	6566883	432892	1518267	1951159	—370569	14564774	—525532
b. Mährisch-Schlesische Nordbahn [6]	$18,_{8}$	$18,_{8}$	36743	25781	479839	279956	37275	64412	101687	+28409	662165	+306491
Kaiser Franz-Josef-Bahn [7]	46	46	115090	95184	455495	327537	122754	138798	261552	+3819	1961480	+1075181
a. Kaiserin-Elisabeth-Bahn	$73,_{30}$	$73,_{80}$	283616	228977	2397882	1883979	524990	578589	1103579	+274440	6579466	+656183
b. Neumarkt-Braunauer Bahn [8]	$8,_{00}$	—	11259	—	411198	—	12840	36231	49071	—	132780	—
Kaschau-Oderberger Eisenbahn [9]	$17,_{5}$	4	25339	4958	647547	569745	20057	49244	69301	+38979	466770	+244774
Kronprinz Rudolfsbahn	$60,_{5}$	45	103096	69436	887324	485820	72495	82346	154841	+56887	1073496	+431036
Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn	47	47	34753	27699	400060	293927	79598	140079	219677	—10758	1321397	—305130
Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn [10]	8	8	14256	14266	668609	512083	—	—	86005	+9822	695425	+127200
Oesterr. Nordwestbahn	$62,_{5}$	$4,_{1}$	81436	9477	1364465	282401	50888	182786	233674	+213746	993471	+877564
Oesterr. Staatsbahn u. Brünn-Rossitzer E.	$207,_{5}$	$178,_{5}$	407462	326892	8697173	7407607	929832	2329554	3259386	+548511	24044208	+5439287
Oesterr. Südbahn	260	260	697511	646095	6966703	5511129	1155790	2017346	3173136	+353693	22546001	+4216683
Ostrau-Friedlander E. [11]	$4,_{4}$	—	9598	—	144826	—	4061	15060	19122	—	134286	—
Pressburg-Tyrnauer Eisenbahn	$8,_{5}$	$8,_{5}$	7202	7125	60329	50009	7693	9518	17211	+2809	135456	+37410
Salzburg-Halleiner E. [12]	$2,_{40}$	—	14540	—	74653	—	5498	5805	11303	—	16164	—
Erste Siebenbürger Eisenbahn	$38,_{5}$	28	24830	27798	653879	342669	30984	91954	122938	+6706	858715	+296442
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	$31,_{5}$	$31,_{5}$	66469	52549	1220836	1047421	51718	159389	211107	+2151	1726827	+394512
Theissbahn	77	77	100328	77660	1954332	1362187	223151	397250	620401	+62881	4251280	+848762
Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn	$11,_{5}$	$11,_{5}$	29939	28776	606386	433832	21881	53657	75538	+10138	623399	+111143
Ungarische Nordostbahn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ungarische Ostbahn [13]	20	—	16658	—	243431	—	27401	44044	71446	—	466547	—
Ungarische Staatseisenbahnen	$62,_{5}$	$44,_{5}$	78664	53837	1243249	848417	120163	209665	329829	+114344	2160624	+743484

[1] Csaba-Vásárhely am 16. Juli, Vásárhelyz-Segedin am 16. November, Zombor-Essegg und Essegg-Villany am 20. December 1870 eröffnet.
[2] Eröffnet am 6. April 1871.
[3] Dux-Komotau ($8^1/_2$ M.) eröffnet am 8. October 1870.
[4] Eröffnet am 19. September 1870.
[5] Vom 22. Juli bis 18. August 1871.
[6] Nezamislitz-Olmütz-Sternberg ($7,_{01}$ M.) am 1. Juli 1870 eröffnet.
[7] Wien-Eggenburg ($10,_{4}$ M.) am 23. Juni 1870 eröffnet.
[8] Eröffnet am 20. December 1870.
[9] Kaschau-Eperies (4 M.) am 1. September 1870 eröffnet.
[10] Vom 22. Juli bis 18. August 1871 resp. vom 1. December 1870 an.
[11] Eröffnet am 1. Januar 1871.
[12] Eröffnet am 15. Juli 1871.
[13] Grosswardein-Klausenburg eröffnet am 7. September 1870.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen im Monat August 1871.

Namen der Bahnen	Betriebslänge in Meilen 1871	Betriebslänge in Meilen 1870	Befördert wurden: Personen 1871	Personen 1870	Centner Güter 1871	Centner Güter 1870	Einnahmen: aus dem Personen-Verkehr	aus dem Güter-Verkehr	in Summa incl. Extraordinaria	Differenz gegen denselben Monat im vorjahre	Einnahmen bis ultimo August	Differenz gegen das Vorjahr
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben.												
Bebra-Hanauer Eisenbahn	19,5	19,5	70180	46962	396852	409226	72257	48890	127267	—11043	877157	+202469
a. Berg.-Märkische u. Hess. Nordb.	100,54	97,06	—	—	—	—	254300	734957	1052207	+312558	7430358	+856531
b. Ruhr-Siegbahn	14,39	14,39					15100	124319	147469	—786	1129135	+19678
Berlin-Anhaltische E.	49,14	49,14	—	—	—	—	176360	203390	385750	—66979	2895950	+348073
Berlin-Görlitzer E.	27,6	27,6	—	—	—	—	34280	52375	92722	+14262	752844	+103382
Berlin-Hamburger E.	39,7	39,7	—	—	—	—	128538	204309	338418	+24420	2765166	+16061
Berlin-Potsdam-Magdburger E.	19,54	19,54	—	—	—	—	134321	140659	274980	+75643	2256844	+278631
a. Berlin-Stettin-Stargard	29,7	29,7	—	—	—	—	116501	122396	239736	+67318	—	+256534
b. Stargard-Cöslin-Colberg	22,9	22,9	—	—	—	—	40343	24770	65450	+22872	—	+63871
c. Zweigbahn Cöslin-Danzig[1]	26,31	8,9	—	—	—	—	38517	11162	49723	—	—	—
d. Vorpommersche Zweigbahnen	31,4	31,4	—	—	—	—	38325	25900	65162	+10530	—	+49232
a. Breslau-Schweidnitz-Freiburger E.	22,89	22,89	131913	—	—	—	60963	99327	170418	+44706	—	+143580
b. Liegnitz-Glogau[2]	7,7	2,9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cottbus-Grossenhain[3]	10,60	10,60	13450	7731	146049	89148	3736	7145	10881	+796	87969	+56295
Hannoversche Staatsbahn	111,1	109,4	—	—	—	—	347215	509864	927087	+280988	6849672	+1288628
a. Holsteinische excl. Elmsh.-Glückst.	32,4	32,4	202779	125935	731679	699906	77061	63627	140688	+10289	968006	+58789
b. Glückstadt-Elmshorn	4,5	4,5	16574	11439	163398	68904	4213	4859	9072	+3764	93339	+38531
c. Schleswigsche E.	30,9	30,9	49440	34677	231021	351168	29089	26223	55312	—1849	392446	+6482
Homburger E.	2,41	2,41	100312	25490	52929	4208	27075	1723	28799	+23448	121105	+32757
a. Köln-Mindener Hauptbahn[4]	48,72	48,72	—	—	—	—	161189	486289	740380	—332019	5754842	+205206
b. Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn			—	—	—	—	18245	38934	62235	+22077	480281	+90712
c. Köln-Giessen und Rheinbrücken	24,31	24,31	—	—	—	—	30333	173889	223673	+98178	1519294	+179466
d. Zusammen	73,03	73,03	—	—	—	—	209767	699112	1026288	—211764	7754417	+475384
e. Venlo-Hamburger Bahn	8,94	8,94	—	—	—	—	8921	13351	23142	+9912	145986	+28012
Leipzig-Dresden	29,35	29,35	—	—	—	—	109807	169745	279552	—26774	2339172	+409529
a. Lübeck-Büchen	6,3	6,3	14054	8922	228766	69249	5910	11082	78999	+15491	486642	+81878
b. Lübeck-Hamburg	8,45	8,8	45823	35314	378373	334103	23452	33855				
Märkisch-Posener E.[5]	36,2	36,2	—	—	—	—	21056	13544	41832	—	304770	—
a. Magdeburg-Leipzig	22,682	22,682	—	—	—	—	68876	156669	225545	+66823	1751788	+330668
b. Halle-Casseler Zweigbahn	22,25	22,25	—	—	—	—	28468	58391	86859	—82369	866039	+135315
Magdeb.-Halberstädter E. a. Strecke Magdeburg-Thale, Cöthen-Vienenburg nebst Zweigbahnen u. Magdeburg-Wittenberge	44,0	44,0	240527	251005	2255291	1857456	99438	160090	259528	+7521	1868820	+175404
Magdeb.-Halberstädter E. b. Berlin-Gardelegen u. Stendal-Salzwedel[6]	25,9	7,6	34919	7847	132517	17107	12778	12067	24846	+19288	112231	+88180
Vormalige Mecklenburgische Eisenb.	19,27	19,27	—	—	—	—	31176	22084	53260	+7161	365245	—ca.10800
Nassauische E.	27,58	27,58	201028	54619	2203789	422186	61230	83502	154504	+35911	923753	+95437
Niederländische Rheinbahn	28	28	239588	180230	1346365	956549	175524	105208	200732	+73933	960298	956[illegible]2
Niederschlesische Zweigb.	9,5	9,5	23311	30557	309220	280893	8978	16389	25367[8]	+8500	251328[9]	+18060
Nordhausen-Erfurter E.	10,2	10,2	—	—	—	—	7405	7317	14722	+5312	107556	+19576
a. Oberschlesische Hauptbahn[10]	64,63	64,63	—	—	—	—	100578	507733	684184	+130955	5137430	+343981
b. " Zweigbahn	12	12	—	—	—	—	—	15440	15867	+2832	114751	+9863
c. Breslau-Posen-Glogau	27,84	27,84	—	—	—	—	43442	90812	149083	+15870	1147295	+95924
d. Stargard-Posen	22,63	22,63	—	—	—	—	24652	58096	91516	+13353	657044	+2029[illegible]
Ostpreussische Südbahn	30,22	30,22	60751	33710	324630	245950	21255	25460	47905	+8493	433659	+34853
Preussische Ostbahn	134,59	121,05	—	—	—	—	391106	353765	769513	—18414	5740444	—529908
Rechte Oderufer-E.[11]	40,67	39,5	—	—	—	—	28720	104700	141420	+59173	—	+303356
Rheinische E.	101,83	86,19	436500	492666	5310520	4752535	410500	479520	899020	+193817	6711000	+1693597
a. Rhein-Nahe-Eisenbahn	16,15	16,15	—	—	—	—	43500	71755	119221	—13498	1000017	+2909[illegible]2
b. Saarbrücker E.	21,93	19,55	—	—	—	—	39000	112215	165584	+79442	1349953	+57150
Thüringische Eisenb. a. Stammb., Leipzig-Corbethaer u. Weissenfels-Geraer Zweigb.	37,256	37,256	—	—	—	—	163599	229727	393326	+28578	2813223	+551119
Thüringische Eisenb. b. Dietendorf-Arnstädter Zwgb.	1,345	1,345	—	—	—	—	1551	1471	3022	+2088	17530	+193[illegible]
Thüringische Eisenb. c. Gotha-Leinefelder Zweigb.[12]	8,91	5,3	—	—	—	—	7053	7192	14245	+11406	98423	+665[illegible]
Tilsit-Insterburger E.	7,1	7,1	9594	7123	83754	32514	4409	3660	9269	+3046	64661	+4307
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Rhein. W. angegeben.												
Bayerische Ostbahnen	81,4	81,4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bayerische Staatsbahnen	254,5	241,5	836634	424243	4797800	3133564	1001500	1344167	2355667	+986018	—	—
Frankfurt-Hanauer E.	5,46	5,46	75939	26185	579403	385708	45987	45760	96564	+24571	636312	+94247
Hess. Ludwigsb. a. Alte Strecke (nicht garantirte Linien)	33,98	33,98	328251	259662	2098618	924327	244275	264079	510355	+4916	3475630	+630541
Hess. Ludwigsb. b. Neue Strecken (garantirte Linien)	11,44	2,87	63795	23170	437224	47334	13913	24360	38658	+30193	181189	+141149
Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth)	0,8	0,8	86946	62999	6550	4000	9471	163	9635	+2641	70534	+6161
Oberhessische Eisenb.	23,47	12,723	34400	—	187171	—	18103	11444	30039	—	213789	—
Pfälzische Eisenbahnen	—	—	296100	253955	3867631	871574	131350	365498	496848	—4222	3921067	+943223
Taunusbahn	—	—	176046	88222	390785	238315	95448	25025	121262	+56962	649171	+134905
Werrabahn	22,8	22,8	—	—	—	—	53632	86940	140573	+71213	886105	+150260
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Rubeln angegeben.												
Warschau-Wien	46 3/7	46 3/7	105229	94288	4336404	3538846	115527	183384	310174	+44265	2186578	+224111
Warschau-Bromberg	19 6/7	19 6/7	34810	29399	1477266	1380708	27406	36871	76484	+15341	540601	+27744
Riga-Dünaburg	34,56	34,56	—	—	—	—	39151	86659	126086	—39813	1635233	+364614
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Francs angegeben.												
Schweizer Centralbahn	238 Kil.	238 Kil.	296000	213277	1270000	1034936	614000	425000	1039000	+326000	—	—
Lüttich-Mastrichter Bahn	30 "	30 "	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Anmerkungen zur vorhergehenden Tabelle.

[1] Stolp-Zoppot (15,9 M.) am 1. September 1870 eröffnet.
[2] Lüben-Glogau (4,10 M.) am 9. Januar 1871 eröffnet.
[3] Eröffnet am 21. April 1870.
[4] In der Uebersicht pro Juli cr. sind die Erträge der durchgehenden Militairtransporte pro Juli 1870 zur Höhe von rot. 258000 Thlr., welche erst im Monat Mai d. J. zur cassenmässigen Verrechnung gekommen sind, aus Versehen nicht berücksichtigt worden, was hiermit berichtigt ist.
[5] Eröffnet am 26. Juni 1870.
[6] Eröffnet Stendal-Salzwedel (7,6 M.) am 15. März 1870, Spandau-Gardelegen (16,56 M.) am 1. Februar 1871 und Berlin-Spandau (1,73 M.) am 15. Juli 1871.
[7] Vom 1. Mai 1871 bis ultimo Juli 1871.
[8] Excl. Extraordinaria.
[9] Incl. Extraordinaria.
[10] Einschliesslich der Wilhelms- und Neisse-Brieger Bahn.
[11] Am 15. August 1868 sind . . . . 16,9 M.
nämlich die Strecke Vossowska-Breslau.

		Transp.	16,9 M.
am 26. Juli 1869 die Strecke Tarnowitz-Beuthen	in einer	Länge von	2,0 M.
am 1. Februar 1870 die Strecke Benthen-Schoppinitz	„	„	2,2 „
am 16. März 1870 die Breslauer Verbindungsbahn . .	„	„	0,4 „
am 24. Juni 1870 die Strecke Schoppinitz-Dzieditz incl. Nebengeleise	„	„	7,8 „
am 24. Juni 1870 das Zweiggeleis nach Carolinengrube	„	„	0,41 „
am 24. Juni 1870 das Zweiggeleis n. Abendsterngrube	„	„	0,21 „
am 1. Septbr. 1870 das Zweiggeleis n. Morgensterngrube	„	„	0,1 „
am 10. März 1871 das Zweiggeleis nach Moechbern .	„	„	0,55 „
eröffnet worden.			
Hierzu die Stammbahn mit	„	„	10,1 „
			40,67 M.

[12] Gotha-Mühlhausen (5,30 M.) am 11. April, Mühlhausen-Leinefelde (3,91 M.) am 3. October 1870 eröffnet.

Oberhessische Eisenbahnen.

Die erledigte Stelle eines Werkführers in der Maschinen- und Wagen-Reparatur-Werkstätte, verbunden mit der eines Zeichners auf dem Büreau des Maschinenmeisters, mit einem Gehalt von 360 Thalern jährlich dotirt, ist zu besetzen.

Bewerber wollen sich unter Vorlage genügender Zeugnisse, dass sie neben theoretischer Ausbildung auch practisch im Maschinenbau thätig waren, an den Unterzeichneten wenden.

Giessen, den 30. September 1871.

Daudt,
Maschinenmeister.

PRIVAT-ANZEIGEN.

Nummer 39 wurde am 29. September zu spät im Druck vollendet, um noch mit den an diesem Tage abgehenden Buchhändlersendungen verschickt werden zu können.

Börsen: Berlin, Basel, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, Paris, Wien = B., Ba., F., H., L., P. u. W.
*Papiere, deren Zinsen vom Staate garantirt sind.

Coursblatt vom 30. September 1871.

Redigirt von R. Grossschupf.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	4½	B.	85½	% à 500, 200, 100 Thlr.
do. II. Emiss.	5	B.	—	%
do. III. Emiss.	5	B.	94¾	%
Alföld-Fiumaner	5 i.S.	W.	92	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Altona-Kiel	5	L.	—	% à 500 u. 100 Thlr.
Annaberg-Weipert	5	L.	88¾	% à 100 Thlr.
Aussig-Teplitz	5i.S.	L.	95	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.	5i.S.	L.	93½	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1868	5i.S.	L.	89⅛	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1871	5i.S.	L.	86⅝	% à do. — do.
Bergisch-Märkische	4½	B.	95¼	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. II. Ser.	4½	B.	95	%
do. III. Serie * 3¼	3½	B.	81⅞	%
do. III. Serie B.* 3¼	3½	B.	81⅞	%
do. IV. Serie	4½	B.	95	%
do. V. Serie	4½	B.	95	%
do. VI. Serie	4½	B.	94⅞	%
do. Nordhahn	5	B.	100⅛	%
do. Düsseldorf-Elberfeld	4	B.	86¼	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. do. II. Ser.	4½	B.	—	%
do. Dortmund-Soest	4	B.	87¼	%
do. do. II. Ser.	4½	B.	—	%
do. Aachen-Düsseldorf	4	B.	86½	%
do. do. II. Emiss.	4	B.	86½	%
do. do. III. Emiss.	5	B.	95½	%
do. Ruhrort-Crefeld-Gladbach	4½	B.	—	%
do. do. II. Emiss.	4	B.	—	%
do. do. III. Emiss.	4½	B.	—	%
Berlin-Anhalt	4	B.	93	% à 500 u. 100 Thlr.
do.	4½	B.	96½	%
Berlin-Anhalter Lit. B.	4½	B.	96½	% à 500 u. 100 Thlr.
Berlin-Görlitz	5	B.	101	% à 100 Thlr.
Berlin-Hamburg I. Emiss.	4	B.	—	% à 500, 200, 100 und 50 Thlr.
do. II. Emiss.	4	B.	—	%
do. III. Emiss.	5	B.	101¼	%
Berlin-Potsdam-Magdbg. A. u. B.	4	B.	—	% à 200, 100 u. 25 Thlr.
do. C.	4	B.	86¾	%
do. D.	5	B.	101¾	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
Berlin-Stettin	4½	B.	—	% à 200 Thlr.
do. II. Emiss. 3½	4	B.	87¼	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. III. Emiss. 3½	4	B.	87¼	%
do. IV. Emiss. * 3½	4½	B.	93	%
do. VI. Emiss. * 3½	4	B.	87¼	%
Böhmische Nordhahn	5 i. S.	W.	102¼	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Böhmische Westhahn *	5 i. S.	W.	92¾	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1869 *	5 i. S.	W.	92¼	% à do. = do. i. S.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	4½	B.	95⅞	% à 500 und 100 Thlr.
do. Emiss. 1868	4½	B.	95⅞	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
Brünn-Rossitz	5i.S.	L.	84¾	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Buschtêhrader (Böhm. Nordwestb.)	5i.S.	L.	87⅜	% à 100 Thlr. = do.
do. Emiss. 1871	5i.S.	L.	87¼	% à do. = do.
Chemnitz-Würschnitz	4	L.	85½	% à 100 Thlr.
Cöln-Crefeld	4½	B.	—	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden	4½	B.	96	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. II. Emiss.	5	B.	101½	%
do. do.	4	B.	87	%
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	87	%
do. do. Lit. B * 3½ u. B*	4½	B.	95	%
do. IV. u. V. Emiss. * 3½	4	B.	86¾	%

Eisenbahn-Priorit.-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Dux-Bodenbach	5 i.S.	L.	79¼	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö.W. i.S.
Fünfkirchen-Barcser *	5 i.S.	W.	—	% à 200 fl. ö.W. i.S.
Galizische Carl-Ludwigbahn *	5 i.S.	L.	87⅞	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö.W. i.S.
do. II. Emiss. *	5 i.S.	L.	84¾	% à do. = do. i. S.
do. III. Emiss. *	5 i.S.	L.	81	% à do. = do. i. S.
Gloggnitzer	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 100 fl. C.-M.
Graz-Köflach	4½ i.S.	L.	81¼	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö.W. i.S.
Hessische Ludwigsbahn	4½	F.	97¼	% in fl. S. W. } à 175 und
do. do.	4	F.	88	% in Thlr. à 105 kr. } 350 fl.
do. do.	5	F.	101	% à 200 Thlr. à 105 kr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	C.M. 5	W.	90	fl. ö.W. pr. 100 fl. C.M. } à 1000,
	ö.W. 5	W.	—	do. pr. 100 fl. ö.W. } 500, 1000 fl.
ditto	5 i.S.	W.	104½	do. pr. 100 fl. ö. W. i. S.
Kaiser Franz-Josephsbahn *	5 i.S.	W.	98¾	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn *	5 i.S.	W.	94¾	fl. ö.W. pr. 100 fl. ö. W. }
ditto * Emiss. 1862	5 i.Silb.	W.	94	do. pr. 100 fl. ö.W. } à 300 fl.
ditto * Emiss. 1869	do.	W.	100½	fl. ö. W. pr. 100 fl. ö. W. }
ditto * Emiss. 1870	do.	W.	101	fl. ö.W. pr. do. à 200 fl. i.S.
Kaschau-Oderberg *	5 i.S.	W.	91¼	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Kronprinz Rudolfsbahn *	5 i.S.	W.	91	% à 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1869 *	5 i.S.	W.	90½	% à do.
Leipzig-Dresden Partial	3½	L.	101	% à 100 und 50 Thlr.
do. von 1854	4	L.	93	% à 100 Thlr.
do. von 1860	4	L.	90½	% à 100 Thlr.
do. von 1866	4	L.	86⅞	% à 100 u. 500 Thlr.
do. von 1866	5	L.	101⅞	% à do.
Lemberg-Czernowitz *	5 i.S.	L.	66	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö.W. i.S.
do. II. Emiss. *	5 i.S.	L.	76	% à do. = do. i. S.
do. -Jassy * III. Em.	5 i.S.	L.	68	% à do. = do. i. S.
Ludwigshafen-Bexbach	4½	F.	98	% }
do.	4	F.	90	% } à 1000, 500 u. 400 fl. S.W.
do.	5	F.	102¼	% }
Magdeburg-Halberstadt	4½	B.	—	% à 100 Thlr.
do. do. v. 1865	4½	B.	95¼	% à 100 u. 500 Thlr.
do. do. v. 1870	5	B.	—	% à do. u. do.
do. Wittenberge, Stamm	3	B.	—	% à 200 Thlr.
do. do. Priorit.	4½	B.	96	% à 100 Thlr.
Magdeburg-Leipzig Pr. A v. 1840/42	4	L.	90	% }
do. I. Emiss.	4	L.	86⅝	% } à 100 Thlr.
do. II. Emiss.	4	L.	85½	% }
do.	4½	L.	96½	% }
Mähr.-Schles. Centralbahn	5 i.S.	W.	84	% à 300 fl. ö. W. i. S.
Niederschlesisch-Märkische I. Ser.	4	B.	87¾	% }
do. II. Ser.	4	B.	86	% }
do. conv. I. u. II. Ser.	4	B.	87¾	% } à 62½, 100 u. 500 Thlr.
do. III. Ser.	4	B.	—	% }
do. IV. Ser.	4½	B.	—	% }
Niederschles. Zweigbahn Lit. C.	5	B.	100½	% à 100 Thlr.
do. Litt. D.	5	B.	100½	% do.
Oberschlesische A.	4	B.	—	% }
do. B.	3½	B.	—	% }
do. C.	4	B.	—	% }
do. D.	4	B.	—	% } à 1000, 500 und
do. E.	3½	B.	80½	% } 100 Thlr.
do. F. * 3½	4½	B.	95⅛	% }
do. G.	4½	B.	95⅛	% }
do. H.	4½	B.	95⅛	% }
do. von 1869	5	B.	101	% à 100 Thlr.
do. Brieg-Neisse	4½	B.	—	% à 100 Thlr.
do. Cosel-Oderberg	5	B.	101	% à 100 Thlr.
do. do.	4	B.	—	% à do.
do. do. III. Emiss.	4½	B.	—	% à do.
do. do. IV. Emiss.	4½	B.	—	% à do.
Oesterr. Nordwestbahn *	5 i.S.	W.	99½	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Oesterr. Staats-Eisenbahn *	3	W.	138	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do. Ergänzungsnetz *	3	W.	137	fl. ö. W. pr. do. à do.
Oesterr. Südbahn * (Lombard.)	3	W.	109	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do. *	5 i.S.	W.	90¼	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. Bons 1870—74	6	W.	—	fl. ö.W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do. do. 1875—76	6	W.	—	do. pr. do. à do.
do. do. 1877—78	6	W.	—	do. pr. do. à do.
Ostpreuss. Südbahn	5	B.	98	% à 500 u. 100 Thlr.
do. Litt. B	5	B.	—	% à do.
Ostrau-Friedland	5 i.S.	L.	76	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö.W. i.S.
Pardubitz-Reichenberg	5	W.	80	% fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M.
do. *	5 i.S.	W.	97	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö.W. i.S.
Prag-Dux	5 i.S.	W.	88½	fl. ö.W. pr. 150 fl. ö. W. i.S.
Rheinische	4	B.	—	% }
do. *	3½	B.	—	% } à 250, 200 u. 100 Thlr.
do. III. Emiss. v. 1858—1865	4½	B.	95⅞	% }
do. *	4½	B.	—	% }
Rhein-Nahe Bahn *	4½	B.	96⅝	% } à 1000, 500 und
do. II. Emiss. *	4½	B.	96⅝	% } 100 Thlr.
Russische * (Mosco-Rjäsan)	5	B.	94	% à 200 „
do. * (Rjäsan-Kozlow)	5	B.	89⅛	% à 200 „
do. * (Kozlow-Woronesch)	5	B.	89⅝	% à 200 Thlr.
do. * (Jelez-Woronesch)	5	B.	—	% à 136 Thlr.
do. * (Jelez-Orel	5	B.	89	% à
do. * (Kursk-Charkow)	5	B.	89⅛	% à
do. * (Kursk-Kiew)	5	B.	89½	% à 1000, 500 u. 200 Thlr.
do. * (Schuja-Ivanovo)	5	B.	89	% à
do. * (Poti-Tiflis)	5	B.	—	% à 680 u. 136 Thlr.
Schleswigsche v. Altona-Kiel abgest.	4½	L.	94½	% à 1000, 500, 200, u 100 Thlr.
I. Siebenbürger *	5 i.S.	W.	90	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Stargard-Posen	4	B.	87	% }
do. II. Emiss.	4½	B.	—	% } à 100 und 50 Thlr.
do. III. Emiss.	4½	B.	—	% }
Theissbahn *	5 i.S.	W.	—	% à 200 fl. ö. W.
Thüringische I. Emiss.	4	L.	87½	% }
do. II. Emiss.	4½	L.	96¾	% } à 1000, 500, 200 und
do. III. Emiss.	4	L.	87½	% } 100 Thlr.
do. IV. Emiss.	4½	L.	96¼	% }
do. V. Emiss. *	4½	L.	96½	% à do.
Turnau-Kralup-Prag.	5 i.S.	L.	88½	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö.W. i.S.
do. Emiss. 1870	5 i.S.	L.	86½	% à do. = do.
Ungarische Nordostbahn *	5 i.S.	W.	86¼	% à 300 fl. ö. W. i. S.
Ungarische Ostbahn *	5 i.S.	W.	85	% à 300 fl. ö. W. i. S.
Warschau-Terespol *	5	B.	87	% à 1000 u. 100 S.R. = 107 Thlr.
Warschau-Wien	5	B.	92½	% à 500 u. 100 Thlr
Werrabahn *	5	L.	94¾	% à 500, 200 u. 100 Thlr.

Eisenbahn-Stamm-Actien	Dividende und Zinsen in % 1865	1866	1867	1868	1869	1870	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	0	0	0	1	½	⅗	4	B.	41	% à 200 Thlr.
Alföld-Fiumaner *	—	—	—	5	5	5	5	W.	179½	fl. ö.W. pr. 200 fl. ö. W. i.S.
Altenburg-Zeitz Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	5	5	L.	83	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	10	9	5	6	7	7	4	B.	123¾	% à 100 Spec. = 150 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	7¼	4¾	5½	6	7¼	$6\frac{1}{10}$	4	B.	106⅛	% à 250 fl. holl. = 145 Thlr.
Aussig-Teplitz	9⅛	8¼	10	10	10	12	5	L.	154	Thlr. pr. 150 fl. C.M. à 200 fl. C.M.
Bayerische Ostbahn *	5¾	6	7	7¾	7¾	7½	4½	F.	135	% à 200 fl. S. W.
Bergisch-Märkische	9	8	7½	8	8½	8	4	B.	140	% à 100 Thlr.
do. junge	—	—	—	—	—	—	5	B.	135	% à 100 Thlr.
Berlin-Anhalt	13	13⅛	$13\frac{7}{12}$	$13\frac{7}{12}$	13⅞	16	4	B.	238	% à 200 „
Berlin-Görlitz	—	—	—	0	1	1	4	B.	77½	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	5	5	5	5	5	5	5	B.	99	% à 200 „
Berlin-Hamburg	9½	9	9½	9½	10½	10	4	B.	166	% à 200 „
Berlin-Potsdam-Magdeburg	16	16	16	17	18	20	4	B.	246	% à 100 „
Berlin-Stettin	8	$8\frac{7}{12}$	8	8⅙	9⅙	9⅙	4	B.	151½	% à 200 „
Böhmische Nordbahn	—	—	—	5	3½	3½	5	W.	142	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W.
Böhmische Westbahn * $5\frac{2}{10}$	5	5	5	6	7¼	$7\frac{9}{20}$	5	W.	250½	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Breslau-Schweidnitz-Freib.	9	9⅙	8	8⅛	8⅓	7½	4	B.	122½	% à 200 Thlr.
do. neue	—	—	—	—	5	5	5	B.	115¾	% à 200 Thlr.
Brünn-Rossitz Stamm-Prior.	6	4	6	6	6	6	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. C.M.
Buschtêhrader	$9\frac{13}{14}$	$9\frac{13}{14}$	$10\frac{5}{42}$	$12\frac{5}{21}$	$12\frac{5}{21}$	$13\frac{13}{14}$	5	W.	—	do. pr. 500 fl. C.M.
do. Lit. B	—	—	—	—	—	—	5	W.	224	do. pr. 200 fl. ö. W.
Chemnitz-Würschnitz	11	8	6½	7	7½	7¼	4	L.	151½	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden *	17⅔	$9\frac{1}{12}$	$8\frac{11}{20}$	$8\frac{1}{12}$	$8\frac{9}{10}$	10½	4	B.	164	% à 200 „
do. Lit. B.	—	—	—	—	5	5	5	B.	110	% à 200 „
Cottbus-Grossenh. Stamm-Pr.	—	—	—	—	—	5	5	L.	101¾	% à 200 Thlr.
Crefeld-Kreis Kempen	—	—	—	—	—	5	5	B.	—	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	5	6	B.	—	% à 100 „
Dux-Bodenbach	—	—	—	—	5	5	5	W.	163	fl. ö.W. pr. 200 fl. ö. W. i.S.
Frankfurt-Hanau	5½	5⅘	$6\frac{1}{10}$	$6\frac{3}{10}$	6½	6½	3½	F.	119½	% à 250 fl. S. W.
Fünfkirchen-Barcser *	—	—	—	5	5	5	5	W.	172	fl. ö.W. pr. 200 ö. W. i.S.
Galizische Carl Ludwigb. * $5\frac{2}{10}$	5	$6\frac{1}{20}$	9½	7	7	8	5	W.	258½	fl. ö. W. pr. 200 fl. C.M.
Glückstadt-Elmshorn	0	0	0	0	0		4	H.	—	% à 150 Thlr.
Graz-Köflach	3	2½	4¼	7	10	9	oh. Z.	W.	294	fl. ö.W. pr. 200 fl. C. M.
Halle-Sorau-Guben	—	—	—	—	4	4	4	B.	56¾	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	5	5	5	B.	83½	% à 200 Thlr.
Hannover-Altenbeken	—	—	—	—	5	5	5	B.	48	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	5	5	5	B.	77	% à 200 Thlr.
Hessische Ludwigsbahn	8	7¾	8½	9	9½	9½	4	F.	160	% à 250 fl. S.W. u. 200 Thlr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	13	13¾	$15\frac{10}{21}$	19¾	20	$17\frac{1}{7}$	5	W.	210	fl. ö. W. pr. 100 fl. C.M. à fl. 1000, 500, 200 C.M.
Kaiser Franz-Josephsb. *	—	—	—	5	5	5	5	W.	206¼	fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W. i.S.
Kaiserin Elisabethbahn *	5	5	5		8⅕	$6\frac{3}{10}$	5	W.	233½	fl. ö. W. pr. 200 fl. C.M.
do. Linz-Budweis	—	—	—	—	5	5	5	W.	202	fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W. i.S.
Kaschau-Oderberg *	—	—	—	—	5	5	5	W.	186	fl. ö.W. p. eingez. 100 fl. ö.W.
Kronprinz Rudolfsbahn * $5\frac{2}{10}$	—	—	—	5 i.S.	5	5	5	W.	161½	fl. ö.W. pr. 200 fl. Einz. i.S.
Leipzig-Dresden	23	20	25	28½	14	14½	4	L.	234	% à 100 Thlr.
Lemberg-Czernowitz-Jassy *	—	7	7	2	7	5	5	W.	172½	fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W. i.S.
Leoben-Vordernberg	—	—	—	—	—	—	5	W.	—	do. pr. 200 fl. ö. W.
Ludwigsh.-Bexbach (Pfälz. L.-B.) *	10	10⅖	9⅔	11⅕	$10\frac{3}{10}$	$9\frac{9}{10}$	4	F.	188½	% à 500 fl. S. W.
Lübeck-Büchen	3⅝	2⅛	2⅜	2½	2⅞	3⅛	4	H.	—	% à 200 Thlr.
Magdeburg-Halberstadt	15	14	13	15	10½	8⅔	4	B.	140¼	% à 100 Thlr.
do. Lit. B.	—	—	3½	3½	3½	3½	3½	B.	87⅛	% à 100 „
Magdeburg-Leipzig	20	20	18	19	14½	12	4	L.	196¾	% à 100 „
do. Lit. B. *	4	4	4	4	4	4	4	L.	103⅛	% à 100 Thlr.
Mähr.-Schles. Centralbahn	—	—	—	—	—	5	5	W.	138	fl. ö.W. pr. 200 fl. i.S.
Märkisch-Posener	—	—	—	—	4	4	4	B.	51⅛	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	5	5	5	B.	80	% à 200 „
Münster-Hamm *	4	4	4	4	4	4	4	B.	—	% à 100 „
Neust.-Weissenburg * (Pfälz. Max.)	4½	$5\frac{1}{10}$	5	5½	$5\frac{4}{10}$	$6\frac{4}{10}$	4½	F.	134½	% à 500 fl. S. W.
Niederschlesisch-Märkische *	4	4	4	4	4	4	4	B.	91½	% à 100 Thlr.
Niederschles. Zweigbahn	3⅔	5½	3¾	4⅛	5	6	5	B.	105	% à 100 „
Nordhausen-Erfurt *	—	—	—	—	4	4	4	B.	73¼	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	5	1	5	B.	73⅞	% à 100 u. 500 Thlr.
Oberschlesische Lit. A. u. C.	11⅔	12	13⅔	15	13½	12⅔	3½	B.	201¾	% à 100 „
do. * Lit. B.	11⅔	12	13⅔	15	13½	12⅔	3½	B.	86	% à 100 „
Oberhessische *	—	—	—	—	3½	3½	3½	F.	77½	% à 350 fl. S. W.
Oesterr. Nordwestbahn *	—	—	—	—	5	5	5	W.	219½	fl. ö.W. p. 200 fl. ö.W. i.S.
Oesterr. Staats * $5\frac{2}{10}$ (Oest. Franz.)	5	7	8½	10½	12	12	5	W.	380	fl. ö. W. pr. Stück von frs. 500.
Oesterr. Südbahn * (Lombard.)	7½	7½	6⅗	6⅗	5	3	5	W.	192¾	fl. ö.W. pr. 200 fl. Einz.
Ostpreuss. Südbahn	—	—	—	—	0	0	4	B.	41⅜	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	5	5	—	—	0	0	5	B.	69½	% à 200 Thlr.
Ostrau-Friedland	—	—	—	—	—	—	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Pardub.-Reichenb. * (S.-Ndd.V.-B.)	4½	$4\frac{4}{10}$	5	5	5	4½	4½	W.	174½	fl. ö. W. pr. 200 fl. C.M.
Pfälz. Alsenzb. *	—	—	—	4	4	4	4	F.	113	% à 500 fl. S. W.
Pfälz. Nordb. *	—	4	4	4	4	$4\frac{9}{10}$	4	F.	114	% à 500 fl. S. W.
Prag-Dux	—	—	—	—	—	—	5	W.	115	fl. ö.W. pr. 150 fl. ö.W. i.S.
Rechte Oderufer	—	—	—	—	5		5	B.	102	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	5		5	B.	106½	% à 200 „
Rheinische	7	6½	7½	7⅛	7⅘	8⅖	4	B.	152½	% à 250 „
do. Stamm-Prior.	7	6½	7½	7⅛	7⅘	8⅖	4	B.	—	% à 250 „
do. * Lit. B.	—	—	—	—	4	4	4	B.	93	% à 250 „
Rhein-Nahe-Bahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	40½	% à 200 „
Russische Bahnen *	5	5	5	5	5	5⅙	5	B.	90½	% à 125 Rb. = 134 Thlr.
I. Siebenbürger *	—	—	—	5	5	5	5	W.	—	fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W. i.S.
Stargard-Posen *	4½	4½	4½	4½	4½	4½	3½	B.	96½	% à 100 Thlr.
Stuhlweissenburg-Raab-Graz *	—	—	—	—	—	—	5	W.	171	fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W. i.S
Taunusbahn	8	3⅕	7	7⅕	8⅕	$6\frac{8}{10}$	oh. Z.	F.	391	fl. S. W. pr. 250 fl. S. W.
Thüringische	8⅛	7⅔	8½	9	8¾	9	4	L.	150¾	% à 100 Thlr.
do. Em. v. 1868 (Gotha-Leinef.) *	—	—	—	4	4	4	4	L.	—	% à 100 „
do. Litt. C (Gera-Eichicht) *	—	—	—	—	4½	4½	4½	L.	95	% à 100 „
Theissbahn * $5\frac{2}{10}$	5	5	5	19¾	$8\frac{7}{25}$	7½	5	W.	244	fl. ö.W. pr. 200 fl. Einz.
Turnau-Kralup-Prag.	—	5	6	7	7	8	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
K. Ung. priv. Nordostbahn *	—	—	—	5	5	5	5	W.	160½	fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W. i.S.
I. Ungar.-Galizische *	—	—	—	—	—	5	5	W.	160	fl. ö.W. pr. 200 fl. ö.W. i.S.
Ungar. Ostbahn *	—	—	—	—	5	5	5	W.	114½	fl. ö.W. p. eingez. 80 fl. i.S.
Warschau-Terespol *	—	—	—	—	5		5	B.	—	% à 100 S.-R. = 107 Thlr.
Warschau-Wien	8⅛	8⅛	8⅛	6⅔	$9\frac{7}{12}$		5	B.	78⅝	Thlr. pr. 60 Rub.
Werrabahn (beschränkt gar.)	2⅔	$2\frac{6}{10}$	$2\frac{6}{10}$	2¼	1⅓	1	4	B.	—	% à 100 Thlr.
Schweizer Centralbahn	5 60	$5\frac{6}{10}$	$5\frac{6}{10}$	6⅖	6⅘	$6\frac{8}{10}$	oh. Z.	Ba.	—	fs. pr. 500 fs. Einz.
do. Nordostbahn	8	8	7½	8	7½	7	„	Ba.	—	fs. pr. 500 „ „
Vereinigte Schweizerbahnen	—	0	0	0	0	0	„	Ba.	—	fs. pr. 500 „ „
Schweizer Westbahn	—	0	0	0	0	0,4	„	Ba.	—	fs. pr. 500 „ „
Französische Orléans	11⅕	11⅕	11⅕	11⅕	11⅕		oh. Z.	P.	—	fs. pr. 500 fs. Einz.
do. Nordbahn	17⅞	17½	18	15¼	16¾		„	P.	—	fs. pr. 400 „ „
do. Ostbahn	6⅗	6⅗	6⅗	6⅗	6⅗		„	P.	—	fs. pr. 500 „ „
do. Südbahn	8½	8	8	8	8		„	P.	—	fs. pr. 500 „ „
do. Westbahn	7½	7	7	7	7		„	P.	—	fs. pr. 500 „ „
Paris-Lyon-Mittelmeer	12	12	12	12	12		„	P.	—	fs. pr. 500 „ „

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 41.

Erscheint
jeden Freitag.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
Adolph Refelshöfer
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins

1871.

Inserate
werden à $1^1/_2$ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1900 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 8 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Elfter Jahrgang.

Leipzig, den 13. October 1871. (Schluss der Nummer: 11. October, Vormittags 11 Uhr.)

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der Direction der Ungarischen Westbahn ist die $15_{,43}$ Meilen lange Theilstrecke **Raab-Steinamanger** mit den Stationen

Raab (Station der Linie Wien-Neu-Szöny der Oesterr. Staats-Eisenb.-Ges.), Menfö (Haltestelle), Szemere, Gyömöre, Vaszar, Papa, Mezölak, Vinar, (Haltestelle), Kl. Zell, Asszonyfa, Sarvar, Wettendorf (Vep) und Steinamanger (Station der Linie Wien-Oedenburg-Kanizsa der Oesterr. Südbahn-Gesellschaft)

am 1. October d. J. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Die Haltestellen Menfö und Vinar sind nur für Personen- und Gepäckbeförderung im Binnenverkehr der Ungarischen Westbahn eingerichtet. — Berlin, den 5. October 1871.

Nach der Mittheilung der Direction der k. k. priv. **Dux-Bodenbacher** Eisenbahn zu Teplitz ist diese $6_{,7}$ Meilen lange Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung mit den Stationen

Dux, Kosten, Teplitz, Rosenthal, Hohenstein, Kulm, Kleinkahn, Königswald, Eulau, Bünaburg und Bodenbach

am 2. October d. J. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden. — Berlin, den 6. October 1871.

Nach der Mittheilung der General-Direction der k. k. priv. Galizischen Carl-Ludwigbahn ist die Strecke von **Tarnopol** nach **Podwoloczyska** ($6_{,82}$ Meilen) und von dort bis zur Russischen Grenze ($0_{,165}$ Meilen) mit den Stationen

Tarnopol, Borki wielki, Maxymowka (Haltestelle), Bogdanowka und Podwoloczyska

am 4. October d. J. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Die Haltestelle Maxymowka ist nur für Personen- und Gepäckbeförderung eingerichtet.

Durch die gleichzeitige Eröffnung der anschliessenden Russischen Strecke von der Grenze bei Woloczysk bis Zemerinka (zur Odessaer Bahn gehörig) ist eine ununterbrochene Schienenverbindung der Oesterreichischen, Deutschen u. s. w. Bahnen mit den Südrussischen bezieh. mit Odessa, Kiew und Balta hergestellt.

Da die Russischen Bahnen eine grössere Spurweite (nämlich 5 Fuss Engl.) haben, als die Vereinsbahnen (4 Fuss $8^1/_2$" Engl.), so findet in der Oesterreichischen Grenzstation Podwoloczyska bez. in der Russischen Grenzstation Woloczysk Wagenwechsel für Personen und Güter statt. — Berlin, den 9. October 1871.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Berliner Briefe.

(Vom Berliner Eisenb.-Aktienmarkte. Rhein-Nahebahn. Strassburg-Lauterburg. Moselbahn. Wesel-Bocholt. Soest-Dortmund. Volmethalbahn. Ruhrthalbahn. Ny-Kjöberg-Fehmarn-Hamburg. Lübeck-Kiel. Oberlausitzer E. Saalbahn. Jauer-Ruhbank. Posen-Kreuzburg. Rechte Weichseluferbahn. Breslauer Verbindungsbahn. Berlin-Görlitzer E. Halle-Guben-Sorauer E. Wittenberge-Lüneburg. Niederschles. Zweigb.)

** Berlin, 8. October. Während die Speculations-Effekten in

der vergangenen Woche meist durch die ungünstigen Geldverhältnisse des Wiener Platzes in ihrer Bewegung gehemmt waren, erfreute sich der Eisenbahnmarkt einer belebteren Thätigkeit. Aber auch diese war vorwiegend auf die sogenannten leichten Actien beschränkt. Halle-Sorau-Guben, Hannover-Altenbeken, Märkisch-Posener und neben ihnen Aachen-Mastrichter erfuhren einen Coursaufschwung, für welchen die Motive nicht immer klar erkennbar waren. In den meisten Fällen musste man sich mit der Erklärung begnügen, dass die Flüssigkeit des Geldmarktes und das Thätigkeits-Bedürfniss der Speculation fast ausschliesslich die Aufmerksamkeit auf diese Actien lenkten, nachdem die in gesicherter Rentabilität arbeitenden älteren Bahnen bereits einen kaum mehr steigerungsfähigen Coursstand erreicht haben. Diesem Umstande verdanken Märkisch-Posener, dass sie auf 56, Stammprioritäten auf 83, Halle-Sorau auf 61 resp. 86, Altenbeken auf 57 resp. 85¾, Nordhausen-Erfurt auf 73½ resp. 75⅛ gestiegen sind. Auch Ostpreussische Südbahn-Stammprioritäten waren bereits bis 75 gestiegen, gingen jedoch auf 71 zurück. Tilsit-Insterburger, an unserer Börse sonst kaum jemals in den letzten Jahren gehandelt, finden gleichfalls einige Beachtung, der Cours der Stammprioritäten ist bis 65 gestiegen; Mastrichter schliessen die Woche 46¾, Rhein-Nahe nach dem unten zu erwähnenden Resultate der Generalversammlung wichen auf 35. Die schweren Actien hielten in ihren hohen Coursen meist Stand, das Geschäft in denselben war jedoch während der ganzen Woche selten von einigem Belang. Der Quartaltermin hingegen brachte in Prioritäts-Obligationen neues Leben. Wenngleich am Schluss der Woche die Disconto-Erhöhung in London auf die Geldanlagen in Börsenwerthen etwas einschränkend wirkte, so bringt doch schon die Reinvestirung der fällig werdenden Zinscoupons einen ansehnlichen Umsatz zuwege. Vornämlich waren die 5proc. Emissionen jetzt wieder gefragt.

Die General-Versammlung der Rhein-Nahe-Bahngesellschaft hatte Begehr für Actien in den Vorwochen hervorgerufen, hauptsächlich um eine überwiegende Stimmenzahl für den Cerf'schen Antrag aufzubringen. Nachdem dieser Antrag abgelehnt worden, strömen die Actien wieder an den Markt, und dies namentlich bringt die Reaction gegen die bisherige Hausse hervor. Uebrigens wurde der General-Versammlung eröffnet, dass an die Vertheilung einer Dividende so lange nicht gedacht werden könne, als nicht die Unter-Bilanz von 2 317 000, welche in der letzten ausserordentlichen General-Versammlung am 30. Juni d. J. nachgewiesen worden, beseitigt sei. Folgender Antrag wurde mit 158 von 160 abgegebenen Stimmen angenommen:

„An Stelle der 4½proc. Anleihe zweiter Emission von 3 Mill. Thalern soll eine 5proc. Anleihe im Belaufe von 4½ Mill. Thlrn. aufgenommen werden, um damit a) den vom Staate garantirten Obligationsbetrag von 2¼ Mill. Thlrn. zu kündigen und zurückzuzahlen, b) die vom Staate geleisteten Zinszuschüsse, vorbehaltlich der Regelung und Wahrung der für die Gesellschaft noch geltend zu machenden Rechtsansprüche entweder auszubezahlen oder den Betrag zu deponiren, c) um damit die aus den Jahren 1859 und 1860 rückständigen Bauzinsen und etwa sonstige Ansprüche zu regeln und d) den sonst sich noch ergebenden Erlös zur Bildung eines Fonds für Vermehrung des Betriebsmaterials zu verwenden."

Ein zweiter Antrag, wonach die Einleitungen zur Negociirung dieser Prioritätsanleihe zu treffen und die dieserhalb nöthigen Vorlagen den betreffenden Gesellschaftsorganen zu machen seien, wurde ebenfalls angenommen.

Im Uebrigen ist auch in dieser Woche fast ausschliesslich von mehr oder weniger gereiften Bauprojecten und von dem Fortschreiten bereits in der Ausführung begriffener Unternehmungen zu berichten.

Zuvörderst sei erwähnt, dass nach einer Bekanntmachung des Kaiserl. Kreisdirectors zu Hagenau auf Veranlassung des Reichskanzlers für eine Eisenbahn von Strassburg, resp. Bischweiler nach Lauterburg Vorarbeiten stattfinden.

Ferner ist von den Vorarbeiten für die Moselbahn zu berichten, dass die Linie von Coblenz bis Alf auf dem linken Moselufer, mit Umgehung des Tunnels bei Kochem abgesteckt ist. Welche Richtung der Bahn von Alf aus gegeben wird, ist noch zweifelhaft: ob der Mosel entlang über Trarbach-Berncastel durch's Lieserthal nach Föhren oder durch das Alfbachthal über Bengel und Kinderbeuern, Platten-Altrich, Hetzerath, Föhren.

Die Entwürfe und Voranschläge für die Wesel-Bocholter Bahn sind so weit gereift, um höherer Genehmigung unterbreitet zu werden. Es sind dabei 4 Bahnhöfe in Aussicht genommen, vorausgesetzt, dass die Mitbenutzung des Weseler Bahnhofs der Paris-Hamburger Bahn gestattet wird.

Die Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn zu Münster ist durch den Herrn Handels-Minister beauftragt, die Vorarbeiten für eine Bahnlinie anzufertigen, durch welche die Westfälische Staatsbahn von einem geeigneten Punkte zwischen Soest und Hamm aus mit dem Bahnsystem der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft bei Dortmund in Verbindung gesetzt wird. Die Fortführung der Rheinischen Bahn von Wattenscheid über Bochum nach Dortmund erscheint gesichert.

Am 3. d. M. hat die landespolizeiliche Abnahme der Strecke Hagen-Oberhagen der Volmethalbahn stattgefunden. Bis auf kleine Nachhilfen und Aenderungen war das Resultat der Abnahme günstig. Die weitere Ausführung der Bahn soll beschleunigt werden.

Auf der Ruhrthalbahn sind die schlimmsten Strecken bei Brilon-Stadtberge zum grossen Theil vollendet, die minder schwierige Strecke in der Nähe von Warburg geht mit raschen Schritten der Vollendung entgegen.

Aus Dänischen Blättern erfährt man von einem Plane des Englischen Ingenieurs Fr. James Rowan, eine Verbindung von Ny-Kjöberg über Fehmarn nach Hamburg herzustellen. Demselben ist bereits von der Dänischen Regierung eine Concession zum Ausbau der Bahn von Falster über Laland nach einem Hafen des Fehmarsundes ertheilt. Der Unternehmer denkt nun diese Linie über die Insel Fehmarn und auf dem Festlande von Heiligenhaven über Oldenburg nach Neustadt an der Ostsee fortzusetzen, um auf diesem Wege eine Verbindung mit den Holsteinischen Bahnen, sowie mit Lübeck-Eutin herzustellen. Er soll bereits bei der Preussischen Regierung die Concession nachgesucht haben.

Die Unternehmer der Berlin-Lübeck-Kieler Bahn haben der Mecklenburg-Schwerin'schen Regierung die Beendigung der Vorarbeiten angezeigt und die Rückgabe der bestellten Caution nachgesucht.

Die Oberlausitzer Eisenbahn-Gesellschaft, zum Bau der Bahn von Kohlfurt nach Falkenberg, hat sich constituirt und die Zeichnung von 21 129 Actien in der General-Versammlung als vertreten nachgewiesen.

Für die Saalbahn haben die Expropriationen im Kahlaer Amts- und Stadtbezirke begonnen. Die Bahnlinie zieht sich dem Vernehmen nach von Heringen bis Saalfeld stets auf dem linken Ufer der Saale hin. Von der Weimarischen Grenze bei Rothenstein geht sie an dem Orte Schöps vorüber, drängt sich zwischen der Saale und dem Parnitzberge durch nach Grossleutersdorf und zieht sich von da weiter nach Naschhausen, Zautsch, Uhlstädt, Etzelbach und Rudolstadt.

Wie verlautet, beabsichtigt die Königl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn eine Bahnlinie von Jauer über Bolkenhayn nach Ruhbank auszuführen.

Das für die Provinz Posen hochwichtige Bahnproject Posen-Kreuzburg, 26,6 Meilen lang, ist jetzt in das Stadium der finanziellen Vorbereitung gelangt. Die technischen Vorarbeiten sind beendet. Die Linie berührt in der Provinz Posen die Kreise Posen, Schrimm, Schroda, Pleschen, Strotoschin, Adelnau und Schildberg, in Schlesien der Kreis Kreuzburg.

Zur Ausführung der rechtsseitigen Weichseluferbahn ist der erste Schritt geschehen. Dem Vernehmen nach hat der Handelsminister die Direction der Königl. Ostbahn angewiesen, die generellen Vorarbeiten für eine secundäre Bahn von Marienburg über Ruhm, Marienwerder und Graudenz nach Briesen oder Jablonowo auf Kosten der betreffenden Kreise anfertigen und ihm möglichst bald zugehen zu lassen.

Die Breslauer, in Mochbern einmündende Verbindungsbahn zwischen der Niederschlesisch-Märkischen und der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn wird mit dem 10. October dem Verkehr übergeben, so dass von diesem Tage ab eine directe Expedition von Personen und deren Reisegepäck mit den Courierzügen zwischen den Stationen der beiden genannten Bahnen stattfindet und die Passagiere dieser Züge direct von einer Bahn auf die andere übergehen können, ohne die Stadt passiren zu müssen.

Der Publication der Concession zum Bau der Strecke der Berlin-Görlitzer Bahn von Görlitz bis zur Böhmischen Grenze, zum Anschluss an die Reichenberger Bahn, ferner zum Bau von Görlitz nach Zittau, von Weisswasser nach Muskau und von Lübbenau bis Camenz (Landesgrenze), sowie des Privilegiums zur Ausgabe einer neuen Prioritätsanleihe, wird die Emission dieser Anleihe durch die Disconto-Gesellschaft unmittelbar folgen. Es sollen dann sofort die vorgeschriebenen landespolizeilichen Begehungen folgen.

Von der Halle-Guben-Sorauer Eisenbahn ist bis jetzt bekanntlich nur die Strecke Guben-Cottbus im Betriebe; auf dieser aber ist der Verkehr in einer ganz ausserordentlich schnellen Zunahme begriffen, so zwar, dass die Gesammtresultate für den ersten Monat ebenso günstige sind, wie sie es bei der Berlin-Görlitzer Bahn zu Anfang des Betriebes waren. Die Arbeiten auf allen anderen Strecken der fast 40 Meilen langen Bahn sind seit einigen Monaten in lebhaftem Betriebe, sodass die Eröffnung des Verkehrs im Laufe des Winters zu erwarten steht. Zunächst wird am 15. November die zweite Theilstrecke von Cottbus bis zur Anhaltischen Bahn bei Falkenberg eröffnet. Die dazwischen liegenden Stationen sind Eichow, Calau, Gollmitz, Finsterwalde, Dobrilugk und Beutersitz. Die dann also eröffnete Strecke Guben-Cottbus-Falkenberg ist etwa 15½ Meilen lang.

Die Elbbrücke bei Torgau wird im Laufe des nächsten Monats fertig; alle übrigen Brücken sind bereits fertig.

Wie wir hören, beabsichtigt die Direction noch in diesem Jahre den Betrieb bis Torgau, wohin grosse Massen von Artillerie-Material zur Wiederfüllung der Magazine bestimmt sein sollen, und bis Eilenburg zu eröffnen.

Was den Bau der Eisenbahn Wittenberge-Lüneburg anlangt, so werden auf dem linken Elbufer in der Provinz Hannover d. h auf der Bahnstrecke von Kaltenhof (diesseits der Elbe, Dömitz gegenüber) über Dannenberg, Hitzacker und Dahlenburg bis Bavendorf bereits die Breiten des abzutretenden Terrains abgesteckt. Die

Grundbesitzer der in die Bahnlinie fallenden Ackerflächen sind ersucht, diese nicht mehr zu bestellen.

Auf dem rechten Elbufer zwischen Wittenberge und Dömitz sind die Arbeiten bereits soweit gefördert, dass gegenwärtig von Wittenberge aus der Oberbau verlegt wird und das Befahren des ersten Theils mittelst Arbeitszügen für die nächste Zeit bevorsteht. Die Fertigstellung der ganzen Strecke von Wittenberge bis Dömitz ist bis zum Schlusse d. J. mit Sicherheit zu erwarten, sodass alsdann die Schienenverbindung zwischen der Elbbrücke bei Dömitz und der Stammbahn hergestellt sein wird. Die Inbetriebsetzung der ganzen Bahn bis Lüneburg, resp. bis zum Anschluss an die Venlo-Hamburger Bahn wird vorzugsweise von der Fertigstellung der Elbbrücke abhängen und es wird daher der Bau dieser Brücke auf das äusserste gefördert und beschleunigt. Von den 6 im Elbstrom selbst zu erbauenden Pfeilern sind bereits seit Frühjahr d. J. 4 fundirt und bis über das höchste Wasser aufgemauert; der fünfte ist in der Fundirung begriffen und wird dieser, sowie der sechste mit Sicherheit bis Ende nächsten Monats oder spätestens bis Mitte November d. J. ebenfalls fertiggestellt werden, so dass Gründungsarbeiten im Strome im nächsten Jahre nicht mehr auszuführen sind.

Von den 19 Pfeilern der Fluthbrücken ist die Mehrzahl bereits ebenfalls fundirt und ein Theil auch schon bis über das höchste Wasser aufgeführt und kann schon jetzt mit Sicherheit übersehen werden, dass im nächsten Sommer sämmtliche Brückenpfeiler zur Fertigstellung gelangen werden. Die Herstellung und Aufstellung der eisernen Brücken-Constructionen muss vertragsmässig noch vor dem Schlusse des nächsten Jahres erfolgen, so dass die Elbbrücke und damit voraussichtlich auch die ganze Zweigbahn bis zum Schlusse des nächsten Jahres in fahrbaren Zustand und in Betrieb gesetzt werden wird.

Die Direction der Niederschlesischen Zweigbahn ist bestrebt, den Betrieb der Strecke Sagan-Sorau für Personen, Gepäck und Eilgut zum 1. Januar k. J. zu eröffnen und zwar nach Herstellung eines provisorischen Bahnhofes bei Sorau, da die Verhandlungen wegen Etablirung eines gemeinschaftlichen Bahnhofes, die Aufstellung des Projects und endlich der Bau selbst noch geraume Zeit in Anspruch nehmen werden.

⊙ Aus Bayern. (Nürnberg-Bayreuth. Steinach-Rothenburg. München-Landsberg-Buchloe.)

Nachdem die Führung der Nürnberg-Hersbrucker Bahn auf dem rechten Pegnitzufer über Jobst, Erlenstegen, Behringersdorf, Rückersdorf, Lauf, Reichenschwand und Hersbruck, sowie von da nach Bayreuth feststeht, so wird auch allenthalben mit dem Grunderwerb vorgegangen. Dem Anscheine nach wird derselbe grösstentheils auf gütlichem Wege durchgeführt; derselbe erfolgt für Doppelgeleise. Man hofft bis 1. October 1874 die Bahn befahren zu können.

Die von dem Abtheilungsingenieur Johannes Linde vorgenommene Detailprojectirung der Steinach-Rothenburger Vicinalbahn hat trotz der schwierigen Terrainverhältnisse ein günstiges Resultat ergeben. Es kann durch das Tiefenbachthal und den Enzenbach die Höhe von 140 Fuss mit einer Steigung von 1:80 erreicht und die Station Rothenburg, welche 193 Fuss höher als die Station Steinach liegt, bei einer Steigung von 1:100 angelegt werden. Die Bahn wird 3 Stunden lang. Mit dem Grunderwerb und dem Bau wird bald begonnen.

Der Bau der München-Landsberg-Buchloe-Bahn wurde während des heurigen Sommers ungemein gefördert. Die Amperbrücke bei Bruck mit 4 Oeffnungen, bei einer Lichtweite von je 16 m = 52′ und einer Höhe von 12 m = 39′, sowie die Lechbrücke bei Landsberg mit 2 Oeffnungen bei einer Lichtweite von je 57 m = 185′ und einer Höhe von 21 m = 68′ sind fundirt und im Ausbau begriffen. An dem Einschnitt diesseits des Lechs bei Kaufering, aus welchem 430 000 Cubikm. Erde gehoben werden müssen, wird fleissig gearbeitet. Der Rohbau der Bahnlinie ist an manchen Stellen hergestellt und so gegründete Hoffnung vorhanden, diese 18½ Stunden lange Bahnlinie schon im Frühjahre 1873 zur Eröffnung gelangen lassen zu können.

Oesterreich-Ungarische Correspondenz.

Hs. Wien, 9. Oct. 1871. (Börsenbericht. Steigende Südbahn-Actien. Regierungs-Erlässe über Kriegsaushilfe, Ausführung der Objecte, Wagendächer, Grundbücher, Normaluhren und Abkürzung der Aufenthalte. Vereinbarungen über: Begleitung der Viehtransporte, das Entschädigungs-Verfahren, die chargirte Seide und Urkunden-Stempelung. Enquête über Waarenklassification, Transport und Abrechnung. Circularien-Sammlung. Berichte von der Elisabeth-West-, Oesterr. Nordwest-, Carl-Ludwigs-, I. Ungar.-Galiz., Ungar. Staats- und Pressburg-Tyrnauer Bahn.)

Unsere total verfahrenen und das grösste Bedenken über die künftige Gestaltung der Monarchie einflössenden Zustände liessen die manchmal durchbrechende günstige Stimmung für Eisenbahnwerthe doch nicht recht aufkommen. Bemerkbar ist das freilich kurz anhaltende Erreichen des Pari-Courses seitens der Südbahn-Actien. Die Trennungs-Verhandlungen sollen einen günstigen Verlauf unter den Auspicien der Creditanstalt nehmen; die Ungar. Regierung mache wegen des Ankaufs mehrerer in ihrem Lande gelegenen Südbahnlinien glänzende Angebote — das waren die Gerüchte, welche diesen Actien zu dem ephemeren Aufschwung verhalfen. Es wird dabei nur die Kleinigkeit übersehen, dass ohne die Zustimmung aller Prioritäten- und Bons-Inhaber rechtlich auch nicht das letzte Partikelchen der Bahn veräussert werden darf, da deren Gesammtlinien für diese Titres haften. Eine grössere Berechtigung für den Aufschwung der Südbahn hat die bevorstehende Eröffnung der Linie Villach-Brixen, welche dieser Bahn recht eigentlich den Getreide-Export und die volle Ausnützung des Brenner sichern. — Von anderen Werthen ist nur die Avance der Staats- und Carl Ludwigsbahn um 6 und 4 fl. zu verzeichnen, sonst war mit Ausnahme der einigermassen beachteten Elisab.-Westbahn eine entschiedene Mattigkeit vorherrschend.

Die Oesterr. Regierung hat den Verwaltungen bald zu eröffnender Bahnen den Beitritt zu dem Uebereinkommen wegen wechselseitiger Aushilfe in Kriegsfällen zur Pflicht gemacht; ferner hat dieselbe eine strenge Ueberwachung der Bauunternehmungen gegen das erfahrungsmässige Streben der Verkleinerung der auszuführenden Objecte angeordnet. Dem Vernehmen nach sollen einige solide Unternehmungen gegen diese Verdächtigung einen Protest überreicht haben. Ferner werden den Bahnverwaltungen 2 Dacheindeckungs-Methoden für die Vertheerung des Wachs- oder Segeltuches bei den Personen- und Güterwagen mit dem bezüglichen Preise von 25 und 15 kr. pr. □Fuss empfohlen.

Die Ungar. Regierung hat eine Nachtrags-Verordnung zu dem Gesetze über die Führung der Eisenbahn-Grundbücher erlassen, welches Gesetz sich immer mehr bewährt und dessen Mangel in Oesterreich, wo wiederholte Anläufe dazu gemacht werden, sehr beklagt wird. Die Ungar. General-Inspection in Pest hat eine Telegraphenleitung in ihrem Bureaux aufgestellt und den Bahnen darnach die Regulirung der Normaluhren sowie die Bestimmung des Meridians von Pest-Ofen als Zeitmesser aufgegeben. Dieselbe Inspection hat wegen Einbringung der verlorenen Zeit durch Abkürzung der Aufenthaltsdauer auf den Stationen angeordnet, dass der fahrplanmässige Aufenthalt für die Speise-Stationen nicht abzukürzen und das Publikum immer von solchen Abkürzungen zu verständigen ist.

In der letzten Reclamations-Conferenz der Oesterr.-Ungar. Bahnverwaltungen wurde vereinbart: Die Bahnaufgabe hat das Recht, die Begleitung eines Viehtransportes zu fordern, doch darf derselbe wegen unterlassener Begleitung nicht verweigert werden, es müssen daher zur Sicherung der Bahnen gegen ungegründete Ansprüche die entsprechenden Vermerke auf dem Frachtbriefe angebracht werden; bei Entschädigungsfragen darf die unterlassene Ermittelung des unbeschädigten Theiles der Sendung keinen Grund zur verzögerten Befriedigung der Parthei geben und wurden die Fälle im directen Verkehr bezeichnet, in welchen die Ermittelung des Restgewichtes auch den Uebergangs- oder Uebernahmsbahnen nicht aufgebürdet werden kann; die von Frankreich unter der unschuldigen Bezeichnung „tissus et merceries“ in den Handel gelangende sogenannte chargirte Seide ist in Folge vieler angezeigten Brandunfälle über das Gutachten des Berliner Professors, Dr. Sonnenschein unter die feuergefährlichen Gegenstände eingereiht worden; endlich wurde eine Vorstellung bei dem Finanzministerium bezüglich der Stempelung derjenigen Urkunden angeregt, welche fürs Ausland bestimmt und dort nicht stempelpflichtig sind.

Für den 18. d. M. wurde nach Prag eine Enquête über die Waarenclassification einberufen; diese Commission hofft ihre Arbeiten bis zum 26. d. M. zu beenden, an welchem Tage wieder die Plenar-Schlussberathungen der Wiener Transport-Enquête aufgenommen werden. Für dieselben liegt ein reichhaltiges Material bereits vor und zwar die gründlich ausgearbeiteten und umfangreichen Berichte der 3 (Rechts-, Tarif- und Verkehrs-) Sectionen, dann 2 Entwürfe über Schiedsgerichts-Ordnungen bei Bahnstreitigkeiten. Auch in Pest fand kürzlich eine Enquête der Ungar. Bahnen wegen Creirung eines selbstständigen Abrechnungsbureaus statt; die Majorität konnte sich von der „Wiener Abhängigkeit“ nach dem Ausdrucke der hierüber schlecht zu sprechenden Ung. Blätter „noch nicht emancipiren.“ Die segensreichen Wirkungen des einheitlichen Verfahrens der Bahnverwaltungen in beiden Reichshälften werden leider den fortwährenden Nationalitäts-Anforderungen über kurz oder lang zum Opfer fallen.

Von den einzelnen Bahnverwaltungen ist Folgendes zu berichten:

Die Elisabeth-Westbahn hat die Parzellirung des grossen Parks vor dem Wiener Bahnhofe beschlossen; dieser Baugrund wird auf 800 000 fl. bewerthet. Dafür wird der Rangirbahnhof in Penzing erweitert. Die Trennung der Verkehrsabtheilung von der Bahnverwaltung, ein neues, auch von älteren Bahnen allmälig adoptirtes Princip, wird nun auch auf der Westbahn durchgeführt. Dieselbe hat ferner die Fahrbetriebsmittel um 25 Locomotiven, 1500 Last- und 300 Personenwagen vermehrt. In Gmunden wurde der neue Bahnhof am Traunsee eröffnet, wodurch die directe Verbindung mit der Dampfschifffahrt erzielt wird. Endlich veröffentlicht die Westbahn demnächst ein bereits dem Handelsministerium zur Genehmigung vorliegendes Tarifbuch, das in seiner Klarheit, Reichhaltigkeit und Detaillirung nichts zu wünschen übrig lässt.

Die Oesterr. Nordwestbahn hat gegenüber den mehrseitigen Bedenken gegen die Solidität des Thaya-Viaduktes die von der Znaimer Stadtgemeinde verlangte strenge Untersuchung veranlasst;

dieselbe ist glänzend ausgefallen. Die vorübergehende Einsenkung der Eisenconstruction betrug unter der stärksten Belastung (10 schwere Maschinen) nicht mehr als ³/₄" bei der Länge eines Brückenfeldes von 189¹/₂'. Nach Vollendung der noch eine Woche beanspruchenden Beschotterungsarbeiten wird die Linie Jedlersee-Znaim und somit die Verbindung mit Wien eröffnet. — Der Inspector Reitler dieser Bahn bemüht sich um die Wiederaufnahme seines früher angeregten Unternehmens, die Circulare aller Oesterr.-Ung. Bahnverwaltungen an ihre Organe in einer täglich erscheinenden Sammlung zu veröffentlichen; allgemeine Benutzbarkeit und Wohlfeilheit würde die Unterstützung eines solchen Sammelwerkes überaus empfehlen; die vom Oesterr. und Ungar. Centralblatt sporadisch mitgetheilten Circularien von etwa 2—3, kein Amtsgeheimniss daraus gestaltenden Bahnverwaltungen erfüllt den Zweck gar nicht.

Die Carl-Ludwig-Bahn hat die Theilstrecke Tarnopol-Podwoloczyska dem Verkehr übergeben (siehe Bekanntmachung S. 843); die Russische Verbindung von da über Woloczysk mit der Odessaer Bahn ist noch im primitivsten Zustande. Ein Gefühl der Bangigkeit bemächtigt sich des Reisenden, der diese Russische Bahn benutzt.

Die erste Ungar.-Galiz. Eisenb. hat um die polizeilich-technische Begehung ihrer Ungar. Strecke Mihályi-Homona angesucht; die Eröffnung erfolgt sobald als die Nordostbahn ihre Anschlussstrecke Szerencs-Ujhely (an die Theissbahn) eröffnet. Die sprachlichen Rücksichten machen der 1. Ungar.-Galiz. Eisenbahn grosse Schwierigkeiten; so müssen die für das Publikum bestimmten Drucksorten in 3 Sprachen: Deutsch, Ungar. und Polnisch aufgelegt werden.

Die Ungar. Staatsbahn hat einen ausgezeichnet gearbeiteten Geschäftsbericht v. J. 1870 auch Ungarisch (als ersten derartigen Versuch) herausgegeben. Die graphischen Darstellungen des Zugs-Verkehrs, der Personen- und Güterbewegungen sind vorzüglich. Dem Berichte ist zu entnehmen, dass die Gesammtbetriebs-Einnahmen der Pest-Salgo-Tarjaner Linie fl. 1 704 323 56, der Hatvan-Miskolczer Linie fl. 706 676 93 und der Zakany-Agramer Linie fl. 192 911 91 betrugen, ihnen entgegen stellen sich an Ausgaben für Pest-Salgo-Tarjan fl. 781 440 45, für Hatvan-Miskolcz fl. 155 690 80, für Zakany-Agram fl. 246 345 13. Es erübrigt sonach ein Reingewinn von der Linie Pest-Salgo-Tarjan mit fl. 922 883 11, von der Linie Hatvan-Miskolcz mit fl. 288 168 49, während sich bei der Linie Zakany-Agram ein Deficit von fl. 53 433 22 ergab. — Mit Rücksicht auf dieses Deficit und der bereits gemeldeten Untersuchung der Missbräuche seitens des Personales dieser Bahn, wird derenVeräusserung von den einflussreichen Gönnern der Ungar. Creditbank urgirt.

Die Pressburg-Tyrnauer Bahn nimmt einen ungeahnten Aufschwung und bildet jetzt ein stark begehrtes Objekt der Nord-Staats- und Südbahn.

Die 1 Meile lange Flügelbahn Pelsdorf-Hohenelbe der Oesterr. Nordwestbahn mit den Stationen Pelsdorf und Hohenelbe ist am 1. October 1871 sowohl für den Personen- als Gütertransport dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

Ebenso ist die Station Zizelitz der Theilstrecke Gr.-Wossek-Alt-Paka, welche bisher dem Frachten-Verkehre noch nicht übergeben war, mit 1. October 1871 nunmehr für denselben eröffnet worden.

* Grosswardein-Essegger Strecke der Alföld-Fiumaner Eisenbahn. Da verschiedene, darunter auch Ungarische Blätter berichteten, dass die Betriebseröffnung der Strecke Csaba-Grosswardein am 27. v. M. erfolgt sei, während solche nach officieller Bekanntmachung (siehe No. 39 S. 799 dies. Ztg.) bereits am 14. v. M. stattgefunden haben sollte, so sahen wir uns veranlasst, die Betriebs-Direction der Alföld-Fiumaner Eisenbahn um entsprechende Aufklärung zu ersuchen, in Folge dessen uns dieselbe mittelst Schreiben vom 6. d. M. Folgendes mittheilt:

Die Betriebseröffnung unserer letzten Strecke Csaba-Grosswardein hat am 14. September stattgefunden.

Da die einzelnen Theilstrecken ohne Feierlichkeit dem Betriebe übergeben wurden, so beschloss unser Verwaltungsrath am 27. September eine Eröffnungsfeier der ganzen Strecke und verkehrte am obigen Tage ein Eröffnungszug von Grosswardein nach Essegg, — am 28. von Essegg nach Villány.

Se. Excellenz der Communications-Minister, Mitglieder unseres Verwaltungsrathes, sowie Organe der Königl. Ungar. Bau-Direction, General Inspection, als auch die Behörden längst der Strecke betheiligten sich an dieser Eröffnungsfahrt.

Eröffnung der Dux-Bodenbacher Eisenbahn. Nachdem am 23. September die technisch-polizeiliche Prüfung der ganzen Linie stattgefunden hatte, ist am 2. d. M. die k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn dem Betriebe übergeben worden.

Wir haben wohl nicht nöthig, auf die Bedeutsamkeit dieses Ereignisses für den Norden Böhmens und seinen von Tag zu Tag grössere Dimensionen annehmenden Kohlenverkehr besonders hinzuweisen. Wer an der Hand der Statistik die Entwickelung verfolgt hat, die Bergbau und Industrie in jenem von der Natur so bevorzugten Landstriche zwischen dem Erzgebirge, dem Böhmischen Mittelgebirge und der Elbe genommen hat, der wird sich sagen müssen, dass durch Eröffnung des neuen Schienenweges einem im höchsten Grade dringenden Bedürfnisse entsprochen wird. Bisher war es lediglich die Aussig-Teplitzer Bahn, welche die Abfuhr der Braunkohle aus dem Dux-Teplitzer Becken nach der Elbe hin vermittelte. Obwohl diese Bahn gerade in ihrer Fortsetzung von Dux nach Komotau die besten, kohlenreichsten Parthien des Beckens durchschneidet, ist sie trotz anerkennenswerthester Anstrengung doch nicht dazu im Stande gewesen, in diesen oberen Theilen den Anstoss zu der entsprechenden, zu einer auch nur entfernt so grossen Anzahl von Aufschlüssen zu geben, als dies in den mehr gegen Osten gelegenen Kohlenregionen von Karbitz und Mariaschein der Fall war. Während z. B. im Jahre 1870 diese letztgenannten Orte und Umgebung 16,₁ Mill. Ctr. Kohle verfrachteten, kamen auf die Gegend von Dux nur 1,₆ Mill. Ctr.

Wir glauben nicht zu irren, wenn wir sagen: Der Dux-Bodenbacher Bahn ist es vorbehalten in dem Duxer Kohlencentrum das „Es werde" zu sprechen; allbereits beginnt es sich unter den dortigen Grubenbesitzern zu regen, allgemein sieht die Bevölkerung, sehen die industriellen Vereine der dortigen Gegend mit Sehnsucht der Eröffnung der genannten Bahn entgegen. In Folge der Richtung der neuen Bahn ist es freilich wiederum das Ausland, welches in erster Reihe von dem soeben erschlossenen Verkehrswege Nutzen ziehen wird. Allein die Nachfrage aus Sachsen und dem Deutschen Norden ist eben auch eine unverhältnissmässig viel grössere, als diejenige aus den in der Richtung nach Prag hinliegenden Consumtionsplätzen, wie denn von dem Gesammtproductionsquantum von 24 Mill. Ctrn. Kohlen im J. 1870 20 Mill. Ctr. nach dem Ausland gingen, während nur 4 Mill. Ctr. oder circa 16% im Inlande blieben. Nicht zu bezweifeln ist, dass auch auf der Böhmischen Nordbahn von Bodenbach aus grosse Quantitäten Kohlen abfliessen und in den industriereichen Bezirken des nordöstlichen Böhmens mit den Städten Rumburg, Leipa, Reichenberg, der Schlesischen Steinkohle wirksame Concurrenz machen werden.

Wenn die Befürchtung, es werde sich in diesem Winter die vorjährige Kohlennoth wiederholen, gegründet ist, und leider scheint dies der Fall zu sein, so dürfte der neuen Bahn gleich von vornherein eine grosse, schwierige Aufgabe zu Theil werden, andererseits freilich wieder der ersten Jahreseinnahme ein günstiges Prognosticon gestellt werden können. Die Leitung der Dux-Bodenbacher Bahn hat in Würdigung der Grösse der ihr bevorstehenden Aufgabe für die Beischaffung eines grossen Wagenparkes Sorge getragen und wird ihrerseits allen billigen Anforderungen nach dieser Richtung hin gerecht werden können. Es wäre nur zu wünschen, wenn auch bei den Directionen, namentlich der Deutschen Bahnen endlich die Einsicht sich Bahn brechen würde, dass der im Gefolge des Krieges hereingebrochene, den Verkehr in der unerträglichsten Weise schädigende Wagenmangel nun endlich ein Ende nehmen müsse.

Die neue Bahn, die bekanntermaassen einen der landschaftsreichen schönsten Theil von Böhmen durchschneidet, in der Station Kulm auch einen historisch höchst interessanten Punkt berührt, hat bei ihrem Bau mit grossen Schwierigkeiten zu kämpfen gehabt. Namentlich sind die Terrainverhältnisse in dem gegen Bodenbach hin gelegenen Theile der im Ganzen 6,₇ Meilen langen Linie für die Führung einer Bahn sehr ungünstig zu nennen. Etwa von der Station Kleinkahn an bis Bodenbach hat ein Gefälle von 1:50 zur Anwendung kommen müssen, ausserdem war auf dieser Strecke ein bedeutender Einschnitt zu durchstechen, Sumpfland auszutrocknen, rutschigem Terrain die nöthige Festigkeit zu geben. In der übrigen currenten Bahn beträgt das Steigungsverhältniss nirgends mehr wie 1:100.

Ihren höchsten Punkt erreicht die Bahn in der Station „Klein"-Kahn, welche 1200 Wiener Fuss über der Meeresfläche und 580,₂ Fuss höher als die Station Dux liegt; das Stationsgebäude in Bodenbach hat eine absolute Höhenlage von 376,₈ Wiener Fuss. Der wichtigste Platz an der neuen Linie, abgesehen von den beiden Endstationen, ist die Badestadt Teplitz, deren Frequenz in den letzten Jahren so sehr gestiegen ist und die nunmehr von der Landesgrenze bei Bodenbach rascher erreicht werden kann, wie vor Eröffnung der neuen Bahn. Das Stationsgebäude befindet sich nahe der Stadt in pittoresker Lage, in dem prachtvollen Eichenhaine „Kühbusch." Im Ganzen liegen elf Stationen an der Bahn. Der Bau der Bahn ist nach dem Urtheile der technisch-polizeilichen Prüfungs-Commission sowohl was Unter- als was Oberbau anbelangt ein durchaus solider und gut ausgeführter.

Die Hochbauten sind elegant, geräumig und zweckentsprechend eingerichtet.

Für die Güte des Fahrbetriebsmaterials sprechen die Namen der Firmen, welche die Lieferungen effectuirt haben. Die Maschinen sind aus der Fabrik der Herren André Köchlin & Co. in Mühlhausen im Elsass, die Personenwagen in der Waggonfabrik-Actiengesellschaft, vormals H. D. Schmied in Simmering, gebaut, die übrigen Wagen in dem Etablissement der Prag-Wiener Waggonbauactien-Gesellschaft in Bubna bei Prag. — Die Morsé Telegraphen-Apparate und elektrischen Glockensignale hat Herr Johann Leopolder in Wien geliefert.

Nach der bereits vor 14 Tagen ausgegebenen Fahrordnung werden anfänglich täglich 3 gemischte Züge tour und retour auf der Linie verkehren.

Schliesslich wollen wir noch daran erinnern, dass die Dux-Bodenbacher Bahn im Laufe dieses Sommers die Concession zur Verlängerung ihrer Linie von Dux resp. Ossegg bis Komotau erworben, desgleichen die grossen Gräflich Waldstein'schen Braunkohlenwerke in

Dux käuflich an sich gebracht hat, und dass demnächst der Bau mehrerer Schleppbahnen von der Stammlinie aus in Angriff genommen werden wird, als die wichtigste unter ihnen diejenige vom Bodenbacher Bahnhofe zur Elbe.

* Oesterr. Südbahn. (Eröffnung der Pusterthal-Bahn). Die Eisenbahnlinie Villach Franzensfeste ist bereits schon so gut wie vollendet. Die Brückenproben auf der Strecke von Villach bis Lienz werden in einigen Tagen beginnen, und man kann mit Grund vermuthen, dass die Linie von Lienz bis Franzensfeste der technisch-polizeilichen Untersuchung nächstens unterworfen werde.

Die Strecke Villach-Lienz (13_{75} Ml.) wurde bereits mit 6. October fahrbar, während jene von Lienz nach Franzensfeste (14 Meilen) am 25. October fahrbar sein wird, und die Eröffnung der ganzen Pusterthalbahn von Villach bis Franzensfeste für den Personen- und Sachenverkehr noch Mitte November d. J. zu erwarten ist. Nur in Folge der während der Bauausführung von der Südbahngesellschaft getroffenen baulichen Dispositionen, der sehr bedeutenden Geldopfer, die sie der Forcirung des Baues dieser Linie zuwendete, und der ausserordentlichen Leistungen der Bauunternehmung der Strecke Lienz-Franzensfeste, Hügel, Sager und Angermann, konnte diese unerwartet frühe Eröffnung in Aussicht genommen werden.

* Oesterr. Staatsbahn. Am 15. October 1871 wird die Haltestelle Kaltenstein zwischen Strass-Sommercin und Wieselburg für den Personen-, Gepäcks- und Eilgut-Verkehr eröffnet. Es können sonach vom obgenannten Tage angefangen Passagiere und Gepäck bei den für Personenbeförderung bestimmten Zügen dort aufgenommen, resp. mit denselben dorthin befördert werden. Auch werden Eilgüter von und nach Kaltenstein zum Transporte übernommen.

—*tz.* Kaiser Ferdinands Nordbahn. (Geschäftsbericht pro 1870.) Im Betriebe der Kaiser Ferdinands Nordbahn waren ult. 1870: a) die Kaiser Ferdinands Nordbahn von 82_{5} Meilen und b) die Mährisch-Schlesische Nordbahn von 18_{843} Meilen. Ausserdem gehören noch Kohlen-Bergwerke im Ostrauer Grubenreviere nebst der diese Gruben verbindenden Locomotiv-Eisenbahn zum Eigenthum der Kaiser Ferdinands Nordbahn.

Für die Kaiser Ferdinands Nordbahn sind concessionirt 88746420 fl., (davon in Stamm-Actien 71124375 fl.) und verwendet 87512371 fl. Das Anlage-Capital der Mährisch-Schlesischen Nordbahn beträgt 21000000 fl. in Prioritäts-Obligationen, wogegen ult. 1870 verwendet waren 21732371 fl. Die Kohlenbergwerke im Ostrauer Reviere repräsentiren einen Werth von 4550873 fl. und die Kohlenbahn von 1568148 fl.

An Betriebsmitteln waren ult. 1870 vorhanden: für die Kaiser Ferdinands Nordbahn 259 Locomotiven, 485 Personenwagen mit 13632 Sitzplätzen, 136 Gepäck-, 6234 Last- und 105 Viehwagen mit einer Gesammt-Ladungsfähigkeit von 1170450 Ctrn. und 20 Schneepflüge, sowie für die Mährisch-Schlesische Nordbahn: 25 Locomotiven, 42 Personenwagen mit 1504 Sitzplätzen, 18 Gepäck- und 655 Güterwagen mit einer Ladungsfähigkeit von 143110 Ctrn. und 3 Schneepflüge.

Auf der Kaiser Ferdinands Nordbahn haben die Locomotiven 692715 und auf der Mährisch-Schlesischen Nordbahn 49123 Zugmeilen zurückgelegt.

Im Jahre 1870 wurden befördert:

		auf der Kaiser Ferdinands Nordbahn	auf der Mähr.-Schlesischen Nordbahn
Personen in der I. Classe	Anz.	56461	2132
II. „	„	446117	30043
III. „	„	1668421	163634
IV. „	„	183122	—
Militairs		180048	8463
zusammen Personen		2534169	204272
Reisegepäck a) Freigewicht	Ctr.	168708	8505
b) Uebergewicht	„	114830	5224
Militairgepäck	„	2794	52
Eilgut	„	356778	10953
Frachten a) Parteifrachten	„	71198603	4553468
b) Regiegüter	„	4009502	74407
Equipagen	Stück	1397	77
Pferde	„	13473	656
Hornvieh	„	269182	7838
Schafe	„	141006	562
Schweine	„	1521572	9578
Verschiedenes Vieh	Z.-C.	7069	54
Mit Militair-Transporten a) Personen	Anz.	180048	8463
b) Gepäck	Z.-C.	2794	52
c) Wagen u. Kanonen	Anz.	546	—
d) Pferde	„	5525	125
e) Frachten	Z.-C.	175963	20697
Durchschnittlich haben durchfahren:			
jede Person	Meilen	9_{69}	5_{16}
jeder Z.-Ctr. Gut	„	19_{92}	7_{43}
Es beträgt die specifische Frequenz			
an Reisenden	Anz.	297592	55943
an Eilgut	Z.-C.	84510	4761
an Parteifracht	„	17194313	1795433

Auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn sind im Vergleich zum Vorjahre 177285 Personen = 7_{52} Proc. mehr, dagegen 955169 Ctr. Güter = 1_{32} Proc. weniger befördert, indem allein die Getreide-Transporte um 4316000 Ctr. abgenommen, die Kohlen-Transporte dagegen um 3572000 Ctr. zugenommen haben. Die Ergebnisse der Mährisch-Schlesischen Nordbahn sind wegen der kurzen Betriebszeit der Bahnen zu Vergleichungen nicht geeignet.

Die Einnahmen haben betragen:

		auf der Kaiser Ferdinands Nordbahn	auf der Mähr.-Schlesischen Nordbahn
für Personen-Fahrkarten	fl.	4049797	214653
„ Militair-Transporte (incl. Gepäck, Pferde und Wagen	„	214406	2315
„ Gepäck	„	180582	5619
„ Eilgut	„	387183	8591
an Post-Pauschale etc.	„	18065	—
für Parteifrachten	„	19040496	516642
an Nebengebühren	„	575596	33123
aus sonstigen Quellen	„	103594	142274
zusammen	fl.	24569719	923217
pro Bahnmeile	„	297815	49109
„ Zugmeile	„	31_{469}	18_{79}
„ Person und Meile	Kr.	16_{44}	20_{36}
„ Ctr. Fracht und Meile	„	1_{341}	1_{53}
„ „ Kohlen und Meile	„	0_{893}	1_{078}
Die Ausgaben haben betragen:			
für die allgemeine Verwaltung	fl.	488374	20254
„ „ Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	„	2012567	263700
„ den Verkehrs- und Expeditionsdienst	„	2715881	228018
„ „ Zugförderungsdienst	„	2353980	193421
zusammen	fl.	7570802	705393
pro Bahnmeile	„	91767	37440
„ Zugmeile	„	10_{929}	14_{358}
Die Ausgaben haben von den Brutto-Einnahme absorbirt	Proc.	30_{81}	76_{41}

Ausser den vorstehend aufgeführten Ausgaben sind noch folgende „allgemeine Auslagen“ bestritten worden und zwar bei der Kaiser Ferdinands Nordb. zur Dotation des Reservefonds A 650868 Fl., B 300000 Fl., Dotation des Pensionsfonds 43452 Fl., für die Krankenpflege und die Bruderlade 14925 Fl., zu Tantièmen der Directions-Mitglieder 50400 Fl., für diverse Abschreibungen 3308 Fl., für Wagen- und Maschinenmiethe 185687 Fl., für Brücken-Umstaltung 219336 Fl., zur Amortisation von Anleihen 51450 Fl., zu Steuer-, Stempel- und diversen Auslagen 1907933 Fl., zur Verzinsung der Prioritäten etc. 241155 Fl., zur Verzinsung der Actien 3555556 Fl.;

bei der Mährisch-Schlesischen Nordbahn: zur Dotation des Pensionsfonds 4548 Fl., zur Krankenpflege 832 Fl. und zu Taxen und Stempel 10154 Fl.

Nach Abzug dieser Summen ergiebt sich ein Netto-Erträgniss: bei der Kaiser Ferdinands Nordbahn von 9774845 Fl. bez. 118483 Fl. pro Bahnmeile und 14_{111} Fl. pro Zugmeile und bei der Mährisch-Schlesischen Nordbahn von 202290 Fl. bez. 10736 Fl. pro Bahnmeile und 4_{12} Fl. pro Zugmeile.

Die Einnahmen der Kaiser Ferdinands Nordbahn sind gegen das Vorjahr um 257067 Fl. = 1_{03} Proc. gefallen, die Betriebs-Ausgaben dagegen um 499315 Fl. = 7_{06} Proc. gestiegen. Da zur Dotation der Fonds etc. ebenfalls grössere Summen verwendet wurden, so ist der Ueberschuss um 1157335 Fl. = 10_{59} Proc. geringer als im Vorjahre. Dem Ueberschusse traten noch 173904 Fl. Netto-Erträgniss der Ostrauer Gruben und der Grubenbahn hinzu, er beträgt mit Einschluss dieser Summe 9948749 Fl., hiervon sind 8636531 Fl. Superdividende der Actien vertheilt, 312218 Fl. dem Reservefonds A überwiesen und 1000000 Fl. jenen 4000000 Fl. zugeschrieben, welche eine Extra-Reserve repräsentiren, um daraus die Baukosten der Doppelgeleise etc. und Anschaffung von neuen Betriebsmitteln nach und nach zu bestreiten.

Hiernach hat die 1870er Dividende 180 Fl. pro Actie (17_{14} Proc.) gegen 200 Fl. im Vorjahre betragen.

Der Ueberschuss der Mährisch-Schlesischen Nordbahn wurde zur Verzinsung des Anlage-Capitals verwendet, da er aber hierzu nicht ausreichte, so hat die Staatsverwaltung den fehlenden Betrag von 353075 Fl. zugeschossen.

Der Reservefonds A hatte ult. 1870 einen Bestand von 5655123 Fl., der Reservefonds B von 458030 Fl., der Amortisationsfonds für die concessionirten Flügelbahnen von 1311762 Fl., der Amortisationsfonds für die Bergwerke etc. von 610631 Fl., der Pensionsfonds für die Beamten und Diener von 2608126 Fl. und die Bergbau-Bruderlade für die Knappschaft von 261096 Fl.

Aus den gesellschaftlichen Kohlenwerken wurden im verflossenen Jahre 4932674 Ctr. Kohlen gewonnen, hiervon an den Montan- und Bahnbetrieb 2972147 Ctr. abgegeben, 236604 Ctr. loco Grube verkauft und der Rest von 1723923 Ctrn. von der Agentie zum Verschleisse übernommen. Die Production war um 413407 Ctr. geringer als im Vorjahre, was zum Theil dem Mangel an Arbeitern, anderen Theils verschiedenen Betriebsstörungen zuzuschreiben ist.

Die Einnahmen haben 1334168 Fl. (16984 Fl. weniger als 1869),

die Ausgaben 1 303 585 Fl. (in Folge der um 13 Proc. gestiegenen Arbeitslöhne und grösseren Kosten der Wasser-Bewältigung 32 949 Fl. mehr als 1869) betragen.

Das auf der Montan-Bahn beförderte Kohlen-Quantum von 10 998 921 Ctrn. war um 112 066 Ctr. geringer als im Vorjahre. Die Einnahmen betrugen 276 222 Fl. (7227 Fl. weniger), die Betriebskosten 132 901 Fl. (16 587 Fl. mehr) und der Ueberschuss 143 321 Fl.

—*tz.* Böhmische Nordbahn. (Geschäftsbericht pro 1870.) Für die Linien der Böhmischen Nordbahn-Gesellschaft in einer Gesammt-Ausdehnung von $19_{,5}$ Meilen sind 13 999 950 Fl. (darunter 7 999 950 Fl. Actien) concessionirt und bis ult. 1870 zusammen 11 682 126 Fl. verwendet.

Die Betriebsmittel bestanden aus 18 Locomotiven mit 16 Tendern, 54 Personen-, 14 Gepäck-, 522 Last- und 16 Arbeitswagen, 4 Schneepflügen und 2 Draisinen.

Im Jahre 1870 wurden befördert: 3221 Personen in der I. Classe, 24 306 in der II. Cl., 179 801 in der III. Cl., 204 863 in der IV. Cl. und 800 Militairs, zusammen 413 001 Personen, 21 469 Ctr. Reisegepäck, 21 967 Ctr. Eilgüter, 5 053 933 Ctr. Frachtgüter und 137 004 Ctr. Regiegüter. Der Personenverkehr hat gegen das Vorjahr um 23 102 Personen = $5_{,30}$ Proc. abgenommen, dagegen sind 1 350 988 Ctr. Frachtgüter = $36_{,4}$ Proc. mehr befördert.

Die Einnahmen haben betragen: für Personen 207 015 Fl., für Gepäck 7334 Fl., für Eilgut 12 023 Fl., für Waaren, Vieh und an Nebengebühren 634 447 Fl., aus verschiedenen Quellen 56 259 Fl., an Zinsen 13 206 Fl., zusammen 930 284 Fl. oder pro Bahnmeile 50 286 Fl.

Ausgegeben wurden: für die allgemeine Verwaltung 31 421 Fl., für die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 105 138 Fl. für den Verkehrs- und commerciellen Dienst 120 486 Fl., für die Zugförderung und den Werkstättendienst 131 879 Fl., zusammen 388 924 Fl. oder $41_{,80}$ Proc. der Brutto-Einnahmen.

Von dem verbliebenen Ueberschusse von 541 360 Fl., welchem noch 766 Fl. Uebertrag aus dem Vorjahre hinzuzurechnen sind, wurden bestritten: 16 956 Fl. Steuern etc., 168 000 Fl. Zinsen der Prioritäten, 37 380 Fl. Agioverlust, 30 000 Fl. Einlagen in den Erneuerungsfonds, alsdann sind 14 489 Fl. dem Reservefonds überwiesen, $3_{,5}$ Proc. Dividende auf die Stamm-Actien zur Summe von 274 160 Fl. vertheilt und 1140 Fl. auf die nächste Rechnung übertragen. Im Vorjahre betrug die Dividende ebenfalls $3_{,5}$ Proc. oder $5_{,25}$ Fl. pro Actie.

Mit Einschluss der Ueberweisungen aus dem Jahre 1870 hatte der Reservefonds einen Bestand von 28 654 Fl. und der Erneuerungsfonds von 60 000 Fl.

Die Pensionscasse hatte einen Bestand von 23 829 Fl. und die Krankencasse von 7936 Fl.

Directe Verkehre.

Am 7. d. M. gelangte in einer Conferenz bei der Königl. Generaldirection der Verkehrsanstalten die Berathung bezüglich der Winterfahrordnung auf Grundlage der auf der Wiener Conferenz im vorigen Monate festgestellten Principien zu Ende. Es soll ausser den bereits (No. 38 S. 780 d. Z.) mitgetheilten Neuerungen der um $7_{,20}$ Abends bisher von München abgehende Localzug mit dem um $12_{,41}$ Mrgs. von Pleinfeld nach Nürnberg und Hof abgehende Postzug in Influenz gebracht, ausserdem der um $3_{,30}$ Mrgs. von Hof und Nürnberg in Pleinfeld ankommende Postzug nach München fortgesetzt und so statt des ausfallenden 3. Schnellzugs auf der Linie München-Hof ein dritter durchgehender Zug geschaffen werden.

Mit dem 1. October sind neue directe Tarife für den Eilgut- und Frachtenverkehr zwischen Stationen der Oesterr. Staatsbahn einer- und der in ihrem Betriebe stehenden Hohenstadt-Zäptauer Bahn andererseits, ferner zwischen Stationen der Ungar. Westbahn in Wirksamkeit getreten.

Vom 1. October ist ein Nachtrag (II) zum Posen-Sächsischen Verbandstarife, enthaltend Tarifsätze für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr mit Rothenburg (Station der Märkisch-Posener Bahn) sowie für den Güterverkehr mit Chemnitz in Kraft getreten.

Personalnachrichten.

Bayerische Staatsbahn. Der im Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten verwendete Assessor der Generaldirection der Kgl. Verkehrsanstalten — Abtheilung für den Betrieb — Carl Oswald ist unter Einziehung seiner bisherigen Dienstesstelle vom 1. d. M. an zum Oberinspector befördert. Der Eisenbahnassistent Eugen Fürst in Nürnberg wurde zum Officialen ernannt und demselben die Vorstandschaft der Bahnexpedition Kissingen übertragen.

Ausland.

Gotthardbahn. Nach einer der Berl. Börsen-Z. am 9. d. Mts. aus Bern zugehenden telegraphischen Depesche ist der Vertrag, wonach das Consortium, welches auf der Basis des schon seit Jahren bestehenden Deutschen Gotthard-Comité's sich gebildet hat und an dessen Spitze die Direction der Berliner Disconto-Gesellschaft steht, die Beschaffung der Geldmittel für den Bau der Gotthard-Bahn übernimmt, am 9. d. Mts. definitiv abgeschlossen worden.

Montcenisbahn. (Befürchtungen in Betreff der Französischen Tarifpolitik. Beleuchtung der Waggons.)

Turin, 7. October. Der Montcenis-Tunnel ist nun eröffnet und die ganze Linie von Turin bis Chambery steht vom 16. d. M. ab dem Publicum frei. Es fragt sich nun, wie die Directoren der Oberitalienschen Eisenbahnen und namentlich jene der Französischen Mediterranée-Bahn zu Werke schreiten werden, um mit dieser wunderbaren Schöpfung den Verkehr zu fördern. Was bis heute vorliegt, dürfte kaum den Bedürfnissen der Länder, welche bei der Erstellung der Bahn am meisten interessirt sind, entsprechen. Der Verkehr unterliegt noch der alten Tarifpolitik und kümmert diese bis jetzt sich nicht im mindesten um den durch die Eröffnung der Bahn erreichten Fortschritt. Die Französische Regierung will ihr Lyon, Marseille und Toulon nicht aus dem Auge verlieren, und man befürchtet deshalb, dass die Entwickelung des Verkehrs und des Handels durch den Montcenis nicht jenen Aufschwung alsbald nehmen wird, welchen die Situation erfordert.

In anderer Beziehung können wir aber bezüglich des Betriebs der Montcenisbahn von einem Fortschritt berichten.

Der General-Director der Oberitalienischen Eisenbahn-Gesellschaft, Mr. Amilhau, hat die Verfügung getroffen, dass die Wagen während der Durchfahrt durch den 13 Kilometer langen Haupt-Tunnel à jour beleuchtet werden* und die nämliche Beleuchtung auch bei der Durchfahrt der kleinen aber zahlreichen, zwischen Modane und Bussoleno befindlichen Tunnels stattfindet. Für eine solche Beleuchtung wurde das Gas (di Boghead) gewählt, welches einen Druck von ungefähr sieben Atmosphären ausübt. Einige Moderatoren regeln das Zuströmen des Gases, welches sich in zwei eisernen in den Gepäckwaggons befestigten Behältern befindet, wovon jeder 850 Liter hält. Von diesen Behältern läuft das Gas, mittelst eines Druckregulators durch elastische Röhren, welche in wenigen Secunden aus- und ineinander gesetzt werden können, zu den an den Wagen-Plafonds angebrachten Laternen und theilt diesen das Licht mit. Die Werkstätte für die Bereitung des Gases befindet sich im Bahnhofe Turin (Porta nuova), wo das Gas in einem Gasometer von ungefähr 16 Cubikmeter Gehalt gesammelt wird. Aus diesem Gasometer wird das Gas mittelst einer comprimirenden Pumpe entfernt, welche von Professor Calladon aus Genf erfunden ist. Professor Calladon ist der nämliche, welcher im Jahre 1852 die bei dem Mont-Cenis angewendete Durchbohrungsmaschinen mittelst comprimirter Luft in Bewegung setzte. Die Herrichtung der Werkstätte und aller Apparate zur Gasbereitung wurde unter Leitung des Ingenieurs Maroni vorgenommen. Kaum wird eine Eisenbahn in ganz Europa für ihre Waggons eine so schöne Beleuchtung haben, wie diese der Oberitalienischen Eisenbahn-Gesellschaft.

t. — Ostindische Bahnen im Jahr 1870. Nach dem officiellen Blaubuch über die Ostindischen Bahnen betrug deren Gesammtlänge im Anfang vorigen Jahres 4283 Engl. Meilen, wozu im Laufe des Jahres noch 557 Meilen hinzukamen. Im Ganzen sind 7482 Meilen Bahn concessionirt, darunter 1305 Meilen schmalspurige Bahnen von der neuerdings festgesetzten Spurweite von 3 Fuss $3^3/_8$ Zoll, die übrigen von der in Ostindien gebräuchlichen grossen Spurweite von 5 Fuss 6 Zoll Engl., mit Ausnahme der $27^1/_2$ Meilen langen Zweigbahn der East India-Bahn von Nulhattee nach Murschedabad, welche 4 Fuss Spurweite hat.

Die wichtigste Bahnstrecke, welche im vorigen Jahr eröffnet wurde, war diejenige von Sohagpore nach Jubbulpore auf der Great Indian Peninsula Bahn, wodurch jetzt eine directe Eisenbahn-Verbindung zwischen Bombay und Calcutta hergestellt ist. Diese Bahnstrecke wurde im März 1870 dem Betrieb übergeben. Fast ebenso wichtig war die Vollendung der letzten Section der Delhi and Punjab Bahn, wodurch die Eisenbahn-Verbindung zwischen Calcutta und Lahore vollendet wurde. Im Laufe dieses Jahres haben sodann die Bahnen, welche von Bombay in südöstlicher Richtung, von Madras in nordwestlicher Richtung ausgehen, bei Raichore sich vereinigt, so dass jetzt auch zwischen diesen beiden Präsidentschaften eine durchgehende Eisenbahnverbindung besteht. Es kann daher jetzt das Netz der Ostindischen Hauptbahnen, wie solche ursprünglich vom Lord Dalhousie festgestellt wurden, als vollendet angesehen werden. Zwischen Negapatam, dem südlichsten Endpunkt der Madras-Bahn und Mooltan am Indus ist jetzt eine ununterbrochene Eisenbahnverbindung von etwa 2800 Engl. Meilen Länge über Bombay, Jubbulpore, Allahabad und Lahore fertig hergestellt. Die Verlängerung der Eastern Bengal Bahn bis Goalundo, am Zusammenfluss des Ganges und Brahmaputra, wurde am 31. December 1870 dem Betrieb übergeben. Im Laufe dieses Jahres ist auch eine Abkürzungslinie der East Indian Bahn vollendet, wodurch die Reise von Calcutta nach dem Nordwesten oder nach Bombay um 65 Engl. Meilen abgekürzt wird.

Demnach sind also die Indischen Hauptbahnen, welche durch Gesellschaften, jedoch unter Zinsgarantie des Staates, erbaut wurden, im Wesentlichen vollendet. An den eigentlichen Staatsbahnen ist noch wenig geschehen. Dieselben sollen zum kleineren Theil aus kurzen, breitspurigen Zweigbahnen des vorhandenen Eisenbahnnetzes, zum grösseren Theil aus schmalspurigen Bahnen bestehen. Einige kurze Zweigbahnen in Central-Indien, welche vom Staat erbaut

* Der Tunnel selbst besitzt übrigens eine vollständige Einrichtung für Gasbeleuchtung. Alle halben Kilometer ist eine grosse Gaslaterne angebracht, was bei einer Strecke von 12 Kilometer 24 Laternen giebt.
Die Redact.

wurden, sind vollendet, und die Inangriffnahme des Baus verschiedener grosser Linien, die schmalspurig gemacht werden sollen, scheint nahe bevorzustehen. In Verbindung mit diesen neuen Eisenbahnbauten ist auch beschlossen, bei Calcutta eine zu 180 000 £ veranschlagte Schiffbrücke über den Hooghly zu erbauen.

Bis zum 1. April d. J. betrug das garantirte Anlagecapital der Indischen Bahnen 88064 000 £, davon wurden etwa 5 500 000 £ im verflossenen Jahre verausgabt und etwa 614 000 £ repräsentiren das Anlagecapital der Calcutta and South Eastern Bahn, welche jetzt im Besitz des Staates ist. Im vorigen Jahre brachten 465 Schiffe 263 449 Tons Vorräthe und Güter von 1 681 512 £ Gesammtwerth für die Indischen Bahnen nach Ostindien. Seit dem Beginn des Baues waren diesen Bahnen überhaupt Güter zum Gesammtwerth von 28 173 128 £ von Europa aus zugeführt. Die folgenden Tabellen geben eine Uebersicht über das Anlagecapital, welches die einzelnen Indischen Eisenbahn-Gesellschaften bis zum 31. März d. J. verausgabt hatten, über die durchschnittlichen Anlagekosten pro Engl. Meile Bahn und über die Art und Weise, wie das Anlagecapital sich vertheilt:

Tabelle I.

Eisenbahn-Gesellschaft	Bahnlänge im Betrieb am 31. März 1871.	Anlage-Capital bis zum 31. März 1871.	Anlage-Kosten pro Engl. Meile	Betriebs-Material
	Engl. M.	£	£	£
East Indian	1503	30401276	20227	3450000
Great Indian Peninsula	1272	22417464	17623	2727366
Madras	832	9748135	11716	1048084
Bombay, Baroda and Central-India	312	7436700	23833	1079037
Sind, Punjab and Delhi	675	10106700	14972	1218447
Great Southern of India	168	1454666	8658	133835
Eastern Bengal	159	2860667	17928	292785

Tabelle II.

Eisenbahn-Gesellschaft	Unterbau und Brücken	Oberbau und Stationen	Fracht und Versicherung	Sonstige Ausgaben
	£	£	£	£
East Indian	9530000	7115000	2975000	7385000
Great Indian Peninsula	9077553	7051054	1661231	1754266
Madras	3008635	3608920	—	1214163
Bombay, Baroda and Central India	3081211	1824368	—	1452954
Sind, Punjab and Delhi	1966837	3395957	759368	2222229
Great Southern of India		1007555		247792
Eastern Bengal		2020578		498170

Die gesammte Netto-Einnahme der Indischen Bahnen im Jahr 1870 betrug 2 846 000 £, etwa 340 000 £ mehr als im vorhergehenden Jahr. Die gesammte Brutto-Einnahme pro 1870 betrug 6 213 865 £, gegen 5 709 382 £ im Vorjahr, die Ausgaben 3 367 261 £, gegen 3 203 171 £ im Vorjahr. Der Staat hatte 1 366 000 £ zu zahlen in Folge der übernommenen Zinsgarantie. Die Gesammt-Einnahmen aus dem Personen-Verkehr pro 1870 waren 1 924 378 £, gegen 1 737 168 £ im Vorjahre, aus dem Güterverkehr 4 149 978 £, gegen 3 808 767 £ im Vorjahre, sonstige Einnahmen 139 509 £, gegen 163 447 £ im Vorjahre. Die Zahl der ausgegebenen Personen-Fahrbillete betrug 18 224 859 darunter 14 181 221 dritter und 2 719 348 vierter Classe, so dass diese beiden Classen $92_{,72}$ Procent des Personenverkehrs umfassten. Jeder Passagier I. Cl. zahlte im Durchschnitt 14 Sh. und fuhr 112 Engl. Meilen weit, zu $1^1/_2$ Pce. pro Meile, jeder Passagier II. Cl. zahlte 4 Sh, $1^3/_4$ Pce. und fuhr 48 Meilen weit, zu $1_{,02}$ Pce. pro Meile, jeder Passagier III. Classe zahlte 1 Sh. $8^1/_2$ Pce. und fuhr 58 Meilen weit, zu $0_{,35}$ Pce. pro Meile, jeder Passagier IV. Cl. zahlte 1 Sh. und fuhr 40 Meilen weit, zu $0_{,30}$ Pce. pro Meile. Die Personenzüge durchliefen im Durchschnitt 104 Engl. Meilen. Das Gesammtgewicht der beförderten Eil- und Frachtgüter betrug 2633687 Tons, ausserdem der Kohlen, Coaks und Rohprdducte (Steine, Erze etc.) 801 582 Tons. Die durchschnittliche Einnahme pro Ton Eil- und Frachtgut und pro Engl. Meile war $2_{,08}$ Pce., pro Ton Rohproducte $1_{,5}$ Pce.

Die Einnahmen pro Engl. Zugmeile betrugen im Durchschnitt zwischen 8 und 9 Sh.; sie variirten zwischen $3_{,80}$ Sh. (auf der Calcutta and South Eastern Bahn) und $10_{,55}$ Sh. (auf der Bombay, Baroda and Central India Bahn). Die Ausgaben pro Engl. Zugmeile schwankten ebenfalls beträchtlich, zwischen $6_{,39}$ Sh. auf der Bombay, Baroda and Central India Bahn, $6_{,27}$ Sh. auf der Sind, Punjab and Delhi Bahn und $3_{,62}$ Sh. auf der East Indian, $3_{,55}$ Sh. auf der Great Southern of India, $3_{,47}$ Sh. auf der Madras Bahn. Die Bahnen in Bengalen, welche durch reiche Kohlenfelder führen, haben für Brennmaterial geringere Ausgaben als die übrigen Indischen Bahnen. Wahrscheinlich wird man aber für die Bahnen in Central-Indien auch bald die Nerbudda-Kohlenfelder ausbeuten, anstatt, wie bisher, die Locomotiven nur mit Holz zu heizen. Nur in der Präsidentschaft Madras wird man vorläufig noch auf Holzfeuerung beschränkt bleiben, und es werden dort vom Forst-Departement schon umfassende Vorkehrungen getroffen, um solche Bäume, welche geeignetes Brennholz liefern, in genügender Menge zu cultiviren. Man hat berechnet, dass im Ganzen etwa 100 Engl. Quadratmeilen Wald dafür erforderlich sein werden.

Für die von der Regierung neuerdings projectirten Bahnen sind freilich noch keine speciellen Kostenanschläge aufgestellt, aber die folgenden Zahlen sind als das Resultat von annähernd richtigen Berechnungen anzusehen:

Projectirte Bahn	Länge in Engl. Meilen	Anlage-Kosten £
Nördliche Punjab-Bahn, Lahore-Peschawur	270	3000000
Indus-Thal-Bahn, Mooltan-Kotree	500	5000000
Rajpootana, Agra-Ajmere	236	2500000
Desgl. Delhi-Ajmere	125	
Desgl. Zweigbahn nach Salzwerken	8	
Indore nach Khundwa an der Great-Indian-Peninsula-Bahn	84	800000
Wurda, an derselben Bahn, nach den Kohlenfeldern von Warora	45	300000
Carwar nach Hooblee	60	700000
Summa	1328	12300000

Während des Rechnungsjahres 1870/71 hat die Indische Regierung etwa 280 000 £ für Vorarbeiten zu neuen Bahnen ausgegeben und ausserdem eine kurze, nur $7^1/_2$ Engl. Meilen lange Zweigbahn welche den Baumwollmarkt Umrawattee mit der Great Indian Peninsula Bahn verbindet, erbaut. Der Bau dieser Zweigbahn hat nur 30 000 £ gekostet. Ausser den eben erwähnten Bahnen ist noch eine Bahn, 116 Engl. Meilen lang, welche vom Nizam unternommen war, nämlich die Bahn von Goolburga an der Great Indian Peninsula Bahn nach Hyderabad, im Bau begriffen. Der Nizam verwendet auf diesen Bau im laufenden Jahr 250 000 £. (Nach dem Engineering.)

Technisches.

t.— **Veränderung der Spurweite der Ohio and Missisippi Bahn** Der Philadelphia-Correspondent der Times giebt folgenden Bericht über die Umänderung der Ohio and Mississippi Bahn aus einer breitspurigen von 6 Fuss Spurweite in eine normalspurige von 4 Fuss 9 Zoll Spurweite:

Diese Umänderung wurde auf der ganzen Bahn, welche in 340 Engl. Meilen Länge von Cincinnati bis St. Louis sich erstreckt, in einem einzigen Tage, nämlich am Sonntag, den 23. Juli, ausgeführt. Früher wurde diese Bahn in Verbindung mit der breitspurigen (sehr günstig gelegenen, aber von Schwindlern regierten) Erie-Bahn betrieben. aber später durch einen geschickten Concurrenten der Erie-Bahn, nämlich durch die Baltimore and Ohio Eisenbahngesellschaft, erworben, und da die eigne Stammbahn dieser letzteren Gesellschaft normalspurig ist, so wurde auch der bezeichnete Umbau der neu erworbenen Bahnstrecke beschlossen. Zunächst wurde der grösste Theil der Locomotiven und Wagen umgeändert und dann die Bahn selbst in Angriff genommen, und zwar an einem Sonntag, um den regelmässigen Verkehr an Wochentagen nicht zu stören. Dabei war die Bahn in 68 Sectionen von je 5 Engl. Meilen Länge eingetheilt und auf jeder Section arbeiteten durchschnittlich 40 Mann, im Ganzen also 2720 Mann. Bei Tagesanbruch begannen dieselben mit der Arbeit, in 2 Colonnen von je 20 Mann getheilt, welche an den Enden der Section anfingen und auf einander zu arbeiteten, so dass je 20 Mann $2^1/_2$ Engl. Meilen Bahn zu vollenden hatten. Alle Eisenbahnbeamten waren zugegen, um die Arbeiter zu überwachen und die Ausführung zu beschleunigen. Die Arbeit ging so gut von Statten, dass schon um 4 Uhr Nachm. Alles vollendet war und die Probefahrten auf der umgeänderten Bahn beginnen konnten. Die Arbeiter hatten beide Schienenstränge zu lösen und je $7^1/_2$ Zoll weiter nach innen zu verschieben, also sämmtliche Schienennägel herauszuziehen und an anderen Stellen neu wieder einzuschlagen. Vorher waren übrigens in den vorhergehenden 2 Monaten schon die inneren Schienennägel für die neue Lage der Schienenstränge so weit eingeschlagen, dass man die beiden Schienenstränge, als dieselben durch Ausziehen der alten Nägel gelöst waren, nur dagegen zu schieben brauchte, so dass der Schienenfuss unter den Kopf der schon eingeschlagenen neuen Hakennägel sich einklemmte. Dann wurden die äusseren Nägel eingeschlagen, die inneren angetrieben und die Laschenverbindungen an den Schienenstössen wieder angebracht, insoweit dieselben gelöst waren. Streckenweis waren auch schon im Voraus an manchen Stellen, namentlich in Curven, neue Schienen gelegt, um auf solche Weise sogleich eine ausgedehnte Auswechselung von alten schadhaften Schienen vorzunehmen.

Jede Arbeiter-Colonne arbeitete systematisch. Die sogenannten „Zahnärzte", mit ihren Geisfüssen, gingen voran, 2 zu jeder Seite, und zogen zunächst die inneren Schienennägel des alten Gleises heraus. Dann folgten die „Richter", auch 2 auf jeder Seite, welche die gelösten Schienenstränge nach innen zu verschieben und in die neue Richtung zu bringen hatten. Darauf kamen die „Nageler", welche die Schienenstränge in der neuen Lage durch Einschlagen von Hakennägeln befestigten. Die Arbeiter erhielten $^1/_4$ D. Lohn per Stunde, und arbeiteten dafür sehr fleissig, an vielen Orten in Gegenwart einer grossen Zahl von neugierigen Zuschauern.

Unter den Zuschauern, die sich am meisten für die Sache interessirten, befand sich ein katholischer Priester, der eine grosse Zahl der an der Bahn beschäftigten Arbeiter in seiner Gemeinde hatte. Derselbe soll zur Empfehlung der schmalen Spur bemerkt haben, dass die schmale Spur bekanntlich zum Himmel (heaven) führe, die breite dagegen — zu weit nach Süden. Darauf erwiderte der Vicepräsident der Gesellschaft, dass die schmale Spur wenigstens zum Hafen (haven) der financiellen Sicherheit führe. Der Priester trieb sodann eigenhändig den ersten Schienennagel in der betreffenden Section ein. Am Montag Morgen, den 24. Juli, begann der Betrieb auf der normalspurigen Bahn. 127 Locomotiven und mehr als 1900 Wagen waren nach und nach umgeändert.

st. **Der Hofzug der Kaiserlich Südrussischen Eisenbahnen.** In Russland haben eine Anzahl von Bahnen mehr oder wenig vollständige Hofzüge. Der zur Odessa-Balta-Krementschuger Bahn gehörende Kaiserliche Zug besteht ausser einer gewöhnlichen Borsig'schen Personenmaschine nebst Tender aus 11 Wagen, welche in folgender Weise auf einander folgen:

1) Ein gewöhnlicher Bagagewagen mit 2 einfachen Closets, der für das leichtere Gepäck der hohen Herrschaften und deren Begleitung bestimmt ist.

2) Der Hofwagen No 2 für die Grossfürstin und deren Begleitung, bestehend aus 3 grösseren und 2 kleineren Coupés, sowie einem Watercloset.

3) Der Hofwagen I. M. der Kaiserin, welcher zugleich der eleganteste des ganzen Hofzuges ist. Derselbe besteht aus einem Salon und 2 anliegenden Coupés. Die Wände des Salons sind violett in abgeheftetem Atlas mit Goldleisten, die Decke in ditto weissem Atlas. Die Möbel sind sämmtlich rund abgepolstert und mit feinem Türkischen Shawldamast überzogen, der Boden mit einem weichen Smyrnaer Teppich belegt. Als Schlafstätte dient eine hängemattenartig an der Wagendecke aufgehängte und am Boden verspannte Schlafmatratze, deren Fond in violettem Atlas abgeheftet ist, während die drei Seitenwände in ditto Seidennetzen verspannt sind.

4) Empfangs-Salon I. M., besteht aus einem einzigen grossen Raum mit Coupé für den Kammerdiener. Die Wände sind in himmelblauen Seidentaffet abgeheftet, die Gardinen in blauer Seide, die Decke in weissem, gemusterten Seidenrips mit weissen, in Gold geränderten Leisten. Das Ameublement ist in Palisander mit vergoldetem Metall eingelegt. Die Thüren in Amerikanischen Ahorn, naturfarbig mit schwarzen Holzornamenten.

5) Hofwagen S. M. des Kaisers mit Coupé für den Flügeladjutanten und Closet. Der Schlaf-Salon, sowie dessen Möbel sind sämmtlich in Türkischem Damast mit Palmenzeichnung, die Decke in weissem Damast bezogen. Dieser Wagen ist mit den anderen durch eine electrische Läutevorrichtung in Verbindung.

6) Der Wagen für die Minister und den Generalgouverneur, bestehend aus 3 grossen Coupés mit Seitengang. In 2 Coupés sind Schlafdivans, in der dritten Abtheilung herausziehbare Polster und Klapptisch.

7) Der Hofwagen der Kaiserlichen Prinzen und des Oberhofmarschalls, bestehend aus 3 eleganten Coupés mit Schlafdivans und verdeckten Toilettetischen.

8) Der Speise-Salon. Die Wände und Decke sind höchst elegant und originell in feiner Holzschnitzarbeit ausgeführt. Der Fond ist aus weissem, moireeartigem, Amerikanischen Ahorn, auf welchem die Bildhauereien und Gravirungen in mattgehaltenem Kaukasischen Nussholz ausgeführt sind. Die Stirnwand gleich beim Eingang enthält Emblemen der Jagd und Fischerei, die gegenüberliegenden allegorische Verzierungen, die Seitenwände sind mit Figuren verziert, die unteren Füllungen mit reichen Ornamenten ausgefüllt. Die Decke bildet eine Rebenlaube, von der sauber gearbeitete Trauben in feinen Charnieren herabhängen. Die Möbel sind reich in demselben Styl gehalten, mit hohen Lehnen, und mit grünem Seidendamast beschlagen.

Neben dem Speise-Salon befindet sich ein vollständig ausgerüstetes Anrichtbüffet mit Ventilationsdach, einem gewöhnlichen und einem Flascheneiskeller, die unter dem Wagen in schmiedeeisernen Cylindern untergebracht sind, woselbst sich auch ein Wasserreservoir befindet, zu dem eine Pumpe aus dem Büffet führt. Ein Tisch zum Aufstellen des Samovars (Theemaschine) mit einem besonderen Dunstabzug steht in der Mitte des Büffets, längs den Wänden sind verschliessbare Räume für die Silber- und Goldservice.

9) Küchenwagen. In denselben befindet sich ein grosser Sparheerd, zwei grosse mit Marmor belegte Anrichttische, zwei Eiskeller und zwei Geschirrschränke, ähnlich den auf Schiffen üblichen mit erhöhten resp. eingeschnittenen Formen für Gläser und Teller. Ausser den gewöhnlichen Fenstern sind noch besondere Fliegennetze angebracht. Hinter dem Küchenwagen befinden sich noch:

10) ein gewöhnlicher Wagen I. Classe für allerhand Suite und

11) ein ditto Wagen II. Classe für Bedienstete etc.

Die Wagen sind sämmtlich mit Intercommunication construirt und mit einem sehr sinnreichen und zweckentsprechenden Verbindung zur Abhaltung von Staub und Regen im Sommer und der Kälte im Winter versehen.

Bei Benutzung der Bahn durch den Kaiserlichen Hof werden sehr bedeutende Vorsichtsmaassregeln getroffen. Meistens fährt eine einzelne Maschine auf kurzer Distanz vor dem Zuge her, während eine andere demselben unmittelbar folgt. Längs der Bahn werden zwischen den einzelnen Wächterbuden die Oberbauarbeiter gleichmässig zur Completirung der Bahnwärter vertheilt, sämmtliche Oberbauarbeiten müssen an dem betreffenden Tage eingestellt werden, Kreuzungen des Hofzuges mit anderen Zügen sind nur auf grösseren Stationen und nie auf freiem zweiten Geleise zulässig. Zur Vermeidung von Aufenthalten wird in dem Zuge mitunter noch ein besonderer Reservewasserwagen unmittelbar hinter dem Tender eingeschaltet.

(Nach dem Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens.)

t.— **Eine provitable Locomotive.** Mr. A. J. Cassatt, der Ober-Maschinenmeister der Pennsylvania-Bahn, berichtet über die Maschine No. 422, dass dieselbe vom 17. October 1867 bis zum 17. Mai 1871 (an welchem Tage sie in Reparatur genommen wurde), ununterbrochen im Betrieb gewesen ist, und während dieser Zeit 153280 Engl. Meilen, theils vor schnellen, theils vor langsamen und schweren Zügen zurückgelegt hat, wobei ihre Unterhaltung nicht mehr als $2\frac{1}{2}$ Cents (etwa 1 Sgr.) pro Engl. Zugmeile gekostet hat.

(Nach dem Engineering.)

Literatur.

* **Sammlung der das Oesterr. Eisenbahnwesen betreffenden Gesetze etc.** Von der im Auftrage des k. k. Handelsministeriums durch die Ministerial-Secretäre Pollanetz und Dr. v. Wittek herausgegebenen Eisenbahngesetz-Sammlung ist soeben die zwölfte Lieferung erschienen, in welcher die bis Ende Juni, beziehungsweise Ende Juli 1871 erflossenen Nachträge zum allgemeinen und zum besonderen Theile dieses Werkes nebst den Inhaltsverzeichnissen enthalen sind, so dass die Lieferung vorläufig den Abschluss des ganzen Werkes bildet.

** **Tafeln zur Vergleichung metrischer Maasse und Gewichte** mit den wichtigsten anderen und insbesondere den bisherigen Preussischen Maassen und Gewichten. Nebst einer gemeinfasslichen Anleitung zur Umrechnung der Maassgrössen und Preise. Von H. Schloesser, Lehrer der Mathematik. Revidirte Stereotyp-Ausgabe. Berlin, H. S. Hermann. Preis $7\frac{1}{2}$ Sgr.

Dieses so eben in Taschenbuch-Format erschienene Werkchen ist ohne Zweifel ein äusserst bequemes Hülfsmittel zu den durch Einführung der neuen Maasse und Gewichte nothwendig werdenden Umrechnungen. Dasselbe giebt nicht allein die bisherigen Preussischen Maasse und Gewichte, sondern auch die der sämmtlichen Deutschen Staaten, sowie von Oesterreich, England, Russland, Schweden etc. in einer sehr übersichtlichen Weise (in 113 Tabellen) zusammenstellt. Die instructive Anleitung wird jeden befähigen, sich des Buches in allen practischen Fällen mit Vortheil zu bedienen. Der Preis des Buches ist ein verhältnissmässig geringer und wird von der Verlagsbuchhandlung bei Bezug von Parthieen noch ein entsprechender Rabatt gewährt. Die Berlin-Hamburger Eisenbahn hat dasselbe für ihre sämmtlichen Büreau-Beamten angeschafft.

Inhalts-Verzeichniss der besonderen Beilage zum Deutschen Reichs-Anzeiger und Königl. Preuss. Staats-Anzeiger. No. 22 vom 30. September und No. 23. vom 7. October 1871. Chronik des Deutschen Reichs. — Die Versammlung des Gesammtvereins der Deutschen Geschichts- und Alterthumsvereine zu Naumburg a. d. S. — Die Herbstübungen bei Aldershot in England im September 1871. — Berliner Villencolonien. II. — Wilhelm Zahn. — Die Deutschen Frauenvereine. — Zur Geschichte der Deutschen Stämme in Elsass und Lothringen. I. — Allgemeine Bücherkunde des Brandenburgisch-Preussischen Staates. — Die Moore, ihre Entstehung und ihre Cultur. — Das Erlenbad bei Achern — Die Königliche Oper während des Zeitraumes von Anfang April bis Ende September d. J. — Das Königliche Schauspiel vom 1. März d. J. bis zum Beginn der Ferien.

Eisenbahn-Kalender.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
14. Oct.	zu Altena	Berg.-Märk. E.	Hochbauten Altenhundem-Welschenennest	—
16. „	zu Mannheim	Bad. Staatsb.	Hafenbauarbeiten	—
16. „	zu Berlin	Magdeb.-Halbst. E.	Verkauf einer Drehscheibe	—
18. „	zu Osnabrück	Venlo-Hambg. E.	Maurerarbeiten Wesel-Haltern	—
19. „	zu Messkirch	Bad. Staatsb.	Erdarbeiten Schwackenreuthe-Pfullendorf	
19. „	zu Messkirch	Bad. Staatsb.	Erdarbeiten Messkirch-Mengen	
19. „	zu Messkirch	Bad. Staatsb.	Erdarbeiten Krauchenwies-Sigmaringen	
19. „	zu Hannover	Hannoversche E.	Heizkasten	854
23. „	zu Sachsenhausen	Hanau-Offenb. E.	Brücken-Hölzer	854
23. „	zu Messkirch	Bad. Staatsb.	Hochbauten Messkirch-Mengen	—
23. „	zu Messkirch	dieselbe	Hochbauten Krauchenwies-Sigmaringen	—
26. „	zu Erfurt	Thüringische E.	2 Brückenwaagen	854
26. „	zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Betriebsmaterialien	—
26. „	zu Breslau	Oberschlesische E.	Erdarbeiten etc.	855
27. „	zu Breslau	Oberschlesische E.	Betriebsmaterialien	855
27. „	zu Köln	Köln-Mind. E.	700 Bandagen	—
1. Nov.	zu Stettin	Berlin-Stett. E.	10 000 Schienen, 20 000 Laschen	—
10. „	zu Köln	Köln-Mind. E.	Schreibmaterialien	—
— —	zu Balingen	Württembg. Staatsb.	1500 Latten, 1200 Aussteckstäbe	—

Beiblatt zu No. 41 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnen.
Leipzig, den 13. October 1871.

Der Wagenmangel auf den Eisenbahnen.*

Die Klagen über den herrschenden Wagenmangel auf den Eisenbahnen haben in jüngster Zeit wiederum einen Umfang und eine Bedeutung gewonnen, wie kaum vorher in den drangvollsten Perioden des beendigten Krieges. Während der Patriotismus, das Interesse an dem Gange der Ereignisse und die augenfälligen Anstrengungen der Eisenbahnverwaltungen, ihrer schweren Aufgabe gerecht zu werden, damals manche Klage verstummen liessen, werden Rücksichten irgend welcher Art jetzt nicht mehr geübt. In öffentlichen Blättern, in den Organen der Handelswelt, in Vorstellungen und Beschwerden an die Aufsichtsbehörden werden die einzelnen Verwaltungen der Eisenbahnen in rücksichtsloser Weise verurtheilt und Mangel an Einsicht und Umsicht den Directionen vorgeworfen, welche es nicht verstanden haben sollen, sich den Eventualitäten gewachsen zu zeigen und ihren Wagenpark rechtzeitig zu reconstruiren und zu ergänzen.

Wir sind weit entfernt, die Calamität zu verkennen und zu unterschätzen, welche durch Wagennoth hervorgerufen wird und die Interessen des Handels und der Industrie schädigt. Wir begreifen die Ungeduld des Publicums, welches sich in dem regelmässigen Bezuge der für Wirthschaft und Hausbedarf erforderlichen Stoffe beengt sieht, das Drängen des Handelsstandes, welcher den Aufschwung der Geschäfte und die günstigen Creditverhältnisse benutzen möchte, um so bald wie möglich die nachtheiligen Folgen des Krieges auszugleichen und das Versäumte nachzuholen. Gleichwohl aber können wir nicht umhin, darauf hinzuweisen, dass es unmöglich ist, die Nachwirkungen eines langen und aufreibenden Feldzuges, durch welchen die Fuhrparks fast aller Deutschen Eisenbahnverwaltungen in bisher unerhörter Weise in Anspruch genommen und destruirt sind, schon jetzt zu überwinden und die erforderliche Complettirung in so kurz bemessener Frist zu bewirken. Ganz abgesehen von der effectiven Reduction der Fuhrparks, wie sie nach der Ausscheidung des unbrauchbar gewordenen Materials und durch die vorläufige Ausrüstung der Elsass-Lothringischen Bahnen mit Betriebsmitteln sich nothwendig herausstellen musste, ist der Reparaturstand der meisten Verwaltungen bedeutend grösser, wie zu irgend einer früheren Zeit. Ein grosser Theil des betriebsfähigen Materials wird überdies durch die fortgesetzten Militärtransporte — intermittirend in höchst umfangreichen Maasse und bei Transporten nach entlegenen Stationen auf verhältnissmässig lange Zeit — dem Privatverkehr entzogen. Es liegt aber auf der Hand, dass man mit beschränkten Mitteln nur Beschränktes leisten kann. Wenn der gesammte Wagenpark der Deutschen Eisenbahnverwaltungen bei vollzähligem Bestande für normale Verkehrsverhältnisse ausreichend war, so darf es doch nicht auffallend erscheinen, dass derselbe nach so erheblicher Reduction nicht mehr genügt, einen Verkehr von den enormen, völlig aussergewöhnlichen Dimensionen zu vermitteln, wie sich derselbe seit dem Friedensabschluss unter dem Einfluss des wiedergewonnenen Vertrauens, des wachsenden Credites und der vollen Entfaltung der nationalen Kräfte gestaltet hat.

Wenige Bemerkungen werden hinreichen, um den gewaltigen Umfang des gegenwärtig von den Eisenbahnen zu vermittelnden Verkehrs zu veranschaulichen. Zunächst ist durch die Inanspruchnahme des Wagenparks für die Militärtransporte ein höchst bedeutender Rückstand in dem Transport des normalen Jahresquantums der zu befördernden Gütermassen eingetreten. Bis jetzt sind circa 8 Armee-Corps aus den occupirten Landestheilen nach Deutschland zurückgeführt worden. Der Transport eines Armee-Corps erfordert durchschnittlich 100 Züge à 100 Achsen = 10000 Achsen und, da jeder Zug durch das Sammeln der Wagen, Be- und Entladen, wie Hin- und Rücktransport durchschnittlich 10 Tage in Anspruch genommen ist, einen Gesammtaufwand von 100 000 Achsentagen. Nehmen wir an, dass im Durchschnitt ein Güterwagen 10 Meilen täglich beladen zurücklegt und mit 50 Centnern pro Achse belastet ist, so ergiebt sich, dass der Rücktransport eines Armee-Corps einen Rückstand von 50 Millionen und der Rücktransport der 8 Armee-Corps in der Transportleistung der diesseitigen Eisenbahnen einen Rückstand von 400 Millionen Centnermeilen bedingt, welche unwiederbringlich für den übrigen Verkehr verloren sind. Hierbei sind die Leistungsverluste noch unberücksichtigt geblieben, welche daraus entstanden, dass während der ersten Monate dieses Jahres noch vielfache militärische Transporte nach Frankreich gingen und dass insbesondere die Verpflegung der Armee selbst nach dem Frieden noch längere Zeit vorzugsweise von Deutschland aus erfolgte. Diese erheblichen Rückstände sollen nun in einer Zeit nachgeholt werden, welche sich einer die normale Steigerungsziffer weit überschreitenden Verkehrsentwickelung erfreut. Durch die lang andauernden Verkehrsstockungen, wie sie der Kriegszustand mit sich brachte, sind die Vorräthe an den Consumtionsstätten verschwunden und an den Productionsstätten in solchem Maasse angewachsen, dass die Ausgleichung naturgemäss mit grösster Beschleunigung vor sich geht. Dabei ist die Bau- und Unternehmungslust in Folge der günstigen Creditverhältnisse so gross geworden, dass alle Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Bahnen — namentlich in dem Localverkehr der gewerbreicheren Districte — bei aller Vorsorge und Anstrengung unmöglich gleichzeitig zu befriedigen sind. Durch die Erweiterung der Zoll- und Reichsgrenzen, durch die Umgestaltung der politischen Beziehungen sowohl innerhalb des Reiches, als auch mit den Nachbarländern, sind theils neue Verkehrsrichtungen geschaffen, theils die früheren verschoben worden. Beispielsweise wird gegenwärtig aus den Deutschen Nordseehäfen, wie von Rotterdam etc. über die Deutschen Linien nach der Schweiz ein lebhafter Transitverkehr vermittelt, welcher früher von Havre etc. über die Französischen Eisenbahnen dahin ging. Hierdurch ist für einzelne Bahnen unerwartet ein Verkehrszuwachs entstanden, welcher nicht ohne Weiteres mit den bisherigen Mitteln zu bewältigen ist und einen Wagenmangel im eigenen Bahndistrict zur nothwendigen Folge hat. Die amtlichen Zusammenstellungen der monatlichen Betriebseinnahmen der Eisenbahnverwaltungen weisen für die letztverflossenen Monate bedeutende Mehreinnahmen nach, welche zum Theil und namentlich bei einzelnen grösseren Verwaltungen eine bisher nicht geahnte Höhe erreicht haben. Man braucht dieselben nur mit den durchschnittlichen Mehreinnahmen der Vorjahre zu vergleichen, um aus der veränderten Steigerungsziffer den grossartigen Umfang des gegenwärtig bestehenden Verkehres auf den Eisenbahnen zu erkennen. Bis Ende Juli bezifferten sich diese vorzugsweise aus dem Güterverkehre geflossenen Mehreinnahmen bereits auf ca. 12 Proc.

Sollte nun etwa anzunehmen sein, dass Angesichts einer solchen Verkehrsentwickelung die Eisenbahnverwaltungen Bedenken tragen würden, diejenigen Aufwendungen zu machen, welche einen solchen Verkehr zu erhalten und zu beleben geeignet sind und eben deshalb ihre reichen Zinsen tragen? Sollte man annehmen dürfen, dass die Eisenbahn-Gesellschaften, welche jährlich ca. 50 Millionen Thaler für die Erweiterung des Bahnnetzes aufwenden, sich scheuen, für solche Zwecke Geld aufzuwenden, welche die Unternehmungen erst rentabel machen? Es ist in der That auffallend, dass gerade in dem Gebrauche desjenigen Mittels, welches die Einnahmequellen der Bahnen zum Fliessen bringt, den Verwaltungen durchweg eine Verkennung des eigenen Interesses vorgeworfen wird, welche man denselben in allen anderen die Vermehrung ihrer Einnahmen betreffenden Fragen nicht beizumessen pflegt.

Die Vermehrung der Betriebsmittel muss, abgesehen von dem regelmässigen Ersatz des abgängigen Materials, im Allgemeinen mit der Zunahme des Verkehrs gleichen Schritt gehen und nach der durchschnittlichen Höhe desselben bemessen werden. Auch für eine gewisse, die Durchschnittssteigerung berücksichtigende Reserve wird gesorgt werden müssen, damit die Möglichkeit der Ausgleichung nicht, wie es allerdings in Folge mangelnder Vorsorge und kurzsichtiger Beurtheilung in einzelnen Fällen vorgekommen ist, nachhinkt. In diesem Punkte wird es die Staatsregierung an Aufmerksamkeit und energischer Nachhülfe nicht fehlen lassen dürfen. Es ist aber unthunlich, den Bestand an Betriebsmitteln mit den Anforderungen eines nur vorübergehend gesteigerten Verkehrs adäquat zu halten.** Beispielsweise macht sich beim Beginn der Wintermonate,

* Aus dem Deutschen Reichs-Anzeiger vom 19. Septbr. c. No. 121.

** Die nachstehenden Sätze verdienen besondere Beachtung gegenüber dem so oft gehörten Verlangen, dass die Transportmittel der Bahnen auch den Anforderungen eines temporär gesteigerten Verkehrs völlig genügen sollen. Gegenüber diesem von der Berliner Börsenzeitung im Namen der Industriellen ausgesprochenen Verlangen bemerkt der St.-Anz.:

„Ebensowenig, wie man den Eisenbahn-Verwaltungen zumuthen kann, bei der Tariffeststellung unter die Selbkosten herabzugehen, ebensowenig kann man von ihnen verlangen, dass sie bei der Wagenbeschaffung über die, nach dem durchschnittlichen Jahresbedarf unter Berücksichtigung der normalen Steigerung resp. einer angemessenen Reserve, ermittelte Bestandshöhe hinausgehen. Eine solche Ueberbeschaffung wäre ertraglos, unwirthschaftlich und müsste schliesslich zu einer Steigerung der Frachtsätze führen beziehungsweise deren weiteren Rückgang hindern. Durch dieselbe würde überdies nicht sowohl einem Bedürfnisse der Industrie Rechnung getragen als vielmehr den Produzenten und Consumenten der Vortheil zugewendet, dass sie den durch die Concurrenz naturgemäss bedingten Zeitpunkt der Beschaffung weiter hinausschieben und so die durch die frühzeitige Beschaffung bedingten Kosten einer längeren Lagerung zu vermeiden im Stande sind. Will man dem Publikum und der Industrie diesen Vortheil sichern und die in einem möchlichst kurzen Zeitraum erfolgende Gesammtbeschaffung der Vorräthe für Consumenten und Produzenten ermöglichen, so darf solches doch offenbar nicht auf alleinige Kosten der Eisenbahnen geschehen. Das Verlangen einer Beschaffung an Transportmitteln über die vorbezeichnete normale Höhe hinaus, um den Fluctuationen des Verkehrs jederzeit gerecht zu werden, erscheint deshalb nur unter der Voraussetzung einer bei gesteigerter Nachfrage eintretenden Erhöhung der Frachtsätze für Massenartikel gerechtfertigt. Die Erhebung eines solchen, dem Mehraufwande der Verwaltungen entsprechenden Frachtzuschlags während der Herbstmonate würde in Verbindung mit regelmässiger Bewilligung eines Frachtrabatts in den bekannten stillen Monaten zugleich das geeignete Mittel sein, die Massenbezüge zu regeln und auf das ganze Jahr besser wie bisher zu vertheilen.

wenn die Completirung der Vorräthe grosse Massen-Transporte auf die Bahnen zieht, überall ein Wagenmangel fühlbar, ohne dass gleichwohl die Verwaltungen in der Lage sind, diesem Uebelstande gänzlich abzuhelfen. Würden sie ihren Bestand an Betriebsmitteln den Anforderungen dieser wenigen Monate entsprechend erhöhen, so würden sie für die Mehrbeschaffung während der übrigen Monate keine Verwendung, und von dem darin aufgewendeten Betriebscapital keinerlei Ertrag haben. Von dem Verfahren, welches andere Frachtführer, als: Schiffseigner, Fuhrleute etc., bei gesteigerter Nachfrage in Anwendung bringen, nämlich von einer vorübergehenden Erhöhung der Frachtsätze, will das Publicum bei den Eisenbahnen Nichts wissen, und doch würde es wesentlich dazu beitragen, eine gleichmässigere Vertheilung der Massentransporte auf die einzelnen Jahreszeiten und somit eine bessere Ausnutzung des Materials herbeizuführen.

Aus den bezeichneten Gründen ist es denn auch unmöglich, den Anforderungen des gegenwärtigen Verkehrs, in so weit derselbe nur vorübergehender Natur ist, durch Mehrbeschaffung von Betriebsmitteln vollkommen gerecht zu werden. Nur in so weit kann dieselbe gerechter Weise verlangt werden, als der Verkehr voraussichtlich ein bleibender sein wird. Es unterliegt keiner Frage, dass die Ursachen desselben theilweise vorübergehender Natur sind, zum anderen und sicherlich nicht geringen Theile sind sie jedoch fortdauernde, und in so weit muss auch die Sorge der Verwaltungen darauf gerichtet sein, rechtzeitig ihre Wagenparks zu reconstruiren und zu vermehren, um ihrem eigenen Interesse, wie den berechtigten Ansprüchen des Publicums Rechnung tragen zu können.

Bekanntlich sind von den Aufsichtsbehörden genaue Ermittelungen darüber angestellt worden, wie hoch sich die Zahl der von den Verwaltungen bereits bestellten und demnächst zur Ablieferung kommenden Güterwagen belaufen wird. Nach der für die Preussischen Eisenbahnen angefertigten amtlichen Zusammenstellung beläuft sich dieselbe, wie wir erfahren, auf nahezu 10 000 Güterwagen, welche bis zum 1. August d. J. bereits in Bestellung gegeben und zum nicht geringen Theile bereits abgeliefert sind, während die durchschnittlichen Mehrbeschaffung während der letzten 10 Jahre sich zwischen 4000 und 5000 Güterwagen jährlich beläuft. Es kann nicht in Abrede gestellt werden, dass dieses Resultat ein einigermaassen beruhigendes ist, um so mehr, als dem Vernehmen nach für die Staatsbahnen noch weitere umfangreiche Beschaffungen eingeleitet sind. Die Landesvertretung wird die Ertheilung der Indemnität für die Verausgabung entsprechender Geldsummen nicht versagen.

Leider ist es unthunlich, dem augenblicklichen Bedürfniss so schnell abzuhelfen, als es den Wünschen des Publicums entspricht. Obwohl alle Fabriken in voller Thätigkeit sind und fortwährend grosse Mengen an Material zur Ablieferung kommen, so ist es doch völlig unmöglich, alle Bestellungen gleichzeitig zu effektuiren. Die Fabrikthätigkeit ist in ihrem vollen Umfange erst seit verhältnissmässig kurzer Zeit wieder aufgenommen, und ungeachtet der Gründung verschiedener neuer Etablissements auf Massenbestellungen von solchem Belange, wie sie gegenwärtig aufgegeben werden, nicht eingerichtet. Andererseits kann durch eine Ausgleichung zwischen Bestand und Bedarf der Güterwagen unter den einzelnen Verwaltungen in diesem Falle eine nennenswerthe Abhülfe nicht geschaffen werden, da fast auf allen Bahnen der Wagenmangel gleichmässig hervorgetreten ist. Immerhin empfiehlt sich die Bildung von Aushülfsverbänden innerhalb grösserer Bahncomplexe; die nöthigen Schritte hierzu sind, wie wir hören, auch bereits geschehen. Versuche, von den Englischen Bahnverwaltungen brauchbare Güterwagen kauf- oder miethweise zu erhalten, sind, obgleich zu diesem Zweck Commissarien im Auftrage des Handels-Ministers nach England geschickt wurden, nur von verhältnissmässig geringem Erfolge gewesen, zumal auch die Französischen Verwaltungen bei der Nachfrage concurrirten.

Es wird daher in der That nur erübrigen, mit den gegebenen Mitteln das Mögliche zu leisten und die Realisirung der umfangreichen Bestellungen abzuwarten. Inzwischen aber ist es billig und gerecht, die Anstrengungen der Eisenbahnverwaltungen anzuerkennen und nicht daraus einen Anklagegrund zu entnehmen, dass die Verwaltungen bei der Ausrüstung ihrer Bahnen Ereignissen nicht Rechnung getragen haben, welche ausser aller menschlichen Voraussicht lagen.

Angesichts der Erfolge unserer Waffen, an welchen die Leistungen der Eisenbahnverwaltungen ihren bescheidenen Antheil nehmen dürfen, sollte billige Nachsicht geübt werden mit dem den Anforderungen des gegenwärtigen Friedensverkehrs nicht vollständig entsprechenden Zustande des gesammten Betriebsapparates der Bahnen, und sollte bedacht werden, dass in der willigen Hergabe aller Werkzeuge des Friedens dem Vaterlande ein Opfer gebracht ist, dessen segensreiche Folgen dem Deutschen Vaterlande zwar dauernd zu Gute kommen, dessen augenblickliche Nachwirkungen aber die Interessen Vieler nicht anders als empfindlich treffen können.

Wir glauben es der Erwägung der Staatsaufsicht überlassen zu dürfen, ob dieser Ausweg dem Interesse des Publicums entspricht und dem gegenwärtigen Zustande vorzuziehen ist, bei welchem eine gleichmässigere Vertheilung der Massentransporte auf die einzelnen Jahreszeiten nur durch den Wagenmangel selbst allmählich herbeigeführt werden kann, welcher sonst regelmässig und unvermeidlich im Herbste sich fühlbar machen wird."

B— Wie kann man zu tüchtigen Eisenbahn-Unter-Beamten gelangen? Die Beantwortung dieser Frage erschien früher leichter als jetzt und dürfte deshalb um so mehr einiger Beachtung verdienen, als zu einer musterhaften Gestaltung der Eisenbahn-Dienst-Praxis unter Anderen unbedingt auch die Heranbildung eines tüchtigen dienstkundigen Eisenbahn-Unter-Personals gehört.

Bei den meisten Eisenbahn-Verwaltungen befinden sich auf jedem Bahnhofe, jedem Güterboden etc. neben den festangestellten Unter-Beamten in der Regel noch eine gleiche Anzahl in Tage- oder Wochenlohn stehender Arbeiter, welche den niederen Eisenbahndienst mit versehen. Dieses Arbeitercorps bildete nun gewissermassen früher einen Stamm, aus welchem diejenigen als Beamte vorzugsweise entnommen wurden, die sich bei den ihnen übertragenen Dienstleistungen dauernd auszeichneten, und das Vertrauen der Vorgesetzten sich erwarben, so dass dadurch tüchtige Aufläder, Kofferträger, Weichenwärter, Bremser etc. hervorgingen.

Durch den grossen Andrang von Militairanwärtern zum Eisenbahndienst, welcher durch die Kriege 1866 und 1870 hervorgerufen worden, hat aber eine Veränderung dieser bisher bei den Eisenbahn-Verwaltungen in Betreff der Annahme im Unterbeamtendienst bestehenden Praxis herbeigeführt werden müssen. Ob dies aber zu Nutz und Frommen eines geordneten sicheren Dienstes geschehen, dürfte fast in Zweifel gezogen werden. Ein Heranbilden von tüchtigen Beamten für den niederen Dienst kann durch die neugetroffene Maassregel jedenfalls nicht mehr stattfinden und kann man fast sagen, dass dieselbe zur grösseren Sicherung des Dienstes nichts beiträgt. Was sich jetzt schon wahrnehmen lässt: ein weniger grosser Diensteifer, eine gelockertere Disciplin unter den Eisenbahndienst thuenden Arbeitern wird immer noch mehr um sich greifen und zwar einfach deshalb, weil diesen Arbeitern fast allen bei oft gar anstrengenden Dienstleistungen jedwede Hoffnung auf feste Anstellung genommen, weil sie eben zumeist auf leichtere Weise ihr Brod anderwärts ertagelöhnern können. Die Aussicht auf feste Anstellung spornte früher den Arbeiter an, seinen dienstlichen Obliegenheiten pünktlich und gewissenhaft nachzukommen, unwillkürlich aber muss eine Schlaffheit im Diensteifer eintreten, wenn er sieht, dass all sein Hoffen, seine Ausdauer nichts nutzt, er eine Besserung seiner Stellung nicht vor Augen sieht, mit einem Worte nicht angestellt werden kann, nur deshalb weil er nicht Soldat gewesen, oder, wenn dies selbst der Fall, weil er nicht zwölf Jahre lang gedient und ihm deshalb jeder mit Civilberechtigungsschein versehener Soldat vorgezogen wird.

Kommt aber nun der neue Civilanwärter und übernimmt als Beamter den Dienst, den früher lange schon zur vollen Zufriedenheit der Arbeiter gethan, sollte durch diesen Wechsel die Sicherheit des Dienstes wirklich befördert werden. Gerade beim Eisenbahndienste sollte doch die alte, aber practische gute Einrichtung, wie sie am Anfange geschildert, nicht ganz aufgehoben, wenigstens vorher Mittel ausfindig gemacht werden, auf andere Weise tüchtige Eisenbahn-Unterbeamte heranzubilden und gute zuverlässige Arbeiter zu erhalten. Das Erstere würde sich vielleicht dadurch erzielen lassen, wenn beim Eisenbahndienst in der Regel nur diejenigen Civil-Anwärter Anstellung fänden, welche während ihrer Militairdienstzeit wenigstens eine Zeitlang bei den Eisenbahncompagnieen, wie solche jetzt schon im Preussischen Heere eingeführt, gedient und dadurch wenigstens einige Praxis im Eisenbahndienste kennen gelernt hätten. Den wirklich tüchtigen gewissenhaften Arbeiter aber möge man auch fernerhin ohne diesen Civilberechtigungsschein als Beamter einrücken lassen, er besitzt wenigstens ebenso gut Anwartschaft wie jener dazu.

OFFICIELLE ANZEIGEN.

(Officielle Anzeigen sind an die Redaction (nicht an die Expedition) der Zeitung zu richten.)

Thüringische Eisenbahn.

Am **Donnerstag, den 26. October cr. Vormittags 11 Uhr** wird im Saale des Gasthofes zum Thüringer Hof zu Gotha die diesjährige ordentliche General-Versammlung der Herren Actionäre der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft stattfinden.

Das Nähere, namentlich die Tagesordnung und die Bestimmungen der Legitimation ist aus einer in den statutenmässigen Blättern veröffentlichten Einladung vom heutigen Tage, welche auch auf allen unseren Stationen eingesehen werden kann, zu entnehmen.

Erfurt, den 29. September 1871.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Jütisch-Fünen'sche Eisenbahn.

Advertisement.

Project for the construction of a permanent Bridge over the Liimfjord.

The Royal Danish Ministry of the Interior, being desirous by public competition to procure an efficient design of a permanent Bridge over the Liimfjord, between Aalborg and Nórre-Sundby, hereby offers a prize of 500 Danish Frederiksd'or for the best plan proposed to effect the above purpose.

The designs, to which may be added tenders for undertaking the construction of the Bridge by contract, are to be submitted before the 1st January 1872.

Further information will be supplied to parties, who may wish to compete, on application by letter addressed to the Director of the Danish State Railways, residing at Aaarhuus Denmark, or to Mr. H. W. Caspersen. C. E. 11. Elswick Lane. Newcastle on Tyne.

Bekanntmachung.

Am **15. October cr.** wird die Betriebs-Eröffnung der $1_{,73}$ Reichsmeilen = $12_{,97}$ Kilometer langen **Zweigbahn Sande-Jever** erfolgen. Die an der Strecke belegenen Stationen und Haltestellen sind:

Personen-Haltestelle Sander-Busch = 0_{31} Reishsmeilen = $2_{,32}$ Kilometer ab Sande.

Haltestelle Heidmühle = $1_{,11}$ Reichsmeilen = $8_{,32}$ Kilometer mit beschränktem Güterverkehr.

Station **Jever** = $1_{,73}$ Reichsmeilen = $12_{,97}$ Kilometer.

In dem auf dieser Zweigbahn coursirenden Zügen wird die I. Wagenclasse nicht geführt.

Gleichzeitig tritt für die Olbdenburgischen Bahnen ein veränderter Fahrplan mit nachstehenden Fahrzeiten in Kraft:

A. Von Bremen nach Leer.

	Morgens	Mittags	Abends
Abf. von Bremen	$6_{,50}$	1 —	$6_{,40}$
„ „ Delmenhorst	$7_{,15}$	$1_{,25}$	$7_{,5}$
Ank. in Oldenburg	8 —	$2_{,10}$	$7_{,50}$
Abf. von Oldenburg	$8_{,10}$	$2_{,20}$	8 —
Ank. in Leer	$9_{,35}$	$3_{,47}$	$9_{,19}$

B. Von Leer nach Bremen.

Abf. von Leer	$6_{,53}$	$12_{,35}$	$6_{,30}$
Ank. in Odenburg	$8_{,26}$	$2_{,20}$	8 —
Abf. von Oldenburg	$8_{,40}$	$2_{,30}$	$8_{,15}$
„ „ Delmenhorst	$9_{,25}$	$3_{,15}$	9 —
Ank. in Bremen	$9_{,55}$	$3_{,45}$	$9_{,30}$

C. Von Oldenburg nach Wilhelmshafen resp. Jever.

Abf. von Otdenburg	$8_{,43}$	$2_{,35}$	$8_{,15}$
Ank. in Varel	$9_{,33}$	$3_{,25}$	$9_{,5}$
„ „ Sande	$10_{,1}$	$3_{,53}$	$9_{,33}$
„ „ Wilhelmshafen	$10_{,15}$	$4_{,7}$	$9_{,47}$
Abf. von Sande	$10_{,8}$	4 —	$9_{,40}$
Ank. in Jever	$10_{,34}$	$4_{,26}$	$10_{,6}$

D. Von Jever resp. Wilhelmshafen nach Oldenburg.

Abf. von Jever	$5_{,58}$	$12_{,5}$	$5_{,48}$
Ank. in Sande	$6_{,26}$	$12_{.33}$	$6_{,16}$
Abf. von Wilhelmshafen	$6_{,20}$	$12_{.26}$	$6_{,10}$
„ „ Sande	$6_{,34}$	$12_{.41}$	$6_{,24}$
„ „ Varel	$6_{,55}$	$1_{,5}$	$6_{,45}$
Ank. in Oldenburg	$7_{,50}$	2 —	$7_{,40}$

Oldenburg, den 9. October 1871.

Grossherzogliche Eisenbahn-Direction.
Strackerjan.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Die Ausführung des eisernen Ueberbaues zweier Brücken der Hannoverschen Staats-Eisenbahn in Ersatz der vorhandenen Holz-Construction soll im Wege der Submission vergeben werden und zwar:

1) der Aller-Fluth-Brücke bei Celle in Meile: $6_{,02}$—$6_{,03}$ der Lehrte-Harburger Bahnstrecke mit sieben Oeffnungen von je: 37′ $1_{,64}$″ Hann. Lichtweite, für ein Gleis, mit einem Gesammtgewichte an:
   Schmiedeeisen von ca. 109 600 Pfd.,
   Gusseisen von ca. 4 630 Pfd.;
2) der Fuhse-Fluth-Brücke bei Peine in Meile: $4_{,62}$—$4_{,63}$ der Hannover-Braunschweiger Bahnstrecke mit drei Oeffnungen von je: $47_{,25}$ Hann. Lichtweite, für beide Gleise, mit einem Gesammtgewichte an:
   Schmiedeeisen von ca. 175 620 Pfd.,
   Gusseisen von ca. 4 740 Pfd.

Die Offerten sind bis zum **23. October d. J. Vormittags 11 Uhr** portofrei und versiegelt mit entsprechender Anfschrift: „Submission auf Lieferung des eisernen Ueberbaues für Brücken der Hannoverschen Staats-Eisenbahn" versehen, für die Brücke sub 1 an die Königliche Eisenbahn-Betriebs-Inspection Harburg, für die Brücke sub 2 an die Königliche Eisenbahn-Betriebs-Inspection Hannover I einzureichen, welche dieselben zur genannten Terminstunde in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnen wird.

Die Lieferungs-Bedingungen und Zeichnungen liegen bei den bezeichneten Dienststellen zur Einsicht offen und können auch von jeder derselben für beide Brücken gegen Erstattung der Kosten bezogen werden.

Hannover, den 8. September 1871.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Maybach.

Main-Weser-Bahn.

Es sollen im Wege der öffentlichen Versteigerung 3 Stück Draisinen und zwar 1 Stück auf Station Bockenheim, 2 Stück auf Station Treysa an Ort und Stelle verkauft werden.

Termin hierzu wird anberaumt zu Treysa auf **Montag den 23. October c. Vormittags 10 Uhr** zu Bockenheim auf denselben Tag Nachmittags 3 Uhr. Der Zuschlag erfolgt vorbehaltlich der Genehmigung der unterzeichneten Direction.

Cassel, den 28. September 1871.

Königliche Direction der Main-Weser-Bahn.

Schweizerische Centralbahn.

Die auf die Jahre 1872 und 1873 sich vertheilende Lieferung von 5900 Tonnen (à 1000 Kilogrammes) Eisenschienen nebst den zugehörigen Befestigungsmitteln (Unterlagsplatten, Laschen und Laschenbolzen) soll auf dem Wege der öffentlichen Submission in einem oder mehreren Loosen vergeben werden.

Angebote hierauf sind, mit der Aufschrift „Offerte für Lieferung von Oberbaumaterialien" versehen, bis **Montag den 30. October 1871** versiegelt dem Directorium der Schweiz. Centralbahn in Basel einzureichen.

Bedingnisshefte und Zeichnungen werden auf Verlangen durch den Unterzeichneten verabfolgt.

Basel, den 1. October 1871.

Der Ober-Ingenieur der Schweiz. Centralbahn.
Buri.

Schweizerische Centralbahn.

Bau-Ausschreibung.

Die Herstellung der Widerlager und der drei Strompfeiler der für die Verbindungsbahn zwischen dem Badischen Bahnhofe und dem Centralbahnhofe in Basel zu erbauenden Brücke über den Rhein, sowie einer sich anschliessenden Stützmauer, im Gesammtvoranschlagsbetrage von Fr. 581 065 soll auf dem Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die der Ausführung zu Grunde gelegten Bedingungen und Voranschläge können auf dem Büreau des Unterzeichneten, woselbst auch die Detailspläne zur Einsicht aufliegen, bezogen werden.

Daherige Offerten sind bis den **26. October 1871** mit der Aufschrift: „Angebot für die Herstelung des Unter-

baues der Basler Rheinbrücke" versehen, versiegelt dem Directorium der Schweiz. Centralbahn in Basel einzureichen.

Basel, den 3. October 1871.

Der Ober-Ingenieur der Schweiz. Centralbahn.
Buri.

Schweizerische Centralbahn.

Die Lieferung und Aufstellung des eisernen Oberbaues für die Rheinbrücke der Verbindungsbahn zwischen den beiden Bahnhöfen in Basel im annähernden Gewichte von:

10 554 Centner Schmiedeeisen,
665 „ Gusseisen und
75 „ Gussstahl

soll auf dem Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die der Lieferung zu Grunde gelegten Bedingungen und Pläne können auf dem Büreau des Unterzeichneten, woselbst auch die weitern Detailspläne zur Einsicht aufliegen bezogen werden.

Daherige Offerten sind bis den **26. October 1871** mit der Aufschrift: „Submission für Lieferung des eisernen Oberbaues zur Basler Rheinbrücke" versehen, versiegelt dem Directorium der Schweiz. Centralbahn in Basel einzureichen.

Basel, den 3. October 1871.

Der Ober-Ingenieur der Schweiz. Centralbahn.
Buri.

Königlich Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung des für das Jahr 1872 zur Locomotiv-Feuerung erforderlichen Quantums von:

35 000 Centnern Locomotiv-Coaks

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Montag den 16. October d. Js. Vormittags 11 Uhr

im Büreau des Unterzeichneten zu Frankfurt a/O. anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Locomotiv-Coaks"

versehen, eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen liegen in den Wochentagen in dem vorbezeichneten Büreau, sowie im Central-Büreau der Königlichen Direction in Berlin zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften derselben gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Frankfurt a/O., den 2. October 1871.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
H. Gust.

Königlich Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung des für das Jahr 1872 zur Locomotiv-Feuerung erforderlichen Quantums von:

1 800 000 Centnern Steinkohlen

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf:

Montag den 16. October d. Js. Vormittags $11^1/_2$ Uhr

im Büreau des Unterzeichneten zu Frankfurt a/O. anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Steinkohlen-Lieferung"

versehen, eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen liegen in den Wochentagen im vorbezeichneten Büreau, sowie im Central-Büreau der Königlichen Direction in Berlin zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften derselben gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Frankfurt a/O., den 2. October 1871.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister
H. Gust.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Die Lieferung der für das Jahr 1872 für die Hannoverschen Staats-Eisenbahnen erforderlichen Werkstatts-Materialien soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Für die Verdingung sind 3 Submissions-Termine und zwar:

a) für Schmiedeeisen, Walzeisen, Gussstahl, Deutschen Stahl, Bleche, Drahte, Kupfer, Metallgusswaaren und besondere Metalle, für schmiedeiserne gepresste Theile zu Wagen, Werkzeuge, Geräthe und Kurzwaaren

auf Freitag, den 20. October c.

b) für Farben, Chemikalien, Droguen, Gummi- und Leder-Waaren

auf Dienstag, den 31. October c.

c) für Seiler-, Polster-, Borsten- und Posamentier-Waaren, für Manufacte, Holzkohlen, Töpfer- und Holz-Waaren, Hölzer und Glas

auf Freitag, den 10. November c.

jedesmal Vormittags 10 Uhr in dem Bureau des Ober-Maschinenmeisters Schäffer hieselbst anberaumt. An Letzteren sind bis zu den bezeichneten Terminstunden die Offerten portofrei versiegelt und mit der Aufschrift

Submission auf Werkstatts-Materialien

zum Submissionstermine am ..ten ..... versehen, einzureichen. Später eingehende, oder den Bedingungen nicht entsprechende Offerten bleiben unberücksichtigt. Die Lieferungs-Bedingungen und die specielle Bedarfs-Nachweisung liegen in unserm Central-Bureau, sowie auf den Stationen Hannover, Minden, Osnabrück, Bremen, Harburg, Uelzen, Göttingen und Cassel zur Einsicht aus; dieselben werden auch auf portofreie an unsern Bureau-Vorsteher Canzleirath Bröse hieselbst gerichtete Schreiben gegen Zahlung von 5 Sgr. pro Exemplar mitgetheilt.

Hannover, den 2. October 1871.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Maybach.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von

1410 Stück Heizkasten

zur Heizung der Personenwagen I. und II. Classe im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Hierzu ist Termin auf **Donnerstag, den 19. October 1871, Vormittags 10 Uhr** im Büreau des unterzeichneten Ober-Maschinenmeisters anberaumt, bis zu welchem Tage die Offerten portofrei und versiegelt einzureichen sind.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen in meinem Büreau zur Einsicht aus und können auch auf portofreie an mich zu richtende Schreiben gegen Erstattung von 5 Sgr. bezogen werden.

Hannover, den 5. October 1871.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
K. Schäffer.

Thüringische Eisenbahn.

Die Lieferung zweier Centesimal-Brückenwaagen für Eisenbahn-Fahrzeuge und mit 500 Ctr. Tragfähigkeit soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die Offerten sind mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung von Brückenwaagen"

versehen, bis zum **26. October d. J. Vormittags 11 Uhr** versiegelt und portofrei an uns einzureichen. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungs-Bedingungen, von denen ein unterschriftlich vollzogenes Exemplar der Offerte beigefügt sein muss, werden von unserem Secretariate unentgeltlich abgegeben.

Erfurt, den 3. October 1871.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Hanau-Offenbach-Frankfurter Eisenbahn.

Die Lieferung der zu den Spundwänden und Arbeitsgerüsten für die Mainbrücke bei Hanau erforderlichen Hölzer, veranschlagt auf rund

$224{,}_0$ Cubikmeter tannen Rundholz
$1121{,}_0$ „ „ Bauholz und
$1906{,}_0$ Quadratmeter $0{,}_{05}$ Meter starke tannene Bohlen,

soll durch Submission vergeben werden und ist hierzu Termin auf

Montag, den 23. October c. Vormittags 11 Uhr

im Abtheilungsbüreau zu Sachsenhausen anberaumt.

Geeignete Unternehmer haben bezügliche Offerten versiegelt und portofrei mit der Aufschrift

„Submissionsofferte auf Lieferung von Hölzer für die Mainbrücke bei Hanau"
versehen, bis zur festgesetzten Terminsstunde an den Unterzeichneten einzureichen.

Die für die Lieferung maassgebenden Zeichnungen und Bedingungen sind im Abtheiluugsbüreau zur Einsicht ausgelegt, auch können letztere gegen Erstattung der Copialien von mir bezogen werden.

Sachsenhausen, den 4. October 1871.

Der Abtheilungs-Baumeister.
Lehwald.

Oberschlesische Eisenbahn.

Die Ausführung von zwei Loosen Erd- und Planirungs-Arbeiten auf der Strecke von Münsterberg bis Camenz der Breslau-Mittelwalder Eisenbahn soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Bedingungen, Massenberechnungen, Pläne und Profile liegen in unserm Centralbüreau, Abtheilung III, hierselbst, Teichstrasse No. 18 zur Einsicht offen, und können die Bedingungen daselbst auch gegen Erstattung der Copialien bezogen werden.

Offerten sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf die Ausführung von Erd- und Planirungsarbeiten zur Breslau-Mittelwalder Eisenbahn"

bis zu dem

auf Donnerstag, den 26. October c. Vormittags 11 Uhr

anberaumten Submissionstermin in dem obenbenannten Büreau einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Breslau, den 4. October 1871.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Oberschlesische Eisenbahn.

Die Lieferung der für die Oberechlesische und Stargard-Posener Eisenbahn pro 1872 erforderlichen Betriebs-Materialien und zwar:

raffiuirtes Rüböl (Brennöl), rohes Rüböl, Maschinenschmieröl, pensilvanisches Petroleum, Rindstalg, Talglichte, Stearin-Zimmerlichte, Stearin-Wagenlichte No. I und No. II, weisse harte Talg-, Soda und grüne weiche Seife, Zugsignalleinen, Bindestränge, Uhrgewichtsschnur No. I und No. II, Plombirschnur No. I und II, Bindfaden No. I, II, III, IV, diverse Glaslampencylinder, Lampenglocknn, diverse Batteriegläser, Kupfervitriol, Bittersalz, Graphit, Fruchtgummi, diverse Cylinder- und Banddochte, Strauchbesen, Leinwand, Werg, Putzlappen, Fackeln, Plomben, Papierscheiben für Morse'sche Schreibapparate, diversen Eisendraht, Kupferdraht, Isolatoren, Zinkcylinder und Kupferpole

sollen im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf:

Freitag, den 27. October d. J. Vormittags 9 Uhr

im Büreau unserer Central-Betriebs-Materialien-Verwaltung auf hiesigem Bahnhofe anberaumt.

Bis zu dem genannten Termine müssen die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Betriebs-Materialien"

für die Oberschlesische und Stargard-Posener Eisenbahn an unsere Central-Betriebs-Materialien-Verwaltung hierselbst eingereicht sein.

In dem Termine werden die eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Die Submissionsbedingungen und Bedarfsnachweisungen liegen in unserem Centralbüreau, in dem Büreau unserer Central-Betriebs-Materialien-Verwaltung, sowie in den Central-Büreaus der Königlichen Direction der Niederschlesisch-Märkischen und Ostbahn in Berlin resp. Bromberg zur Einsicht aus und können daselbst Abschriften derselben in Empfang genommen werden.

Breslau, den 7. October 1871.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Oberhessische Eisenbahnen.

Die erledigte Stelle eines Werkführers in der Maschinen- und Wagen-Reparatur-Werkstätte, verbunden mit der eines Zeichners auf dem Büreau des Maschinenmeisters, mit einem Gehalt von 360 Thalern jährlich dotirt, ist zu besetzen.

Bewerber wollen sich unter Vorlage genügender Zeugnisse, dass sie neben theoretischer Ausbildung auch practisch im Maschinenbau thätig waren, an den Unterzeichneten wenden.

Giessen, den 30. September 1871.

Daudt,
Maschinenmeister.

PRIVAT-ANZEIGEN.

Die Telegraphenbau-Anstalt
von
Sickert & Lossier,
Berlin,

empfiehlt sich den geehrten Eisenbahn- resp. Telegraphen-Directionen zur Lieferung sämmtlicher Telegraphen-Apparate, sowie zum Bau ganzer Telegraphen-Linien.

Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft.
Directe **Post-Dampfschifffahrt** zwischen
Hamburg und Newyork
vermittelst der Post-Dampfschiffe

Thuringia,	Mittwoch,	18. Octbr.	Morgens.	Silesia,	Mittwoch,	1. Novbr.	Morgens.
Cimbria,	do.	25. Octbr.		Hammonia,	do.	8. Novbr.	
Allemannia	Sonnabend,	28. Octbr.					

Passagepreise: 1. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **165**, 2. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **100**, Zwischendeck Pr. Crt.-Thlr. **55**.

zwischen **Hamburg** und **Westindien**
Grimsby und Southampton anlaufend,
nach St Thomas, La Guayra, Puerto Cabello, Curacao, Colon, Santa Marta, Sabanilla und von Colon (Aspinwall) mit Anschluss via Panama nach allen Häfen des Stillen Oceans zwischen Valparaiso und San Francisco
Dampfschiff Bavaria, Capt. Stahl, am 23. October,
„ Borussia, „ Kühlewein, „ 23. November,
„ Teutonia, „ Milo, „ 23. December.

zwischen **Hamburg-Havana** und **New-Orleans,**
Southampton und Santander anlaufend,

	Von Hamburg:	Von Southampton	Von Santander:	Von New-Orleans:
Saxonia,	28. October.	31. October.	4. November.	6. December.
Vandalia,	18. November.	21. November.	25. November.	27. December.
Germania,	16. December.	19. December.	23. December.	24. Januar.

und ferner alle vier Wochen Sonnabends.
Passagepreise: 1. Cajüte Pr.-Thlr. **180**, Zwischendeck Pr.-Thlr. **55**.
Näheres bei dem Schiffsmakler **August Bolten, Wm. Miller's Nachf., Hamburg.**

No. 33 707. Das Finanzministerium bescheinigt: In Erwägung, dass der mehrjährige Käufer des **Naxos Schmirgels**, Herr J. M. Evans und sein Garant Herr E. Erlanger (Naxos Emerystane Company [limited], deren Vertreter Herr D. Grégoire in Paris war, welcher Herrn P. Fuchs in Ransbach den Alleinverkauf für Deutschland übertragen hatte) trotz direct als auch durch seinen Stellvertreter Herrn Hönischer aufgefordert, das facultative Quantum Schmirgel zu empfangen, die übernommenen Verbindlichkeiten nicht eingehalten haben, sie deshalb ihres Rechtes verlustig erklärt worden sind und eine Wiederverauctionirung zu ihren Lasten des Restes des Schmirgels für die siebenjährige Verkaufsperiode veranstaltet worden ist, deren Zeit mit dem 1. April d. J. anfängt und mit dem 31. August 1875 aufhört.

Bei dem Wiederverkaufe wurden als letzte Höchstbieter die Herren **Karl Kloebe** und **D. Vafiadaki** unter der Garantie der Herren St. Proi und E. Ladopulo erklärt, welchen auch am 6. April 1871 sub No. 14865 unser Beschluss, dass wir das Resultat der Wiederverauctionirung bestätigen, Kund gemacht wurde.

Gegenwärtiges wird ausgestellt dem Herrn D. Banyaki, Stellvertreters und Theilhabers der Herren Karl Kloebe und D. Vafiadaki in Folge seiner Bittschrift vom 6. Juli 1871.

Athen, den 6. Juli 1871.

L. S. — Der Minister der Finanzen **L. Satiropulo.** — Der Secretair **F. Vlachopulo.**

Die Société Véritable Emeri de Naxie, welche, wie vorstehend, von der Griechischen Regierung die Gruben des anerkannt besten Schmirgels auf der Insel Naxos in Pacht erhalten hat, bezeugt hiermit: dass die Herren **Georg Voss & Co.** in Deuben den 28. Juli dieses Jahres von uns eine Schiffsladung des echten Naxos Schmirgels gekauft und erhalten haben.

Syra, den 22. August 1871.

Charles Kloebe, Consul des Deutschen Reichs. — **Stamati C. Proi,** Banquier.

Wir ersuchen unsere geehrten Geschäftsfreunde von Obigem gütigst Kenntniss nehmen zu wollen, und werden den Naxos Schmirgel stets rein und unverfälscht liefern.

Georg Voss & Co.
Deuben bei Dresden.

Zwei tüchtige Bildhauer-Gehilfen können sofort dauernde Beschäftigung erhalten in der Werkstatt für Holzschnitzkunst von **Georg Küchenmeister** in **Rostock.**

Stelle-Gesuch.

Ein erfahrener Schmiedemeister, der in einem grossen Locomotiven - Etablissement functionirt, wünscht als Meister ein Engagement an einer Eisenbahnreparatur-Werkstatt.

Gefl. Offerten sind sub K. O. 513 an die Annoncen - Expedition von **Haasenstein & Vogler** in **Leipzig** erbeten.

Gebrüder Decker & Co.
in Canstatt (Württemberg)

empfehlen die in ihrer Fabrik seit vielen Jahren als Specialitäten verfertigten **eisernen Brücken, Drehscheiben, Schiebebühnen, Weichen, Kreuzungen, Wasserstations-Einrichtungen, fahrbare Laufkrahne** und **Brückenwaagen** bis 1000 Centner Tragkraft, **eiserne Dachconstructionen, Schachtpumpen, Ventilatoren** und **Hebmaschinen** für **Tunnel-Bauten, Dampfmaschinen, Dampfkessel, patentirte American. Universal-Dampfpumpen.**

Einzige Fabrik Deutschlands von Maschinen-Treibriemen nach Amerikanischer Methode.

Die
Gummiwaaren-Fabrik
von
C. SCHWANITZ & Co.
BERLIN,
Müller-Strasse 171a — 172,
liefert jedes Fabrikat aus vulcanisirtem Gummi für technische und andere Zwecke und empfiehlt besonders ihre seit 8 Jahren in den grössten Etablissements angewandten
Maschinen-Treibriemen
bis 36″ Breite in jeder Stärke und Länge für alle Zwecke, vorzüglich für nasse und dampfige Orte geeignet, sowohl Leder- als Guttapercha-Riemen übertreffend, als das beste Fabrikat, das auf den Markt gebracht wird.
Preise billiger als für Lederriemen.
Druck- und Saugeschläuche für Brauereien, Brennereien u. andere Fabriken;
Dichtungs-Platten, Scheiben, Pumpenklappen, Buffer etc.

1869 Leipzig	1869 Altona	1869 Wittenberg
Silberne Med.	Silberne Med.	Silberne Med.

Zehn Medaillen wurden C. SCHWANITZ & Co. für die Vorzüglichkeit ihrer Fabrikate zuerkannt.

Auf Ihr geehrtes Schreiben vom 20. d. M. erwiedere Ihnen ergebenst, dass wir seit Juli v. J. 30 Transmissionslager und 1 Ventilator — letzterer macht 1600 Umdrehungen per Minute — mit Ihrem consistenten Oele im Betriebe haben; der Verbrauch stellt sich bei täglich 11 stündiger Arbeit bis heute auf annähernd 10 Pfund, während in gleicher Zeit der Verbrauch an Schmieröl nach früherer Erfahrung circa 240 Pfund betragen haben würde.

Ich werde diese Masse jetzt auch bei Werkzeug-Maschinen und Locomotiven versuchen lassen.

Hochachtungsvoll

Limburg, den 27. Januar 1868.

Der Ober-Maschinenmeister der Nassauischen Eisenbahn.
gez. Heckmann.

Karlsruhe, den 18. October 1868.

Wir haben das consistente Oel, von Herrn Ingenieur Tovote geliefert, versuchsweise bei einer Transmission in einer Werkstätte verwendet und dabei folgendes Ergebniss erhalten:

Verbrauch nach Quantität:
1/8 des gewöhnlichen Maschinen-Oels,
1/2 der Gessert'schen Olivenschmiere,
1/4 des Vulcan-Oels.

Instrumente zur Messung der Reibungswiderstände standen uns dabei nicht zu Gebot, doch konnten grössere Widerstände bei Verwendung des consistenten Oels nicht wahrgenommen werden.

Es ist daher aus Rücksichten der Sparsamkeit, besonders aber noch wegen der damit verbundenen grossen Reinlichkeit sehr zu empfehlen.

Verwaltung der Grossh. Bad. Eisenbahn-Haupt-Werkstätten.
gez. Delisle.

Wir bestätigen hierdurch, dass wir das von Herrn Civil-Ingenieur Fr. Tovote gelieferte consistente Oel seit mehreren Monaten bei einem Theile unserer Transmissionen angewendet und als ein ganz vorzügliches Schmiermaterial befunden haben, das sich namentlich durch grosse Sparsamkeit im Verbrauch auszeichnet.

Kassel, den 4. Februar 1868.

gez. ppr. Henschel & Sohn.
C. Fichtner.

Das von Herrn Civil-Ingenieur Fr. Tovote bezogene consistente Oel haben wir seit langer Zeit zum Schmieren der Transmissionen und des Ventilators angewendet und hat sich dasselbe als ausserordentlich vortheilhaft erwiesen. — Die damit erzielte Kostenersparniss gegen das früher gebrauchte Schmiermaterial beträgt mindestens fünfzig Procent.

Magdeburg, den 6. März 1869.

gez. ppr. Gräfl. Stolberg'sche Maschinen-Fabrik.
E. Haenel.

Ueber das mir probeweise zur Verfügung gestellte consistente Oel kann ich Ihnen das Zeugniss geben, dass mir ein Material noch nicht zur Verfügung stand, was in dem Grade billig und zugleich die Lager und Achsen vollständig gut erhalten hat.

Nürnberg, den 15. December 1868.

gez. Henzel, Maschinenmeister
der Königl. priv. Bayer. Ostbahnen.

Referenzen.

Fried. Krupp in Essen.
Maschinenbaugesellschaft in Carlsruhe.
Maschinenfabrik in Esslingen.
Maschinenfabrik in Augsburg.
Königl. Berginspection in Heinitz.
Maschinenbaugesellschaft in Nürnberg.

Königl. Saarbrücker Eisenb. in Saarbrücken.
„ **Main-Weser-Eisenb.** in Frankfurt.
„ **Bebra-Hanauer Eisenb.** in Fulda.
Main-Neckar-Eisenbahn in Frankfurt.
Rheinische Eisenbahn in Köln.
Hannoversche Staatsbahn in Hannover.

Kleine Fässer werden zu Versuchen abgegeben und sind nur derart zu beziehen durch

Fr. Tovote, Civil-Ingenieur.
Hannover.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. iur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. -- Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 42.

Erscheint jeden Freitag.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
Adolph Refelshöfer
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins

1871.

Inserate
werden à 1½ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1900 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 8 Thlr. beigelegt.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Elfter Jahrgang.

Leipzig, den 20. October 1871. (Schluss der Nummer: 19. October, Vormittags 11 Uhr.)

Der Pfennig-Tarif.

Der sogenannte Pfennigtarif, durch Artikel 45 der Reichsverfassung den Eisenbahnverwaltungen zur Annahme für die Beförderung von Rohproducten empfohlen und mehrfach, zum Theil allerdings unter behördlichem Einflusse bereits eingeführt, leidet an einem Fehler, welcher die noch weitere Verbreitung desselben verhindert hat und auf welchem angesichts der mit der Einführung einer Vereins-Güterclassification bevorstehenden Tarif- sowie der in naher Aussicht stehenden Münz-Reform aufmerksam zu machen, an der Zeit erscheint.

Der Pfennigtarif ist zusammengesetzt aus einer Transportgebühr von 1 Silberpfennig pro Centner und Meile und aus einer Expeditionsgebühr von 4 Thlrn. für 200 Centner, in welche sich die Verwaltungen der Versand- und Empfangsexpeditionen theilen. Die Zusammensetzung aus diesen Einheitssätzen ist aber keine glücklich gewählte, weil die Transportgebühr zu gering ist, um für alle Fälle die Deckung der Selbstkosten des Transports zu sichern, während die Expeditionsgebühr zu reichlich bemessen ist. Wenn daher der Verkehr eine Bahn nur transitirend berührt, die Verwaltung derselben also von der Expeditionsgebühr nichts und nur die Transportgebühr, d.i. auf die Meile $16^2/_3$ Groschen für den Transport eines mit 200 Centnern beladenen Wagens erhalten soll, den sie in der Regel auch noch leer zurückzuführen und für den sie von jenen $16^2/_3$ Groschen noch 3 Groschen Wagenmiethe abzugeben hat, so tritt häufig der Fall ein, dass die nur im Transit betheiligte Verwaltung die Anwendung des Pfennigtarifs ablehnt. Die zu hoch gegriffene Expeditionsgebühr, bei der sich allerdings Versand- und Empfangsverwaltung ganz wohl befinden, weil sie sich an derselben für die niedrige Transportgebühr schadlos halten können, hat aber andererseits wieder den Nachtheil, dass Transporte auf kürzere Entfernungen rein unmöglich werden, indem für eine Entfernung unter $2_{,1}$ Meilen z. B. der Pfennigtarif sogar theurer wird, als ein aus 3 Silberpfennigen Transportgebühr pr. Centner und Meile und 3 Silberpfennigen Expeditionsgebühr pr. Centner zusammengesetzter Tarif. Man hört dann oft behaupten, dass der Pfennigtarif nur für grössere Entfernungen brauchbar, für geringere Entfernungen aber nicht anwendbar sei. Damit ist aber eben nichts eanders ausgesprochen, als dass die Zusammensetzung des Pfennigtarifs fehlerhaft ist, denn eine richtige Tarifbildung muss für alle Entfernungen angemessene Sätze geben.

Wenn sonach die dem Pfennigtarife zu Grunde gelegten Einheitssätze als richtig nicht anerkannt werden können, so erscheint es nothwendig, dieselben zu berichtigen und dabei dem künftigen auf die Mark zu $^1/_3$ Thaler basirten Münzsystem anzupassen.

Ein Rohproducten-Tarif, zusammengesetzt aus einer Transportgebühr von $0_{,01}$ Mark pr. Centner und Meile und einer Expeditionsgebühr von 6 Mark für 200 Centner zur Theilung zwischen Versand- und Empfangsverwaltung würde Transport- und Expeditionsgebühr in ein richtigeres Verhältniss stellen, als der sogenannte Pfennigtarif, und sich daher zum Ersatz für denselben empfehlen.

Die Transportgebühr von 2 Mark für 200 Centner pr. Meile würde den neuen Tarifsatz den Transitverwaltungen annehmbarer machen und die Expeditionsgebühr von 6 Mark für 200 Centner würde vollkommen zur Deckung derjenigen Kosten des Versands und Empfanges ausreichen, welche als von der Transportweite unabhängig durch die Expeditionsgebühr erstattet werden sollen.

Diese Modification des Pfennigtarifs würde die Wirkung haben, dass die Rohproducten-Frachtsätze für Entfernungen über 18 Meilen zwar höher, für Entfernungen unter 18 Meilen aber billiger würden, als nach dem bisherigen Pfennigtarife. Auch würde dadurch der nicht unberechtigten Agitation gegen die jetzige hohe Expeditionsgebühr die Spitze abgebrochen werden.

Die Tarifreform, welche mit der Feststellung einer Vereins-Güterclassification kommen wird, dürfte eine passende Gelegenheit zum Uebergange vom alten zum neuen Pfennigtarife darbieten.

Zum Reichs-Eisenbahngesetz.

Der in No. 37 dieser Zeitung sich befindende Artikel mit der Ueberschrift: „Zum Reichs-Eisenbahngesetz" ist in mehrfacher Beziehung geeignet, die Discussion über die so sehr auf der Tagesordnung stehende Eisenbahnfrage aufs Neue anzuregen und zu beleben. Es sei mir gestattet, hierzu auch Einiges beizutragen,

doch werde ich mich nur an die Besprechung der dort ausgesprochenen speciellen Wünsche halten.

ad A. Die zwangsweise Einführung von Tag und Nacht laufenden Güterzügen zwischen Hauptverkehrspunkten dürfte insofern nicht geeignet sein, Erleichterung bei starkem Güterandrange zu verschaffen, als letzterer nicht durch lässige Expedition Seitens der Eisenbahnen, sondern durch das zu gleicher Zeit fühlbar werdende Bedürfniss der verschiedenen Kategorien der Geschäftswelt eintritt. Es giebt gewiss keine Bahnverwaltung, welche bei vorhandenem Güterandrang nicht das ihr möglich scheinende ihrer Leistungsfähigkeit anstrebte, um denselben zu bewältigen. Es liegt dies im Interesse jeder Bahn. Nicht die Furcht vor Geldstrafen erzielt ein gutes Beamten-Personal, sondern die Furcht vor Beschränkung des Erwerbes. Durchgehende Züge sind nur für Massentransporte und dort einführbar, wo das Bedürfniss des Verkehrs sie erfordert, eine Anordnung derselben von Oberaufsichtswegen würde stets über das Bedürfniss hinausgehen oder demselben nicht genügen, denn der Apparat der Staatsüberwachung ist meist ein zu schwerfälliger. Wenn von Staatswegen in dieser Beziehung etwas geschehen könnte und sollte, so glaube ich, es wäre dies nur die Ausführung einer Controlle in der Weise, dass staatlich abgeordnete Controlleure die verschiedenen Bahngebiete bereisen und dieselben hinsichtlich ihres Bestandes an Frachten mit Rücksicht auf die zur Stelle befindlichen Wagen revidiren. Es würde dies jeden betheiligten Beamten mehr anspornen, seinen Dienst current zu erhalten, als eine eventuell durch Repartition ihm auferlegte und ihn dann auch meist unschuldig treffende Geldstrafe.

ad B. In gleicher Weise halte ich eine Disposition über die leeren Wagen für nachtheilig. Kann es schon eine Bahnverwaltung nicht übernehmen, sich mit der Vertheilung ihrer leeren Wagen an die einzelnen Verlader zu befassen, weil am Orte der Verladung die verschiedensten augenblicklichen Umstände berücksichtigt werden müssen, so ist dies der Staatsverwaltung natürlich noch weniger möglich. Auch in dieser Beziehung kommt die Selbstverwaltung dem Bedürfniss näher. Staatsdisposition über die Wagen wäre überhaupt nur möglich, wenn sämmtliche Eisenbahnen Eigenthum des Staates wären. Erst dann würde sich der Leerlauf der Wagen etwas vermindern.

ad C. Einstellung von Privatwagen sollte überall ohne Weiteres gestattet sein, doch dürfte dieselbe zur Vermeidung von Nachtheilen für den Eigenthümer nur zu bestimmten Verladungen erfolgen, z. B. zum Transport von Kohlen von Oberschlesien nach Berlin. Freilich verführe jede Bahnverwaltung practischer, wenn sie sich die Wagen bald kaufte, denn ein Wagen, welcher zwischen Be- und Entladung regelmässig eine längere Strecke durchläuft, verinteressirt sich durch die zu vergütenden Achsengelder besser, als manche Eisenbahn, wenn er im ganzen Jahre nur 3 bis 4 Monate in dieser Weise benutzt wird.

ad D. Gegen eine reichsgesetzliche Anordnung einer einheitlichen Administration aller Deutschen Bahnen zur Kriegszeit dürfte einzuwenden sein, dass zu dieser vorübergehenden Administration die erforderlichen Beamten fehlen würden. Blieben bei sämmtlichen Bahnen, wie es ja auch nicht anders sein könnte, die vorher angestellten Beamten im Dienst, so würde jeder derselben doch zunächst immer das Interesse der eigenen Verwaltung wahren und würde dies womöglich grössere Inconvenienzen als jetzt hervorrufen. Man könnte ja doch den Bahnen nicht alles Betriebsmaterial entziehen, man müsste sich auf die gutachtlichen Aeusserungen derjenigen Persönlichkeiten verlassen, die mit den Lokalverhältnissen bekannt wären und man wäre dann im Rade herum auf derselben Stelle, auf der man sich im letzten Kriege befand.

Mehrere Eisenbahnverwaltungen remonstrirten gegen die ihnen aufgegebene Beistellung von Wagen und Locomotiven, so dass es erst der gemessensten Befehle des Ministeriums bedurfte, die Beistellung herbeizuführen. In der Folge würde es nicht anders sein.

ad E. Beschaffung eines allgemeinen Deutschen Wagen-Parks betreffend.

Richtig ist zunächst, dass die Neubeschaffung von Wagen Seitens vieler Eisenbahnverwaltungen nicht Schritt hält mit der Abnutzung und minderen Brauchbarkeit der vorhandenen Wagen und mit der Zunahme des Verkehrs. Erfahrungsmässig nimmt letzterer stetig zu, mag derselbe auch sich nicht gerade immer genau in denselben Linien bewegen. Dieser Zunahme wird meist erst Rechnung getragen, wenn sich dieselbe schon längst durch Wagenmangel in empfindlicher Weise geltend gemacht hat. Es sollte dieselbe aber im Voraus berücksichtigt und für den Verkehrszuwachs die Wagen schon vorhanden sein, wenn er eintritt. — In dieser Beziehung allein dürfte eine Staatsintervention eintreten, weil die Bereithaltung von Transportmitteln für das allgemeine Beste entschieden ebenso nöthig ist, als die Unterhaltung des Transportweges. — Wird von einer Bahn statistisch nachgewiesen, dass sich ihre Einnahme gegen das Vorjahr um so und so viele Procent vergrössert, und ist bekannt, dass ihr Wagenpark zu gewissen Zeiten des Jahres nicht ausgereicht hat, so sollte sie von Aufsichtswegen zu entsprechender Vermehrung des Wagenparks angehalten werden. Die Feststellung, ob bei einer Bahn Wagenmangel vorhanden oder nicht, könnte am besten dadurch bewirkt werden, dass die Bahnen angehalten würden, wöchentlich einen Rapport über die bei ihnen requirirten und demnächst überwiesenen Wagen an das Ministerium einzureichen. Letzteres möchte den Rapport dann durch Veröffentlichung in den Börsenzeitungen bekannt machen, damit etwaige verschönernde Angaben der Bahnverwaltungen berichtigt würden und es könnte dann, glaube ich, allen Theilen Gerechtigkeit widerfahren.

Die Beschaffung eines Deutschen Gesammt-Wagenparks hätte dagegen verschiedene Mängel. Ich will nur einige hervorheben. Der grösste würde die Nichtortsangehörigkeit sein. Wer wäre für die Wagen verantwortlich und wer hätte den Vorzug, wenn auch die Gesammtwagen zur Bewältigung des Gesammtverkehrs nicht hinreichten? Wer nimmt dieselben bei Wagenüberfluss auf? Letzterer ist häufiger vorhanden, als Wagenmangel. Dieser ist keineswegs so andauernd, wie es nach den Zeitungen zu urtheilen, scheint, wenn er auch zu gewissen Zeiten des Jahres, meist in den Wintermonaten, hin und wieder sehr drückend wird. An so zahlreiche Beschaffung von Gesammtwagen, dass sich an keiner Stelle des Reiches irgend welcher Wagenmangel fühlbahr machen könnte, ist nicht zu denken. Der Ertrag würde dann zu den Kosten in zu ungünstigem Verhältniss stehen. — Auch betreffs der Reparaturen würden die Gesammtwagen nur als Stief- oder eigentlich als Waisenkinder behandelt werden; sie wären mit einem Wort heimathlos und es dürfte daher ihre Beschaffung besser unterbleiben.

Habe ich hiernach an den ausgesprochenen Wünschen mehreres auszusetzen gehabt, so will ich ebenfalls einen Wunsch zur Sprache bringen und eventuell gleiche Gelegenheit bieten.

Bereits in Vorstehendem habe ich erwähnt, dass der Wagenmangel keineswegs fortwährend herrscht und ich füge noch bei, dass solcher selten auf allen Bahnstrecken und in Bezug auf alle Wagengattungen zu gleicher Zeit eintritt. Oft könnte eine Bahnverwaltung der andern aushelfen, wenn auf der Stelle des Ueberflusses die Stelle des Bedarfs bekannt wäre. In dieser Beziehung möchte etwas geschehen und würde sich dazu ein Central-Meldebureau eignen und zu empfehlen sein. Dasselbe dürfte verhältnissmässig nicht viel kosten und doch in verschiedener Beziehung Nutzen schaffen. — Würde von jeder Bahn täglich dahin ein Rapport über das Plus und Minus ihres Bestandes an Wagen (gedeckten und offenen Güterwagen, Langholz- und gewöhnlichen Viehwagen) abgegeben und zugleich mitgetheilt, nach welchen Richtungen etwa fehlende Wagen benöthigt sind, so könnte dieses Bureau dann den Bedarfsstellen die Ueberflussstellen telegraphisch mittheilen und es liesse sich in kürzester Frist eine Ausgleichung herbeiführen. Zur Besetzung der betreffenden Stelle müsste aber eine Persönlichkeit ausgewählt werden, welche bereits entsprechende Erfahrungen gesammelt hat, denn es müsste zur Vermeidung unnöthiger Telegraphirungen und eventuell Wagensendungen die Art und die Bewegungen der Frachten beobachtet und auch darauf gesehen werden, dass die

eine Wagengattung statt der andern eventuell zur Verwendung kommen könnte.

Ausser der Vermittelung der Wagenaushilfe müsste Seitens des qu. Bureaus wöchentlich in der Zeitung des Vereins eine generelle Uebersicht des Wagenbedarfs auf Grund der eingegangenen Meldungen unter Mittheilung etwaiger sonstiger Beobachtungen stattfinden. Es würde dies das beste Mittel sein, die fortwährenden und nicht immer in vollem Maasse begründeten Klagen über Wagenmangel zu vermindern und zu beseitigen und das Publikum aufzuklären. Fast für diesen Zweck allein würde sich die Aufwendung der für das beregte Central-Bureau erforderlichen Kosten lohnen.

Sollten vorstehende Zeilen geeignet sein, weitere Besprechungen in dieser Zeitung hervorzurufen, so würde der vorläufige Zweck derselben erreicht sein.

Warschau, im October 1871. A. Beitz.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Berliner Briefe.

(Vom Berliner Eisenbahn-Actienmarkte. Magdeburg-Leipziger E. Thüringische E. Berlin-Lehrte. Berlin-Hamburger E. Niederschlesisch-Märkische E. Arnstadt-Ilmenau-Schwarza. Saal-Unstrutbahn. Posen-Thorn-Bromberger E. Hessische Ludwigsbahn. Alzeybahn. Crefeld-Kreis Kempener Industriebahn. Schleswig-Holsteinische Westbahn.)

** Berlin, 15. October. Die Börse, auch das zunächst nicht von den Zuständen Oesterreichs berührte Geschäft in inländischen Eisenbahnwerthen, hatte doch unter jenen Zuständen in der vergangenen Woche empfindlich zu leiden. Der Geldmarkt war durch die inneren Conflikte Oesterreichs verstimmt, und diese Missstimmung theilte sich dem Markt im Ganzen mit. Bei Beginn der Woche übte auch die Disconto-Erhöhung der Englischen Bank auf 5 Proc. nachtheiligen Einfluss, und später traten die Unruhen an der Croatischen Militärgrenze noch auf, um die Missstimmung vollends zu steigern. Die Umsätze bewahrten einige Lebhaftigkeit daher nur in den leichten Actien. Voran gingen Hannover Altenbekener; Halle-Sorau-Guben hingegen kamen in dieser Woche weniger zur Geltung. Indessen wechselte die Spiellust, die in den Papieren dieser Kategorie augenblicklich ihre beliebtesten Objecte hat, häufig. Bald wurden Rhein-Nahe- und Aachen-Mastricht, bald Märkisch-Posener und Ostpreussische Südbahn von der Coulisse bevorzugt. Das Eingreifen der neu gegründeten Maklerbank, die sich zunächst dieser Actien annahm, unterhielt in denselben eine Bewegung, die bei der fast geschäftsunlustigen Haltung der Börse schwerlich stattgefunden haben würde. Erst am Schlusstage der Woche, als Wiener Nachrichten und Course günstiger telegraphirt wurden, kamen die in ihrer Totalität befriedigend ausgefallenen September-Einnahmen zur Würdigung und wurden an diesem Tage auch schwere Actien, hauptsächlich Rheinische, Köln-Mindener und Bergisch-Märkische wieder mehr beachtet. Die Woche schloss jedenfalls für Eisenbahnactien in günstiger Tendenz. Eisenbahn-Prioritäten behaupteten zwar ihren Coursstand, im Allgemeinen aber war der Verkehr in denselben nicht von Bedeutung.

In der in voriger Woche abgehaltenen Generalversammlung der Actionäre der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft wurde des Ausscheidens des bisherigen Vorsitzenden des Directoriums, Herrn Defoy, nach mehr als 30jähriger verdienstlicher Thätigkeit gedacht und der neu gewählte Geheime Ober-Baurath Koch vorgestellt.

Aus dem in den letzten Tagen veröffentlichten Jahresbericht der Thüringischen Eisenbahn geht hervor, dass die Gera-Eichichter Linie bis zum Jahresschluss fahrbar hergestellt und die Eröffnung des Betriebes nicht weiter gehindert werden wird. Dagegen lässt der Bericht den Zeitpunkt, zu welchem die Bahn von Leipzig nach Zeitz über Pegau vollendet werden wird, noch unbestimmt.

Die landespolizeiliche Abnahme der Eisenbahnstrecke von Lehrte bis zur Grenze der Provinz Hannover hat am 8. d. M. stattgefunden.

In der Hamburger Presse erheben sich Stimmen gegen den beabsichtigten Bau der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft von Wittenberge über Lüneburg zum Anschluss an die Hamburg-Bremer Bahn. Wie schon bekannt ist, hat der Handelsminister die Erlaubniss ertheilt, Behufs Fortführung der Bahn über den Anschlusspunkt hinaus auf Geestemünde die erforderlichen Vorarbeiten vornehmen zu können. Die Direction hat hiervon und gleichzeitig auch von dem Umstande dem Ausschuss Mittheilung gemacht, dass von den für die Wittenberge-Lüneburger Zweigbahn bewilligten 12 Mill. Thlr. trotz vollkommenen Ausbaues 2 Mill. Thlr. werden erspart werden, die mit für das neue Project zu verwenden sind. Da die 12 Meilen lange Linie Jesteburg-Geestemünde nur als secundäre Bahn mit einem Baucapital von ca. 300 000 Thlrn. pro Meile gedacht sei, so würden nur etwa 1½ Mill. Thlr. neu aufzubringen sein.

Man spricht von der Absicht der Niederschlesisch-Märkischen Direction, zur Abkürzung ihrer Hauptlinie einen Bahnstrang von Breslau über Nippern, Parchwitz, Lüben, Polkwitz, Neustädtel, Naumburg bis Sorau zu legen. Die Abkürzung würde circa 7 Meilen betragen. — Eine andere neue Verbindung wird zwischen den Städten Sagan, Freistadt und Neusalz zum Anschluss der projectirten Linie Löbau-Sagan an die Oder beabsichtigt.

In Thüringen glaubt man, der Zeitpunkt sei gekommen, um die Bahnlinie Arnstadt-Ilmenau-Schwarza, ein oftmals besprochenes Project endlich zur Ausführung gebracht zu sehen. Den sechsten Theil der veranschlagten Bausumme, 1 Mill. Thlr., haben die anliegenden Gemeinden aufzubringen sich verpflichtet. Das geschäftsführende Comité in Arnstadt verhandelt bereits mit einem Consortium wegen der Capitalbeschaffung. — Die Adjacenten der Saal-Unstrutbahn, haben 1 Mill. Thlr. Stammactien übernommen; das Consortium zur Unterbringung von 1 640 000 Thlrn. Prioritäts-Actien à 5 Proc. wird in nächster Zeit dieses Papier an die Börse bringen.

Die Linie Posen-Inowraclaw-Bromberg der Posen-Thorn-Bromberger Bahn ist vollendet. Die Eröffnung des Güterverkehrs soll demnächst erfolgen. Der Personenverkehr kann erst nach vollständiger Fertigstellung der Bahnhöfe beginnen. Die Eröffnung der Strecke Thorn-Jablonowo, die zum 18. d. M. beabsichtigt war, wird jetzt erst für die Mitte des November erwartet.

Der Verwaltungsrath der Hessischen Ludwigsbahn hat die Concession zum Bau einer festen Brücke über den Rhein nach Biebrich nachgesucht. Diese Brücke würde eine directe Schienenverbindung zwischen Mainz und Wiesbaden und den Anschluss der Hessischen Bahnen an die Nassauische Staatsbahn vermitteln. Davon abgesehen, steht mit diesem Project auch der Plan in Verbindung, von Wiesbaden eine Bahn über Schwalbach nach Diez und Wissen zu bauen.

Auf der Strecke Mainz-Gonsenheim der Alzeybahn wird in diesen Tagen die Schienenlegung beginnen. Bei einigermaassen begünstigender Witterung hofft man, die Bahn bis Mitte December bis Alzey fahrbar zu machen.

Die Fertigstellung der Crefeld-Kreis Kempener Industriebahn auf den bis jetzt noch nicht befahrenen Strecken soll dergestalt beschleunigt worden sein, dass man die Eröffnung schon zum 20. d. M. in Aussicht stellt. Im Laufe des Winters soll die Weiterführung der Bahn von Hüls nach Moers in Angriff genommen werden. Ebenso hofft man bald die Concession zum Bau von Viersen nach Roermond zu erhalten.

Die Bahnlinie Boxtel-Wesel ist jetzt definitiv festgestellt. Am 20. v. M. hat hier zwischen dem diesseitigen und dem Niederländischen Commissar die Auswechselung der betreffenden Verträge stattgefunden. Die Linie ist Boxtel-Gennep-Cleve-Wesel.

Das Gesammtcomité des Schleswig-Holsteinischen Westbahn-Projects hat beschlossen, vorerst nur die Bahnstrecken Itzehoe-Wilster-Talepfahl(?)-Meldorf-Heide auszuführen.

* **Breslau-Warschauer Bahn (Preussische Abtheilung).** Aus Veranlassung der in den nächsten Tagen stattfindenden Eröffnung des Betriebes der Strecke Oels-Poln. Wartenberg der Breslau-Warschauer Eisenbahn haben die Commissarien des Verwaltungsrathes der gedachten Bahn mit der Direction der Rechte-Odcrufer-Eisenbahn einen Vertrag über die gemeinschaftliche Benutzung des Bahnhofes Oels abgeschlossen, sowie alle diejenigen Vereinbarungen getroffen, welche zur Belebung des Verkehrs auf diesen beiden Eisenstrassen dienen können.

—tz **Magdeburg-Leipziger Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1870.)

Im Jahre 1870 umfasste das Unternehmen der Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft:

1) die Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn ($15{,}_{77}$ Meilen) nebst der Schönbeck-Stassfurter Eisenbahn und deren Zweigbahnen ($4{,}_{20}$ Meilen),
2) die am 1. August 1869 eröffnete Nordhausen-Nixeier Bahn von $3{,}_{31}$ Meilen, deren Betrieb die Königl. Eisenbahn-Direction in Hannover übernommen hat,
3) von der Halle-Casseler Bahn die Strecke Halle-Arenshausen von 22 358 Meilen ($22{,}_{2}$ Tarifmeilen).

Das Anlage-Capital beträgt für die Magdeburg-Leipziger und Schönbeck-Stassfurter etc. Bahnen, sowie für die Nordhausen-Nixeier Strecke 12 950 000 Thlr. (davon 5 250 000 Thlr. in Stamm-Actien) und pro Meile Bahnlänge 595 698 Thlr., für die Halle-Casseler Bahn (nach Abzug der Betriebs-Ueberschüsse) 10 348 111 Thlr. und pro Meile Bahnlänge 462 837 Thlr. Für die im Bau begriffene Strecke Arenshausen-Cassel waren 1 054 650 Thlr. bis ult. 1870 verausgabt.

An Betriebsmitteln waren vorhanden: Für die Magdeburg-Leipziger Eisenbahn 64 Locomotiven mit Tendern, 147 Personenwagen mit 6262 Plätzen und 1795 Gepäck- und Güterwagen mit einer Tragfähigkeit von 302 625 Ctrn.; für die Halle-Casseler Bahn 36 Locomoven mit Tendern, 120 Personenwagen mit 5700 Plätzen und 845 Gepäck- und Güterwagen mit einer Tragfähigkeit von 178 020 Ctrn.

Im Jahre 1870 haben die Locomotiven auf der Magdeburg-Leipziger Bahn 165 247 und auf der Halle-Casseler 117 441 Nutzmeilen zurückgelegt.

Die Verkehrs-Resultate des Jahres 1870 waren folgende:

1) Auf der Magdeburg-Leipziger und der Schönebeck-Stassfurter Bahn nebst Zweigbahnen wurden befördert: 6399 Personen in der I. Classe, 161 286 in der II., 853 663 in der III. und 409 460 in der IV. Classe, zusammen 1 430 808 Personen (darin sind enthalten 7420 Auswanderer und 147 125 Militairs), 469 520 Ctr. Eil- und 29 342 349 Ctr. Frachtgüter. Gegen das Vorjahr sind zwar 50 882 Personen = $3_{,69}$ Proc. und 125 099 Ctr. Güter = $0_{,43}$ Proc. mehr befördert, da aber die Einnahmen für Güter erheblich geringer waren, so sind die Einnahmen um 92 058 Thlr gefallen. Durchschnittlich hat jede Person $5_{,06}$ Meilen und jeder Ctr. Gut $6_{,19}$ Meilen durchfahren und es betrug die Einnahme per Person und Meile $2_{,5}$ Sgr. und per Centner und Meile $3_{,04}$ Pf. Auf eine Meile kommen im Durchschnitt 76 383 Personen und 1 539 711 Centner.

Die Einnahmen haben betragen: für Personen 593 039 Thlr., für Gepäck 11 115 Thlr., für Equipagen und Fahrzeuge 14 004 Thlr., für Eilgüter 129 616 Thlr., für Postgüter 4688 Thlr., für Viehtransport 90 845 Thlr.,. für Frachtgüter 1 427 170 Thlr., für Privat-Depeschen (Ueberschuss 1828 Thlr., aus verschiedenen Quellen (einschliesslich von 99 834 Thlrn. Einnahmen der Nordhausen-Nixeier Bahn) 303 680 Thlr., überhaupt 2 576 026 Thlr., pro Meile Bahnlänge und 129 000 Thlr.

Die Ausgaben haben betragen: für die Bahnverwaltung 236 999 Thlr., für die Transport-Verwaltung 965 521 Thlr. und für die allgemeine Verwaltung 73 230 Thlr., zusammen 975 750 Thlr. Die Kosten der Bahnunterhaltung betrugen pro Meile Geleis 5472 Thlr., die Ausgaben für die Transportverwaltung 3 Thlr. 27 Sgr. 5 Pf., die Gesammt-Ausgaben 48 861 Thlr. pro Meile Bahnlänge und 5 Thlr. 22 Sgr. 3 Pf. per Nutzmeile. Von den Einnahmen absorbirten dieselben $37_{,88}$ Proc.

Als Ueberschuss verblieben 1 600 276 Thlr. resp. 80 134 Thlr. pro Meile. Hiervon wurden verwendet: 282 469 Thlr. zur Verzinsung und 73 400 Thlr. zur Amortisation der Prior.-Obligationen, 96 216 Thlr. wurden an die Leipzig-Dresdner Verwaltung als Antheil für die Strecke auf Sächsischem Gebiete gezahlt, 4762 Thlr. der Pensions- etc. Casse überwiesen und 156 103 Thlr. zu verschiedenen Zwecken verausgabt (darunter 96 953 Thlr. für die Nordhausen-Nixeier Strecke). Von dem verbliebenen Reste wurden 95 156 Thlr. Eisenbahnsteuer bezahlt und 630 000 Thlr. als Dividende (12 Proc. pro Actie, gegen $14_{,5}$ Proc. im Vorjahre) vertheilt.

Der Reservefonds hatte einen Bestand von 155 500 Thlrn., der Erneuerungsfonds von 262 622 Thlrn., die Pensionscasse von 202 798 Thlrn. und die Waisencasse von 17 374 Thlrn.

2) Auf der Strecke Halle-Arenshausen wurden befördert: 1240 Personen in der I. Classe, 41 645 in der II., 203 858 in der III., 354 684 in der IV. Classe, 24 202 Militairs auf gewöhnliche Billets und 165 727 auf Requisitionsscheine, zusammen 791 356 Personen, d. i. 72 147 = $10_{,03}$ Proc. mehr wie im Vorjahre. Im gewöhnlichen Verkehre hat jede Person $4_{,81}$ Meilen und mit Militär-Transporten $20_{,68}$ Meilen durchfahren, die specifische Frequenz betrug im gewöhnlichen Verkehre 135 041 und im Militair-Verkehre 153 718 Personenmeilen pro Meile Bahn. Pro Person und Meile sind eingenommen: im gewöhnlichen Verkehre $2_{,26}$ Sgr. und im Militair-Verkehre $1_{,131}$ Sgr. Ferner wurden befördert: 28 266 Ctr. Gepäck, 184 489 Ctr. Eilgut, 7644 Ctr. Postgut, 491 599 Ctr. der Normalclasse, 4 258 908 Ctr. der ermässigten Classen, 3 754 579 Ctr. zu Special-Tarifen, überhaupt 8 697 219 Ctr. Eil- und Frachtgüter, sowie 427 192 Fahrzeuge und Vieh. Gegen das Vorjahr wurden 1 062 783 Ctr. = $13_{,14}$ Proc. mehr befördert. Jeder Centner hat durchschnittlich $8_{,9}$ Meilen durchfahren, die specifische Frequenz berechnet sich auf 3 891 118 Centnermeilen und die durchschnittliche Einnahme pro Centner und Meile auf $2_{,90}$ Pf.

Die Einnahmen haben betragen: für Personen 226 472 Thlr., für Truppen- und Gefangenen-Transporte 129 575 Thlr., für Frachten 549 983 Thlr., für Gepäck 3331 Thlr., für Eilgut 53 312 Thlr., für Pferde 106 526 Thlr., für Hunde 231 Thlr., für andere Thiere 11 403 Thlr.. für Equipagen 382 Thlr., für Fahrzeuge etc. 56 468 Thlr., an Extraordinarien 2658 Thlr., aus sonstigen Quellen 63 659 Thlr , zusammen 1 204 000 Thlr., beziehungsweise pro Meile Bahnlänge 53 846 Thlr., gegen das Vorjahr mehr 318 092 Thlr. = 35, 1 Proc.

Ausgegeben wurden: für die Bahn-Verwaltung 201 285 Thlr., für die Transport-Verwaltung 379 837 Thlr. und für die allgemeine Verwaltung 19 633 Thlr., zusammen 600 755 Thlr., pro Meile Bahnlänge 26 867 Thlr., gegen das Vorjahr mehr 166 770 Thlr. = $38_{,43}$ Proc. Die Ausgaben absorbirten $49_{,9}$ Proc. der Einnahmen.

Als Ueberschuss sind 603 245 Thlr. = 26 979 Thlr. pro Meile = 151 322 Thlr. oder $33_{,49}$ Proc. mehr als 1869 — verblieben, welche Summe dem Baufonds überwiesen ist.

⊙ Aus Bayern. (Georgensgmünd-Spalt. Augsburg-Ingolstadt. Mühldorf-Cham.)

München, 16. October. Mit dem Bau der $1_{,9}$ Stunden langen Vicinalbahn von Georgensgmünd nach Spalt wird noch in diesem Monate begonnen werden. Der Rohbau ist auf 70 518 fl. veranschlagt. Die Bauvollendung geschieht voraussichtlich im nächsten Sommer. Der Erwerb des Grund und Bodens ist erfolgt. Technische Schwierigkeiten kommen nicht vor.

Die Paarthalbahn Augsburg-Ingolstadt, sowie der Theil der Lechfeldbahn von Kaufering nach Landsberg wird demnächst in Bau-Angriff genommen werden. Die Bausektion Augsburg ist bereits besetzt. Durch Vollendung der ersteren und der Lechfeldbahn wird der Bahnhof Augsburg auch in strategischer Beziehung höchst wichtig, besonders für Süddeutschland, weil dann die Haupt- und Landesfestungen Ulm, Ingolstadt und das für militärische Zwecke berühmt gewordene Lechfeld mittelst Schienensträngen verbunden werden. Lechfeld wird bekanntlich künftig ein Hauptsammelplatz für Truppen. Ebenso wird die Paarthalbahn den kürzesten Weg zwischen Böhmen und der Schweiz herstellen und Augsburgs grossem Handel und Industrie neue Bezugsquellen eröffnen.

Die Detailprojectirung der von der Ostbahn-Gesellschaft auszuführenden Bahnlinie Mühldorf-Straubing-Cham wird binnen wenigen Wochen vollendet und sofort zum Bau geschritten werden. Bausektionen werden in Neumarkt, Gangkofen, Landau, Straubing (zwei) und in Cham errichtet werden.

Wiener Briefe.

♂ Wien, am 17. October. (Vom Eisenbahn-Actienmarkte. Oesterr. Staatsbahn. Sternberg-Oesterr.-Preussische Grenze. Nagy-Karoly-Szatmar. Kaschau-Oderberger Bahn.)

Die Lage war stets verworren. Der biblische Widder, welcher im Gestrüppe derart mit den Hörnern verwickelt ist, dass er nicht los kommen kann und als Opfer fällt, ist das passendste Bild für das „wahrhafte Oesterreicherthum", das von dem Jesuitenbruder Hohenwart und seinem geistverwandten Collegen inaugurirt wurde. Wo kann das hinaus, was da innerhalb Ciss- und Translataniens am gesunden Menschenverstande Seitens einer unzurechnungsfähigen Regierung gesündigt wird! Die staatserhaltenden Elemente werden in den Hintergrund gedrängt und mit bankerotten, verkommenen, hochverrätherischen Nullitäten Pakte geschlossen, um die Intelligenz, den Fortschritt, die Kräftigung des Reiches zu hintertreiben und den nach vorwärts eilenden Strom der Geschichte zurück zu stauen in das enge Bett der mittelalterlichen Bornirtheit, Intoleranz und Verkehrtheit.

Unter solchen verzweifelten Verhältnissen darf es nicht Wunder nehmen, dass Oesterr. Papierrente auf 57 und Silberrente auf 68 herabgekommen sind. Ebenso geht es mit den andern Werthen. Neue Eisenbahnactien bilden eine Ausnahme und es concentrirt sich auf dieselben das Hauptgeschäft. Zu den Nachrichten über die schlechte Französische Ernte kamen noch jene über den starken Preisaufschlag des Amerikanischen Getreides, welches heuer nicht auf den Europäischen Märkten concurriren kann. Bei derartigen Exportaussichten escomptirt man gewöhnlich die Zukunftsdividenden und so stiegen auch, mit Ausnahme der Prag-Duxer-Bahn-Actien, fast alle Bahnpapiere. Wesentlich höher notirten: Alföldér 182, Böhmische Nordbahn 141½, Böhmische Westbahn 282, Buschtêhrader lit. B 225, Carl-Ludwigsbahn 261, Elisabethbahn 239½, Franz-Josefbahn 206, Fünfkirchen-Barcser 171, Graz-Köflacher 295, Czernowitz 171, Linz-Budweiser 203, Mährisch-Schlesische 137, Oesterr. Nordwestbahn, die ihren Znaim-Stockerauer Flügel vollendet hat, 218, Staatsbahn 382, Südbahn 198, Pardubitzer 175, Theissbahn 243, Ungar. Ostbahn 113, Tramway 219.

Was die weiteren Vorgänge auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens anbelangt, möchte ich zunächst Ihre Aufmerksamkeit auf die Reorganisation des Dienstes bei der Staatsbahngesellschaft lenken und hierbei bemerken, dass mit dem Inslebentreten derselben eine wesentliche Erleichterung und Vereinfachung des Dienstes Platz greift.

Die zu dem Behufe erlassene Dienst-Vorschrift lautet wie folgt:

„In Anbetracht der in letzterer Zeit sich mehr und mehr steigernden Ausdehnung und Entwickelung der Beziehungen und Geschäfte der Gesellschaft;

ferner in Anbetracht, dass es den Interessen des Dienstes entspricht, dass der General-Director-Stellvertreter Herr Hofrath Ritter von Engerth seine Thätigkeit ganz den allgemeinen Geschäften der Gesellschaft widme;

endlich, dass es aus gleichen Gründen entsprechend erscheint, den Bahnerhaltungsdienst vom Baudienste, welch' letzterer eigenen Organen vorbehalten bleiben muss, zu trennen;

werden gemäss Verwaltungsraths-Beschlusses vom 13. October 1871, die technischen Dienstzweige der Gesellschaft wie folgt reorganisirt:

Art. 1. Diese Dienstzweige werden drei Directionen bilden, deren Benennungen die folgenden sein werden:

Betriebs-Direction,
Bau-Direction und
Domänen-Direction.

Art. 2. Die Betriebs-Direction begreift folgende Dienstzweige in sich:
den Verkehrs- und commerciellen Dienst (Sect. F),
den Zugförderungs- und Werkstättendienst (Sect. E),
den Bahnerhaltungs- und Bahnaufsichtsdienst, sowie die Ausführung der auf den im Betriebe stehenden Bahnen nothwendigen Neubauten von untergeordneter Bedeutung (Theil der Sect. G),
die Material-Verwaltung (Sect. I).

Art. 3. Die Baudirection ist mit dem Baue der neuen Linien, sowie mit den Neubauten auf den im Betriebe stehenden Bahnen betraut, falls solche eine hinreichende Bedeutung haben, um hierzu eine eigene, von dem Bahnerhaltungsdienste unabhängige Bauleitung zu bestellen.

Art. 4. Die Domänen-Direction behält ihren gegenwärtigen Wirkungskreis.

Art. 5. An der Spitze dieser drei Directionen, des Betriebes, des Baues und der Domänen, steht je ein Director, welcher unmittelbar von der General-Direction abhängt, dem alle übrigen Beamten der betreffenden Direction unterstehen, und welcher mit dem ihm unterstehenden Personale direct correspondirt.

Art. 6. Die Herren Kopp, von Ruppert und Lecointe sind und bleiben beziehungsweise mit der Betriebs-, Bau- und Domänen-Direction betraut.

Art. 7. Vorstehende Organisation tritt mit 1. November 1871 in Wirksamkeit".

Es wird demnach der technisch-commercielle Betrieb in der Weise reorganisirt, wie dies für den Bahndienst am zweckmässigsten erscheint.

Mich freut es, constatiren zu können, dass die im Buche „Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahn-Angelegenheiten", von Eduard Kafka (ersch. 1868 bei Herzfeld u. Bauer in Wien) enthaltenen Ideen sich endlich bei den Bahnverwaltungen realisiren.

Seite 131 dieses Buches heisst es unter Anderm: „Für jede Bahnverwaltung reichen drei Sectionen vollkommen hin, und zwar: 1) Verwaltung, 2) technisch-commercieller Betrieb, 3) Bau".

Die intelligente Leitung der Staatseisenbahngesellschaft hat dieses Princip nunmehr adoptirt und den Dienst danach organisirt.

Das letzthin erschienene Reichsgesetzblatt veröffentlicht die Concessionsurkunde zum Bau und Betriebe einer Locomotivbahn von Sternberg im Anschluss an die Mährisch-Schlesische Nordbahn über Mährisch-Neustadt, Mährisch-Schönberg, Hannsdorf und Grulich an einen Punkt der Eisenbahnlinie Wildenschwert-Mittelwalde nächst der Oesterreichisch-Preussischen Grenze. Concessionäre sind: die Firma „Gebrüder Klein", Eduard Oberleithner, Carl Oberleithner, Alois Scholz, Ignaz Seidl, Carl Siegl sen., Franz Leischner und die Firma „Hielle und Diettrich". Die hauptsächlichsten Bestimmungen der Urkunde sind:

Die Vergebung der Bauarbeiten hat unter der Controle des Handelsministeriums stattzufinden. Der Unterbau der Bahnlinie kann auf die Anlage Eines Geleises beschränkt werden. Die Staatsverwaltung ist jedoch berechtigt, auf die Herstellung des Unterbaues für das zweite Geleise, sowie auf dessen Legung in jenen Strecken, wo sie es für nothwendig findet, in dem Falle zu dringen, wenn der jährliche Rohertrag während zwei auf einander folgender Jahre nach Refundirung der allfälligen Staatsvorschüsse und unter Voraussetzung der ordnungsmässig erfolgter Dotirung des Reservefonds (§ 18) die Summe von 160000 fl. in Silber per Meile überschreitet.

Die Concessionäre sind verpflichtet, den Bau der concessionirten Bahn binnen Einem Jahre vom Tage der Concessionsertheilung zu beginnen, innerhalb weiterer zwei Jahre zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben. Für Erfüllung dieser Verpflichtung haben die Concessionäre eine Caution im Betrage von 100000 fl. Oester. W. geleistet.

Die Höhe der Fahr- und Frachtpreise wird folgenden Begrenzungen unterworfen: a) Maximaltarif per Oesterr. Meile und zwar bei Reisenden die Person: für die 1. Classe 30 kr., für die 2. Classe 25 kr., für die 3. Classe 15 kr., für die 4. Classe (Stehwagen) 9 kr. Bei Schnellzügen dürfen diese Tarife um 20 Proc. erhöht werden. b) Maximaltarif bezüglich der Waaren bei gewöhnlicher Geschwindigkeit per Zoll-Ctr. und Meile: für die 1. Classe $1_{,95}$ kr., für die 2. Classe $2_{,25}$ kr., für die 3. Classe 3 kr.

Ausnahmsweise haben für folgende Gegenstände bei vollen Wagenladungen nachstehende Frachtsätze zu gelten:

	für die ersten 5 Meilen	für weitere Entfernungen
	Kreuzer Oesterr. Währung	
1. Getreide und Salz	1,5	1,4
2. Brenn- und Schnittholz	1,2	1,0
3. Mineralkohle, Cokes, gepressten Torf, Erze und Eisen-Flossen, Bau- und Kalksteine	1,0	0,8

Eine entsprechende Herabsetzung der Fahr- und Frachtpreise sammt Nebengebühren anzuordnen, steht der Staatsverwaltung jedenfalls zu, sobald das Reinerträgniss der letzten zwei Jahre 10 Proc übersteigt.

Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, eine Actiengesellschaft zu bilden und zur Aufbringung der erforderlichen Geldmittel auf Ueberbringer oder auf Namen lautende Actien und Prioritäts-Obligationen auszugeben, welche auf den Oesterreichischen Börsen verhandelt und amtlich notirt werden dürfen. Es darf jedoch nur ein solcher Betrag von Prioritätsobligationen ausgegeben werden, dass deren mindestens 4%ige Verzinsung die Jahressumme von 336000 fl. Oesterr. W. in Silber nicht überschreitet. Die durch Prioritätsobligationen aufgebrachte Summe darf drei Fünftel des Anlagecapitals nicht überschreiten.

Die Zinsengarantie der Staatsverwaltung kann für die Prioritätsobligationen vom Tage der Ausfertigung derselben an über Verlangen der Concessionäre unter der Bedingung zugestanden werden, dass für die Berichtigung der Zinsen angemessene Sicherheit geleistet wird.

Für die concessionirte Bahn wird vom Staate die Garantie eines jährlichen Reinerträgnisses bis zum Gesammt-Maximalbetrage von 336000 fl. Oesterr. W. in Silber für die Dauer der Concession zugesichert, so zwar, dass wenn das jährliche Reinerträgniss den garantirten Betrag nicht erreichen sollte, das Fehlende von der Staatsverwaltung zu ergänzen sein wird. Die Garantie hat mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes auf der ganzen concessionirten Linie in Wirksamkeit zu treten.

Wenn der Reinertrag der Bahn die garantirte Jahressumme überschreitet, ist die Hälfte des diesfälligen Ueberschusses sogleich zur Rückzahlung des geleisteten Vorschusses sammt Zinsen an die Staatsverwaltung bis zur gänzlichen Tilgung abzuführen.

Nach Ablauf des ersten Betriebsjahres wird ein Reservefonds gebildet, der zur Deckung aussergewöhnlicher Ausgaben, Nachbeschaffungen von Betriebsmitteln und Betriebsvorkehrungen sowie zu Neubauten und Erweiterungen bestimmt ist. Demselben wird überwiesen: a) der etwaige Rest des Baucapitals, b) der Betrag verjährter Zinsen und Dividenden, c) ein Zuschuss von 5 Proc. der Hälfte des die garantirte Jahressumme überschreitenden Reinertrages, d) die Erlöse aus dem Verkaufe alter Materialien des Oberbaues und der Betriebsmittel.

Für die Bahn werden überdies folgende finanzielle Begünstigungen ertheilt. a. Die Befreiung von der Einkommensteuer und der Entrichtung der Coupons-Stempelgebühren so wie von jeder Steuer, welche etwa durch künftige Gesetze eingeführt werden sollte, während der Bauzeit und durch fünfzehn Jahre vom Tage der Betriebseröffnung. Für die Staatsvorschüsse ist von der Unternehmung keine Einkommensteuer zu bezahlen. b. die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle Verträge, Eingaben und sonstigen Urkunden zum Zweck der Capitalsbeschaffung sowie des Baues und der Instruirung der Bahn bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung; c. die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für die erste Ausgabe der Actien und Prioritätsobligationen, mit Einschluss der Interimsscheine sowie der bei der Grundeinlösung auflaufenden Uebertragungsgebühr.

Die Dauer der Concession wird auf neunzig Jahre vom Tage der Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Eisenbahn festgesetzt.

Wie aus Transleitanien gemeldet wird, ist auf der zu Ende des vergangenen Monats eröffneten Eisenbahnstrecke Nagy-Karoly-Czatmar bereits eine Stockung eingetreten, indem nämlich die provisorischen Brücken dieser Strecke schon nach kurzem Gebrauch derart unbrauchbar wurden, dass die Eisenbahncommunication zwischen Czatmar und Nagy-Karoly aufs Neue stockt.

Bezüglich der Kaschau-Oderberger Bahn berichtet man, dass dieselbe am 15. November d. J. dem Verkehre übergeben werden soll. Die Bauunternehmer haben den Bau forcirt und werden die Bahn um ein Jahr früher eröffnen, weil sie das Anlagecapital früher fruchtbar machen wollen.

Personalnachrichten.

Bayerische Ostbahn. Der Bahnhofinspector F. C. Jörres in Regensburg und der Maschinenmeister Frdrch. Reimherr ebendaselbst erhielten die nachgesuchte Entlassung aus dem Ostbahndienste. (Beide erhielten hervorragende Stellen bei den Türkischen Bahnlinien.)

Directe Verkehre und Tarifwesen.

Der Verwaltungsrath der Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn hat in anerkennungswerther Weise zur Willfahrung der Wünsche des Fruchthandel treibenden Publicums dahin gehend, dass die für den Norddeutsch-Galizischen Verband-Güterverkehr bestehenden ermässigten directen Getreide-Frachtsätze auch dann zur Anwendung gelangen mögen, wenn die Verwendung im gebrochenen Verkehre über Lemberg hinaus erfolgt, welcher Fall in Folge der Galizien eigenthümlichen Exort-Conjuncturen überaus häufig einzutreten pflegt, beschlossen, einen ermässigten Tarif für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten und Oelsaaten, dann Malz, Kleie und Mehl in Sendungen von mindestens 100 Zollcentnern zu einem Frachtbriefe von Stationen der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn mit der Bestimmung nach und über Lemberg aufzustellen und den Beginn der Wirksamkeit auf den 15. d. Mts. festzusetzen.

Zur Bewältigung des Getreideexportes wurde ein Theil des Contingent-Wagenparkes der Süddeutschen Route einberufen, zu welchem die Wagen der Oesterr. Staats- und Kaiserin Elisabethbahn, ferner der Bayerischen, Württemberg'schen und Badischen Staatsbahnen beigestellt werden. Diese Contingentwagen sind mit der Aufschrift „Getreidetransport via Salzburg (oder Simbach)" versehen und müssen unaufgehalten direct bis Wien, resp. Rangirbahnhof Penzing verkehren.

Zu den Tarifen für den Bayerisch-Hessischen Güterverkehr vom 1. Juli v. J. ist der II. Nachtrag erschienen, welcher am 1. October in Giltigkeit getreten ist.

Zu dem Tarife I für den Hannover-Bayerisch-Oesterreichischen Güterverkehr vom 15. November 1869 ist der I. Nachtrag erschienen, welcher neue Frachtsätze enthält für den Verkehr von und nach Stationen der Hannover'schen-, desgleichen der Braunschweig'schen- und der Westfälischen Bahn.

Ausland.

i. — **Italien. (Linie Modane-Chambery-Paris dem Verkehr eröffnet.)**

Turin, 13. October. Die Französische Mittelmeer-Eisenbahn-Gesellschaft hat veröffentlicht, dass sie vom 16. dieses einen provisorischen Dienst auf der Bahnstrecke von Modane bis Saint Michel einrichtet, aber nur Eilzüge, sowohl für Personen als für Gepäcke, Waaren und Vieh. Die Station von Turin-Porta nuova giebt demgemäss vom 16. an Fahr- und Frachtkarten aus nach den vorzüglichsten Stationen der Linie von Modane bis Paris und von Lyon bis an das Mittelländische Meer. Dieselbe übernimmt auch den Transport mit Eilzug, von Vieh, für die Stationen Grenoble, Genf, Lyon, Macon und andere.

Ebenso werden alle anderen Stationen der Eisenbahnlinie den Transport, resp. die Expedition mit Eilzug für die Französischen Stationen und zwar von Modane nach Paris, Lyon und Mediterranée überwachen.

Die Eröffnung der Eisenbahnstrecke von San Gavino-Marrcebbio, welche am 20. dieses stattfinden sollte, ist bis auf den 30. November verschoben worden, da bei einer solchen Frist die ganze Linie bis Cristano vollendet und eröffnet werden kann, und jene Inauguration wird durch die Anwesenheit des Prinzen Humbert gefeiert werden, der sich eigens nach Sardinien begeben wird.

Juristisches.

Rechtsfall. Hinsichtlich der Zulässigkeit der Aufhebung der Garantie für Lieferzeit durch die Eisenbahn für ausserordentliche Verkehrsverhältnisse theilen wir nachstehenden Auszug aus den Entscheidungsgründen des Handelsgerichts Carlsruhe vom 29. März d. J. „in Sachen Ries gegen Fiscus" mit, welcher zugleich das Thatsächliche des Falles enthält und in weiteren Kreisen von Interesse sein dürfte:

Am 5. December v. J. übergab Georg Förster von hier Namens des Klägers der hiesigen Eisenbahngüterexpedition 9095 Pfd. grünen unverarbeiteten Tabak zur Beförderung an den Kläger nach Gmünd.

Diese Waare wurde in einem besonderen Wagen verladen und kam am 23. December v. J. an ihrem Bestimmungsorte an, wo sie aber vom Kläger nicht angenommen wurde.

Diese Thatsachen wurden von beiden Theilen übereinstimmend vorgetragen.

Wie der Kläger weiter behauptet, erlitt sein Tabak, welcher in Folge der lange aufgeschichteten Lagerung im Wagen versport und weiss geworden sein soll, einen Schaden, den die auf sein Gesuch von dem Königl. Württembergischen Oberamtsgericht Gmünd ernannten Sachverständigen am 10. Januar d. J. auf 293 fl. schätzten, und der sich seitdem noch erhöhen, ja vielleicht bis zum Werthe des zu 1728 fl. 45 kr. angeblich angekauften Tabaks ansteigen könne.

Auf den Grund dieser weiteren, beklagter Seits jedoch mit Nichtwissen beantworteten Behauptung des Klägers und weil nach dem betreffenden Reglement der aufgegebene Tabak innerhalb 5 Tagen hätte eintreffen sollen, sowie unter Bezug auf Artikel 394 H.-G.-B. stellt der Kläger folgende Begehren:

Der Beklagte solle für schuldig erklärt werden

1) an ihn eine Entschädigung von 1728 fl. 45 kr., eventuell
2) nebst der Herausgabe des Tabaks als Entschädigung für dessen Minderwerth bis zum 10. Januar d. J. 293 fl. und für den Fall der Tabak seit dem in seinem Werthe weiter herabgegangen sein sollte, eine verhältnissmässig grössere Entschädigung zu bezahlen etc.

Der Klage überhaupt steht die Einrede entgegen, dass die Direction der Grossh. Verkehrs-Anstalten durch eine Bekanntmachung vom 22. November 1870 in Rücksicht auf die durch die Kriegsereignisse hervorgerufene Störung des regelmässigen Güterverkehrs mit Genehmigung des Grossh. Handelsministeriums unter vorübergehender Modification der Bestimmungen des Reglements und der Tarife verschiedene, nothwendig gewordene Maassnahmen zusammengestellt und ergänzt hat; worunter zuerst diejenige steht, dass zwar die Annahme und Beförderung von Gütern in Eil- und gewöhnlicher Fracht, insoweit keine absoluten Transporthindernisse vorhanden sind, stattfinde, dass aber eine Garantie für Lieferzeit überall nicht gewährt werde. Damit ist die im § 12 des betreffenden Reglements unter Bezug auf den Tarif festgesetzte Lieferungsfrist jedenfalls als nicht mehr maassgebend erklärt. Zwar haben sich nach jenem § die Eisenbahnverwaltungen nur vorbehalten, für Zeiten aussergewöhnlichen Verkehrs die Lieferzeiten zu erhöhen, und die Aufhebung der Verpflichtung jener Anstalten, die zur Beförderung gegen Frachtvergütung übernommene Güter in irgend einer Zeit an den Bestimmungsort zu liefern, wäre, als dem Wesen des Frachtvertrags zuwiderlaufend, nicht gültig. Allein die Aufhebung der Garantie für die Lieferzeit hat auch nur den Sinn, dass nun auf die Einhaltung dieser nicht mehr gerechnet werden könne, dass aber immerhin der Transport innerhalb der unter den ausserordentlichen Verhältnissen möglichen und angemessenen Zeit stattfinden werde.

Nach den im December v. J. gemeinkundig vorgelegenen Umständen ganz ausserordentlicher Art erscheint nun nach der übereinstimmenden Ansicht der dem Handelsstande angehörigen Mitglieder des Gerichtes eine 18tägige Frist zur Beförderung eines Gutes von hier nach Gmünd nicht zu hoch.

Die klägerische Anführung, dass in der Zeit vom 5. bis zum 22. December v. J. andere und zwar nach der Waare des Klägers aufgegeben Güter nach Württemberg von hier befördert wurden, erscheint nicht bestimmt genug, um daraus eine Uebertretung des in Artikel 422 H.-G.-B. (am Schlusse) enthaltenen Verbotes abzuleiten, da einzelne Güter leichter als ein ganzer Wagen befördert werden können und da auch sonst in der Einrichtung der Bahn, in den Transportverhältnissen, oder in öffentlichem Interesse Gründe dazu vorliegen konnten; Gründe, die man bei jener allgemeinen Bemerkung nicht erörtern kann.

Auch muss die Verkündigung der Grossh. Direction der Verkehrsanstalten vom 22. November v. J. als dem Handelsstande bekannt angenommen werden, da sie in der Carlsruher Zeitung vom 27. November v. J. veröffentlicht wurde und in der Natur der allgemein bekannten Verkehrsverhältnisse lag.

Dem Kläger insbesondere konnte sie, abgesehen davon, ob sie an den Schaltern der Güterexpedition angeschlagen war und auch von andern Bahnverwaltungen eine Erklärung gleichen Inhalts erfolgte, schon wegen ihrer damals seit 8 Tagen bestandenen Wirkung auf den Verkehr seiner Heimath nicht unbekannt sein.

Da nach seiner Angabe der Tabak, dessen regelmässige Lieferzeit nach Gmünd 5 Tage betrug, in Folge der Verspätung um 13 Tage, Schaden litt, so lässt sich unterstellen, dass er, dem doch die allgemeine Kenntniss von der damaligen Störung der Verkehrsverhältnisse nicht abgehen konnte, von der Aufgabe eines schon durch die längere Lagerung im Wagen nothleidenden Gutes über den Fortbestand der regelmässigen Lieferzeit desselben Erkundigung da einzog, wo er die Wahrheit erfahren musste.

Literatur.

Wie wir vernehmen, erscheint demnächst ein Werk, betitelt: „Die Unregelmässigkeiten im Lauf der Eisenbahnzüge und die wirksamsten Mittel ihnen abzuhelfen" von M. M. von Weber, Ingenieur, k. k Ministerialrath und betriebs-technischen Consulenten des k. k. Oesterr. Handelsministeriums.

= Eisenbahn-Anzeiger No. 9, October, enthaltend die Eisenbahn-Verbindungen in Deutschland und der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie, bearbeitet im Coursbureau des Kaiserlich Deutschen General-Postamts, Verlag der Königl. Geh. Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker), ist so eben ausgegeben und umfasst die bis zum 1. October eingetretenen resp. mit demselben Tage eintretenden Aenderungen in dem Gange der Eisenbahnzüge. Preis 7½ Sgr. Da vom Coursbuch die nächste No. 6 erst zu Anfang December erscheinen wird, so dürfte diese No. 9 des Eisenbahn-Anzeigers von besonderer Wichtigkeit sein.

— Dr. G. Hirth's „Annalen des Deutschen Reichs für Gesetzgebung, Verwaltung und Statistik." Die soeben erschienenen Hefte 5 und 6 haben folgenden Inhalt: Allgemeine Dientinstruction für die Consuln des Deutschen Reichs vom 6. Juni 1871. (Schluss.) Diese umfassende Instruction des Reichskanzlers ist für Kaufleute etc. sehr wichtig, welche Beziehungen zum Auslande unterhalten. — Die ersten drei Berichte der Bundesschuldencommission für die Jahre 1868, 1869 und 1870 und die Kriegskostenanleihe vom 26. April 1871. — Der Reichs-Haushaltsetat für 1871 (mit eingehenden Erläuterungen der Etats der Matricularbeiträge u. s. w. Beim Postetat sind die Gehalts-Aufbesserungen motivirt und die Reglements der neuen Organisation mitgetheilt.) — Denkschrift, betreffend den Allgemeinen Postcongress. — Die wirthschaftlichen Gesetze des Uebergangs zur Goldwährung. Von G. D. Augspurg, Mitglied des Reichstags. — Zur Münzreform. Gutaehten der Handelskammer zu Cöln (Dr. H. Weibezahn). — Industrie, Handel und Verkehr im Jahre 1870. Aus dem Jahresbericht der Aeltesten der Kaufmannschaft von Berlin. — Die Wiedervereinigung von Elsas und Lothringen mit dem Deutschen Reiche (eingehende Mittheilung der amtlichen Actenstücke, Reden des Reichskanzlers, Verhandlungen und Commissionsberichte des Reichstags etc.). — Der Preis für den ganzen Jahrgang von Hirth's „Annalen" (8 Hefte im Format des Reichsgesetzblattes, Berlin, Stilke und van Muyden) beträgt 3 Thlr. (5 fl. 15 kr.).

Inhalts-Verzeichniss der besonderen Beilage zum Deutschen Reichs-Anzeiger und Königl. Preuss. Staats-Anzeiger. No. 24 vom 14. October 1871. Chronik des Deutschen Reichs. — Zur Geschichte der Deutschen Stämme in Elsass und Lothringen. II. — K. Müllenhof über den altdeutschen Schwerttanz. — Der Bergwerksbetrieb in dem Preussischen Staate im Jahre 1870. — Die St. Catharinen-Kirche zu Lübeck.

Miscellen.

Ruhrort, im October. — Von den neu angelegten Bessemeranlagen des Rheinlandes, welche alle dem immer wachsenden Verbrauch an Gussstahl Rechnung tragen sollen, ist die der „Anonymen Gesellschaft der Rheinischen Stahlwerke in Ruhrort" die erste in Betrieb gelangte. Seit vorigem Monat sind die durch ihre vortheilhafte Lage ausgezeichneten Werke in Gang gekommen.

Wie wir hören, beschäftigt sich das neue Etablissement speciell mit der Herstellung der Gussstahlfabrikate für Eisenbahnzwecke, als Schienen, Laschen, Radreifen, Achsen und Federn.

Die Radreifen werden ohne Schweissung aus einem Gussstahlblock nach dem sogenannten Durchlochungssystem gewalzt und können davon pro Jahr circa 85 000 Ctr. hergestellt werden. An Schienen und Laschen können die Werke jährlich etwa 216 000 Ctr. produciren.

Eisenbahn-Kalender.

Einzahlungen.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. (Preuss. Abthlg.) Die letzte Einzahlung mit 10% des Nominalbetrags der gezeichneten Stamm- und Stamm-Prioritäts-Actien ist bis 1. December d. J. zu leisten, entweder 1) bei Gebr. Guttentag in Breslau, oder 2) Julius Alexander in Berlin, oder 3) Meyer Cohn in Berlin.

Submissionen.

Termin	Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
22. Oct. zu Osnabrück	Venlo-Hamburger E.	800 000 Ziegelsteine	—
22. „ zu Nürnberg	Bayer. Staatsb.	Erdarbeiten Georgensgmünd-Spalt	—
23. „ zu Osnabrück	Venlo-Hamburger E.	Hochbauten Osnabrück	—
23. „ zu Wetzlar	Köln-Giessener E.	Locomotivremise Betzdorf	—

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
24. Oct.	zu Köln	Rheinische E.	Leit- resp. Zugseile	865
25. ,,	zu Berlin	Berlin-Potsdam-Magdeb. E.	Betriebs- und Werkstätten-materialien	—
27. ,,	zu Berlin	Berlin-Görlitzer E.	Steinkohlen	867
27. ,,	zu Cassel	Bebra-Hanauer E.	Steinkohlen	865
27. ,,	zu Elberfeld	Bergisch-Märkische E.	Eis. Brückenconstructionen	—
28. ,,	zu Hannover	Hannoversche E.	Wagen-Materialien	866
28. ,,	zu Dahl	Volmethal-E	1 Million Ziegelsteine	—
30. ,,	zu Hannover	Hannoversche E.	Eisenbahnwagen	866
30. ,,	zu Breslau	Oberschlesische E.	Eisenbahnschienen	865
31. Oct.	zu Breslau	Oberschlesische E.	Kleineisenzeug	865
31. ,,	zu Frankf. a/O.	Niederschles.-Märk.	Eiserne Feuerrohre	865
2. Nov.	zu Breslau	Oberschlesische E.	Eisenbahnschienen	866
2. ,,	zu Basel	Schweiz. Centralb	Rheinbrückenunterbau	—
4. ,,	zu Carlsruhe	Badische E.	Dachconstruction	867
6. ,,	zu Hannover	Hannoversche E.	Locomotiven	866
15. ,,	zu Bromberg	Preuss. Ostb.	Verpachtung d. Bahnhofs-Restauration zu Königsberg i/Pr.	—
18. ,,	zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Erdarbeiten u Brückenbauten auf auf der Mittleren Ruhrthalbahn	

OFFICIELLE ANZEIGEN.

(Officielle Anzeigen sind an die Redaction (nicht an die Expedition) der Zeitung zu richten.)

Hanau-Offenbach-Frankfurter Eisenbahn.

Die Lieferung der zu den Spundwänden und Arbeitsgerüsten für die Mainbrücke bei Hanau erforderlichen Hölzer, veranschlagt auf rund

$224{,}_0$ Cubikmeter tannen Rundholz
$1121{,}_0$ „ „ Bauholz und
$1906{,}_0$ Quadratmeter $0{,}_{05}$ Meter starke tannene Bohlen,

soll durch Submission vergeben werden und ist hierzu Termin auf

Montag, den 23. October c. Vormittags 11 Uhr

im Abtheilungsbüreau zu Sachsenhausen anberaumt.

Geeignete Unternehmer haben bezügliche Offerten versiegelt und portofrei mit der Aufschrift

„Submissionsofferte auf Lieferung von Hölzer für die Mainbrücke bei Hanau"

versehen, bis zur festgesetzten Terminsstunde an den Unterzeichneten einzureichen.

Die für die Lieferung maassgebenden Zeichnungen und Bedingungen sind im Abtheilungsbüreau zur Einsicht ausgelegt, auch können letztere gegen Erstattung der Copialien von mir bezogen werden.

Sachsenhausen, den 4. October 1871.

Der Abtheilungs-Baumeister.
Lehwald.

Rheinische Eisenbahn.

Wir bedürfen für den Betrieb unserer Traject-Anstalten Griethausen, Rheinhausen und Obercassel

vier Leitseile von zusammen 1765 Meter Länge,
vier Zugseile von zusammen 2740 Meter Länge.

Die Bedingungen sind in unserem technischen Büreau — Trankgasse No. 49 hierselbst — sowie bei dem Traject-Ingenieur Reichmann in Hochfeld einzusehen, auch von ersterem auf portofreie Anfragen zu beziehen.

Wir ersuchen die Offerten auf das Ganze oder auf Theile der Lieferung

bis zum 24. October cr.

mit entsprechender Aufschrift versiegelt und portofrei an uns einzusenden.

Köln, den 13. October 1871. **Die Direction.**

Königliche Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung der für das Jahr 1872 erforderlichen eisernen Feuerrohre zu Locomotiven im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf:

Dienstag den 31. October 1871 Vormittags $11^1/_2$ Uhr

im Bureau des Unterzeichneten zu Frankfurt a/O. anberaumt, bis zu welchem Termine die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

Submission auf Lieferung eisener Feuerrohre

versehen, eingereicht sein müssen.

Die Submissionsbedingungen liegen in den Wochentagen im Central-Bureau der Königlichen Direction zu Berlin, sowie hier zur Einsicht aus, und können daselbst auch Abschriften derselben gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Frankfurt a/O., den 14. October 1871.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
H. Gust.

Bebra-Hanauer Eisenbahn.

Der Bedarf an melirten Steinkohlen zur Locomotivfeuerung für die Bebra-Hanauer Eisenbahn im 1. Semester 1872, bestehend in 130 000 Ctrn. soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die deshalbigen Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von melirten Steinkohlen zur Locomotivfeuerung"

bis zum Submissionstermine **Freitag, den 27. October 1871, Vormittags 11 Uhr**, an uns einzusenden und sollen alsdann in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Später eingehende oder den Bedingungen nicht entsprechende Offerten, oder solche von Unterlieferanten, Agenten oder Zwischenhändlern bleiben unberücksichtigt.

Die Bedingungen können gegen Erstattung der Copialien von uns bezogen werden.

Cassel, den 8. October 1871.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Oberschlesische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von

132 600 Ctrn. Bahnschienen von Eisen für Locomotivbahnen,
4 700 Ctrn. do. do. für Rossbahnen

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Montag, den 30. October 1871 Vormittags 11 Uhr

in unserm Central-Büreau auf hiesigem Bahnhofe anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission zur Lieferung von Eisenbahnschienen für die Oberschlesische Eisenbahn"

eingereicht sein müssen, und in welchem auch die eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Submissions-Bedingungen liegen im vorbezeichneten Büreau zur Einsicht aus und können daselbst auch Copieen derselben in Empfang genommen werden.

Breslau, den 1. October 1871.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Oberschlesische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von

15 700 Unterlagsplatten
71 200 Seitenlaschen
161 200 Laschenbolzen
861 000 Hakennägeln } für Locomotivbahnen
9 000 Seitenlaschen
18 000 Laschenbolzen
40 000 Hakennägeln } für Rossbahnen

im Wege der Submission vergeben werden.

Hierzu ist auf

Dienstag, den 31. October cr. Vormittags 11 Uhr

in unserm Central-Büreau auf hiesigem Bahnhofe ein Termin anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission zur Lieferung von Kleineisenzeug für die Oberschlesische Eisenbahn"
eingereicht sein müssen, und in welchem auch die eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Submissions-Bedingungen liegen im vorbezeichneten Büreau zur Einsicht aus und können daselbst auch Copieen derselben in Empfang genommen werden.

Breslau, den 1. October 1871.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Oberschlesische Eisenbahn.

Die Ausführung von zwei Loosen Erd- und Planirungs-Arbeiten auf der Strecke von Münsterberg bis Camenz der Breslau-Mittelwalder Eisenbahn soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Bedingungen, Massenberechnungen, Pläne und Profile liegen in unserm Centralbüreau, Abtheilung III, hierselbst, Teichstrasse No. 18 zur Einsicht offen, und können die Bedingungen daselbst auch gegen Erstattung der Copialien bezogen werden.

Offerten sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:
„Submission auf die Ausführung von Erd- und Planirungsarbeiten zur Breslau-Mittelwalder Eisenbahn"
bis zu dem
auf Donnerstag, den 26. October c. Vormittags 11 Uhr
anberaumten Submissionstermin in dem obenbenannten Büreau einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Breslau, den 4. October 1871.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Oberschlesische Eisenbahn.

Die Lieferung von
94 500 laufende Fuss oder 2 173 500 Pfund gewalzte Eisenbahnschienen für den Bau der Eisenbahn von Leobschütz nach Jaegerndorf
soll im Wege öffentlicher Submission verdungen werden.

Die Bedingungen liegen in unserm Centralbüreau, Abtheilung III hierselbst, Teichstrasse No. 18 zur Einsicht offen, können auch daselbst gegen Erstattung der Copialien bezogen werden.

Offerten sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:
„Submission auf Lieferung von Eisenbahnschienen für die Bahnstrecke Leobschütz-Jaegerndorf"
bis zu dem
Donnerstag den 2. November c. Vormittags 11 Uhr
anberaumten Submissionstermin in dem obenbenannten Büreau einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten werden eröffnet werden.

Breslau, den 14. October 1871.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es soll die Anfertigung und Lieferung von
6 Stück 6rädrigen Personenwagen I./II. Classe,
14 Stück dergl. mit Retiraden-Einrichtung und Bremsen,
30 Stück 4rädrigen Personenwagen III. Classe, davon 10 Stück mit Bremsen,
30 Stück 4rädrigen Personenwagen IV. Classe, davon 10 Stück mit Bremsen.
30 Stück 6rädrigen Gepäckwagen mit Bremsen,
278 „ 4rädrigen bedeckten Güterwagen, davon 85 Stück mit Bremsen,
240 Stück 4rädrigen offenen Güterwagen, davon 80 Stück mit Bremsen,
34 Stück 4rädrigen Langholztransportwagen ohne Bremsen und
26 Stück 6rädrigen offenen Güterwagen ohne Bremsen
im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungsofferten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:
„Lieferung von Eisenbahnwagen"
bis zu dem auf
Montag, den 30. October c. Vormittags 10 Uhr
anberaumten Submissionstermine bei dem Obermaschinenmeister Schäffer hierselbst einzureichen, welcher dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten zur angegebenen Stunde eröffnen wird. Später eingehende oder den Bedingungen nicht entsprechende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Zeichnungen und Lieferungs-Bedingungen liegen in dem vorbezeichneten Büreau zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie, an den Ober-Maschinenmeister Schäffer zu richtende Schreiben gegen Zahlung von 2 Thlr. pro Exemplar mitgetheilt.

Hannover, den 10. October 1871.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Maybach.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es soll die Anfertigung und Lieferung von:
1410 Stück Wagenachsen aus Tiegelgussstahl,
1410 Satz schmiedeeisernen Speichenrädern mit aufgezogenen Puddelstahl- oder Bessemerstahl-Bandagen, sowie
2564 Stück Tragfedern für Güter-, Gepäck und Personenwagen
im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Termin hierzu ist auf
Sonnabend den 28. October d. Js. Vormittags 10 Uhr
im Büreau des Obermaschinenmeisters Schäffer hieselbst anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift
„Lieferung von Wagenmaterialien"
versehen, eingereicht werden müssen.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen in dem vorgenannten Büreau zur Einsicht aus, können auch von dort auf portofreies Schreiben, gegen Erstattung von 15 Sgr. pro Exemplar bezogen werden.

Hannover, den 13. October 1871.

Königliche Eisenbahn-Direction.
Maybach.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es soll die Anfertigung und Lieferung von:
a) 12 Stück mit 2 Achsen gekuppelten Personenzug-Locomotiven nebst Tendern mit Ausrüstungs-Gegenständen und Reservestücken,
b) 11 Stück mit 2 Achsen gekuppelten Tender-Locomotiven mit Ausrüstungsgegenständen und Reservestücken und
c) 14 Stück mit 3 Achsen gekuppelten Güterzug-Locomotiven nebst Tendern und Ausrüstungsgegenständen
im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden. Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift
„Submission auf Lieferung von Locomotiven"
zum Submissionstermine am
Montag den 6. November d. J. Vormittags 10 Uhr
an den Ober-Maschinenmeisters Schäffer hierselbst einzureichen, auf dessen Büreau dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Die Bedingungen nebst Zeichnungen liegen in dem Büreau des genannten Obermaschinenmeisters zur Einsicht aus, werden auch von demselben auf portofreie Anforderung gegen Erstattung von 15 Sgr. pro Exemplar mitgetheilt.

Hannover, den 16. October 1871.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Oberhessische Eisenbahnen.

Die erledigte Stelle eines Werkführers in der Maschinen- und Wagen-Reparatur-Werkstätte, verbunden mit der eines Zeichners auf dem Büreau des Maschinenmeisters, mit einem Gehalt von 360 Thalern jährlich dotirt, ist zu besetzen.

Bewerber wollen sich unter Vorlage genügender Zeugnisse, dass sie neben theoretischer Ausbildung auch practisch im Maschinenbau thätig waren, an den Unterzeichneten wenden.

Giessen, den 30. September 1871.

Daudt,
Maschinenmeister.

Beiblatt zu No. 42 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnen.
Leipzig, den 20. October 1871.

OFFICIELLE ANZEIGEN.

Berlin-Görlitzer Eisenbahn.

Die Lieferung von:

320 000 Centnern Steinkohlen

zur Locomotivfeuerung pro 1872 soll im Submissionswege vergeben werden.

Offerten sind frankirt und versiegelt mit der Aufschrift: „Submission auf Steinkohlenlieferung für die Berlin-Görlitzer Eisenbahn" spätestens bis zu dem am **27. October cr. Vormittags 11 Uhr** im Büreau des Ober-Maschinenmeisters stattfindenden Submissions-Termin ebendahin einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen können gegen Erstattung der Copialien ($7^1/_2$ Sgr.) von dem Unterzeichneten bezogen werden.

Berlin, am 17. October 1871.

Der Ober-Maschinenmeister.
Franck.

Grossh. Badische Eisenbahnen.

Auf höhere Anordnung soll die Herstellung der eisernen Dachconstruction zu einem neuen Maschinenhaus auf hiesigem Güterbahnhof im Gewichte von

ca. 115 800 Kilo. Schmiedeeisen,
„ 22 000 „ Gusseisen

an einen tüchtigen Unternehmer vergeben werden. Angebote beliebe man bis längstens **4. November Vormittags 11 Uhr** bei unterzeichneter Stelle abzugeben, woselbst auch Pläne und Bedingungen einzusehen sind.

Karlsruhe, den 11. October 1871.

Grossh. Eisenbahnamt.

Der Vorstand. Burg.
Der Maschinen-Ingenieur. Delisle.

Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter.

a) Ueberzählige.

Bayerische Ostbahnen. a) 17. September 1871.

R H C 388. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 9 Pfd.) lagert in München.
B 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 60 Pfd.) lagert in München.
11 Säcke Mehl (22 Ctr.) lagern in München.
[WS] 8785. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 25 Pfd.) lagert in München. Leipzig-München bezettelt.
[AL] 2825. 1 Ballen [Rolle] (30 Pfd.) lagert in München. Berlin-München bezettelt.
[GB] 672. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 15 Pfd.) lagert in München.
H S 18. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 235 Pfd.) lagert in München. Nürnberg-München Eilgut bezettelt.
Blum'sche Dampfmühle. 1 Pack leere Säcke (57 Pfd.) lagert in Passau.
A S. 1 Pack Schleifsteine (141 Pfd.) lagert in Passau.
G H 270. 1 Ballot Leinen (107 Pfd.) lagert in Passau.
S G. 1 Kette lagert in Passau. In der Zollhalle, aus Oesterreich überzählig.
3 Stück Watten lagern in Passau. In der Zollhalle, aus Oesterreich überzählig.
Wien. 1 Fass (139 Pfd.) lagert in Passau. In der Zollhalle, aus Oesterreich überzählig.
Pass. 1. 1 Kiste (49 Pfd.). In der Zollhalle, aus Oesterreich überzählig.
23 leere Petroleumfässer lagern in Vilshofen. Kamen in als leer bezeichneten Wagen an.
[HE] 8008. 1 Kiste (48 Pfd.) lagert in Nürnberg. Hohenstein-Eger bezettelt.
M & C 4493. 1 Ballot Guttapercha (54 Pfd.) lagert in Nürnberg.
J M G 4081. 1 Kiste Drahtstifte (152 Pfd.) lagert in Nürnberg. Nürnberg plakatirt. Ohne Stempel der Abgangsstation.
F K 5106. 1 Kiste (432 Pfd.) lagert in Nürnberg. Cham - Nürnberg „Eilgut" bezettelt.
G F. 1 Bund Stabeisen (130 Pfd.) lagert in Furth.
8 Stück Maschinentheile lagern in Seybothenreuth. Von Waldsassen am 8. Januar cr. mit Interimskarte angekommen.
Henninger in Erlangen 6986 966. 2 leere Fässer lagern in Eger. Von Sachsen ohne Papiere erhalten.
1 Tischfuss lagert in Eger. Berlin-München bezettelt.
40. 2 Dachfenstern lagern in Eger. Schwarzenberg-Weiden bezettelt.
G F 120. 1 Kiste Nägel (34 Pfd.) lagert in Eger. Von Waldsassen kommend. Ohne Stationsangabe.
Adresse: Alb. Berger, Kiensdorf, Prov. Brandenburg. 1 Kiste Effecten (23 Pfd.) lagert in Eger. Von Schwandorf kommend. Ohne Stationsangabe.

b) 1. October 1871.

S S. 1 Stab Flacheisen (29 Pfd.) lagert in Nürnberg.
8. 40. 2 leere Glaskisten (84 Pfd.) lagern in Nürnberg,
H 4. 1 Kiste Kocheinrichtung (47 Pfd.) lagert in Nürnberg.
J B 7. 1 Pack leere Säcke (40 Pfd.) lagert in Nürnberg.
Adele Reindl, München. 1 Ballot Bücher (15 Pfd.) lagert in Amberg.

Königl. Bayer. Staats-Eisenbahnen. 1. September 1871.

Bezirk: Schwaben und Neuburg.

a) Aus den Vormonaten.

D C M 245. 1 Fass Soda (5 Ctr. 99 Pfd.) lagert in Augsburg seit 30. Jan. 71.
5 Säcke Dolomit (20 Ctr.) lagern in Augsburg seit 15. October 1870.
S 85. 1 Sack Dörrobst (36 Pfd.) lagert in Augsburg seit 31. Dec. 70.
I K 7649. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 28 Pfd.)
B S 6127. 1 Kiste (Inhalt unbekannt. 36 Pfd.)
A St 3903. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 41 Pfd.)
1 Packet Siebsargen (59 Pfd.)
J T 2753. 1 Fass Salz (1 Ctr. 36 Pfd.)
2 Fässer Fette (3 Ctr. 70 Pfd. u. 3 Ctr. 52 Pfd.)
No. 15. 1 Fass Oel (3 Ctr. 80 Pfd.)
R B 865. 1 Ballen Wolle (1 Ctr. 40 Pfd.)
M G. 1 Sack Futtermehl (1 Ctr. 50 Pfd.)
H F W. 7 Ballen Baumwolle (26 Ctr.)
} lagern in Lindau.
A S C 6944. 1 Fass Wein (1 Ctr. 38 Pfd.)
A S C 6232. 1 Fass Wein (1 Ctr. 20 Pfd.)
L B. 1 Fass Wein (85 Pfd.)
} lagern in Meitingen.
S D 639. 1 Fass Wein (1 Ctr. 80 Pfd.) lagert in Offingen.
D B 102. 1 Ballen Hopfen (1 Ctr. 73 Pfd.) lagert in Kempten seit 10. Januar 1871.
H. 1 Bund Bandeisen (83 Pfd.) lagert in Augsburg seit 3. Januar 71.
H. 5 leere Fässer (2 Ctr. 5 Pfd.) lagern in Augsburg seit 14. Jan. 71.
AK 3050. 1 Fass (66 Pfd.) lagert in Augsburg seit 11. Februar 1871.
B H 993/4. 2 Fässer Potasche (2 Ctr. 26 Pfd.) lagern in Augsburg seit 31. März 1871.
3 Packete Siegellack (34 Pfd.) lagern in Augsburg seit 31. März 1871.
K & R. 3 Säcke Lumpen (60 Pfd.) lagern in Augsburg seit 12. Juni 71.
G G 6998. 1 Kistchen Spuhlen (1 Ctr. 9 Pfd.) lagert in Augsburg seit 19. Juli 1871.

b) Im Monat August.

3 Stücke Achsenbüchsen (20 Pfd.) lagern in Augsburg seit 4. Aug. 71.
R 5222. 1 Kiste Stearin (1 Ctr. 31 Pfd.) lagert in Augsburg s. 8. Aug. 71.
[Zeichen] 6—9. 4 Fässchen Sardellen (85 Pfd.) lagern in Augsburg seit 25. August 1871.

Königl. Ober-Post- und Bahnamt Mittelfranken.

pro August 1871.

L 66. 1 Collo Maschinentheil (33 Pfd.) von Nördlingen lagert in Gunzenhausen.
G 1743. 1 Ballot Wollhaare (26 Pfd.) von Ansbach lagert in Ansbach.
A M S 4964, 4740. 2 leere Fässer (58 Pfd.) von Mainz bezettelt lagern in Fürth.
S 3. 1 leeres Fass (18 Pfd.) von Bingen lagert in Fürth.
P. Janke Frankf. a./M. 2551. 1 leeres Fass (18 Pfd.) von Bingen lagert in Fürth.
L P 739. 1 Kiste Messingstifte (87 Pfd.) von Würzburg lagert in Friesdorf.
R S 5765. 1 Kiste Fensterglas (60 Pfd.) Berolzheim bezettelt lagert in Fürth.

Königl. Post- und Bahnamt für Oberfranken.
September 1871.
A. Ueberzählige Güter aus Vormonaten.

P. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 1 Ctr. 20 Pfd.)
E B S 2488. 1 leere Kiste (20 Pfd.)
1 Brettersäge (11 Pfd.)
X 937. 1 Kiste Gläser (2 Ctr. 96 Pfd.)
D R 4568. 1 Kiste Trommel (1 Ctr. 19 Pfd.)
G B 522. 1 Kiste Stahlwaaren (90 Pfd.)
L M 3641. 1 Kiste Pech (5 Ctr. 24 Pfd.)
1 Bund Eisen (90 Pfd.)
G M 4990. 1 Korb Blechflaschen (23 Pfd.)
1 Fass massive Glasperlen (75 Pfd.)
} lagern in Lichtenfels seit März 1871

H. Sch. 218. 1 leeres Fass (30 Pfd.) lagert in Bayreuth.
M 1814. 1 leeres Fass (1 Ctr.) lagert in Bayreuth. (Schorgast bezettelt.)
M 1812. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert in Bayreuth. (Schorgast bezettelt.)
M 1813. 1 leeres Fass (28 Pfd.) lagert in Bayreuth. (Schorgast bezettelt.)

G J 8171. 1 leeres Fass (40 Pfd.)
J G A 1195. 1 Kiste Schrauben (88 Pfd.)
Θ 567. 1 Kiste Maculatur (27 Pfd.)
W B 449. 1 Säckchen Erbsen (55 Pfd.)
P △ M. 1 Fässchen Bleischlacken (40 Pfd.)
} lagern in Bayreuth.

E F. 1 Bund Walzeisen (80 Pfd.) lagert in Münchberg seit Juli 1871.

B. Ueberzählige Güter aus dem laufenden Monate.

1 Bürde Stahl (85 Pfd,) lagert in Forchheim seit August 1871.
1 Pack Gurten (15 Pfd.) lagert in Bamberg seit 2. August 1871.
G 1024. 1 Fass Alaun (5 Ctr. 50 Pfd.) lagert in Schwarzenbach.

Verzeichniss
der bei den Stationen des **Königl. Oberpost- und Bahnamts Würzburg** überzähligen Güter nach dem Stand am 11. September 1871.

Aschaffenburg.

J R 2. 1 Maschinentheil (6 Pfd.)
1 Sack Säcke (51 Pfd.)
K & C 3354. 1 Kiste Bilder (37 Pfd.)
Hohert. 1 Ballot Säcke (67 Pfd.)
K 5072. 1 Pack Zwetschgen (144 Pfd.)
2 Brückentheile (69 Pfd.)
1 Schienenstuhl (100 Pfd.)
93. 1 leeres Fass (39 Pfd.)
K B Kissingen. 1 Kiste Wasser (166 Pfd.)
1 Koffer Kleider (62 Pfd.)
F 7618. 1 Kiste (36 Pfd.)
1 Bund span. Rohr (39 Pfd.)
S D 2759. 1 leere Kiste (20 Pfd.)
G O 7429. 1 Kiste (146 Pfd.)
G F 2200. 1 leeres Fass (190 Pfd.)
F S 4. 1 Bund Stahl (60 Pfd.)
B C 596. 1 Kiste (30 Pfd).
W 3335. 1 Fass Farbe (66 Pfd.)
K 220/221. 2 Pack Papier (182 Pfd.)
I. 1 Sack Säcke (83 Pfd.)
168. 1 leeres Oelfass (177 Pfd.)
E H 682. 1 leerer Ballot (72 Pfd.)
1 Wagendecke.
H 2. 1 leere Kiste (13 Pfd.)
C S 1072. 1 Kiste (160 Pfd.)
GF 168, 273, 298, 426, 434. 5 leere Fässer (235 Pfd.)
V 1504. 1 leere Kiste (35 Pfd.)
F C 48. 1 Kiste (121 Pfd.)
H S C 376. 1 Kiste (52 Pfd.)
R H B 3867. 1 leere Kiste (91 Pfd.)
T E V 1695. 1 Kiste (118 Pfd.)
1006. 1 leere Kiste.
H S 72. 1 Sack Säcke.
H S 1245. 1 Kiste Wein.
H 544. 1 Kiste (90 Pfd.)
B 2030. 1 Kiste (344 Pfd.)
1 Fass Wein (112 Pfd.)

Gemünden.

M. 2 Bund Reifeisen (200 Pfd.)

Kitzingen.

Kohn's Kunstmühle. 1 Sack Gries (56 Pfd.)

Lohr.

R 367/8. 2 Kübel Pech (24 Pfd.)
F W B 2425. 1 Kiste Wein (110 Pfd.)

Partenstein.

1 Tragschiene (auf der Strecke aufgefunden.)

Würzburg.

E O S 745. 1 Kiste Cigarren (169 Pfd.) Heidelberg bez.
A K 710. 1 Ballen Wollwaaren (385 Pfd.)
A B 15. 1 Koffer Kleider (64 Pfd.) Görlitz bez.
L O 1775. 1 Ballen Wollwaaren (86 Pfd.) Frankfurt bez.
Kammgarnspinnerei Leipzig. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 148 Pfd.) Strassburg bez.
Bernhard Sichel in Liedlofs b. Gelnhausen. 1 Fass Wein (45 Pfd.)
C H S 2791. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 152 Pfd.) Mannheim bez.
H U F 3438. 1 Kiste Ultramarin (127 Pfd.) Würzburg bez.
△ 2746. 1 leere Kiste (92 Pfd.) Hof bez.
1 eiserner Ofen, alt.
2 Rohre, aus leerem Wagen 5481.
K M 2003. 1 leere Kiste (27 Pfd.)
U E F 2780. 1 Fass (200 Pfd.)
P H S 7288. 1 Kiste (54 Pfd.)
M 32 oder 82. 1 leeres Fass (21 Pfd.)
K H C 2535. 1 Kiste (154 Pfd.)
G P 4884. 1 Kiste (91 Pfd.)
A K 6. 1 Krape (24 Pfd.)
W. 1 Ofenplatte (12 Pfd.)
AB 958. 1 Kiste (345 Pfd.)
Buchner Winterrieder. 1 leerer Kübel (20 Pfd.)
1 Bund Nageleisen (52 Pfd.)
Erich 9458 / A N 10823 } 2 leere Fässer (70 Pfd.)
M M 1059. 1 leeres Fass (37 Pfd.)
P M 250. 1 Kiste (34 Pfd.)
B 666. 1 Ballot (140 Pfd.)
C P 665. 1 Ballot (110 Pfd.)
F 1/3. 3 leere Fässer (164 Pfd.)
J G S 47/49. 3 Ballen Wollwaaren (1450 Pfd.)
B C 1916. 1 Kiste (800 Pfd.)
M S 7182. 1 Kiste (144 Pfd.)
◇MD 1542. 1 Kiste (28 Pfd.) Leipzig-Würzburg bez.
F S 8422. 1 Kiste (35 Pfd.) Adr. Schmidt in Walldürn-Seckach bez.
G S 1034. 1 Ballot (88 Pfd.)
M 3601. 1 Fass (110 Pfd.) Mühlheim bez.
J B 2567. 1 Kiste (110 Pfd.) Giessen-Aschaffenburg bez.
R C 3877. 1 Ballot (32 Pfd.) Frankfurt-Aschaffenburg bez.
B G. 2 Rost (18 Pfd.) aus einem Aschaffenburger Wagen.
C S 9828. 1 Fass Wein (88 Pfd.) Leipzig-Würzburg bez.
M C 3414. 1 Ballot Garn (287 Pfd.) Zollblei Aachen.
R 100. 1 Sack leere Säcke (170 Pfd,)
G 1. 1 leeres Fass (35 Pfd.) Schweinfurt-Bensheim bez.
1 alte Achse, von Ochsenfurt eingesendet.

Königl. Ober-Post- & Bahn-Amt für Oberbayern.

Verzeichniss der überzähligen Eisenbahnstücke. Stand am 1. Sept. 1871.

P H. 1 Koffer Kleider (80 Pfd.) aus Homburg lagert in Hausham.
F R 726. 1 Fass gelbe Erde (377 Pfd.) von Rosenheim (aus Wagen 2904 vom 7. September) lagert in Kufstein.
G M C 49. 1 Kiste (537 Pfd.) vom Herbesthal (aus Zollwagen 1367 vom 24. Januar lagert in Kufstein.
S 313/6. 4 Säcke Leim (502 Pfd.) lagern in München.
C M 11. 1 Kiste Schriften (35 Pfd.) lagert in München.
R 465. 1 Ballen Bindfaden (113 Pfd.) lagert in München.
M C 7585. 1 Kiste Stearin (250 Pfd.) lagert in München.
Ott 2653. 1 Kiste leere Flaschen (30 Pfd.) lagert in München.
S B. 1 Kiste leere Blechflaschen (10 Pfd.) lagert in München.
L B 10. 1 Kiste leere Flaschen (150 Pfd.) lagert in München.
K 66. 1 Kiste Wein (80 Pfd.) lagert in München.
P N 100. 1 Fass Cementsteine (165 Pfd.) lagert in München.
△ 5814. 1 Kiste Holzschachteln (66 Pfd.) lagert in München.
X B X 8269. 1 Ballen Gewürze (59 Pfd.) lagert in München.
1 Rolle (65 Pfd.) lagert in München.
B 2220. 1 Kiste Eisenwaaren (264 Pfd.) lagert in München.
P A C 154 / P G 7. 1 Ballen Seidenabfälle (202 Pfd.) lagert in München.
P A C 4/158. 1 Ballen Seidenabfälle (202 Pfd.) lagert in München.
E K 6288. 1 Sack Baumwollabfälle (70 Pfd.) lagert in München.
2 Plüschdecken und 1 Damenmantel zusammengebunden (Schnellzug 302 vom 23. August) lagern in Traunstein.
1 Zuckerhut (19 Pfd.) von München (Zug 412 vom 14. Mai) lagert in Traunstein.
F K. 1 Kiste Soldatenkleider (12 Pfd.) lagert in Weilheim.
1 Reisesack mit Kaminkehrerkleidung (9 Pfd.) lagert in Weilheim.

Bebra-Hanauer und Hessische Nordbahn.
1. October 1871.

A. L. Suhl 22/26. 2 Kisten (Inhalt unbekannt) lagern in Cassel seit 15. September c.
B 3. 1 Ballen bw. Abfall (138 Pfd.)
B 4. 1 Beutel Samen (44 Pfd.)
} lagern in Gelnhausen seit 23. Juli c.

B 941. 1 Ballen Bettzeug. (44 Pfd.) lagert in Fulda seit 1. Septbr. c.
B F 9. 1 Brod Zucker lagert in Cassel seit 28. Juli c.
C N 3783. 1 Pack 2 Kinderstühle lagert in Cassel seit 31. Juli c.
D H 22. 1 Bürde Stahl } lagern in Cassel seit 15. September c.
D H 21. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) }
G 1868. 1 Kistchen (28 Pfd.) lagert in Gerstungen seit 1. October c.
G D 2218. 1 Korb lagert in Cassel seit 15. September c.
G F 3730. 1 Ballen (188 Pfd.) lagert in Cassel seit 27. September c.
G K. 1 leere Kiste (23 Pfd.) lagert in Gelnhausen seit 23. Juli c.
H △ B 5382. 1 leere Kiste (55 Pfd.) lagert in Cassel seit 28. Juli c.
6598. 1 Kiste enth. Blechgefässe (72 Pfd.) lagert in Cassel seit 28. Juli c.

M. 1 Kiste Eisenwaaren (73 Pfd.) lagert in Hünfeld seit 26. Aug. c.
M C 105. 1 Ballen bw. Waaren (112 Pfd.) lagert in Cassel seit 15. September c.

R I. 1 eiserner Topf (35 Pfd.) lagert in Cassel seit 23. September c.
T. 1 Stück Eisen (43 Pfd.) lagert in Hünfeld seit 6. Juni c.
1 Pack 5 leere grüne Körbe (74 Pfd.) lagert in Cassel seit 13. Sept. c.
1 eiserner Kohlenkasten (8 Pfd.) lagert in Fulda seit 14. September c.

Verzeichniss

auf den Stationen der **Bergisch-Märkischen Eisenbahn** bis ult. September cr. als überzählig ermittelteten Güter.

A R 1214/649. 1 Pack Muster (112 Pfd.) lagert im Depot.
A Z 1505. 1 Maschinenstück (20 Pfd.) lagert im Depot.
A B 960. 1 Kiste Eisenwaaren (46 Pfd.) lagert im Depot.
A B 750. 1 Korb Flaschen (89½ Pfd.) lagert im Depot.
A S 8. 1 Stab Eisen (42 Pfd.) lagert im Depot.
A L. 2 Pack Strohpapier (30 Pfd.) lagern im Depot.
A M P 255. 1 Kiste Zündhölzer (22 Pfd.) lagert im Depot.
A H 2. 1 Ballot Säcke (42 Pfd.) lagert im Depot.
A S 2913. 1 Ballot Papier (375 Pfd.) lagert im Depot.
AE 867. 1 Ballot baumwollene Waaren lagert in Aachen M.
A 2885/8, 2893. 5 Fässer Seife lagern in Mülheim a/Rhein.
A A 106. 1 leeres Fass (54 Pfd.) lagert in Essen.
A R 1. 1 Koffer Kleider (56 Pfd.) lagert in Dortmund.
A S 472. 1 Korb Eisenwaaren (30 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
A C 295. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 218 Pfd.) lagert in Crefeld.
AE 859. 1 Ballot Leinen (85 Pfd.) lagert in Crefeld.
A F 1/2. 2 Colli Bettstellen (45 Pfd.) lagern in Bochum.
A V 11. 1 Bürde Stahl (25 Pfd.) lagert in Bochum.
A S 66. 1 Ballot Manufacturwaaren (125 Pfd.) lagert in Neuss Eilgut-E.
A W 1046. 1 Fass Cichorienmehl (117 Pfd.) lagert in Barmen.
AR 60. ⅛ Ohm Branntwein (41 Pfd.) lagert in Soest.
A S 4. 1 leerer Korb (24 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
AK 4. 1 leeres Fass (10 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
A 131. 1 Kiste Extract (52 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
A L 295. 1 leere Kiste (35 Pfd.) lagert in M. Gladbach.

B 5. 1 Sack Holzwaaren (29 Pfd.) lagert im Depot.
B 1/35. 35 Pack Papier (3407 Pfd.) lagern im Depot.
B S. 1 Pack Steine (32 Pfd.) lagert im Depot.
B & V 22040. 1 Kiste Parfümerie (23 Pfd.) lagert im Depot.
B 5/7. 3 Säcke Holzwaaren lagern im Depot.
B M. 2 eiserne Kohlenbecken (36 Pfd.) lagern im Depot.
B M. 1 lederne Hutschachtel (4 Pfd.) lagert im Depot.
B M. 1 Stange Eisen (18 Pfd.) lagert im Depot.
B M. 4 Ofentheile (32 Pfd.) lagern im Depot.
B H K XXVII. 1 Kiste Werkzeug (12 Pfd.) lagert im Depot.
B K M F. 1 Sack Kartoffelmehl (202 Pfd.) lagert im Depot.
B C 69. 1 Korb Lederwaaren (25 Pfd.) lagert im Depot.
B E 3. 1 Ring Draht (50 Pfd.) lagert im Depot.
B C 903. 1 Korb Drahtstifte (230 Pfd.) lagert im Depot.
B 309. 1 Pack Schraubenschlüssel (22 Pfd.) lagert im Depot.
B 274. 1 Korb Blechwaaren (33 Pfd.) lagert im Depot.
B S 4483. 1 Ballot Säcke (54 Pfd.) lagert im Depot.
B. 1 Collo Ofentheil (3 Pfd.) lagert im Depot.
B ME 3. 1 Kette lagert in Altena.
B 7206. 1 Holzmodell (10 Pfd.) lagert in Oberhausen.
B 2315. 1 Fass Branntwein (106 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rheim.
B 21. 6 Tafeln Eisenblech (84 Pfd.) lagern in Mülheim a. Rhein.
B 1353. 1 Kiste Rosinen (64 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
B H 1038. 1 leerer Korb (11 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
B C 2085. 1 Kiste Futterstoffe (64 Pfd.) lagert in Aachen M.
B 4239. 1 leere Kiste lagert in Mülheim a/d. Ruhr.
B S 1724. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Steinbeck.
B 8/9. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 293 Pfd) lagert in Ruhrort.
B A 3406. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 70 Pfd.) lagert in Ruhrort.
B B G 1785. 1 Kiste (259 Pfd.) lagert in Crefeld.
B. 2 Gussplatten (69 Pfd.) lagern in Bochum.
B G 227. 1 Bürde Stahl (108 Pfd.) lagert in Aplerbeck.
B H. 1 leere Kiste (40 Pfd.) lagert in Barmen.
B 4229. 1 leere Kiste lagert in Mülheim a/d. Ruhr.
B 120. 1 leeres Fass (18 Pfd.) lagert in Altenhundem.
B L 5666. 1 Fass Branntwein (230 Pfd.) lagert in Altenhundem.
B 2. 1 Ballot Watte (12 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
B. 1 Ofenpfeiffe (11 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
B K 2354. 1 Ballot (62 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
B C 1822. ½ Ohm (192 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
B 7455. 1 Ballot (280 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
B 7454. 1 Ballot (280 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
B M 388. 1 Korb Nägel (62 Pfd.) lagert in M. Gladbach.

C 17. 1 Ofentheil (34 Pfd.) lagert im Depot.
C 206. 1 Korb Bürstenwaaren (21 Pfd.) lagert im Depot.
C S S 2069. 1 Pack Papier (94 Pfd.) lagert im Depot.
C B 1061. 1 Fass Oel (357 Pfd.) lagert im Depot.
C K 1/3. 3 Pack Matten (168 Pfd.) lagern im Depot.
C K. 1 Kiste Bücher und Effecten (69 Pfd.) lagert im Depot.
C M 1110. 1 Korb gr. Holzwaaren (15 Pfd.) lagert im Depot.
C O 8. 1 Fass Petroleum (295 Pfd.) lagert im Depot.
C H 100. 1 Fass Candis (538 Pfd.) lagert im Depot.
C K 914. 1 Pack Springfedern (50 Pfd.) lagert im Depot.
C S. 1 Collo, 8 kl. eis. Scheiben enth. (13 Pfd.) lagert im Depot.
C B 47. 1 Harrass Hohlglas (142 Pfd.) lagert im Depot.
C B 2775, 350/5. 1 Kiste Stärke (79 Pfd.) lagert im Depot.
C N 250. 1 Kiste Spielwaaren (100 Pfd.) lagert im Depot.
C H 1. 1 Pack Kuchenpfannen (56 Pfd.) lagert im Depot.
C H 6530. 1 Kiste Pfeffer (15 Pfd.) lagert im Depot.
C H 472. 1 Pack Düten (20 Pfd.) lagert im Depot.
C D 7046. 1 Fass Stärke (364 Pfd.) lagert im Depot.
C K 6925. 1 Bürde Stahl (40 Pfd.) lagert im Depot.
C F 7419. 1 Kiste (42 Pfd.) lagert im Depot.
C B. 1 Pack Filzschuhe (9 Pfd.) lagert im Depot.
C O 25. 1 Fass Oel (315 Pfd.) lagert im Depot.
C F 717, 705. 2 Körbe leere Flaschen (154 Pfd.) lagern im Depot.
C G 4905. } 1 Fass Gyps (650 Pfd.) lagert im Depot.
P S 160. }
C R 7340. 1 Ballen Papier (48 Pfd.) lagert in Hoerde.
C 507. 1 Pack Springfedern lagert in Aachen M.
C A 37. 1 Pack Tischbretter lagert in Aachen M.
C F B 1455. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Aachen M.
C B 52. 1 Kiste Hasenhaare lagert in Aachen M.
C C C. 1 Kiste Eisenwaaren (46 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
C C 505. Kiste Löffel (220 Pfd.) lagert in Altenhundem.
C E 9356. 1 Kiste Wein (155 Pfd.) lagert in Altenhundem.
C E 9349. 1 Fass Branntwein (50 Pfd.) lagert in Altenhundem.
C E 9359. 1 Fass Branntwein (90 Pfd.) lagert in Altenhundem.
C K 5. 1 Sack Holzwaaren (60 Pfd.) lagert in Altenhundem.
C S 469. 1 Fass Branntwein (170 Pfd.) lagert in Altenhundem.
C S 468. 1 Fass Branntwein (150 Pfd.) lagert in Altenhundem.
C S 470. 1 Fass Branntwein (159 Pfd.) lagert in Altenhundem.
C S 466. 1 Fass Branntwein (165 Pfd.) lagert in Altenhundem.
C S 467. 1 Fass Branntwein (165 Pfd.) lagert in Altenhundem.
C S 464. 1 Korb Branntwein (20 Pfd.) lagert in Altenhundem.
C D P 3178. 1 Fass Branntwein (156 Pfd.) lagert in Werdohl.
C W B 1306 } 1 Ballot Lumpen lagert in Aachen T.
B 696 }
C K 2890. 1 Stange Stahl lagert in Iserlohn.
C A K 9173. 1 Ballot Speck (192 Pfd.) lagert in Bochum.
C E 100. 1 hölz. Koffer (13 Pfd.) lagert in Bochum.
C B & C 359. 1 Kiste Tuchknöpfe (114 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
C F C 696/9. 4 leere Kisten lagern in Neuss.
C T 934/5. 2 Fässer (113 Pfd.) lagern in Neuss.
C C 1157. 1 leeres Fass lagert in Dortmund.
C W 240. 1 leere Kiste (50 Pfd.) lagert in Hamm.
C K 68. 1 leeres Fass (7½ Pfd.) lagert in Hamm.
C T 193. 1 leeres Fass (23 Pfd.) lagert in Essen.
C J 1669. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert in Essen.
C A 6947. 1 Kiste (75 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
C 662. 1 Ballot Gurten (75 Pfd.) lagert in M. Gladbach.

D P 415. 1 Korb Nägel (155 Pfd.) lagert im Depot.
D 117. 1 Korb Tabak (30 Pfd.) lagert im Depot.
D. 1 Pack Messing (25 Pfd.) lagert im Depot.
D 368. 1 Korb Tabak (30 Pfd.) lagert im Depot.
D 10. 1 Collo Ofentheil (15 Pfd.) lagert im Depot.
D C 2746. 1 Pack Pfannen lagert in Langschede.
D 81. 1 Korb Tabak lagert in Aachen M.
D 11. 1 Ballot Wolle lagert in Mülheim a. d. Ruhr.
D 5478. 1 Ballot Manufacturwaaren (50 Pfd.) lagert in Altenhundem.
D D 989/90. 2 Kisten Papier lagern in Steinbeck.
D 39. 1 Ballot Kaffee (126 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
E S 1. 1 Kiste Hausrath lagert im Depot.
E T. 1 eisernes Rohr (202 Pfd.) lagert im Depot.
E M 4. 27 eiserne Röhren (704 Pfd.) lagern im Depot.
E H 2. 2 Körbe Flaschen (20 Pfd.) lagern im Depot.
E G 234. 1 Kiste Zollstöcke (37 Pfd.) lagert im Depot.
E v G 2048. 1 Korb Eisenwaaren (10 Pfd.) lagert im Depot.
E H 1. 1 Ballot Baumwoll. Abfälle (240 Pfd.) lagert im Depot.
E N. 1 Stab Eisen (93 Pfd.) lagert im Depot.
E K 3889. 1 Pack Draht (30 Pfd.) lagert im Depot.

E. 9 eiserne Röhren lagern in Barmen-Rittershausen.
E 6. 1 Pack Papier lagert in Mülheim a. d. Ruhr.
E M E 1729. 1 Kiste lagert in Steinbeck.
E M 125. 1 Pack leere Kübel (28 Pfd.) lagert in Hamm.
E 2. 2 Pack Strohpapier (40 Pfd.) lagern in Neuss.
E S 243. 1 Kiste Feuerzeug (241 Pfd.) lagert in Kaldenkirchen.
E K 15. 1 Pack Beile (15 Pfd.) lagert in Langendreer.
E E 1063. 1 Kiste Eisenwaaren (360 Pfd.) lagert in Altenhundem.
E G 1129. 1 Sack Seilenwaaren (50 Pfd.) lagert in Altenhundem.
E H 15/16. 2 Kisten Wein (272 Pfd.) lagern in Steele.
E T 104. 1 leere Kiste (7 Pfd.) lagert in Soest.
E S XII. 1 Ballot Holzwaaren (3 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
E 10/11. 2 Bund Stahl }
E 9. 1 Bund Eisen } (230 Pfd.) lagern in M. Gladbach.
E R 1529. 1 Kiste (37 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
E D S 1310, 1320. 2 Bürden Stahl lagern in Unna.

F 1. 1 Ofentheil mit Deckel (27 Pfd.) lagert im Depot.
F K. 1 Pflugeisen lagert im Depot.
F N 2216/19. 4 Ballen (1097 Pfd.) lagern im Depot.
F L 1334. 1 Fass Eisenwaaren (69 Pfd.) lagert im Depot.
F E 842. 1 Korb Eisenwaaren lagert im Depot.
F K. 1 Feuertopf mit Rost (15 Pfd.) lagert im Depot.
F P 7321. 1 Korb Lack (20 Pfd.) lagert im Depot.
F B 127. 1 Pack leere Säcke (105 Pfd.) lagert im Depot.
F M 159. 1 Fass Branntwein (88 Pfd.) lagert im Depot.
F. 5 Colli Ofentheile (75 Pfd.) lagern im Depot.
F G 2601. 1 Pack Bindfaden (25 Pfd.) lagert im Depot.
F 254. 1 Fass Wein lagert in Geilenkirchen.
F 54. 2 Rollen Packleinen (59 Pfd.) lagern in Elberfeld D.
F G 5. 1 leerer Korb (5 Pfd.) lagert in Neheim-Hüsten.
F O 2155. 1 Kiste Manufacturwaaren (78 Pfd.) lagert in Essen.
F H 892. 1 leere Kiste (50 Pfd.) lagert in Neuss.
F & C 6. 1 Pack Pergament-Papier (60 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
F G C 4302. 1 Kiste Porzellan lagert in Crefeld.
F G 1365/6. 2 Fässer Branntwein (892 Pfd.) lagern in Crefeld.
F 4614. 1 Pack Papier (117 Pfd.) lagert in Bochum.
F 100. 1 Rolle Papier (54 Pfd.) lagert in Bochum.
F C. 1 Sack Mehl (133 Pfd.) lagert in Bochum.
F P 197. 1 Pack Eimer (35 Pfd.) lagert in Bochum
F K 2608. 1 Kiste Wein (95 Pfd.) lagert in Lennep.
F WH S 100. 2 Pack, 4 Stühle enth. (28 Pfd.) lagern in Mülheim a. Rhein (Eilgut-Exped.).
F W B 1490. 1 leere Kiste (40 Pfd.) lagert in Barmen.
F G 2160. 1 Kiste Bonbons (92 Pfd.) lagert in Siegen.
F C 50. 6 Colli Sophagestelle lagern in Mülheim a. d. Ruhr.
F S 11 437. 1 Ballot Federn (57 Pfd.) lagert in Mülheim a. d. Ruhr.
F W P 842. 1 Fässchen Bier (60 Pfd.) lagert in Mülheim a. d. Ruhr.
F D 468. 1 Ballot (90 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
F H 1/2. 2 leere Kisten (61 Pfd.) lagern in Mülheim a. Rhein.
F A 270. 1 leere Kiste lagert in Aachen M.
F. 2 Fournaiseplatten lagern im Viersen.
F M 136. 1 Ballen Hanf (51 Pfd.) lagert in Dortmund (Eilgut-Exped.).
F W 6046. 1 leere 1/2 Ohm (29 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
F W 11. 1 Stück Eisen (26 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
F 450. 1 Korb Eisenwaaren (90 Pfd.) lagern im M. Gladbach.
F E 7811. 1 Kiste (18 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
F P O 3034. 1 Kiste (70 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
F A H 324/25. 2 Körbe Eisenwaaren (285 Pfd.) lagern in M. Gladbach.
F J C 2290. 1 Kiste (115 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
F B F 6. 1 Ballot Packleinen (35 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
F H 2601. 1 leere Kiste (46 Pfd.) lagert in Unna.
F H 743. 1 leere Kiste (16 Pfd.) lagert in Unna.
F H 2942. 1 leerer Korb (3 Pfd.) lagert in Unna.
F M 159. 1 Fass Branntwein (88 Pfd.) lagert im Depot.

G B. 8 Scheeren (53 Pfd.) lagern im Depot
G K 7342. 1 Sack Papierhülsen (10 Pfd.) lagert im Depot.
G K 3055 1 Pack Papier (50 Pfd.) lagert im Depot.
G S 201. 1 Kiste Glaswaaren (51 Pfd.) lagert im Depot.
G. 2 Heizöfen }
G. 3 Blechklappen } (67 Pfd.) lagern im Depot.
G. 1 Feuertopf }
G R 6935. 1 Pack Papier (62 Pfd.) lagert im Depot.
G B. 1 Rolle Theerpappen (130 Pfd.) lagert im Depot.
G H 4118. 1 Korb Eisenwaaren (46 Pfd.) lagert im Depot.
G T S 1/2. 2 Pack Papier (100 Pfd.) lagern im Depot.
G 12 168. 1 Kiste Tabak (136 Pfd.) lagert im Depot.
G H. 1 Rolle Eimer (47 Pfd.) lagert im Depot.
G 188. 1 Ballot Säcke (13 Pfd.) lagert im Depot.
G H 1329. 1 Kiste Eisenwaaren (78 Pfd.) lagert im Depot.
G B 2505 1 Kiste Seife (158 Pfd.) lagert im Depot.
G S. 1 Bd. Holzschuhe (18 Pfd.) lagert im Depot.
G K 2988 1 Ring Muffe (3 Pfd.) lagert im Depot.
G. 3 Stück Scheiben (18 Pfd.) lagern im Depot.
G S 6427. 1 Kiste Lichte (120 Pfd.) lagert im Depot.
G 2238. 1 Kiste Eisenwaaren (45 Pfd.) lagert im Depot.
G A 596. 1 Korb Eisenwaaren (94 Pfd.) lagert im Depot.

G T 116. 1 Fass Kupfer (1162 Pfd.) lagert im Depot.
G S 47 314. 1/4 Ohm Wein (83 Pfd.) lagert im Depot.
G S 47 312. 1/8 Ohm Wein (53 Pfd.) lagert im Depot.
G H 1137. 1 Pack Sägen (140 Pfd.) lagert in Witten.
G B 3261/2. 2 Kübel Butter lagern in Steele.
G W C 3673/4. 2 Colli Nähmaschinen lagern in Aachen M.
G K. 1 Kiste Wollenwaaren lagern in Aachen M.
G L 4236. 1 Korb Eisenwaaren (100 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
G W 333. 1 leere Kiste (10 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
G R 8. 1 Pack Papier (31 Pfd.) lagert in Siegen.
G. 2 Stab Eisen (48 Pfd.) lagern in Siegen.
G S 4168. 1 Fass Liqueur (89 Pfd.) lagert in Schwelm.
G S 361. 1 Pack Papier (96 Pfd.) lagert in Lennep.
G S 612. 1 Kiste leere Flaschen (42 Pfd.) lagert in Lennep.
G M 827. 1 Ballot Wolle (52 Pfd.) lagert in Lennep.
G W 2489. 1 Ballot Wolle (300 Pfd.) lagert in Lennep.
G 2669. 1 Kiste Cichorienmehl (138 Pfd.) lagert in Lennep.
G K 1422. 1 Korb Eisenwaaren (526 Pfd.) lagert in Bochum.
G V 1500. 1 Pack Düten (33 Pfd.) lagert in Bochum.
G. 1 Ofentheil (59 Pfd.) lagert in Anrath.
G S 48 466. 1 Fass Branntwein (327 Pfd.) lagert in Dortmund.
G R 4065. 1 Kiste Glasscherben (154 Pfd.) lagert in Dortmund.
G M B. 1 Bund Verkuppelung (43 Pfd.) lagert in Ruhrort.
G K. 1 Collo Maschinentheile (46 Pfd.) lagert in Ruhrort.
G 774/5. 2 Ballen (99 Pfd.) lagern in Hamm.
G B 967. 1 Kiste lagert in Steinbeck.
G HH 1057. 1 Fass Bleiweiss lagert in Steinbeck.
G L 928. 1 Kiste lagert in Steinbeck.
G 2806. 1 Sack Sümak lagert in Steinbeck.
G H 1766. 1 Kiste (101 Pfd.) lagert in Essen.
G H 1794. 1 Pack Papier (59 Pfd.) lagert in Essen.
G G 975. 1 Fass (212 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
G H 323. 1 Pack (4 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
G T 1853. 1 Kiste (370 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
G B 2478. 1 Ballot (38 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
G S 4658. 1 Ballot (305 Pfd.) lagert in M. Gladbach.

H 1. 1 Kiste Bücher (20 Pfd.) lagert im Depot.
H 1. 1 Bürde 2 Fensterreifen (23 Pfd.) lagert im Depot.
H 376. 1 Kiste Weissblech (42 Pfd.) lagert im Depot.
H 2. 1 Pack Strohmesser (68 Pfd.) lagert im Depot.
H C 5238. 1 Kiste Kurzwaaren (92 Pfd.) lagert im Depot.
H B S W 3487. 1 Kiste Hausgeräthe (385 Pfd.) lagert im Depot.
H K. 1 Kiste Eisenwaaren (44 Pfd.) lagert im Depot.
H 5072. 1 Ballot Reis (220 Pfd.) lagert im Depot.
H. 1 Kette lagert im Depot.
HR. 1 Ofenfuss (34 Pfd.) lagert im Depot.
HF 4035. 1 Korbflasche Oel (22 Pfd.) lagert im Depot.
H R 1. 1 eiserner Kessel (72 Pfd.) lagert im Depot.
H M 235. 1 Ballot Manufacturwaaren (65 Pfd.) lagert im Depot.
H 9. 1 Pack Säcke (80 Pfd.) lagert im Depot.
HK 309. 1 Fass Wein (66 Pfd.) lagert im Depot.
H K 2723. 1 Korb Leberthran (33 Pfd.) lagert in Witten.
H W B 645. 1 leere 1/4 Ohm lagert in Altena.
H 56. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert in Altenhundem.
H 2087. 1 Fass (50 Pfd.) lagert in Altenhundem.
H 1983. 1 Kiste Wollenwaaren (60 Pfd.) lagert in Altenhundem.
H 795. 1 Pack leere Körbe (20 Pfd.) lagert in Altenhundem.
H B 1/2. 2 leere Fässer (60 Pfd.) lagern in Altenhundem.
H B 1891. 1 leeres Fass (10 Pfd.) lagert in Altenhundem.
H St 768. 1 Sack Grütze (80 Pfd.) lagert in Altenhundem.
HB 3059. 1 Ballot Tuch lagert in Aachen M.
HH S 2178. 1 Ballot Leinen (58 Pfd.) lagert in Aachen M.
HNT 1. 1 leeres Fass (55 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
HE 176/7. 2 Ballot (210 Pfd.) lagern in Mülheim a. Rhein.
HS 6272. 1 Kiste (32 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.

H S 1827. 1 Sack Horn (50 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
HE 2320. 1 Kiste leere Flaschen (40 Pfd.) lagert in Creuzthal.
H. 3 Tafeln Zink (70 Pfd.) lagern in Barmen.
H E. 1 Fass Putzpulver (195 Pfd.) lagert in Barmen.
H 433, 437. 2 Körbe Candis (64 Pfd.) lagern in Lennep.
H F 2699. 1 Kiste Tabak (36 Pfd.) lagert in Lennep.
H R 132. 1 leere Kiste (24 Pfd.) lagert in Lennep.
H. 4 Stangen Stahl (180 Pfd.) lagern in Bochum.
H 4. 1 Pack Körbe (10 Pfd.) lagert in Solingen.
H H 1220. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 134 Pfd.) lagert in Solingen.
H G L 25 640. 1 Ballot Leinen (100 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
H J 2. 1 Sack Pflaumen lagert in Dortmund.
H 1. 1 Korb (69 Pfd.) lagert in Ruhrort.
H P 328. 1 Kiste (293 Pfd.) lagert in Ruhrort.
H E 2366. 1 Ballot (77 Pfd.) lagert in Hamm.
H St. 999. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Steinbeck.
H J 1/4. 4 Colli Budengestell lagern in Essen.
HS 4255. 1 Korb Eisenwaaren (159 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
H 414. 1 leere Ohm (58 Pfd.) lagert in Soest.
HB D 3632. 1 leeres Fass (46 Pfd.) lagert in M. Gladbach.

HR 955. 1 Bund Rundeisen (114 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
HB 829. 1 Ballen (32 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
HB 830. 1 Ballen (30 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
HH S 2487. 1 Ballot Leinen (20 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
HL 100. 1 Ballot Leinen (20 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
HR 946. 1 Fass Seife (140 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
H S 6. 1 Fass Kraut (202 Pfd.) lagert in Unna.

J S 417. 1 Kiste Leinen (154 Pfd.) lagert im Depot.
J R. 2 Stück Achsen (248 Pfd.) lagern im Depot.
J S 6253. 1 Kiste (135 Pfd.) lagert im Depot.
JHL 6471. 1 Fass Harz (373 Pfd.) lagert im Depot.
J N 50. 1 Korb Eisenwaaren (102 Pfd.) lagert im Depot.
J R 562. 1 Kiste Wein (15 Pfd.) lagert im Depot.
J R S 112. ¼ Ohm Oel (82 Pfd.) lagert im Depot.
J R 1831. 1 Ballot Manufacturw. (30 Pfd.) lagert im Depot.
J C 17. 1 Korb Eisenwaaren (78 Pfd.) lagert im Depot.
J R 4997. 1 Kiste Leinen (132 Pfd.) lagert im Depot.
J L. 1 eiserner Topf (83 Pfd.) lagert im Depot.
J P E 227. 1 Fass Blechwaaren (109 Pfd.) lagert im Depot.
J G 594. 8 Stück Pflugeisen (48 Pfd.) lagern im Depot.
J V S 147. 1 Kiste (128 Pfd.) lagert im Depot.
J H 7192. 1 Kiste Kleider (45 Pfd.) lagert im Depot.
J B 382. 1 Korb Eisenwaaren (162 Pfd.) lagert im Depot.
J W B 5334. 1 Kiste Seife (103 Pfd.) lagert im Depot.
J V S 1876. 1 Kiste Glaswaaren (53 Pfd.) lagert im Depot.
J P 51. 1 Ballen Wolle (999 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
J V 501. 1 Fass Wein (92 Pfd.) lagert in Oberhausen.
J H 100. 1 Kiste Kleider (67 Pfd.) lagert in Essen.
J D 474. 1 Kiste Kleider lagert in Steinbeck.
J C W 2936. 1 leere Kiste (24 Pfd.) lagert in Hamm.
J P S 459. 1 Bürde Leder 186 Pfd.) lagert in Hamm.
J C S 559, 562. 2 Fässer Pflaumen (217 Pfd.) lagern in Dortmund.
J D. 2 Colli Maschinentheile (40 Pfd.) lagern in Neus.
J B B 4237. 1 Fass Branntwein (354 Pfd.) lagert in Mülheim a. d. Ruhr.
J C 3291/3. 1 Kistchen Probefl. (1¼ Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
J S I. 1 grosses Fass (1065 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
J W B 11 694, 9289. 2 leere Kisten lagern in Aachen M.
J B 4. 1 Kiste Chemikalien (55 Pfd.) lagert in Altenhundem.
J A S 2898. 1 Fass Branntwein (88 Pfd.) lagert in Altenhundem.
J L 53. 1 Fass Wein (85 Pfd.) lagert in Altenhundem.
J L 949. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert in Altenhundem.
J W 638. 1 Kiste Porcellan (85 Pfd.) lagert in Altenhundem.
J L 4. 1 Korb Eisenwaaren (100 Pfd.) lagert in Steele.
J N K 2559. 1 Kiste Nudeln (60 Pfd.) lagert in M. Gladbach.

K 1. 1 □ Eisenplatte (11½ Pfd.) lagert im Depot.
K 11. 3 Colli Ofentheile (60 Pfd.) lagern im Depot.
K 1205 1 Ballot baumw. Waaren (85 Pfd.) lagert im Depot.
K. 1 Roster (5 Pfd.) lagert im Depot.
K & D 6. 1 Pack Schiefertafeln lagert im Depot.
K & P 825. 1 Pack Papier (85 Pfd.) lagert im Depot.
K M. 1 Kb. Flaschen (90 Pfd.) lagert im Depot.
K & C 2909. 1 Korb Eisenwaaren (150 Pfd.) lagert im Depot.
K. 8 Stück Eisenbleche (118 Pfd.) lagern im Depot.
K S. 1 Ballot Tuch (20 Pfd.) lagert im Depot.
K 149. 1 Fass (Inhalt unbekannt) lagert in Steinbeck.
K R 180.
S 677. } 2 leere Fässer lagern in Steinbeck.
K C 154, 102. 1 Ballot Caffee lagert in Steinbeck.
K M 810. 1 Decke lagert in Ruhrort.
K 23. 1 Fass Butter lagert in Dortmund.
K F 2785. 1 leerer Korb (5 Pfd.) lagert in Neuss.
K 288 1 Korb Eisenwaaren (117 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
K & K 29251. 1 Sack Graupen (102 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
K & K 29252. 1 Sack Sago (26 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
K J 1. 1 leere Kiste (10 Pfd.) lagert in Neviges.
K D 1057. 1 Korb leere Körbe (12 Pfd.) lagert in Lennep.
K H 4. 1 Korb Eier (18 Pfd.) lagert in Barmen.
K 4. 1 Collo Bretter lagert in Aachen T.
K 3. 1 Blechkasten lagert in Aachen T.
K S 1679. 1 Wagen Raps lagert in Aachen T.
K 14. 1 Stück Gusseisen lagert in Steele.
K D 28. 1 Ballot Säcke (55 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
L C 3. 1 Korb Kleider (77 Pfd.) lagert im Depot.
L H. 1 Schieber Guss (15 Pfd.) lagert im Depot.
L W 1088. 1 Pack Papier (20 Pfd.) lagert im Depot.
L W 1875. 1 Kiste Nägel (67 Pfd.) lagert im Depot.
L F 2678. 1 Ballot Garn (80 Pfd.) lagert im Depot.
L L 4345. 1 Ballot Leinen (202 Pfd.) lagert im Depot.
L W 5189. 1 Kiste Porzellan (161 Pfd.) lagert im Depot.
L P 530. 1 Kiste Eisenwaaren (260 Pfd.) lagert im Depot.
L. 1 Pack eis. Gardinenstangen (2½ Pfd.) lagert im Depot.
L L 60. 1 Ballot Bretter (59 Pfd.) lagert im Depot.
L B Th. Kruchen 974. 1 Pack Papier (65 Pfd.) lagert im Depot.
L S S 4357.
H H 2701. } 1 Ballot Putzwolle (183 Pfd.) lagert im Depot.
L B 464. 1 Korb Eisenwaaren (76 Pfd.) lagert im Depot.

L B 1. 1 Ballot Holzschuhe (40 Pfd.) lagert im Depot.
L K 56. 1 Ballot Leder lagert in Steinbeck.
L & S 2555. 1 Ballot Leder lagert in Hamm.
L R 9006. 1 Ballot Leder lagert in Hamm.
L W 436. 1 Korb Candis (30 Pfd.) lagert in Bochum.
L F 2378. 1 Fass (438 Pfd.) lagert in Viersen.
L. 1 Paar Holzschuhe (4 Pfd.) lagert in Siegen.
L 225. 1 Ballot Tapeten (234 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
L E 719. 1 Kiste Bandwaaren lagert in Aachen M.
L V 1286. 1 Kiste Wein (70 Pfd.) lagert in Altenhundem.
L F 2963. 1 Ballot Wollenwaaren (30 Pfd.) lagert in Steele.
L. 1 Stück Farbholz (80½ Pfd.) lagert in Annen.
L 1747. 1 Kiste Seife (125 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
MK W 396. 1 Korb Materialwaaren (52 Pfd.) lagert im Depot.
MK 1371 1 Kiste Blechwaaren (51 Pfd.) lagert im Depot.
M. 1 Pack Säcke (104 Pfd.) lagert im Depot.
M S 29. 1 Pack Bettzeug (35 Pfd.) lagert im Depot.
M B 1/2. 2 Pack Binsen (59 Pfd.) lagern im Depot.
M B 3. 1 Ballot (17 Pfd.) lagert im Depot.
M 8/10. 3 Säcke Holzwaaren lagern im Depot.
M E 11 239. 1 Pack Säcke (10 Pfd.) lagert im Depot.
M 954. 1 Fass Oel (84 Pfd.) lagert im Depot.
M E 627. 1 Ballen Leinen (41 Pfd.) lagert im Depot.
M W H 5. 1 Pack Draht lagert im Depot.
M H 6. 1 Ballot Wachspapier (48 Pfd.) lagert im Depot.
M 501 1 Fass Schuhwaaren (84 Pfd.) lagert im Depot.
ME 20782. 1 Pack leere Säcke (37 Pfd.) lagert in Witten.
M S 1423. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 121 Pfd.) lagert in Vohwinkel.
MV 3715. 1 Kiste (37 Pfd.) lagert in Neuss (Eilgut-E.)
M G 1079. 1 leere Kiste (9 Pfd.) lagert in Iserlohn.
M F M. 1 Fass Petroleum lagert in Lennep.
M. 1 Fass Fegesalz (132 Pfd.) lagert in Hattingen.
M 5. 1 leere Blechflasche (2½ Pfd.) lagert in Barmen.
M R 20. 1 Kiste Weissblech lagert in Mülheim a. Rhein.
M C M K 944. 1 Kiste Wein (205 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein
M C 950. 1 Ballen baumw. Waaren lagert in Aachen M.
M. 1 Rolle Decken (27 Pfd.) lagert in Soest.
M A 1. 1 Korb Töpfe (67 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
M C 317. 1 leeres Fass (65 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
M 294. 1 Ballot Hopfen (212 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
M 13. 1 Ballot Abfall (13 Pfd.) lagert in M. Gladbach
M N 4. 1 leere Kiste (58 Pfd.) lagert in Unna.

N C 58. 1 Pack Säcke (44 Pfd.) lagert im Depot.
N B 104. 1 Ballot Reis (210 Pfd.) lagert im Depot.
N 10. 1 Bund Eisen (20 Pfd.) lagert in Crefeld.
N I. 1 Pack leere Säcke lagert in Aachen M.
N 11. 1 Collo Packleinen (69 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
N M 151. 1 Ballot Tuch (70 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
O B 3. 1 Ballot Lumpen (86 Pfd.) lagert im Depot.
O O. 1 Knierohr (7 Pfd.) lagert im Depot.
O K B.
G W 1 Latirbaum lagert in Langendreer.
O L 4 1 Pack Säcke (28 Pfd.) lagert in Barmen.
O R 989. 1 Korb Eisenwaaren (60 Pfd.) lagert in Dortmund.
P T 10. 1 Fass Schwefel (349 Pfd.) lagert im Depot.
P C 650. 1 Sack Korke (26 Pfd.) lagert im Depot.
P C 8928. 1 Ballot Wollwaaren (30 Pfd.) lagert im Depot.
P 61. 1 Ballot baumwollene Abfälle (88 Pfd.) lagert im Depot.
P S C 1020. 1 Pack Strohpapier (19 Pfd.) lagert im Depot.
P S S 7628. 1 Fass Wein (172 Pfd.) lagert im Depot.
P H 2. 1 Pack Kleider (46 Pfd.).
P W. 1 Korb Effecten (110 Pfd.) lagert im Depot.
P S 103/3, 10. 2 Pack Kohllöffel (49 Pfd.) lagern im Depot.
P J O 3. 1 Fass Kleider (96 Pfd.) lagert im Depot.
P P 82. 1 Ballot Kaffee (125 Pfd.) lagert in Barmen-Rittersh.
P R 2. 1 Ballot Kaffee (101 Pfd.) lagert in Barmen-Rittersh.
P 1085. 1 leere Kiste (20 Pfd.) lagert in Oberhausen.
P 1. 1 Sack Seilerwaaren (118 Pfd.) lagert in Altenhundem.
P S 4076. 1 Ballot Wollenwaaren lagert in Aachen M.
P P 370. 1 Ballot Kaffee lagert in Mülheim a. d. Ruhr.
P S 1316. 1 Ballot Kaffee (47 Pfd.) lagert in Letmathe.
P 746. 1 leeres Fass (23 Pfd.) lagert in Barmen.
V 8
P P R 971 1 Sack Roggen (200 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
P M 4047. 1 Ballot (100 Pfd.) lagert in Ruhrort.
P 209. 1 Pack Papier lagert in Steinbeck.
P S 334/6. 3 Ballot halbw. Waaren lagern in Steinbeck.
P 52. 1 Korb Candis lagert in Steinbeck.
P S 3772. 1 Fass (494 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
P S 4564. 1 Ballot (202 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
Q & E 374. 1 Pack Papier (62 Pfd.) lagert im Depot.
Q. 2 Ofenröhren (22 Pfd.) lagern im Depot.
Q 104. 1 Pack Eisendraht (95 Pfd.) lagert im Depot.
Q 388. 1 Kupferdraht (68 Pfd.) lagert in Altena.
Q 82. 1 Ballot Kaffee (151 Pfd.) lagert in Barmen.
R B 7. 1 Tisch ohne Deckblatt (10 Pfd.) lagert im Depot.
R C 5. 1 Kiste Leuchter (6 Pfd.) lagert im Depot.

Rqs. E K 6. 1 Ballot Putzwolle (98 Pfd.) lagert im Depot.
R T 5. 1 Korb Eisenwaaren (172 Pfd.) lagert im Depot.
R L 1. 1 Pack Papier (100 Pfd.) lagert im Depot.
R H 1404. 1 Ballot Manufacturwaaren (65 Pfd.) lagert im Depot.
R & S 4554. 1 Harrass Hohlglas (110 Pfd.) lagert im Depot.
R 6. 8 Pack Strohdeckel (400 Pfd.) lagern im Depot.
R L 20/22. 3 Pack Papier (268 Pfd.) lagern im Depot.
R & E. 1 Ballot Farbstoff (51 Pfd.) lagert im Depot.
R. 7 leere Häringsfässer (157 Pfd.) lagern in Dülken.
R 3. 1 leere Tonne (4 Pfd.) lagert in Altenhundem.
R 1626. 1 Ballot Wollwaaren lagert in Aachen M.
R S 663. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Mülheim a. Rhein.
R & C 284. 1 Korb Tabak lagert in Schwerte.
R B 6947. 1 Ballot Holzschuhe (17 Pfd.) lagert in Viersen.
R. 1 Zinkrohr (10 Pfd.) lagert in Barmen.
R & S 3329. 1 leere Kiste (10 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rhein (Eilgut-E.).
R St 136. 1 Ballot Tuch (22 Pfd.) lagert in Lennep.
R P 455. 1 Kiste (30 Pfd.) lagert in Bochum.
R 1. 1 Kiste Eisenw. (100 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
R. 3 Pack Bleirohre (60 Pfd.) lagern in Neuss.
R. 1 Kessel mit Deckel (14 Pfd.) lagert in Boisheim.
R 2114. 1 Ballot Leder (112 Pfd.) lagert in Hamm.
R C 4471. 1 Kiste Glas lagert in Steinbeck.
R B C 126. 1 Ballot Reis lagert in Steinbeck.
R C 8920. 1 Ballot Packleinen (16 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
St. 2 Pflugschaaren (10 Pfd.) lagern im Depot.
S 191. 1 Ballot Lumpen lagert im Depot.
S H. 1 Kiste Nägel (50 Pfd.) lagert im Depot.
S H. 25 gusseiserne Rohre lagern im Depot.
S 4. 2 Pack Papier (44 Pfd.) lagern im Depot.
S H 488. 1 Fass Oel (347 Pfd.) lagert im Depot.
S 263, 266/8. 4 Pack Säcke (395 Pfd.) lagern im Depot.
S $_S$ S 94. 1 Fass Branntwein (238 Pfd.) lagert im Depot.
S 8123/4. 2 Fass Soda (240 Pfd.) lagern im Depot.
S W 809/10. 2 Korbkinderwagen lagern im Depot.
S 167. 1 Ballot Abfall (128 Pfd.) lagert im Depot.
S R 2951. 2 Stück Pflugschaare (9 Pfd.) lagern im Depot.
S 25 Tafeln Blech (131 Pfd.) lagern im Depot.
S. 1 Collo Maschinentheile (32 Pfd.) lagert im Depot.
S S 6593/4. 2 Fässer Sprit lagern in Barmen-Rittersh.
S 1. 1 eiserner Aschenkasten (5 Pfd.) lagert in Hoerde.
S W 925. 1 Kiste leere Flaschen (95 Pfd.) lagert in Witten.
S W 926. 1 Kiste leere Flaschen (75 Pfd.) lagert in Witten.
S 13/14. 2 Ballen leere Säcke (75 Pfd.) lagern in Altenhundem.
S 1209. 1 Fass Branntwein lagert in Aachen M.
S 1278. 1 Ballot Federn lagert in Aachen M.
S R 1377. 1 Ballot Leinen (108 Pfd.) lagert in Aachen M.
S 663. 1 Sack Colonial-Waaren (28 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rh.
S H C 1. 1 Pack Draht (50 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rh.
S 8. 1 leere Tonne (3 Pfd.) lagert in Schwelm.
S. 1 eiserne Löwenklaue (2 Pfd.) lagert in Barmen.
S 10. 1 leere Kiste (37 Pfd.) lagert in Iserlohn.
S 17. 1 Pack Papier (23 Pfd.) lagert in Solingen.
S 65. 1 Pack Papier (45 Pfd.) lagert in Crefeld.
S. 1 Stück Eisen (5 Pfd.) lagert in Homberg.
S P 16 929. 1 leere Kiste (29 Pfd.) lagert in Neuss.
S S N 58. } S S D 3. } 2 Ketten lagern in Ruhrort.
S P 34. 1 Korb Eisenwaaren (83 Pfd.) lagert in Hamm.
S 120. 1 Pack leere Kübel (36 Pfd.) lagert in Hamm.
S 1659. 1 Pack leere Kübel (55 Pfd.) lagert in Hamm.
S 10. 1 Sack Kübel lagert in Hamm.
S S 1143/4. 2 Ballot lagern in Steinbeck.
S. 1 eisernes Rohr (90 Pfd.) lagert in Essen.
S 677. 1 leeres Fass lagert in Steinbeck.
S 20. 1 Ballot Abfall (97 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
S C 51. 1 Ballot Packleinen (22 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
S 1/6. 86 Colli Tafeln lagern in M. Gladbach.
S G 797. 1 Korb (79 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
S N 3326. 1 Kiste (45 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
T. 1 Collo Maschinentheile (58 Pfd.) lagert im Depot
T 658. 1 Kiste Bibeln (200 Pfd.) lagert im Depot.
T F 750. 1 Kiste Blechkasten (78 Pfd.) lagert in Elberfeld D.
T 523. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert in Altenhundem.
T 6. 1 Rolle Drahtgewebe lagert in Mülheim a. Rhein.
T 1332. 1 Kiste Eisenwaaren (95 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
T I. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Mülheim a. Rh.
T 3818. 1 Kiste (79 Pfd.) lagert in Grevenbrück.
T R 1379/9. 1 leere Kiste (24 Pfd.) lagert in Lennep.
$_3T_6\,{}_3T_8$. 3 Fässer Asphalt (570 Pfd.) lagern in Bochum.
T S 203. 1 Rolle Papier (21 Pfd.) lagert in Bochum.
T S 1689. 1 Ballot (69 Pfd.) lagert in Ruhrort.
T S 1456. 1 Ballot Eisenwaaren (22 Pfd.) lagert in Hamm.
T S 748. 1 Ballot Eisenwaaren (63 Pfd.) lagert in Hamm.
T F 4379. 1 Korb Eisenwaaren (61 Pfd.) lagert in Hamm.
U C W 5738. 1 Kiste Feuerzeug (177 Pfd.) lagert im Depot.

V. 1 Pack Papier (15 Pfd.) lagert im Depot.
V C 3951. 1 leeres Gebund (153 Pfd.) lagert in Essen.
V 739. 1 Korb Tabak lagert in Mülheim a. d. Ruhr.
V 316. 1 Fass Seife (45 Pfd.) lagert in Altenhundem.
V R 9. 1 leere ½ Ohm (32 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
V R 6. 1 leeres ½ Oxhoft (34 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
V C 10. 1 Kiste (27 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
W Z 1. 1 Kiste Maschinentheile (408 Pfd.) lagert im Depot.
W AH 124. 1 Fass Mennig (262 Pfd.) lagert im Depot.
W. 1 Feuertopf (14 Pfd.) lagert im Depot.
W A 2112. 1 Kiste Wollwaaren (230 Pfd.) lagert im Depot.
W Z. 1 Ballot Wolle (368 Pfd.) lagert im Depot.
W O. 1 Bund Holzschuhe (18 Pfd.) lagert im Depot.
W & C 2133. 1 Kiste Flaschen (15 Pfd.) lagert im Depot.
W. 1 Roster (4 Pfd.) lagert im Depot.
W R 3657. 1 Kiste Wichse (15 Pfd.) lagert im Depot.
W 1. 1 Ballot Watten (45 Pfd.) lagert im Depot.
W B $\frac{17}{13}$. 1 Sack Kleider (60 Pfd.) lagert im Depot.
W 6796. 1 Sack Droguen (52 Pfd.) lagert im Depot.
W S 4. 1 leinene Privatdecke lagert im Depot.
W 499. 1 Kiste Zucker (33 Pfd.) lagert im Depot.
W D. 1 Partie Bandeisen (2430 Pfd.) lagert im Depot.
W H B 657. 1 Fass Branntwein (89 Pfd.) lagert im Depot.
W 136. 1 Korb Eisenwaaren (81 Pfd.) lagert in Barmen-Rittersh.
W 334. 1 Ballot Manufacturwaaren (48 Pfd.) lagert in Neheim-Hüsten.
W. 8 Pack Papier (60 Pfd.) lagern in Essen.
W G H 1. 1 Kiste (42 Pfd.) lagert in Ruhrort.
W B 2418. 1 Fass Wurst lagert in Dortmund.
W 50. 1 Pack Spunde lagert in Dortmund.
W B 858. 1 Kiste Schiesswaffen (46 Pfd.) lagert in Neuss.
W R 4843. 1 Pack Bretter (100 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
W R. 16 Ballot Reis (1090 Pfd.) lagern in Homberg.
W C 10 556. 1 Kübel Käse (176 Pfd.) lagert in Iserlohn.
W V 542. 1 leeres Fass lagert in Lennep.
W E 239. 1 Kette (38 Pfd.) lagert in Aplerbeck.
W K 1. 8953. 1 Fass Wein (345 Pfd.) lagert in Siegen.
W C 1448. 1 Kiste lagert in Mülheim a. Rhein.
W K 3405, 3817. 2 leere Kisten lagern in Mülheim am Rhein.
W K 5189. 1 Tonne Häringe lagert in Aachen M.
W P. 1 Pack Drahtwaaren (6 Pfd.) lagert in Aachen M.
W T C H V. 2 Pack leere Körbe lagern in Aachen M.
W E 148. 1 Pack leere Körbe (15 Pfd.) lagert in Altenhundem.
W K 875. 1 Ballot Leinen (40 Pfd.) lagert in Altenhundem.
W B 6878. 1 Kiste Korke (18 Pfd.) lagert in Soest.
W V 240. 1 Korb Eisenwaaren (190 Pfd.) lagert in M. Gladbach
W S 590. 1 Pack Sensen (19 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
W 1362. 1 leerer Korb (10 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
W 6. 1 Pack (7 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
W 921. 1 Kiste (35 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
WA 348. 1 Ballot (47 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
X. 2 Eisenplatten (74 Pfd.) lagern im Depot.
X 1. 1 Sack Bettzeug (50 Pfd.) lagert im Depot.
X 11. 1 Collo Packleinen (67 Pfd.) lagert in M. Gladbach.
Z. 2 Stäbe Eisen (108 Pfd.) lagern im Depot.
Z. 2 Pack Eisenwaaren (100 Pfd.) lagern im Depot.
Z W 3369/70. 2 Kisten Feuerzeug (75 Pfd.) lagern in Steele.
(W) 227. 1 Kiste Eisenwaaren (29 Pfd.) lagert im Depot.
(JW) 2617. 1 Kiste Papier (136 Pfd.) lagert im Depot.
(RD) 27. 3 Ballot Baumwolle (979 Pfd.) lagern im Depot.
3417. 1 Korb leere Flaschen (36 Pfd.) lagert im Depot.
(Z) 1669. 1 Ballot Tabak (113 Pfd.) lagert im Depot.
W 95. 1 Fass Corinthen (294 Pfd.) lagert im Depot.
(O) 50. 1 Pack Papier (50 Pfd.) lagert im Depot.
4862. 1 Kiste Flaschenzüge (182 Pfd.) lagert im Depot.
(J) 1406. 1 Kiste Pfeffer (14 Pfd.) lagert im Depot.
(F) $\frac{8}{5632}$ 4 1 Ballot Tuch (27 Pfd.) lagert in Elberfeld D.
(K) 636. 1 Ballot baumw. Waaren (94 Pfd.) lagert in Oberhausen.
162. 1 Sack Kartoffeln (70 Pfd.) lagert in Dortmund.
4911. 1 Fass Soda (800 Pfd.) lagert in Dortmund.

132. 1 Kiste Rothwein (102 Pfd.) lagert im Depot.
2579. 1 Kiste Eisenwaaren (32 Pfd.) lagert in Dormund.
7985. 1 Kiste Feuerzeug (48 Pfd.) lagert in Dortmund.
368. 1 Kiste (96 Pfd.) lagert in Werl.
1 Block Zink (65 Pfd.) lagert in Iserlohn.
6407/8. 2 Fässer (446 Pfd.) lagern in Aachen T.
237. 1 Korb Tabak und Cigarren (67 Pfd.) lagert in Schwerte.
71 371. 1 Korb Wein (150 Pfd.) lagert in Schwerte.
F. 1 Fass Butter (58 Pfd.) lagert in Letmathe.
8922. 1 Fass Wasserglas (465 Pfd.) lagert in Schwelm.
1703. 1 leeres Gefäss (59 Pfd.) lagert in Unna.
////. 5 Eisenstangen (131 Pfd.) lagern im Depot.
I. 1 Reifen Stahl (4½ Pfd.) lagert im Depot.
800. 1 Kiste Watten (27 Pfd.) lagert im Depot.
74. 1 Kiste Glas (177 Pfd.) lagert im Depot.
1 Sack Kartoffelmehl (190 Pfd.) lagert im Depot.
II 1752. 1 Ballot Kaffee (112 Pfd.) lagert im Depot.
△ 8. 1 Korb getr. Obst (31 Pfd.) lagert im Depot.
△ 5893. 1 Korb Materialwaaren (146 Pfd.) lagert im Depot.
△ 58. 1 Pack Säcke (47 Pfd.) lagert im Depot.
1438. 1 Kübel Pech (577 Pfd.) lagert im Depot.
3430. 1 Ballot Bettfedern (28 Pfd.) lagert in Neuss.
1769. 1 Beutel Kräuter (5 Pfd.) lagert in Ohligswald.
4319. 1 Kiste Porzellan (83 Pfd.) lagert in Barmen.
◇ 7640, 7. 2 Ringe Bleiröhren lagern in Mülheim am Rhein.
1137. 1 Ballen (245 Pfd.) lagert in Mülheim am Rhein.
7066. 1 Ballen Tabaksblätter lagert in Aachen M.
△ 4102. 1 Ballot Bettfedern (21 Pfd.) lagert in Altenhundem
Roth 22. 2 lange Ofenröhren (10 Pfd.) lagern im Depot.
Wülfing. 1 Pack leere Säcke (75 Pfd.) lagert im Depot.
Bielefeld. 1 Platte Blech lagert im Depot.
Herbst & G., Call. 1 Block Blei (132 Pfd.) lagert im Depot.
Walkenried 203. 1 Kiste Gyps (280 Pfd.) lagert im Depot.
O. Oschatz, Berke. 1 Pack Säcke (120 Pfd.) lagert im Depot.
Kruckenhof. 1 Pack Säcke (74 Pfd.) lagert im Depot.
Ronnekov. 1 Pack Säcke (108 Pfd.) lagert im Depot.
A. Deilig, Grs. Huin. 1 Sack Säcke (30 Pfd.) lagert im Depot.
O. Morstert. 1 Sack Säcke (45 Pfd.) lagert im Depot.
J. G. Höltz Hm. 1 Sack Säcke (7 Pfd.) lagert im Depot.
André Fontaine & Co. Berlin 1006. 1 Kiste lagert in Aachen T.
S. Koeller Frkfrt. a/Od. 1 Sack Weizen lagert in Aachen T.
Sommer & Stolp 382. 1 Fass Harzfarbe (115 Pfd.) lagert in Barmen.
Bointray Nidterr, Brünn & Pesth. 1 Sack Säcke (23 Pfd.) lagert in Dortmund.
Manegold. 1 Sack Säcke (32 Pfd.) lagert in Dortmund.
Gbr. Diedrich 2326. 1 leeres Fass lagert in Dortmund.
Scharpensul 1489. 1 leeres Fass lagert in Dortmund.
Happert 317, 512, 137, 135. 4 leere Fässer lagern in Dortmund.
C. Schmitz. 1 leeres Fass lagert in Dortmund.
A Koppen 74. 1 Langbaum lagert in Dortmund.
C. Schulze. 1 Sack leere Säcke (125 Pfd.) lagert in Hamm.
C. Schulze. 1 Kübel mit Deckel (25 Pfd.) lagert in Hamm.
C. Schulze. 1 Stab Eisen (17 Pfd.) lagert in Hamm.
Farber 419. 1 leeres Fass lagert in Steinbeck.
J. Hoefer, Attendorn 12. 1 Korb Gurken und Kleider (75 Pfd.) lagert in Dortmund (Eilg.-Exped.).
No. 4. 27 eiserne Flanschen (378 Pfd.) lagern im Depot.
No. 4. 18 eiserne Röhren (720 Pfd.) lagern im Depot.
No. 2526. 1 Kiste Papier (135 Pfd.) lagert im Depot.
No. 46. 1 Pack Säcke (46 Pfd.) lagert im Depot.
No. 1019. 1 Ballot Manufacturwaaren (46 Pfd.) lagert im Depot.
No. 803. 1 Pack Papier (210 Pfd.) lagert im Depot.
No. 350. 1 Sack Filz (25 Pfd.) lagert im Depot.
No. 10. 1 Bd. Bandeisen (25 Pfd.) lagert im Depot.
No. 3845 24, 3845 31, 3845. 3 Eisenplatten (402 Pfd.) lagern im Depot.
No. 127. 1 leinene Decke (44 Pfd.) lagert im Depot.

No. 3764. 1 leeres Fass (34 Pfd.) lagert in Altenhundem.
No. 4034. 1 leeres Fass (22 Pfd.) lagert in Altenhundem.
No. 24. 1 Privatdecke (100 Pfd.) lagert in Letmathe.
No. 2. 2 Cll. Fournaise (102 Pfd.) lagern in Bregell.
No. 1584. 1 leeres Fass (62 Pfd.) lagert in Bochum.
No. 1. 2 Stangen Stahl (24 Pfd.) lagern in Bochum.
No. 148. 1 Ballot Putzwolle (145 Pfd.) lagert in Bochum.
No. 4720. 1 Kiste Tinte (35 Pfd.) lagert in Neviges.
No. 10/12. 3 gusseiserne Maschinenplatten (135 Pfd.) lagern in Düsseldorf.
No. 90. 2 Pack Säcke (90 Pfd.) lagern in M. Gladbach.
No. 42. 1 Sack alte Wolle (42 Pfd.) lagert in M. Gladbach.

1 Korb Schrauben (185 Pfd.) lagert im Depot.
1 Winde lagert im Depot.
1 Glühtopf (310 Pfd.) lagert im Depot.
1 Korb Eisenwaaren (41 Pfd.) lagert im Depot.
1 Tonne Cement (395 Pfd.) lagert im Depot.
1 Parthie Draht (1950 Pfd.) lagert im Depot.
1 rundes Eisen (1200 Pfd.) lagert im Depot.
1 Partie Roststäbe (2000 Pfd.) lagert im Depot.
30 Tafeln Sturz lagern im Depot.
2 eiserne Radringe (100 Pfd.) lagern im Depot.
1 eiserner Balken (145 Pfd.) lagert im Depot.
1 Platte Eisenblech (185 Pfd.) lagert im Depot.
4 Feuertöpfe (120 Pfd.) lagern in Geilenkirchen.
1 Trägkorb (9 Pfd.) lagert in Elberfeld D.
1 Kiste Cigarren (18 Pfd.) lagert in Hoerde.
12 lange Walzeisen lagern in Hoerde.
1 Rohr, 2' lang (11 Pfd.) lagert in Witten.
1 Parthie Rosterstäbe (1590 Pfd.) lagert in Witten.
1 Korb leere Flaschen (80 Pfd.) lagert in Witten.
8 Weichenhölzer, 4 Stück Hölzer } lagern in Langenberg.
2 Pack Holzschuhe (4 Pfd.) lagern in Steele.
1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert in Altenhundem.
1 Collo Buffer (50 Pfd.) lagert in Aachen M.
1 Collo Blechplatte (5 Pfd.) lagert in Aachen M.
1 Collo Ofentheile lagert in Aachen M.
1 Eisenplatte (55 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
3 Pack, 10 einzelne Strohmesser lagern in Mülheim a. Rhein.
1 Fass Talg (223 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
3 leere Fässer lagern in Creuzthal.
1 Bürde Gasröhre (164 Pfd.) lagert in Letmathe.
1 tannener Eimer (2 Pfd.) lagert in Schwerte.
1 leeres ½ Ohmfass (30 Pfd.) lagert in Schwerte.
2 Ballen Lumpen lagern in Aachen T.
10 Colli Holzschragen, 4 Colli Bretter } lagern in Aachen T.
1 Pack Eisenwaaren (2 Pfd.) lagert in Barmen.
1 Pack, 4 Körbe enthaltend (10 Pfd.) lagert in Barmen.
1 Fässchen Schwärze (22 Pfd.) lagert in Barmen.
6 Paar Kinderholzschuhe (2 Pfd.) lagern in Barmen.
1 Pack Bettwerk (40 Pfd.) lagert in Ohligswald.
4 Stück eiserne Laschen lagern in Gevelsberg.
1 Stange Rundeisen (250 Pfd.) lagert in Lennep.
1 Stange Vierkanteisen (300 Pfd.) lagert in Lennep.
4 Stangen Eisen (50 Pfd.) lagern in Lennep.
1 Stab Eisen (15 Pfd.) lagert in Werl.
1 alte Kalkdecke lagert in Hochdahl.
12 Dachfenster lagern in Bochum.
1 Tisch lagert in Bochum.
25 Rosterstäbe, 4 Rosterbalken } (462 Pfd.) lagern in Bochum.
1 Stange Rundeisen (10 Pfd.) lagert in Bochum.
1 Stange Flacheisen (31 Pfd.) lagert in Bochum.
1 leeres Fass (65 Pfd.) lagert in Bochum.
13 Schüppenblätter lagern in Solingen.
6 leere Kübel, 4 leere Eimer } lagern in Düsseldorf.
28 Stangen Roheisen lagern in Düsseldorf.
1 Pack Marmor (7 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
2 Bürden Messerstahl (195 Pfd.) lagern in Düsseldorf.
2 Bürden Stahl (117 Pfd.) lagern in Düsseldorf.
30 Stück Rosterstäbe (300 Pfd.) lagern in Düsseldorf.
1 Sack Hafer lagert in Neuss.
1 Ballot Lumpen (110 Pfd.) lagert in Dortmund.
1 Ballot Säcke (26 Pfd.) lagert in Dortmund.
3 Colli Rundeisen lagern in Dortmund.
1 Sophafuss lagert in Ruhrort.
1 Fass Eis (270 Pfd.) lagert in Ruhrort.
3 Stück Flacheisen (214 Pfd.) lagern in Essen.
8 Stück Vierkanteisen (113 Pfd.) lagern in Essen.
2 Colli Presskasten (8 Pfd.) lagern in Soest.
2 Stück Bretter lagern in Soest.
1 Partie Lagerkasten lagert in M. Gladbach.
1 Käsekarre lagert in M. Gladbach.
4 Oelkannen lagern in M. Gladbach.
1 leere ¼ Ohm (59 Pfd.) lagert in Unna.

Verzeichniss

der im Monate September c. auf den **Braunschweigischen Eisenbahnstationen** überzählig vorgefundenen Güter.

Güterexpedition Braunschweig.

W. 9 Colli Ofentheile (132 Pfd.).
1 Colli 4 leere Körbe (10 Pfd.).
W O. 1 Patent-Koppel.
C M 1812. 1 Ballot, anscheinend Manufacturwaaren (40 Pfd.).
C B 4817. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, beklebt Hohenstein-Braunschweig, 215 Pfd.).
1 Korb Wein (153 Pfd.).
C L 34. 1 Korb, anscheinend Eisenwaaren (114 Pfd.).
F F. 1 Collo Gasröhren (63 Pfd.).

Station Börssum.

I (roth). 3 Winkeleisen.

Station Salzgitter.

1 eiserne Ofenplatte.

Station Holzminden.

1 schwarzer Holzkoffer mit alten Beklebungen Hamm-Berlin 241, Kreiensen-Holzminden 399.
H S 25 802. 1 Korb (43 Pfd.).
W B 7921. 1 Ballen Seegras (303 Pfd.).

Verzeichniss

der auf den Stationen der **Hessischen Ludwigs-Bahn** am 1. September 1871 überzähligen Güter.

Aschaffenburg.

J R 2. 1 Naschinentheil (6 Pfd.).
C Klein, St. Goursbausen. 1 Sack Säcke (51 Pfd.).
K & C 3554. 1 Kiste Bilder (87 Pfd.).
Hohnert, Regensburg. 1 Ballot Säcke (67 Pfd.).
K 5072. 1 Sack Zwetschen (144 Pfd.).
K B Kissingen. 1 Kiste Wasser (166 Pfd.).
Isach Courgcois, Cadet. 1 Koffer Kleider (62 Pfd.).
F 7618. 1 Kiste (36 Pfd.).
1 Bürde span. Rohr (39 Pfd.).
G O 7429. 1 Kiste (146 Pfd.).
F S 4. 1 Bürde Stahl (60 Pfd.).
B & C 596. 1 Kiste (30 Pfd.).
W 3335. 1 Fass Farbe (66 Pfd.).
K 220, 221. 2 Pack Papier (182 Pfd.).
Ch. Kern I. 1 Sack Säcke (83 Pfd.).
E H 682. 1 Ballot (72 Pfd.).
Vilcoa & Boch. 1 Wagendecke.
G S 1072. 1 Kiste.
(F C) 48. 1 Fass (121 Pfd.).
H S C 376. 1 Kiste (52 Pfd.).
T F V 1695. 1 Kiste (118 Pfd.).
B 2030. 1 Kiste (344 Pfd.).
H L A. 6 Zollpackete.
A V & C 1952/53. 2 Ballen (390 Pfd.).
S & H 175. 1 Kiste (35 Pfd.).

Bingen.

E 189. 2 Ofen Cylinder (106 Pfd.).
1 Fass Harz (237 Pfd.).

Darmstadt.

L L. 1 Kistchen Nudeln (37 Pfd.).
J H W 615. 1 Kiste leere Flaschen (74 Pfd.).
1 Feldtisch in Stroh verpackt.
K 407. 1 leerer Weinkorb (10 Pfd.).
O R 780. 1 Ballen in Leinen, anscheinend Bücher enth. (84 Pfd.).
O R 112. 2 Vorstellplatten, O R 124. 1 Heerdplatte } Guss (29 Pfd.).
1 Rapier (Tübingen-Darmstadt bezettelt).
Johann Blum, Dampfmühle. 1 Sack Bohnen (170 Pfd.).
G W 13 717. 1 Kiste Käse (65 Pfd.).
S B 9649, G F S 874 } 1 Fass, anscheinend mit Wein gefüllt (213 Pfd.).
O P 376. 1 Kiste Phosphor (85 Pfd.).
1 Waschtischchen.

Frankfurt.

No. 11/12. 2 Ballen.
H D F 1427. 1 Kiste (115 Pfd.).
R N E. 1 Achsbüchse.
4. K. Jäger-Batail. Landshut. 1 Pack Militaireffecten (42 Pfd.).
N 11/12. 2 Ballen Wollenwaaren (104 Pfd.).
A V. 2 Kisten Farbe oder Rus (90 Pfd.)

Gau-Algesheim.

Chr. Reiher in Herrnsheim. A G 1. 1 Sack Zuggeschirr ($142\frac{1}{2}$ Pfd.).

Güter-Expedition Mainz.

M 295. 2 Säcke Werg.
Adr. Simon Bion, Bonn. 1 Koffer Effecten (44 Pfd.).
Weisheimer. 1 Sack Mehl (196 Pfd.).
1 Sack Samen (87 Pfd.).
D. 1 Kiste Eisenwaaren (8 Pfd.).
F R E 882. 1 Pack Draht (26 Pfd.).
Franco Unger Bouet in Pest. 5 Bündel leere Säcke (229 Pfd.).
G S 1/4. 4 Fässer Oel (1303 Pfd.).
Schwarz Söhne. 1 Pack leere Säcke (93 Pfd.).
D H 6400. 1 Fass Tabak (207 Pfd.).
E F 3066. 1 Fass eiserne Bolzen (580 Pfd.).
B K 15. 1 Kammrad (326 Pfd.).
G. Dorner-Passau. 2 Bündel leere Säcke (68 Pfd.).

Eilgut-Expedition Mainz.

A 1 Bertha Schmidt. 1 Kiste alte Kleider und Lumpen (39 Pfd.).
S 1. 1 Kiste Hufnägel (50 Pfd.).
E S 3354. 1 Kiste Kleider (40 Pfd.).
K & R 91. 1 Kiste Verbandzeug (38 Pfd.).
J O. 1 Kiste (10 Pfd.).
Mr. Bonn & frères, Boulogne, Posa Piano. 1 Kiste (71 Pfd.).
F D 1334. 1 Kiste Papier (138 Pfd.).
Q 4858. 1 Kiste. 5 Stück Kleiderstoffe (68 Pfd.).
B V 39. 1 Kiste Woll- und Leinewaaren [Liebesgaben (100 Pfd.).
H S 799. 1 Kiste Tapeten (25 Pfd.).
S S 1. 1 Bündel Säcke (35 Pfd.).
S 8. 1 Koffer alte Kleider (38 Pfd.).
J A 20. 1 Koffer alte Kleider (42 Pfd.).
G W C 4281. 1 Fass Tabak (192 Pfd.).
N G 266. 1 Ballen Baumwollen-Zeug (26 Pfd.).
R & L 242 oder G H 4. 1 Koffer alte Kleider (39 Pfd.).
O B 529. 1 Ballen Tuch (45 Pfd.).
A. Müller. 1 Bündel Säcke (52 Pfd.).
1 Pack Dutten (43 Pfd.).
1 Buttermaschine (40 Pfd.).
Goebel. 1 Maschinentheil (17 Pfd.).
R. 1 Stück Gussrohr (40 Pfd.).
(S) 136. 1 Pack Eisenwaaren (34 Pfd.).
J H. 1 Bündel Säcke (85 Pfd.).
D. 1 Bündel Säcke (22 Pfd.).
Bär, Bingen. 1 Bündel Säcke 97 Pfd.).
L. Wommer, Brauerei. 1 Bündel Säcke (25 Pfd.).
J S F. $\frac{1}{4}$ Ohm Wein (64 Pfd.).
1 Füllofen mit Zubehör (130 Pfd.).
1 Cocosmatte.
6 eiserne Scheiben (19 Pfd.).
S 20. 1 Koffer alte Kleider (67 Pfd.).
K 2550., E S 12. } 1 Kistchen verdorbene Kastanien (32 Pfd.).
J M F 43 542. 1 Kistchen Eau de cologne (15 Pfd.).
(✡) 363. 1 Ballen Schafswolle (200 Pfd.).
A D M 1. 1 Pack Gewehre (150 Pfd.).
L C 1296. 1 Ballen Kurzwaaren (103 Pfd.).
1 Holzkoffer alte Kleider (32 Pfd.).
C M. 1 Holzkoffer alte Kleider (39 Pfd.).
Fragile. 1 Kistchen □ Gerümpel (4 Pfd.).
J K 2582. 1 Kistchen Wichse (48 Pfd.).
F H 370. 1 Fässchen mit Sack (15 Pfd.).
A R 1 Darmstadt P L 4. 1 Koffer Muster (37 Pfd.).
1 Körbchen Lumpen (10 Pfd.).
B D 164. 1 Ballen ord. blaues Tuch (12 Pfd.).
v. R & P 7683. 1 Kiste Porzellan (158 Pfd.).
S 1. 1 Päckchen Säcke (8 Pfd.).
A G 29. 1 Kiste Korbwaaren (107 Pfd.).
N H 735. 1 Kiste Couverts, Hänlein Sohn (50 Pfd.).
S & Co. 2480. 1 Kiste Liqueur (148 Pfd.).
(SK) 942. Adr. Krämer, Posen. 1 Ballen Säcke (95 Pfd.).
K L 8. 1 Ballen Einschlagbaumwolle (40 Pfd.).
H S 537. 1 Kistchen Hutschachteldeckel (18 Pfd.).
A G. 1 Bündel Säcke (58 Pfd.).
S A. 1 Glücksrad von einem Lebkuchenhändler aus der Messe.
HL 2. 1 Kiste Porzellan (34 Pfd.).

Mombach.

N D Isak Hirsch in Gimbsheim. 1 Bündel Säcke (30 Pfd.).

A. p. Kaiser Ferdinands-u. Mähr.-Schles. Nordbbahn.
Monat September 1871.

14 Pack Sackleinwand (835 Pfd.) von der Scontrirung lagern in Wien seit 17. August.
1 Sack Erde (150 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Wien seit 17. August.

1 Kiste hölz. Kleiderrechen (80 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Wien seit 17. August.
1/2. 20 leere Kisten (658 Pfd.) von der Scontrirung lagern in Wien seit 17. August.
6 Stück weiche Bretter (108 Pfd.) von der Scontrirung lagern in Wien seit 17. August.
M. 1 Sack Kräuter (95 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Wien seit 17. August.
F S 146. 1 Kiste Nägel (310 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Wien seit 17. August.
F B 1117. 1 leere Kiste (9 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Wien seit 17. August.
F B 1694. 1 leere Kiste (9 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Wien seit 17. August.
F B 27. 1 leere Kiste (13 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Wien seit 17. August.
S C 98. 1 Pack Holzwaare (20 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Wien seit 17. August.
2 Pack Sessel (29 Pfd.) von der Scontrirung lagern in Wien seit 17. August. Aus gebogenem Holze.
1 Partie Lindenholz (ca. 1500 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Wien seit 17. August.
S Z 119. 1 Ballen Rosshaare (278 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Wien seit 17. August.
W F 5. 1 Fass Grafit (72 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Wien seit 22. August.
5 Kistel Schiefersteine (1440 Pfd.) von der Scontrirung lagern in Wien seit 17. August.
Gottlieb. 2 Fässer Effecten (316 Pfd.) von der Scontrirung lagern in Wien seit 17. August.
Gottlieb. 1 Pack Effecten (45 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Wien seit 17. August.
J M 390. 1 Pack Ledertuch (22 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Wien seit 17. August.
1 Stück Sitzpolster (10 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Wien seit 17. August.
Markl. 1 Kiste leere Flaschen (37 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Wien seit 17. August.
K. 1 Kiste Bilder 6 Stück (55 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Wien seit 17. August.
K S 1681. 1 Kiste leere Flaschen (80 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Wien seit 17. August.
1 Stück unbeschnittene Rusten Pfosten, 4" stark 18" breit, von der Strecke lagert in Dürnkrut seit 8. August.
Witkovitz. 1 Stück Schiene, 6 Meter 49" lang, von der Strecke lagert in Dürnkrut seit 8. August. Kaschauer Profil.
3 Stück eis. Oefen (250 Pfd.) von der Scontrirung lagern in Troppau seit 5. August. In Stroh verpackt.
1 Stück eis. Hohlstange 3° 39" lang (87 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Troppau seit 5. August.
F F. 1 leeres Fass (80 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Troppau seit 15. August.
Kl. Schwechat. 1 leeres Fass (59 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Troppau seit 15. August.
1 Partie hölz. Binderreifen (80 Pfd.) von der Scontrirung lagert in Troppau seit 15. August.

K. k. priv. Kaiserin Elisabeth-Bahn. 31. August 1871.

L. 1 Stück Eisenblech (45 Pfd.) von Passau lagert in Wien seit 20. Juni.
L D S. 15 Fass Vitriol (1770 Pfd.) von Passau lagern in Wien seit 27. Juni.
S K 8309. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 384 Pfd.) von Nürnberg lagert in Passau seit 24. Juli.
S S P. 1 Koffer Effecten (75 Pfd.) von Passau lagert in Wien seit 15. August.
F R 2396. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 220 Pfd.) von Passau lagert in Wien seit 16. August.

Verzeichniss
der aus dem Monate September 1871 auf Stationen der **Köln-Mindener Eisenbahn** herrenlos lagernden Güter.

1 ovaler Tisch (82 Pfd.) lagert in Emmerich seit 3. September.
L. 1 Sack Samen (100 Pfd.) lagert in Betzdorf seit 3. September.
Stasser & König Soest 484. 1 Pack Säcke (29 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 6. September.
S B 14. 1 Kiste Bilder (15 Pfd.) lagert in Oberhausen seit 6. Septbr.
D. H. Herming. 2 Blöcke Asphalt (106 Pfd.) lagern in Minden seit 7. September.
S & C 20047. 1 Kiste Nähmaschine (89 Pfd.) lagert in Dortmund seit 9. September.
F H 1106. 1 Kiste Seife (65 Pfd.) lagert in Emmerich seit 10. Septbr.
1 hölzerner Kasten lagert in Oberhausen seit 11. September.
14 Stück Schiefertafeln (12 Pfd.) lagern in Emmerich seit 12. Septbr.
C F B 708. 1 Pack Kuchenpfannen (108 Pfd.) lagert in Gütersloh seit 12. September.
X 218. 1 Fass Kugelbläue (57 Pfd.) lagert in Düsseldorf seit 12. Septbr.
F. 1 Bund leere Säck (4 Pfd.) lagert in Düsseldorf seit 12. Septbr.
HL 100. 1 Ballen Wollenwaaren (40 Pfd.) lagert in Düsseldorf seit 12. September.
R 3/4. 2 Pack leere Säcke (73 Pfd.) lagern in Düsseldorf seit 12. Sept.
1 Deichselbaum (10 Pfd.) lagert in Düsseldorf seit 12. September.
H. 1 Fass Schwärze (47 Pfd.) lagert in Düsseldorf seit 12. September.
P & C 10311, 2712, 1049. 3/2 leere Ohm (75 Pfd.) lagern in Düsseldorf seit 12. September.
MF 1/2. 2 Säcke Horn (200 Pfd.) lagern in Giessen seit 14. Septbr.
G K 358. 1 Kiste Stahldraht (530 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 16. September.
F 18, 80, 1513, 1583, 1840, 2925. 6 Fassdeckel (6 Pfd.) lagern in Osnabrück seit 16. September.
F G 301. 1 leerer Kübel (5 Pfd.) lagert in Brackwede seit 17. Septbr.
HB 6407. 1 Kiste Kurzwaaren (57 Pfd.) lagert in Hamm seit 17. Sept.
F H 2578. 1 Collo Hohlglas (105 Pfd.) lagert in Duisburg seit 19. Sept.
3 leere Fässer (175 Pfd.) lagern in Giessen seit 19. September.
G C 903. 1 emb. Fass (320 Pfd.) lagert in Betzdorf seit 19. September.
O P 60. 1 Kiste Bürstenwaaren (42 Pfd.) lagert in Oberhausen seit 20. September.
1 Bund Seegras (48 Pfd.) lagert in Siegen seit 21. September.
H 6706. 1 Ballen Schinken (46 Pfd.) lagert in Giessen seit 21. Septbr.
H T 284. 1 leere Kiste (15 Pfd.) lagert in Giessen seit 21. September.
H S 1. 1 leerer Kübel (8 Pfd.) lagert in Minden seit 21. September.
8 Stück Rungen lagern in Minden seit 21. September.
G K 357. 1 Pack Papier (73 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 21. Sept.
K 49. 1 Fass Wein (104 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 21. Septbr.
10049. 5 Nähmaschinen (303 Pfd.) lagern in Deutzerfeld seit 21. Sept.
E D 92/4. 3 Ballen Speck (520 Pfd.) lagern in Betzdorf seit 22. Sept.
M W 1782. 1 Ballen Speck (40 Pfd.) lagert in Betzdorf seit 22. Sept.
W 5. 1 gusseis. Verzierung (4 Pfd.) lagert in Deutz seit 22. Septbr.
P. 1 eisernes Rohr (52 Pfd.) lagert in Giessen seit 22. September.
F S 6101. 1 Ballen Bettfedern lagert in Recklinghausen seit 23. Sept.
B P 1915/20. 6 Fässer Terpentinöl (1996 Pfd.) lagern in A. Essen seit 24. September.
12 Tafeln Zinkbleche (234 Pfd.) lagern in Hamm seit 25. September.
S G 5139/46. 8 Fässer Zinkweiss (860 Pfd.) lagern in Hamm seit 25. September.
W P Z 324. 1 leeres Fass (62 Pfd.) lagert in Münster seit 27. Septbr.
M K W 411. 1/4 Ohm Leinöl (79 Pfd.) lagert in Münster seit 27. Sept.
4110. 1 Fass Farb-Erde (16 Pfd.) lagert in Münster seit 27. Septbr.
F D 16 639. 2 Kopfstücke einer Bettstelle (40 Pfd.) lagern in Oberhausen seit 27. September.
AF 2772. 1 Kiste Wichse (72 Pfd.) lagert in Emmerich seit 27. Sept.
6 Gewichte lagern in Deutzerfeld seit 28. September.
J S 4840. 1 Ballen Leinenwaaren (53 Pfd.) lagert in Ruhrort Hf. seit 28. September.
H E 643. 1 Fass Wein (92 Pfd.) lagert in Minden seit 28. September.
M S 4041. 1 Kiste Porzellan und Glaswaaren (88 Pfd.) lagert in Oberhausen seit 29. September.
H HB. 4 Colli Privat Cokes Aufsätze lagern in Osnabrück seit 30. September.
W E 10 976. 1 leeres Fass lagert in Dülmen seit 30. September.
W E 11 716. 1 leeres Fass lagert in Dülmen seit 30. September.

Wegen der noch herrenlosen Güter aus früheren Monaten siehe die Verzeichnisse derselben.

Verzeichniss
der auf Stationen der **Leipzig-Dresdner** und **Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn** überzählig lagernden Güter.

G F 37. 1 leere Kiste (10 Pfd.) lagert in Leipzig seit März 1870.
No. 117. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 50 Pfd.) lagert in Leipzig seit 25. September 1870.
H H 196. 1 Kiste Eisenwaaren (50 Pfd.) lagert in Leipzig seit 23. October 1870.
3 Packt Säcke (113 Pfd.) lagern in Leipzig seit November 1870.
1 Packt Säcke (68 Pfd.) lagert in Leipzig seit November 1870.
C G F 35. 1 Ballot Emballage (36 Pfd.) lagert in Leipzig seit November 1870.
1 Bund Maurerrohr lagert in Leipzig seit 11. Februar 1871.
1 Sack, 1 Packt, anscheinend Kleider / 1 Seitengewehr } (26 Pfd.) lagern in Leipzig seit 25. April 1871.
1 Kiste [ohne Signum] lagert in Leipzig seit 12. September 1871.
F 14. 1 Ballen (74 Pfd.) von Dresden lagert in Leipzig seit 1. October 1871.
R C 2922. 1 Ballen (27 Pfd.) lagert in Leipzig seit seit 1. October 70.
B 7030. 1 Sack Samen (99 Pfd.) von Erfurt lagert in Dresden seit 31. October 1870.
L G K 1. 1 Packt Schiefertafeln von Leipzig lagert in Dresden seit 20. November 1870.
M K 221. 1 Kiste (17 Pfd.) von Leipzig lagert in Dresden seit 7. December 1870.
C K 1077. 1 Ring Draht (25 Pfd.) von Leipzig lagert in Dresden seit 3. Januar 1871.

M S 2243. 1 Kiste (52 Pfd.) von Bielefeld lagert in Dresden seit 26. Januar 1871.
11 019. 1 Fass (121 Pfd.) von Leipzig lagert in Dresden seit 5. April 1871.
AB & F 69. 1 leeres Fass (10 Pfd.) lagert in Dresden seit April 71.
„Handelsmühle Zöschen" No. 660. 1 Sack Graupen (202 Pfd.) von Leipzig lagert in Dresden seit 15. Juni 1871.
HL 4. 1 Kiste (38 Pfd.) von Rittershausen lagert in Dresden seit 20. Juni 1871.
H S 3400. 1 leeres Fass (52 Pfd.) lagert in Dresden seit Juni 1871.
M H S 4039. 1 leeres Fass (52 Pfd.) lagert in Dresden seit 12. Juli 71.
O X V 49. 1 Stange Stahl (22 Pfd.) lagert in Dresden seit 13. Juli 71.
C F Weber. 1 Rolle Dachpappe (87 Pfd.) von Leipzig lagert in Dresden seit 14. Juli 1871.
1 Signallaterne ohne Gestell (11 Pfd.) von Leipzig lagert in Dresden seit Juli 1871.
C D Brülle oder B 2. 1 Packt leere Säcke lagert in Dresden seit 13. August 1871.
H. 2 Colli Eisentheile (28 Pfd.) lagern in Dresden seit August 71.
G S 16117. 1 Kiste (42 Pfd.) von Elberfeld lagert in Dresden seit 2. September 71.
P H 3560. 1 Kiste (182 Pfd.) von Elberfeld lagert in Dresden seit 7. September 71.
Wolff Söhne. 1 Packt Säcke (75 Pfd.) lagert in Dresden seit 2. September 71.
H S 630. 1 Kiste (45 Pfd.) lagert in Dresden seit 19. September 71.
4932. 1 Kiste (36 Pfd.) lagert in Dresden seit 19. September 71.
o 2617, 2671. 2 Kisten (206 Pfd.) von Creuznach lagern in Dresden o3o seit 22. September 1871.
o 2669/70. 2 Fässer (115 Pfd.) von Creuznach lagern in Dresden seit o3o 22. September 1871.
G C 39823/24, 39838. 3 Kisten (552 Pfd.) von Creuznach lagern in Dresden seit 22. Septemaer 1871.
JB 3934. 1 leere Kiste (210 Pfd.) lagert in Dresden seit 28. September 1871.
2 Ketten (60 Pfd.) lagern in Dresden seit 28. September 1871.
240. 1 Fass (262 Pfd.) lagert in Dresden seit 28. September 71.
Z F W
1 Sack Salz (100 Pfd.) von Dürrenberg lagert in Grimma seit 22. November 1870.
1 Sack Salz (100 Pfd.) von Dürrenberg lagert in Grimma seit 22. November 1870.
B K 1572. 3 Stück Pflugschaare (20 Pfd.) lagern in Döbeln seit 26. Februar 1871.
K D 1753. 1 leere Kiste (5 Pfd.) lagert in Döbeln seit 6. August 71.
4 Stäbe □Eisen (190 Pfd.) von Dresden lagern in Grossenhain seit August 1869.
L M W 5161. 1 Kiste leere Flaschen (85 Pfd.) lagert in Grossenhain seit 4. September 1869.
1 Stab Flacheisen (22 Pfd.) lagert in Grossenhain seit Mai 1870.
1 Packt Drahtwaaren (4 Pfd.) lagert in Grossenhain seit Mai 1870.
BL 1687/88. 2 leere Kisten (105 Pfd.) lagern in Grossenhain seit November 1870.

Märkisch-Posener Eisenbahn. Guben, den 13. October 1871.

In dem der Märkisch-Posener Eisenbahn gehörigen Wagen Nr. 727 ist am 19. Juli cr. ein fremdes neues Herzstück von Schmiedeeisen mit den Buchstaben L H S 6 Z 1 und A M G bezeichnet vorgefunden worden.

Main-Neckar-Bahn.

Verzeichniss der überzähligen Güter Ende September 1871.

In Frankfurt.

a) Gepäck.

Kehl-Frankfurt No. 81. 1 bunte Reisetasche (35 Pfd.).
Berlin-Frankfurt No. 737. 1 schwarzer Lederkoffer [grau überzogen] (30 Pfd.).
Strassburg-Frkft. No. 40. 1 schwarzledernes Felleisen (20 Pfd.).
H B Stettin. 1 schw. Lederkoffer [grau überzogen] (15 Pfd.).
Amsterdam-Frankfurt 153. 1 Handkoffer von schw. Wachstuch (25 Pfd.).
Leipzig-Frkfrt. 659. Adr. Ménot Officier au 9. Dragons. 1 grauer leinener Koffer (30 Pfd.).
Berlin-Frkfrt. 403. Adr. Maillard Lieut. 26. Lin.-Rgt. 1 gelber Holzkoffer mit schw. Deckel (50 Pfd.).
Berlin-Frkfrt. 415. Adr. 12. Lin.-Rgt. 4. Comp. 1. Bat. 1 gelber Holzkoffer mit schw. Deckel (45 Pfd.).
Kehl-Frkfrt. 11. Adr. Mlle. Louis, Salzburg Oesterreich. 1 schw. Lederkoffer (50 Pfd.).
C F S. Adr. Miss Fernley, Stockport. 1 gelbledeıner Handkoffer (20 Pfd.).
1 schw. Handkofferchen (18 Pfd.).
Bremen-Frankft. No. 437. 1 Holzkoffer [mit Leder überzogen] (55 Pfd., Auswanderergut).

b) Güter.

E B C 3480. 1 Kiste Verbandzeug (2,72 Ctr.).
W 2. 1 Fass Wein (82 Pfd.).
K L 31. 1 Kiste Liebesgaben (98 Pfd.).
A V. 2 Kisten Rus (90 Pfd.).
W E 1674. 1 Korb eiserne Schrauben (2 Ctr.).
E 3. 1 Ballen Lumpen (1,25 Ctr.) von Grosskarben.
A. 19 Colli Ofentheile von Bruchsal.
P 6895. 1 leeres Fass (40 Pfd.) von Lörrach.
J T ⊖ 8184. 1 Kiste Kaputzen. Dresden-Mainz bekl.

In Darmstadt.

H. Gaule. 2 leere Fässer (25 Pfd.).
J K 23. 1 Ballen Bücher (42 Pfd.) von Giessen.
N R 2341. 1 leere Kiste (40 Pfd.).
S 463. 1 leere Kiste (16 Pfd.).
A 1. 1 Ballen leere Säcke (85 Pfd.).
K V. 1 Ballen Emballage (15 Pfd.) von Vilbel.
V R H 4334. 1 leere Kiste (32 Pfd.).
H S 2313. 1 leere Kiste (25 Pfd.).
N 6. 1 Bündel leere Säcke (19 Pfd.).
N H 1. 1 Bündel leere Säcke (20 Pfd.).
S Z 2. 1 Bündel leere Säcke (65 Pfd.).
W R 2342. 1 Fass Emballage (21 Pfd.).
A R C 71. 1 leere Kiste (12 Pfd.).
M 2. 1 Dachfenster (55 Pfd.).
2 Bauernwagen.

Kgl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Pro September 1871.

V B 4. 3 leere Kübel lagern in Lauban seit 7. August ac.
G H 17. 3 leere Kübel lagern in Lauban seit 7. August ac.

Oberschlesische Eisenbahn. September 1871.

K /W/ 423. 1 Fass Tabak (38 Pfd.).
F K. 3 Stück Pflugschaaren (23 Pfd.).
J
Kratochwill. 1 Sack Mehl oder Kleie (52 Pfd.).
J 39. 1 Pack leere Säcke (53 Pfd.).
B 26. 1 Kiste Wirthschaftssachen (53 Pfd.).
B R 1 Fass grüne Seife (56 Pfd.).
7758. 1 leeres Fass (27 Pfd.).
1 eiserne Bohrstange (35 Pfd.).
R. 1 Pack. 6 Blechthüren (43 Pfd.).
1 Helmschachtel mit 1 Helm (4 Pfd.).
A D 2. 1 leere Kiste (23 Pfd.).
1 Bündel in Wachsleinwand-Effecten.
A. 1 Stange Eisen (24 Pfd.).
G E C 1792. 1 Korb Schwertnägel (2 Ctr. 6 Pfd.).
30 eiserne Schaufeln (89 Pfd.).
H S 1/8. 8 Colli Säcke (3 Ctr. 32 Pfd.).
9. 1 Kiste, Inhalt unbekannt (2 Ctr. 34 Pfd.).
N. 2 Colli Maschinentheile (8 Pfd.).
1 Colli [roth-weiss] Fussstock, Visirstange (3 Pfd.).
1 Sack Säcke (65 Pfd.).

Königliche Ostbahn.

Herrenlose Güter pro September 1871.

G B C 689. 1 Bund Stahl (60 Pfd.).
G B C 689. 1 Stange Stahl (40 Pfd.).
G B C689. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 110 Pfd.).
1 Stange Eisen (48 Pfd.).
1 Bund Stahl (79 Pfd.).

Verzeichniss

der auf Stationen der **Werrabahn** überzähligen Güter aus Monat September 1871.

S 2562. 1 Pack Pappen (24 Pfd.) lagert in Coburg [Eilgut] seit 3. September 1871.
O. 2 Ofentheile (Seitenplatten, 26 Pfd.) lagern in Meiningen seit 28. August 1871.
1 zweirädr. neue Steinkarre lagert in Eisenach seit 29. Srptember 1871.

Westfälische Eisenbahn. Pro September c.

439. 1 leeres Fass (39 Pfd.) lagert in Soest seit 12. Mai 1871.
Rheda B E 779. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 57 Pfd.) lagert in Münster seit 20. August 1871.
D M 124. 1 Korb Candis (28 Pfd.) lagert in Leer seit 9. Juni 1871.
E P 6034. 1 Korb Farbwaaren (45 Pfd.) lagert in Münster seit 23. Februar 1871.
G B 3446. 1 Kiste Cigarren (38 Pfd.) lagert in Warburg s. 20. Aug. 71.
H 463. 1 Kiste leere Säcke (16 Pfd.) lagert in Soest seit 5. Juni 1871.
H 3221. 1 Korb Farbwaaren (45 Pfd.) lagert in Münster s. 25. Jan. 71.

H F. 1 Pack Schiefertafeln (28 Pfd.) lagert in Münster seit 9. Mai 71.
HH 20. 1 Pack Felle lagert in Warburg seit 20. August 1871.
J 3/4. 2 Ballen Leder (350 Pfd.) lagern in Warburg seit 11. Sept. 71.
K 352. 1 Korb Eisenwaaren (115 Pfd.) lagert in Münster s. 8. April 71.
M 6. 1 Kinderwagen (20 Pfd.) lagert in Münster seit 7. Juli 71.
M H S 3458. 1 Fass Oel (362 Pfd.) lagert in Münster seit 25. Jan. 1871.
P. 2 Kessel (160 Pfd.) lagern in Münster seit 23. Februar 1871.
R G & Co. 1/2. 2 Ballen Säcke lagern in Warburg seit 7. Juni 1871.
S. 4 eiserne Töpfe (47 Pfd.) lagern in Warburg seit 26. Februar 1871.
W 1281, 1284, 1287, 1289. 4 leere Fässer lagern in Warburg seit 24. September 1871.

K. Württembergische Staatsbahnen. Am 30. September 1871.
B J 3. 1 Packet Schiefertafeln lagert in Nördlingen seit Juli 1871.
C 5040. 1 leeres Oelfass (150 Pfd.) lagert in Scheer seit 25. September 1871.
C C 2134. 1 leerer Korb lagert in Bietigheim seit 14. September 71.
D S 13, 1154. 1 leeres Bierfass [13 Maas] (27 Pfd.) lagert in Ehingen seit 13. September 1871.
E S 5443. 1 Fass Cichorien (252 Pfd.) lagert in Mergentheim seit 30. September 1871.
J L S 2413. 1 leere Kiste (130 Pfd.) lagert in Heilbronn seit 28. September 1871.
K 900. 1 Packet Schiefertafeln lagert in Nördlingen seit Juli 1871.
M 4. 1 Ballen Hopfen lagert in Mögglingen seit 1. September 1871.
R. 1 leere Kiste (35 Pfd.) lagert in Heilbronn seit 28. September 71.
AF B 1674. 1 Packet, wahrscheinlich Eisenwaaren enthaltend (27 Pfd.) lagert in Nördlingen seit 13. September 1871.
[Zeichen] 898. 1 Sack Materialwaaren (25 Pfd.) lagert in Heidenheim seit 30. September 1871.
MK 8. 1 Packet blaues Baumwollgarn (5 Pfd.) lagert in Crailsheim seit 12. September 1871.
[Zeichen] 56. 351. } 1 Fass Petroleum (315 Pfd.) lagert in Sulz s. 16. Sept. 71.
Johann Roth in Dürrmentingen. 1 Sack Getreide (130 Pfd.) lagert in Aulendorf seit 6. September 1871.
Elberschwinden 1865 412. 1 Pack Garn (35 Pfd.) lagert in Nördlingen seit Juli 1871.
No. 247. 1 leere Kiste (70 Pfd.) lagert in Heilbronn seit 28. Septbr. 71.
4 Stück Bretter, je 30' lang, lagern in Eislingen seit 1. September 71. Auf der Bahn gefunden.
1 Kistchen, Inhalt ein Musterfläschchen (1 Pfd.) lagert in Rottweil seit 9. September 1871.
6 Bund mit je 6 Stück Kreuzpickel (186 Pfd.) lagern in Friedrichshafen seit 20. September 1871.
Wegen der früheren überzähligen Güter cfr. die Nachweisung vom 31. August d. J. Beiblatt zu No. 38).

b) Fehlende.

Königl. Bayerische Staats-Eisenbahnen. 1. September 71.
Bezirk: Schwaben und Neuburg.
a) In den Vormonaten.
[Zeichen C/C] 1. 1 Kiste Sammt (50 Pfd.) fehlt in Lindau seit 10. December 1870.
A G 1. 1 Packet Kleider (8 Pfd.) fehlt in Lindau seit 4. Januar 1871.
B H 3. 1 Ballot Betten (40 Pfd.) fehlt in Lindau seit 18. Januar 1871.
P T C 4151. 1 Kiste Käse (1 Ctr. 40 Pfd.) fehlt in Lindau seit 17. Mai 1871.
A/L 38. 2 Buschen Stahl (1 Ctr. 4 Pfd.) fehlen in Lindau s. 14. Februar 71.
Adresse 505 & 507. 2 Fässer Montur (5 Ctr. 60 Pfd.) fehlen in Augsburg seit 13. Januar 1870.
E/S 1. 1 Ballen Wolle fehlt in Augsburg seit 28. December 1870.
1 Block Zinn fehlt in Augsburg seit 24. Januar 1871.
J D W. 1 Fass Petroleum (3 Ctr. 12 Pfd.) fehlt in Augsburg seit 27. Januar 1871.
J D W 1000 und 1003. 2 Fässer Petroleum (6 Ctr. 30 Pfd.) fehlen in Augsburg seit 9. Februar 1871.
2 Ballen Wolle (9 Ctr. 10 Pfd.) fehlen in Augsburg seit 11. März 71.
D C S F L 1. W B 2. } 3 Ballen Wolle fehlen in Augsburg seit 17. März 71.
1 Block Kupfer (18 Pfd.) fehlt in Augsburg seit 10. April 1871.
K C M. 2 Colli Kupferwinkel (1 Ctr. 33 Pfd.) fehlen in Augsburg seit 10. April 1871.
B F D. 2 Ballen Wolle fehlen in Augsburg seit 17. April 1871.
N K C. 1 Ballen Wolle fehlt in Augsburg seit 25. April 1871.
M W 1. 1 Koffer Kleider (41 Pfd.) fehlt in Augsburg seit 4. Mai 1871.
No. 19. 2 Bund Rundeisen (7 Ctr. 56 Pfd.) fehlen in Augsburg seit 20. Mai 1871.
HB 3331. 1 Ballot Nessel (12 Pfd.) fehlt in Augsburg seit 21. Mai 71.
1 Tafel Blech fehlt in Augsburg seit 26. Mai 1871.
F K 15 719/42. 24 Stück Wagenfedern fehlen in Augsburg seit 26. Mai 1871.
R S 7046 1 Kiste Cigarren (75 Pfd.) fehlt in Neu-Ulm seit 22. Juni 71.
W L 1907. 1 Kiste Cigarren (80 Pfd.) fehlt in Kempten seit 14. Juli 71.
J B F. 1 Fass Wein (1 Ctr.) fehlt in Offingen seit 28. Juli 1871.
1 Sack Gerste fehlt in Augsburg seit 1. Juli 1871.
3 Stück Rohrstühle fehlen in Augsburg seit 28. Juli 1871.
Z A 4. 1 Sack Cochenille (1 Ctr. 96 Pfd.) fehlt in Augsburg seit 17. Juli 1871.

b) Im Monate August.
No. 35. 1 leeres Fass fehlt in Augsburg seit 11. August 1871.
R 5022. 1 Kiste Stearin (1 Ctr. 68 Pfd.) fehlt in Augsburg seit 8. August 1871.
C S C 124. 1 Ballot Nessel (2 Ctr. 67 Pfd.) fehlt in Augsburg seit 19. August 1871.
S W G 17. 1 Sack Abfälle (2 Ctr. 79 Pfd.) fehlt in Augsburg seit 25. August 1871.

Königl. Ober-Post- und Bahnamt Mittelfranken.
pro August 1871.
6 Stück eiserne Roste von Nürnberg fehlen in Steinach.
H 2. 1 Koffer Kleider von Leipzig fehlt in Erlangen.
R M. 2 Bund Steingut von Bingerbrück [Kte. 2 vom 29. Juni] fehlen in Eichstädt.
R M & C 2535. 1 Kiste Thonwaaren von Bingerbrück [Kte. 1 v. 2. Juli] fehlt in Eichstädt.
H D C 739. 1 Kiste Eisenwaaren (29 Pfd.) von Frankfurt [Kte. 84 v. 9. August] fehlt in Frieddorf.
A H Reichsrath 1215/29. 1 Bund Reifeisen (135 Pfd.) von Ansbach [den 31. Aug.] fehlt in Steinach.
C L 3932. 1 Fass Leinöl von Mainz [13. Juli] fehlt in Adelschlag.
[Zeichen H] 8917. 1 Kiste Cigarren (124 Pfd.) von Hanau [18. Aug.] fehlt in Adelschlag.
S 1. 1 Kiste Eisenwaaren (48 Pfd.) von Fürth-Eichstädt bestimmt fehlt in Fürth aus der Halle.
F S J 391. 1 Kiste Cigarren (112 Pfd.) von Mainz per Neuwied fehlt in Erlannen.

Königl. Post- und Bahnamt für Oberfranken.
September 1871.
A. Fehlende Güter aus den Vormonaten.
C J 4285. 1 Kiste Materialwaaren (28 Pfd.) von Mainz (25. December 1870) fehlt in Bamberg seit 31. December 1870.
Adr. Marquard. 1 Koffer Kleider (57 Pfd.) von Fürth (8. Mai 1871) fehlt in Bamberg seit 10. Mai 1871.
△ 1482. 1 Fass Bandwaaren (75 Pfd.) von Schwelm (November 1870) fehlt in Lichtenfels für Nürnberg.
C P 6541/42. 2 leere Fässer (88 Pfd.) von Weimar fehlen in Lichtenfels für Kulmbach.
L 599. 1 Kiste Tabak (39 Pfd.) von Augsburg fehlt in Bayreuth seit 3. November 1870.
B. 1 Pack Eisendraht von Holoubkau fehlt in Bayreuth seit November 1870.
C B 110. 1 Fass Austern (54 Pfd.) von Warburg fehlt in Bayreuth.
1 Infanterie-Gewehr für 7. Regiment von Weilheim fehlt in Bayreuth seit Juni 1871.
1 hölzerne Bettstelle von Hof fehlt in Kotzau seit 27. Januar 1871.
1 Wagendecke von Eger fehlt in Eger.
B. 12 Blöcke Zinn (7 Ctr. 60 Pfd.) von Rotterdam (23. März 1870) fehlen in Eger.
B. Fehlende Güter aus dem laufenden Monate.
L M. 1 Bürde Stahl (1 Ctr.) von Lichtenfels (21. August 1871) fehlt in Forchheim.

Verzeichniss
der bei den Stationen des Oberamts-Bezirks **Würzburg** fehlenden Güter nach dem Stande vom 1. September 1871.
Aschaffenburg.
B 18. 1 Fass Wein (1 Ctr.) von Darmstadt nach Erfurt.
No. 6587. 1 Sack Betten (35 Pfd.) von Würzburg nach Aschaffenburg.
MH 844. 1 Pack Eisen (22 Pfd.) von Frankfurt nach Stockstadt.
S 6. 1 Kiste Marcarin (7 Pfd.) von München nach London.
F S 462. 1 Bund Stahl (30 Pfd.) von Gelnhausen nach Aschaffenburg
H C 772. 1 Kiste Manufacturwaaren (1 Ctr. 28 Pfd.) von Gelnhausen nach Aschaffenburg.
F A. 1 Pack Draht von Gelnhausen nach Aschaffenburg.
A F L 7763. 1 Kiste Kurzwaaren (40 Pfd.) von Köln nach Augsburg.
A R C 530. 1 Kiste Kurzwaaren (28 Pfd.) von Darmstadt nach Hildburghausen.
B 965. 1 Kiste Bücher (46 Pfd.) von Bonn nach Aschaffenburg.
C K 9449. 1 Kiste Cigarren (42 Pfd.) von Giessen nach Aschaffenburg.
F M 479. 1 Ballot Halbwollwauren (17 Pfd.) von Köln nach Nürnberg.
J P 526. 1 Kiste Wein (1 Ctr. 39 Pfd.) von Bingerbrück nach Nürnberg.
D S 1. 1 Korb Eisenwaaren (77 Pfd.) von Aachen nach Aschaffenburg.
S 9648. 1 Kiste Wein (2 Ctr. 20 Pfd.) von Heidelberg nach Aschaffenburg.
A P 479. 1 leeres Fass von Lichtenfels nach Mainz.
No. 10 823, 9458. 2 leere Fässer von Giessen nach Aschaffenburg.
[Zeichen] 8. 1 Kiste Griffel von Lichtenfels nach Bingen.
G 1. 1 leeres Fass von Schweinfurt nach Bensheim.
ꟼMF 194. 1 Ballen Baumwollwaaren (1 Ctr. 22 Pfd.) von Coburg nach Frankfurt.

2 leere Drums von Augsburg nach Aschaffenburg.
F W R 375. 1 Kiste Wein 71 Pfd.) von Wertheim nach Aschaffenburg.
F S 2184. 1 Kiste Kurzwaaren (80 Pfd.) von Hanau nach Kitzingen.
4409. 1 Fass } (4 Ctr. 84 Pfd.) von Arnsheim nach
4432. 1 Kiste Wein } Straubing.
T H 728. 1 Kiste Wollwaaren (1 Ctr. 18 Pfd.) von Köln nach Wien.
F H 208/16 964. 1 Ballen Tapeten (48 Pfd.) von Darmstadt nach Ochsenfurt.
M T 984. 1 Kiste Glas von Sulzbach nach Aschaffenburg.
T E 5786, 6420. 2 leere Fässer von Gelnhausen nach Aschaffenburg.
1 Pack Stricke von Frankfurt nach Wien.
Augsburg I. 1 leere Zollkiste von Aachen nach Augsburg.
H S 1245. 1 Kiste Wollwaaren von Augsburg nach Mainkur.
C F D 257. 1 Pack Eisen (1 Ctr. 10 Pfd.) von Giessen nach Aschaffenburg.
8844 1. 2 Nothketten von Hanau nach Wien.
A W. 1 Fass Wein (1 Ctr. 82 Pfd.) von Monsheim nach Selb.

Gemünden.

HF 42. 1 leeres Fass (10 Pfd.) von Lichtenfels nach Gemünden.
W 120. 1 leeres Fass von Regensburg nach Gemünden.
L N. 3 Bund Flacheisen (3 Ctr.)

Lohr.

C St 157. 1 Fass Wein (50 Pfd.) von Darmstadt nach Lohr.
J W O 77. 1 Fass Sprit (88 Pfd.) von Aschaffenburg nach Lohr.
M 10. 1 Sack Kleesaat (1 Ctr.) von Mainz nach Lohr.
C B & G 5747. 1 Kiste Blechwaaren (94 Pfd.) von Würzburg (Bad) nach Lohr.

Würzburg.

HF 42. 1 leeres Fass (10 Pfd.) von Lichtenfels nach Gemünden.
M N 114 oder O M S 9864. 1 leeres Fass von Regensburg nach Marktbreit.
M. S 820. 1 Kiste Chemikalien (1 Ctr. 30 Pfd.) von Darmstadt nach Nürnberg.
Sedelmeier 4872. 1 Fass Bier von München nach Würzburg.
S 7418. 1 Kiste Victualien (50 Pfd.) von Heidelberg nach Berlin.
W B 33. 1 Kiste Eisenwaaren (41 Pfd.) von Frankfurt nach Würzburg.
OK 2253. 1 Kiste Flaschen (31 Pfd.) von Lichtenfels nach Saarbrücken.
K. 1 Pack Ofentheile von Frankfurt nach Würzburg.
J B 4936. 1 Pack Papier von Passau nach Würzburg.
2 Brustriegel von Frankfurt nach Nürnberg.
1 Viehgatter von Frankfurt nach Culmbach.
2 Viehgatter von Frankfurt nach Münchberg.
52. 1 Probepäckchen Tabak (5 Pfd.) von Amsterdam nach Würzburg.
R & C 6022. 1 Kiste Droguen von Nürnberg nach Würzburg.
I T 1038. 1 Kiste Cigarren (1 Ctr. 24 Pfd.) von Hanau nach Wernberg.
449. 1 Kiste Hohlglas von Deggendorf nach Würzburg.
Ruprecht. 1 Pack Kleider (15 Pfd.) von Aschaffenburg nach Würzburg.
J M 1160. 1 Ballen Wollgarn (50 Pfd.) von Frankfurt nach Würzburg.
W 660. 1 Ballen Wollgarn (50 Pfd.) von Frankfurt nach Würzburg.
E S 4122. 1 Ballen Wollwaaren (34 Pfd.) von Chemnitz nach Sulzbach.
S. O 862. 1 Ballen Wollwaaren (17 Pfd.) von Münchberg nach Aschaffenburg.
EG 48. 1 Fass Camillen (119 Pfd.) von Mergentheim nach Pappenheim.
G H. 5 beschlagene Dachfenster von Aschaffenburg nach Würzburg.
S 811. 1 Kiste Werkzeug (59 Pfd.) von Aschaffenburg nach Würzburg.
W B 9022. 1 Kiste Gewürze von Hanau nach Chemnitz.
NH 3755. 1 Sack Hornschlupen von Köln nach Augsburg.
P S 3761. 1 Ballen Garn (1 Ctr. 65 Pfd.) von Frankfurt nach Würzburg.
G S 2051. 1 Kiste Bandwaaren (79 Pfd.) von Darmstadt nach Würzburg.
B 6309. 1 Kiste Hohlglas (49 Pfd.) von Lichtenfels nach Kehl.
M L 916. 1 Kiste Baumwollwaaren (1 Ctr. 56 Pfd.) } von Frankenthal
M L 917. 1 Ballen Baumwollwaaren (16 Pfd.) } nach Neustadt.
M L 708. 1 Ballen Kaffee (4 Ctr. 83 Pfd.) } von Schopfheim nach Fürth.
A K 710. 1 Ballen Kaffee (4 Ctr. 83 Pfd.) }
F F 1112. 1 Kiste Confect von Berlin nach Heidelberg.
B & G 150. 1 Pack Baumwollwaaren (24 Pfd.) von Frankfurt nach Würzburg.
B 2030. 1 Kiste Eisen und Stahl (3 Ctr. 47 Pfd.) von Frankfurt nach München.
X X 7337. 1 Fass Salpeter (1 Ctr. 10 Pfd.) von Köln nach Würzburg.

Königl. Ober-Post- & Bahn-Amt für Oberbayern.

Verzeichniss der fehlenden Eisenbahngüter. Stand am 1. Sept. 1871.
F S. 1 Koffer Kleider (80 Pfd.) von Holzkirchen (Karte 20 vom 13. November 1870) fehlt in Hausham.
B 6. 1 schwarzlederner Koffer mit Kleidern (62 Pfd.) von München (Karte 573 vom 27. Juli 1871) fehlt in Ingolstadt.
R C 23. 1 Stange Eisen (87 Pfd.) von München fehlt in Kufstein.
M H 7. 1 Pack Sensen (18 Pfd.) von Nördlingen (Karte 15 vom 20. April) fehlt in Kufstein.
Γ F 722. 1 Kiste Steingut von Ulm fehlt in Kufstein.
Adr. 2 leere Kisten (90 Pfd.) von Würzburg (Karte 577 vom 26. October 1870) fehlen in München.
N R 2576. 1 Kiste Käse (62 Pfd.) von Donauwörth (Karte 5 vom 26. October 1870) fehlt in München.
L C 63. 1 Ballen Hopfen (234 Pfd.) von Basel (Karte 12 vom 4. Janr. fehlt in München.
Z. 769. 1 Kiste Candis von Cöln (Karte 23 vom 8. Februar) fehlt in München.
C M 695. 1 Pack Papier von Düren (Karte 5 vom 12. Mai) fehlt in München.
L K 1659. 1 Pack Säcke von Romanshorn (Karte 127 vom 31. Mai) fehlt in München.
G S 32. 1 Ballen Leder (50 Pfd.) von München - Offingen fehlt in München seit 19. August.
R & S 4012. 1 Ballot Baumwolle (152 Pfd.) von Ulm (Karte 112 vom 23. August) fehlt in Neuötting.
R S 7046. 1 Kiste Cigarren (75 Pfd.) von Neu-Ulm (Karte 37 vom 22. Juni fehlt in Rosenheim.
W M 15. 1 Sack Kaffee von Heilbronn - Linz (Karte 16 vom 8. März) fehlt in Salzburg.
Weidmann Sohn. 7 Stumpen Säcke (4 Ctr.) von Ulm-Wien (Karte 171 vom 14. October 1870) fehlt in Salzburg.
E B 43. 1 Ballot Bücher (36 Pfd.) von Augsburg - Wien (Karte 148 vom 14. April) fehlt in Salzburg.
Grossmann Mödling. 6 Stumpen Säcke (229 Pfd.) von Stuttgart-Wien (Karte 98 vom 7. Februar) fehlen in Salzburg.
Salzer. 1 Bund Säcke (61 Pfd.) von Bruchsal-Salzburg (Karte 31 vom 15. Juni) fehlt in Salzburg.
M E 1456. 1 Kiste Parfümerie (62 Pfd.) von Genf (Karte 112 vom 22. August) fehlt in Simbach.
K G 1780. 1 Kiste Porzellan (96 Pfd.) von Genf (Karte 112 vom 22. August) fehlt in Simbach.
1037 / 7629 1 Kiste Seidenwaaren (290 Pfd.) Lindau (Karte 76 vom 5. August) fehlt in Simbach.
769. 1 Kiste Macaroni (60 Pfd.) von München (Karte 717 vom 12. December 1870) fehlt in Traunstein.
1 Bund Blech (51 Pfd.) von Augsburg (Karte 47 vom 28. Februar) fehlt in Traunstein.
4 Bund steinerne Krüge von Bingerbrück (Karte 1 vom 3. April) fehlen in Traunstein.
B. 1 Pack Säcke von München (Karte 40 vom 26. Januar) fehlt in Traunstein.
Strobl. 1 Reisesack mit Kleidern (27 Pfd.) von München (Karte 50 vom 3. August) fehlt in Westerham.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

Pro Monat September 1871.

W M 846. 1 Kiste Kurzwaaren (41 Pfd.) von Reichenbach i./V. [9. Septbr.] fehlt in Reichenbach i./Schl.
A S R 449. 1 Ballen Twiste (1131 Pfd.) von Dittersbach [25. Septbr.] fehlt in Reichenbach i./Schl.

Halle-Casseler Eisenbahn. September 1871.

3 Häute (zu einer Sendung von 324 Stück) ab Cassel fehlen in Halle seit 26. März cr.
H C 134. 1 Wagendecke ab Oberhausen fehlt in Halle seit 4. Juli cr.
M L E 4. 1 Wagendecke ab Soest fehlt in Halle seit 23. Juni cr.
D R 284. 2 Colli Pflugschaaren (16 Pfd.) ab Kreiensen fehlen in Eisleben seit 6 September.
1 grauer Koffer (40 Pfd.) zu Gepäckschein 616 ab Magdeburg fehlt in Eisleben seit 16. September cr.
8663. 1 leeres Fass (44 Pfd.) ab Cöthen fehlt in Nordhausen seit 17. September cr.
C Z 7. 1 leeres Fass ab Berlin fehlt in Nordhausen seit 23. Septbr. cr.
S A 3821/3, 3827. 4 Kisten Twist (1455 Pfd.) ab Heidelberg fehlen in Nordhausen seit 25 September cr.
F W S 95. 1 gelber Koffer (22 Pfd) zu Gepäckschein 6 von Scharzf.-Lauterburg fehlt in Leinefelde seit 12. August cr.
1 Sack Rübsaamen (127 Pfd.) ab Heiligenstadt fehlt in Leinefelde seit 8 September cr.
C M J. 1 Colli wollene Waaren (11 Pfd.) vom Boden fehlt in Arenshausen seit 5 October cr.

A. p. Kaiser Ferdinands-und Mähr.-Schles. Nordbahn.

Monat September 1871.

R 8. 1 Ballen Leinwand (60 Pfd.) von Bielitz fehlt in Zauchtl seit 18. August. Zur Ausfolgung.
J B 852. 1 Ballen Tüchel (190 Pfd.) von Tarnow fehlt in Zauchtl seit 18. August. Zur Verladung.

2 Stück Fahnen (10 Pfd.) von Brünn fehlen in Troppau seit 2. August.
K 7429. 1 Kiste äther. Oele (27 Pfd.) von Wien fehlt in Gänserndorf seit 26. Juli für Altsohl.
A S K. 1 Ballen Raps (83 Pfd.) von Zauchtl fehlt in Weisskirchen seit 20. August.

Kgl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.
Pro September 1871.

1009. 1 Kiste Cigarren (31 Pfd.) ab Achim fehlt in Sorau seit Anfang Mai cr.
MF 28. 1 Ballen Säcke (71 Pfd.) ab Görlitz fehlt in Breslau seit 3. August cr.
C P 349. 1 Ballen baumwollene Gewebe (52 Pfd.) ab Reichenbach in Schlesien fehlt in Hirschberg seit 20 August cr.

Oberschlesische Eisenbahn. September 1871.

U U 7140. 1 Rolle Tabak (16 Pfd.).
N. 1 Pack [in Leinen] Messingwaaren (44 Pfd.).
Gebr. R 1330. 1 Rolle Tabak.
S R 4. 1 Ballen Felle (1 Ctr. 7 Pfd.).
K K 2. 1 Kiste Rosinen (32 Pfd.).
T W 1148. 1 Kiste Spielkarten (31 Pfd.).
1 Collo Messer (1 Ctr. 31 Pfd.).
G E 3898. 1 Ballen Nessel (51 Pfd.).
C H 6. 1 Pack Leinen (20 Pfd.).
A S. 1 Sack Dotter (3 Ctr. 24 Pfd.).
A R 10. 1 Kübel Butter (45 Pfd.).
A R 3099. 1 Sack Kaffee.
E M 2. 1 Kübel Butter (21 Pfd.).
F M 10. 1 Kiste Butter und alte Sachen (28 Pfd.).
R G 42. 1 Kübel Butter (58 Pfd.).
K K 56. 1 Kübel Butter (58 Pfd.).
W 2519. 1 Fass marinirte Fische (12 Pfd.).
S M 554. 1 Fass Seife (1 Ctr. 10 Pfd.).
R. 1 Fass Bricken (9 Pfd.).
MW. 2 Pack leere Säcke (22 Pfd.).
Z 458 1 Ballen Leinen (35 Pfd.).
9210. 1/8 Ohm Wein (48 Pfd.).
H H 1. 1 Schachtel Muffe (2 Pfd.).
R & M 1767. 1 Collo Manufactur-Waaren (25 Pfd.).
81. 1 Kiste Rosinen (48 Pfd.).
△ 1689. 1 Kiste Alcal-Oxyd (45 Pfd.).
W / S L 166. 1 Ballen Kaffee (49 Pfd.).
A R 87. 2 Ballen Tabak.
J C A 558. 1 Tonne Heringe (35 Pfd.).
H C 7191. 1 Kiste Farbewaaren (96 Pfd.).
S
C R 6811. 1 Kiste Bonbons (37 Pfd.)
M H C 7135. 1 Fass Mostrich (44 Pfd.).
H K 227. 1 Fass Sprit.
Scherner. 4 Sack Knochenmehl.
M K 107. 1 Ballen baumwollene Gewebe (1 Ctr. 27 Pfd.).
4097. 1 Collo Leinen (35 Pfd.).
A K 3. 1 Fass Petroleum.
H V 100. 1 Koffer Kleider.
L S 4194. 1 Sack Kleesaamen. (2 Ctr. 2 Pfd.).
MW 331. 1 Ballen Leinwand (18 Pfd.).
C 260. 1 Ballen Garn. (44 Pfd.).
L F 929a. 1 Pack Düten.
S 1. 1 Ballen Tabak (5 Pfd.).
G
G N S 1332/3. 1 Ballen Kaffee.
W S 1526. 1 Kiste Leinen (44 Pfd.).
3. 1 Sack Kleider.
J D G S 2855. 1 Kiste Zwirn (87 Pfd.).
G M 10071. 1 Pack Cigarren (9 Pfd.).
Diverse Zeichen. 1 leere Kiste (22 Pfd.).
Prings 1490. 1 leeres Fass (23 Pfd.).
NK
254. 1 Sack Droguen (25 Pfd.).
H
R 1/2. 2 Colli Consolen (1 Ctr. 30 Pfd.).
H N 113. 1 Beutel Kaffee (25 Pfd.)
L D 1502. 1 Kiste Schuhwichse (1 Ctr. 52 Pfd.).
B L 3811. 1 Pack Tüten. (50 Pfd.).
P 84. 1 Sack Rosshaare. (29 Pfd.).
S M C 819. 1 Ballen woll. Waare. (71 Pfd.).

Königliche Ostbahn.
Fehlende Güter pro September 1871.

B T 21. 1 Kiste Eisenwaaren (57 Pfd.).
B K 2569. 1 Collo Manufacturwaaren (51 Pfd.).
H & C 3294. 1 Kiste baumwollene Waaren (98 Pfd.).
1 Stange Quadrateisen (76 Pfd.).
Feldheim. 1 Pack leere Säcke (71 Pfd.).
W C & Co. 3023. 1 Kiste Wein (140 Pfd.).
C F 5. 1 Ballen Leder (124 Pfd.).
H V 778. 1 Anker Arrac (80 Pfd.).
Z. 1 Rindhaut (10 Pfd.).
L B 15. 1 Collo Manufacturwaaren.
H. 4 eiserne Töpfe (20 Pfd.).
Z & K 4356. 1 Kiste Cigarren. (84½ Pfd.).

PRIVAT-ANZEIGEN.

Referat.

Im Anschluss zu den schon in **sechster Auflage** erschienenen „Enthüllungen über Dr. Strousberg“, Preis 10 Sgr., welche hauptsächlich das Treiben der Strousberg'schen Beamten an Tageslicht zieht und den Leichtsinn im Bau der Bahn kritisirt, ist soeben in gleichem Verlage, bei **Eugen Grosser in Berlin, Wasserthorstrasse 37a.** zum Preise von 15 Sgr. eine 5 Bogen starke Brochüre, die das allgemeine Interesse noch mehr in Anspruch nehmen dürfte, bereits in vierter Auflage erschienen.
Es ist dies **„Dr. Strousberg und Consorten, die Rumänische Regierung und die Besitzer Rumänischer Eisenbahn-Obligationen** von J. Hoppe.“ Der in den weitesten Kreisen namentlich durch seine parlamentarische Thätigkeit als Abgeordneter bekannte Verfasser erläutert an der Hand der ihm zu Gebote stehenden zahlreichen **amtlichen** Actenstücke **unparteiisch** die Concessionsurkunde und folgert hieraus, gegen wen und auf Grund welcher Paragraphen die Obligationsinhaber mit Erfolg klagbar werden können.
An Werth gewinnt diese Brochüre noch durch die Beilagen officieller Actenstücke, worunter die bisher noch nicht veröffentlichte Concessionsurkunde in Französischem Originaltext **namentlich für Juristen** einem fühlbaren Mangel abhilft!
Im Interesse der geschädigten Obligationsinhaber wünschen wir dieser Brochüre deshalb die weiteste Verbreitung. Dieselbe ist in allen Buchhandlungen vorräthig, sowie durch die Verlagshandlung direct zu beziehen.

Vom ersten und zweiten Quartal sind nur noch einige einzelne Nummern, aber keine vollständigen Exemplare mehr zu haben.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn Verwaltungen.
Verantwrotl. Redacteur: Dr. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 43.

Erscheint jeden Freitag.

Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes

Commissionär:

Adolph Refelshöfer in Leipzig,

an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.

Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

1871.

Inserate werden à $1\frac{1}{2}$ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.

Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.

1900 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 8 Thlr. beigelegt.

Organ des Vereins.

Elfter Jahrgang.

Leipzig, den 27. October 1871. (Schluss der Nummer: 26. October, Vormittags 11 Uhr.)

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Berliner Briefe.

(Vom Berliner Eisenbahn-Actienmarkte. Berlin-Görlitzer E. Thorn-Insterburger E. Rechte Weichseluferbahn. Posen-Thorn-Bromberger E. Hannover-Altenbekener E. Berlin-Hamburger E. Harburg-Cuxhaven und Harburg-Bremen. Schleswig-Holsteinische Westbahn. Langwedel-Uelzen. Rheinische E. Bergisch-Märkische E. Sächsisch-Böhmische Verbindungsbahn Annaberg-Weipert. Französische Nordb.)

** Berlin, 23. October. Gegenwärtig, wo die Wogen wieder sehr hoch gehen, bleiben Effekten wie unsere Norddeutschen Eisenbahn-Actien, natürlich vernachlässigt. Die Speculation lässt alles unbeachtet, was nicht die Bürgschaft einer raschen Courssteigerung in sich trägt. Unsere Eisenbahnactien haben die ihrer Rentabilität entsprechende Courshöhe bereits erreicht, theilweise vielleicht überschritten. Auch das Privatcapital, das diese soliden Werthe fast denjenigen Effekten vorzog, welche durch eine schwankende Coursbewegung schon die Dubiosität der Anlage charakterisiren, verlangt jetzt nach schnell zu realisirenden Gewinnen. Die schweren Actien können diese nicht gewähren. Die neu begründeten Banken, die aus älteren Industrie-Etablissements hervorgegangenen Actiengesellschaften werden deshalb von der Börsen- wie von der Privatspeculation im Ankauf bevorzugt. Zum Glück sind die Besitzer der gut fundirten Eisenbahn-Actien von dem Werthe ihres Besitzes zu innig überzeugt, um sich zur Entäusserung bestimmen zu lassen. Der Coursstand bleibt daher unerschüttert, und so schwach die Kauflust auch auftritt, so ist doch anderseits das Angebot so zurückhaltend, dass die Course nicht allein auf ihrer Höhe bleiben, sondern durch die beschränkteste Nachfrage noch einen weitern Courszuwachs erlangen. Wir notiren heute Köln-Mindener $163\frac{3}{4}$, Bergisch-Märkische $138\frac{5}{8}$, neue $133\frac{1}{2}$, Anhalter $239\frac{3}{4}$, Potsdamer $245\frac{1}{2}$, neue $201\frac{1}{2}$, Freiburger 128, neue $121\frac{1}{2}$, Magdeburg-Leipziger 199, Oberschlesische $203\frac{1}{2}$, Halberstädter $140\frac{1}{2}$, Mainzer in Folge der bedeutenden September-Einnahmen $167\frac{3}{8}$, Rheinische $151\frac{1}{2}$, Thüringer $153\frac{1}{2}$. Von der Beschränktheit des Geschäfts machten nur in Folge der concessionirten Erweiterungsbauten Berlin-Görlitzer eine Ausnahme, und auch die leichten Actien und ihre Stammprioritäten, namentlich Hannover-Altenbeken, fanden verhältnissmässig Beachtung. In Prioritäts-Obligationen nahm das Geschäft in den letzten Tagen grössere Dimensionen an, die sich heute (am Montag) noch erweiterten. Die 5proc. Prioritäten sind jetzt weniger gesucht, die Aufmerksamkeit bleibt vorwiegend auf die 4proc. und $4\frac{1}{2}$proc. gerichtet. Von diesen sind fast sämmtliche Emissionen für Anlagen der Privatcapitalisten gesucht; vor allen 4% Köln-Mindener IV., Cosel-Oderberger $4\frac{1}{2}$% III., Niederschlesisch-Märkische I—IV. Serie, mit Courssteigerungen, die in dieser Effektenkategorie ungewöhnlich genannt werden dürfen.

Die oben erwähnte Concession für die Berlin-Görlitzer Eisenbahn-Gesellschaft datirt am 9. October d. J. Sie genehmigt den Bau und Betrieb einer Bahn von Görlitz nach Reichenberg (Landesgrenze) und Zittau, von Weisswasser nach Muskau und von Lübbenau bis zur Landesgrenze in der Richtung auf Camenz zur Verbindung mit Dresden und Pirna.

Die Strecke Thorn-Jablonowo soll am 1. November dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

Am 16. trat in Marienwerder das Comité für die Rechte Weichselufer-Eisenbahn zur Berathung über die Capitalbeschaffung zusammen. Es handelt sich zunächst um Aufbringung der Kosten für die Vorarbeiten. Bei dieser Gelegenheit wurden auch die Aussichten des Projects Warschau-Deutsch-Eylau-Marienburg erörtert. Dem Oberbürgermeister von Danzig, Herrn von Winter, der sich im Interesse dieses Unternehmens gegenwärtig in Warschau aufhält, soll es dort gelungen sein, die Bedenken der Russischen Regierung gegen das Project zu beseitigen.

Hinsichts der Verbindung der betriebsfähigen Strecken der Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn mit dem Centralbahnhofe zu Posen giebt ein Rescript des Handelsministers an die Handelskammer zu Posen die Versicherung, dass ein betriebsfähiger Anschluss der Strecke Posen-Gnesen in Posen noch vor Ablauf dieses Jahres hergestellt werden würde.

Von der Hannover-Altenbekener Bahn wird die Strecke von Hannover bis Hameln incl. Deisterbahn bis Barsinghausen noch im December d. J. und die ganze Strecke bis Altenbeken jedenfalls noch vor dem 1. Juli k. J. in Betrieb gesetzt werden. Auf der Strecke Ringelheim-Graubof ist der Bau bereits im vollen Gange. Auf der Strecke Hildesheim-Vienenburg hat die landespolizeiliche Prüfung der sämmtlichen Spezialpläne stattgefunden und ist jetzt auch der Grunderwerb eingeleitet und sichergestellt. Für die übrigen Strecken Löhne-Hameln-Coppenbrügge-Elze sind die Specialpläne vollendet, so dass für dieselben noch vor Ablauf dieses Jahres die landespolizeiliche Prüfung stattfinden wird, damit im nächsten Jahre sofort der Bau auch auf dieser Linie im ganzen Umfange in Angriff genommen werden kann. In der Voraussicht, dass die Strecke von Hannover bis Hameln noch vor Ablauf dieses Jahres eröffnet werden soll, hat der Verwaltungsrath bereits die künftigen Leiter des Betriebes erwählt und zwar den Regierungsrath le Juge zu Kassel (Vorsitzender der Königlichen Direction der Main-Weser-Eisenbahn), den bisherigen technischen Director, Regierungs- und Baurath Keil in Hannover und den Schatzrath König zu Osterode. Der Vorsitz in der Be-

triebsverwaltung soll dem Regierungsrath le Juge übertragen werden.

In einer am 18. stattgehabten Sitzung des Ausschusses der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft wurde einstimmig in der Ausführung der Bahn Lüneburg-Jesteburg-Geestemünde-Bremcrhaven beschlossen. Ausserdem ist die Direction ermächtigt, zu einer Bahn von Hagenow über Mölln nach Oldesloe die Vorarbeiten zu übernehmen und die Concession nachzusuchen. Bei diesem Plane ist es Absicht, an die von der Altona-Kieler Bahn zu bauende Linie Oldesloe-Neumünster anzuschliessen, und so eine ziemlich directe Linie von Berlin nach Kiel herzustellen. Dem Projecte Kiel-Lübeck-Schwerin-Berlin wird dadurch die Ausführung bedenklich erschwert werden.

Für die Eisenbahn Harburg-Cuxhaven und Harburg-Bremen soll die Concession bereits ertheilt sein.

Der Norderdithmarscher Kreistag ist den in der vorwöchigen Correspondenz erwähnten Beschlüssen wegen der Schleswig-Holsteinischen Westbahn beigetreten.

Bezüglich der Richtung der Langwedel-Uelzener Bahn ist jetzt festgestellt, dass die Linie von Uelzen aus einen kleinen Theil des Amtes Oldenstadt durchschneiden und dann die Aemter Medingen, Soltau und Fallingbostel berühren wird.

Der Rheinischen Eisenbahn-Direction ist nunmehr die Concession für die Weiterführung ihres Unternehmens von Wattenscheid über Bochum nach Dortmund ertheilt und gleichzeitig für die Strecke Siegburg-Düsseldorf-Speldorf.

Auf den Linien der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft hat am 16. die Eröffnung der Bahnstrecke Hagen-Oberhagen für den Güterverkehr stattgefunden. Am 20. fand die polizeiliche Abnahme der untern Ruhrthalbahn statt. Die Direction soll überdies beschlossen haben, den Bahnbau Fulda-Neustadt a. d. S. zu übernehmen, falls Preussen und Bayern einen Zinsgewähr übernehmen.

Die Sächsisch-Böhmische Verbindungsbahn Annaberg-Weipert wird noch im Laufe dieser Woche mit dem Bauzuge befahren werden. Was jedoch die Betriebseröffnung, hinsichtlich deren sich die Sächsisch-Oesterreichischen Regierungen zu gleichzeitigem Beginn geeinigt hatten, anlangt, so kann ein bestimmter Termin hierfür noch nicht in Aussicht genommen werden, da auf Böhmischer Seite grössere Felsrutschungen neuerdings vorgekommen sind.

Die Französische Nordbahn hat den Frachtgut-Verkehr nach Paris und den darüber hinaus belegenen Stationen in der vor dem Kriege bestandenen Weise, mit Ausschluss der Lieferfrist, wieder aufgenommeu.

* Breslau - Schweidnitz - Freiburger Eisenbahn. (Denkschrift für die Generalversammlung.) Für die auf den 10. k. M. ausgeschriebene Generalversammlung der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn hat das Direktorium eine Denkschrift publicirt. Dieselbe erörtert

1. die Erweiterung des Unternehmens:

a. durch Anlage einer Eisenbahn von Rothenburg über Cüstrin, Stettin nach Swinemünde und von Breslau nach der zur Liegnitz-Rothenburger Bahnstrecke gehörigen Station Raudten zum Zwecke der Herstellung einer Bahn Breslau-Stettin-Swinemünde,

b. durch Anlage einer Eisenbahn von Station Altwasser der Breslau-Waldenburger Bahnstrecke über Friedland bis zur Böhmischen Landesgrenze;

2. die Aufnahme der für diese Bauten so wie zur Deckung der Bedürfnisse auf der Stammbahn (einschliesslich der Liegnitz-Rothenburger Strecke) erforderlichen Geldmittel im Betrage von 27 Mill. Thlr.

Die Denkschrift giebt zunächst eine historische Darstellung der Verhältnisse und bemerkt in dieser Beziehung, dass der Verwaltungsrath das ihm in der Generalversammlung am 7. Sept. 1868 ertheilte Mandat als erloschen betrachtet habe, nachdem die Staatsregierung für die Fortführung der Rothenburger Linie nach Stettin, aus militärischen Gründen den Umweg über Cüstrin vorgeschrieben hatte. Der damals gefasste Beschluss sei nun aufzuheben und durch Annahme der gestellten Anträge zu ersetzen. Die neuerdings festgestellte Bahnlinie Rothenburg - Cüstrin-Stettin - Swinemünde entspreche „der Durchführung des Grundgedankens, die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn zu einer Communicationsstrasse umzuwandeln, welche ebensowohl durch den ihr zufallenden Transito-Verkehr, wie durch Aussicht auf grossen eigenen Verkehr die Garantien der Selbstständigkeit und Rentabilität bietet."

Das neue Projekt von Rothenburg über Cüstrin-Stettin nach Swinemünde, von Breslau aus nach Station Raudten der Liegnitz-Rothenburger Eisenbahn, stellt eine Linie „Breslau-Stettin-Swinemünde" her, welche die genannten durch Handel, Industrie und die erstere auch durch Einwohnerzahl wichtigen Endpunkte enthält und über Raudten-Rothenburg-Cüstrin $46,_{5}$ Meilen lang werden würde, gegen $49,_{2}$ Meilen über Stargard und $54,_{3}$ M. unter Mitbenutzung der Strecke Cüstrin-Stettin über Frankfurt a. O. „Der Weg nach Cüstrin wird auf $33,_{0}$ Meilen abgekürzt, während über Frankfurt a. O. $40,_{8}$ M. zurückzulegen sind. Die letzte Entfernungs-Differenz erweist gleichzeitig die Möglichkeit einer Concurrenz für den Verkehr „Berlin-Breslau" über Cüstrin indem diese Entfernung $44,_{0}$ Meilen, gegen $47,_{6}$ Meilen über Kohlfurt und Frankfurt betragen." Noch grösser ($5,_{4}$ Meilen) ist die Abkürzung über Frankfurt a. O., denn die Entfernung zwischen diesem Platze und Breslau wird über Rothenburg-Reppen nur $31,_{4}$ Meilen betragen. Die Denkschrift glaubt, dass „die volkswirthschaftlichen Gründe" für eine Abkürzung der Niederschlesisch-Märkischen Bahn nun wegfallen und nur noch "Concurrenz-Interessen des Staates dieselben begründen könne". Diese Abkürzung würde nur $6,_{2}$ Meilen betragen, es lasse sich nicht annehmen, dass der in fortdauernder Steigerung begriffene Verkehr von dieser Route allein würde aufgenommen und bewältigt werden. Für die Routen Breslau-Cüstrin, Breslau-Stettin und Breslau-Swinemünde ergebe sich die Concurrenzfähigkeit aus der kürzeren Entfernung. „Hierauf, alsoauf die Erreichung des kürzesten Weges zwischen Breslau und Stettin beruht das Gewicht und die Bedeutung des ganzen Projektes."

Das Projekt „Altwasser - Friedland - Böhmische Landesgrenze" ($3,_{8}$ Meilen) stellt eine Verbindung der Stammbahn mit Böhmen her und kürzt den Weg zwischen Breslau und Prag von $44,_{3}$ auf $38,_{5}$ M. ab. Die Verbindung mit der Oesterreichischen Staatsbahn bei Wildenschwerdt ermöglicht einen direkten Verkehr nach und von Wien, der besonders für den Stettiner und Swinemünder Verkehr ins Gewicht fällt. Die heutige Route zwischen Stettin und Wien über Oderberg-Breslau-Posen-Stargard ist $110,_{7}$ Meilen lang, die über Wildenschwerdt, Mittelwalde, Glatz, Strehlen, Breslau, Posen und Stargard $104,_{6}$ über Wildenschwerdt, Mittelwalde, Glatz, Frankenstein, Liegnitz, Raudten, Rothenburg, Cüstrin $101,_{7}$ Meilen, von denen $54,_{8}$ M. der Verwaltung der Breslau-Schweiduitz-Freiburger Eisenbahn unterstehen werden. Das Projekt soll erst ausgeführt werden, sobald die Verbindungen auf österreichischer Seite feststchen werden.

Nach Ausführung der Projekte wird das Unternehmen der Breslau - Schweidnitz - Freiburger Eisenbahn 89 Meilen umfassen. Die Denkschrift zählt sodann die (als bekannt vorauszusetzenden) Anschlüsse an andere Bahnen auf. Das Anlagekapital wird für die neuen Linien wie folgt veranschlagt:

	Meilen	Thaler	pro Meile rund
Breslau-Raudten	$9,_{7}$	4 200 000	433 000
Rothenburg-Stettin	$25,_{0}$	12 500 000	500 000
Stettin-Swinemünde	$9,_{9}$	6 000 000	606 000
Altwasscr-Böhm. Grenze	$3,_{8}$	2 800 000	737 000
Zusammen	$48,_{4}$	25 500 000	527 000

Zu diesen Anlagekosten treten 1 500 000 Thlr, für Neu- und Erweiterungsbauten und Vermehrung der Betriebsmittel auf den älteren Strecken. Das gesammte Anlage-Kapital der letzteren steigt dadurch auf $18^1/_2$ Millionen Thaler, durchschnittlich 462 500 Thlr. pro Meile. Die Kapitalsbeschaffung von zusammen 27 Millionen Thaler wird vorzugsweise in Stamm- und Prioritäts-Obligationen, „oder wenn dies erhebliche Vortheile bieten sollte, theilweise auch in Prioritäts-Stamm-Actien" anzustreben sein. Die Verausgabung wird sich auf einen Zeitraum von 5 bis 6 Jahren vertheilen. Der Verwaltungsrath beantragt daher, dass die Generalversammlung ihm die Ermächtignng ertheilen wolle:

I. zur Ausdehnung der Liegnitz-Rothenburger Bahnstrecke von Rothenburg über Cüstrin, Stettin nach Swinemünde und von Station Raudten bis Breslau, also zur Herstellung einer, einen Theil des Unternehmens der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft bildenden Breslau-Stettin-Swinemünder Eisenbahn,

II. zur Ausdehnung der Breslau-Altwasser-Waldenburger Bahnlinie durch Anlage einer Eisenbahn von Altwasser über Friedland bis zur Böhmischen Landesgrenze behufs Anschlusses an das Oesterreichische Eisenbahnnetz,

III. zur Ausführung der im Bereiche der jetzt im Betriebe stehenden Eisenbahnstrecken dem Verwaltungsrathe nothwendig scheinenden Veränderungen, Vergrösserungen und Vervollständigungen,

IV. zur Aufnahme der erforderlichen Kapitalien und zwar:
zu I. von 22 700 000 Thlr.,
zu II. von 2 800 000 Thlr.,
zu III. von 1 500 000 Thlr.,
entweder in Stamm-Actien und in Prioritäts-Obligationen, oder in Stamm-Actien, in Prioritäts-Obligationen und in Stamm-Prioritäts-Actien, sowie zur Feststellung des Theilungs-Verhältnisses der auszugebenden Papiere,

V. zu den, behufs Ausführung der Beschlüsse ad I., II., III. und IV. erforderlichen Vereinbarungen mit der Königlichen Staats-Regierung, sowohl bezüglich der Ausführung der einzelnen Theile der Projekte, der näheren Bestimmung der Richtung derselben und der Beschaffung der Bau-Kapitalien als der Statuten-Veränderungen und Nachträge und endlich zur Einholung der Allerhöchsten Concession gemäss der getroffenen Vereinbarungen.

— *tz.* Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn. (Geschäftsbericht pro 1870.) Das Unternehmen der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft umfasste am Schlusse des Jahres 1870 den Betrieb folgender Bahnstrecken: 1) Magdeburg-Halberstadt-Thale

und Cöthen-Vienenburg incl. Güsten-Stassfurt, Biendorf-Gerlebogk und Frose-Ballenstedt, zus. 29,7 Meilen;

2) Magdeburg-Wittenberge 14,3 Meilen;

3) Stendal-Salzwedel 7,6 Meilen, eröffnet am 15. März 1870.

Das Anlage-Capital beträgt: für die ad 1 aufgeführte Magdeburg-Halberstädter und Cöthen-Vienenburger etc. Bahnen 14 120 000 Thlr. und pro Meile Bahnlänge 475 421 Thlr. und für die Magdeburg-Wittenbergesche Bahn 6 500 000 Thlr., pro Meile Bahnlänge 454 545 Thlr. Actien sind emittirt 3 400 000 Thlr. für Magdeburg-Halberstadt und 4 500 000 Thlr. für Magdeburg-Wittenberge.

Das Anlage-Capital der Strecke Stendal-Salzwedel der Berlin-Hannoverschen Bahn war noch nicht festgestellt, kann auch nicht in Betracht kommen, da dasselbe aus dem Baufonds verzinst wird.

Von den Prioritäten der Magdeburg-Halberstädter etc. Bahnen waren 413 800 Thlr. und von denen der Magdeburg-Wittenbergeschen Bahn 313 800 Thlr. amortisirt.

An Betriebsmitteln waren vorhanden: für Magdeburg-Halberstadt und Cöthen-Vienenburg etc. 65 Locomotiven, 144 Personen- und 1665 Güter- und Viehwagen, für Magdeburg-Wittenberge 25 Locomotiven, 38 Personen- und 262 Güter- und Viehwagen, sowie für die Berlin-Hannoversche Bahn 28 Locomotiven und 450 Güterwagen.

Die Locomotiven haben an Nutzmeilen durchlaufen: auf der Magdeburg-Halberstädter und Cöthen-Vienenburger etc. Bahn 176 772, auf der Magdeburg-Wittenbergeschen 58 537 und auf der Strecke Stendal-Salzwedel 9091 Meilen.

Auf der Magdeburg-Halberstädter und Cöthen-Vienenburger etc. Bahn wurden im Jahre 1870 292 431 Personen = 18,11 Proc. und 3 218 756 Ctr. Güter = 11,31 Proc., sowie auf der Magdeburg-Wittenbergeschen Bahn 75 970 Personen = 21,53 Proc. und 107 981 Ctr. Güter = 1,84 Proc. mehr befördert als im Vorjahre.

Ueberhaupt wurden befördert:

	auf den Strecken		
	Magdeburg-Halberstadt u. Cöthen-Vienenburg etc.	Magdeburg-Wittenberge	Stendal-Salzwedel
Personen in der I. Classe . . .	15 590	1 010	74
„ „ „ II. „ . . .	208 551	29 432	3 418
„ „ „ III. „ . . .	561 262	108 979	21 980
„ „ „ IV. „ . . .	666 537	218 048	44 964
Militärs	439 065	71 204	8 350
Auswanderer	16 532	73	—
in Summa	1 907 537	428 746	78 786
Davon im Binnenverkehr .	1 255 301	379 988	78 786
Gepäck . . . . Ctr.	128 872	19 908	2 752
Equipagen u. Militär-Fahrzeuge . . . . Anz.	8 283	137	15
Pferde (incl. Militär-Pferde) „	61 218	8 597	971
Hunde . . . . „	3 220	1 789	328
Eilgüter . . . . Ctr.	609 896	194 009	11 826
Frachtgüter . . . . „	31 079 930	5 770 522	189 320
Vieh . . . . „	661 143	144 530	7 545
An Meilen haben durchschnittlich durchfahren:			
jede Person . . . Meilen	3,820	5,828	3,892
jeder Centner Eilgut „	5,614	10,499	5,460
„ „ Frachtgut „	4,560	8,234	5,131
Es sind dabei eingekommen:			
pro Person und Meile . Sgr.	2,314	2,178	2,181
„ Centner Eilgut und Meile . . . . „	0,53	0,763	1,046
„ Centner Frachtgut und Meile . . . . „	0,243	0,255	0,409
Auf eine Meile Bahnlänge kommen im Durchschnitt:			
Personen . . Personenmeilen	255 697	174 729	40 350
Eilgut . . . Centnermeilen	115 275	142 437	8 496
Frachtgut . „	4 772 145	3 322 541	127 826
Die Einnahmen haben betragen:			
für Personenbeförderung Thlr.	562 020	181 405	22 296
„ Gepäcküberfracht . „	12 005	3 286	296
„ Eil- und Postgüter . „	97 372	51 837	2 253
„ Frachtgüter . . . „	1 147 909	403 917	13 234
„ Equipagen u. Viehtransporte . . . . „ (incl. Militär-Pferde und Fahrzeuge)	126 167	38 136	2 158
an Miethen, Pächten etc. „	192 286	22 778	226
zusammen Thlr.	2 137 759	701 359	40 463
Ausgegeben wurden:			
für die Bahnverwaltung . „	382 869	171 863	32 163
„ „ Transportverwaltung „	554 671	183 465	11 735
„ „ allgem. Verwaltung „	62 838	20 013	3 173
zusammen Thlr.	1 000 378	375 341	47 071
Die Ausgaben absorbirten von den Einnahmen . Proc.	46,79	53,51	116,33
Für die Bahn- u. die allgemeine Verwaltung betragen dieselben pro Meile . . . . Thlr.	15 007	13 418	4 649
u. für die Transportverwaltung pro Nutzmeile „	3. 4. 2.	3. 4.	1. 8. 9.
Gegen das Vorjahr sind die Einnahmen gestiegen um . . . . . . „	182 736 = 9,35 Proc.	29 162 = 4,34 Proc.	—
die Ausgaben um Thlr.	58 037 = 6,16 Proc.	12 285 = 3,38 Proc.	—
Als Ueberschuss verblieben Thlr.	1 137 381	326 018	—
Hiervon wurden verwendet:			
zur Verzinsung der Anleihen etc. . . . . . . Thlr.	458 545	192 527	—
zur Amortisation derselben „	49 607	23 000	—

so dass noch verblieben sind 629 229 + 110 491 = 739 720 Thlr.

Dieser Summe treten noch die 5 Proc. Zinsen der neu emittirten 6 800 000 Thlr. Stamm-Actien, welche der Baufonds zu tragen hatte, zur Summe von 340 000 Thlrn. hinzu, so dass zu verwenden waren 1 079 720 Thlr. Es wurden 8 2/3 Proc. Dividende (gegen 10 1/2 Proc. im Vorjahre) vertheilt = 884 000 Thlr., an Eisenbahnsteuern waren 20 778 Thlr. zu entrichten und der Rest von 174 942 Thlr. ist zu einer Extra-Reserve bestimmt.

Es hatten Bestände: der Reservefonds der Magdeburg-Halberstädter Bahn 600 000 Thlr., derjenige der Magdeburg-Wittenbergeschen Bahn 320 000 Thlr.; die Erneuerungsfonds der Magdeburg-Halberstädter etc. Bahnen 94 175 und der Magdeburg-Wittenbergeschen von 157 042 Thln.

Die Pensionscasse hatte einen Bestand von 197 621 Thlrn., der Unterstützungsfonds von 1703 Thlrn. und die Begräbnisscasse von 5144 Thlrn.

— *tz.* **Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohleneisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1870.) Nachdem der Bahnverkehr im ersten Halbjahr 1870 überaus befriedigend sich gestaltet hatte, traten alsbald nach Beginn des zweiten Semesters durch die Kriegs-Ereignisse sehr empfindliche Störungen ein. Versandt wurden 76 977,25 Wagenladungen à 100 Ctr., für welche an Fracht 113 937 Thlr. eingegangen sind; der „Empfang" betrug 1137 Wagen-Ladungen à 100 Ctr. mit einem Frachtbetrage von 1710 Thlrn., daher zusammen 78 114,25 Wagenladungen und 115 647 Thlr. Fracht. Gegen das Jahr 1869 sind 4325,15 Wagenladungen = 5,25 Proc. weniger befördert und 6555 Thlr. = 5,36 Proc. weniger eingenommen.

Die Fracht pro Wagenladung betrug im Durchschnitt 1 Thlr. 14 Ngr. 4,146 Pf. und ist gegen das Vorjahr um 0,553 Pf. zurückgegangen.

Der Antheil der Oberhohndorf-Reinsdorfer Kohleneisenbahn an dem Gesammtverkehr des Zwickauer Kohlenreviers betrug im abgelaufenen Jahre nur 25,863 Proc. gegen 27,645 Proc. im Jahre 1869 und 28,135 Proc. im Jahre 1868.

Die Einnahmen betrugen überhaupt 117 469 Thlr., die Ausgaben und zwar: für die Betriebs- und Directorial-Verwaltung 5083 Thlr., für die Bahnaufsicht und Bahnunterhaltung 18 358 Thlr, für die Transportverwaltung 21 625 Thlr., Insgemein 365 Thlr., an Zinsen 132 Thlr., Ueberschreibung auf den Reservefonds 3530 Thlr., überhaupt 49 093 Thlr. Es beträgt mithin der Ueberschuss 68 376 Thlr. = 38,37 Proc. des Actien-Capitals. Davon wurden verwendet: 2300 Thlr. zur Tilgung der Anleihe und 8000 zur Bestreitung der Baukosten der Bahnverlängerung etc., alsdann wurde eine Dividende von 32 Proc. im Betrage von 57 024 Thlrn. vertheilt und 1052 Thlr. auf neue Rechnung vorgetragen.

Der Reservefonds hatte ult. 1870 einen Bestand von 28 109 Thlrn. und der Erneuerungsfonds von 49 539 Thlrn.

(s) **Aus Bayern.** (Badische Anschlüsse. Regensburg-Ingolstadt. Nürnberg-Neumarkt. Bodenseegürtelbahn. Schweinfurt-Meiningen. Kohlenbahnen).

München, den 23. October. Zur Zeit finden zu München im Ministerium des Aeusseren zwischen Bevollmächtigten von Baden und von Bayern unter Leitung des Staatsraths v. Weber Verhandlungen behufs Festsetzung von Verträgen für Eisenbahn-Anschlüsse und zwar für die zu erbauenden Eisenbahnlinien von Germersheim nach Bruchsal, von Speyer in der Richtung gegen Schwetzingen, von Miltenberg nach Wertheim und von Kreuzwertheim nach Lohr statt. Die zur Berathung gelangenden Verträge wurden von Bayerischer Seite ausgearbeitet. Die Linie von Germersheim nach Bruchsal und von Speyer nach Schwetzingen sollen von der Badischen Staatsbahn, diejenigen von Miltenberg nach Wertheim und von Kreuzwertheim nach Lohr von der Bayerischen Staatsbahn betrieben werden.

Von der Donauthalbahn Regensburg-Ingolstadt werden nunmehr

die Arbeitsloose bis Emsgaden, $2^1/_2$ Stdn. von Ingolstadt entfernt, vergeben. Von da ab kommt die Bahnhofanlage daselbst in Berührung, da entweder die Bahn nordwestlich direct nach Ingolstadt oder westlich nach Oberstimm zu leiten ist.

Bezüglich dieser Fragen erwartet man in den nächsten Tagen eine Entscheidung. Doch wird die Situirung des Centralbahnhofs in die unmittelbare Nähe Ingolstadt's einen Kostenmehraufwand von ca. 2 Mill. fl. als in den bezüglichen Kostenveranschlägen vorgesehen war, verursachen. Dieser Mehraufwand entsteht durch die bedingte Auffüllung des zur Bahnhofsanlage nöthigen Areals, sowie durch die verlängerte Einführung der Augsburger Bahnlinie. Nach Entscheidung der Frage zu Gunsten des Centralbahnhofs in Ingolstadt müsste demnach ein entsprechendes Nachtragspostulat an den Landtag gebracht werden. — Auch wegen der Bahnhofsanlage in Regensburg haben Differenzen gewaltet. Die Ostbahngesellschaft will einen gemeinsamen, die Staatsbahn einen eigenen Bahnhof haben. Die am 18. d. M. in München stattgefundene Conferenz hat im Wesentlichen zu einem den Wünschen der Ostbahngesellschaft entsprechenden Arrangement geführt.

Am 21. d. M. wurde die Schienenlage auf der Ostbahnstrecke von Nürnberg bis Neumarkt geschlossen. Ist die Witterung auch fernerhin günstig, so wird, wie ich aus authentischer Quelle erfahre, diese Strecke bis 1. Decbr. d. J. zur Eröffnung gelangen.

Die Theilstrecke der Bodenseegürtelbahn von Lindau in der Richtung gegen Bregenz bis an die Grenze, 5740 Meter = $1_{,2}$ Stdn. lang, wird nunmehr im nächsten Monat in Angriff genommen. Bereits durch Gesetz vom 5 Octbr. 1863 genehmigt, konnte dieselbe bis jetzt nicht zur Ausführung gelangen, da der Anschluss nicht gesichert war. Der Unterbau wird für 1 Geleise ausgeführt, das Terrain wurde jedoch für 2 Geleise erworben. Die Rohbauten sind auf 170 462 Fl. 21 Kr. veranschlagt. Der Betrieb wird voraussichtlich bis nächsten Spätherbst von der Verwaltung der Vorarlberger Bahn übernommen werden.

Die Grunderwerbungen für die Schweinfurt-Meininger Bahn in den Bezirken Münnerstadt und Neustadt sind beendet und wird mit dem Bau dieser Bahn alsbald begonnen.

Die Pfälzische Bahnverwaltung hat Vorarbeiten in Angriff genommen zur Herstellung von Verbindungsbahnen des Pfälzischen Bahnnetzes mit den bedeutenden Gruben des Saarbrücker Kohlenlagers, nämlich von St. Ingbert nach Grube Sulzbach und von Bexbach nach den Gruben Heinitz, Reden und Weltesweiler. In den letzten Jahren hat sich die Unzulänglichkeit des jetzt bestehenden Grubenbahnnetzes zur Abfuhr der Kohlenproducte nach dem Osten Deutschlands in solcher Weise gezeigt, dass diese Pläne selbst von der Vorderpfalz, wo auch heuer die Kohlenpreise sich bedeutend gesteigert haben, mit Freuden begrüsst werden.

Oesterreich-Ungarische Correspondenz.

Hs, Wien, 23. October 1871. (Steigen der Bahnwerthe. Zurückbleiben der jungen Bahnen. Prioritäts-Nachfrage. Verfügungen über Dampfkessel, Signalwesen, Güter-Classification. Transport-Enquête. Ungar. Abrechnungswesen. Mittheilungen über Ossegg-Komotau, Sternberg-Preuss. Grenze, Südbahn, Oesterr. Staatsb., Theissb., Ungar. Nordostb., 1. Ungar.-Galizische Eisenb., Ungar. Westb., Ungar. Ostb. und die Bahnen in Dalmatien.)

Inmitten unserer staatlichen Misère und dem dadurch verursachten Schwanken aller Werthe, hat sich die günstige Tendenz für Bahnpapiere zu erhalten gewusst. Nach den Mehreinnahmen des exportlosen Vormonates wird mit Recht auf den bereits von Frankreich und England signalisirten Getreide-Export, mit Rücksicht auf den diesjährigen Abgang der amerikan. Concurrenz alle Hoffnung gesetzt. Nur Lombarden und Galizier blieben etwas vernachlässigt; erstere wegen der nun (s. S. 889) officiell veröffentlichten Einlösung des November-Coupons mit $7^1/_2$ Frcs., letztere weil von Berlin eine ungünstige Stimmung für dieses Papier verbreitet wurde, welche in einer ausführlichen Darstellung der Nationalzeitung ihren Ausdruck fand. Sonst gewannen gegen die Vorwoche die Actien der Nord- 20 fl., Elis.-Westbahn 6 fl., Theiss- und der meisten jungen Bahnen 1 fl.

Die letzteren haben mit der niedrigen Valuta und dem hohen Bankzinsfusse zu kämpfen. Denselben wurde bislang ein Silberagio von 20% zu Grunde gelegt, und darauf hin ein Erträgniss von 6—8% berechnet. Dieses keiner raschen Steigerung fähige Erträgniss kann wohl dem Eigner, nicht aber dem Speculanten conveniren. Fällt nun dasselbe in Folge des sinkenden Agio, so müssen die jungen Bahnen in ihrer Cours-Entwickelung gegen die älteren zurückbleiben. Indessen ist der Bedarf für die ausländische Capitalsanlage so hoch, dass fortwährend starke Kaufordres einlangen.

Dieselben beziehen sich zumeist auf unsere mit guter Garantie dotirten Prioritäten, deren Nachfrage eine geraume Zeit stillgestanden war. Diesen Kaufordres ist der Rückgang der Valuta grossentheils zuzuschreiben, da in eben dem Umfange Devisen begeben werden. So verlautet, dass die Oesterr. Creditanstalt von Berlin aus das Offert auf die Acquisition von 2 Milionen 5% Südbahn-Prioritäten zum Course von $91^1/_2$% und zwar mit der Option gemacht wurde, in einem Monate den gleichen Betrag zum selben Course zu übernehmen. Auch die Unionbank hat 1 Million Rudolfsbahn-Prioritäten, die als Caution für die Ungar. Nordostbahn bei der Pester Regierung lagen und als Strousberg'scher Nachlass in das Eigenthum der genannten Bank gelangten, an ein fürs Ausland operirendes Bankhaus verkauft. Ferner sind die von einem Syndicate der Francobank in Vertrieb gesetzten Graz-Raaber Prioritäten ganz an Mann gebracht worden, so dass sich nun nach Resultirung eines Gewinnes von 2% per Stück das Syndicat auflösen wird.

Von allgemeinen Verfügungen im Bahnwesen ist diesmal sehr wenig zu berichten. Die Oesterr. Regierung hat zum Gesetze über die Erprobung und periodische Untersuchung der Dampfkessel eine Vollzugsvorschrift erlassen. Die Oesterr. General-Inspection hat eine Commission für die Prüfung des Signalwesens berufen, nachdem die Anwendung der Electricität wegen des öftern Versagens und der störenden Einwirkung der meterologischen Verhältnisse von fachmännischer Seite bekämpft wird. Der hauptsächlichste Gegenstand der Berathung der in Prag zusammengetretenen Eisenbahn-Conferenz ist die Herstellung einer einheitlichen Classification der Güter für sämmtliche Oesterr.-Ungar. und Deutschen Bahenn. Die Nothwendigkeit dieser Einheit wurde allseitig anerkannt und die Ausarbeitung eines diesbezüglichen Entwurfes einem Subcomité aufgetragen, welcher einer 1872 nach Deutschland einzuberufenden weiteren Conferenz zur endgiltigen Beschlussfassung unterbreitet werden wird. Die hiesigen Mitglieder der Prager Conferenz wurden vor ihrer Dahinreise noch vom Handelsminister zur Besprechung der hochwichtigen Classificationsfrage eingeladen.

Dieselbe wird nach dieser Wendung vom Programm der nun definitiv am 26. d. M. wieder zusammentretenden Transport-Enquête der Wiener Handelskammer abgesetzt werden. Da die Tarifirungsfrage enge damit zusammenhängt, dürfte auch solche keinen Berathungsgegenstand bilden. Es bliebe der Enquête aber auf dem weiten Gebiete des eigentlichen Transports noch unendlich viel zu thun. Wenn es die Löbl. Redaction erlaubt, werde ich über den Verlauf der Enquête wieder besonders berichten. Die Ungarischen Bahnverwaltungen sind zur schriftlichen Darlegung der Motive ihres respectiven Votums wegen Einführung eines von Wien unabhängigen Abrechnungs-Modus aufgefordert worden; einen Auszug dieser Rechtfertigung werden wir s. Z. mittheilen.

Das die einzelnen Bahnen Betreffende wird in Folgendem zusammengestellt.

In den Tagen vom 10. bis 14. October hat die politische Begehung der durch Erlass vom 20. Mai l. J. concessionirten Linie Ossegg-Komotau der Dux-Bodenbacher Eisenbahn stattgefunden. Das Ergebniss dieser Begehung kann als ein nach jeder Richtung hin befriedigendes bezeichnet werden. Die neue Bahn nimmt ihren Ausgang von der Stammlinie etwa an der Stelle, wo jene die Strasse von Dux nach Ossegg schneidet, und zieht sich immer an der Lehne des Gebirges herlaufend über Ossegg, Bruch nach Oberleutensdorf, dann weiter über Obergeorgenthal, Eisenberg, Görkau nach Komotau. Die genannten Orte, grösstentheils durch pittoreske Lage ausgezeichnet, erhalten sämmtlich Stations-Bahnhöfe oder Haltestellen, deren es demnach im Ganzen sieben geben wird. In gleicher und vielleicht noch hervorragenderer Weise wie die Linie Dux-Bodenbach ist auch die Linie Ossegg-Komotau vorzüglich Kohlenbahn, welche womöglich bereits bis Ende 1872 fertig gestellt werden soll.

Wie wir aus guter Quelle erfahren, wird die Kaiser Ferdinands Nordbahn den Bau der Eisenbahn von Sternberg bis zu einem Punkte der Bahnlinie Wildenschwerdt-Mittelwalde nicht übernehmen und sind wegen Uebernahme des Betriebes auf derselben noch keine Verhandlungen eröffnet.

In der bereits erwähnten Kundmachung der Südbahn über die Einlösung der November-Coupons wird die Hinzufügung vermisst, ob diese $7^1/_2$ Frcs. in Silber oder nach dem Wechselcourse auf Paris bezahlt werden. Das in der Trennungsfrage beschlossene Memoire ist der Oesterr. Regierung übergeben worden und plaidirt eigentlich die Nothwendigkeit einer Nichttrennung, indem die Trennung als eine dem Unternehmen nachtheilige Inconsequenz dargestellt wird. Mit der Ungar. Regierung werden doch die Unterhandlungen wegen Ueberlassung des Ungar., $85_{,2}$ Meilen betragenden Netzes fortgesetzt. Die rechtlichen Schwierigkeiten wurden schon in einem früheren Berichte angedeutet; woher das Land die zur Einlösung erforderliche Baukosten-Summe von ca. 48 Millionen und die Anlage von Betriebsmitteln pr. 10 Mill. nehmen solle, ist bei der mit Recht verbreiteten Abneigung gegen das weitere Schuldenmachen fraglich. Auch die von der früheren Oesterr. Regierung der Südbahn bis zum Jahre 1840 eingeräumte, von der Ungar. Regierung aber nicht anerkannte Steuerbefreiung soll nun zum Austrage kommen.

Die Mehreinnahmen der Oesterr. Staatsbahn bis Ende Septbr. d. J. betragen 5 900 000 Fl.; es wird daraus nach der höchsten Veranschlagung der für die Verzinsungen und Betriebsspesen erforderlichen Summen auf eine diesjährige Dividende von 12% geschlossen. Der Vicepräsident Baron Wodianer und der Gener.-Direktor-Stellvertreter Engert unterhandeln in Pest mit der Ung. Regierung wegen der Linie Kikinda-Belgrad, für welche bereits eine Section von Ingenieuren und Bauleitern aus Böhmen engagirt wurde. Hierdurch sichert sich die Staatsbahn den Einfluss auf das Serbische Bahnnetz. Eine in Bodenbach eingetretene Stockung hat die Absendung einer Mini-

sterial-Commission dahin veranlasst; eine Reihe von Vorschlägen wegen Erweiterung dieses Bahnhofsdienstes kommt in Folge dessen zur Besprechung. In Pressburg wird ein prachtvoller Bahnhof gebaut.

Gestern fand die wichtige Sitzung des Verwaltungsrathes der Theissbahn wegen der Temesvar-Orsovaer Strecke statt. Die Propositionen der Regierung, dass von den Erträgnissen der alten Linien nur $6\frac{1}{2}$% unter die Actionäre vertheilt, dagegen der Rest zur Bildung eines Garantiefonds verwendet werde sowie der Antrag des Comité, den vierten Theil des nach Abzug von 8% verbleibenden Erträgnisss-Ueberschusses diesem Zwecke zuzuwenden, wurde abgelehnt und dafür diesem Comité der Auftrag ertheilt, der Regierung ein Memorandum zu unterbreiten, wonach die Theissbahn v. J. 1872 an aus den jährlichen Betriebs-Ueberschüssen im Maximalbetrag von 100 000 Fl. einen Garantiefond für die Linie Temesvar-Orsova bilden wolle; ferner hat dieses Comité bezüglich der Arad-Temesvar'er Bahn einen freundschaftlichen Ausgleich mit der Oesterr. Staatsbahn einzuleiten. Bei der Abhängigkeit der Theissbahn von der im Besitze eines Drittels ihrer Actien befindlichen Ung. Regierung wird erstere trotz dieser so enormen Differenz wohl nachgeben müssen; es zeigt sich nun das Nachtheilige des damaligen Uebereinkommens mit der Regierung wegen Fundirung der aus den Garantie-Vorschüssen entsprungenen Schuld durch Emittirung weiterer Actien. Damit haben ausser der Theissbahn, noch die anderen auch dergestalt liberirten Bahnen ihre Selbstständigkeit zum grossen Theile eingebüsst.

Die Ungar. Nordostbahn wird ihre zweite Verbindungslinie mit der Theissbahn: Szerencs-Ujhely-Mihály am 25. d. M. den Verkehr übergeben. Die unter Theilnahme des Ungar. Communications-Ministers Tisza gegenwärtig stattfindende technisch-polizeiliche Begehung wird sich auch auf die Strecke Mihály-Homonna der 1. Ungar.-Galizischen Eisenbahn erstrecken, welche dann sofort dem Betriebe übergeben wird. Seitens der Nordostbahn wird das Gerücht der Verkehrsstockung zwischen Szathmar-Nagy-Karoly auf die geringe Verzögerung reduzirt, welche die Auswechslung der provisorischen mit den definitiven Brückenkonstructionen verursacht haben.

Auf der Ungar. Westbahn hat sich der Verkehr in einer aller Erwartung übertreffender Weise sofort nach der Eröffnung entfaltet, so dass noch 2 Züge eingelegt werden mussten. Die Modifikation ihrer Statuten wurde nicht gestattet. Die Schienenlieferung wurde einer Englischen Fabrik gegen 3jährige Gutstehung übertragen.

Die Ungar. Ostbahn hat den früheren Justizminister Horvath und den früheren Königl. Ung. Bau-Direktor v. Prangen in den Verwaltungsrath gewählt. Die Probefahrt auf der Linie Karlsburg-M. Vásárhely findet spätestens am 15. Nov. d. J. statt; den gemeinschaftlichen Dienst besorgt in Karlsburg die 1. Siebenbürger Bahn. Die Modifikation des Tarifs wurde, bis auf die beabsichtigte Fracht-Erhöhung für Kohlen unter 10 Meilen, genehmigt.

Zur Tracirung der durch die Oest. Regierung für Dalmatien projektirten Bahnen gingen 6 Ingenieur-Sektionen nebst den technischen Hilfsbeamten dieser Tage mit der Weisung dahin ab, die Arbeiten möglichst zu forciren; wegen der Geldbeschaffung liegen mehrere Projekte vor.

* **Kaschau-Oderberger Eisenbahn.** Der Stand der Bauten auf der $31\frac{1}{2}$ Meilen langen Strecke Sillein-Abos ist ein solcher, dass, wenn der in jener rauhen Karpathen-Gegend gewöhnlich sehr früh eintretende Winter noch ca. 4 Wochen Arbeit zulässt, alle Aussicht vorhanden ist, die bezeichnete Strecke noch im Laufe dieses Jahres dem Betriebe zu übergeben womit sodann die ganze, 49 Meilen lange Kaschau-Oderberger Bahn eröffnet wäre.

Wir können es nicht unterlassen, bei dieser Gelegenheit unsere aufrichtige Freude darüber auszusprechen, dass dieses für die Verbindung Ungarns mit Norddeutschland so wichtige Unternehmen, welches bis zum Sommer 1869 sich in einer so trostlosen Situation befand, dass fast seine gänzliche Auflösung zu befürchten war, sich nunmehr unter seiner neuen Verwaltung durch sparsame und ehrliche Gebahrung in der allgemeinen Achtung befestigt und in dem wirklich sehr kurzen Zeitraume von $2\frac{1}{2}$ Jahren, ungeachtet der enormen Schwierigkeiten einer Bau-Ausführung in einer der schwierigsten Gebirgsgegenden, ferner bei den Hindernissen und Störungen, welche das Jahr 1870 sowohl in politischer und finanzieller als auch in meteorologischer Richtung, hervorrief, den Bau dennoch so weit zu Ende geführt hat. Die günstige Lage dieser für die Handels-Interessen Norddeutschlands sehr wichtigen Bahn bietet nach unserer Ansicht ihren Actionären die schönsten Hoffnungen auf eine glückliche Zukunft.

* **Oesterr. Staatsbahn.** Am 20. October c. wird die Station Dašic zwischen Moravan und Pardubic für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Frachten-Verkehr eröffnet.

Directe Verkehre und Tarifwesen.

Die am 18. d. M. in Prag zusammengetretene Commission, bestehend aus Delegirten der in dieselbe gewählten Eisenbahnverwaltungen ist bezüglich des Princips einer übereinstimmenden, für die Vereinsmitglieder vertragsmässig verbindlichen Vereins-Güterclassification einig geworden. Die Beschlüsse dieser Commission werden seinerzeit grosse Bedeutung auf die fernere Entwickelung des Eisenbahnwesens auszuüben im Stande sein, da hiedurch alle bestimmenden Einflüsse auf die Tarifsetzung fallen und eine systematische Aufstellung eines Tarifsystems erfolgt.

In dem am 1. November d. J. ins Leben tretenden neuen Fahrplane der Bayer. Staatsbahnen ist eine Verkehrs-Besserung in der Art eingetreten, dass ein um 10 Vorm. in Lindau abzulassender Postzug, welcher um 6 Abends nach Augsburg gelangt, von hier aus noch in Anschluss mit München gebracht wird, was bis jetzt nicht der Fall war. Die Ankunft erfolgt um 9_{10} Abends in München. Ein neuer Postzug verlässt um 6_{50} Abends München, kömmt um 2_5 Mrgs. nach Nürnberg und um 10_5 Vormittags nach Hof, von Hof geht wie bisher der Postzug um 6_{20} Abds. ab, erreicht um 1_{40} Mrgs. Nürnberg und um 3_{30} Mrgs. Pleinfeld. Als Neuerung wird derselbe nach München fortgesetzt, woselbst er um 9_{50} Vorm. ankommt. In den neuen Fahrplan werden zum erstenmale die internationalen Anschlüsse aufgenommen.

Mit dem 1. November d. J. kommen neue Tarife für den Italienisch-Deutschen Güterverkehr via Brenner, Kufstein zur Einführung, wogegen gleichzeitig die Tarife für den Italienisch-Bayerischen und für den Italienisch-Böhmisch-Sächsischen Güterverkehr vom 15. August 1869 bezw. 10. März 1870 ausser Kraft treten. Von den Bayer. Oberpost- und Bahnämtern werden die neuen Tarifhefte und zwar Tarifheft I zu 1 fl. 39 kr., Tarifheft II zu 1 fl. 48 kr. und Tarifheft III zu 1 fl. 42 kr. verkauft.

Mit dem 1. November d. J. tritt ein Nachtrag zu den seit 1. April 1868 gültigen Reglements und Tarifen für die Beförderung von Gütern, Fahrzeugen, lebenden Thieren und Leichen im directen Verkehr des Norddeutschen Eisenbahn-Verbandes in Kraft. Druck-Exemplare desselben sind bei den Güter-Expeditionen einzusehen und daselbst für den Preis von 5 Sgr. pro Exemplar käuflich zu haben.

Personalnachrichten.

Preussen. Der Königl. Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector Früh zu Berlin ist als Ober-Betriebs-Inspector nach Saarbrücken commissirt, und der bisherige Königl. Eisenbahn-Baumeister Gustav Karl Christoph Friedrich Schulze zu Höxter ist zum Königl. Eisenbahn-Bau-Inspector ernannt und demselben die Betriebs-Inspector-Stelle bei der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn in Berlin verliehen worden. Der bisherige Baumeister Adolf Wagemann zu Königsberg i. Pr. ist zum Königl. Eisenbahn-Baumeister ernannt und als solcher bei der Westfälischen Eisenbahn zu Höxter angestellt worden.

Bayerische Staatsbahnen. Zum Obermaschinisten bei der Betriebswerkstätte Nürnberg wurde der Locomotivführer Friedrich Schnizlein und zum Obermaschinisten bei der Betriebswerkstätte München der bei der Betriebscommission Strassburg als Werkmeister verwendet gewesene Civilingenieur Wolgang Schmidt befördert.

Ausland.

Gotthardbahn. Der am 10. October von Herrn Dr. A. Escher und Geh. Commerzien-Rath Hansemann unterzeichnete Vertrag, betreffend Anschaffung des zum Bau der Gotthardbahn noch nothwendigen Privatcapitals lautet nach der „A. A. Z." wörtlich:

„1) Zum Zweck der Ausführung des Gotthardbahn-Unternehmens übernehmen die Direction der Discontogesellschaft in Berlin, S. Bleichröder in Berlin, M. A. v. Rothschild und Söhne in Frankfurt, die Bank für Handel und Industrie in Darmstadt, der A. Schaaffhausensche Bankverein in Köln und S. Oppenheim jun. und Comp. in Köln die Bildung eines internationalen Consortiums, welches aus einer Gruppe von Schweizerischen Eisenbahngesellschaften, Bankinstituten und Bankhäusern, einer Gruppe von Italienischen Bankinstituten und Bankhäusern und einer Gruppe von Deutschen Bankinstituten und Bankhäusern bestehen soll.

2) Die Deutsche Gruppe betheiligt sich bei dem Consortium mit einem Drittheil des ganzen Geschäfts, und behält jeder der beiden andern Gruppen eine gleiche Betheiligung vor. Letztere haben spätestens bis zum 24. l. M. ihre Beitrittserklärungen abzugeben. Die Deutsche Gruppe ist zur Uebernahme auch desjenigen Betrags verpflichtet, welcher allfällig von den andern Gruppen nicht übernommen wird.

3) Bei allen Verpflichtungen, welche das Consortium übernimmt, ist die Solidarität der Betheiligten ausgeschlossen.

4) Das Consortium wird die Gotthard-Eisenbahngesellschaft auf Grund der vereinbarten Statuten errichten. Es bleibt der Gotthard-Vereinigung anheimgegeben, die Statuten durch Aufnahme weiterer Vorschriften über die Organisation der Direction und des Verwaltungsraths, sowie einer Bestimmung über den Sitz der Gesellschaft, zu ergänzen. Diese Ergänzungen unterliegen jedoch, wie die Statuten überhaupt, der Genehmigung des Schweizerischen Bundesraths. Das Consortium behält sich übrigens vor, gutfindenden Falls seine Anschauungen über diese Frage, insbesondere über die Organisation des Verwaltungsraths und der Direction, der Gotthard-Vereinigung und dem Schweizerischen Bundesraths zur Kenntniss zu bringen.

5) Das Consortium verpflichtet sich zur Uebernahme der nach Vorschrift der Gesellschaftsstatuten zu emittirenden 34 000 000 Frcs. Actien zum Course von 95 Proc., abzüglich 3 Proc. Provision. Die Einzahlung findet in Raten von höchstens 20 Proc. statt. Die erste Rate von 20 Proc. ist sofort nach erfolgtem Abschluss des Staatsvertrags zu entrichten. Auf Verlangen des Consortiums wird die Gotthardbahn-Gesellschaft die Einzahlung der zweiten Rate von 20 Proc. in einem früheren Termin, als statutengemäss vorgesehen ist, gestatten. Durch Einzahlung der zweiten Rate sind die Verpflichtungen des Consortiums bezüglich der Uebernahme der Actien erfüllt.

6) Auf Grund der Statuten wird die Gotthardbahn-Gesellschaft Prioritäts-Obligationen im Nominalbetrage von 68 000 000 Frcs. ausgeben, welche

mit 5 Proc. fürs Jahr, in halbjährlichen Terminen, verzinst werden, und für welche der Rückzahlungstermin auf 18 Jahre, vom Tage der Ausstellung ab, festgesetzt wird, wobei jedoch der Gotthardbahn-Gesellschaft das Recht zusteht, der Kündigung schon nach Ablauf von 12 Jahren Statt zu geben. Die Obligationen werden in vier Serien mit gleicher Priorität eingetheilt, die erste Serie zu 12 Millionen, die zweite Serie zu 18 Millionen, die dritte zu 18 Millionen und die vierte Serie zu 20 Millionen. Diese Serien können verschiedene Ausstellungsdata haben.

7) Das Consortium verpflichtet sich zur festen Uebernahme jener Obligationen zum Course von 97 Proc abzüglich 2 Proc. Provision, und hat die erste gleichzeitig mit der ersten Einzahlung auf die Actien und die andern Serien, in Terminen, welche die Gotthardbahn-Gesellschaft ansetzen wird, abzunehmen.

8) Das Consortium ist verpflichtet, für die Uebernahme der Obligationen eine Caution zu bestellen, welche jeweilig 20 Proc. des nicht abgenommenen Theils der Obligationen betragen und in Obligationen der Gesellschaft geleistet werden soll. Während der Dauer dieser Caution nehmen die Betheiligten für die Erfüllung der ihnen aus der Uebernahme der Obligationen obliegenden Verpflichtungen in der Schweizerischen Bundesstadt gerichtliches Domicil. Die an sie ergehenden Anzeigen und Ladungen können auf der Schweizerischen Bundeskanzlei gültig abgegeben werden.

9) Die Gesellschaft gewährt dem Consortium ein Drittheil der Ersparnisse, welche bei dem Bau des grossen Tunnels, ausschliesslich des Mauerwerks, dagegen einschliesslich des doppelspurigen Oberbaues gegenüber dem Voranschlag von 3733 Fr. per Meter, erzielt werden.

10) Die vom Consortium zu bildende Gesellschaft hat der Gotthard-Vereinigung die Baarauslagen zu ersetzen, welche sie im Laufe der Jahre zu bestreiten hatte, um die Unternehmung bis zu dem Punkte zu fördern, auf welchem sie sich gegenwärtig befindet.

11) Die Gotthard-Vereinigung überträgt der durch das Consortium zu bildenden Gesellschaft die in ihrem Besitze befindlichen Concessionen für das Gotthardbahnnetz mit allen aus denselben hervorgehenden Rechten und Pflichten.

12) Für genaue Erfüllung dieses Vertrags hinterlegt das Consortium der Gotthard-Vereinigung bei dem Schweizerischen Bundesrath eine Realcaution von 10 Millionen Franken in Baar oder in Werthpapieren zum Tagescourse, welche von dem Bundesrath für annehmbar erklärt werden. Diese Caution ist unmittelbar nach Ablauf der Frist zu leisten, welche dem Schweizerischen und dem Italienischen Kapital für den Beitritt zum Consortium anberaumt ist. Hinwieder ist die Caution den Eigenthümern derselben zurückzugeben, sobald sie die ersten 40 Proc. auf das Actiencapital und die ersten 12 Mill. Fr. auf das Obligationscapital eingezahlt haben werden. Während der Dauer der Cautionsstellung nehmen die Firmen, welche das Consortium bilden, für die Erfüllung der ihnen nach dem Vertrag obliegenden Verpflichtungen in der Schweizerischen Bundesstadt gerichtliches Domicil. Allfällig für sie bestimmte Anzeigen und Ladungen können auf der Schweizerischen Bundeskanzlei gültig abgegeben werden.

13) Der Vertrag tritt in Wirksamkeit, sobald der Staatsvertrag, durch welchen der Gotthardbahn-Gesellschaft eine Subvention von 85 Mill. Frcs. zugesichert wird, endgültig abgeschlossen sein wird. Sollte dies wider Erwarten bis zum 31. December 1871 nicht geschehen sein, so ist das Consortium berechtigt, den Rücktritt von dem gegenwärtigen Vertrage zu erklären und die Rückgabe der geleisteten Caution zu verlangen.

14) Der Schweizerischen Gotthard-Vereinigung bleibt die Ratification dieses Vertrages bis zum 24. d. M. einschliesslich vorbehalten. Dem Consortium steht der Rücktritt von diesem Vertrage zu, wenn die Ratification nicht zum festgesetzten Termin erklärt sein wird."

○ Schweiz. Der Verwaltungsrath der Nordostbahn hat in seiner Sitzung vom 19 d. M. den Antrag der Direction, dem Consortium für die Ausführung der Gotthardbahn mit einer Summe von 7 Mill. Fr. beizutreten, einmüthig gutgeheissen und beschlossen, den Antrag der Direction, sich bei der Ausführung einer Eisenbahn von Effretikon nach Wald, mit Abzweigung von Hinweil nach Bubikon, mit einem Betrage von 600 000 Fr. zu betheiligen, bei der Generalversammlung zu begutachten. Endlich wurde der Direction die Ermächtigung ertheilt, im geeigneten Momente ein neues $4^{1}/_{2}$proc. Anlehen von 5 Mill. Fr. zu möglichst günstigen Bedingungen aufzunehmen. Auch der Verwaltungsrath der Schweizerischen Centralbahn war am 20. d. M. in Olten versammelt. Im Vollzug des Beschlusses der ausserordentlichen Generalversammlung vom 4. März 1870 wurde die Genehmigung des Beitrags zur Gotthardbahn von 7 Mill. Fr. (2 333 000 Fr. in Actien und 4 667 000 Fr. in Obligationen) einstimmig ertheilt. Ueberdies wurde ein neuer Credit von 375 000 Fr. zur Anschaffung von ferneren 100 Stück Güter- und Viehwagen genehmigt.

—r— Belgien. Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat unter dem 11. September ein Decret in Betreff der Tarife für die Staatsbahnen erlassen, welches vom 1. November l. J. an in Wirksamkeit zu treten hat.

Von diesem Zeitpunkte angefangen, werden die Taxen für die Personenbeförderung nach folgenden per Meile anzusetzenden Basen berechnet, nämlich zu 36 Centimes für die I., 27 Centimes für die II und 18 Centimes für die III. Classe. Für die Express-Züge werden die Taxen nach den gleichen Basen mit einem Zuschlage von 20% berechnet. Diese Basen sollen allmählig für den gemischten und den internationalen Verkehr zur Einführung gelangen.

Für alle Entfernungen und alle Züge sollen Retour-Billete abgegeben werden, welche unter Reduction der Taxen um 20% je nach der Entfernung für einen Tag oder bis Mitternacht des nächsten Tages Giltigkeit haben sollen.

In gleicher Weise werden auch für alle Entfernungen und alle Züge Abonnementskarten mit Giltigkeitsdauer von 3 Monaten, 6 Monaten und 1 Jahr ausgegeben, deren Preise in einem gesonderten Tableau angegeben sind. Der Special-Abonnements-Tarif für die Arbeiter wird aufrecht erhalten.

Die Wähler für die gesetzgebenden Versammlungen, sowie für die Provinzial-Versammlungen, die Truppen in Detachements, die Actionäre, Kinder unter 8 Jahren, Auswanderer, Gefangene und deren Bewachung geniessen eine Taxermässigung von 50%. Für die Entfernungen kommen die desfalls für den Güter-Verkehr bestehenden Festsetzungen zur Anwendung.

Aus Anlass dieses ministeriellen Decretes bringt der Moniteur des Intérêts Materiéls nachstehende vergleichende Notizen über die Personentaxen auf anderen Bahnen.

In Frankreich sind für gewöhnliche Züge per Kilometer für Personenbeförderung als Basis angenommen: $11^{2}/_{10}$ Centimes für I. Classe, $8^{4}/_{10}$ Centimes für II. Classe, $6^{1}/_{10}$ Centimes für III. Cl. Für Express-Züge besteht ein Taxzuschlag nicht, aber diese Züge bestehen ausschliesslich aus Waggons I. Classe, und nur bisweilen werden Waggons II. Classe angefügt.

In England sind die kilometrischen Taxen verschieden. Als Minimum ist für gewöhnliche Züge anzunehmen: $11^{1}/_{2}$ Centimes für I. Cl., $8^{1}/_{2}$ Centimes für II. Cl., $5^{1}/_{2}$ Centimes für III. Cl. Diese Taxen steigen bis zu $14^{7}/_{10}$ beziehungsweise $10^{1}/_{2}$ und $6^{6}/_{10}$ Centimes bei gewöhnlichen und bis 18 Centimes (I. Classe) und 13^{8}_{10} (II. Cl.) bei Express-Zügen.

In Deutschland bewegen sich die Personentaxen zwischen einem Minimum von $8^{1}/_{2}$ Centimes I. Classe, $5^{3}/_{4}$ Centimes II. Classe, $3^{85}/_{100}$ Centimes III. Cl. bis zu $13^{28}/_{100}$ beziehungsweise $7^{1}/_{2}$ und $5^{53}/_{100}$ Centimes bei gewöhnlichen Zügen. Bei Express-Zügen betragen diese Taxen als Minimum $10^{4}/_{10}$, $6^{9}/_{10}$ und $5^{81}/_{100}$ Centimes und steigen bis $14^{6}/_{10}$, $9^{13}/_{100}$ und $6^{64}/_{100}$ Centimes.

In Oesterreich sind die Taxen etwas gleichförmiger, nämlich $11^{86}/_{100}$, $8^{9}/_{10}$ und $5^{93}/_{100}$ Centimes. Bei Express-Zügen betragen diese Taxen $14^{17}/_{100}$ in I. und $10^{54}/_{100}$ Centimes II. Classe. Express-Züge haben keine Waggons III. Classe.

In der Schweiz hat die Berner Staatsbahn folgende Taxen angenommen: $10^{42}/_{100}$ I. Classe, $7^{29}/_{100}$ II. Classe, $5^{21}/_{100}$ III. Classe. Die übrigen Eisenbahngesellschaften haben die gleichen oder höhere Taxsätze festgestellt und zwar als Maximum 13, 9 und 7 Centimes. Auch hier bestehen die Expresszüge nur aus Waggous I. und II. Classe.

In den Niederlanden sind die Taxen bei gewöhnlichen Zügen $10^{63}/_{100}$ I. Classe, $7^{97}/_{100}$ II. Classe., $4^{1}/_{4}$ III. Class. Bei Expresszügen besteht ein Taxzuschlag von 20%. Waggons III. Classe sind bei Express-Zügen ausgeschlossen.

—r— Eisenbahnunfälle in Indien. Ueber Eisenbahnunfälle und Verletzungen von Passagieren auf den 4581 Englischen Meilen betragenden Eisenbahnen Indiens während des verflossenen Jahres, liegen u. a. folgende Daten vor: Die Gesammtzahl der im Jahre 1870 auf diesen Eisenbahnen getödteten Passagieren beträgt 13 und jene der Verwundeten 631 oder $2,_{53}$ per Million in Folge von Ursachen, die nicht in ihrer Macht gelegen hatten und $1,_{65}$ in Folge eigenen Verschuldens. Die sonderbarste Angabe ist jene über Todesfälle von Passagieren, welche während des Zuges oder auf den Stationen sich ereigneten. Nicht weniger als 152 wurden 1869 berichtet, und von denen, welche sich 1870 ereigneten, kamen 63 auf der „East-India-Line" vor, und zwar 43 auf dem Zuge und die andern auf den Stationen. Fieber, Ruhr und Sonnenstich waren die vorherrschenden Veranlassungen hierzu. Ausgenommen die Sonnenstiche, erscheinen diese Todesfälle nicht als wenn sie an eine gewisse Jahreszeit gebunden wären.

Eingegangene Drucksachen.

Stimmen über Schmalspurige Eisenbahnen. Herausgegeben von W. v. Nördling, k. k. Hofrath im Oesterr. Handelsministeriums. Wien. Lehmann & Wentzel, Buchhandlung für Technik und Kunst. Wir werden auf dieses Werkchen demnächst ausführlicher zurückkommen.

Zeitschrift für Capital und Rente von Freiherr v. Dankelmann. Das soeben erschiene Heft 3 des VII. Bandes enthält u. a. Mittheilungen über die Smolensk-Brest-Litewsker Bahn, die Fusion der Neisse-Brieger mit der Oberschlesischen Eisenbahn, den Uebergang der Mecklenburgischen Bahn an den Staat etc. etc.

Inhalts-Verzeichniss der besonderen Beilage zum Deutschen Reichs-Anzeiger und Königl. Preuss. Staats-Anzeiger. No. 25 vom 21. October 1871. Chronik des Deutschen Reichs. — Das provisorische Gebäude des Deutschen Reichstages zu Berlin. — Die neuen Maasse und Gewichte. — Zwölfte Plenarversammlung der historischen Commission bei der Königlichen Bayerischen Academie der Wissenschaften. — Zur Geschichte der Stadt Stendal. — Verkehr der zu der Preussischen Rhederei gehörigen Seeschiffe im Jahre 1870. — Die Alpenstrassen. I.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.)

10. November *Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Gesellschaft zu Breslau. Tagesordnung siehe S. 884.

Ausgabe von Dividendenscheinen.

Pfälzische Nordbahnen. Zu den Actien der Alsenzbahn von No. 3481 — 18880 sollen die Dividendenscheine ausgegeben werden. Weiteres siehe Bekanntmachung S. 890.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
28. Oct.	zu Aulendorf	Württemb. Staatsb.	Hochbauten Leutkirch	—
31. „	zu Köln	Köln-Mindener E.	500 Ctr. Telegraphendraht	—
1. Nov.	zu Wesel	Venlo-Hamburger E.	900 Sch.-R. Senksteine	—
1. „	zu Berlin	Berlin-Anhaltische E.	Verkauf alter Schienen	893
2. „	zu Breslau	Oberschlesische E.	2173 Ctr. Walzschienen	895
2. „	zu Basel	Schweiz. Centralb.	Oberbau für Rheinbrücke	—
3. „	zu Münster	Westfälische E.	Kohlen u. Betriebsmaterialien	—
4. Nov.	zu Köln	Köln-Mindener E.	Materialien	—
6. „	zu Wiesbaden	Nassauische E.	Schreibmaterialien	—
6. „	zu Elberfeld	Berg.-Märk.	Nivellirungsarbeiten	—
7. „	zu Abensberg	Bayer. Staatsb.	17. u. 18. Loos Regensburg-	—
8. „	das.	dieselbe	19. u. 20. Loos Ingolstadt	—
8. „	zu Berlin	Dr. Strousberg (Löhne-Vienenburger Eisenb.)	100 bedeckte, 400 offene Güter- u. 20 Viehwagen	—
8. „	zu Paderborn	Westfälische E.	Werkstatts-Materialien	893
9. „	zu Abensberg	Bayer. Staatsb.	21. u. 22. Loos Regensburg-	—
10. „	zu Ingolstadt	Bayer. Staatsb.	16. Loos Ingolstadt	—
10. „	zu Breslau	Oberschlesische E.	Eisenbahnschienen	895
11. „	zu Cassel	Main-Weserbahn	Betriebsmaterialien	893
11. „	zu Berlin	Niederschles.-Märk. E.	Betriebsmaterialien	894
13. „	zu Stuttgart	Württemb. Staatsb.	Werkhölzer.	—
13. „	zu Berlin	Niederschles.-Märk. E.	Rüböl resp. Schmieröl	894
13. „	zu Braunschweig	Braunschw. E.	Verkauf alter Schienen	894
14. „	zu Wiesbaden	Nassauische E.	Eisenbahnwagen etc.	893
15. „	zu Wien	Kronpr. Rudolfb.	Fahrbetriebsmittel	894
16. „	zu Breslau	Oberschlesische E.	Wagen etc.	895

OFFICIELLE ANZEIGEN.

(Officielle Anzeigen sind an die Redaction (nicht an die Expedition) der Zeitung zu richten.)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft.

Nachdem die General-Versammlung vom 21. Juni d. Js. beschlossen hat, das Stamm-Actien-Capital um drei Millionen Thaler zu erhöhen, und den bisherigen Actionairen das Recht einzuräumen, binnen einer von den Verwaltungs-Vorständen festzusetzenden Präclusivfrist auf je drei alte Actien eine neue Actie à 200 Thaler zum Paricourse zu beziehen — welche Actien vom 1. Januar 1872 bis zum 31. December 1873 mit 5 % des Nominalbetrages verzinst werden, vom 1. Januar 1874 ab dagegen am Reingewinn der Gesellschaft Theil nehmen, — haben die Verwaltungs-Vorstände die Präclusivfrist, bis zu welcher vom 2. Januar 1872 ab die zeitigen Actien-Inhaber von dem Recht, auf je drei alte Actien eine neue Actie à 200 Thaler zum Paricourse unter Vergütung von fünf Procent Zinsen des Nominalbetrages vom 1. Januar 1872 bis zur geleisteten Vollzahlung zu beziehen, Gebrauch machen können, auf den 29. Februar 1872 Mittags 12 Uhr festgesetzt.

In Folge dessen werden diejenigen Actionaire, welche von diesem Rechte Gebrauch machen wollen, aufgefordert, ihr Bezugsrecht in der Zeit vom 2. Januar 1872 bis 29. Februar 1872 Mittags 12 Uhr bei Verlust dieses Rechts bei unserer Hauptcasse zu Berlin, Askanischer Platz No. 6, in den Geschäftsstunden von 9 bis 12 Uhr Vormittags geltend zu machen, und zwar durch Vorlage ihrer Actien Behufs Abstempelung unter gleichzeitiger Einreichung eines Zeichenscheins in doppelter Ausfertigung.

Diese Zeichenscheine, für welche die Formulare in unserer Hauptcasse vom 20. December d. J. ab unentgeltlich verabfolgt werden, müssen enthalten Littera und Nummern der Actien nach der Reihenfolge, Datum, Namen, Wohnort und Unterschrift des Präsentanten.

Bei der Zeichnung ist der volle Betrag der gezeichneten Actien nebst 5 % Zinsen davon seit dem 1. Januar 1872 baar einzubezahlen.

Das Duplicat der Zeichenscheine wird, soweit thunlich, sofort zurückgegeben werden.

Die Erhebung der gezeichneten Actien erfolgt auf Grund und unter Auslieferung des Duplicat-Zeichenscheines zu der von uns bekannt zu machenden Zeit in unserer Hauptcasse.

Der Zeichenschein dient als Legitimation zur Erhebung der durch denselben gezeichneten Actien nebst Coupons, Dividendenscheinen und Talon. Die Zeichenstelle ist zur Prüfung der Legitimation des Präsentanten nicht verpflichtet, wohl aber berechtigt.

Diejenigen Actien, welche von den Inhabern der alten Actien bis zum 29. Februar 1872 Mittags 12 Uhr nicht gezeichnet werden, werden für Rechnung der Gesellschaft begeben werden.

Berlin, den 24. October 1871.

Der Verwaltungsrath. V. v. Magnus. **Die Direction.** Fournier.

Oberhessische Eisenbahnen.

Die erledigte Stelle eines Werkführers in der Maschinen- und Wagen-Reparatur-Werkstätte, verbunden mit der eines Zeichners auf dem Büreau des Maschinenmeisters, mit einem Gehalt von 360 Thalern jährlich dotirt, ist zu besetzen.

Bewerber wollen sich unter Vorlage genügender Zeugnisse, dass sie neben theoretischer Ausbildung auch practisch im Maschinenbau thätig waren, an den Unterzeichneten wenden.

Giessen, den 30. September 1871.

Daudt,
Maschinenmeister.

Grossh. Badische Eisenbahnen.

Auf höhere Anordnung soll die Herstellung der eisernen Dachconstruction zu einem neuen Maschinenhaus auf hiesigem Güterbahnhof im Gewichte von

ca. 115 800 Kilo. Schmiedeeisen,
„ 22 000 „ Gusseisen

an einen tüchtigen Unternehmer vergeben werden. Angebote beliebe man bis längstens **4. November Vormittags 11 Uhr** bei unterzeichneter Stelle abzugeben, woselbst auch Pläne und Bedingungen einzusehen sind.

Karlsruhe, den 11. October 1871.

Grossh. Eisenbahnamt.

Der Vorstand. Burg. **Der Maschinen-Ingenieur.** Delisle.

Vereinigte Südösterreichische, Lombardische und Central-Italienische Eisenbahn-Gesellschaft.

Der Betrag der auf die Dividende des Jahres 1871 am 1. November d. J. zu leistenden à conto-Zahlung ist vom Verwaltungsrathe auf $7^1/_2$ Francs festgesetzt worden.

Dieser Betrag kann gegen den ersten Actien-Coupon für 1871 vom 2. November an bei den Bankiers der Gesellschaft behoben werden, und zwar:

in **Wien** bei der **k. k. priv. Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe,**
in **Paris** bei den Herren **Gebrüder v. Rothschild,**
in **Turin** bei der **Kasse der Gesellschaft,**
in **Triest** bei den Herren **Morpurgo & Parente,**
in **Frankfurt a. M.** bei den Herren **M. A. v. Rothschild & Söhne,**
in **Hamburg** bei der **Norddeutschen Bank,**
in **Berlin** bei Herrn **S. Bleichröder,**
in **London** bei den Herren **N. M. Rothschild & Söhne,**
in **Genf** bei den Herren **Lombard Odier & Comp.**

Wien, am 18. October 1871.

Der Verwaltungsrath.

Pfälzische Nordbahnen.

Alsenzbahn.

Zu den Actien der Pfälzischen Nordbahnen — Alsenzbahn — von No. 3481 — 18 880 sollen nach Vorschrift der Satzungen Dividendescheine ausgegeben werden.

Wir laden daher die betreffenden Herren Actionäre ein, zum Bezuge von Dividendenbogen bestehend aus:

1 Coupon für die Dauer vom 16. Mai bis 31. December 1871,
3 Coupon No. 3 bis 5

ihre Actiendocumete behufs Abstempelung in der Zeit vom 20. October bis 20. November bei den Herren

M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M.,
Ph. Nic. Schmidt in Frankfurt a/M.,
W. H. Ladenburg & Söhne in Mannheim,
S. Bleichröder in Berlin,
der Bayer. Vereinsbank in München,
der Königl. Bank in Nürnberg

anzumelden, oder die Dividende-Scheine bei der Directorialcasse Ludwigshafen am Rhein gegen Abstempelung der Actien-Documente in Empfang zu nehmen.

Nach dem 30. November findet die Abgabe der Dividende-Scheine gegen Vorzeigung der abgestempelten Actien-Documente bei derjenigen Stelle statt, bei welcher die Actien zur Abstempelung präsentirt worden sind.

Nach dem 20. November werden bei den obenbezeichneten Banken und Bankhäusern keine Anmeldungen mehr angenommen und können die Dividendescheine alsdann nur noch bei der Directorialcasse bezogen werden.

Ludwigshafen a/Rh., den 20. October 1871.

Die Direction der Pfälzischen Bahnen.
v. Jaeger.

Rheinische Eisenbahn.

Strecke: Köln-Bingen und Coblenz-Oberlahnstein.

Fahrplan vom 1. November 1871.

Station															
Köln	Abf.	6	7,10	9	9,20	11,45	1,15	2	2,40	2,48	5	6,2	7,20	9,50	11,30
Brühl	„	—	7,36	—	9,46	12,14	1,50	2,25	—	3,10	—	6,21	7,46	10,11	11,55
Bonn	„	6,40	8,10	9,40	10,20	12,50	2,25	2,55	3,18	3,45	5,42	6,40	8,20	10,35	12,25
Godesberg	„	—	8,21	—	10,30	1	an	an	an	3,55	5,51	an	8,30	an	12,36
Mehlem (Königswinter)	„	—	8,27	—	10,35	1,6	—	—	—	4	5,56	—	8,35	—	12,41
Rolandseck	„	—	8,35	—	10,43	1,14	—	—	—	4,8	—	—	8,43	—	12,52
Remagen } Bad Neuenahr	„	7,5	8,47	10,5	10,55	1,26	—	—	—	4,20	6,12	—	8,55	—	1,3
Sinzig } Bad Neuenahr	„	—	8,54	—	11,2	1,32	—		—	4,27	—	—	9,2	—	—
Brohl	„	—	9,12	—	11,20	1,50	Fällt an Sonn- und Festtagen aus.	Extrazug an Sonn- und Festtagen.	—	4,44	—	—	9,20	—	1,26
Andernach	„	7,29	9,26	—	11,34	2,3			—	4,57	6,38	—	9,34	—	1,39
Neuwied	„	7,35	9,34	10,35	11,41	2,11			—	5,5	6,45	—	9,41	—	1,46
Coblenz	Ank.	7,50	9,55	10,50	12	2,30			—	5,25	7	—	10	—	2,7
Coblenz, Rhein. Z.	Abf.	8	10	11,10	1,30	2,50	—	—	—	5,30	7,5	—	—	—	—
Oberlahnstein	Ank.	8,18	10,18	11,25	1,50	3,8	—	—	—	5,48	7,20	—	—	—	—
Coblenz	Abf.	7,55	10,5	11	12,10	2,40	—	—	—	5,30	7,5	6	7,15	—	2,20
Capellen (Stolzenfels)	„	—	10,15	—	12,20	2,50	—	—	—	5,39	—	6,15	7,30	—	—
Boppard	„	8,21	10,37	11,23	12,41	3,11	—	—	—	5,59	7,28	6,55	8,5	—	2,55
St. Goar	„	8,41	10,59	—	1,2	3,32	—	—	—	6,19	—	7,35	8,40	—	3,20
Oberwesel	„	—	11,13	—	1,15	3,45	—	—	—	6,31	—	7,57	9	—	—
Bacharach	„	—	11,24	—	1,25	3,55	—	—	—	6,41	—	8,15	9,18	—	—
Bingerbrück, Rhein. Zeit	Ank.	9,10	11,45	12,5	1,45	4,15	—	—	—	7	8,10	8,50	9,50	—	4
Bingerbrück, Rhein. Zeit	Abf.	12,45	—		—		7,50	7,20	9,25	—	12,40	—	3,25	5,5	6,30
Bacharach	„	—	—		—		8,10	7,40	9,45	—	1	—	—	5,25	6,49
Oberwesel	„	—	—		—		8,19	7,50	9,55	—	1,10	—	—	5,34	—
St. Goar	„	1,30	—		—		8,31	8,3	10,7	—	1,23	—	3,55	5,46	7,5
Boppard	„	1,55	—				8,52	8,24	10,29	—	1,45	—	4,15	6,7	7,25
Capellen (Stolzenfels)	„	—	—		Fällt an Sonn- und Fest-tagen aus.		9,12	8,46	—	—	2,6	—	—	6,27	—
Coblenz	Ank.	2,30	—				9,20	8,55	10,55	—	2,15	—	4,40	6,35	7,50
Oberlahnstein	Abf.	—	—				—	8,35	10,45	11,36	2,3	—	3,40	6,5	7,35
Coblenz	Ank.	—	—				—	8,52	11	11,54	2,20	—	4	6,23	7,50
Coblenz	Abf.	2,45	—				6,10	9	11,5	12	2,25	—	4,45	6,45	8
Neuwied (linkes Ufer)	„	3,15	—				6,29	9,19	11,23	12,19	2,45	—	5,4	7,4	8,19
Andernach	„	3,25	—		Fährt in Köln an der an dem Trankgassenthor gelegenen Rheinstation an.		6,37	9,26	11,30	12,27	2,53	—	5,11	7,11	8,26
Brohl	„	3,40	—				6,51	9,38	—	12,41	3,7	—	—	7,23	—
Sinzig } Bad Neuenahr	„	—	—				7,7	9,53	—	12,57	3,23	—	—	7,39	—
Remagen } Bad Neuenahr	„	4,5	—				7,14	10	11,53	1,4	3,31	—	5,35	7,47	8,51
Rolandseck	„	4,18	—				7,27	10,12	—	1,17	3,44	—	5,47	8	—
Mehlem (Königswinter)	„	4,28	—				7,36	10,21	12,8	1,26	3,53	—	5,56	8,9	—
Godesberg	„	4,35	—				7,42	10,27	12,13	1,32	3,59	—	6,2	8,15	—
Bonn	„	4,55	6,10		6,15		7,55	10,40	12,25	1,45	4,15	4,45	6,15	8,30	9,20
Brühl	„	—	6,35		6,58		8,25	11,5	—	2,15	4,48	—	6,42	9,3	—
Köln	Ank.	5,40	6,55		7,40		8,50	11,25	1,5	2,40	5,15	5,25	7,5	9,30	10

Auf den übrigen Strecken treten einige unwesentliche Aenderungen ein, die, sowie die speciellen Fahr-Bedingungen, aus dem grossen Placat-Fahrplan zu ersehen.

Die doppelt eingerahmten Fahrzeiten bedeuten die Nachtstunden von 6 Uhr Abends bis vor 6 Uhr Morgens.

Die Direction.

Provisorischer Fahrtenplan der Taunus-Eisenbahn

mit den Anschlüssen an die Nassauische Eisenbahn. **Vom 1. November 1871 an gültig.**

Abgangs- und Bestimmungs-Station.		3.	5.	7.	9.	11.	13.	15.	17.	19.	21.	23.	27.
		Pers.-zug.	Schnell-zug.	Pers.-zug.	Schnell-zug.	Pers.-zug.	Schnll.-Zug.	Pers.-zug.	Schnell-zng.	Personenzüge			
		I. II. III.	I. u. II.	I. II. III.	I. u. II.	I. II. III.	I. u. II.	I. II. III.	I. u. II.	I. II. III.	I. II. III.	I. II. III.	I. II. III.
		Morg.	Morg.	Morg.	Morg.	Morg.	Nachm.	Nchm.	Nachm.	Abds.	Abds.	Abds.	Abds.
Taunus-Eisenbahn.		U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.
Frankfurt	ab	6^{25}	7^{35}	9	10^{30}	11^{30}	2	3	4^{10}	—	6^{40}		9^{15}
Höchst	an	6^{40}	7^{45}	9^{15}	10^{40}	11^{45}	2^{10}	3^{15}	4^{20}	—	6^{55}		9^{30}
Sodener Zweigb. Soden	ab	Ist für die Winterperiode eingestellt.										Localzug nach Rüdesheim	—
Sodener Zweigb. Höchst	an												—
Sodener Zweigb. Höchst	ab												—
Sodener Zweigb. Soden	an												—
Höchst	ab	6^{42}	7^{47}	9^{17}	10^{43}	11^{47}	2^{12}	3^{17}	4^{23}	—	6^{58}		9^{32}
Hattersheim	ab	6^{51}	—	9^{27}	—	11^{57}	—	3^{27}	—	—	7^{10}		9^{42}
Flörsheim	ab	7^{3}	—	9^{38}	—	12^{11}	—	3^{38}	4^{36}	—	7^{25}		9^{53}
Hochheim	ab	7^{15}	—	9^{50}	—	12^{25}	—	3^{50}	—	—	7^{40}		10^{5}
Castel	an	7^{25}	8^{15}	10	11^{15}	12^{35}	2^{15}	4	4^{50}	—	7^{50}		10^{15}
Mainz	an	7^{40}	8^{25}	10^{10}	11^{30}	12^{45}	2^{55}	4^{10}	5	—	8		10^{25}
per Dampfboot	ab	7^{15}	8^{5}	9^{50}	11	12^{15}	2^{40}	3^{50}	4^{35}	5^{30}	7^{30}	8^{5}	10^{5}
Castel	ab	7^{35}	8^{18}	10^{5}	11^{20}	12^{40}	I. II. III. 2^{55}	4^{5}	4^{55}	5^{45}	7^{55}	8^{20}	10^{20}
Curve	an	7^{43}	8^{25}	10^{14}	11^{28}	12^{50}	3^{5}	4^{15}	5^{5}	5^{53}	8^{5}	8^{28}	10^{30}
Biebrich	an	7^{55}	—	10^{25}	—	1	3^{15}	4^{25}	—	—	8^{15}	—	10^{40}
Biebrich	ab	7^{33}	—	10^{2}	—	12^{38}	2^{53}	4^{3}	—	—	7^{53}	—	10^{18}
Wiesbaden	an	7^{55}	8^{35}	10^{25}	11^{37}	1	3^{15}	4^{25}	5^{15}	6	8^{15}	—	10^{40}
Nass. u. Rhein. Bahn. Correspondenzen mit d. Taunusbahn.			I. u. II.										
Castel	ab	—	8^{18}	10^{5}	11^{20}	—	2^{55}	—	4^{55}	—	—	8^{20}	—
Curve	ab	—	8^{26}	10^{15}	11^{30}	—	3^{6}	—	5^{7}	—	—	8^{29}	—
Wiesbaden	ab	—	8^{20}	10^{5}	11^{25}	—	3	—	5	—	—	8^{20}	—
Mosbach	ab	—	8^{33}	10^{18}	11^{35}	—	3^{10}	—	5^{11}	—	—	8^{34}	—
Eltville	an	—	8^{46}	10^{40}	11^{55}	—	3^{36}	—	5^{30}	—	—	8^{59}	—
Rüdesheim	an	—	9^{10}	11^{20}	12^{25}	—	4^{12}	—	6^{2}	—	—	9^{52}	—
Lahnstein	an	—	10^{32}	—	2^{5}	—	6	—	7^{35}	—	—	—	—
Ehrenbreitstein	an	—	10^{50}	—	2^{24}	—	6^{48}	—	—	—	—	—	—
Coblenz	an	—	11	—	2^{20}	—	6^{23}	—	7^{50}	—	—	—	—
Bonn	an	—	12^{22}	—	4^{10}	—	8^{25}	—	9^{17}	—	—	—	—
Deutz	an	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cöln	an	—	1^{5}	—	5^{25}	—	9^{25}	—	10	—	—	—	—
Aachen	an	—	3^{30}	—	7^{50}	—	—	—	12^{5}	—	—	—	—
Ems	an	—	11	—	2^{35}	—	6^{35}	—	8^{20}	—	—	—	—
Dietz	an	—	1^{11}	—	4^{42}	—	7^{42}	—	9^{7}	—	—	—	—
Limburg	an	—	1^{20}	—	4^{50}	—	7^{52}	—	9^{15}	—	—	—	—
Nass. u. Rhein. Bahn. Correspondenzen mit d. Taunusbahn.		U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.
Limburg	ab	—	—	—	7	—	10^{18}	—	2^{2}	—	—	—	6^{18}
Dietz	ab	—	—	—	7^{8}	—	10^{25}	—	2^{13}	—	—	—	6^{26}
Ems	ab	—	—	—	8^{10}	—	11^{15}	—	3^{10}	—	4^{50}	—	7^{15}
Aachen	ab	—	—	—	3^{20}	—	7	—	9^{35}	—	—	—	2^{15}
Cöln	ab	—	—	—	6	—	9	—	11^{45}	—	—	—	5
Deutz	ab	—	—	—	—	—	—	—	12^{20}	—	2^{55}	—	—
Bonn	ab	—	—	—	6^{40}	—	9^{40}	—	12^{50}	—	3^{20}	—	5^{45}
Coblenz	ab	—	—	—	8	—	11^{10}	—	2^{50}	—	—	—	7^{5}
Ehrenbreitstein	ab	—	—	—	7^{29}	—	—	—	3	—	4^{55}	—	—
Lahnstein	ab	—	—	—	8^{37}	—	11^{45}	—	3^{45}	—	5^{30}	—	7^{40}
Rüdesheim	ab	—	6^{45}	—	10^{10}	—	1^{20}	—	5^{28}	—	6^{48}	7^{45}	9^{10}
Eltville	ab	—	7^{23}	—	10^{40}	—	1^{55}	—	6^{3}	—	7^{14}	8^{24}	9^{40}
Mosbach	ab	—	7^{48}	—	11^{3}	—	2^{18}	—	6^{26}	—	7^{35}	8^{48}	10^{2}
Wiesbaden	an	—	8	—	11^{15}	—	2^{30}	—	6^{40}	—	7^{45}	9	10^{12}
Curve	ab	—	7^{52}	—	11^{8}	—	2^{24}	—	6^{29}	—	—	8^{53}	—
Castel	an	—	8	—	11^{15}	—	2^{31}	—	6^{38}	—	7^{45}	9	—
Mainz	an	—	8^{25}	—	11^{30}	—	2^{55}	—	7	—	8	9^{30}	—

Abgangs- und Bestimmungs-Station.		2.	4.	6.	8.	10.	12.	14.	16.	18.	20.	24.	
		Personen-züge.		Schnellzüge.		Personen-züge.		Schnell-zug.	Personenzüge.		Schnell-zug.	Pers.-zug.	
		I. II. III.	I. II. III.	I. u. II.	I. u. II.	I. II. III.	I. II. III.	I. II. III.	I. II. III.	I. II. III.	I. u. II.	I. II. III.	
		Mrgs.	Mrgs.	Mrgs.	Mrg.	Nchm.	Nchm.	Nchm.	Abds.	Abds.	Abds.	Ads.	
Taunus-Eisenbahn.													
Wiesbaden	ab	6^{10}	8^{40}	9^{40}	10^{55}	12^{10}	2^{20}	4^{30}	—	6^{30}	7^{20}	8^{55}	—
Biebrich	ab	6^{8}	8^{38}	—	10^{50}	12^{7}	2^{18}	—	—	6^{28}	—	8^{52}	—
Biebrich	an	6^{30}	9	—	11^{15}	12^{20}	2^{40}	—	—	6^{50}	—	9^{15}	—
Curve	ab	6^{20}	8^{50}	9^{48}	11^{3}	12^{20}	2^{30}	4^{37}	6^{29}	6^{40}	—	9^{7}	—
Castel	an	6^{30}	9	9^{55}	11^{10}	12^{30}	2^{40}	4^{45}	6^{38}	6^{50}	7^{40}	9^{20}	—
Mainz	an	6^{40}	9^{10}	10^{10}	11^{30}	12^{45}	2^{55}	5	7	7	8	9^{30}	—
per Dampfboot	ab	6^{20}	8^{50}	9^{45}	11	12^{20}	2^{20}	4^{35}	—	6^{40}	7^{30}	9^{10}	—
Castel	ab	6^{40}	9^{5}	10	11^{18}	12^{35}	2^{45}	I. u. II. 4^{50}	—	6^{55}	7^{50}	9^{25}	—
Hochheim	ab	6^{50}	9^{15}	—	—	12^{45}	2^{55}	—	—	7^{5}	—	9^{35}	—
Flörsheim	ab	7	9^{26}	10^{15}	—	12^{56}	3^{7}	—	—	7^{17}	—	9^{47}	—
Hattersheim	ab	7^{15}	9^{38}	10^{28}	—	1^{7}	3^{20}	—	—	7^{32}	—	10	—
Höchst	an	7^{25}	9^{48}	10^{36}	11^{53}	1^{17}	3^{30}	5^{18}	—	7^{45}	8^{18}	10^{12}	—
Sodener Zweigb. Soden	ab	Ist für die Winterperiode eingestellt.											
Sodener Zweigb. Höchst	an												
Sodener Zweigb. Höchst	ab												
Sodener Zweigb. Soden	an												
Höchst	ab	7^{28}	9^{50}	10^{38}	11^{55}	1^{20}	3^{32}	5^{20}	—	7^{50}	8^{20}	10^{14}	—
rankfurt	an	7^{43}	10^{5}	10^{50}	12^{5}	1^{35}	3^{48}	5^{30}	—	8^{5}	8^{30}	10^{30}	—

Die Frequenz und Einnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im September 1871.

Namen der Bahnen	Betriebslänge in Meilen 1871	Betriebslänge in Meilen 1870	Befördert wurden Personen 1871	Personen 1870	Centner Güter 1871	Centner Güter 1870	Die Einnahmen betrugen aus dem Personen-Gepäck- & Eilgut-Verkehr Gulden	aus dem Frachten-Verkehr Gulden	in Summa Gulden	Differenz gegen denselben Monat im Vorjahr Gulden	Bis ultimo September Gulden	Differenz gegen das Vorjahr Gulden
Alföld-Fiumaner Eisenbahn[1]	$52,_{5}$	14	54631	22732	410576	214890	56143	58074	114217	+70532	882722	+664094
Arad-Temesvár[2]	8	—	13671	—	111778	—	12331	10515	22846	—	106696	—
Aussig-Teplitzer Eisenbahn[3]	$8,_{5}$	$3,_{7}$	45229	17575	2503087	1930404	30973	95856	126829	+41948	1032551	+283778
Böhmische Nordbahn	19	19	56855	40790	474046	402634	30485	62885	93370	+20599	784256	+139957
Böhmische Westbahn	27	27	52799	37678	1497195	1196303	81483	224158	305641	+50922	2379900	+153768
Buschtěhrader E. a. Bubna-Komotau, Wejhypka-Kralup	$23,_{282}$	$11,_{397}$	54343	32203	2016179	1406044	43107	146766	189873	+99293	1361290	+506791
Buschtěhrader E. b. Karlsbad-Eger[4]	7	7	24103	8641	236368	35053	21798	17573	39371	+29427	305859	+295915
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn	9	9	23509	21521	208041	126471	—	—	36466	+11321	303137	+95875
Galizische Carl Ludwig-Bahn	70	70	74096	58298	886335	778335	207778	536125	743903	+88880	6124352	+834109
Graz-Köflacher Eisenbahn	$5,_{5}$	$5,_{5}$	19032	16936	668834	448006	9710	68273	77983	+23697	578132	+92304
a. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	80	$82,_{5}$	255330	204574	5142841	6049346	478043	1482618	1960661	—277881	16525435	—803413
b. Mährisch-Schlesische Nordbahn[6]	$18,_{8}$	$18,_{8}$	27321	26295	522702	324984	39127	66924	106051	+20551	768317	+327042
Kaiser Franz-Josef-Bahn[7]	46	46	110071	82145	472705	342889	129758	147370	277128	+36086	2238609	+1111267
a. Kaiserin-Elisabeth-Bahn	$73,_{30}$	$73,_{80}$	337822	208267	2649013	2055393	514793	665005	1179798	+337755	7759264	+995938
b. Neumarkt-Braunauer Bahn[8]	$8,_{00}$	—	15565	—	680349	—	15294	63502	78796	—	211576	—
Kaschau-Oderberger Eisenbahn[9]	$17,_{5}$	8	24810	9456	500928	332425	21339	44567	65906	+34090	532676	+278864
Kronprinz Rudolfsbahn	$60,_{5}$	45	109552	60490	862549	530221	77625	80918	158543	+59251	1232039	+490297
Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn	47	47	34359	29650	275612	295142	78236	142676	220912	+14526	1542309	—290604
Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn[10]	8	8	19772	15857	819659	675343	—	—	104463	+6105	799888	+133305
Oesterr. Nordwestbahn	$62,_{5}$	$4,_{1}$	83790	13687	1388176	229799	53120	197314	250434	+232030	1243905	+1109594
Oesterr. Staatsbahn u. Brünn-Rossitzer E.	$207,_{5}$	$178,_{5}$	449005	317572	8900292	8174037	1000348	2486560	3486908	+460812	27531116	+5900099
Oesterr. Südbahn	260	260	747988	592501	6878846	5305771	1206274	2007840	3214114	+540916	25760115	+4757599
Ostrau-Friedlander E.[11]	$4,_{4}$	—	8186	—	151785	—	3697	15445	19142	—	153428	—
Pressburg-Tyrnauer Eisenbahn	$8,_{5}$	$8,_{5}$	7329	5978	96392	86712	8114	15787	23901	+3873	159357	+41383
Salzburg-Halleiner E.[12]	$2,_{40}$	—	13947	—	71717	—	4980	5629	10609	—	26773	—
Erste Siebenbürger Eisenbahn	$38,_{5}$	$38,_{5}$	35775	31958	522214	353801	51113	103711	154824	+30182	1136478	+326624
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	$31,_{5}$	$31,_{5}$	73401	57495	1193959	966922	53408	158342	211750	+8017	1938577	+402529
Theissbahn	77	77	100366	74125	1794862	1336606	216928	407638	624566	+58276	4875846	+907038
Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn	$11,_{5}$	$11,_{5}$	34209	31406	604069	410248	22964	52016	74980	+12081	698378	+123224
Ungarische Nordostbahn[13]	$13,_{92}$	—	13671	—	173089	—	18449	26654	45103	—	129803	—
Ungarische Ostbahn[14]	20	20	14536	9506	215345	60679	24044	41693	65737	+24653	532285	—
Ungarische Staatseisenbahnen	$62,_{5}$	$44,_{5}$	83974	48720	1351647	1093712	119514	223832	343346	+105818	2503971	+849303

[1] Csaba-Vásárhely am 16. Juli, Vásárhelyz-Segedin am 16. November, Zombor-Essegg und Essegg-Villany am 20. December 1870, Grosswardein-Csaba am 14. September 1871 eröffnet.

[2] Eröffnet am 6. April 1871.

[3] Dux-Komotau ($8^1/_2$ M.) eröffnet am 8. October 1870.

[4] Eröffnet am 19. September 1870.

[5] Vom 19. August bis 22. September 1871.

[6] Nezamislitz-Olmütz-Sternberg ($7,_{01}$ M.) am 1. Juli 1870 eröffnet.

[7] Wien-Eggenburg ($10,_{4}$ M.) am 23. Juni 1870, Gemünd-Čerčan-Pišely ($18,_{9}$ M.) am 3. September 1871 eröffnet.

[8] Eröffnet am 20. December 1870.

[9] Kaschau-Eperies (4 M.) am 1. September 1870 eröffnet.

[10] Vom 19. August bis 22. September 1871 resp. vom 1. December 1870 an.

[11] Eröffnet am 1. Januar 1871.

[12] Eröffnet am 15. Juli 1871.

[13] Debreczin-Nagy-Karoly ($9,_{17}$ M.) am 25. Juni 1871, Nagy-Karoly-Szathmar ($4,_{75}$ M.) am 25. September 1871 eröffnet.

[14] Grosswardein-Klausenburg eröffnet am 7. September 1870.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es soll die Anfertigung und Lieferung von:

a) 12 Stück mit 2 Achsen gekuppelten Personenzug-Locomotiven nebst Tendern mit Ausrüstungs-Gegenständen und Reservestücken,

b) 11 Stück mit 2 Achsen gekuppelten Tender-Locomotiven mit Ausrüstungsgegenständen und Reservestücken und

c) 14 Stück mit 3 Achsen gekuppelten Güterzug-Locomotiven nebst Tendern und Ausrüstungsgegenständen

im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden. Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift

„Submission auf Lieferung von Locomotiven"

zum Submissionstermine am

Montag den 6. November d. J. Vormittags 10 Uhr

an den Ober-Maschinenmeisters Schäffer hierselbst einzureichen, auf dessen Büreau dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Die Bedingungen nebst Zeichnungen liegen in dem Büreau des genannten Obermaschinenmeisters zur Einsicht aus, werden auch von demselben auf portofreie Anforderung gegen Erstattung von 15 Sgr. pro Exemplar mitgetheilt.

Hannover, den 16. October 1871.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Main-Weser-Bahn.

Die Lieferung des nächstjährigen Bedarfs an Betriebsmaterialien als: Buchenscheitholz, Reiserwellen, Coaks, Braunkohlen, Dochte, Raffinirtes Rüböl, Petroleum, Stearinlichter, Zündhölzer, Pechfackeln, Hanfheede, Leinen, Reiser- und Piasavabesen, Harzseife, Kernseife, Schwämme, Terpentinöl, Rüböl roh, Talg, Vulcanöl, Waschleder, Kupfervitriol, Bindfaden, Chlorkalk, Klebgummi und Plomben soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Termin hierzu wird auf **Sonnabend den 11. November c. Vormittags 10 Uhr** in dem Geschäftslocale der unterzeichneten Direction auf dem Bahnhofe zu Cassel anberaumt.

Die Offerten, deren Eröffnung in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten stattfindet, sind frankirt, versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Betriebsmaterialien"

versehen, vor dem bezeichneten Termine hierher einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen nebst zugehörigen Bedarfsnachweisungen liegen bei unseren Betriebsmaterialien-Verwaltungen zu Cassel, Giessen und Frankfurt a/M. zur Einsicht auf und können ebendaselbst auf portofreies Ansuchen gegen eine Gebühr von 5 Sgr. per Stück bezogen werden.

Cassel, den 11. October 1871.

Königliche Direction der Main-Weser-Bahn.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Circa 26 000 Ctr. **alter Eisenbahnschienen** verschiedenen Profils und verschiedener Längen beabsichtigen wir im Wege der öffentlichen Submission zu verkaufen, und werden Kauflustige aufgefordert, ihre Offerten unter unserer Adresse versiegelt, mit der Aufschrift „Offerte auf alte Schienen" versehen bis **zum 1. November** cr. einzureichen.

Submissionsbedingungen, sowie Nachweis über den Lagerplatz der Schienen sind in unserem Haupt-Büreau in den Amtsstunden einzusehen.

Berlin' den 16. October 2871. **Die Direction.**

Nassauische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von

1) 35 Stück gedeckten Güterwagen,
2) 250 „ offenen Güterwagen,
3) 570 Satz Feinkorn-Achsen mit schmiedeeisernen Scheibenrädern,
4) 1150 Stück Gussstahl-Tragfedern,
5) 310 „ Gussstahl-Spiralfedern für Zugapparate und
6) 1200 „ Gussstahl-Spiralfedern für Puffer

auf dem Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Offerten sind bis zum

Dienstag den 14. November l. J. Vormittags 11 Uhr portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Submission auf die Lieferung von Eisenbahn-Wagen resp. von Achsen mit Rädern, Tragfedern oder Spiralfedern" versehen an die unterzeichnete Direction einzureichen, woselbst dieselben zur genannten Terminsstunde in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten werden eröffnet werden.

Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

In den Offerten sind die Lieferungstermine, welche die Submittenten einzugehen bereit sind, ausdrücklich anzugeben. Auch ist es denselben überlassen, für verschiedene Lieferungstermine verschiedene Preise zu stellen.

Die Lieferungsbedingungen nebst den zugehörigen Zeichnungen sind in dem Büreau der unterzeichneten Direction zur Einsicht aufgelegt, und können auch von da gegen Erstattung der Copial-Gebühren bezogen werden.

Wiesbaden, den 18. October 1871.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Westfälische Eisenbahn.

Die Lieferung der im Jahre 1872 für die Westfälische Eisenbahn erforderlichen Stück- und Förderkohlen, sowie der Betriebs-Materialien als: Reiserwellen, Torf, Dochte etc., raffinirtes und rohes Rüböl, Petroleum, Ofenschwärze, Putzwolle, Putzleinen, Putzpulver, Reiserbesen, Seife, Terpentinöl, Waschleder, Waschschwämme, Talg, Thran, Kupfervitriol, Bittersalz, Papierstreifen zum Morse-Telegraphen, Bindfaden, Fruchtgummi, Kreide und Rosmarinöl soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Bedingungen, betreffend sämmtliche Materialien, liegen in unserm Centralbüreau hier, dagegen diejenigen über die zu liefernden Betriebs-Materialien auf den Stationen Emden, Leer, Rheine, Hamm, Soest, Lippstadt, Paderborn zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie, an unsern Büreau-Vorsteher, Rechnungs-Rath Meyer, hier zu richtende Schreiben, gegen Erstattung der Copialien, mitgetheilt.

Aus den Bedingungen ist zugleich auch der Jahresbedarf an den betreffenden Materialien zu ersehen.

Offerten auf diese resp. Lieferungen sind getrennt, verschlossen und beziehungsweise:

a) mit der Aufschrift „Submission auf Lieferung von Kohlen" **bis zu dem am 3. November cr. Vormittags 10 Uhr,** oder

b) mit der Aufschrift „Submission auf Lieferung von Betriebs-Materialien" **bis zu dem an demselben Tage Vormittags 11 Uhr** in unserm Centralbüreau hier anstehenden Termin, in welchem dieselben in Gegenwart der erschienenen Submittenten eröffnet werden, portofrei an uns einzusenden.

Münster, den 18. October 1871.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.
Dittmer.

Westfälische Eisenbahn.

Die Lieferung der im Jahre 1872 für die Westfälische Eisenbahn erforderlichen **Werkstatts-Materialien** als:

Walzeisen, Guss- und Schweissstahl, Bleche und Drähte, Metallguss und Metalle, Werkzeuge, Farben und Chemikalien, Gummi und Lederwaaren, Manufacte, Glaswaaren, Holzkohlen, Coaks und Hölzer,

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungs-Bedingungen liegen bei unserem Obermaschinenmeister Welkner zu Paderborn sowie in unserem Centralbüreau hier zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie, an unsern Büreau-Vorsteher, Rechnungsrath Meyer hier zu richtende Schreiben, gegen Erstattung der Gebühren, mitgetheilt

Offerten auf diese Lieferung sind verschlossen und mit der Aufschrift „Submission auf Lieferung von Werkstatts-Materialien" bis zu dem am **8. November** cr. **Vormittags**

9 Uhr im Geschäftslocale des Obermaschinenmeisters Welkner zu Paderborn anstehenden Termin, in welchem dieselben in Gegenwart der erschienenen Submittenten eröffnet werden, portofrei dortselbst einzureichen.

Münster, den 19. October 1871.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.
Dittmer.

K. k. priv. Kronprinz Rudolf-Bahn.

Die Anfertigung und Lieferung von **6 Locomotiven sammt Tendern, Ausrüstungsgegenständen und Reservebestandtheilen, sowie von 30 Personen-, 2 Postambulance-, 6 Gepäcks- und 172 Lastwagen und von 2 Schneepflügen sammt Reservebestandtheilen** für die Strecke Kleinreifling-Amstetten wird im Wege der öffentlichen Submission mit freier Auswahl unter den Submittenten vergeben.

Die Bestimmungen über die Einreichung der Offerten, sowie die allgemeinen und besonderen Lieferungs-Bedingnisse liegen im Büreau der Maschinen-Abtheilung der gefertigten General-Direction in Wien, Kolowratring No. 3 III. Stock zur Einsicht offen, woselbst auch Abdrücke unter der Bedingung der Wiedereinsendung in Empfang genommen werden können.

Ebendaselbst liegen auch die Zeichnungen der in Verwendung stehenden Locomotiven und Tender zur Einsichtnahme auf.

Die Lieferungs-Offerten sind portofrei mit der Aufschrift: „Offerte zur Lieferung von Fahrbetriebsmitteln für die Strecke Kleinreifling-Amstetten" bis zum **15. November 1871** an die unterzeichnete General-Direction einzusenden.

Die Submittenten bleiben bis zum 15. December 1871 an ihre Offerten gebunden; wer bis zu diesem Termine eine zusagende Antwort nicht erhalten hat, dessen Offerte ist als erledigt anzusehen.

Wien, im October 1871.

Die General-Direction der k. k. priv. Kronprinz Rudolf-Bahn.

Braunschweigische Eisenbahnen.

Es sollen 6000 Centner auf dem Bahnhofe Braunschweig lagernde alte Bahnschienen von verschiedenen Profilen und von verschiedenen Längen in sechs Loosen von je 100 Centnern im Wege der öffentlichen Submission verkauft werden.

Hierzu ist Termin auf den **13. November 1871 Vormittags 10 Uhr** anberaumt, bis zu welchem die Offerten portofrei und versiegelt mit der Aufschrift

„Offerte auf Ankauf alter Bahnschienen"

an die Unterzeichnete einzureichen sind.

Die Bedingungen liegen in unserm Büreau zur Einsicht aus und werden auch auf portofreie, an uns zu richtende Schreiben mitgetheilt.

Braunschweig, den 24. October 1871.

Die Ober-Betriebs-Inspection.
Steigertahl.

Königliche Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung der für das Jahr 1872 erforderlichen eisernen Feuerrohre zu Locomotiven im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf:

Dienstag den 31. October 1871 Vormittags 11½ Uhr

im Bureau des Unterzeichneten zu Frankfurt a/O. anberaumt, bis zu welchem Termine die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

Submission auf Lieferung eisener Feuerrohre

versehen, eingereicht sein müssen.

Die Submissionsbedingungen liegen in den Wochentagen im Central-Bureau der Königlichen Direction zu Berlin, sowie hier zur Einsicht aus, und können daselbst auch Abschriften derselben gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Frankfurt a/O., den 14. October 1871.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
H. Gust.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Die Lieferung folgender für das Jahr 1872 erforderlichen Materialien als:

a) 4300 Ctr. raffinirtes Rüböl (Brennöl),
b) 1200 Ctr. Schmieröl für Wagen
und c) 2000 Ctr. Schmieröl für Locomotiven

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf:

Montag den 13. November d. J. Vormittags 11½ Uhr

in unserem Geschäfts-Locale, Koppenstrasse No. 88/89 hierselbst anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Rüböl resp. Schmieröl."

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften dieser Bedingungen gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Berlin, den 17. October 1871.

Königl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Die Lieferung verschiedener für das Jahr 1872 erforderlichen Betriebs-Materialien und Utensilien als:

Garnabfall, Lichttalg, Seife, Lichte, Terpentin, Petroleum, Kupfervitriol, Schmirgelleinen, Putzpulver, Schwämme, Klebestoff, Dochte, Cylinder, Lampenglocken, Morse-Papier und sonstige Telegraphen-Utensilien, Hanf, Werg, Bindfaden, Stränge, Besen, Handfeger, Schrubber, Nägel, Weidenkiepen soll im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf:

Sonnabend den 11. November d. J. Vormittags 11½ Uhr

in unserem Geschäftslocale, Koppenstrasse No. 88/89 hierselbst anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Betriebs-Materialien pro 1872"

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen, sowie die specielle Bedarfs-Nachweisung liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale, sowie bei den Stations-Vorständen zu Breslau, Frankfurt a/O. und Görlitz zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen sowie der Bedarfs-Nachweisung gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Berlin, den 17. October 1871.

Königl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Königlich Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung des für das Jahr 1872 erforderlichen Quantums von **Gussstahl-Radreifen für Locomotiven, Tender und Wagen, sowie Puddelstahl-Reifen für Scheibenräder** im Wege der Submission vergeben werden. Termin hierzu ist auf

Montag den 6. November 1871 Vormittags 11½ Uhr

im Büreau des Unterzeichneten zu Frankfurt a/O. anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift:

Submission auf Lieferung von Radreifen

versehen, eingesandt sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen liegen in den Wochentagen im Central-Büreau der Königlichen Direction zu Berlin und hier zur Einsicht aus, und können daselbst auch Abschriften gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Frankfurt a/O., den 23. October 1871.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
H. Gust.

Oberschlesische Eisenbahn.

Die Lieferung von

94 500 laufende Fuss oder 2 173 500 Pfund gewalzte

Eisenbahnschienen für den Bau der Eisenbahn von Leobschütz nach Jaegerndorf
soll im Wege öffentlicher Submission verdungen werden.

Die Bedingungen liegen in unserm Centralbüreau, Abtheilung III hierselbst, Teichstrasse No. 18 zur Einsicht offen, können auch daselbst gegen Erstattung der Copialien bezogen werden.

Offerten sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:
„Submission auf Lieferung von Eisenbahnschienen für die Bahnstrecke Leobschütz-Jaegerndorf"
bis zu dem

Donnerstag den 2. November c. Vormittags 11 Uhr

anberaumten Submissionstermin in dem obenbenannten Büreau einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten werden eröffnet werden.

Breslau, den 14. October 1871.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Oberschlesische Eisenbahn.

Die Herstellung des eisernen Ueberbaues zum Viaduct in der verlegten Stargard-Posener Bahn bei Posen im Gesammtgewicht von

2924 Ctr. Schmiedeeisen und
140 Ctr. Gusseisen

soll in zwei Loosen im Wege der Submission vergeben werden.

Termin zur Eröffnung der Offerten ist auf

Freitag den 10. November 1871 Vormittags 11 Uhr

im Central-Bureau unserer Abtheilung II (am Oberschlesischen Bahnhofe No. 7) hierselbst anberaumt.

Die Bedingungen und Zeichnungen können im technischen Bureau unserer Abtheilung II (am Oberschlesischen Bahnhofe No. 7) hier eingesehen, resp. von dort bezogen werden.

Breslau, den 21. October 1871.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Oberschlesische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von

10 Stück Gepäckwagen für Personenzüge,
5 dito dito „ Güterzüge,
200 dito bedeckten Güterwagen,
20 dito durch Kuppelung von je 2 Stück vierrädrigen Wagen hergestellten Langholzwagen,
20 Stück Etage-Viehwagen,
200 dito eiserne Kohlenwagen,
160 dito dito dito mit Deckeln,
440 Satz Gussstahlaxen mit schmiedeeisernen Speichenrädern und Puddelstahlbandagen,
2150 Satz Gussstahlaxen mit Gussstahlscheibenrädern,
4880 Stück gussstählernen Tragfedern zu Güterwagen,
60 Stück gussstählernen Tragfedern zu Gepäckwagen,
4880 Stück gussstählernen Evolutenfedern zu Stossapparaten,
1220 Stück gussstählernen Evolutenfedern zu Zugapparaten

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Donnerstag den 16. November cr. Vormittags 11 Uhr

in unserm Central-Büreau auf hiesigem Bahnhofe anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:
„Submission zur Lieferung von Wagen resp. Wagentheilen"
eingereicht sein müssen, und in welchem auch die eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Submissions-Bedingungen und Zeichnungen liegen im obenbezeichneten Büreau zur Einsicht aus und können daselbst auch Copieen derselben in Empfang genommen werden.

Breslau, den 25. October 1871.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

PRIVAT-ANZEIGEN.

Für Eisenbahn-Bauunternehmer

empfehlen eine vollständige **betriebsfähige** Locomotive mit erforderlichen Concessions-Papieren

Gebrüder Schweitzer & Co.
Hamm i/Westphalen.

Buismann, Heyl & Vorster

in Meppen a. d. Westfälischen Bahn

empfehlen sich zur Anfertigung jeder Art Guss aus Hoh- und Cupolöfen zu billigsten Preisen, besonders auch zur Lieferung der **Eisengusssachen** zu **Brücken**, **Eisenbahnwagen** etc. an Fabriken für Eisenbahnbetriebsmaterial.

No. 33 707. Das Finanzministerium bescheinigt: In Erwägung, dass der mehrjährige Käufer des **Naxos Schmirgels**, Herr J. M. Evans und sein Garant Herr E. Erlanger (Naxos Emerystone Company [limited], deren Vertreter Herr D. Grégoire in Paris war, welcher Herrn P. Fuchs in Ransbach den Alleinverkauf für Deutschland übertragen hatte) trotz direct als auch durch seinen Stellvertreter Herrn Hönischer aufgefordert, das facultative Quantum Schmirgel zu empfangen, die übernommenen Verbindlichkeiten nicht eingehalten haben, sie deshalb ihres Rechtes verlustig erklärt worden sind und eine Wiederverauctionirung zu ihren Lasten des Restes des Schmirgels für die siebenjährige Verkaufsperiode veranstaltet worden ist, deren Zeit mit dem 1. April d. J. anfängt und mit dem 31. August 1875 aufhört.

Bei dem Wiederverkaufe wurden als letzte Höchstbieter die Herren Karl Kloebe und D. Vafiadaki unter der Garantie der Herren St. Proi und E. Ladopulo erklärt, welchen auch am 6. April 1871 sub No. 14865 unser Beschluss, dass wir das Resultat der Wiederverauctionirung bestätigen, Kund gemacht wurde.

Gegenwärtiges wird ausgestellt dem Herrn D. Banyaki, Stellvertreters und Theilhabers der Herren Karl Kloebe und D. Vafiadaki in Folge seiner Bittschrift vom 6. Juli 1871.

Athen, den 6. Juli 1871.

L. S. — Der Minister der Finanzen **L. Satiropulo.** — Der Secretair **F. Vlachopulo.**

Die Société Véritable Emeri de Naxie, welche, wie vorstehend, von der Griechischen Regierung die Gruben des anerkannt besten Schmirgels auf der Insel Naxos in Pacht erhalten hat, bezeugt hiermit: dass die Herren **Georg Voss & Co.** in Deuben den 28. Juli dieses Jahres von uns eine Schiffsladung des echten Naxos Schmirgels gekauft und erhalten haben.

Syra, den 22. August 1871.

Charles Kloebe, Consul des Deutschen Reichs. — **Stamati C. Proi**, Banquier.

Wir ersuchen unsere geehrten Geschäftsfreunde von Obigem gütigst Kenntniss nehmen zu wollen, und werden den Naxos Schmirgel stets rein und unverfälscht liefern.

Georg Voss & Co.
Deuben bei Dresden.

Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft.

Directe **Post-Dampfschifffahrt** zwischen

Hamburg und Newyork

vermittelst der Post-Dampfschiffe

Schiff	Tag	Datum		Schiff	Tag	Datum	
Silesia,	Mittwoch,	1. Novbr.	Morgens.	Holsatia,	Mittwoch,	22. Novbr.	Morgens.
Hammonia,	do.	8. Novbr.		Thuringia,	do.	29. Novbr.	
Westphalia,	do.	15. Novbr.		Cimbria,	do.	6. Decbr.	

Passagepreise: 1. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **165**, 2. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **100**, Zwischendeck Pr. Crt.-Thlr. **55**.

zwischen **Hamburg** und **Westindien**
Grimsby und Southampton anlaufend,
nach **St. Thomas, La Guayra, Puerto Cabello, Curacao, Colon, Santa Marta, Sabanilla** und von **Colon (Aspinwall)** mit Anschluss via **Panama**
nach **allen Häfen des Stillen Oceans** zwischen **Valparaiso** und **San Francisco**
Dampfschiff Borussia, Capt. Kühlewein, am 23. November,
„ Teutonia, „ Milo, „ 23. December.

zwischen **Hamburg-Havana** und **New-Orleans,**
Havre und Santander anlaufend,

	Von Hamburg:	Von Havre:	Von Santander:	Von New-Orleans:
Saxonia,	4. November.	7. November.	11. November.	13. December.
Vandalia,	18. November.	21. November.	25. November.	27. December.
Germania,	16. December.	19. December.	23. December.	24. Januar.

und ferner alle vier Wochen Sonnabends.

Passagepreise: I. Cajüte Pr.-Thlr. **180**, Zwischendeck Pr.-Thlr. **55**.

Näheres bei dem Schiffsmakler **August Bolten, Wm. Miller's Nachf., Hamburg.**

GUMMI-

und Gutta-Percha-Waaren.

C. H. Benecke, HAMBURG.

General-Depot von Hutchinson & Co.

Ein Techniker,

der längere Jahre im Brückenbau beschäftigt war, im Anfertigen von Werkzeichnungen, ebenso wie im Aufstellen grösserer Brücken vollständig bewandert ist,

sucht eine Stellung.

Gef. Adr. werden in der Annoncen-Expedition von **Rudolf Mosse** in Hamburg sub H. No. 1012 entgegengenommen.

Im Verlage von **B. F. Voigt** in Weimar wird demnächst die, nachstehend näher bezeichnete Schrift erscheinen und nehmen alle Buchhandlungen vorläufig Bestellungen auf dieselbe an:

Die Unregelmässigkeiten
im
Verkehr der Eisenbahnzüge,
ihre
Ursachen und die wirksamsten Mittel zu ihrer Verminderung.

Eine Denkschrift
von
M. M. Freiherrn von Weber,
Ingenieur,
k. k. Hof- und Ministerial-Rath und technischer Consulent des k. k. Handels-Ministeriums in Wien.

ca. 6 Bogen in gr. 8⁰ Geh.

Alle Buchhandlungen und Postanstalten liefern:

Aus allen Welttheilen.

Illustrirte Monatshefte
für Länder- und Völkerkunde
und verwandte Fächer.
Red. Dr. Otto Delitsch.

Preis jedes Monatsheftes $7\frac{1}{2}$ Sgr.; auch einzeln.

Leipzig, Verlag von Adolph Refelshöfer.

Das soeben erschienene erste Heft des dritten Jahrganges enthält: Hohenzollern. Neapel, von R. Avé-Lallemant. Die Sachsen in Siebenbürgen, von R. Zöllner. Schiffskanal durch den Isthmus von Darien, von General W. Heine. C. C. v. d. Decken in Ostafrika. Winterkurorte in den Alpen, von C. Schildbach. Aus Java und Sumatra, v. K. Löffler. Neuyork, v. H. Peter-Petershausen. Aus der Australischen Colonie Victoria. Aus Tiflis. 33 Miscellen etc.

Mit 7 Holzschnitten und 3 Karten.

Diese Monatsschrift, reich ausgestattet mit vortrefflichen Holzschnitten u. Karten, bringt in allgemein verständlicher, ansprechender und unterhaltender Form, interessante, mannigfaltige und gediegene Schilderungen aus allen Theilen der Welt, von den tüchtigsten Verfassern und bestrebt sich, hierdurch geographisches Wissen, das für jeden Gebildeten heutzutage unentbehrlich ist, in den weitesten Kreisen zu verbreiten und zu fördern.

Illustrirte Prospecte **gratis.**

Beiblatt zu No. 43 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnen.

Leipzig, den 27. October 1871.

Deutsche Eisenbahn-Statistik für das Betriebsjahr 1869.

Von dieser periodisch erscheinenden Schrift* des Deutschen Eisenbahn-Vereins liegt uns der XX. Jahrgang, umfassend die Ergebnisse des Jahres 1869, vor. Wie in den früheren Jahren theilen wir auch aus der vorliegenden Statistik das Wissenswertheste mit.

I. Ausdehnung und Anlage-Capital.

Die statistischen Nachrichten pro 1869 erstrecken sich auf 76 Verwaltungen mit 98 Linien. Im Jahre 1869 sind gegen das Vorjahr hinzugekommen: die Kaschau-Oderberger, die Kronprinz-Rudolf-, die I. Siebenbürger und die Grand Central Belge Eisenbahn. Die statistischen Nachrichten der Sächsischen Staats-Eisenbahnen, mit welchen die frühere Albertsbahn verschmolzen ist, werden seit 1. Januar 1869 nicht mehr speciell für die einzelnen Linien, sondern für alle Linien in einer Summe angegeben. Die Braunschweigischen Staats-Eisenbahnen sind in Privatverwaltung übergegangen. Ferner ist noch zu erwähnen, dass bei der Berlin-Stettiner Bahn die am 1. Juli 1869 eröffnete Strecke Cöslin-Stolp der Linie Cöslin-Danzig und bei der Magdeburg-Leipziger Bahn die Halle-Casseler Linie Aufnahme in die Statistik gefunden haben. In die statistischen Tabellen nicht aufgenommen sind: die Aachen-Mastrichter Bahn (deren Betriebs-Ergebnisse in denen der Linien des Grand Central Belge zum grossen Theil enthalten sind), die 10,13 Meilen lange Nordhausen-Erfurter Eisenbahn, eröffnet am 17. August 1869, die Oberhessische Bahn, von welcher 6,018 Meilen seit 29. December 1869 im Betriebe sind, und eine seit 11. September 1869 im Betriebe befindliche, 13,22 Meilen lange Strecke der Alföld-Fiumaner Eisenbahn.

Die Rechnungs-Periode ist bei fast sämmtlichen Verwaltungen mit dem Kalenderjahre identisch, abweichend hiervon beziehen sich die Betriebs-Ergebnisse der Württembergischen Bahnen auf die Periode vom 1. Juli 1868 bis ult. Juni 1869, diejenigen der Mohacs-Fünfkirchener auf die Periode vom 1. December 1868 bis ult. November 1869 und diejenigen der Niederländischen Rhein-Eisenbahn auf die Periode vom 1. April 1868 bis ult. März 1869.

Von den in der Statistik aufgeführten Linien ist die Strecke Cöslin-Stolp nur 6 und die erste Strecke der Kaschau-Oderberger Bahn 11 Monate im Betriebe gewesen, die Betriebs-Ergebnisse derselben haben deshalb bei den Vergleichungen mit den übrigen Linien ausser Betracht bleiben müssen.

Die Betriebslänge, auf welche sich die nachstehenden statistischen Notizen beziehen, betrug:

3590,47 Meilen[1] im Jahre 1869 gegen
3271,31 „ „ „ 1868.

Erläuternd fügen wir hier die Bemerkung hinzu, dass diejenige Betriebslänge, für welche statistisches Material vorliegt, mit den wirklich im Betriebe gewesenen Strecken nicht in Uebereinstimmung stehen kann, weil in der Regel eine Anzahl neu eröffneter Strecken à conto des Baufonds betrieben werden, für die Statistik also nicht in Betracht kommen. In Wirklichkeit hat das Bahngebiet ult. 1869 betragen 3723 Meilen.

Bei 21 Bahnen sind im Jahre 1869 neue Strecken hinzugekommen; alsdann findet auf mehreren Strecken ein Personenverkehr nicht statt und zwar bei der

Bergisch-Märkischen	auf 2,42 Ml.	Aussig-Teplitzer	auf 2,79 Ml.
Oberschlesischen	„ 3,33 „	Brünn-Rossitzer	„ 0,75 „
Wilhelmsbahn	„ 2,12 „	Buschtêhrader	„ 1,71 „
Ostpreuss. Südbahn	„ 0,14 „	Grand Central Belge	„ 2,91 „
Magdeburg-Halberst.	„ 1,13 „	zusammen	auf 17,30 Ml.

weshalb den Durchschnitts-Berechnungen eine mittlere Betriebslänge von

3486,80 Meilen im Personen- resp.
3504,10 „ „ Güter-Verkehre

zu Grunde gelegt werden muss.

Nach den Eigenthümern waren:

1028,76 Meilen Staatsbahnen in Staatsverwaltung,
87,62 „ Staatsbahnen in Privatverwaltung (die Niederländischen Staats-E.),
290,70 „ Privatbahnen in Staatsverwaltung und
2183,39 „ „ in eigener Verwaltung.

Von dieser Bahnlänge waren doppelgeleisig

379,73 Meilen Staatsbahnen = 34,01 Proc.
69,87 „ Privatbahnen in Staatsverwaltung = 24,04 Proc.
500,54 „ „ in eigener Verwaltung = 22,93 „
zus. 950,14 Meilen = 26,435 Proc., gegen
876,59 „ = 26,79 „ im Jahre 1868 und
792,99 „ = 25,98 „ „ „ 1867.

Im Jahre 1869 standen unter einer Verwaltung durchschnittlich 47,24 Meilen, gegen 45,42 Meilen im Vorjahre, und zwar standen im Betriebe

über 75 Meilen

bei den Verwaltungen der

1)	Oesterreichischen Südbahn		262,06 Meilen
2)	Bayerischen Staats-E.		233,50 „
3)	Oesterreichischen Staats-E.-G.		175,39 „
4)	Sächsischen Staats-E.	108,46 M.,	122,70 „
	Gössnitz-Geraer	4,62 „	
	Greiz-Brunner	1,56 „	
	Löbau-Zittauer	4,51 „	
	Zittau-Reichenberger	3,55 „	
5)	Preuss. Ostbahn		121,78 „
6)	Badischen Staats-E.		116,39 „
7)	Hannoverschen Staats-E.		113,98 „
8)	Niederländischen Staats-E.		112,77 „
9)	Württembergischen Staats-E.		103,83 „
10)	Bergisch-Märkischen	83,78 M.,	103,60 „
	Hessischen Nordbahn	19,82 „	
11)	Berlin-Stettiner		91,77 „
12)	Oberschlesischen		85,21 „
13)	Bayerischen Ostbahnen		81,40 „
14)	Rheinischen		80,06 „
15)	Kaiser Ferdinands Nordbahn		79,78 „
16)	Theiss-Eisenbahn		77,31 „
17)	Grand Central Belge		75,03 „

bezieh. unter 25 Meilen

bei den Verwaltungen der:

1) Wilhelmsbahn	24,56 Ml.	16) Fünfkirchen-Barcser	8,99 Ml.
2) Niederländ. Rhein-E.	24,45 „	17) Mohacs-Fünfkirchener	8,08 „
3) Breslau-Schweidnitz-Freiburger	22,895 „	18) Tilsit-Insterburger	7,16 „
4) Oldenburgischen	20,12 „	19) Taunusbahn	6,71 „
5) Berl.-Potsd.-Magdeb.	19,54 „	20) Aussig-Teplitzer	6,49 „
6) Mecklenburgischen	19,27 „	21) Neisse-Brieger	6,18 „
7) Böhm. Nordbahn	19,249 „	22) Frankfurt-Hanauer	5,46 „
8) Bebra-Hanauer	19,20 „	23) Graz-Köflacher	5,31 „
9) Ungar. Staats-E.	16,35 „	24) Glückstadt-Elmshorner	4,50 „
10) Friedrich-Franz-E.	15,44 „	25) Kaschau-Oderberger	4,10 „
11) Lübeck-Büchener	14,75 „	26) Lüttich-Mastrichter	3,86 „
12) Main-Neckar-E.	11,63 „	27) Brünn-Rossitzer	3,75 „
13) Turnau-Kralup-Prager	11,52 „	28) Homburger	2,41 „
14) Buschtêhrader	11,43 „	29) Kirchheimer	0,865 „
15) Niederschl. Zweigb.	9,50 „	30) Ludwigs-E. (Nürnberg-Fürth)	0,8 „

Hiernach sind bei den grossen Bahnen gegen das Vorjahr 2 in Zugang und bei den kleinen Bahnen 2 in Abgang gekommen. Von den kleinen Bahnen sind jedoch im Jahre 1870 noch mehrere mit grösseren Bahnen verschmolzen.

---

* Die Deutsche Eisenbahn-Statistik erscheint im Selbstverlag des Vereins. Da wir öfter um die Bezugsquelle angegangen werden, bemerken wir, dass dieselbe durch das Vereinsbüreau oder durch uns direct, desgl. durch jede Buchhandlung zum Preise von 3 Thlr. bezogen werden kann.
Die Red.

[1] Hiervon sind 19,08 Meilen Pferdebahnen.
Ausserdem werden der Betriebslänge von 3590,47 Meilen noch 4,91 Meilen Flussverbindung zwischen Rotterdam und Moerdyk bei der Grand Central Belge Eisenbahn der Betriebslänge hinzugerechnet.

Hinsichtlich des A n l a g e - K a p i t a l s ist zunächst (wie im Vorjahre) zu constatiren, dass dasjenige der Kaiserin Elisabeth-Bahn und der durch Anleihen aufzubringende Theil des Anlage-Capitals der Oesterreichischen Südbahn concessionsmässig nicht beschränkt sind und für die $1_{,34}$ Meilen lange Zweigbahn Dietendorf-Arnstadt der Thüringischen Bahn Schuldverschreibungen bestehen. C o n c e s s i o n i r t sind (einschliesslich des Capitals der Niederschlesisch-Märkischen E.)

1 573 632 716 Thlr. gegen
1 402 048 052 „ im Vorjahre, mithin
171 584 664 Thlr. im Jahre 1869 mehr.

Das Anlage-Capital der Niederschlesisch-Märkischen Staatsbahn — von welcher ein grosser Theil bereits amortisirt ist — a u s s e r A n s a t z lassend, ergiebt für die übrigen Privatbahnen

712 297 313 Thlr. Stamm-Actien,
26 577 650 „ Prioritäts Stamm-Actien und
809 083 245 „ Prioritäts-Obligationen.

Unter der letzteren Summe sind 66 280 199 Thlr. Bons mit kurzer Verfallzeit der Oesterreichischen Südbahn inbegriffen, wogegen n i c h t mitgerechnet sind: eine bereits getilgte Anleihe der Ludwigs-Eisenbahn Nürnberg - Fürth von 22 857 Thlrn. und 4 676 651 Thlr. Anlage-Capital der Mohacs-Pünfkirchener Eisenbahn, für welche Papiere der I. Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft emittirt sind.

Das a m o r t i s i r t e Capital betrug 38 355 801 Thlr. ult. 1869 worunter auch die bei den Oberschlesischen, Stargard-Posener, Buschtêhrader etc. Bahnen amortisirten Actien, sowie die bei der Niederschlesisch - Märkischen Bahn amortisirten Capitalbeträge enthalten sind.

Die von den Staats-Verwaltungen mit einer G a r a n t i e d e s R e i n - r e s p. Z i n s - E r t r a g e s versehenen Capitalien hatten eine Höhe von 443 775 453 Thlrn. Ausserdem ist bei der Oesterreichischen Südbahn eine Garantie des Einnahme-Ertrages pro Meile Bahnlänge gewährleistet.

Wie dies bei der grossen Ausdehnung des Vereins-Gebietes und der grossen Anzahl der im Bau begriffenen und soeben vollendeten Eisenbahn-Linien nicht anders erwartet werden kann, hat eine Anzahl Verwaltungen das

v e r w e n d e t e A n l a g e - C a p i t a l

nicht angeben können. Die Statistik enthält die Nachrichten hierüber von $3448_{,85}$ Meilen Locomotiv-Eisenbahnen. Die für diese verwendete Summe beträgt:

1 907 328 311 Thlr.[2] überhaupt,
553 033 „ pro Meile Bahnlänge,
73 424 „ „ Kilometer „

im Jahre 1868 dagegen:

1 707 955 653 Thlr. überhaupt,
539 022 „ pro Meile Bahnlänge,
71 564 „ „ Kilometer „

[2] Nach Abzug von 2 382 896 Thlr. Rück-Einnahmen bei der Köln-Mindener Bahn.

Das verwendete Anlage-Capital p r o M e i l e Bahnlänge hat, betragen bei der:

	Thlr.		Thlr.
Hamburg-Bergedorfer .	1 099 522	Bayerischen Staats-E. .	500 415
Rhein-Nahe-E. . . .	1 023 853	Wien-Neu-Szönyer L. .	481 843
Zittau-Reichenberger .	1 022 694	Preuss. Ostbahn . . .	477 083
Kaiserin-ElisabethLocb.	1 011 366	Magdeb.-Halberstädter .	476 370
Frankfurt-Hanauer . .	914 504	Neustadt-Dürkheimer .	474 282
Köln-Mindener	887 038	Kaiser Franz-Josef-B. .	471 106
Saarbrücker	850 582	Breslau-Schweid.-Freib.	465 614
Kaschau-Oderberger .	847 280	Lübeck-Büchener . .	463 686
Kronprinz Rudolf-Bahn	837 536	Pfälzischen-Maximiliansb.	461 131
Bergisch-Märkischen .	814 272	Magdeb.-Wittenbergesch.	458 447
NiederländischenRhein-E.	803 618	Wesfälischen	454 865
Niederschles.-Märkischen	773 025	Breslau-Posen-Glogauer	450 296
Berlin-Potsdam-Magdeb.	762 367	NiederländischStaats-E.	440 983
Nassauischen	759 106	Berlin-Görlitzer . . .	434 122
Rheinischen	747 214	Theissbahn	414 221
Kaiser-Ferdinands-Nordb.	702 315	Werra-Eisenb.	413 880
Oesterr. nördl. Linie . .	684 708	Turnau-Kralup-Prager .	411 012
Böhmischen Westbahn .	671 781	Hinterpommerschen L. .	409 426
Sächsischen Staats-E. .	671 087	Wilhelmsbahn	404 113
Homburger	663 900	Tilsit-Insterburger . .	403 492
Main-Weser-Bahn . .	654 671	Bayerischen Ostbahn .	393 473
Oesterr. Südbahn . . .	635 136	Böhmischen Nordbahn .	387 662
Lüttich-Mastrichter . .	629 425	Graz-Köflacher . . .	386 053
Löbau-Zittauer	626 927	Vorpommerschen L. . .	373 727
Badischen Staats-E. . .	612 666	Berlin-Hamburger . .	372 044
Main-Neckar-E. . . .	607 760	Braunschweigischen . .	368 985
Oberschlesischen . . .	605 076	Berlin-Anhaltischen . .	358 665
Hessischen Ludwigs-E.	604 389	Altona-Kieler	329 247
Brünn-Rossitzer . . .	601 216	Mecklenburgischen . .	326 829
Galiz. Carl-Ludwigsb. .	598 055	Gössnitz-Geraer . . .	325 382
Württembergischen . .	595 993	Friedrich-Franz E. . .	322 100
Bebra-Hanauer . . .	580 370	Ungarischen Staats-E. .	321 176
Mohacs-Fünfkirchener .	578 793	Warschau-Bromberger .	320 620
Süd-Norddeutsch.Verbb.	572 408	Stargard-Posener . . .	305 510
Thüringischen	551 286	Greiz-Brunner	287 204
Leipzig-Dresdner . . .	548 317	Bayerischen Pachtb. .	280 417
I. Siebenbürger . . .	547 815	Oldenburgischen . . .	275 863
Schlesischen Gebirgsb.	543 628	Buschtêhrader	268 968
Pfälzischen Ludwigsb. .	541 496	Schleswigschen . . .	268 642
Magdeburg-Leipziger .	537 128	Pfälzischen Nordbahn .	267 373
Grand Central Belge .	536 655	Niederschles. Zweigb. .	262 888
Berlin-Stettin-Starg. L.	528 637	Warschau-Wiener . .	260 630
Halle-Kasseler	523 094	Neisse-Brieger	251 501
Lemberg-Czernow.-Jassy	514 882	Glückstadt-Elmshorner	226 433
Oesterr. südöstlichen L.	514 659	Kirchheimer	222 600[3]
Taunusbahn	514 536	Nürnberg-Fürther . .	124 326[4]
Fünfkirchen-Barcser .	512 658	Kaiserin Elisabeth Pferdebahn	173 053
Aussig-Teplitzer . . .	511 961		
Hannoverschen . . ,	504 210		

Ausser dem oben bezeichneten Capitale sind noch zur Erweiterung und Verbesserung der Bahn-Anlagen und zur Vermehrung der Betriebsmittel bis ult. 1869 zusammen 39 254 119 Thlr. verausgabt.

(Fortsetzung folgt.)

[3] Für eine Strecke von $0_{,665}$ Meilen.
[4] Desgl. für $0_{,8}$ Meilen.

Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter.

a) Ueberzählige.

Grossherzogl. Badische Bahnen. Ende September.

105 Sack Hafer, gez. Proviantamt Stettin, 1866 lagern auf Station Mannheim. Ausgeladen aus Wagen Pf. No. 3319.

81 Sack Hafer, gez. G S, lagern auf Station Mannheim. Ausgeladen aus Wagen K. W. St. E. No. 1065.

110 Sack Hafer mit verschiedenen Zeichen lagern auf Station Mannheim. Ausgeladen aus Wagen B. E. No. 3436.

G G 77. 1 Fass Kräuterkäse (420 Pfd.)
G A 1. 1 Sack Gerste (113 Pfd.)
Schotz Augsburg. 1 Ring Draht (61 Pfd.)
G S 4661. 1 Kiste Stearinkerzen (123 Pfd.)
A R 50409. 1 Kiste Stearinkerzen (60 Pfd.)
L 1719. 1 Kiste unbrauchbaren Käse (13 Pfd.)
H 5. 1 Kiste 5 Flaschen Kirschenwasser (28 Pfd.)
S W 237. 1 Korb Mineralwasser (73 Pfd.)
} lagern in Mannheim.

N. 13 Colli gusseiserne Brunnenschalen (480 Pfd.)
1 Pack 4 Stück leere Körbe (17 Pfd.)
H K 3345. 1 Korb Steingutröhren (68 Pfd.)
2 Säcke Salz (367 Pfd.)
4. 1 Korb Embalage (41 Pfd.)
T. 1 Fass eiserne Nieten (17 Pfd.)
J E 8601. 1 Kiste Eisenwaaren (218 Pfd.)
M 9512 1 Kiste Nadeln (33 Pfd.)
WK 50. 1 Kiste Feilen (140 Pfd.)
AD 465. 1 Ballen Wollwaaren (133 Pfd.)
J. Moll. 1 Bündel leere Säcke (15 Pfd.)
L O 1603. 1 Ballen Packleinen (115 Pfd.)
E F 7092. 1 Kiste Seife (92 Pfd.)
H & D 1405/6. 2 Ballen Packleinen (215 Pfd.)
H 106. 1 Kiste Spielwaaren (54 Pfd.)
G S 9346. 1 Korbflasche Säure (158 Pfd.)
R W 226. 1 Ballen Baumwollenwaaren (45 Pfd.)
} lagern in Mannheim.

T 1298. 1 Kiste Därme (47 Pfd.)
N 597. 1 Ballen Wollwaare (98 Pfd.)
1 Ring Krüge (10 Pfd.)
G E 7167. 1 Korb leere Blechflaschen (8 Pfd.)
1044. 1 Pack Seegrasteppiche (92 Pfd.)
R 10. 1 Bündel Säcke (75 Pfd.)
WA 13. 1 Pack Kunsthäfen [3 Stück] (15 Pfd.)
LA1356. 1 Kiste leere Cigarrenkistchen (117 Pfd.)
A N & Cie 1319. 1 leere Kiste (40 Pfd.)
S 3. 1 Korb Charpie (16 Pfd.)
1 Ballen wollene Teppiche (51 Pfd.)
G B B W 1865. 1 leere Kiste (149 Pfd.)
M P 184. 1 Kiste mit 2 leeren Kisten (72 Pfd.)
J H 660. 1 Kiste mit Papier (253 Pfd.)
G & S 865. 1 leere Kiste (45 Pfd.)
W B 180. 1 leeres Melisfass (105 Pfd.)
} lagern in Mannheim.

K 960. 1 Kiste Messer und Gabeln (97 Pfd.) lagert in Rappenau Saline.

S S 472. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 143 Pfd.)
S 2071. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 51 Pfd.)
J W 533. 1 leeres Fass (30 Pfd.)
AH 3673. 1 Tisch
AH 3673. 1 Tisch
A F 6. 1 leere Korbflasche (20 Pfd.)
D 24. 1 Kistchen (Inhalt unbek., 40 Pfd.)
R L 2903. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 185 Pfd.)
L M 1286. 1 leeres Fass (185 Pfd.)
R 250/251. 2 Fässer (Inhalt unbekannt)
G V 226. 1 Kiste enth. 1 Christusfigur (50 Pfd.)
W533. 1 leeres Fass (40 Pfd.)
H S 556. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 30 Pfd.)
1381. 1 Kiste (Inhalt unbek., 11 Pfd.)
4049. 1 Kiste (Inhalt unbek., 24 Pfd.)
K S 5515. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 24 Pfd.)
1 Pack Sensen (25 Pfd.)
G v K 66. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 220 Pfd.)
P 3347. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 215 Pfd.)
F 1323. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 50 Pfd.)
K L 3978. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 65 Pfd.)
B S 3556. 1 Ballot (Inhalt unbek., 30 Pfd.)
} lagern in Heidelberg.

Z M. 1 Tafel Blech
1 Bund Eisenröhren
G T 7967. 1 Fass Cichorien (150 Pfd.)
G G 2923. 1 Fass Wein (100 Pfd.)
} lagern in Würzburg.

2 Tafeln Zinkblech (27 Pfd.)
7551. 1 Ballot (Inhalt unbekannt, 57 Pfd.)
} lagern in Pforzheim.

F 67 14/17. 4 Ballen Bettfedern (413 Pfd.) lagern in Mühlacker.
52. 1 Kübel Pech (105 Pfd.) lagert in Rastatt.
A E 30. 1 Fass Blechwaaren (245 Pfd.) lagert in Kehl.
G G 2160. 1 Ballen Papier (50 Pfd.)
B R 7355. 1 Ballen Papier (105 Pfd.)
} lagern in Kehl.

K 1408. 1 Ballen Leinengarn 256 Pfd.
N 3. 1 leeres Fässchen (20 Pfd.)
} lagern in Bühl.

S F? 633? 1 Fass Ocker (255 Pfd.) lagert in Emmendingen.

G S 41 × B. 2 Kisten Weissblech (279 Pfd.)
N B 1071. 1 Korb Leim (112 Pfd.)
J R 765. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 183 Pfd.)
L N 4403. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 33 Pfd.)
3, 5, 8, 17. 4 Säcke Holznägel (105 Pfd.)
F 287/8. 2 Tönnchen Wagenfett (31 Pfd.)
} lagern in Freiburg.

Gretlor Basel 1 Koffer Effecten (35 Pfd.)
204. 1 Ballen Hopfen (242 Pfd.)
K L 1462. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 168 Pfd.)
J M 356. B 1 Sack Caffee (100 Pfd.)
B M 138. B 1 Sack Caffee (115 Pfd.)
H G 8782 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 372 Pfd.)
S & F 991. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 60 Pfd.)
} lagern in Basel.

F D S 1671. 1 Bund 2 Stangen Eisen (14 Pfd.)
G Z 2773/74. 2 Kisten (Inhalt unbekannt, 300 Pfd.)
} lagern in Waldshut.

R 7207. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 85 Pfd.) lagert in Geisingen.

Hannoversche Staatsbahn. Pro September 1871.

H B 3103. 1 leere Kiste (49 Pfd. lagert in Bremen.
S 16. 1 Tafel Eisenblech (11 Pfd.) lagert in Nörten.
U. 1 Block Stahl (118 Pfd.) lagert in Harburg.
2 Stangen Rundeisen (71 Pfd.) lagert in Bremen.

Verzeichniss
der auf der **Magdeburg-Leipziger Eisenbahn** am 15. October 1871 lagernden Güter.

A K 9791. 1 Kiste Papier (35 Pfd.) lagert in Leipzig seit Ende Juli c.
E 1480. 1416. 1407. } 3 Ballen Wolle (191 resp. 189 und 180 Pfd.) von Verviers lagern in Leipzig seit 29. September.

H. Ractz & Andrews Tchöppern. 1 Pack Säcke (40 Pfd.) lagert in Leipzig seit Ende Juli cr.
1 eiserne Kugel (47 Pfd.) lagert in Leipzig.
1 Kiste Waschseife (37 Pfd.) lagert in Leipzig seit Ende Juli cr.
1 Stange Eisen (60 Pfd.) lagert in Leipzig seit Ende Juli cr.
1 Pack Packzeug (16 Pfd.) von Elberfeld zu Gepäckschein 40 lagert in Leipzig seit 18. September.

Verzeichniss
der auf den Stationen der **Pfälzischen Eisenbahnen** am 1. October 1871 überzähligen Güter.

Kisten und Koffer.

G N 1. 1 leere Kiste (20 Pfd.) lagert in Neustadt.
R H S 5977. 1 leere Kiste (17 Pfd.) lagert seit 30. August in Landau.
K 5. 1 Kiste Stearinkerzen (67 Pfd.) lagert seit 30. August in Landau.
K 4. 1 Kiste Stearinkerzen (131 Pfd.) lagert seit 30. August in Landau.
A S S 127. 1 leere Kiste (22 Pfd.) lagert seit 25. September in Landau.
Best $\frac{822}{433}$. 2 leere Kisten (147 Pfd.) lagern in Winden.
A M 27. 1 leere Kiste lagert seit 8. September in Ludwigshafen.
R & B 174. 1 Kiste (19 Pfd.) lagert in Ludwigshafen. Homburg beklebt.
L F S 1/11. 11 Kisten Kerzen (1440 Pfd.) lagern in Ludwigshafen. St. Denis-Liège beklebt.
D F & C 17 542/43. 2 Kisten Garn (250 Pfd.) lagern seit 29. September in Ludwigshafen.
Schnorrenberger Mannheim. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert seit 27. September in Ludwigshafen.
Adr. F L 34. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 54 Pfd.) lagert in Ludwigshafen. Zollblei von Kehl.
B E. Trier. 1 Kiste Patrontaschen (194 Pfd.) von Coblenz-Mainz lagert in Ludwishafen.
1 Kiste Gummiwaare lagert in Ludwigshafen.

Fässer.

V C D 15. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 384 Pfd.) lagert in Neustadt.
C G. 1 Fass (Inhalt unbekannt 315 Pfd.) lagert in Neustadt.
J R F 6098.
K 1
D D C 172.
} 3 leere Fässer lagern in Landau seit 30. August.

K 2. 1 Fass Thran lagert seit 30. August in Landau.
M A 1. 1 leeres Fass lagert seit 30. August in Landau.
R C 960. 1 leeres Fass lagert seit 30. August in Landau.

Ballen, Bündel, Säcke, Päcke.

J S 5. 1 Pack Körbe (30 Pfd.) lagert in Kaiserslautern.
J M 1908. 1 Ballen (15 Pfd.) lagert in Landau.
G E 1159. 1 Ballen (21 Pfd.) lagert in Landau.

Diverse.

N T 52. 1 Kübel Käse lagert seit 30. August in Landau.
HF 1338. 1 Sesselgestell lagert seit 1. September in Ludwigshafen.

Thüringische Eisenbahn. Monat September 1871.

A R 1066. 1 Ballen von der Bodenrevision lagert in Leipzig seit 30. September 1871. Bez. Sohlingen-Carlshafen.
A H 6186. 1 Ballen von Berlin lagert in Merseburg seit 20. Sept. 71.
A R 8. 1 Kiste (102 Pfd.) lagert in Weissenfels seit 29. September 71.
B 479. 1 Kiste Haarnadeln (110 Pfd.) lagert in Weissenfels seit 31. August 1871.
C A K 1668. 1 Kiste lagert in Leipzig seit 30. September 1871.
C L 4656. 1 Ballen lagert in Leipzig seit 30. September 1871.
C H 2199. 1 Collo Leder (20 Pfd.) lagert in Weissenfels seit 26. September 1871.
E M. 1 Kiste Blech von Berlin lagert in Merseburg seit 20. Sept. 71.
E 1. 1 runder eis. Rost lagert in Leipzig seit 30. September 1871.
F W 86. 1 grüne Haut (57 Pfd.) von Magdeburg lagert in Gera seit 19. September 1871.
G S 5024. 1 Ballen Manufactur Waaren (24 Pfd.) lagert in Weissenfels seit 29. September 1871.
G K. 1 Ballen Besen (93 Pfd.) lagert in Leipzig seit 19 Sept. 1871.
G B 838. 1 Ballen lagert in Leipzig seit 30. Sept. 71. Bez. Castel.
G K 3372. 1 Ballen lagert in Leipzig seit 30. September 1871.
G 477. 1 Ballen Manufactur-Waaren lagert in Arnstadt seit 27. September 1871.
JSI 5140. 1 Ballen lagert in Leipzig seit 30. September 1871.
„ 1244. 1 eis. Schaar lagert in Leipzig seit 30. September 1871.
H P. 1 Ballen Lumpen lagert in Leipzig seit 30. September 1871.
Henninger Erlangen. 1 leeres Fass von Bremen lagert in Mühlhausen seit 22. August 1871.
J J J 24. 1 Decke lagert in Halle seit 22. August 1871.
J M E 420 } 1 Ballen von der Bodenrevision lagert in Leipzig seit
792 } 1. September 1871.
J F D 1. 1 Pack Schiefertafeln lagert in Leipzig seit 30. Sept. 1871.
L 1643. 1 Ballen lagert in Leipzig seit 30. September 1871.
L B M 359. 1 Ballen lagert in Leipzig seit 30. September 1871. Bez. Rheydt-Holzminden.

O W 86. 1 grüne Haut (57 Pfd.) von Magdeburg lagert in Gera seit 28. September 1871.
R E G 637. 1 Decke lagert in Halle seit 22. August 1871.
R E 146. 1 Pack Stahl zu Sägeblättern von Rheydt lagert in Arnstadt seit 27. September 1871.
Rudolphi & Henkmann Weissenfels. 1 Pack Säcke lagert in Leipzig seit 30. September 1871.
S 2680. 1 Decke von der Bodenrevision lagert in Halle seit 22. Aug. 71.
S H R 6025. 1 Ballen Manufactur-Waaren (113 Pfd.) lagert in Weissenfels seit 23. September 1871.
T C 126. 1 Bund Stahl (188 Pfd.) von Düsseldorf lagert in Leipzig seit 16. September 1871.
W S 2119. 1 Ballen lagert in Leipzig seit 30. September 1871.
1 Bund Eisendraht (26 Pfd.) lagert in Eisenach seit 25. August 1871.
1 Maschinengestell (1 alter grüner Tisch) lagert in Leipzig seit 30. September 1871.
1 eiserner Rost lagert in Leipzig seit 30. September 1871.
2 Pack Holzkohlen (158 Pfd.) lagern in Eisenach seit 7. Sept. 1871.
10 eiserne Militärbänke mit Zubehör lagern in Eisenach s. 22. Sept. 71.
1 Damenumschlagtuch von Warburg lagert in Eisenach seit 24. September 1871.
11. 1 Pack Packpapier von Erfurt lagert in Gera seit 3. Sept. 1871.

Wegen der früheren überzähligen Güter cfr. die Verzeichnisse der vorigen Monate.

b) Fehlende.

Hannoversche Staatsbahn. Pro September 1871.

D B 16169. 1 Sack Linsen (102 Pfd.) von Braunschweig fehlt in Haste.
E B 45. 1 Kiste grobe Holzwaaren (47 Pfd.) von Arnstadt fehlt in Hannover.
E H 18. 1 Kiste ger. Fische (22 Pfd.) von Kiel fehlt in Hannover.
F HR 815. 1 Kiste grobe Eisenwaaren (15 Pfd.) von Unna fehlt in Bremen.
J H 1. 1 Holzkoffer mit Kleidung (32 Pfd) von Hannover fehlt in Bremen.
J & L 618. 1 Ballot Leder (45 Pfd.) von Harburg fehlt in Cassel.
J O 1726. 1 Collo baumwollene Waaren (54 Pfd.) von Reichenbach fehlt in Harburg.
J Z 11564. 1 Kiste Nadeln (27 Pfd.) von Aachen M. fehlt in Osnabrück.
K 790. $1/2$ Anker Wein (45 Pfd.) von Braunschweig fehlt in Cassel.
L G K 3590. 1 Kiste Spielwaaren (110 Pfd.) von Neustadt fehlt in Bremen.
Ps. 1 Tonne Butter (62 Pfd.) von Göttingen fehlt in Dransfeld.
P
R K 5452. 1 Ballot Gummiwaaren (27 Pfd.) von Leipzig fehlt in Sebaldsbrück.
SM C 3597. 1 Ballen baumwollene Waaren (20 Pfd.) von Hannover fehlt in Harburg.
V 800. 1 Korb Käse (192 Pfd.) von Lüneburg fehlt in Münden.
V 6370. 1 Sack Graupen (101 Pfd.) von Goslar fehlt in Harburg.
W. 2 Stäbe Winkeleisen (64 Pfd.) von Mühlheim fehlen in Uelzen.
Schrutty & Merkel. 1 Kiste Echantillons (26 Pfd.) von Mouscron fehlt in Harburg.
Weymar 4065. 1 Fass Bier (100 Pfd.) von Mühlhausen fehlt in Göttingen.
2 Gewehre (20 Pfd.) von Mainz fehlen in Göttingen.
1 leeres Petroleumfass (55 Pfd.) von Bremen fehlt in Bremerhafen.
59 Stück leere Blumentöpfe (23 Pfd.) von Osnabrück fehlen in Melle.
Schein 341. 1 geldled. Hutschachtel (5 Pfd.) von Hannover f. in Harburg.
Gpsch. 291. 1 bunte Reisetasche (20 Pfd.) von Geestemünde fehlt in Bremen.
Gepsch. 703. 1 schwarzer Koffer (55 Pfd.) von Köln fehlt in Harburg.
Schein 58. 1 Collo leere Körbe (18 Pfd.) von Hannover fehlt in Celle.

Verzeichniss

der auf der **Magdeburg-Leipziger Eisenbahn** am 15. October 1871 fehlenden Güter.

B C 622. 1 Kiste Garn (229 Pfd.) von Berlin B.-P.-M. fehlt in Halle seit 30. Juni.
C L 1089. 1 Kübel Butter (55 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Stassfurt seit 12. Juli.
E G 1415, 1434, 1330. 3 Ballen Wollen von Verviers fehlen in Leipzig seit 29. September.
E M C 788. 1 Kiste Maschinen (270 Pfd.) von Paris fehlt in Leipzig seit 7. September.
E St 21. 1 Kiste Kleider (44 Pfd.) von Brandenburg fehlt in Halle [Eilgut] seit 28. Juni.
F A B 212. 1 Kiste Bücher (310 Pfd.) von Paris fehlt in Leipzig seit 7. September.
F G 4. 1 Kiste Brunnen (20 Pfd.) von Merseburg fehlt in Cöthen seit 31. August.
F L G 120. 1 Kiste Kurzwaaren (70 Pfd.) von Paris fehlt in Leipzig seit 19. September.
F W C 839 1 Fass Wein (90 Pfd.) von Bingen fehlt in Stumsdorf seit 30. September.
G O S 1. 1 leeres Fass (68 Pfd.) vom Boden fehlt in Magdeburg seit 9. August.
v. H. F. 656. 1 Ballen Wolle (187 Pfd.) von Verviers fehlt in Leipzig seit 21. September.
K M 53. 1 leere Kiste (76 Pfd.) von Giessen fehlt in Leipzig seit 13. August.
L 30. 1 Kiste Felle von Paris fehlt in Leipzig seit 7. September.
M 120. 1 Ballen Reis (198 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Stassfurt seit 12. Juli.
M K 8761. 1 Fass Seife (57 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Stassfurt seit 12. Juli.
M L E 14. 1 lose Kugelkette von Leipzig fehlt in Buckau s. 27. Juni.
S. 2 eis. Röhren (32 Pfd.) von Düsseldorf fehlen in Leipzig seit 4. September.
T G 9096. 1 Kiste Seife (40 Pfd.) von Dresden fehlt in Halle seit 3. October.
D 577. 1 leere Kiste (21 Pfd.) von Dresden fehlt in Halle seit 1. October.
S 1994. 1 Kiste Pflaumen (100 Pfd) von Magdeburg fehlt in Wulffen seit 29. September.
XX 189. 1 Sack Caffee (169 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Stassfurt seit 12. Juli.
v. Dresky Weissenfels. 1 Sack Betten etc. (18 Pfd.) von Potsdam fehlt in Halle seit 30. Juni.
1 Ofentheil (rundes Feuerstück mit Thür, 62 Pfd.) von Leipzig fehlt in Halle seit 4. Juli.
1 grünlederne Reisetasche mit einem Strick umschnürt (7 Pfd.) von Harburg zu Gepäckschein 528 fehlt in Leipzig seit 20. September

Verzeichniss

der auf den Stationen der **Pfälzischen Eisenbahnen** am 1. October 1871 fehlenden Güter.

Koffer und Kisten.

Koch 56. 1 Koffer Kleider (64 Pfd.) von Reichenhall fehlt in Zweibrücken.
K G S K diverse Nummern. 7 Kisten Papierhülsen (855 Pfd.) von Gera fehlen in Kaiserslautern.
L W 10439. 1 Kiste Nudeln (35 Pfd.) fehlt in Kaiserslauten.
G E 8447. 1 Kiste Bettzeug (55 Pfd.) von Merzig fehlt in Kaiserslautern.
F W B 6647. 1 leere Kiste (62 Pfd.) von Deidesheim fehlt in Neustadt.
S T A 5478. 1 Kiste Kerzen (61 Pfd.) von Weissenfels fehlt in Neustadt.
A L 584. 1 Kiste Gyps (183 Pfd.) von Brebach fehlt in Neustadt.
A S S 127. 1 Kiste Glaswaaren (52 Pfd.) fehlt in Landau.
C D 485. 1 Kiste Steingut fehlt in Maximiliansau.
J P P 8446. 1 Kiste Kurzwaaren (32 Pfd.) fehlt in Germersheim.
A M 599. 1 Kiste Tibeth (53 Pfd.) fehlt seit 5. Septbr in Ludwigshafen.
T F 69. 1 Kiste Kleider fehlt seit 18. September in Ludwigshafen.
Adr. Steuerwald. 1 Koffer Wäsche (32 Pfd.) fehlt seit 23. September in Ludwigshafen.
S Z 359. 1 Kiste Bilder (62 Pfd.) fehlt seit 27. September in Ludwigshafen.
S. 1 Kiste Bettzeug fehlt seit 30. September in Ludwigshafen.

Fässer.

Jacoby. 2 leere Fässer fehlen in Homburg.
G 555. 1 Fass Wein (157 Pfd.) fehlt in St. Ingbert.
G K 176. 1 Fass Wein (141 Pfd.) fehlt in St. Ingbert.
D 284. 1 Fass Stärke (150 Pfd.) fehlt in Kaiserslautern.
Geb. Orth. 1 Fass Brandwein (95 Pfd.) fehlt in Kaiserslautern.
A U 184. 1 leeres Fass (38 Pfd.) fehlt in Neustadt.
T M $1/2$. 2 Fässer Flaschen fehlen in Neustadt.
O S O 5401. 1 Fass Tabak (59 Pfd.) fehlt seit Mai in Oggersheim.
B B 1/2. 2 Fässer Gummiringe fehlen s. 25. Septbr. in Ludwigshafen.
J K 51. 1 leeres Fass fehlt in Frankenthal.
1 leeres Fass fehlt in Frankenthal.

Ballen, Bündel, Päcke, Säcke.

Ottweiler Kink. 1 Sack Kleie fehlt in Homburg.
MS 110. 1 Ballot Kaffee (126 Pfd.) fehlt in St. Ingbert.
Kunstmühle $1/2$. 2 Säcke Mehl (400 Pfd.) fehlt in Zweibrücken.
E L 1224. 1 Ballot Baumwollw. (28 Pfd.) fehlt in Kaiserslautern.
X H W. 1 Ballot Baumwolle fehlt in Kaiserslautern.
K P. 1 Sack Dünger (100 Pfd.) fehlt in Kaiserslautern.
B 7378. 1 Ballen Baumwollwaare (35 Pfd.) fehlt in Neustadt.
A 92 1209. 1 Stück Packtuch fehlt in Neustadt.
S W. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) fehlt in Deidesheim.
Lederle 7. 1 Sack Kaffee fehlt in Edesheim.
A. 1 Sack Wolle (22 Pfd.) fehlt in Landau.
G B 609. 1 Ballen Baumwollwaare (85 Pfd.) fehlt seit 1. September in Ludwigshafen.
H L. 2 Bündel leere Säcke (200 Pfd.) fehlen in Frankenthal.
1 Sack Gerste fehlt seit 26. September in Ludwigshafen.

Diverse.

Adr. Saarbr. 1 Paquet Zollschlösser fehlt in Homburg.
Adr. Saarbr. 1 Musterschachtel fehlt in Homburg.
J 1554. 1 Korb Tabak (116 Pfd.) fehlt in St. Ingbert.
G B. 1 Tafel Eisenblech fehlt in Kaiserslautern.
U. 2 Kastanienpfannen (17 Pfd.) fehlen seit 27. Juli in Landau.
J W. 1 Collo Stahl fehlt seit 30. Juli in Maximiliansau.
H F 1336. 1 Collo Sesselgestell (20 Pfd.) fehlt seit 1. September in Ludwigshafen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 44.

Erscheint
jeden Freitag.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes
Commissionär:
Adolph Refelshöfer
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

1871.

Inserate
werden à 1½ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1900 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Elfter Jahrgang.

Leipzig, den 3. November 1871. (Schluss der Nummer: 2. November, Vormittags 11 Uhr.)

Zur Nachricht!

Bei dem erfreulichen Aufschwung des Eisenbahnwesens in den letzten Jahren hat sowohl der Stoff für den redactionellen Theil unserer Zeitung als auch die zum Abdruck in derselben bestimmten Inserate in einer Weise zugenommen, dass schon längst eine mehrmalige wöchentliche Ausgabe des Blattes wünchenswerth erschien. Auch ist von competenter Seite der Wunsch laut geworden, durch eine solche öftere Ausgabe sowohl den Bahnverwaltungen als dem Publicum bessere und häufigere Gelegenheit zu geben, die Vereinszeitung zur Insertion ihrer Bekanntmachungen zu benutzen. Wir werden, um diesen Wünschen nachzukommen, nach eingeholter Zustimmung der Redactions-Commission, versuchsweise von jetzt ab, die hauptsächlich zur Aufnahme von officiellen und Privat-Bekanntmachungen bestimmten Beiblätter unserer Zeitung von letzterer gesondert Montags und Mittwochs ausgeben, resp. dem Hauptblatt nachfolgen lassen, während letzteres, wie bisher, Freitags erscheinen und ebenfalls zur Aufnahme von Bekanntmachungen benutzt werden soll.

Die Redaction.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der Grossherzogl. Oldenburgischen Eisenbahn-Direction ist die $1,_{73}$ Reichsmeilen lange Zweigbahn Sande-Jever mit den Stationen und Haltestellen

Sanderbusch (Personen-Haltestelle), Heidmühle (Haltestelle für Personen- und beschränkten Güterverkehr), Jever (Station) am 15. October d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. — Berlin, den 27. October 1871.

Nach der Mittheilung des Directoriums der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft sind für die Route Berlin-Köln via Stendal Verbandswagen beschafft und mit B. K. V., sowie einer fortlaufenden Nummer bezeichnet. Ausserdem zeigen dieselben am Langbaum in gelber Farbe die Bezeichnung Köln-Minden resp. Magdeburg-Halberstadt und fungiren je nach der letztern Bezeichnung die Köln-Mindener resp. Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft als Eigenthümerin der Wagen.

Auf den Antrag der Eingangs genannten Verwaltung bringen wir dies zur Kenntniss sämmtlicher Mitglieder des Vereins. — Berlin, den 27. October 1871.

Nach der Mittheilung der General-Direction der Ungarischen Nordostbahn ist die $5,_{99}$ Meilen lange Theilstrecke Szerencs-Satoralja Ujhely mit den Stationen

Bodrog-Keresztur, Liszka, Tolczva, Saros-Patak und Satoralja Ujhely

am 26. October d. J. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden. — Berlin, den 28. October 1871.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

* Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Der Verwaltungsrath der k. k. priv. Dux-Bodenbacher Eisenbahn zu Teplitz hat seine Aufnahme in den Verein beantragt. Die $6,_{7}$ Meilen lange Bahn, welche von Dux über Teplitz nach Bodenbach führt, wurde am 2. October d. J. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet. Das Domizil der Dux-Bodenbacher Eisenbahn-Gesellschaft und der Sitz ihrer Verwaltung ist Teplitz. Da nach den Bestimmungen des § 2 des Vereins-Statuts der Aufnahme der genannten Verwaltung in den Verein nichts entgegensteht, so hat die geschäftsführende Direction dem desfallsigen Antrage unterm 24. November c. entsprochen und wird die im Vereins-Statut vorgeschriebene nachträgliche Genehmigung der General-Versammlung des Vereins bei dem nächsten Zusammentritte derselben einholen.

Berliner Briefe.

(Vom Berliner Eisenb.-Aktienmarkte. Berlin-Anhaltische E. Berlin-Görlitzer E. Thüringische E. Werrabahn. Gera-Weimar. Unstrutbahn. Harzgürtelbahn. Goslar-Neuekrug-Langelsheim. Stendal-Uelzen. Sauerbahn. Jülich-Heinsberg-Roermonde. Eisenbahn-Bauten und Projecte in Ostpreussen. Leobschütz-Jägerndorf-Liegnitz-Zittau. Schweidnitz-Neurode. Oldenburg. Holländischer Bahnanschluss bei Ihrhove.)

** Berlin, 29. October. Die abgelaufene Woche war dem Geschäft in Eisenbahnactien wieder etwas günstiger. Einestheils hielt die Andauer der Oesterreichischen Kabinetskrisis die Speculation von den Spielpapieren fern, anderntheils war die Aufmerksamkeit der Speculanten durch die Regulirung in Anspruch genommen. Der sehr flüssige Geldmarkt suchte daher um so williger die Eisenbahnwerthe auf, als der niedrige Stand der Reports — durchschnittlich nicht über 6 Proc. — und der Disconto, der für feinste Wechsel 3½ Proc. nur ausnahmsweise überstieg, für das Kapital nicht anziehend war. Ueberdies gaben auch manche Umstände auf dem Eisenbahngebiet eine besondere Anregung für die Bevorzugung der Eisenbahnactien. In erster Reihe ist hier die officiell angekündigte neue Emission von 3 Mill. Thalern in Berlin-Anhaltischen Stammactien.* Das den alten Actionären eingeräumte Bezugsrecht, das vom 2. Januar k. J. ab bis zum 29. Februar geltend zu machen ist, musste nothwendig zum Ankauf alter Actien anregen, die denn auch alsbald nach der Bekanntmachung täglich um Procente stiegen. Einer annähernd gleichen, wenn gleich nicht von derselben überraschenden Rapidität, erfreuten sich die übrigen schweren Actien, zumal auch die Schweidnitz-Freiburger, die für die ausgeschriebene Generalversammlung, auf welcher eine Opposition der projectirten Ausdehnung des Unternehmens entgegenzutreten entschlossen ist, begehrt bleiben. Die Stammprioritäten der jungen Bahnen waren in der verflossenen Woche vernachlässigt, dagegen warf sich das Privatcapital wieder auf die Prioritäts-Obligationen der alten Bahnen, in den letzten Tagen weniger auf die 5proc., als auf die mit niedrigerem Zinssatze verzinslichen. Die ungemeine Willigkeit des Geldmarktes äussert auch hierauf eine unverkennbare Wirkung. Da Wechsel erster Classe mit 3⅜ Proc. zu begeben sind, so bieten im Verhältniss hierzu die selbst bei dem gegenwärtigen hohen Coursstande noch mit circa 5 Proc. rentirenden Eisenbahnobligationen eine vergleichsweise gute und doch mit nicht geringerer Sicherheit ausgestattete Capitalanlage.

Das Privilegium zur Aufnahme einer Anleihe der Berlin-Görlitzer Eisenbahn-Gesellschaft auf Höhe von 7 281 000 Thlrn. zu 4½ Proc. Behufs Baues der Bahnen, deren in unserem letzten Bericht Erwähnung geschehen, ist jetzt officiell veröffentlicht. Die Anleihe wird mittels Ausgabe von Prioritäts-Obligationen litt. B in Stücken von 1000, 500, 200 und 100 Thlrn. ausgefertigt werden. Die Zinsen werden am 2. Januar und 1. Juli jeden Jahres bezahlt. Vom 1. Januar des auf die Betriebseröffnung der gesammten neuen Bahnstrecken folgenden Jahres werden alljährlich 36 450 Thlr. nebst den durch die Einlösung zu ersparenden Zinsen zur Tilgung der Anleihe verwandt. Die Einlösung der zu amortisirenden Obligationen beginnt spätestens am 1. Juli 1876.

In der am 26. d. M. abgehaltenen Generalversammlung der Actionäre der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft wurden die drei statutenmässig ausgeschiedenen Mitglieder des Verwaltungsraths: Kaufmann Francke in Naumburg, Kaufmann Henneberg in Gotha, Hofbanquier Moritz in Weimar wiedergewählt.

In der Generalversammlung der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft sprach der Verwaltungsrath die Ansicht aus, dass die Verlängerung des mit der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft bestehenden Betriebsvertrages nicht wünschenswerth sei und genehmigte die Generalversammlung den Antrag, den Verwaltungsrath zur Kündigung des Vertrages zu ermächtigen, sofern dies mit Rücksicht auf die Lage der Verhandlungen wegen der Anschlussbahnen Meiningen-Fulda, Marksuhl-Wichmannshausen etc. dem Interesse der Werrabahn entsprechend erscheinen sollte.

Die finanziellen Verhandlungen über das für die Ausführung der Bahn Gera-Weimar aufzubringende Capital sind geschlossen. Das Capital gilt für gesichert.

Die staatliche Genehmigung für die Unstrutbahn ist ertheilt das Capital (1 600 000 Thlr.) soll zum grössten Theil durch die Adjacenten aufgebracht sein, so dass die Börse nur indirect in Anspruch genommen werden würde. Die Ausführung wird muthmaasslich einer der jüngern hiesigen Eisenbahn-Baugesellschaften übertragen werden.

Für die projectirte Harzgürtelbahn sind jetzt die Vorarbeiten von Blankenburg aus eröffnet worden. Der Handelsminister hat die Linie Vienenburg-Wernigerode-Blankenburg-Quedlinburg-Ermsleben-Halle mit einer Abzweigung von Hettstedt über Eisleben nach Corbetha genehmigt.

Das Gesuch der Goslar'schen Stadtbehörde an den Kaiser und König zu Gunsten der Weiterführung der Eisenbahn von Goslar nach Neuekrug resp. Langelsheim soll vom Handelsminister ablehnend beschieden sein. Es ist bekannt, dass der Minister die Linie von Vienenburg ab über Immenrode-Grauhof-Langelsheim begünstigt und durch eine Zweigbahn nach Grauhof den Anschluss an das grosse Bahnnetz nach südlicher und nordwestlicher Richtung bezweckt.

Nachdem Berlin-Lehrte nun vollendet ist, lässt die Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft den Ausbau der abzweigenden Linie Stendal-Uelzen mit verstärktem Eifer zu Ende führen. Von Stendal nach Salzwedel ist der Bau vollendet. Auf der Strecke Salzwedel-Uelzen sind die mühevollen Grunderwerbs-Verhandlungen endlich zum Abschluss gelangt. Die ziemlich bedeutende Brücke über die Heidau wird mit verstärkten Arbeitskräften ihrer Vollendung zugeführt, so dass sie noch vor Beginn des Winters fertig sein und die Bahn etwa im Frühjahr eröffnet werden kann.

Auch mit der Sauerbahn wird endlich Ernst gemacht. Ich finde wenigstens in den Rheinischen Blättern die Ausschreibung eines Submissionstermins auf den 6. November, Arbeiten und Lieferungen für das erste Bauloos (Echternach-Wasserbillig) betreffend.

Betreffend das Project Jülich-Heinsberg-Roermonde wurde in einer am 26. in Heinsberg abgehaltene Versammlung von Interessenten mitgetheilt, es sei in der nächsten Landtagssession eine Vorlage bezüglich dieser Bahn zu erwarten, und die Berliner Handelsgesellschaft bereit, unter Modalitäten, über welche noch verhandelt werde, das Capital zu beschaffen.

In den Preussischen Ostprovinzen folgen auf die begonnenen, halbvollendeten und ihrer baldigen Vollendung und Eröffnung entgegensehenden Bahnen Projecte auf Projecte. Thorn-Jablonowo wird am 15. November eröffnet, die Stationen Turzno, Schönsee, Briesen, Jablonowo sollen sogleich für sämmtliche Güter in directen Verkehr mit den übrigen Stationen der Ostbahn treten. — Am 14. November tritt der Verwaltungsrath der Märkisch-Posener Bahn zu einer Berathung über wichtige Veränderungen im Posener Bahnhofsverkehr zusammen. — Noch im December soll der Güterverkehr auf der Bahn Inowraclaw-Bromberg eröffnet werden. Für die Posen-Kreuzburger Bahn sind die Vorarbeiten beendet, für die Posen-Schneidemühler nehmen sie raschen Fortgang.

Für den Bahnbau von Leobschütz bis zur Landesgrenze auf Jägerndorf ist kürzlich die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft die Concession ertheilt worden. Schon am 24. hat eine landespolizeiliche Prüfung der vorgeschlagenen Trace stattgefunden und soll die Königl. Direction beabsichtigen, schon bis zum Herbst 1872 den Anschluss an die Oesterreichischen Linien herzustellen. An die Strecke Leobschütz-Jägersdorf soll zunächst die Strecke Leobschütz-Neustadt angeschlossen werden. — Die Gesammtzeichnungen für die projectirte Bahnlinie Liegnitz-Löwenberg-Zittau betragen bis jetzt 950 000 Thlr. Die Bedingung war, dass die Communen 1 Million übernehmen sollten. Diese Bedingung darf mithin schon jetzt als erfüllt angesehen werden, so dass die hiervon abhängig gemachte Concession nicht versagt werden kann. — Das Project einer Bahn von Schweidnitz durch das Weistritzthal nach Neurode wird als aufgegeben betrachtet. Es dürfte nicht eher wieder aufgenommen werden, als bis die Schlesische Gebirgsbahn von Dittersbach nach Glatz weiter gebaut ist.

In den Norden unseres Deutschen Eisenbahnnetzes zurückkehrend, trage ich nach, dass in Betreff der Ausfüllung der zwischen den Oldenburgischen und Holländischen Bahnen noch offenen Lücke unser Handelsminister jetzt für die Richtung Neuschanz-Ihrhove entschieden und eine Subvention von 300 000 Thlrn. an Oldenburg zum Ausbau dieser Strecke aus Preussischen Landesmitteln zu befürworten sich bereit erklärt habe. Indess bleibt noch eine grössere Schwierigkeit zu erledigen, die Brücke über die Ems, anstatt welcher Preussen die Herstellung eines Trajects fordert.

— *tz.* Niederschlesische Zweigbahn. (Geschäftsbericht pro 1870.) Das verwendete Anlage-Capital der $9_{,5}$ Meilen langen Niederschlesischen Zweigbahn betrug ult. 1870 2 924 104 Thlr. überhaupt und 307 800 Thlr. pro Meile. An Betriebsmitteln waren vorhanden: 11 Locomotiven nebst Tendern, 28 Personenwagen mit 1478 Plätzen, 5 Gepäck-, 111 Güter- und 16 Arbeitswagen mit einer Gesammt-Ladungsfähigkeit von 19 620 Ctrn.

Die Locomotiven legten 26 531 Nutzmeilen zurück.

Die Betriebs-Resultate des Jahres 1870 sind die ergiebigsten seit dem Bestehen der Bahn. Dieses Ergebniss wurde durch die bedeutenden Transporte an Militär-Personen und Effecten erzielt. Es wurden befördert: 759 Personen in der I. Classe, 17 789 in der II., 52 237 in der III., 121 602 in der IV. Classe und 146 953 Militärs, zusammen 339 340 Personen (davon 175 934 oder $51_{,65}$ Proc. im Binnenverkehre), 14 956 Ctr. Gepäck, 28 Equipagen, 1420 Militär-Fahrzeuge und Geschütze, 15 428 Pferde (darunter 15 004 Militär-Pferde), 455 Hunde, 53 165 Ctr. Eilgüter, 3 348 905 Ctr. Frachtgüter, 73 812 Ctr. Dienstgüter und 121 983 Ctr. Thiere.

Von dem gesammten Güter-Verkehre sind 1 000 943 Ctr. im Binnenverkehre befördert. Jede Person hat durchschnittlich $6_{,23}$ Meilen und jeder Centner Gut $6_{,1}$ Meilen durchfahren, es beträgt daher die specifische Frequenz 222 407 Personen- resp. 2 250 325 Centnermeilen. Die Einnahmen betrugen: pro Person und Meile $1_{,92}$ Sgr. und pro Centner Gut und Meile $3_{,13}$ Pf.

Gegen das Vorjahr sind 121 319 Personen = $35_{,75}$ Proc. mehr befördert, dagegen betrug die Abnahme an Fracht 27 542 Ctr., wogegen an Vieh 10 363 mehr befördert wurden.

Die Einnahmen haben betragen: für Personen 135 285 Thlr., für Gepäck 1859 Thlr., für Eilgüter 11 686 Thlr., für Postgüter 245

* Siehe Bekanntmachung in No. 43 S. 889 d. Ztg. Die Red.

Thlr., für Frachtgüter 168 185 Thlr., für Equipagen 7813 Thlr., für Vieh-Transporte 30 513 Thlr., an Neben-Erträgen 2432 Thlr., für Privat-Depeschen 566 Thlr., aus sonstigen Quellen 7343 Thlr., zusammen 365 927 Thlr. (und einschliesslich des Uebertrages aus dem Vorjahre von 1338 Thlrn. 367 265 Thlr.), 38 519 Thlr. pro Meile Bahnlänge, $11_{,05}$ Thlr. pro Nutzmeile.

Gegen das Vorjahr sind die Einnahmen um 69 360 Thlr. = $18_{,95}$ Proc. gestiegen, indem allein für Personen 50 286 Thlr. mehr eingenommen sind.

Ausgegeben wurden: für die allgemeine Verwaltung 13 210 Thlr., für die Bahnverwaltung 50 052 Thlr. und für die Transportverwaltung 79 458 Thlr., zusammen 142 720 Thlr., pro Meile Bahnlänge 15 023 Thlr. und pro Nutzmeile $5_{,38}$ Thlr. Gegen das Jahr 1869 sind die Ausgaben um 18 723 Thlr. = $15_{,09}$ Proc. gestiegen und sie absorbirten $39_{,0}$ Proc. der Einnahmen von 365 927 Thlrn. beziehungsweise $38_{,86}$ Proc. der Einnahmen von 367 265 Thlrn.

Als Ueberschuss verblieben 223 206 Thlr. (einschliesslich der 1338 Thlr. Uebertrag aus dem Vorjahre 224 544 Thlr.), welcher um 50 637 Thlr. = $29_{,34}$ Proc. höher ist, als im Jahre 1869 und einen Zins von $7_{,63}$ Proc. des verwendeten Anlage-Capitals repräsentirt.

Verwendet wurde der Ueberschuss wie folgt: zur Verzinsung der Anleihen 45 203 Thlr., zur Amortisation derselben 15 007 Thlr., zur Einlage in den Erneuerungsfonds 50 300 Thlr, Zuschuss zum Pensionsfonds 1500 Thlr., zur Abzahlung auf vorgeschossene Baukosten 10 000 Thlr., zu diversen Neubauten 12 700 Thlr., zu Remunerationen 500 Thlr., zur Bezahlung der Eisenbahnsteuer 3679 Thlr. Alsdann wurden 6 Proc. Dividende (gegen 5 Proc. im Vorjahre) im Betrage von 85 610 Thlrn. vertheilt und der Rest von 46 Thlrn. auf nächste Rechnung übertragen.

Der Reservefonds hatte ult. 1870 einen Bestand von 46 191 Thlrn., der Erneuerungsfonds von 177 926 Thlrn. und die Beamten-Pensionscasse von 51 567 Thlrn.

○ Aus Bayern. (Nürnberg-Neumarkt-Regensburg. Regensburg-Ingolstadt-Donauwörth. Neukirchen-Weiden. Schwaben-Erding. Pfälzer Bahnen.)

Die auf der neuen Ostbahnstrecke Nürnberg-Neumarkt unter Leitung des Ostbahndirectors Badhauser, sowie im Beisein der Directionsmitglieder, Oberingenieur Fomm, Betriebsoberingenieur Zenger und des Obermaschineningenieurs Krämer vorgenommenen Probefahrten haben ein günstiges Resultat geliefert und wird die Eröffnung dieser Strecke jedenfalls bis 20. December d. J. erfolgen. Auch auf der Linie Neumarkt-Regensburg haben die Arbeiten einen überraschenden Fortgang genommen und ist Aussicht vorhanden, dass diese schwierige, durch steile Gegenden führende Linie dennoch im nächsten Jahre zur Eröffnung gelangt.

Mit dem Bau der Bayer. Donauthalbahn Regensburg-Ingolstadt wurde begonnen. Bereits sind alle Loose vergeben und obwohl 2 Brücken über die Donau gebaut werden müssen, so will man doch alle Arbeitskraft daran setzen, diese höchst wichtige Linie bis Ende 1873 ihrer Vollendung entgegenzuführen. Durch Errichtung einer Station am Ausgangspunkte des industriellen Laaberthals bei Regensburg wird dasselbe ins Bahnnetz gezogen, was dem Staate eine gute Einnahmsquelle sichert. Auch auf der Bahnlinie von Donauwörth abwärts werden die Arbeitsloose bis Weichering, von wo aus ebenfalls, wie bei Ernsgaden, der Bahnhofbau bei Ingolstadt in Betracht kommt, zur Submission ausgeschrieben werden. Auf dieser Bahnlinie werden die Stationen Rain, Burgheim, Hausen, Neuburg, Rohrenfeld, Weichering und Ingolstadt errichtet werden.

Nächstes Frühjahr schreitet die Bayer. Ostbahngesellschaft zur Detailprojectirung der 12 Stunden langen Bahnlinie von Neukirchen über Vilseck nach Weiden. Die Anlagekosten werden 4 Mill. fl. betragen. Sectionen werden in Sulzbach und Weiden errichtet werden.

Der Bau der Vicinalbahn von Schwaben nach Erding wurde während des heurigen Jahres der Art gefördert, dass mit Bestimmtheit deren Eröffnung im nächsten Sommer erwartet werden kann. Die Bauarbeiten sind für eine Vicinalbahn immerhin bedeutend, da in dortiger Gegend besonders lehmige Erde vorhanden ist. Der Bau der Brücke über die Sempt, sowie 19 Durchlässe geht dem Ende entgegen. Mit den Hochbauten wird begonnen. Die Bahn wird $3^3/_4$ Stunden lang. Die Kosten werden sich auf 500 000 fl., darunter 33 000 fl. für Grunderwerbung und 77 200 fl. für Erdarbeiten belaufen. Stationen werden in Aufhausen und Erding errichtet werden.

Gemäss einer Bestimmung in den zum Vollzug des Gesetzes über die Pfälzer Eisenbahnen vom 29. April 1869 aufgestellten Grundlagen für die Vereinigung der Pfälzischen Eisenbahngesellschaften ist dem Staate für die Dauer der Concessionszeit an den Ueberschüssen, welche von der jährlichen Betriebsrente über die garantirten Zinsen zur Vertheilung einer Dividende verbleibt, ein Antheil in folgenden Verhältnissen eingeräumt; 1) erreicht die Dividende den Betrag von $1^1/_4$ bis $1^3/_4$ Proc. des Actiencapitals der vereinigten Gesellschaften, so erhält der Staat $^1/_4$ Proc. des Actiencapitals; 2) beträgt die Dividende 2—$2^3/_4$ Proc., so erhält der Staat $^1/_2$ Proc. des Actiencapitals; 3) beträgt die Dividende 3 Proc. und darüber, so erhält der Staat die Hälfte des Mehrertrags über 2 Proc. Auf Grund dieser Bestimmungen und mit Rücksicht auf die bisherige Wahrnehmung über die Erträgnisse der Pfälzischen Eisenbahnen hat die Bayerische Staatsregierung zum 1. Male als Ertragsantheil des Staats an dieser Bahn den Betrag von 250 000 fl. per Jahr in das Budget eingestellt.

Wiener Briefe.

♂ Wien, am 31. October. (Vom Eisenbahn-Actienmarkte. Concession Rumburg-Schluckenau. Böhmische Südwestb. Postelberg-Liebenau. Versicherungsmarken. Kriegsentschädigung. Ungar. Staatsbahn. Pressburg-Tyrnau.)

Die Wendung, welche jetzt auf politischem Gebiete im Cisleitanisch-Oesterreich vor sich ging, hat die Börse wieder belebt. Man freut sich über den Sturz des Ministeriums Hohenwarth, wenn man auch keinen Anlass hat, sich einer ungetrübten Freude hinzugeben, denn unsere Machthaber besitzen kein Verständniss für die Richtung der Zeit und deshalb werden die gefährlichen Versuche gemacht, die uns in steter Aufregung erhalten und die geistige und öconomische Entwickelung in Stockung bringen. Wie gesagt, momentan ist man froh, dass Hohenwarth verabschiedet ist. Die Papierwerthe sind aus diesem Grunde gestiegen: Oesterreichische Staatsbahn auf 388, Ferdinands-Nordbahn auf 2110, Kaiser Franz-Josefbahn auf 206, Oesterr. Nordwestbahn 221, Südbahn 192, Carl-Ludwigb. 258, Lemberg-Czernowitz 170. Die anderen Papiere stiegen ebenfalls, aber nicht bedeutend.

Was die weiteren Vorgänge auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens anlangt, resumiren wir sie, wie folgt:

Die „Wiener Zeitung" veröffentlicht die Concessionsurkunde für die Actiengesellschaft der Böhmischen Nordbahn zum Baue und Betriebe einer Locomotiveisenbahn von Rumburg nach Schluckenau, eventuell bis an die Landesgrenze gegen Bautzen zum Anschlusse an die Königlich Sächsische Staatsbahn. Wir entnehmen derselben die folgenden wesentlichen Bestimmungen. Der Bau der Eisenbahnstrecke, welcher von Rumburg nach Schluckenau im Wege der Concurrenz hintanzugeben ist, muss längstens bis Ende des Jahres 1872 vollendet sein, so dass diese Strecke bis zu diesem Zeitpunkte dem öffentlichen Verkehre übergeben werden kann. Für die Erfüllung dieser Verpflichtung hat die Actiengesellschaft der Böhmischen Nordbahn eine Caution im Betrage von 50 000 fl. geleistet. Die Feststellung der Bauzeit für die Fortsetzungsstrecken von Schluckenau bis zur Landesgrenze bleibt dem Abschlusse des Staatsvertrages mit Sachsen in Betreff des Anschlusses in Bautzen vorbehalten. Für diese Eisenbahnstrecke werden von der Staatsverwaltung folgende Begünstigungen gewährt: a) die Befreiung von der Einkommensteuer und der Entrichtung der Coupons-Stempelgebühren, sowie von jeder Steuer, welche etwa durch künftige Gesetze eingeführt werden sollte, auf die Dauer von 20 Jahren; b) die Befreiung von den Stempeln und Gebühren für alle Verträge, Eingaben und sonstigen Urkunden zum Zwecke der Capitalsbeschaffung sowie des Baues und der Instruirung der Bahn bis zum Zeitpunkte der Betriebseröffnung; c) die Befreiung von Stempeln und Gebühren für die erste Ausgabe der Actien und Prioritäts-Obligationen mit Einschluss der Interimsscheine, sowie der bei der Grundeinlösung auflaufenden Uebertragungsgebühr. Die Dauer der Concession wird für die gesammte Böhmische Nordbahn auf 90 Jahre vom Tage der Eröffnung des Betriebs auf der Strecke Rumburg-Schluckenau festgesetzt und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Unter den reifgewordenen Eisenbahnprojecten stehen zwei in Böhmen obenan: Die Böhmische Südwestbahn, welche die Gegenden Wollern, Prachatitz, Pisek, Przibram, Pürglitz, Rakonitz in einer Richtung durchzieht, ferner über Przibram, Dobritz, Königssaal in Prag einmündet, ist eine zur Genüge geprüfte Trace, sodann die Linie Postelberg-Lobositz-Libenau, $18^5/_{10}$ Meilen lang. Das Consortium Graf Harting hat bereits am 12. October d. J. die Detailpläne dem Ministerium überreicht. Die Hauptstationen würden folgende sein: Postelberg, Lobositz, Leitmeritz, Auschan, Böhmisch-Leipa, Niemes, Böhm.-Aicha, Libenau.

Mit 1. November d. J. tritt auf der Böhmischen Westbahn eine Ausgabe von Versicherungsmarken gegen körperliche Unfälle in Kraft. Nach dem Versicherungsreglement wird bei Lösung einer Marke für die Strecke von 1 bis 50 Meilen bei Benützung der I. Wagenclasse 30 kr., der II. 20 kr. und der III. oder IV. 10 kr. bezahlt. Hingegen werden 15 000 fl. bei Benützung der I., 10 000 fl. der II. und 5000 fl. der III. oder IV. Wagenclasse ausbezahlt, wenn der Unfall sofort oder doch während der Erkrankung den Tod herbeigeführt; wenn der Unfall eine lebenslängliche und gänzliche Erwerbsunfähigkeit herbeiführt; endlich wenn der Unfall den Verlust beider Augen, beider Arme oder beider Füsse zur Folge hat; ein Dritttheil der versicherten Summe, wenn der Versicherte durch die erlittene Verletzung lebenslänglich unfähig wird, seinen bisherigen Erwerbszweig so wie vor dem Unfalle fortzubetreiben oder einen gleich gut lohnenden zu ergreifen, welcher Fall auch bei dem Verlust eines Armes oder Fusses angenommen wird.

Die Kriegsentschädigungsfrage für die Oesterr. Bahnen ist endlich geordnet. Wie mitgetheilt wird, haben die Deutschen E.-B.-Verwaltungen die Vorschläge der Oesterr. Bahnen voll acceptirt und erhebt nur noch die Bayer. Staatsbahn einige unwesentliche Schwierigkeiten, die jedoch baldigst beglichen sein werden. Die Entschädigung beträgt in runder Summe 3 Millionen fl., welche unter die einzelnen Gesellschaften nach Verhältniss des erlittenen Schadens zu repartiren sind. Auch die Rücksendung der Wagen geht ungehemmt vor sich und werden die noch ausstehenden 600 in Kurzem heimgebracht sein.

Nach einem dem Ungar. Reichstage vorgelegten Exposé werden im

Laufe des Jahres 1872 folgende Strecken der Ungar. Staatsbahnen fertiggestellt und eröffnet werden: Tarjan-Rutka 24,9, Hatvan-Szolnok 9,7, Füzesabony-Erlau 2,2, Neusohl-Bries 2,8, Theissholcz-Ronitz 4,9, Theissholcz-Vashegy 5,1, Sziget-Szlatina 0,5, Miskolcz-Diosgyör 1 Meile, zusammen 50,9 Meilen. Im Jahre 1872 nicht zu beendende Linien sind: Carlstadt-Fiume 22,9, Gömörer Bahnen 21,3, Pester Verbindungsbahn 1,25, zusammen 45,45 Meilen. Als im Bau begriffene Ungarische Bahnen oder solche, deren Bau im Jahre 1872 begonnen wird, werden 13 Strecken mit 246½ Meilen genannt, hierunter auch die Slavonischen Bahnen mit 40 Meilen. Strecken, die sich noch im Stadium der Verhandlungen befinden, die jedoch wahrscheinlich noch im Jahre 1872 concessionirt werden dürfen, sind: Zapresits-Csakaturn 12, Pest-Neusohl 47, Ofen-Neuszöny 12, Gross-Kikinda-Belgrad 16, Temesvar-Orsowa 22, Arad-Szegedin 12, Pressburg-Tyrnau 12 und Komorn-Göding 20, zusammen 153 Meilen. Es steht demnach nach den beendeten Einleitungen für die nächsten Jahre die Eröffnung von 390½ Meilen Eisenbahnen in Ungarn bevor.

Die Pressburg-Tyrnauer Eisenbahn ist am 29. October für den Preis von 810 000 fl. in den Besitz der Wiener Wechslerbank im Vereine mit einem Consortium, an dessen Spitze der Fürst Windischgrätz steht, definitiv übergegangen.

* Oesterreichische Nordwestbahn. Am 1. November 1871 wird die Strecke der k. k. priv. Oesterr. Nordwestbahn Znaim-Stockerau dem öffentlichen Verkehre übergeben werden. Von dem genannten Zeitpunkte an sind demnach folgende Strecken der Oesterr. Nordwestbahn eröffnet: Jedlersee-Znaim-Iglau-Kolin-Jungbunzlau, Gr.-Wosek-Alt-Paka-Parschnitz, Deutschbrod-Pardubitz und Pelsdorf-Hohenelbe. Die Züge der Oesterr. Nordwestbahn finden in Jedlersee einen directen Anschluss an die Züge der a. p. Kaiser-Ferdinands-Nordbahn von und nach dem Nordbahnhofe in Wien.

Directe Verkehre und Tarifwesen.

Zwischen der Direction der Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft, der Königlichen Eisenbahn-Direction zu Hannover und dem Directorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft ist unter dem Namen: „Berlin-Kölner Eisenbahnverbande" für den directen Personen- und Güterverkehr über die Route Stendal-Lehrte ein neuer Verband gegründet worden. Der directe Güterverkehr dieses Verbandes hat am 1. November d. J. seinen Anfang genommen. Derselbe erstreckt sich auf die Beförderung von Eil- und Frachtgütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen der Bahnlinien Berlin-Lehrte, Stendal-Salzwedel und Wittenberge-Magdeburg einerseits und Stationen der Hannoverschen Staatsbahn (einschliesslich der Südbahn Kreiensen-Cassel), der Köln-Mindener Bahn, der Grossherzoglich Oldenburgischen Bahn, der Niederländischen Staatsbahn und den Stationen der Westfälischen Staatsbahn Emden, Papenburg, Meppen und Lingen andererseits. Die Bahnstrecke Berlin-Stendal-Lehrte kürzt den Weg von Berlin nach Hannover und darüber hinaus um 8¼ Meilen gegen die bisherige Route über Magdeburg ab. Es tritt daher durch die neuen Verbandstarife eine Frachtverringerung ein. Die bezüglichen Tarife sind bei den Stationen der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn käuflich zu haben, und zwar: der Tarif für den Güterverkehr zum Preise von 5 Sgr. per Stück, der Tarif für den Steinkohlen- und Coakstransport von 1 Sgr. pr. Stück. Der Beginn der Personen- und Gepäckbeförderung bleibt vorläufig noch ausgesetzt und wird s. Z. besonders veröffentlicht werden.

Das Directorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft erlässt eine Bekanntmachung, nach welcher vom 1. November ab eine wesentliche Ermässigung der Frachtsätze für den Verkehr zwischen Berlin und Potsdam einer- und Westfalen und dem Rheine andererseits eintritt. Nach derselben sind für die Route über Kreiensen dieselben Frachtsätze, wie über Stendal adoptirt worden.

Vom 1. November treten auch für den directen Güterverkehr von den Stationen der Oesterr. Südbahn Cormons, Görz und Triest nach Deutschland via Brenner-Kufstein neue Tarife in Kraft. Von gleichem Tage an verlieren die unterm 15. August 1869 für Triest via Brenner veröffentlichten Frachtsätze ihre Gültigkeit und hat die directe Abfertigung von Gütern ab Cormons, Görz und Triest nach Stationen der Bayer. Staats- und Ostbahnen via Salzburg bezw. Simbach und Passau zu den Taxen des Oesterr.-Bayerischen Tarifs vom 10. September 1868 zu unterbleiben. Die directen Verkehrsbeziehungen mit Italien via Brenner-Kufstein werden durch Ausgabe neuer mit dem 1. November ins Leben tretender Tarife auf einige am Bodensee gelegene Stationen, dann auf Stationen der Schweizerischen Nordost- und Centralbahn, sowie auf einige Südbadische Stationen ausgedehnt.

Mit dem 1. November treten neue Tarife für den directen Güterverkehr zwischen Stationen der Bayer. Staats- und Ostbahnen einer-, dann Stationen der Tiroler Linien andererseits in Kraft, wogegen gleichzeitig die Tarife für den Bayerisch-Tyroler Güterverkehr vom 1. Mai 1868 nebst sämmtlichen Nachträgen ausser Wirksamkeit gesetzt werden. Bei den Hauptgüterexpeditionen sind diese Tarife pro Exemplar zu 30 kr. zu haben.

Ausland.

Gotthardbahn. Der Reichstag hat am 2. Novbr. folgendes Gesetz, betreffend die St. Gotthard-Eisenbahn, fast einstimmig angenommen:

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preussen etc.

verordnen im Namen des Deutschen Reichs, nach erfolgter Zustimmung des Bundesraths und des Reichstags, was folgt:

§ 1. Der Kaiser wird ermächtigt, dem zwischen Italien und der Schweiz am 15. October 1869 über die Herstellung und Subventionirung der Gotthardbahn abgeschlossenen Staatsvertrage beizutreten und dem Unternehmen eine nach Massgabe des Art. 17 des Vertrages zahlbare Subvention in Höhe von zwanzig Millionen Francs, einschliesslich der von Deutschen Regierungen und Eisenbahngesellschaften zu erwartenden Zuschüsse, zuzusichern.

§ 2. Das Bundesgesetz vom 31. Mai 1870 betreffend die St. Gotthard-Eisenbahn (Bundesgesetzbl. S. 312.), tritt ausser Wirksamkeit.

Motive

Durch das Bundesgesetz vom 31. Mai 1870 (B. G. Bl. S. 312) wurde das Bundes-Präsidium ermächtigt, dem zwischen Italien und der Schweiz am 15. October 1869 über die Herstellung und Subventionirung der Gotthardbahn abgeschlossenen Staatsvertrage beizutreten und dem Unternehmen eine nach Massgabe des Artikels 17 jenes Vertrages zahlbare Subvention in Höhe von zehn Millionen Francs, einschliesslich eines Zuschusses Preussischer Eisenbahngesellschaften im Betrage von zwei Millionen Francs, zuzusichern.

Diese Ermächtigung beruhte auf der Erwägung, dass die Bedeutung der seit einer Reihe von Jahren angestrebten directen Eisenbahnverbindung zwischen der Schweiz und Italien über jene zwei zunächst betheiligten Länder weit hinausreiche und für einen grossen Theil des übrigen centralen Europas, insbesondere aber für das westliche und südwestliche Deutschland, so sehr hervortrete, dass das Unternehmen sich als ein internationales im weiteren Sinne darstelle, dessen materielle Unterstützung durch Deutschland in den internationalen, politischen und commerziellen Verhältnissen, sowie in der Höhe des veranschlagten, zu den finanziellen Kräften der beiden zunächst betheiligten Länder ausser Verhältniss stehenden Kosten ihre Begründung finde.

Die in Bezug auf die Herstellung der Alpenbahn gepflogenen Verhandlungen haben eine gedrängte Darstellung in der beiliegenden Denkschrift gefunden. Diese Verhandlungen, als deren erstes Ergebniss die Entscheidung über die unter den zunächst Betheiligten lange Zeit streitig gewesene Richtung der Alpenbahn durch die Wahl des Gotthardpasses hervortrat, erlangten einen vorläufigen Abschluss durch die im Herbst 1869 zu Bern stattgehabte internationale Konferenz, in welcher, unter der Betheiligung von Delegirten der Schweiz, Italiens, des Norddeutschen Bundes, Württembergs und Badens, die Ausführbarkeit des Unternehmens in einer sehr eingehenden Weise geprüft und ausser Zweifel gestellt, die Höhe des Anlagekapitals auf 187 Mill. Francs veranschlagt und die dem Unternehmen zur Sicherung der Ausführung nothwendige Subvention auf 85 Millionen Francs berechnet wurde. Diese internationale Konferenz hatte zugleich den Eingangs erwähnten — der Denkschrift gleichfalls angefügten — Vertrag vom 15. October 1869 zur Folge, Inhalts dessen zur Deckung der Subvention von der Schweiz 20 Mill., von Italien 45 Millionen übernommen, die Beschaffung des Restes aber von Deutschland erwartet wurde.

Der Norddeutsche Bund ist diesem Vertrage auf Grund des Gesetzes vom 31. Mai v. J. durch eine am 20. Juni v. J. abgeschlossene Convention beigetreten und hat in derselben, neben der Uebernahme einer Subvention auf Höhe von 10 Millionen Francs, zugleich die Zusage ertheilt, die Schritte der Schweiz und Italiens zur Erlangung der auf 85 Millionen bemessenen Totalsumme der Subvention zu unterstützen und insbesondere seine guten Dienste den Bemühungen zu leihen, welche darauf gerichtet sind, den von Deutschland beanspruchten Theil der Subvention sicherzustellen.

In den Artikeln 2 und 3 der Convention wurde hierfür eine Frist bis zum 31. Januar d. J. mit der Maassgabe vereinbart, dass, wenn bis dahin die Subventionssumme durch Deutschland nicht gesichert sein sollte, die Convention sowohl als auch der Schweizerisch-Italienische Vertrag vom 15. October 1869, dessen Ratification von vornherein bis zur Beschaffung der vollen Subventionssumme hinausgeschoben war, als nicht geschlossen zu betrachten wäre. Da indessen die behufs Completirung der Subventionssumme eingeleiteten Verhandlungen durch den Deutsch-Französischen Krieg unterbrochen wurden, so wurde die vorerwähnte Frist durch einen zwischen dem Norddeutschen Bunde, Italien und der Schweiz vereinbarten und am 15. Januar d. J. in Bern vollzogenen Additionalact mit gleicher Folge bis zum 31. October d. J. verlängert.

Der Subsidienantheil der Schweiz ist nach Mittheilungen der Schweizerischen Bundesregierung vollständig gedeckt, die Italienische Regierung ist durch die im Monat Juni d. J. ausgesprochene Zustimmung ihres Parlaments in den Stand gesetzt, die durch den Vertrag vom 15. October 1869 eingegangenen Verpflichtungen zu erfüllen, und nachdem unterm 10. October 1871 zwischen der Vereinigung Schweizerischer Cantone und Eisenbahngesellschaften zur Erstrebung einer Gotthardbahn, und deutschen Bankinstituten ein Vertrag über die Beschaffung des Baukapitals für die Gotthardbahn durch Bildung eines aus einer Gruppe von Schweizerischen Eisenbahngesellschaften, Bankinstituten und Bankhäusern, einer Gruppe von Italienischen Bankinstituten und Bankhäusern und einer Gruppe von Deutschen Bankinstituten und Bankhäusern bestehenden, internationalen Consortiums, sowie über die Constituirung der Gotthard-Eisenbahn-Gesellschaft in der Voraussetzung der rechtzeitigen Ratification, des die Subvention von 85 Millionen sicherstellenden Staatsvertrages abgeschlossen ist, ist es allein die Bewilligung der von Deutschland erwarteten 20 Millionen, von welchen die Sicherung des für die wirthschaftlichen und politischen Interessen Deutschlands so überaus wichtigen Unternehmens abhängt.

In den vom Norddeutschen Bunde durch das Gesetz vom 31. Mai v. J. übernommenen 10 Millionen Francs waren mit einbegriffen: 1) ein Beitrag von 1 500 000 Francs, dessen Hergabe die Königlich Preussische Regierung als Eigenthümerin einiger in den westlichen Provinzen belegenen Bahnen zugesagt hatte, 2) ein Beitrag von 2 000 000 Francs, welcher mit je 1 000 000 Francs von den Verwaltungsorganen der Bergisch-Märkischen und Rheini-

schen Eisenbahn-Gesellschaft in Anerkennung ihres speciellen Interesses an dem Zustandekommen des grossen Werkes zugesichert war. Ausserdem haben aus gleicher Veranlassung die Verwaltungsorgane der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft dem Reiche 1 000 000 Francs zur Verfügung gestellt.

Da die Hessische Ludwigsbahn und die Pfälzischen Bahnen ganz besonders berufen sind, an den durch die Hebung des Verkehrs und der Rentabilität zu erwartenden Vortheilen einer Alpenbahn theilzunehmen, so sind dieselben zu einer entsprechenden pekuniären Leistung aufgefordert worden, und es ist diese Leistung im Betrage von zusammen 2 000 000 Francs, als gesichert zu betrachten.

Von den Deutschen Regierungen hatte ausser den, dem früheren Norddeutschen Bunde angehörigen, nur die Grossherzoglich Badische Regierung eine Theilnahme an der Subvention und zwar auf Höhe von 3 000 000 Francs zugesichert. Es ist von derselben auch unter den gegenwärtigen Verhältnissen dieser Betrag zu erwarten und es ist deshalb für Baden ein Präzipuum von 2 717 000 Thlr. in Ansatz zu bringen, welches sich durch die Matrikularbeiträge zur Summe von ungefähr 3 000 000 Francs vervollständigen würde.

Eine gleich hohe Summe von 2 717 000 Francs erscheint als besonderer Beitrag für die Eisenbahnen in Elsass-Lothringen gerechtfertigt, indem diese in Vereinigung mit den Pfälzischen Bahnen und der Hessischen Ludwigsbahn auf dem linken Rheinufer eine den Badischen und Hessischen Staatsbahnen parallel laufende Verbindung zwischen der Schweiz und der Preussischen Rheinprovinz, beziehungsweise Belgien, Holland und England herstellen und wenigstens einen Theil des sich zwischen diesen Ländern bewegenden Verkehrs aufnehmen, dadurch aber auch an den Erträgnissen Theil nehmen werden, zu denen das grosse Unternehmen durch seine Rückwirkung auf die Rentabilität der seinem Verkehrsgebiet angehörenden Bahnen berechtigt.

Durch diese speciellen Beisteuern würden 11 934 000 Francs gedeckt werden und von den durch Deutschland aufzubringenden 20 000 000 Francs noch 8 066 000 Francs von dem Reiche zu übernehmen sein.

Die in der internationalen Konferenz getroffene Vereinbarung geht, wie aus der Denkschrift erhellt, dahin, den über die Herstellung und Subventionirung der Gotthardbbahn einzugehenden Vertrag lediglich zwischen den betheiligten Staaten abzuschliessen und weder Gesellschaften noch andere Corporationen als Contrahenten zuzulassen. Es erscheint daher auch nur als eine Consequenz dieser Vereinbarung, wenn der § 1 des Gesetzentwurfs den Beitritt zu dem zwischen Italien und der Schweiz abgeschlossenen Vertrage, sowie die Zusicherung einer Subvention Namens des Deutschen Reiches in Aussicht nimmt.

Diese materielle Unterstützung selbst rechtfertigt sich durch die Bedeutung, welche das ohne Subventionen nicht herzustellende Unternehmen für die wirthschaftlichen und politischen Interessen des Reiches besitzt.

Diesem Gesichtspunkte gegenüber würde auch eine alle Einzelheiten erschöpfende Abwägung des besonderen Interesses der verschiedenen Bundesstaaten um so weniger am Platze sein, als den hervorragenden Sonder-Interessen durch die besonderen Zuwendungen Rechnung getragen wird und die Subsidien, selbst wenn sie nur einen geringen oder gar keinen Zins tragen sollten, keineswegs als Opfer anzusehen sind, vielmehr ihre volle Ausgleichung in der Hebung der wirthschaftlichen Interessen Deutschlands finden werden.

Die Höhe des in Gemässheit des Artikels 17 des Vertrages vom 15. Oct. 1869 in 9 bis 10 Jahresraten zu zahlenden Antheils an der Total-Subvention dürfte gegenüber der Bedeutung des Unternehmens für die Deutschen Interessen und in Rücksicht auf die in Aussicht gestellten, zur Reichskasse einzuziehenden besonderen Beisteuern als eine angemessene sich darstellen.

Die durch den § 2 des Gesetz-Entwurfs ausgesprochene Aufhebung des Bundes-Gesetzes vom 31. Mai 1870 ist nine natürliche Folge der Annahme des § 1.

Eine beigefügte Denkschrift* giebt einen geschichtlichen Ueberblick über die Vorstudien etc. für die Harstellung einer directen Eisenbahnverbindung zwischen Deutschland und Italien u. s. w., einen Auszug aus dem Schlussprotokoll vom 13. October 1869, und theilt den zwischen der Schweiz und dem Könige von Italien am 15. October 1869 abgeschlossenen Vertrag im Wortlaut mit.

Am 31. October wurden bereits die Ratificationen des Uebereinkommens betreffend den Beitritt Deutschlands zum Schweizerisch-Italienischen Vertrage über den Bau der Gotthardbahn zwischen dem Bundespräsidenten, dem Deutschen und dem Italienischen Gesandten ausgetauscht.

Von der ständigen Gotthard-Commission sind nach der B. B. Z. in der Versammlung zu Luzern am 23. October folgende Beschlüsse, betreffend die Verwaltung des Gotthardbahn-Unternehmens, gefasst: 1) Die Gesellschaft ist von einem aus 25 Mitgliedern bestehenden Verwaltungsrath verwaltet, von denen 15 in der Schweiz wohnende Schweizer sein sollen. 2) Der Verwaltungsrath wählt aus seiner Mitte eine aus drei Mitgliedern bestehende Direction nebst zwei Suppleanten. Die Bestimmungen über die Dauer der Amtsverrichtungen des Verwaltungsraths während der Bau- und Betriebsperiode sind nach Analogie anwendbar auf die Mitglieder der Direction und der Suppleanten. Für die Gültigkeit der Beschlüsse der Direction ist die absolute Mehrheit ihrer Mitglieder nothwendig. 3) Die Amtsverwaltungen des Verwaltungsrathes sind folgende: a. Die Wahl der Mitglieder, des Präsidenten und der Suppleanten der Direction; b. die Billigung der von der Direction beschlossenen Anordnungen; c. die Feststellung des Gehalts der Angestellten mit festem Gehalt, sobald dasselbe 5000 Frcs. übersteigt; d. die Ernennung des Chef-Ingenieurs und des Chefs des Rechnungs-Revisionsbureau's; e. die Stellung der Anträge in der General-Versammlung betreffend alle Beschlüsse, hinsichtlich deren dieser Versammlung statutengemäss die Competenz zusteht; f. die Annahme der Trace, soweit es sich um die allgemeine Richtung der Bahn und des von den Bahnhöfen einzunehmenden Platzes handelt; g. die Billigung der Verträge, betreffend die Herstellung der Bahn, wenn es sich um einen Betrag von mehr als zwei Millionen handelt, sowie der Verträge, welche mit den Cantonal-Regierungen oder anderen Eisenbahn-Compagnien abgeschlossen werden und von Wichtigkeit sind, vorbehaltlich aller der General-Versammlung statutengemäss zustehenden Rechte; h. die Feststellung der Normaltaxen für Personen- und Waaren-Transport, abgesehen von den Taxen von transitivem oder exceptionellem Charakter; i. die Feststellung des Regulativs für den Reservefonds, sowie die Bestimmung der Summen, welche ihm jährlich zufliessen müssen oder aus ihm herauszuziehen sind; k. die Feststellung der den Actionären zu bewillligenden Dividenden; l. die Vorlegung des jährlichen Rechenschaftsberichtes und der Rechnungen in der Generalversammlung, die Feststellung der Zahlungen auf die Capitalactien; m. die Bestimmung der Zahlungstermine und der Daten der Einzahlungen auf die vier Serien der Capitalobligationen von 68 Millionen, welche das Gründungskapital auf sich genommen, sowie den eventuellen Erlass einer Erklärung, betreffend die Verminderung dieses Capitals; n. die Beschlüsse, betreffend die totale oder partielle Zurückzahlung der Anleihen; o. die Abschliessung neuer Anleihen, soweit dieselben nicht Sache der Generalversammlung sind und es sich nicht einfach um augenblickliche Anleihen von nicht mehr als zwei Millionen Frcs. handelt; p. die Beschlüsse, welche in die Competenz der Direction fallende Fragen betreffen, die diese aber dem Verwaltungsrathe vorzulegen für passend erachtet. 4) Alle Maassregeln zur Verwirklichung des Zweckes der Gesellschaft sind Sache der Direction, soweit sie in Uebereinstimmung mit den Statuten, und nicht der Generalversammlung oder dem Verwaltungsrathe vorbehalten sind. Die Direction stellt dem Verwaltungsrathe Anträge, betreffend die statutengemäss zu fassenden Beschlüsse und die der Generalversammlung statutengemäss vorzulegenden Fragen. Sie führt die Beschlüsse der Generalversammlung und des Verwaltungsrathes aus. Sie repräsentirt die Gesellschaft gegenüber Dritten. 5) Der Präsident des Verwaltungsrathes kann nicht Mitglied der Direction der Gotthardbahn noch der Direction eines anderen Eisenbahn-Unternehmens sein. Die Function eines Mitgliedes der Direction der Gotthardbahn ist unvereinbar mit derjenigen eines Mitgliedes der Direction einer andern Eisenbahn-Gesellschaft. Nach dem Bau und während des Betriebes sind die Functionen eines Mitgliedes des Verwaltungsrathes einer Eisenbahn ebenfalls unvereinbar mit denjenigen eines Mitgliedes der Direction des Gotthard-Unternehmens. 6) Der Sitz der Gesellschaft ist Luzern. (Luzern hat für den Bau der Gotthardbahn ausser dem bereits gezeichneten Beitrage noch 250 000 Frcs. bewilligt und ist hierdurch nunmehr der von der Schweiz aufzubringende Antheil von 20 Millionen gedeckt.)

Rumänische Eisenbahnen. Der in Bukarest erscheinende officielle „Monitrul" theilt den Wortlaut des bekannten Verdicts des Schiedsgerichts in der Rumänischen Eisenbahn-Angelegenheit mit. Die Entscheidungsgründe stützen sich zumeist auf den Artikel 23 der Concessionsurkunde, welcher bestimmt, dass, wenn die für den Beginn und die Vollendung der Bahnarbeiten festgesetzten Termine abgelaufen sind und eine Verzögerung eintritt, die nicht durch Gründe der Vis major gerechtfertigt werden könne, die Concession aufgehoben werden solle. „Da nun", so schliesst das Schiedsgericht weiter, „jener Termin für die Linie Bukarest-Galatz am 18. Juni 1871 abgelaufen ist und sowohl aus den Berichten der Enquêtecommissionen, als auch aus dem Protocolle des am 30. März niedergesetzten Schiedsgerichtes erhellt, dass die Strecke Galatz-Bukarest in einem solchen Zustande sich befindet, dass sie von der Regierung nicht übernommen werden kann und dass die Concessionäre den Bau eingestellt haben, ohne dafür genügende Rechtfertigungsgründe beizubringen; da ferner der Termin für die Linie Galatz-Roman am 18. December abläuft, dieselbe jedoch ohne ausgebaut zu sein, von den Concessionären verlassen worden ist; in Anbetracht, dass die Linie Bukarest-Barciarova sich noch im Stadium eines Projectes befindet; dass die Concessionäre selbst in einer Depesche des Dr. Strousberg vom 24. Februar die Arbeiten für nicht vollendet erklären, die Wiederaufnahme derselben aber an willkürliche Bedingungen knüpfen, dass das Verschwinden des Depositums in Berlin, zusammen mit der Weigerung der Concessionäre, die fälligen Couponszinsen an die Obligations-Besitzer zu bezahlen, jeden Werth der festgesetzten Termine vollständig aufhebt; dass die Concessionäre erklärt haben, den Bau nicht mehr unter den ursprünglichen Bedingungen der Concession weiterführen zu können; aus diesen Motiven und auf Grund des obengenannten Artikels 23 erklärt das Schiedsgericht die Concession Strousbergs für aufgelöst, ohne dadurch den sonstigen Entschädigungsansprüchen des Rumänischen Staates gegen Dr. Strousberg nnd dessen Consortium zu präjudiciren."

Die drei Schutz-Comités in der Rumänischen Angelegenheit in Breslau, Berlin und Wien haben, dem Vernehmen nach, unter Bezugnahme auf die Publication des Staatscommissars Rosetti und auf die Artikel 4, 5 und 6 des Rumänischen Eisenbahngetzes vom 17/29. Juli, resp. auf die darin angezogenen Bestimmungen der Rumänischen Eisenbahn-Concession eine gleichlautende Erklärung an die Fürstliche

* Siehe Jahrg. 1871 Nr. 25 S. 483 unserer Zeitung. Die Red.

Regierung in Bukarest zu Händen des Ministers Cretzulesco ergehen lassen, durch welche sie sich in formeller Weise als die einzigen Organe der Obligationsbesitzer bereit erklären, in die Rechte und Pflichten der Concessionäre zu treten und die Bildung der Actiengesellschaft für die Rumänischen Bahnen in die Hand zu nehmen.

Serbische Eisenbahnen. Der Präliminarvertrag zwischen der Serbischen Regierung einer- und Bevollmächtigten des Baron Hirsch andererseits ist zu Stande gekommen. Die Bahn wird gemeinschaftlich vom Baron Hirsch und der Regierung gebaut. Die Letztere leistet 60 000 Frcs. per Kilometer zur Kostendeckung, wäsrend Hirsch den Rest zum Bau aufbringt; jedoch darf der Kilemeter nicht über 226 000 Frcs. su stehen kommen. Da nun die Länge der Linie auf ca. 220 Kilometer berechnet, so trägt die Regierung zu den Baukosten ca. 13 Millionen Frcs., Baron Hirsch ca. 37 Millionen Frcs. bei. Die zum Zwecke der Geldbeschaffung vom Concessionär zu emittirenden Actien werden vom Staate nicht garantirt. Es ist dies ein grosser schwerwiegender Vortheil, dessen Erlangung der Regierung gewiss Mühe genug gekostet hat. Die Einkünfte sind unter beide Theile zu vertheilen, jedoch so, dass dem Unternehmer 20 645 Frcs. per Kilometer und Jahr gesichert werden. Die Interessen des Actiencapitals in der Höhe von 6 Proc. und die Amortisation (1/2 Proc. jährlich) müssen davon bessritten werden. Vom Rest der Einkünfte erhält die Regierung 6 Proc. Zinsen auf ihren Capitalsantheil, worauf der eventuell noch erübrigende Rest so vertheilt wird, dass Hirsch zwei Drittel, die Regierung aber ein Drittel erhält. Die Bahn muss innerhalb drei Jahre fertig werden. Eben innerhalb dieses Zeitraumes muss die Salonische Bahn im Anschlusse an die Serbischen Linien fertig werden. Sollte die Pforte den günstigsten Anschlusspunkt (bei Alexinatz oder Zankorva-Klissua) innerhalb vier Monaten nach Unterzeichnung des definitiven Vertrages nicht bewilligen, so wird die Abmachung eo ipso annullirt. Die Direction der Serbischen Bahn muss in Belgrad residiren. Als Caution hat Hirsch eine Million Frcs. zu erlegen. Der Vertrag wird erst durch die Annahme der Skopschtina perfect.

—r— Italien. (Sardinsche Bahnen). Am 3. September fand die Betriebseröffnung der 24 Kilom. langen Stcecke Villasor-San Gavino statt, welche die Linie Cagliari-Villasor nordwärts nach Oristane fortsetzt. Als Stationen der neu eröffneten Strecke werden genannt: Serramanna, Samassi, Sanluri und S. Gavino.

Technisches.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. Versammlung am 10. October 1871. Vorsitzender Herr Weishaupt, Schriftführer Herr Streckert. Herr Wöhler besprach die Einführung eines einheitlichen Güterwagens auf sämmtlichen Deutschen Eisenbahnen als Mittel, dem vielfach zu Tage getretenen und in den Verkehr sehr störend eingreifenden Mangel an Eisenbahnwagen für die Zukunft vorzubeugen. Der Mangel hat zum Theil und beispielsweise jetzt seinen Grund in ungewöhnlichen Ereignissen, zum Theil ist derselbe aber auch darin begründet, dass die Eisenbahnen in ihrer Entwickelung überraschend fortgeschritten sind und deshalb mitunter ungenügende Vorbereitungen trafen. Gegenwärtig habe fast jede Bahnverwaltung ihre besonderen Wagenconstructionen und es sei nicht einmal sicher, dass die augenblicklich geltende Construction für die nächste Beschaffung maassgebend bleibe, sodann gestatte das gebräuchliche Submissionsverfahren den Wagenfabrikanten nicht, irgend welche Theile im Vorrath zu beschaffen, so dass bei jedem Auftrage mit der Bestellung des erforderlichen Materials, als Stabeisen, Formeisen, Blechen, Achsen, Räder etc. erst begonnen werden müsse. Hierdurch werden unter gewöhnlichen Verhältnissen 2 bis 3 Monate verloren, zu welchen noch weitere 4 Wochen durch die Anfertigung der nöthigen Schmiedestücke treten; diese 3 bis 4 Monate Zeitverlust wachsen unter den jetzt obwaltenden Verhältnissen, wo alle Hüttenwerke und Werkstätten mit Arbeiten überhäuft sind und der Wagenmangel auf den Eisenbahnen Verzögerungen in der Versendung der Materialien herbeiführt, noch erheblich und naturgemäss mit der Grösse des Wagenmangels. Durch das Vorhandensein einer einheitlichen Wagenconstruction würde jeder Wagenfabrikant von einiger Bedeutung alle Theile zu dem Wagen bis zum Zusammenstellen fertig vorräthig halten können und es dann möglich sein, 3 bis 4 Wochen nach Ertheilung eines Auftrages mit der Ablieferung der Wagen zu beginnen. Es sei nur mässig veranschlagt, wenn man sage, dass die Preussischen Fabriken allein innerhalb 3 Monaten nach der Bestellung 5000 Wagen liefern würden und mit monatlich 2000 Wagen noch einige Zeit fortfahren könnten, ohne sich übermässig anzustrengen. In dieser raschen Lieferung, welche dem Bedarfe sofort folgen kann, liege eine sichere Gewähr gegen jeden Wagenmangel; dabei würde die Sorgfalt der Ausführung sich nicht nur nicht vermindern, sondern entschieden gewinnen, denn die mit Sicherheit vorauszusehende viel tausendfache Wiederholung gestatte es, für die Fabrikation fast jedes einzelnen Stückes mechanische Vorrichtungen herzustellen, welche eine vollendete Uebereinstimmung und Genauigkeit zu Wege bringen und somit das Zusammenstellen in hohem Grade erleichtern, also auch beschleunigen. Dass die Wagen bei einer einheitlichen Construction nicht allein rascher und besser, sondern auch billiger hergestellt werden können, sei ebenfalls leicht zu beweisen. Schon in der erwähnten Vervollkommnung der Fabrikationsmittel liege eine grosse Ersparniss; durch die genaue Vorherbestimmung der Dimensionen der einzelnen Eisen- und Holztheile werde das Eisen nicht mehr in Stangen und die Hölzer nicht mehr in Stücken, von denen mehr oder weniger grosse Theile abfallen, sondern gleich in solchen Dimensionen geliefert werden, welche genau der Verwendung entsprechen. Es würden sich besondere Werkstätten für einzelne Wagentheile etabliren und diese als Handelsartikel auf den Markt bringen. Der erste zum einheitlichen Wagen absolut nothwendige Schritt sei die Feststellung einer einheitlichen Achse. Es giebt jetzt wenig Bahnen, welche nicht zwei oder mehr Sorten Wagenachsen im Gebrauch haben, jedenfalls sei die Zahl der verschiedenen Achsen grösser, als die Zahl der Bahnen; diese Mannigfaltigkeit dürfte aus der Unsicherheit hervorgegangen sein, in welcher man viele Jahre über die richtige Construction der Achsen schwebte. Betrachteten sich die einzelnen Bahnen nicht als ein für sich abgeschlossenes Ganze, sondern als einen Theil des grossen Deutschen Eisenbahnnetzes, von welchem sie nach allen Richtungen abhängig sind und zwar um so mehr, je mehr sie ihre Aufgabe im volkswirthschaftlichen Sinne erfüllen, so würden sie gewiss ebensowenig die erwähnte Vielfältigkeit der Achsen beibehalten, als dies der Fall sein würde, wenn sich die Verwaltungen des ganzen Deutschen Eisenbahnnetzes sich in einer Hand befänden. Die Zahl der Güterwagen, welche für sämmtliche Deutsche Eisenbahnen jährlich beschafft wird, betrage ungefähr 10 bis 15 000 Stück mit 20 bis 30 000 Achsen und doch dürfte wohl keine Deutsche Bahn existiren, welche 30 000 gleiche Achsen hat. Bezüglich der Feststellung der einheitlichen Achse würde diejenige, welche in der grösseren Zahl vorhanden ist, das meiste Anrecht haben, als solche angenommen zu werden und geschehe dies, so würden dadurch die vorangeführten Zahlen auch schon für die ersten Jahre sehr überwiegend zu Gunsten der einheitlichen Achse wachsen. Weiter sei für die Bildung eines einheitlichen Wagens dessen Tragfähigkeit, Länge und Radstand festzusetzen (es werde hierbei nur von zweiachsigen Wagen ausgegangen). Die Tragfähigkeit von 200 Ctrn. sei fast allgemein angenommen; der Radstand des überwiegend grössten Theiles betrage 12 Fuss Preuss. oder wenig davon abweichend, die Kastenlänge belaufe sich meistens auf 21 bis 22 Fuss, wobei sich für Durchschnittsgüter ein gutes Verhältniss zwischen Eigengewicht und Ladungsfähigkeit des Wagens erreichen lässt und für das die allgemein eingeführten 9 Zoll hohen eisernen Langträger der Untergestelle noch eine genügende Stabilität geben. Es seien mithin durch die Praxis die Grenzen schon sehr nahe gezogen, so dass die Normirung von Tragfähigkeit, Radstand und Länge der Wagen leicht bewirkt werden könne. Mit der Festsetzung einer einheitlichen Achse, der Tragfähigkeit, des Radstandes und der Länge der Güterwagen dürften die obligatorischen Bestimmungen als abgeschlossen zu betrachten sein. — Allgemeinen Eingang dürfte dem einheitlichen Wagen dadurch am Leichtesten und ohne Zwang auszuüben, zu verschaffen sein, dass eine unter staatlicher Autorität zusammenberufene Commission anerkannt tüchtiger Eisenbahn-Techniker und Betriebsbeamte, unter den vorhandenen Wagenconstructionen eine als die zweckmässigste auswähle; diese Commission dürfte nichts zu erfinden und neu zu machen, wohl aber würde sie sich über die Anforderungen zu einigen haben, welche an einen guten Güterwagen zu stellen sind. Dieselben würden zunächst, abgesehen von der unbedingt vorauszusetzenden Stabilität und Sicherheit der Construction in einem möglichst geringen Eigengewicht und den geringsten Herstellungskosten bei längster Dauer des Wagens bestehen müssen. Es ist nicht zweifelhaft, dass unter den vielen auf den Deutschen Eisenbahnen laufenden Wagenconstructionen sich solche befinden, welche den hiernach gestellten Anforderungen entsprechen, doch dürfte vielleicht der Forderung in Bezug auf die geringsten Herstellungskosten bei längster Dauer etwas mehr genügt werden können. — Die Erreichung der geringsten Herstellungskosten fällt naturgemäss mehr den Fabrikanten zu und deshalb möchte es sich empfehlen, auch den Fabrikanten als Constructeur zur Concurrenz zuzulassen. Ein möglichst freien Spielraum lassendes Programm, die Aussicht, dass danach gebaute Wagen angekauft werden und die Zusicherung einer grösseren Bestellung im Falle der gelieferte Wagen für die einheitliche Construction gewählt werden sollte, würde wahrscheinlich die Mehrzahl der Fabriken veranlassen, einer Aufforderung, binnen sechs Monaten einen oder einige bedeckte und offene Güterwagen zur Wahl zu liefern, Folge zu leisten. Die Achsen zu den Wagen müsste der Staat liefern. Dass ein so gewonnener einheitlicher Wagen nicht obligatorisch wäre, würde seinen Nutzen nicht beeinträchtigen, wohl aber noch denjenigen Fortschritt fördern, welcher in der subtilsten Ausbildung der Details liegt. — Es würde dann jedes einzelne Stück hinsichtlich seiner Dimensionen sowohl, als hauptsächlich seiner Form der schärfsten Prüfung unterworfen werden und daraus nach und nach ein Wagen hervorgehen, an dem kein überflüssiges Stück, kein unnützes Gewicht, keine unpractische Form zu finden wäre, kurz es würde diejenige Vollendung erreicht werden, welche nur das andauernde Zusammenwirken vieler Kräfte an einem Ziele zu schaffen vermag.

Der Vorsitzende eröffnete die Discussion über diesen Gegenstand mit dem Bemerken, dass, wenn auch der Einführung des Musterwagens mancherlei Bedenken entgegenständen und die Ansichten

hierüber sehr auseinander gingen, weil sehr bald wieder und wieder Aenderungen nothwendig oder zweckmässig erscheinen dürften, es doch der grossen Wichtigkeit der Sache entsprochen haben würde, die Frage des einheitlichen Güterwagens auf den Techniker-Versammlungen der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen zur Sprache zu bringen und einen Beschluss der Verwaltungen darüber herbeizuführen. Die weitere sehr ausgedehnte Discussion, an welcher sich vorwiegend die Herren Wiebe, Wöhler, Henning und der Vorsitzende betheiligten, führte im Ganzen zu der Ansicht, dass es wünschenswerth sei, in Bezug auf die Form und Stärke der Achse, die Grösse des Radstandes, Länge der gewöhnlichen Güterwagen und deren Tragfähigkeit eine Uebereinstimmung herbeizuführen. — Der Vorsitzende hob noch die grosse Wichtigkeit der angeregten Frage hervor, indem er erwähnte, wie insbesondere die gegenwärtigen umfangreichen Bestellungen, welche sich bei den Preussischen Eisenbahnen in diesem Jahre auf rot. 720 Locomotiven, 700 Personen- und 18 000 Güterwagen aller Art beliefen und einen Werth von rot. 30 Millionen Thalern repräsentiren, in kürzerer Zeit auszuführen möglich gewesen sein würde.

Der Vorsitzende sprach hierauf anschliessend an die in der vorigen Versammlung über den Mangel an Betriebsmaterialien gemachten Erörterungen nunmehr über die Unfälle auf den Eisenbahnen. Der gute Ruf, dessen die Deutschen Eisenbahnen in Bezug auf Sicherheit der Beförderung seither gehabt, habe in der letzten Zeit bedeutend abgenommen, denn es seien nicht nur mehr Beamte, sondern auch mehr Reisende wie in den früheren Jahren um das Leben gekommen. Die grössere Zahl und zwar $^3/_4$ der Unfälle seien durch das Aufeinanderfahren von Zügen herbeigeführt worden und zwar theils beim Einfahren in die Bahnhöfe mit oder ohne Erlaubniss der Stationsbeamten, theils in Folge zu raschen resp. unvorsichtigen Fahrens, oder in Folge falscher Weichenstellung. Durch das Einführen der Blocksignale würde die Sicherheit der Fahrten wesentlich gefördert werden. Eine Vorschrift, welche die raschere Einführung derselben herbeiführen werde, sei auch im Bundes-Polizei-Reglement für die Sicherung des Betriebes auf den Deutschen Eisenbahnen enthalten, wonach nur ein Fahren der Züge in bestimmten Distanzen gestattet sei. Sodann erscheine es nothwendig, die Einführung der Bahnhofsabschlusssignale sobald als möglich überall herbeizuführen.

Herr Siemens gab einige Mittheilungen über die von ihm construirten Apparate zum Blocksystem und deren Einrichtung, wonach es dem Bahnwärter nicht möglich ist, das Fahrsignal zu geben, bevor der Zug die nächstfolgende Station passirt hat und auf derselben durch eine mechanische Vorrichtung, wobei die dortige Strecke blokirt wird, der vorhergehende Signalapparat dem Wärter wieder stellbar gemacht wird. — Von vielen Bahnverwaltungen seien jetzt die Apparate bestellt worden, doch sei es ihm nicht möglich, dieselben so rasch als verlangt würde zu liefern, so dass wohl in diesem Jahre nur noch wenige zur Aufstellung gelangen dürften.

Der Vorsitzende erwähnte weiter, dass, soweit bis jetzt bekannt geworden, bei den Unfällen in Folge falscher Weichenstellung eine Ueberlastung der Weichensteller nicht stattgefunden habe, im Gegentheil wären einige Unfälle dadurch herbeigeführt, dass die Weichensteller, ohne durch andere Beschäftigung in Anspruch genommen oder ermüdet zu sein, sich unaufmerksam gezeigt hätten. Eine grössere Sicherheit für den Betrieb würde vornehmlich durch den Ausbau des zweiten Geleises erreicht werden. Bei uns würden die Bahnen, auch wenn sie einen grossen Verkehr erwarten lassen, in der ersten Zeit nur eingeleisig betrieben, während in England und Frankreich die Zahl der von vornherein doppelgeleisig hergestellten Bahnen sehr bedeutend sei. Dabei betrage die Einnahme der Bahnen in Preussen durchschnittlich 75 000 Thlr. pro Meile, stehe also gegen die Einnahme Englischer Bahnen von 82 000 bis 90 000 Thlr. und der Französischen von rot. 85 000 Thlr. nicht sehr zurück. Nur bei 2 Unfällen sei wahrscheinlich der ungenügende Zustand des Bahngestänges die Veranlassung gewesen. Bezüglich des Bahngestänges sei von den Verwaltungen im Allgemeinen sehr viel gethan worden, um dasselbe in einem guten Stande zu erhalten und mit den bewährten Neuerungen zu versehen. Die durch das schadhafte Material, Achs- und Reifenbrüche etc. verursachten Unfälle seien zum Theil der weniger strengen Revision während des Krieges zuzuschreiben, des Weiteren komme wohl auch die durch den Krieg und die übergrosse Anstrengung etwas verminderte Zuverlässigkeit eines Theils des Personals als Ursache in Betracht, resp. der Umstand, dass durch den gesteigerten Verkehr (die Einnahme beträgt ca. 10—11% mehr wie im Vorjahre) auch die Inanspruchnahme der Betriebsmittel und der Bahnen eine stärkere sei, als vorher. Zudem sei noch ein Theil des Betriebspersonals an die Elsass-Lothringenschen Eisenbahnen abgegeben.

Herr Wöhler schlägt als ein Mittel für die grössere Betriebssicherheit vor, alle Locomotiven für eine Bahnlinie in der grössten erforderlichen Stärke zu bauen, d. h. gleich bei der Construction derselben bis an die Grenze des Möglichen zu gehen, wobei vorausgesetzt werde, dass die Züge nicht schwerer gemacht werden, als dies die Zugapparate gestatten.

Schliesslich erwähnt der Vorsitzende, dass einige der letzten grossen Unfälle nicht wohl hätten stattfinden können, wenn alle Personen führende Züge mit Zugleinen versehen gewesen wären.

Am Schlusse der Sitzung wurden die Herren Eisenbahn-Bauinspector Jacobi, Baumeister Haarbeck und Major Schulz, Commandeur des Eisenbahn-Bataillons, durch die übliche Abstimmung als ordentliche einheimische Mitglieder in den Verein aufgenommen und Herr Hartwich zum Stellvertreter des Vorsitzenden gewählt.

Eingegangene Drucksachen.

Deutschlands bisherige Maasse und Gewichte umgewandelt in die neuen metrischen Maasse und Gewichte. Von H. F. Kameke. Berlin, Nicolai'sche Verlagsbuchhandlung. (A. Effert & L. Lindtner.)

Inhalts-Verzeichniss der besonderen Beilage zum Deutschen Reichs-Anzeiger und Königl. Preuss. Staats-Anzeiger. No. 26 vom 28. October 1871. Chronik des Deutschen Reichs. — Das Eiserne Kreuz. — Die Deutschen Literaturhistoriker. — Die Melioration der Hochmoore im mittleren Emsgebiet. — Die Ausstellung des Vereins der Künstlerinnen und Kunstfreundinnen. — Hans Holbein der Jüngere. — Die Alpenstrassen. II.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.)

7. November Saal-Unstrutbahn in Cölleda.

7. December *Bergisch-Märkische Eisenbahn zu Elberfeld. Siehe Bekanntmachung Seite 909.

Einzahlungen.

Thüringische Eisenbahn. Die Inhaber der in der Bekanntmachung S. 910 aufgeführten Quittungsbogen zu Actien Litt. C. haben die 2. Rate von 30 % nebst 2 Thlr. Conventionalstrafe pro Actie bis spätestens 31. Dezember d. J. zu leisten.

Submissionen.

Termin	Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
6. Nov. zu Osnabrück	Venlo-Hamburger E.	Maurerarbeiten Sageborn-Lauterbrück	—
6. „ zu Leutkirch	Württemb. Staatsb.	Barrieren etc. Kisslegg-Leutkirch	—
6. „ zu Osnabrück	Venlo-Hamburger E.	Kalk, Cement, Werksteine und Deckplatten	—
8. „ zu Villingen	Badische Staatsb.	Hochbauten Villingen-St. Georgen	—
8. „ zu Hannover	Venlo-Hamburger E.	Güterschuppeneindeckung	—
10. „ zu Schwaben	Bayer. Staatsb.	8800 Schwellen Schwaben-Erding	—
10. „ zu Altendorn	Finnentrop-Rothenmühl	Brückenhölzer	—
10. „ zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Schreibmaterialien	—
14. „ zu Elberfeld	dieselbe	Erdarbeiten	—
14. „ zu Paderborn	Westfälische E.	Verkauf alter Materialien	911
14. „ zu Erfurt	Thüringische E.	Güterwagen	917
14. „ zu Erfurt	dieselbe	Achsen mit Rädern resp. Federn	917
15. „ zu Bromberg	Preuss. Ostbahn	Werkstatts-Materialien	910
15. „ zu Berlin	Löhne-Vienenburger E.	225 000 eichene Bahnschwellen	
15. „ zu Creuznach	Rhein-Naheb.	Verkauf alter Schienen etc.	—
15. „ zu Magdeburg	Magdeb.-Leipz. E.	Verkauf alter Materialien	—
15. „ zu Cassel	Main-Weserb. etc.	Werkstatts- etc. Materialien	911
16. „ zu Elberfeld	Obere Ruhrthalbahn	Anfuhr von Schienen	—
16. „ zu Lingen	Westfälische E.	Materialien-Verkauf	915
20. „ zu Berlin	Berlin-Hamburger E.	Herstellung des Bahnkörpers	917
20. „ zu Berlin	Niederschles.-Märk. E.	Kies	917
20. „ zu Saarbrücken	Saarbrücker E.	Werkstätten-Material	nächste Beilage.
28. „ zu Srassburg	Elsass-Lothr. E.	Schwellen	911

OFFICIELLE ANZEIGEN.

(Officielle Anzeigen sind an die Redaction (nicht an die Expedition) der Zeitung zu richten.)

Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft.

Ausserordentliche General-Versammlung der Actionäre.

Die Herren Actionäre der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft beehre ich mich hierdurch zu einer ausserordentlichen General-Versammlung einzuladen, welche

am 7. Dezember d. J. Vormittags 10 Uhr

im hiesigen Stations-Gebäude stattfinden wird, um über nachstehende Gegenstände Beschluss zu fassen:

1. Den Bau und Betrieb einer directen Eisenbahn von Bochum nach Essen und einer Verbindungsbahn zwischen Essen und Werden.

2. Die weitere Betheiligung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft bis zur Höhe von zwei Millionen Thalern an dem Stamm-Actien-Capital der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft.
3. Die Ermächtigung der Gesellschafts-Deputation und Königlichen Eisenbahn-Direction zur Beschaffung des für die bezeichneten Zwecke, sowie zur weiteren Beschaffung von Betriebsmitteln erforderlichen Capitals bis zum Gesammtbetrage von sechs Millionen Thalern.

Die Legitimation zur Betheiligung an der General-Versammlung hat in den drei letzten Tagen vor der General-Versammlung nach Maassgabe des § 66 des Statuts und zwar am 4., 5. und 6. December d. J. zu erfolgen.

Elberfeld, den 30. October 1871.

Der stellvertretende Vorsitzende der Deputation der Actionäre der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft.
F. H. Wülfing.

Pfälzische Nordbahnen.
Alsenzbahn.

Zu den Actien der Pfälzischen Nordbahnen — Alsenzbahn — von No. 3481 — 18880 sollen nach Vorschrift der Satzungen Dividendescheine ausgegeben werden.

Wir laden daher die betreffenden Herren Actionäre ein, zum Bezuge von Dividendenbogen bestehend aus:
1 Coupon für die Dauer vom 16. Mai bis 31. December 1871,
3 Coupon No. 3 bis 5
ihre Actiendocumete behufs Abstempelung in der Zeit vom 20. October bis 20. November bei den Herren
M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M.,
Ph. Nic. Schmidt in Frankfurt a/M.,
W. H. Ladenburg & Söhne in Mannheim,
S. Bleichröder in Berlin,
der **Bayer. Vereinsbank in München,**
der **Königl. Bank in Nürnberg**
anzumelden, oder die Dividende-Scheine bei der Directorialcasse Ludwigshafen am Rhein gegen Abstempelung der Actien-Documente in Empfang zu nehmen.

Nach dem 30. November findet die Abgabe der Dividende-Scheine gegen Vorzeigung der abgestempelten Actien-Documente bei derjenigen Stelle statt, bei welcher die Actien zur Abstempelung präsentirt worden sind.

Nach dem 20. November werden bei den obenbezeichneten Banken und Bankhäusern keine Anmeldungen mehr angenommen und können die Dividendescheine alsdann nur noch bei der Directorialcasse bezogen werden.

Ludwigshafen a/Rh., den 20. October 1871.

Die Direction der Pfälzischen Bahnen.
v. Jaeger.

Thüringische Eisenbahn.
(Gera-Eichicht.)

Die Inhaber der zu den Stammactien unserer Gesellschaft Littr. C (Gera-Eichicht) gehörigen 40% tigen Quittungsbogen:
No. 2936 — — — — 1 Stück = 5 Actien
„ 5047. 5246. 5975. 6520. 6521. 6926 bis 6935. 7636. 7637. 12880. 12881 14257. 15640. 16867 bis 16873. 16910. 16911 — — 30 „ = 30 „
haben die laut unserer Bekanntmachung vom 16. Mai cr. spätestens am 1. Juli cr. zu leistende 2. Rate von 30% bis jetzt nicht eingezahlt; wir fordern dieselben demnach hierdurch auf, diese versäumte Einzahlung unter Erlegung der im § 16 unseres Gesellschaftsstatutes vorgeschriebenen Conventionalstrafe von 2 Thlr. pro Actie und der bis zum Zahlungstage auflaufenden Verzugszinsen à $4\frac{1}{2}$ % pr. a.

bis spätestens am 15. December cr.

bei unserer Hauptcasse hier nachträglich zu leisten, widrigenfalls die betreffenden Quittungsbogen für ungültig und die eingezahlten Beträge zu Gunsten der Gesellschaft für verfallen werden erklärt werden.

Erfurt, den 24. October 1871.

Die Direktion der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Thüringische Eisenbahn.

Am **Montag den 6. November c.** tritt für die Thüringische Eisenbahn, einschliesslich der Bahnstrecken Leipzig-Corbetha, Weissenfels-Gera, Dietendorf-Arnstadt und Gotha-Leinefelde ein neuer Fahrplan in Kraft, welcher auf unseren Stationen angeschlagen und vom 6. November ab an sämmtlichen Billetschaltern käuflich zu haben ist.

Hierbei heben wir im Interesse des Publicums speciell hervor, dass
I. die bisherigen Schnellzüge Nr. V und VI eingestellt werden,
II. auf der Strecke Leipzig-Corbetha zum Anschluss an die Berlin-Frankfurter Tagesschnellzüge ein neuer Schnellzug nach beiden Richtungen eingelegt worden ist,
III. die Frühzüge meist früher als bisher abgelassen werden.

Wegen der einzelnen Aenderungen insbesondere auch wegen der Beförderung in vierter Wagenklasse mit noch anderen als den bisherigen Zügen verweisen wir auf den speciellen Fahrplan.

Erfurt, den 30. October 1871.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Königliche Ostbahn.

Für den Werkstätten-Betrieb der Königlichen Ostbahn sind für das Jahr 1872 Materialien und Werkzeuge erforderlich, welche im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden sollen. Es kommen zur Submission:

Stabeisen, als: Flach-, Rund-, Quadrat-, Band- und Feinkorneisen, Eckeisen, Gussstahl zu Werkzeugen und zu Federlagen, Schweiss- und Ferroulstahl, Antimon, Blei in Mulden, Schmelz- und Stangenkupfer, Zinn in Blöcken und in Stangen, Schmelzzink, schwarzes und verzinntes Eisenblech, Kupferblech, Messingblech, Stahlblech, Zinkblech, gestrichene Drahtgace, Eisendraht, Kupferdraht, Splintdraht, Stahldraht, Neusilberblech, diverse Gummiwaaren in Ringen und Platten, diverse Glaswaaren, diverse Seilerwaaren und Polstermaterial, diverse Farben, Chemikalien und Droguen, diverse Lederwaaren, diverse Bürsten und Pinsel, diverse Werkzeuge und Geräthe als: Feilen, Schraubenschlüssel, Schmelztiegel, Schleifsteine, Hammer- und Helmstiele sowie Feilenhefte, diverse Posamentirwaaren, diverse Manufacte als: Drillich, Wachsparchend, brauner Plüsch, erbsgraues Tuch, Cocusnussfasergeflecht, Nessel, Segeltuch, graue und Façon-Leinewand, blauer Thybet, Tuchecken, diverse Hölzer und Stammholzkohlen, diverse Eisen und andere Materialien als: Chamottsteine, Chamottspeise, Chamottringe, eiserne Ketten, Nägel, Stifte, Splinte, Schrauben, Schmirgel, Schmirgelleinwand, Pappe, Packpapier, runde Blechplatten, Graphit und Sandpapier.

Der Submissions-Termin hierzu ist auf:

Mittwoch, den 15. November cr. Vormittags 11 Uhr

im Büreau des Unterzeichneten — Bahnhofstrasse No. 33 hierselbst — angesetzt.

Die Offerren sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:
„Offerte auf Lieferung der für die Königliche Ostbahn pro 1872 erforderlichen Werkstatts-Materialien“
an den Unterzeichneten zu übersenden. Auf der Adresse ist dem Bestimmungsorte „Bromberg“ noch das Wort „Bahnhof“ beizufügen.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt zu genannter Terminsstunde in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten.

Die Lieferungsbedingungen mit Nachweis der Materialien sind in den Büreaus der Werkstätten zu Berlin, Landsberg a/W., Bromberg und Königsberg i/Pr., in den Stations-Büreaus der Ostbahn-Bahnhöfe zu Berlin, Frankfurt a/O., Kreuz, Danzig-Hohe Thor, Elbing, Dirschau, Insterburg und Gumbinnen, ferner auf den Börsen der Städte Berlin, Köln, Breslau, Stettin und Königsberg i/Pr. zur Einsicht ausgelegt und werden auf portofreie Gesuche von dem Unterzeichneten unentgeldlich mitgetheilt.

Bromberg, den 23. October 1871.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
F. Gräf.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Westfälische Eisenbahn.

Verkauf alten Materials.

Am **Dienstag den 14. November c., 9 Uhr Morgens** sollen im Werkstättenhofe zu Paderborn die nachstehend verzeichneten alten Materialien und Abgänge, als:

58 040 Pfd. Eisenblech, 2 Stück 8300 Pfd. Locomotiv-Langkessel, 115 118 Pfd. Schroteisen, 118 800 Pfd. Gusseisenstücke, 8 800 Pfd. gusseisserne Roststäbe, 8 045 Pfd. Locomotiv-Cylinder, 12 200 Pfd. Bahnschienen, 4100 Pfd. Puddelstahl-Weichenzungen, 31 Stück 7617 Pfd. schmiedeeiserne Radsterne mit gusseisernen Naben, 41 Stück 8 677 Pfd. schmiedeeiserne Radscheiben ohne Bandagen, 75 Stück 22 197 Pfd. Gussstahl- und 19 Stück 4 855 Stück Puddelstahl-Bandagen, 6770 Pfd. Schweissstahl, 1970 Pfd. Gussstahlschienen und Herzstück-Abfälle, 16,300 Pfd. Gussfederstahl und Schrot, 13 Stück 1743 Pfd. Tragfedern, 170 Stück 2790 Pfd. schmiedeeiserne Siederohre, 19 Stück 11 590 Pfd. Scheiben-Signale, 2 Stück Locomotiv-Dampfpumpen, 50 000 Pfd. Eisendrehspähne, 950 Feilenstahl, 2950 Pfd. Glas-Abfälle, 550 Pfd. Gummi-Abfälle, 50 Ellen Plüsch, 2000 Pfd. Polster- und Leder-Abfälle, 130 Ellen Wagentuch, 120 Stück Metalltafeln, 186 Cubikfuss altes Eichenholz, sowie allerlei alte Werkzeuge, Geräthe und verschiedene andere Gegenstände,

öffentlich auf Meistgebot gegen sofortige Baarzahlung verkauft werden.

Die Bedingungen nebst einer speciellen Nachweisung sämmtlicher Verkaufs-Gegenstände sind in meinem Büreau einzusehen und gegen Erstattung der Copialien auch in Abschrift zu beziehen.

Paderborn, den 30. October 1871.

Der königliche Eisenbahn-Maschinenmeister.
Sillies.

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Zur Unterhaltung der Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen sind im nächsten Jahre

90 000 Stück 2,5 Meter lange Eisenbahn-Schwellen von Eichen-, Buchen- oder Kiefernholz,

8640 laufende Meter dergleichen Weichenschwellen

erforderlich, deren Lieferung im Wege öffentlicher Submission verdungen werden soll.

Hierzu ist Termin im Bureau der unterzeichneten Behörde auf **Dienstag den 28. November d. J. Mittags 12 Uhr** angesetzt und können die Lieferungs-Bedingungen daselbst eingesehen und Offerten-Formulare in Empfang genommen werden. Auf Verlangen werden die Bedingungen und Offerten-Formulare auch per Post zugesandt.

Strassburg, den 26. October 1871.

Kaiserliche Eisenbahn-Betriebs-Commission.
Mebes.

Nassauische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von

1) 35 Stück gedeckten Güterwagen,
2) 250 „ offenen Güterwagen,
3) 570 Satz Feinkorn-Achsen mit schmiedeeisernen Scheibenrädern,
4) 1150 Stück Gussstahl-Tragfedern,
5) 310 „ Gussstahl-Spiralfedern für Zugapparate und
6) 1200 „ Gussstahl-Spiralfedern für Puffer

auf dem Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Offerten sind bis zum **Dienstag den 14. November l. J. Vormittags 11 Uhr** portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Submission auf die Lieferung von Eisenbahn-Wagen resp. von Achsen mit Rädern, Tragfedern oder Spiralfedern“ versehen an die unterzeichnete Direction einzureichen, woselbst dieselben zur genannten Terminsstunde in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten werden eröffnet werden.

Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

In den Offerten sind die Lieferungstermine, welche die Submittenten einzugehen bereit sind, ausdrücklich anzugeben. Auch ist es denselben überlassen, für verschiedene Lieferungstermine verschiedene Preise zu stellen.

Die Lieferungsbedingungen nebst den zugehörigen Zeichnungen sind in dem Büreau der unterzeichneten Direction zur Einsicht aufgelegt, und können auch von da gegen Erstattung der Copial-Gebühren bezogen werden.

Wiesbaden, den 18. October 1871.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Main-Weser-Bahn.

Die Lieferung des nächstjährigen Bedarfs an Betriebsmaterialien als: Buchenscheitholz, Reiserwellen, Coaks, Braunkohlen, Dochte, Raffinirtes Rüböl, Petroleum, Stearinlichter, Zündhölzer, Pechfackeln, Hanfheede, Leinen, Reiser- und Piasavabesen, Harzseife, Kernseife, Schwämme, Terpentinöl, Rüböl roh, Talg, Vulcanöl, Waschleder, Kupfervitriol, Bindfaden, Chlorkalk, Klebgummi und Plomben soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Termin hierzu wird auf **Sonnabend den 11. November c. Vormittags 10 Uhr** in dem Geschäftslocale der unterzeichneten Direction auf dem Bahnhofe zu Cassel anberaumt.

Die Offerten, deren Eröffnung in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten stattfindet, sind frankirt, versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Betriebsmaterialien“ versehen, vor dem bezeichneten Termine hierher einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen nebst zugehörigen Bedarfsnachweisungen liegen bei unseren Betriebsmaterialien-Verwaltungen zu Cassel, Giessen und Frankfurt a/M. zur Einsicht auf und können ebendaselbst auf portofreies Ansuchen gegen eine Gebühr von 5 Sgr. per Stück bezogen werden.

Cassel, den 11. October 1871.

Königliche Direction der Main-Weser-Bahn.

Main-Weser-Bahn und Hessische Nordbahn.

Die Anfertigung und Lieferung des Bedarfs pro 1872 von den nachfolgenden Materialien, soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden, und zwar:

1. an **Werkstatts-Materialien für die Magazine zu Cassel, Frankfurt und Giessen** als:
   Schmiedeeisen und Stahl — Bleche — Kupfer — Metallguss und Metalle — Werkzeuge, Geräthe, Kurzwaaren und Feilenhauer-Arbeiten — Farben, Chemikalien und Droguen — Oele und Fettwaaren — Gummi- und Lederwaaren. — Seiler- und Polsterwaaren — Bürsten — Posamentirwaaren-Manufacte — Töpferwaaren, Brennmaterialien — Holzwaaren — und Hölzer.
2. an **Werkstatts-Reserve-Materialien für das Hauptmagazin Cassel** als:
   Radreifen, Dampfkolben, Weichenschienen und Spiralfedern von Gussstahl, Herzstücke von Hartgusseisen, Buffer und Bufferstangen, Schraubenkuppelungen, Siederohre von Schmiedeeisen, Injecteure, Oeltropf- und Schmierappate etc.
3. an **Büreaubedürfnissen für das Hauptmagazin Cassel** als:
   Schreib- und Zeichnenmaterialien, Drucksachen etc.

Die Offerten sind bezüglich mit der Aufschrift:

„Submission auf Werkstätte-Materialien“
„Submission auf Werkstätte-Reserve-Materialien“
und
„Submission auf Büreaubedürfnisse“

frankirt und versiegelt bis zum **Mittwoch, den 15. November d. J, Vormittags 9 Uhr** an den Unterzeichneten einzusenden, und werden dann in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet.

Die Bedingungen sind auf portofreie Anfragen bei Einsendung von 5 Sgr. pro Exemplar in Baar oder in einer Stempelmarke von dem Unterzeichneten zu beziehen, auch können dieselben bei den Vorständen der Werkstätten zu Cassel, Freysa, Marburg, Giessen und Frankfurt eingesehen werden.

Cassel, am 30. October 1871.

Der Obermaschinenmeister
Büte.

Fahrplan der Rheinischen Eisenbahn

und Anschlüsse nach Belgien, Frankreich, England, den Niederlanden und Süddeutschland etc.

vom 1. November 1871.

In der Richtung von Bingen nach Köln, Zevenaar und Herbesthal.

Station													
Wien	Abf.	—	—	—	—	9	—	—	—	—	4,30	—	5,45
München	„	6	—	—	—	6,30	—	—	—	—	11	—	6,40
Basel (via Strassburg)	„	11,45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,5
Basel (via Darmstadt)	„	9,45	—	—	—	8,45	—	—	—	—	—	—	9
Strassburg	„	3,36	—	—	—	—	—	—	—	—	5,40	—	12,15
Darmstadt	„	9,40	—	—	—	5,20	7,50	—	9,25	—	1,30	2,22	4,45
Wiesbaden	„	—	—	—	—	—	6,10	—	9,40	—	12,10	2,20	4,30
Frankfurt a. M.	„	10,25	—	—	—	5,23	7,45	—	10,20	—	1,50	2,45	4,45
Mainz	„	11,30	—	—	6,40	6,30	8,50	—	11,30	—	2,45	4	5,50
Bingen, Hess. Zeit	Ank	12,30	—	—	7,40	7,10	9,20	—	12,30	—	3,20	5	6,25
Bingerbrück, Rhein. Zeit	Abf.	12,45	—	—	7,50	7,20	9,25	—	12,40	—	3,25	5,5	6,30
Bacharach	„	—	—	—	8,10	7,40	9,45	—	1	—	—	5,25	6,49
Oberwesel	„	—	—	—	8,19	7,50	9,55	—	1,10	—	—	5,34	—
St. Goar	„	1,30	—	—	8,31	8,3	10,7	—	1,23	—	3,55	5,46	7,5
Boppard	„	1,55	—	Fällt an Sonn- und Festtagen aus.	8,52	8,24	10,29	—	1,45	—	4,15	6,7	7,25
Capellen (Stolzenfels)	„	—	—		9,12	8,46	—	—	2,6	—	—	6,27	—
Coblenz	Ank.	2,30	—		9,20	8,55	10,55	—	2,15	—	4,40	6,35	7,50
Wiesbaden	Abf.	—	—		—	6	8,20	—	11,25	—	—	3	5
Wetzlar	„	—	—		—	—	7,32	9,10	—	—	12,30	—	5
Ems	„	—	—		—	8,10	10	11,15	—	—	3,10	—	7,15
Oberlahnstein	„	—	—	—	—	8,35	10,45	11,36	2,3	—	3,40	6,5	7,35
Coblenz	Ank.	—	—	—	—	8,52	11	11,54	2,20	—	4	6,23	7,50
Coblenz	Abf.	2,45	—	Fährt in Köln an der an dem Trankgassenthor gelegenen Rheinstation an.	6,10	9	11,5	12	2,25	—	4,45	6,45	8
Neuwied (linkes Ufer)	„	3,15	—		6,29	9,19	11,23	12,19	2,45	—	5,4	7,4	8,19
Andernach	„	3,25	—		6,37	9,28	11,30	12,27	2,53	—	5,11	7,11	8,26
Brohl	„	3,40	—		6,51	9,38	—	12,41	3,7	—	—	7,23	—
Sinzig	„	—	—		7,7	9,53	—	12,57	3,23	—	—	7,39	—
Remagen } Bad Neuenahr	Abf.	4,5	—		7,14	10	11,53	1,4	3,31	—	5,35	7,47	8,51
Rolandseck	„	4,18	—		7,27	10,12	—	1,17	3,44	—	5,47	8	—
Mehlem (Königswinter)	„	4,28	—		7,36	10,21	12,8	1,26	3,53	—	5,56	8,9	—
Godesberg	„	4,35	—		7,42	10,27	12,13	1,32	3,59	—	6,2	8,15	—
Bonn	„	4,55	6,10	6,15	7,55	10,40	12,25	1,45	4,15	4,45	6,15	8,30	9,20
Brühl	„	—	6,35	6,58	8,25	11,5	—	2,15	4,48	—	6,42	9,3	—
Köln	Ank.	5,40	6,55	7,40	8,50	11,25	1,5	2,40	5,15	5,25	7,5	9,30	10
Köln	Abf.	—	7,5	—	9,18	11,30	1,45	2,45	5,30	—	8,5	—	10,45
Neuss	Ank.	—	8	—	10,5	12,10	2,25	3,40	6,20	—	9	—	11,20
Neuss	Abf.	6,28	8,20	—	11	—	2,40	—	7,5	—	—	—	—
Bedburg	„	7,11	9,7	—	11,47	—	3,27	—	7,52	—	—	—	—
Düren	Ank.	7,45	9,40	—	12,20	—	4	—	8,25	—	—	—	—
Düsseldorf (Obercassel)	„	—	8,25	—	10,35	12,40	2,56	4,15	6,35	—	9,25	—	11,40
Osterath	„	—	8,17	—	10,21	12,27	2,39	3,57	6,37	—	9,22	—	—
Uerdingen	Abf.	—	8,36	—	10,44	—	2,59	—	6,56	—	9,39	—	—
Duisburg	Ank.	—	9,26	—	11,21	—	3,36	—	7,36	—	10,18	—	—
Mülheim an der Ruhr	Abf.	7,29	9,22	4,34	11,32	—	3,47	—	7,42	—	10,27	—	—
Essen	„	7,55	9,46	5,15	11,55	1	4,11	—	8,6	—	10,51	—	—
Wattenscheid	Ank.	8,10	10	5,35	an	1,20	4,25	—	8,20	—	11,5	—	—
Crefeld	Abf.	—	8,35	—	10,35	12,45	2,55	4,15	6,55	—	9,40	—	11,45
Kempen	Ank.	—	8,50	—	10,50	1	3,9	4,30	7,10	—	10,10	—	an
Venlo	„	—	9,32	—	—	1,50	4,5	6,20	8,40	—	—	—	—
Geldern	„	Abf.	9,20	—	11,15	—	3,30	5	7,39	—	—	—	—
Cleve	„	6,30	10,10	—	12	—	4,10	5,50	8,30	—	—	—	—
Nymwegen	„	7,45	10,55	—	12,55	—	5,5	—	9,15	—	—	—	—
Elten	Ank.	—	11	—	12,47	—	4,52	6,33	—	—	—	—	—
Utrecht	„	—	1,5	—	3,30	—	6,40	8,55	—	—	—	—	—
Amsterdam	„	—	2,10	—	4,50	—	7,25	10	—	—	—	—	—
Rotterdam	„	—	2,35	—	5	—	7,55	10,15	—	—	—	—	—

In der Richtung von Bingen nach Köln, Zevenaar und Herbesthal.

Station													
Köln	Abf.	6,3	7,3	—	9,15	11,40	1,30	3	6	—	7,30	—	10,30
Düren	„	6,50	8,14	—	10,10	12,32	2,38	4,2	7	—	8,35	—	11,22
Euskirchen	„	—	9,5	—	11,15	—	—	4,55	8,5	—	9,30	—	—
Call	„	—	9,55	—	an	—	—	5,50	9	—	10,20	—	—
Jünkerath-Stadtkyll	„	5,40	10,55	—	—	—	—	6,50	10	—	—	—	—
Gerolstein	„	6,9	11,22	—	—	—	—	7,17	10,25	—	—	—	—
Kyllburg	„	6,46	11,55	—	—	—	—	7,52	an	—	—	—	—
Erdorf-Bitburg	„	6,57	12,7	—	—	—	—	8,5	—	—	—	—	—
Trier	Ank.	8	1	—	—	—	—	9	—	—	—	—	—
Aachen	Ank.	7,30	9,5	—	10,55	1,15	3,30	4,50	7,50	—	9,25	—	12,5
Aachen	Abf.	7,35	9,13	—	11,3	1,20	3,40	4,55	8	—	—	—	12,10
Herbesthal, Rhein. Zeit	Ank.	8,8	9,43	—	11,30	1,47	4,13	5,25	8,33	—	—	—	12,43
Eupen	Ank.	8,25	10,5	—	12,25	2,7	4,35	—	8,55	—	—	—	—
Eupen	Abf.	7,45	8,35	—	11,5	1,15	3,35	—	6,25	—	—	—	—
Herbesthal, Belg. Zeit	Abf.	8,1	9,38	—	11,23	1,42	4,8	5,18	8,28	—	—	—	12,38
Lüttich	Ank.	9,27	11,19	—	12,38	3,5	5,48	6,41	10,11	—	—	—	2,10
Brüssel	„	11,51	2,7	—	2,51	5,17	8,56	8,56	—	—	—	—	5
Antwerpen	„	12,17	3,28	—	3,28	6,4	9,56	9,56	—	—	—	—	5,20
Ostende	„	3,10	5,31	—	5,31	7,50	—	—	—	—	—	—	9,47
Paris (via Erquel.)	„	11	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	10,15
Calais	„	10,10	10,10	—	—	1,5	—	—	—	—	—	—	12,20
London (via Ostende)	„	—	—	—	—	3,55	—	—	—	—	—	—	5,30
London (via Calais)	„	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	5,30

In der Richtung von Herbesthal, Zevenaar nach Köln und Bingen.

Station															
London (via Calais)	Abf.	7,40	—	—	—	—	—	—	8,45	—	8,45	—	—	—	—
London (via Ostende)	„	—	—	—	—	—	—	—	8,45	—	8,45	—	—	—	7,40
Calais	„	12,51	—	—	—	—	—	—	1,55	—	1,55	—	—	—	—
Paris (via Erquel.)	„	3,45	—	—	—	8	—	—	—	—	—	—	7,20	—	—
Ostende	„	8	—	—	—	—	—	—	4,39	—	6,45	7	7	9,30	3,35
Antwerpen	„	10	—	—	—	—	—	—	5,55	—	9,15	9,50	9,50	1,18	4,50
Brüssel	„	10,30	—	—	—	—	—	—	7,22	—	9,43	11,5	11,5	1,52	5,37
Lüttich	„	1,5	—	—	—	6,50	—	—	10,11	—	11,46	2,8	3,15	4,50	7,47
Herbesthal, Belg. Z.	Ank.	2,23	—	—	—	8,32	—	—	11,44	—	1,10	3,37	4,33	6,30	8,53
Eupen	„	—	—	—	—	10,5	—	—	12,25	—	2,7	4,35	4,35	8,55	—
Eupen	Abf.	—	—	—	—	8,35	—	—	11,5	—	1,15	3,35	3,35	6,25	—
Herbesthal, Rhein. Z.	„	2,45	—	—	—	8,52	—	—	12,4	—	1,37	3,57	4,50	6,50	9,8
Aachen	Ank.	3,15	—	—	—	9,25	—	—	12,35	—	2,5	4,25	5,20	7,25	9,35
Aachen	Abf.	3,20	—	7	—	9,35	—	—	12,40	—	2,15	4,35	5,25	7,35	9,40
Trier	„	—	—	—	—	—	—	—	8,15	—	—	—	—	3,30	6,45
Erdorf-Bitburg	„	—	—	—	—	—	—	—	9,26	—	—	—	—	4,38	8,4
Kyllburg	„	—	—	—	—	—	—	—	9,38	—	—	—	—	4,44	8,15
Gerolstein	„	—	—	—	—	7	—	—	10,20	—	—	—	—	5,23	8,55
Jünkerath-Stadtkyll	„	—	—	—	—	7,36	—	—	10,56	—	—	—	—	5,56	9,30
Call	„	—	—	6,15	—	8,30	—	—	11,50	—	—	—	—	6,50	an
Euskirchen	„	—	—	6,55	—	9,15	—	—	12,30	—	—	—	5	7,30	—
Düren	„	4	—	7,48	—	10,23	—	—	1,28	—	3,2	5,22	6,5	8,27	10,15
Köln	Ank.	4,50	—	8,54	—	11,27	—	—	2,33	—	4	6,25	6,45	9,35	10,55
Rotterdam	Abf.	—	—	—	—	—	—	—	7,55	—	—	—	10,50	2,5	—
Amsterdam	„	—	—	—	—	—	—	—	8,10	—	—	—	11,20	2,20	—
Utrecht	„	—	—	—	—	—	—	—	9,15	—	—	—	12,30	3,25	—
Elten	„	—	—	—	—	—	7,59	—	11,29	—	—	—	3,34	5,44	—
Nymwegen	Abf.	—	—	—	—	—	8,35	Extrazug an Sonn- und Festtagen.	11,5	—	—	—	3	5,30	—
Cleve	„	—	—	6,15	—	—	9,30		12	—	—	—	4,10	6,20	—
Geldern	„	—	—	7,3	—	—	10,24		12,43	—	—	—	5,2	7,14	—
Venlo	„	—	—	6,30	—	—	9,53		—	—	2,10	—	4,25	6,40	—
Kempen	„	—	—	7,30	—	—	10,54		1,5	—	3,30	—	5,29	7,40	—
Crefeld	„	—	7	7,48	—	9,50	11,20		1,25	—	3,10	—	5,50	8	—
Wattenscheid	„	—	5,35	—	7	8,25	—		11,55	—	2	—	—	6,35	8,35
Essen	„	—	5,50	—	7,30	8,40	—		12,10	—	2,16	3,15	4,40	6,50	8,55
Mülheim a. d. Ruhr	„	—	6,14	—	an	9,4	—		12,34	—	2,40	3,55	5,4	7,14	9,16
Duisburg	„	—	6,21	—	—	8,54	—		12,39	—	an	an	5,9	7,14	an
Uerdingen	„	—	6,57	—	—	9,47	—		1,17	—	—	—	5,47	7,57	—
Osterath	„	—	7,13	8	—	10,3	11,33		1,25	—	3,41	—	6,3	8,13	—
Düsseldorf (Obercassel)	„	—	7,15	8	—	9,56	11,14		1,20	—	3,30	—	6	8,5	—
Düren	Abf.	—	6,20	—	—	8,15	10,30		—	—	1,30	—	—	6,15	—
Bedburg	„	—	6,52	—	—	8,49	11,4		—	—	2	—	—	6,49	—
Neuss	Ank.	—	7,30	—	—	9,35	11,50		—	—	2,40	—	—	7,35	—
Neuss	Abf.	—	7,35	8,16	—	10,20	11,55		1,50	—	4	—	6,20	8,30	—
Köln	Ank.	—	8,30	8,51	—	11,15	12,50		2,30	—	4,55	—	7,10	9,27	—

In der Richtung von Herbesthal, Zevenaar nach Köln und Bingen.

Station															
Köln	Abf.	6	7,10	9	9,20	11,45	1,15	2	2,40	2,48	5	6,2	7,20	9,50	11,30
Brühl	„	—	7,36	—	9,46	12,14	1,50	2,25	—	3,10	—	6,21	7,46	10,11	11,55
Bonn	„	6,40	8,10	9,40	10,20	12,50	2,25	2,55	3,18	3,45	5,42	6,40	8,20	10,35	12,25
Godesberg	„	—	8,21	—	10,30	1	an	an	an	3,55	5,51	an	8,30	an	12,36
Mehlem (Königswinter)	„	—	8,27	—	10,35	1,6	—	—	—	4	5,56	—	8,35	—	12,41
Rolandseck	„	—	8,35	—	10,43	1,14	—	—	—	4,8	—	—	8,43	—	12,52
Remagen } Bad Neuenahr	„	7,5	8,47	10,5	10,55	1,26	—	—	—	4,20	6,12	—	8,55	—	1,8
Sinzig	„	—	8,54	—	11,2	1,32	—	—	—	4,27	—	—	9,2	—	—
Brohl	„	—	9,12	—	11,20	1,50	—	—	—	4,44	—	—	9,20	—	1,26
Andernach	„	7,29	9,26	—	11,34	2,3	Fällt an Sonn- und Festtagen aus.	—	—	4,57	6,38	—	9,34	—	1,39
Neuwied	„	7,35	9,34	10,35	11,41	2,11		—	—	5,5	6,45	—	9,41	—	1,46
Coblenz	Ank.	7,50	9,55	10,50	12	2,30		—	—	5,25	7	—	10	—	2,7
Coblenz, Rhein. Z.	Abf.	8	10	11,10	1,30	2,50	—	—	—	5,30	7,5	—	—	—	—
Oberlahnstein	Ank.	8,18	10,18	11,25	1,50	3,8	—	—	—	5,48	7,20	—	—	—	—
Ems	Ank.	9	—	12,10	—	3,50	—	—	—	6,50	8,20	—	—	6,53	—
Wetzlar	„	11,3	—	3	—	6,20	—	—	—	9,30	—	—	—	12	—
Wiesbaden	„	11,15	—	2,30	—	6,40	—	—	—	—	10,12	—	—	—	—
Coblenz	Abf.	7,55	10,5	11	12,10	2,40	6	—	—	5,30	7,5	—	7,15	—	2,20
Capellen (Stolzenfels)	„	—	10,15	—	12,20	2,50	6,15	—	—	5,39	—	—	7,30	—	—
Boppard	„	8,21	10,37	11,23	12,41	3,11	6,55	—	—	5,59	7,28	—	8,5	—	2,55
St. Goar	„	8,41	10,59	—	1,2	3,32	7,35	—	—	6,19	—	—	8,40	—	3,20
Oberwesel	„	—	11,13	—	1,15	3,45	7,57	—	—	6,31	—	—	9	—	—
Bacharach	„	—	11,24	—	1,25	3,55	8,15	—	—	6,41	—	—	9,18	—	—
Bingerbrück, Rhein. Zeit	Ank.	9,10	11,45	12,5	1,45	4,15	8,50	—	—	7	8,10	—	9,50	—	4
Bingen, Hess. Zeit	Abf.	9,30	12,30	12,21	2,5	4,35	—	—	—	7,20	8,26	—	10,15	—	4,20
Mainz	Ank.	10,10	1,30	12,51	2,55	5,35	—	—	—	8,20	8,56	—	10,55	—	5,20
Frankfurt a. M.	„	11,25	—	2,5	4,10	6,50	—	—	—	—	10,10	—	—	—	6,35
Wiesbaden	„	11,37	—	3,15	4,25	8,15	—	—	—	10,40	10,40	—	—	—	7,55
Darmstadt	„	11,2	2,35	1,42	5,10	7,35	—	—	—	9,50	9,50	—	—	—	6,45
Strassburg	„	4,45	—	6,20	11,3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,35
Basel (via Darmstadt)	„	7	—	—	—	—	—	—	—	—	5,55	—	—	—	6,10
Basel (via Strassburg)	„	8,33	—	10,3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
München	„	9,15	—	—	—	—	—	—	—	—	8,15	—	—	—	8,35
Wien	„	—	—	10	—	—	—	—	—	—	9,30	—	—	—	—

Rechtsrheinische Strecke.

Fahrten von Oberlahnstein nach Bonn und Troisdorf.

Station													
Frankfurt	Abf.	—	—	—	—	—	—	7,35	—	10,30	—	2	4,10
Wiesbaden	„	—	—	—	—	—	—	8,20	—	11,25	—	3	5
Oberlahnstein	„	—	—	—	—	7,50	—	10,40	—	2,9	5	6,50	8,45
Ehrenbreitstein	Ank.	—	—	—	—	8,8	—	10,50	—	2,24	5,18	6,48	9
Coblenz	Abf.	—	—	—	—	7,25	—	9,23	—	—	5	6,38	8
Ehrenbreitstein	Abf.	—	—	—	—	8,10	—	10,51	—	2,26	5,20	6,50	9,2
Neuwied (rechtes Ufer)	„	—	—	—	—	8,42	—	11,10	—	2,55	5,52	7,23	9,33
Linz	„	—	—	—	6,40	9,21	—	11,30	—	3,34	6,31	8,4	10,10
Honnef	„	—	—	—	7	9,40	—	—	—	3,56	6,50	8,22	an
Königswinter	„	—	—	—	7,10	9,50	—	—	—	4,4	7	8,31	—
Obercassel	Ank.	—	—	—	7,20	10	—	11,55	—	4,12	7,10	8,40	—
Obercassel	Abf.	—	—	—	7,25	10,3	—	11,58	—	4,17	7,15	8,52	—
Bonn	Ank.	—	—	—	7,50	10,25	—	12,20	—	4,40	7,40	9,15	—
Bonn	Abf.	—	—	—	7,55	10,40	—	12,25	—	4,45	8,30	9,20	—
Köln	Ank.	—	—	—	8,50	11,25	—	1,5	—	5,25	9,30	10	—
Obercassel	Abf.	—	—	—	7,30	10,5	—	12	—	4,18	7,15	8,42	—
Beuel	„	—	—	—	7,38	10,13	—	—	—	4,24	7,23	8,48	—
Troisdorf	Ank.	—	—	—	7,55	10,30	—	12,20	—	4,38	7,40	9,5	—
Deutz	„	—	—	—	—	11,10	—	12,55	—	5,15	8,15	9,10	—

Fahrten von Troisdorf und Bonn nach Oberlahnstein.

Station													
Deutz	Abf.	—	6,45	—	—	12,15	—	2,55	6	—	—	—	—
Troisdorf	„	—	7,20	—	10,38	12,55	—	3,25	6,50	8,25	—	—	—
Beuel	„	—	7,38	—	10,54	1,10	—	—	7,8	8,47	—	—	—
Obercassel	Ank.	—	7,45	—	11	1,15	—	3,40	7,15	8,58	—	—	—
Köln	Abf.										—	—	—
Bonn	Ank.	—	6	—	9,20	11,45	—	2,40	6,2	7,20			
Bonn	Abf.	—	6,50	—	10,35	12,53	—	3,20	6,45	8,23	—	—	—
Obercassel	Ank.	—	7,15	—	11	1,15	—	3,42	7,10	8,48	—	—	—

Fahrten von Troisdorf und Bonn nach Oberlahnstein.

Station														
Obercassel	Abf.	—	7,50	—	11,5	1,20	—	3,45	7,25	8,55	—	—	—	—
N.-Dollendorf	„	—	7,55	—	11,10	1,25	—	—	7,30	9	—	—	—	—
Königswinter	„	—	8	—	11,15	1,30	—	3,52	7,35	9,5	—	—	—	—
Honnef	„	—	8,8	—	11,25	1,39	—	—	7,45	9,15	—	—	—	—
Linz	„	6,20	8,27	—	11,46	1,58	—	4,10	8,6	9,35	—	—	—	—
Neuwied (rechtes Ufer)	„	7	9,6	—	12,26	2,34	Abf.	4,35	8,46	an	—	—	—	—
Ehrenbreitstein	Ank.	7,27	9,36	—	12,56	3	6,48	4,54	9,16	—	—	—	—	—
Coblenz	„	7,44	9,47	—	1,7	—	6,55	5,22	—	—	—	—	—	—
Ehrenbreitstein	Abf.	7,29	9,38	—	12,58	3,2	—	4,55	9,18	—	—	—	—	—
Oberlahnstein	Ank.	7,45	9,55	—	1,15	3,15	—	5,5	9,35	—	—	—	—	—
Wiesbaden	„	11,15	2,30	—	6,40	6,40	—	7,45	—	—	—	—	—	—
Frankfurt a. M.	„	12,5	3,48	—	8	8	—	8,30	—	—	—	—	—	—

Die speciellen Fahr-Bedingungen sind aus den grossen Fahrplan-Placaten ersichtlich.
Die doppelt eingerahmten Fahrzeiten bedeuten die Nachtstunden von 6 Uhr Abends bis vor 6 Uhr Morgens.

Die Direction.

Oberschlesische Eisenbahn.

Die Herstellung des eisernen Ueberbaues zum Viaduct in der verlegten Stargard-Posener Bahn bei Posen im Gesammtgewicht von

2924 Ctr. Schmiedeeisen und
140 Ctr. Gusseisen

soll in zwei Loosen im Wege der Submission vergeben werden.

Termin zur Eröffnung der Offerten ist auf

Freitag den 10. November 1871 Vormittags 11 Uhr

im Central-Bureau unserer Abtheilung II (am Oberschlesischen Bahnhofe No. 7) hierselbst anberaumt.

Die Bedingungen und Zeichnungen können im technischen Bureau unserer Abtheilung II (am Oberschlesischen Bahnhofe No. 7) hier eingesehen, resp. von dort bezogen werden.

Breslau, den 21. October 1871.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Westfälische Eisenbahn.

Die Lieferung der im Jahre 1872 für die Westfälische Eisenbahn erforderlichen Stück- und Förderkohlen, sowie der Betriebs-Materialien als: Reiserwellen, Torf, Dochte etc., raffinirtes und rohes Rüböl, Petroleum, Ofenschwärze, Putzwolle, Putzleinen, Putzpulver, Reiserbesen, Seife, Terpentinöl, Waschleder, Waschschwämme, Talg, Thran, Kupfervitriol, Bittersalz, Papierstreifen zum Morse-Telegraphen, Bindfaden, Fruchtgummi, Kreide und Rosmarinöl soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Bedingungen, betreffend sämmtliche Materialien, liegen in unserm Centralbüreau hier, dagegen diejenigen über die zu liefernden Betriebs-Materialien auf den Stationen Emden, Leer, Rheine, Hamm, Soest, Lippstadt, Paderborn zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie, an unsern Büreau-Vorsteher, Rechnungs-Rath Meyer, hier zu richtende Schreiben, gegen Erstattung der Copialien, mitgetheilt.

Aus den Bedingungen ist zugleich auch der Jahresbedarf an den betreffenden Materialien zu ersehen.

Offerten auf diese resp. Lieferungen sind getrennt, verschlossen und beziehungsweise:

a) mit der Aufschrift „Submission auf Lieferung von Kohlen" **bis zu dem am 3. November cr. Vormittags 10 Uhr**, oder

b) mit der Aufschrift „Submission auf Lieferung von Betriebs-Materialien" **bis zu dem an demselben Tage Vormittags 11 Uhr** in unserm Centralbüreau hier anstehenden Termin, in welchem dieselben in Gegenwart der erschienenen Submittenten eröffnet werden, portofrei an uns einzusenden.

Münster, den 18. October 1871.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.
Dittmer.

Westfälische Eisenbahn.

Die Lieferung der im Jahre 1872 für die Westfälische Eisenbahn erforderlichen **Werkstatts-Materialien** als:

Walzeisen, Guss- und Schweissstahl, Bleche und Drähte, Metallguss und Metalle, Werkzeuge, Farben und Chemikalien, Gummi und Lederwaaren, Manufacte, Glaswaaren, Holzkohlen, Coaks und Hölzer,

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungs-Bedingungen liegen bei unserem Obermaschinenmeister Welkner zu Paderborn sowie in unserem Centralbüreau hier zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie, an unsern Büreau-Vorsteher, Rechnungsrath Meyer hier zu richtende Schreiben, gegen Erstattung der Gebühren, mitgetheilt

Offerten auf diese Lieferung sind verschlossen und mit der Aufschrift „Submission auf Lieferung von Werkstatts-Materialien" bis zu dem am **8. November cr. Vormittags 9 Uhr** im Geschäftslocale des Obermaschinenmeisters Welkner zu Paderborn anstehenden Termin, in welchem dieselben in Gegenwart der erschienenen Submittenten eröffnet werden, portofrei dortselbst einzureichen.

Münster, den 19. October 1871.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.
Dittmer.

Westfälische Eisenbahn.
Verkauf alten Materials.

Am **Donnerstag, den 16. November d. J. Morgens 8 Uhr**, sollen im Eisenbahn-Werkstättenhofe zu Lingen die nachstehenden alten Materialien und Abfälle, als:

100 000 Pfd. Eisendrehspäne, 3000 Pfd. gusseiserne Bohrspäne, 20 000 altes Eisenblech, 700 Pfd. alter Feilenstahl, 400 Pfd. Glasabfälle, 45 000 Pfd. altes Gusseisen, 12000 Pfd. alter Guss- und Federstahl, 1000 Pfd. Gummi-Abfälle, 1000 Cbfss. altes Eichenholz, 900 Cbkfss. altes Kipfernholz, 100 000 Pfd. Schroteisen, 50 Stück alte Gussstahl-Bandagen zu Triebachsen, 150 Stück alte Puddelstahl-Bandagen zu Locomotiv-Tender und Wagenachsen, 55 Stück alte Gussstahl-Bandagen zu Locomotiv- und Tender-Achsen, 6 Stück alte eiserne Scheibenräder zu Wagen, 3 Stück alte gusseiserne Radsterne mit schmiedeeisernen Bandagen, 3 alte Dampfpumpen, 4 alte messingene Glocken von Locomotiv-Tendern, 14 Stück alte grosse Fensterrahmen von Zinkblech, diverse alte Hämmer, Meissel, Schraubenschlüssel, Hobeleisen, Löffelbohrer, Kneif- und Drahtzangen, Feilkloben, Spitz- und Tasterzirkel, Stemm- und Hohleisen, sowie alte Laternen, Lampen, Oelkannen etc.

öffentlich meistbietend gegen sofortige Baarzahlung verkauft werden.

Die Bedingungen können im hiesigen Werkstatten-Büreau eingesehen und auch auf portofreies Ansuchen gegen Erstattung der Copialien in Abschrift bezogen werden.

Lingen, den 28. October 1871.

Der Königliche Eisenbahn-Maschinenmeister.
G. Köster.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen im Monat September 1871.

Namen der Bahnen	Betriebslänge in Meilen		Befördert wurden: Personen		Centner Güter		Einnahmen: aus dem Personen-Verkehr	aus dem Güter-Verkehr	in Summa incl. Extraordinaria	Differenz gegen denselben Monat im vorjahre	Einnahmen bis ultimo September	Differenz gegen das Vorjahr
	1871	1870	1871	1870	1871	1870						
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben.												
Bebra-Hanauer Eisenbahn	19,5	19,5	69670	51366	461835	334954	70900	51200	129960	+34706	1007117	+237175
a. Berg.-Märkische u. Hess. Nordb.	100,54	97,06	—	—	—	—	255700	713676	1030126	+164349	8497709	+1058105
b. Ruhr-Siegbahn	14,39	14,39	—	—	—	—	15200	119405	142655	+22148	1271790	+41826
Berlin-Anhaltische E.	49,14	49,14	—	—	—	—	183200	221300	410500	+22178	3306450	+370250
Berlin-Görlitzer E.	27,6	27,6	—	—	—	—	29100	64408	100702	+23612	853546	+126994
Berlin-Hamburger E.	39,7	39,7	—	—	—	—	113371	221673	340907	+46993	3106073	+63054
Berlin-Potsdam-Magdburger E.	19,54	19,54	—	—	—	—	123396	156409	279805	+32560	2536649	+311191
a. Berlin-Stettin-Stargard	29,7	29,7	—	—	—	—	101570	127606	229629	+51648	—	+309585
b. Stargard-Cöslin-Colberg	22,9	22,9	—	—	—	—	36970	23611	60681	+15417	—	+80391
c. Zweigbahn Cöslin-Danzig[1]	26,31	8,9	—	—	—	—	33762	9744	43540	+20613	—	—
d. Vorpommersche Zweigbahnen	31,4	31,4	—	—	—	—	36022	24296	60461	+8668	—	+62017
a. Breslau-Schweidnitz-Freiburger E.	22,89	22,89	114140	—	—	—	47092	96426	164681	+38099	—	+182916
b. Liegnitz-Glogau[2]	16,6	2,9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cottbus-Grossenhain[3]	10,60	10,60	17348	10015	219896	103367	6187	13671	19858	+7747	107828	+64042
Halle-Sorau-Gubener E.[4]	5,03	—	—	—	—	—	3184	3618	7302	—	7302	—
Hannoversche Staatsbahn	111,1	109,4	—	—	—	—	341699	520689	929397	+91004	7779069	+1379632
a. Holsteinische excl. Elmsh.-Glückst.	32,4	32,4	160273	123364	783023	885461	60380	72024	132404	+3573	1100410	+62362
b. Glückstadt-Elmshorn	4,5	4,5	13241	11334	119047	72642	3409	4044	7953	+1724	100792	+40255
c. Schleswigsche E.	30,9	30,9	48306	39157	287079	489603	25614	32909	58523	—19191	450969	—12709
Homburger E.	2,41	2,41	86060	49805	53133	26368	21436	1698	23134	+12195	144240	+44953
a. Köln-Mindener Hauptbahn[4]	48,72	48,72	—	—	—	—	149250	487088	722296	+17552	6499546	+245166
b. Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn			—	—	—	—	17692	38040	59190	+150	542402	+93793
c. Köln-Giessen und Rheinbrücken	24,31	24,31	—	—	—	—	30264	168416	214929	+55454	1750332	+251029
d. Zusammen	73,03	73,03	—	—	—	—	197206	693544	996415	+73156	8792280	+589988
e. Venlo-Hamburger Bahn	15,60	8,94	—	—	—	—	14851	12195	28177	—	175308	—
Leipzig-Dresden	29,35	29,35	—	—	—	—	114620	240618	355238	+62034	2694410	+471563
a. Lübeck-Büchen	6,8	6,3	13418	93821	251151	149337	5160	12787	79285	+33841	565927	+115719
b. Lübeck-Hamburg	8,45	8,8	37849	23788	424545	270882	18624	37914				
Märkisch-Posener E.[6]	36,2	36,2	—	—	—	—	20463	18628	43193	—	349963	—
a. Magdeburg-Leipzig	22,682	22,682	—	—	—	—	77803	179094	256897	+32207	2012788	+266978
b. Halle-Casseler Zweigbahn	22,25	22,25	—	—	—	—	30797	59539	90336	—36122	959895	+102713
Magdeb.-Halberstädter E. a. Strecke Magdeburg-Thale, Cöthen-Vienenburg nebst Zweigbahnen u. Magdeburg-Wittenberge	44,0	44,0	234361	208234	3075023	3120975	89849	161642	251491	+14508	2120311	+189912
b. Berlin-Gardelegen u. Stendal-Salzwedel[7]	25,9	7,6	38793	8476	132842	17091	14652	14310	28962	+24477	141193	+112657
Vormalige Mecklenburgische Eisenb.	19,27	19,27	—	—	—	—	27300	20660	47960	+10002	453523	—ca500
Nassauische E.	27,58	27,58	176076	112403	1988960	1559157	47424	73958	131034	+35179	1054786	+130616
Niederländische Rheinbahn	28	28	184777	169536	1292009	1312423	138901	103986	242887	—1028	1211185[8]	+94604
Niederschlesische Zweigb.	9,5	9,5	25622	41666	324380	289438	9187	16427	25614[9]	—10372[10]	277543	+7688
Nordhausen-Erfurter E.	10,2	10,2	—	—	—	—	7071	8440	15511	+2963	123067	+22539
a. Oberschlesische Hauptbahn[10]	64,63	64,63	—	—	—	—	96917	522043	695421	+61294	5844246	+416775
b. „ Zweigbahn	12	12	—	—	—	—	—	19987	20437	+7757	135170	+17602
c. Breslau-Posen-Glogau	27,84	27,84	—	—	—	—	36596	109165	160781	+17407	1310581	+115836
d. Stargard-Posen	22,63	22,63	—	—	—	—	22254	70232	101466	+17190	764081	+43060
Ostpreussische Südbahn	30,22	30,22	44037	38197	361847	276745	15344	30543	47259	+4974	480918	+39827
Preussische Ostbahn	134,59	121,05	—	—	—	—	322953	369709	720475	—29436	6465774	+554518
Rechte Oderufer-E.[11]	40,67	39,5	—	—	—	—	27685	110015	145700	+58424	—	+361780
Rheinische E.	101,83	80,62	631200	548901	8190500	6111789	411600	500900	912500	+197231	7638125	+1860988
a. Rhein-Nahe-Eisenbahn	16,15	16,15	—	—	—	—	37000	64126	106099	—54066	1104070	+234869
b. Saarbrücker E.	21,93	19,55	—	—	—	—	36100	109062	161323	+21636	1513224	+80733
Thüringische Eisenb. a. Stammb., Leipzig-Corbethaer u. Weissenfels-Geraer Zweigb.	37,256	37,256	—	—	—	—	156869	243027	399896	+6963	3213119	+558082
b. Dietendorf-Arnstädter Zwgb.	1,345	1,345	—	—	—	—	1342	1415	2757	+497	20287	+2433
c. Gotha-Leinefelder Zweigb.[12]	8,91	5,3	—	—	—	—	6839	8638	15477	—	113900	—
Tilsit-Insterburger E.	7,1	7,1	9454	7843	68427	46337	3895	3328	8623	+1808	73477	+6307
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Rheln. W. angegeben.												
Bayerische Ostbahnen	81,4	81,4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bayerische Staatsbahnen	256,25	241,5	777934	500973	5122321	4002877	898392	1430621	2329013	+572923	—	—
Frankfurt-Hanauer E.	5,46	5,46	76174	47198	656925	437005	43681	58609	104426	+12799	740738	+107046
Hess. Ludwigsb. a. Alte Strecke (nicht garantirte Linien)	33,98	33,98	314026	274774	2320832	1008180	212215	251936	470523	+181744	3946153	+812285
b. Neue Strecken (garantirte Linien)	12,44	7,84	76665	28001	366931	42266	16800	24608	41713	+34121	222902	+175270
Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth)	0,8	0,8	94753	81075	10335	11220	10303	258	10561	+1373	81096	+7534
Oberhessische Eisenb.	23,47	12,723	—	—	—	—	—	—	29747	—	243536	—
Pfälzische Eisenbahnen	—	—	287199	307144	3763461	1425696	140066	295739	435805	—45825	4386872	+897397
Taunusbahn	—	—	151808	154023	415344	201575	82874	26696	110133	+694	759305	+135599
Werrabahn	22,8	22,8	—	—	—	—	47525	87563	135088	+23043	1021193	+172303
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Rubeln angegeben.												
Warschau-Wien	46 3/7	46 3/7	116271	98170	4263597	3778492	112389	169652	317215	+26860	2503794	+250971
Warschau-Bromberg	19 6/7	19 6/7	31566	26736	1292021	1324036	23017	28891	73297	+4509	613899	+32253
Riga-Dünaburg	34,56	34,56	—	—	—	—	34631	81078	115968	—61660	1751201	+302954
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Francs angegeben.												
Schweizer Centralbahn	238 Kil.	238 Kil.	258000	186629	1350000	941603	513000	460000	973000	+31300	—	—
Lüttich-Mastrichter Bahn	30 „	30 „	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Anmerkungen zur vorhergehenden Tabelle.

[1] Stolp-Zoppot ($15{,}_9$ M.) am 1. September 1870 eröffnet.
[2] Lüben-Glogau ($4{,}_{10}$ M.) am 9. Januar 1871 eröffnet.
[3] Eröffnet am 21. April 1870.
[4] Cottbus-Guben ($5{,}_{03}$ M.) am 1. September eröffnet.
[5] Münster-Osnabrück ($6{,}_{66}$ M.) wurde am 1. September 1871 eröffnet.
[6] Eröffnet am 21. Juni 1870.
[7] Eröffnet Stendal Salzwedel ($7{,}_6$ M.) am 15. März 1870, Spandau-Gardelegen ($16{,}_{56}$ M.) am 1. Februar 1871 und Berlin-Spandau (1,73 M.) am 15. Juli 1871.
[8] Vom 1. Mai 1871 bis ult. September 1871.
[9] Excl. } Extraordin.
[10] Incl. } Extraordin.
[11] Incl. Wilhelms- und Neisse-Brieger Bahn.
[12] Gotha-Mühlhausen ($5{,}_{30}$ M.) am 11. April, Mühlhausen-Leinefelde ($3{,}_{91}$ M.) am 3. October 1870 eröffnet.

Königlich Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung des für das Jahr 1872 erforderlichen Quantums von **Gussstahl-Radreifen für Locomotiven, Tender und Wagen, sowie Puddelstahl-Reifen für Scheibenräder** im Wege der Submission vergeben werden. Termin hierzu ist auf

Montag den 6. November 1871 Vormittags $11^1/_2$ Uhr

im Büreau des Unterzeichneten zu Frankfurt a/O. anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift:

Submission auf Lieferung von Radreifen

versehen, eingesandt sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen liegen in den Wochentagen im Central-Büreau der Königlichen Direction zu Berlin und hier zur Einsicht aus, und können daselbst auch Abschriften gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Frankfurt a/O., den 23. October 1871.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
H. Gust.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von 55 300 Cubikmetern gesiebtem im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf:

Montag den 20. November d. J. Vormittags $11^1/_2$ Uhr

in unserem Geschäfts-Locale, Koppenstrasse No. 88/89 hierselbst anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission zur Uebernahme der Kieslieferung“

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale sowie in den Betriebs-Inspections-Büreaus auf den Bahnhöfen zu Guben, Breslau, Görlitz und Hirschberg zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Berlin, den 23. October 1871.

Königl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Braunschweigische Eisenbahnen.

Es sollen 6000 Centner auf dem Bahnhofe Braunschweig lagernde alte Bahnschienen von verschiedenen Profilen und von verschiedenen Längen in sechs Loosen von je 100 Centnern im Wege der öffentlichen Submission verkauft werden.

Hierzu ist Termin auf den **13. November 1871 Vormittags 10 Uhr** anberaumt, bis zu welchem die Offerten portofrei und versiegelt mit der Aufschrift

„Offerte auf Ankauf alter Bahnschienen“

an die Unterzeichnete einzureichen sind.

Die Bedingungen liegen in unserm Büreau zur Einsicht aus und werden auch auf portofreie, an uns zu richtende Schreiben mitgetheilt.

Braunschweig, den 24. October 1871.

Die Ober-Betriebs-Inspection.
Steigertahl.

Berlin-Hamburger Eisenbahn.

Zweigbahn Wittenberge-Lüneburg.

Die Erdarbeiten zur Herstellung des Bahnkörpers der vorgenannten Zweigbahn auf der im Amte Dannenberg, Provinz Hannover, belegenen ca. $3^1/_2$ Meilen langen Strecke, bestehend in der Bewegung von etwa 346 000 Schachtruthen Erde, sollen im Wege der Submission entweder im Ganzen oder in vier Loosen von denen auch mehrere zusammengefasst werden können, verdungen werden.

Offerten sind versiegelt und portofrei bis zum **20. November d. J.** an das Büreau des Unterzeichneten auf dem hiesigen Hamburger Bahnhofe einzureichen. Ebendaselbst können auch die Bedingungen und Offerten-Formulare in Empfang genommen und die Zeichnungen eingesehen werden.

Berlin, den 26. October 1871.

Der Ober-Ingenieur.
Neuhaus.

Thüringische Eisenbahn.

Die Lieferung von

200 Stück bedeckten Güterwagen,
300 „ offenen „ und
50 „ Plateauwagen

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Offerten sind mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung von Güterwagen“

versehen, bis zum Submissionstermine am

14. November d. Js. Vormittags 11 Uhr

versiegelt und portofrei an uns einzureichen, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungsbedingungen nebst zugehörigen Zeichnungen, von welchen ersteren je ein durch Unterschrift anerkanntes Exemplar der Offerte beigefügt sein muss, werden auf portofreie Requisition von unserem Secretariate hier unentgeltlich abgegeben.

Erfurt, den 28. October 1871.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Thüringische Eisenbahn.

Die Lieferung von

1150 Satz Achsen mit Rädern und
2200 Stück Tragfedern für Güterwagen

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Offerten sind mit der Aufschrift:

„Offerte auf Achsen mit Rädern resp. Federn“

versehen, bis zum Submissionstermine am

14. November d. J. Mittags 12 Uhr

versiegelt und portofrei an uns einzusenden, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eigehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen, von welchen ersteren ein durch Unterschrift anerkanntes Exemplar der Offerte beigefügt sein muss, werden auf portofreie Requisition von unserem Secretariate hier unentgeldlich abgegeben.

Erfurt, den 28. October 1871.

Die Direction der Thüringischen Eisenhahn-Gesellschaft.

Chr. Lechler in Stuttgart
Wagenlack- und Firniss-Fabrik
Königl. Württemb. Hoflieferant.

Patent auf Zinklack. — Patent auf Raffination fetter Oele

Specialität in allen Sorten Lacken für Eisenbahn-Werkstätten, Waggons- und Maschinen-Fabriken, wie:

Englische Ueberzugslacke, in 24, 12 oder 6 Stunden staubfrei, Locomotiv-Lacke, Präparations- und Schleif-Lack, Güterwagenlack für Blech- und Holzwagen, feinste Copal- und Damarlacke für innere Anstriche, Asphaltlacke, Siccatif-firniss etc. etc.

Beste Qualität wird zu verhältnissmässig sehr billigen Preisen zugesichert und stehen darüber, sowie über die Haltbarkeit meiner Fabricate **Zeugnisse von Eisenbahn-Verwaltungen zu Gebot.**

Verlag von **Bernh. Friedr. Voigt** in Weimar.

Die Stabilität des Gefüges der
Eisenbahn-Gleise.
Historische und experimentative Ermittelungen
von M. M. Freih. von Weber,
Ingenieur, K. S. Finanzrath und Staats-Eisenbahn-Director.
Mit 31 Illustrationen und 9 Folio-Tafeln.
257 Seiten gr. 8. Geh. 1869. Preis 2 Thlr. 7½ Sgr.

Der rühmlichst bekannte Verfasser ist einer der erfahrensten Eisenbahnpractiker Deutschlands. Neben seinem unermüdlichen, eingreifenden Wirken auf dem Felde der Praxis hat er aber auch eine schriftstellerische Thätigkeit entwickelt, die grossartig zu nennen ist, und wenn Geist und Feder es allein vermöchten, das Deutsche Eisenbahnwesen höherer Aus- und Durchbildung entgegenzuführen, so müsste dies dem Geiste und der Feder dieses Mannes gelungen sein.

Vorräthig in allen Buchhandlungen.

Norddeutscher Lloyd.
Postdampfschifffahrt
von Bremen nach Newyork und Baltimore
eventuell **Southampton** anlaufend

D. Deutschland	4. Novbr. nach	Newyork	
D. Rhein	11. Novbr. „	Newyork	
D. Berlin	15. Novbr. „	Baltimore	
D. America	18. Novbr. „	Newyork	
D. Donau	25. Novbr. „	Newyork	
D. Baltimore	29. Novbr. „	Baltimore	
D. Hansa	2. Decbr. nach	Newyork	
D. Hermann	9. Decbr. „	Newyork	
D. Ohio	13. Decbr. „	Baltimore	
D. Main	16. Decbr. „	Newyork	
D. Weser	23. Decbr. „	Newyork	

Passage-Preise nach Newyork: Erste Cajüte **165** Thaler, zweite Cajüte **100** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.
Passage-Preise nach Baltimore: Cajüte **135** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Pr. Crt.

von Bremen nach Neworleans
D. Newyork 4. Novbr.; D. Hannover 2. Decbr; D. Köln 30. Decbr. D. Frankfurt 27. Januar 1872.
Passage-Preise: Cajüte **180** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.
Fracht nach New-Orleans £ **2. 10** s., nach Havana £ **3** beides mit 15% Primage per 40 Cubicfuss Bremer Maasse. Ordinäre Güter nach Uebereinkunft.

von Bremen nach Westindien via Southampton
Nach **St. Thomas, Colon, Savanilla, La Guayra** und **Porto Cabello** mit Anschlüssen via **Panama** nach allen Häfen der Westküste Amerikas, sowie nach **China** und **Japan**.
D. **König Wilhelm I.** Dienstag 7. November. D. **Graf Bismarck** Donnerstag 7. December. und ferner am **7. jeden Monats.**

Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

Engl. patent.
Antifrictions-Metall
anerkannt bestes Material für Lager von Wellen, Achsen, Transmissionen etc. Preis pro Ctr. 54 Thlr., pro Pfd. 17 Sgr. frei ab Berlin.
Americ. Vulcan-Oel
sparsamstes Harz- und säurefreies Maschinenöl pro Ctr. 13 Thlr. frei ab Berlin oder Stettin bei Originalfässern von 3 Ctrn. 15% Tara, Fass frei.
Permanentes Lager bei
Moreau Vallette in Berlin
Königl. Hof-Spiditeur.

Ein solider Kaufmann in Wisby (Schweden) empfiehlt sich zur Lieferung grösserer Parthien
Eisenbahn-Schwellen
(Gothlandsholz) pr. nächstes Frühjahr. Derselbe erlaubt sich gleichzeitig die verehrlichen Eisenbahn-Verwaltungen darauf aufmerksam zu machen, dass das Gothlandsholz in bergiger Gegend wächst, ungewöhnlich hart und kernig ist und in Folge seiner Dauerhaftigkeit sich besonders zu Eisenbahn-Bauten verwenden lässt. Offerten werden sub T R 450 durch die Annoncen-Expedition von **Haasenstein & Vogler** in Hamburg erbeten.

Windhoff Deeters & Co.
in Lingen a/d. Ems
empfehlen die in ihrer Fabrik seit vielen Jahren als Specialitäten verfertigten **Weichen-Drehscheiben, Wasserkrähne** und **schmiedeeisernen Constructionen.**

Alle Buchhandlungen und Postanstalten liefern:
Aus allen Welttheilen.
Illustrirte Monatshefte
für Länder- und Völkerkunde
und verwandte Fächer.
Red. Dr. Otto Delitsch.
Preis jedes Monatsheftes 7½ Sgr.; auch einzeln.
Leipzig, Verlag von Adolph Refelshöfer.

Das soeben erschienene erste Heft des dritten Jahrganges enthält: Hohenzollern. Neapel, von R. Avé-Lallemant. Die Sachsen in Siebenbürgen, von R. Zöllner. Schiffskanal durch den Isthmus von Darien, von General W. Heine. C. C. v. d. Decken in Ostafrika. Winterkurorte in den Alpen, von C. Schildbach. Aus Java und Sumatra, v. K. Löffler. Neuyork, v. H. Peter-Petershausen. Aus der Australischen Colonie Victoria. Aus Tiflis. 33 Miscellen etc.
Mit 7 Holzschnitten und 3 Karten.

Diese Monatsschrift, reich ausgestattet mit vortrefflichen Holzschnitten u. Karten, bringt in allgemein verständlicher, ansprechender und unterhaltender Form, interessante, mannigfaltige und gediegene Schilderungen aus allen Theilen der Welt, von den tüchtigsten Verfassern und bestrebt sich, hierdurch geographisches Wissen, das für jeden Gebildeten heutzutage unentbehrlich ist, in den weitesten Kreisen zu verbreiten und zu fördern.
Illustrirte Prospecte gratis.

Bahnhofs-Restauration
frequent, kleinere, wünschen zahlbare anständige Leute zum 1. April 1872 zu pachten. Gef. Offerten nebst Bedingungen sub A. A. post rest. Schweina in Thüringen.

Die Zeitung kann nur noch von No. 43 an geliefert werden, von den früheren Nummern sind nur noch einige einzelne vorhanden.

Aeusserster Termin für eilige Anzeigen bis **Montag, Mittwoch** und für das im Satz complicirtere Hauptblatt **Donnerstag früh 8 Uhr.**

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. [illegible]lh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 44. Beiblatt 2. Leipzig, am 8. November 1871.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Vorschlag zur Errichtung eines Central-Reclamations-Büreau's.* Ein Blick auf die Listen der während des Krieges bei den verschiedenen Bahnen massenhaft angehäuften herrenlosen Güter und Gepäckstücke, sowie die nicht minder grossen Aufstellungen von fehlenden Collis legen die Frage nahe, ob und wie ein rascherer Ausgleich bezw. Austausch zwischen fehlenden und herrenlosen Gütern herbeigeführt werden kann.

Erfahrungsgemäss wird weitaus der grösste Theil der in Verlust gerathenen Güter nicht wieder aufgefunden, was schon daraus hervorgeht, dass gut zwei Dritttheile der herrenlosen Güter definitiv herrenlos bleiben.

Von den mancherlei Ursachen, die diesem Missstande zu Grunde liegen, wollen wir nur die eine, freilich gewichtige, hervorheben, dass bei den meisten Verwaltungen den mit den Recherchen betrauten Beamten nicht die nöthige Zeit zu Gebote steht, die Verzeichnisse herrenloser und fehlender Güter der übrigen Bahnen mit der gehörigen Aufmerksamkeit und Genauigkeit durchzusehen.

Dabei ist noch ins Auge zu fassen, dass ein Austausch der Verzeichnisse zwischen allen Verwaltungen nicht stattfindet, dass die Ausschreibungen in der Vereinszeitung zu spät und meist erst dann erfolgen, wenn die Recherchen auf der eigenen Bahn erfolglos geblieben sind, und dass bei den ausgedehnten Gemeinschafts-Verkehren Güter in directen Wagen in einer Richtung verschleppt werden, in der man dieselben in der Regel am allerwenigsten sucht.

Eine Remedur dieser Situation sehen wir in der Errichtung eines Central-Organs für herrenlose und fehlende Güter, eines Büreaus, das für sämmtliche Verwaltungen des Vereins die gleichen Dienste thut, wie die speciellen Organe bei den Einzel-Verwaltungen für diese.

Wir wollen versuchen, die Thätigkeit dieses Büreaus im grossen Ganzen zu veranschaulichen, in der Hoffnung und mit dem Wunsche, dass auch andere und competentere Stimmen mit auf die Sache bezüglichen Vorschlägen sich vernehmen lassen werden.

Jede Verwaltung hätte dem Centralbüreau Duplicat der Fehl- bzw. Ueberzähl-Anzeige einzusenden, wenn innerhalb acht Tagen nach der ersten Meldung einer Station das Gut nicht gefunden, bzw. an den Mann gebracht ist.

Das Centralbüreau hätte auf Erhalt der Anzeige Seitens einer Verwaltung sofort zu recherchiren, ob das gesuchte, bzw. offerirte Gut von irgend einer anderen Bahn als herrenlos, bzw. fehlend gemeldet worden ist und binnen kürzester Frist das Resultat der Erhebungen mitzutheilen.

Herrenlose Güter, welche keine ganz deutliche Signatur tragen und nach Verlauf von vier Wochen nicht zur Ablieferung gekommen sind, wären mit kartirtem Begleitschein dem Centralbüreau gegen Empfangsbescheinigung zu überweisen, von diesem zu lagern und — wenn nach Jahresfrist nicht abgenommen — zu Gunsten der einsendenden Verwaltung in öffentlicher Versteigerung zu veräussern.

Letztere Maassregel, die von mancher Seite angefochten werden dürfte, halten wir deshalb für der Erwägung werth, weil dadurch das Publikum in den Stand gesetzt wäre, erforderlichen Falles — z. B. bei Verlust werthvoller Gepäckstücke — an einem bestimmten Punkte persönlich Recherche zu halten.

Die Hauptvortheile einer solchen Central-Stelle glauben wir darin zu finden, dass

1) die Recherchen im Allgemeinen wesentlich abgekürzt werden und ein sicheres Resultat als bisher liefern;
2) dadurch die Arbeit bei den Einzelverwaltungen reducirt wird;
3) eine raschere Erledigung der Reclamationen herbeigeführt und damit einem allgemeinen Wunsche des Publikums, insbesondere des handeltreibenden Rechnung getragen wird.

Von den einzelnen Verwaltungen wären nach Errichtung eines solchen Büreau's Verzeichnisse fehlender und überzähliger Güter nicht mehr anzufertigen; das Central-Büreau hätte monatlich ein Verzeichniss, jedoch nur der von allen Verwaltungen als überzählig gemeldeten Güter und Gepäckstücke aufzustellen und den einzelnen Verwaltungen den Bedarf davon zu übermitteln.

Dieses Verzeichniss wäre nach der Art der Emballage der Collis aufzustellen, wie denn auch auf dem Centralbüreau selbst jede Emballage-Gattung eine eigene Section zu bilden hätte.

Die Kosten für ein solches Büreau dürften, abgesehen von den dadurch geschaffenen Vortheilen (wir erinnern nur an die armen, aus Frankreich Ausgewiesenen, die zum Theil ihre Habseligkeiten, die beinahe alle keine Signaturen trugen, gerade erst in Deutschland auf der Bahn verloren) schon deshalb gar nicht in besonderen Betracht gezogen werden, weil bei etlichen siebenzig Vereinsverwaltungen auf eine einzelne nur ein unerheblicher Theil fallen kann, selbst wenn die Repartition nach Maassgabe der in Betrieb befindlichen Strecken erfolgen sollte.

Ludwigshafen a. Rh. im October 1871.

Alex. v. Toussaint.

* Man vergleiche über ähnliche Vorschläge zur Errichtung von Central-Reclamations-Büreaus Jahrg. 1861 No. 26 und 1862 No. 21 unserer Zeitung. Die Redaction.

Ff. **Aus dem vom Deutschen Reichskanzleramt aufgestellten Etat für die Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen auf das Jahr 1872.** Aus dem uns vorliegenden Etat, der voraussichtlich schon den Reichstag passirt haben dürfte, wenn diese Zeilen zum Druck gelangen, geben wir einen gedrängten Auszug, da die politischen Zeitungen nur ganz summarisch berichten können, das umfangreiche Material aber sonst gewöhnlich in den Commissionen sich verliert und ad acta gelegt wird.

Was zuerst die Bilanz anlagt, so ist die Aufstellung folgende:

	Betrag pro 1872. Thaler.
Einnahme:	
1) Personen-Verkehr	2 600 000
2) Güter-Verkehr	6 000 000
3) Verschiedene Einnahmen	400 000
Summa der Einnahmen	9 000 000
Ausgabe:	
1) Besoldungen	1 747 825
2) Andere persönliche Ausgaben	976 505
3) Sächliche Verwaltungskosten	285 000
4) Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen	1 000 840
5) Kosten des Bahntransports	965 030
6) Sonstige Ausgaben	1 070 250
Summa der Ausgaben	6 045 450
Abschluss:	
Einnahme	9 000 000
Ausgabe	6 045 450
Ueberschuss	2 954 550

Hierzu mögen folgende Momente als Erläuterung dienen:

Das durch den Friedensvertrag von Frankreich erworbene, früher im Besitz der Französischen Ostbahn-Gesellschaft gewesene Eisenbahn-Netz umfasst, einschliesslich der Localbahn Colmar-Münster, deren Eigenthums-Verhältniss noch der Regulirung unterliegt, folgende Strecken:

Strecke	Kilometer
1) von der Schweizerischen Grenze bei St. Louis bis zur Bayerischen Grenze bei Weissenburg	206 Kilometer
2) von Mühlhausen bis zur Französischen Grenze bei Altmünsterol (Belfort)	39 „
3) von Lutterbach nach Wesserling	28 „
4) „ Sennheim nach Sentheim	14 „
5) „ Bollweiler nach Gebweiler	7 „
6) „ Colmar nach Münster	19 „
7) „ Schlettstadt nach Markirch	22 „
8) „ Strassburg nach Kehl	8 „
9) „ Königshofen (Strassburg) nach Barr	34 „
10) „ Molsheim nach Mutzig und Wesselnheim	17 „
11) „ Vendenheim nach Avricourt und Dieuze	104 „
12) „ Hagenau nach Benning und Carling	116 „
13) „ Styring nach Metz und Pagny	90 „
14) „ Metz nach der Luxemburgischen Grenze bei Bettemburg	55 „
15) von Diedenhofen nach der Französischen Grenze bei Hayange	7 „
überhaupt	766 Kilometer

Diese Bahnen durchziehen ein sehr fruchtbares und an Industrie jeder Art reiches Gebiet. Sie lassen auf einen lebhaften und einträglichen Local-, Import- und Export-Verkehr hoffen, zumal sie bis an das Saar-Kohlengebiet reichen und den gesammten Kohlenbedarf für Elsass-Lothringen, sowie einen Theil des Kohlenbedarfs angrenzender Gebiete zu vermitteln haben. Nicht minder günstig ist ihre Lage für den Transit-Verkehr zwischen den Niederlanden, Belgien, den Rheinlanden und der Schweiz etc., sowie zwischen Oesterreich Ungarn, Deutschland und Frankreich, weshalb sie auch, so lange sie von der Französischen Ostbahn-Gesellschaft betrieben wurden, zu den einträglichsten Strecken dieser Gesellschaft zählten.

Für eine sichere Veranschlagung der Betriebs-Einnahmen fehlt es noch an sicheren Anhaltspuncten. Die Erträge, welche die Ostbahn-Gesellschaft auf den Linien in Elsass-Lothringen erzielt hat, lassen sich genau nicht feststellen, und bieten auch keine sichere Grundlage für die Veranschlagung, da die Veränderung der äusseren Bedingungen, unter welchen Handel und Industrie thätig sind, Veränderungen in den Verkehrsbeziehungen herbeiführen. Auch über die Wirksamkeit der versuchsweise eingeführten Tarife liegen genügende Erfahrungen noch nicht vor. Unter Zugrundelegung theils der über die früheren Ergebnisse vorliegenden Notizen, theils der bisherigen Ergebnisse unter Deutscher Verwaltung, theils endlich der

auf Deutschen Bahnen unter ähnlichen Verkehrsbedingungen erzielten Ergebnisse sind die Brutto-Einnahmen auf im Ganzen 9 000 000 Thaler veranschlagt worden, wovon, wie oben angegeben, auf den Personen- und Gepäckverkehr 2 600 000 Thlr., auf den Güterverkehr 6 000 000 Thlr., auf verschiedene Einnahmen 400 000 Thlr. gerechnet sind.

Die Betriebsausgaben sind nach der Annahme bemessen, dass durchschnittlich 19 Züge täglich über die ganze Länge der Bahnen gefahren werden. Diese Annahme entspricht der Durchschnitts-Frequenz der Deutschen Nachbar- und anderer Deutschen Bahnen mit starkem Local- und Transitverkehr im Jahre 1867. Sie erscheint umsomehr begründet, als auch die Zahl der Züge, welche unter der Verwaltung der Französischen Ostbahn-Gesellschaft im Jahre 1867 pro Tag über die gesammte Bahnlänge gegangen sind, in Berücksichtigung der geringeren Belastung der Französischen den Deutschen Zügen gegenüber verhältnissmässig reducirt, nahezu damit übereinstimmt.

Alle sonstigen Ausgaben sind nach Analogie der in den Etats Preussischer Staats-Eisenbahn-Verwaltungen für 1871 ausgeworfenen Beträge berechnet.

Für die Verwaltung der Eisenbahnen wird die Einsetzung einer mit den Befugnissen einer öffentlichen Behörde ausgestatteten, und vom Reichskanzler-Amt ressortirenden General-Direction in Strassburg beabsichtigt. Für die Organisation der Verwaltung werden im Allgemeinen die bewährten Normen der Preussischen Staatsbahnverwaltung maassgebend sein. Eine wesentliche Abweichung von denselben wird insofern beabsichtigt, als die Geschäfte des Preussischen Ober-Betriebs-Inspectors auf das betriebstechnische Mitglied der General-Direction übergehen, der grösste Theil der Obliegenheiten des Preussischen Ober-Güterverwalters auf mehrere für bestimmte Strecken einzusetzende, und mit der speciellen Ueberwachung des Expeditionsdienstes zu betrauende Güter-Inspectoren und auf ein sogenanntes, von einem Güter-Inspector geleitetes Reclamations-Büreau vertheilt, und ferner besondere Maschinenmeister für den Werkstätten- und für den Betriebs-Maschinendienst eingesetzt werden sollen.

Bei Bemessung der Gehalts-Competenzen der anzustellenden Beamten ist vor Allem darauf Rücksicht genommen worden, dass es für einen ordnungsmässigen und sicheren Betrieb auf den Reichsbahnen unerlässlich ist, zunächst ausschliesslich nur solche Personen zu beschäftigen, die mit dem Eisenbahndienst durchweg bekannt sind, dass dem Reiche aber ein geschultes Eisenbahn-Beamten-Personal, das nach Elsass-Lothringen versetzt werden könnte, nicht zur Verfügung steht, und dass es somit zur Gewinnung zuverlässiger Kräfte aus den Altdeutschen Landen unabweislich erscheint, das Einkommen der Beamten nicht nur höher als in der Heimath, sondern so ausreichend zu bemessen, dass der Beamte mit seiner Familie an den zum Theil theuren Orten seiner socialen Stellung angemessen leben kann, und sich hierdurch bestimmen lässt, lieb gewonnene Verhältnisse und sichere Avancements-Aussichten in der Heimath aufzugeben und sich dem nicht nur schwierigen und anstrengenden, sondern auch mit Darbringung mancherlei Opfer verbundenen Dienst mit Treue und Freudigkeit hinzugeben.

Für Gewährung höherer pensionsfähiger Gehaltssätze als in den übrigen Deutschen Landen hat sich die Regierung namentlich im Hinblick auf eine künftige etwaige Zurückversetzung einzelner nach Elsass-Lothringen gegangener Staatsbeamten der übrigen Deutschen Staaten in ihre Heimath nicht entschlossen, vielmehr werden statt dessen ausserordentliche Zuschüsse gegeben, so dass also die Regierung freiere Hand behält.

Diese Einrichtung dürfte sich selbst dem Umstande gegenüber bewähren, dass voraussichtlich ein nicht unerheblicher Theil des für die Reichsbahnen nothwendigen Bedarfs an Beamten aus dem Personal von Privat-Eisenbahn-Gesellschaften, die notorisch einem Theil ihrer Beamten ungleich höhere Sätze gewähren, herangezogen werden muss.

Bei Bemessung des Personenbedarfs haben im Grossen und Ganzen die Verhältnisse der Preussischen Staatsbahnen zum Anhalt gedient, und nur bei denjenigen Beamten-Kategorien, deren Bedarf von dem Umfange des Verkehrs abhängig bleibt, ist die oben erwähnte Zahl der Züge, die voraussichtlich pro Tag und Meile werden gefahren werden, der Berechnung mit zu Grunde gelegt unter Berücksichtigung des Umstandes, dass die Einführung des Nachtdienstes auf den Hauptrouten Basel-Weissenburg, Kehl-Avricourt, Hagenau-Metz-Thionville und Metz-Novéant sich schon nach kurzer Zeit als nothwendig ergeben wird.

Oberlausitzer (Kohlfurt-Falkenberger) Eisenbahn. (Aus dem Prospect.) Die Oberlausitzer Bahn, concessionirt durch allerhöchsten Act vom 11. October d. J., geht von Kohlfurt nach Falkenberg und berührt in ihrer Ausdehnung von 20 Meilen die gewerbereichen Ortschaften Niesky, Uhyst, Hoyerswerda, Ruhland, Elsterwerda, Liebenwerda. Gleichzeitig mit der Fertigstellung der Bahn bis zum 1. October 1873 wird die Berlin-Anhaltische Bahn die Linie Wittenberg-Falkenberg und die Berlin-Anhaltische und Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn die Linie Zerbst-Magdeburg hergestellt haben, und dürfte bis dahin auch die wichtige Linie Eilenburg-Leipzig beendet sein.

Die Oberlausitzer Bahn wird dann das Mittelglied einer Linie bilden, welche von Bremen und den westlichen Provinzen über Braunschweig, Helmstedt und Magdeburg nach Kohlfurt gehen wird, wo sie mit den hier mündenden drei grossen Linien von Breslau, der Schlesischen Gebirgsbahn und der Görlitzer Route, mittelst deren das Königreich Sachsen erreicht wird, zusammentrifft. Von den Abkürzungen, welche durch die Oberlausitzer Bahn erzielt werden, sagt der Prospect: Man wird künftig von Magdeburg nach Breslau statt 69,2 Meilen nur 55,9 Meilen, von Bremen nach Breslau statt 107,9 Meilen nur 89,8 Meilen, von Breslau nach Leipzig statt 51,3 Meilen nur 46,6 Meilen, von Breslau nach Halle statt 55,0 Meilen nur 49,7 Meilen gebrauchen.

Bisher wurden die Massen-Frachten, welche sich aus dem kohlenreichen Schlesien und seinen Getreide producirenden Hinterländern nach Halle, Magdeburg, Braunschweig, Bremen und dem nordwestlichen Deutschland, und die Güter, welche sich von dort nach Schlesien und seinen Hinterländern bewegten, über Kohlfurt, Görlitz, Dresden oder auf nicht minder grossem Umwege über Berlin befördert. Bei den oben bezeichneten Abkürzungen wird ein grosser Theil dieser Massen-Frachten naturgemäss der grossen Verkehrsstrasse zufallen, deren integrirendes Mittelglied die Oberlausitzer Bahn bildet. Die Denkschrift, welche die Direction der Berlin-Anhaltischen Bahn ihrer diesjährigen ausserordentlichen General-Versammlung über den Bau der Bahn von Wittenberg nach Falkenberg vorgelegt hat, urtheilt über diese Bahn wie folgt: „Seit geraumer Zeit schon wird der Plan bearbeitet, die sogenannte Oberlausitzer Central-Bahn zu bauen, welche Kohlfurt, wo die Niederschlesisch-Märkische und die Schlesische Gebirgsbahn zusammentreffen, auf dem kürzesten Wege mit Falkenberg verbinden soll. Wird dieser Bau, welchen die Staatsregierung begünstigt, wie nicht zu bezweifeln sein dürfte, in's Werk gerichtet, so gestaltet sich dadurch, wenn unsererseits die Strecke Falkenberg-Wittenberg gebaut wird, eine fast gradlinigte Verbindung von Magdeburg mit Liegnitz und Breslau, die etwa 14 Meilen kürzer, als jede andere ist und ohne Zweifel die Hauptstrasse für den Verkehr Schlesiens und seiner Hinterländer mit dem nordwestlichen Deutschland abgeben wird."

Nicht minder wichtig als die Bedeutung, welche die Berlin-Anhaltische Bahn dem neuen Unternehmen bezüglich der Linie nach Magdeburg zuerkennt, ist ihr Werth in Betreff der ganz ausserordentlich geraden und schneidigen Richtung, in welcher sie den Südostdeutschen Verkehr via Halle und Leipzig vermitteln wird.

Das Anlage-Capital für welches die 'Plessnersche Baugesellschaft den Bau übernommen hat, beträgt 6 Mill. Thlr., welche durch die Emission von 2 400 000 Thaler Stamm-Actien und 3 600 000 Thaler 5procentige Prioritäts-Stamm-Actien aufgebracht, 18 000 Stück à 200 Thlr., welche letztere unterm 7. und 8. d. M. zum Cours von 86% zur Subscription gelangt sind. Die Meile wird demnach nur ungefähr 300 000 Thlr. erfordern, also um mehr als 45 Proc. unter dem Durchschnitte bleiben, der sich für alle Preussischen Bahnen berechnet.

Die Stamm-Actien sind sämmtlich fest übernommen. Die Gesellschaft verzinst die Stamm-Prioritäts-Actien während der Bauzeit mit 5 Proc., und zwar geschieht dies in deren Auftrage durch den Berliner Bankverein. Bei demselben sind alle Gelder deponirt; die Auszahlung erfolgt nur nach Maassgabe des fortschreitenden Baues.

Personalnachrichten.

Preussen. Der bei der Königl. Direction der Westfälischen Eisenbahn beschäftigte bisherige Gerichts-Assessor Dr. jur Conrad Rudolph Hochheimer ist in Folge seiner definitiven Uebernahme in die Staats-Eisenbahnverwaltung zum Regierungs-Assessor ernannt; der Königl. Eisenbahnbau- und Betriebs-Inspector Hardt zu Elberfeld und der Königl. Eisenbahn-Baumeister Clemens zu Langenberg in gleicher Eigenschaft nach Düsseldorf, sowie der Königl. Eisenbahn-Baumeister Burkhard von Barmen nach Elberfeld versetzt worden.

Bayer. Ostbahnen. Der städtische Baubeamte W. Götz in München wurde zum Sectionsingenieur ernannt und wird demselben die Detailprojectirung der Mühldoof-Straubing-Chamer-Bahnlinie mit übertragen.

Stellenvacanz. Die Direction der Rheinischen Eisenbahn beabsichtigt eine Handwerker-Fortbildungsschule bei ihren Central-Werkstätten zu Nippes bei Köln zu gründen und sucht als Dirigenten derselben einen tüchtigen Lehrer, welcher die Berechtigung zum Unterrichten in Naturwissenschaft, Mathematik und Technologie für eine Gewerbeschule besitzt. Gehalt 1000 Thaler nebst freier Wohnung. Siehe Bekanntmachung S. 925.

Eisenbahn-Kalender.

Submissionen.

Termin	Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
14/15. Nov. zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Werkstatts-Materialien	924
18. Nov. zu Münster	Westfälische E.	Schienen und Kleineisenzeug	924
20. „ zu Münster	dieselbe	Schwellen	924
20. „ zu Saarbrücken	Saarbrücker E.	Werkstatts-Materialien etc.	921
22. „ zu Breslau	Oberschlesische E.	Locomotiven	923
23. „ zu Strassburg	Elsass-Lothring. E.	Betriebsmaterialien	923
24. „ zu Frankf. a/O.	Niederschles.-Märk. E.	Werkstattsmaterialien	924
25. „ zu Hamburg	Venlo-Hamburger E.	Schiebethore	924
25. „ zu Köln	Rheinische E.	Wagen	925
30. „ zu Breslau	Oberschlesische E.	Eiserner Brückenüberbau	923

Officielle und Privat-Anzeigen.

Oberhessische Eisenbahnen.

Mit **Montag den 6. November l. J.** tritt auf unserer Linie **Giessen-Gelnhausen** der nachfolgende Fahrplan in Kraft:

Entfernung in Meilen	Stationen		Personenzug	Güterzug mit Personenbeförderung	Gemischter Zug
			I., II. und III. Classe		
			9.	**11.**	**13.**
			Vorm.	Vorm.	Nachm.
	Giessen	ab	5 5	12 —	5 30
2,03	Lich	„	5 30	12 40	6 —
2,91	Hungen	„	5 45	1 10	6 15
4,68	Nidda (Bad Salzhausen)	„	6 15	1 50	6 45
6,11	Stockheim	„	6 40	2 20	7 10
7,32	Büdingen	„	6 55	2 50	7 30
9,30	Gelnhausen	an	7 25	3 30	8 —
			10.	**12.**	**14.**
			Vorm.	Vorm.	Nachm.
	Gelnhausen	ab	5 45	10 55	4 35
1,98	Büdingen	„	6 15	11 40	5 5
3,18	Stockheim	„	6 35	12 5	5 25
4,62	Nidda (Bad Salzhausen)	„	7 —	12 40	5 50
6,38	Hungen	„	7 25	1 30	6 20
7,26	Lich	„	7 40	1 55	6 35
9,30	Giessen	an	8 10	2 30	7 5

Gleichzeitig treten in dem seitherigen Fahrplan der Linie Giessen-Fulda, welcher in der Hauptsache bestehen bleibt, einige unwesentliche Aenderungen ein, indem die Züge 1 und 2 statt 4 Uhr 50 resp. 4 Uhr 45 um 5 Uhr Morgens und die Abendzüge 7 und 8 statt 7 Uhr und 6 Uhr 50 um 7 Uhr 45 resp. 6 Uhr 45 von Giessen und Fulda abfahren. Das Nähere besagen die auf den Stationen angeschlagenen Fahrpläne, welche daselbst vom 5. November an zu dem Preise von 3 kr. zu beziehen sind.

Giessen, den 1. November 1871.

Der Verwaltungsrath.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft.

Nachdem die General-Versammlung vom 21. Juni d. Js. beschlossen hat, das Stamm-Actien-Capital um drei Millionen Thaler zu erhöhen, und den bisherigen Actionairen das Recht einzuräumen, binnen einer von den Verwaltungs-Vorständen festzusetzenden Präclusivfrist auf je drei alte Actien eine neue Actie à 200 Thaler zum Paricourse zu beziehen — welche Actien vom 1. Januar 1872 bis zum 31. December 1873 mit 5% des Nominalbetrages verzinst werden, vom 1. Januar 1874 ab dagegen am Reingewinn der Gesellschaft Theil nehmen, — haben die Verwaltungs-Vorstände die Präclusivfrist, bis zu welcher vom 2. Januar 1872 ab die zeitigen Actien-Inhaber von dem Recht, auf je drei alte Actien eine neue Actie à 200 Thaler zum Paricourse unter Vergütung von fünf Procent Zinsen des Nominalbetrages vom 1. Januar 1872 bis zur geleisteten Vollzahlung zu beziehen, Gebrauch machen können, auf den 29. Februar 1872 Mittags 12 Uhr festgesetzt.

In Folge dessen werden diejenigen Actionaire, welche von diesem Rechte Gebrauch machen wollen, aufgefordert, ihr Bezugsrecht in der Zeit vom 2. Januar 1872 bis 29. Februar 1872 Mittags 12 Uhr bei Verlust dieses Rechts bei unserer Hauptcasse zu Berlin, Askanischer Platz No. 6, in den Geschäftsstunden von 9 bis 12 Uhr Vormittags geltend zu machen, und zwar durch Vorlage ihrer Actien ohne Dividendenschein-Bogen Behufs Abstempelung unter gleichzeitiger Einreichung eines Zeichenscheins in doppelter Ausfertigung.

Diese Zeichenscheine, für welche die Formulare in unserer Hauptcasse vom 20. December d. J. ab unentgeltlich verabfolgt werden, müssen enthalten Littera und Nummern der Actien nach der Reihenfolge, Datum, Namen, Wohnort und Unterschrift des Präsentanten.

Bei der Zeichnung ist der volle Betrag der gezeichneten Actien nebst 5% Zinsen davon seit dem 1. Januar 1872 baar einzubezahlen.

Das Duplicat der Zeichenscheine wird sofort zurückgegeben werden.

Die Erhebung der gezeichneten Actien erfolgt auf Grund und unter Auslieferung des Duplicat-Zeichenscheines zu der von uns bekaunt zu machenden Zeit in unserer Hauptcasse.

Der Zeichenschein dient als Legitimation zur Erhebung der durch denselben gezeichneten Actien nebst Coupons, Dividendenscheinen und Talon. Die Zeichenstelle ist zur Prüfung der Legitimation des Präsentanten nicht verpflichtet, wohl aber berechtigt.

Diejenigen Actien, welche von den Inhabern der alten Actien bis zum 29. Februar 1872 Mittags 12 Uhr nicht gezeichnet werden, werden für Rechnung der Gesellschaft begeben werden.

Berlin, den 24. October 1871.

Der Verwaltungsrath. V. v. Magnus. — **Die Direction.** Fournier.

Königliche Saarbrücker und Rhein-Nahe Eisenbahn.

Die Lieferung der für die Königliche Saarbrücker und Rhein-Nahe-Eisenbahn im Jahre 1872 erforderlichen Werkstätten-Materialien, Vorrathsstücke und Werkzeuge, als:

„Antimonium regulus, Blockblei, gewalztes Rund-, Flach-, Vierkant-, Winkel-, Band-, Niet-, Roststab-, Feinkorn-, Façon- und Roheisen, Eisengussstücke, Holz- und Steinkohlenblech, Eisendrahtgewebe, Englisches Blockzinn, Gussfederstahl, Englischer Werkzeugstahl, geschmiedete Gussstahlstücke, Stangen- und Tafelkupfer, kupferne Feuerbuchsplatten, Kupferröhren, Messing- und Weissblech, Drahtstiften, Holzschrauben, Splinten, Kesselnieten, geschmiedete Schlossnägel, Gussstahldraht, Eichen-, Kiefern-, Pappel- und Mahagoni-Holz, Holzkohlen, Schmirgelleinen, Englischer Lack, Asphaltlack, rohes Leinöl, Französisches Terpentinöl, crystallisirte Soda, Metallkitt (Mastix), rothe Mennige, chemisch reines Bleiweiss, Gummiringe zu Wagen, Gummiplatten, lohgares Rindleder zu Treibriemen, alaungares Rindleder zu Näh- und Binderiemen, halbbraunes alaungares Zeugleder zu Fensterriemen, schwarzes Zeugleder (Vachetteleder) zu Sitzkissen, fertige Treibriemen, weisses Fensterglas, rothes und grünes Glas, Wasserstandsgläser, Dampffilzplatten, Spanisches Rohr, feuerfeste Steine, Tuch zu Personenwagen II. Classe, Sammt (Pelûche), blaues Seidenzeug, blauer Gardinenstoff, Wachsbarchend, gewichste und wollene Fussteppiche, blauer Seidendamast, hänfene Spritzenschläuche, Segeltuch, Graphit-Schmelztiegel, Feilen, Locomotiv-Signallaternen, Spiralfedern, Locomotiv-Siederöhre, schmiedeeiserne Röhre, eiserne Rauchkammer-Rohrwände, Puddelstahl- und Gussstahl-Radreifen, gussstählerne und schmiedeeiserne Achsen, Achslagerkasten, Schraubenmuttern und Hammerstiele“

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Lieferungs-Bedingungen, denen ein Verzeichniss der sämmtlichen Gegenstände beigefügt ist, sowie die Zeichnungen können in dem Büreau des Unterzeichneten hierselbst und in den Stationsbüreaus zu Trier, Neunkirchen, St. Wendel und Bingerbrück eingesehen, auch von mir auf portofreie Anträge bezogen werden.

Lieferungs-Unternehmer werden daher eingeladen, ihre Offerten versiegelt und mit der Aufschrift versehen:

„Submission auf die Lieferung von Werkstätten-Materialien etc. für die Saarbrücker und Rhein-Nahe-Eisenbahn pro 1872“

bis spätestens **Montag, den 20. November d. J., Vormittags 10 Uhr**, unter Beifügung gehörig bezeichneter Proben portofrei an mich einzusenden, in welchem Termine die Oeffnung der Offerten im Beisein der etwa erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Nicht rechtzeitig eingehende Offerten, sowie Nachgebote bleiben unberücksichtigt.

Saarbrücken, den 27. October 1871.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.

Finckbein.

Vom 6. d. M. tritt auf der **Saarbrücker** und **Rhein-Nahe**-Eisenbahn der nachstehend auszugsweise mitgetheilte Fahrplan für Personen- und gemischte Züge in Kraft.

I. Strecke Trier-Conz-(Luxemburg) Saarbrücken.

Stationen.		Pers.-Zug No. 3 1.-4. Cl.	Gemischt. Zug No. 42 1.-3. Cl.	Schnell-Zug No. 5 1.-2. Cl.	Gemischt. Zug No. 63 1.-3. Cl.	Pers.-Zug No. 2 1.-3. Cl.	Gemischt. Zug No. 65 2.-4. Cl.	Gemischt. Zug No. 4 1.-3. Cl.	Pers.-Zug No. 11 1.-3. Cl.	Pers.-Zug No. 13 1.-3. Cl.
Trier	Abg.	—	Morg. 7,00	Vorm. 8,10	Vorm. 9,15	Vorm. 10,15	Vorm. 11,15	Nchm. 2,00	Nchm. 3,00	Abds. 7,55
Conz	Ank.	—	7,15	8,22	9,33	10,27	11,35	2,18	3,11	8,08
Aus Conz		—	7,20	—	—	10,35	—	2,39	—	8,35
In Luxemburg		—	9,00	—	—	11,48	—	4,40	—	9,45
Conz	Abg.	—	—	8,25	9,38	—	11,40	—	3,15	8,12
Merzig	"	Morg. 6,00	—	9,21	10,56	—	1,30 Ank.	—	4,23	9,20
Saarlouis	"	6,32	—	9,45	11,30	—	—	—	4,57	9,52
Saarbrücken	Ank.	7,25 Morg.	—	10,25 Vorm.	12,15 Mitt.	—	—	—	5,45 Nchm.	10,40 Abds.

Stationen.		Gemischt. Zug No. 42 2.-4. Cl.	Pers.-Zug No. 5 1.-3. Cl.	Pers.-Zug No. 2 1.-3. Cl.	Pers.-Zug No. 4 1.-3. Cl.	Pers.-Zug No. 11 1.-3. Cl.	Gemischt. Zug No. 58 1.-3. Cl.	Schnell-Zug No. 8 1.-2. Cl.	Gemischt. Zug No. 83 1.-3. Cl.	Pers.-Zug No. 44 1.-3. Cl.
Saarbrücken	Abg.	—	—	Vorm. 8,10	Mitt. 12,30	—	Nchm. 2,45	Abds. 6,25	—	Abds. 9,25
Saarlouis	"	—	—	8,56	1,12	—	3,44	7,07	—	10,06
Merzig	"	5,45	—	9,26	1,39	—	4,25	7,34	—	10,30 Ank.
Conz	Ank.	7,10	—	10,27	2,37	—	6,09	8,32	—	—
Aus Luxemburg		—	7,20	—	—	2,00	—	6,00	8,30	—
In Conz		—	8,20	—	—	3,03	—	8,04	10,23	—
Conz	Abg.	7,21	8,28	10,29	2,39	3,12	6,12	8,34	10,30	—
Trier	Ank.	7,40 Morg.	8,40 Vorm.	10,40 Vorm.	2,50 Nchm.	3,22 Nchm.	6,30 Abds	8,45 Abds.	10,45 Abds.	—

II. Strecke Saarbrücken-Saargemünd.

Stationen.		Pers.-Zug No. 3 1.-3. Cl.		Schnell-Zug No. 5 1.-2. Cl.	Pers.-Zug No. 63 1.-4. Cl.	—	—	—	Pers.-Zug No. 11 1.-3. Cl.	Gemischt. Zug No. 17 1.-3. Cl.
Saarbrücken	Abg.	Morg. 7,40	—	Vorm. 10,35	Mitt. 12,25	—	—	—	Nchm. 5,50	Abds. 9,23
Saargemünd	Ank.	8,15 Vorm.	—	11,30 Vorm.	12,56 Mitt.	—	—	—	6,21 Abds.	10,05 Abds.
In Hagenau		11,19	—	1,07	4,25	—	—	—	9,38	—
" Strassburg		12,23	—	3,35	6,20	—	—	—	Abds.	—

Stationen.		—	—	Gemischt. Zug No. 48 1.-4. Cl.	Pers.-Zug No. 4 1.-3. Cl.	—	Pers.-Zug No. 58 1.-3. Cl.	Schnell-Zug No. 8 1.-2. Cl.	—	Pers.-Zug No. 44 1.-3. Cl.
Aus Strassburg		—	—	—	5,40	—	8,40	2,45	—	5,15
" Hagenau		—	—	—	7,00	—	9,55	3,55	—	6,28
Saargemünd	Abg.	—	—	Früh 6,30	Vorm. 9,57	—	Nchm. 1,05	Nchm. 5,50	—	Abds. 9,30
Saarbrücken	Ank.	—	—	7,30	10,35	—	1,40	6,20	—	10,05

III. Strecke Forbach-Saarbrücken-Bingerbrück.

Stationen.		Gemischt. Zug No. 45 2.-3. Cl.	Pers.-Zug No. 3 1.-3. Cl.	Schnell-Zug No. 5 1.-2. Cl.	Gemischt. Zug No. 53 2.-3. Cl.	Pers.-Zug No. 7 1.-3. Cl.	Pers.-Zug No. 11 1.-3. Cl.	Gemischt. Zug No. 41 1.-3. Cl.	—	—
Aus Metz		—	Früh 5,08	Vorm. 8,40	—	Vorm. 10,00	Nchm. 3,50	Abds. 6,50	—	—
Forbach	Abg.	—	7,14	10,34	—	12,35	5,33	8,48	—	—
Saarbrücken	Ank.	—	7,30	10,48	—	12,55	5,50	9,05	—	—
Saarbrücken	Abg.	—	7,45	11,00	—	1,15	6,00	9,10	—	—
Neunkirchen	Ank.	—	8,23	11,35	—	2,00	6,37	10,00	—	—
Nach der Pfalz	Abg.	—	8,40	11,45	—	2,10	6,50	—	—	—
Neunkirchen	Abg.	—	8,26	11,39	—	2,15	6,40	10,05	—	—
St. Wendel	"	—	8,51	12,04	—	2,54	7,05	10,30 Abds.	—	—
Oberstein	"	Früh 5,50	9,58	1,11	—	4,28	8,15	—	—	—
Münster a. St.	Ank.	7,44	11,12	2,31	—	6,06	9,26	—	—	—
Von der Alsenz-Bahn	Ank.	7,50	11,20	1,55	—	6,00	—	—	—	—
Münster a. St.	Abg.	7,59	11,14	2,34	—	6,10	9,28	—	—	—
Creuznach	"	8,18	11,20	2,48	Nchm. 4,10	6,32	9,40	—	—	—
Bingerbrück	"	8,50 Vorm.	11,52 Vorm.	3,10 Nchm.	4,40 Nchm.	7,00 Abds.	10,00 Abds.	—	—	—

Stationen.		Pers.-Zug No. 38 1.-3. Cl.	Gemischt. Zug No. 32 1.-4. Cl.	Pers.-Zug No. 4 1.-3. Cl.	Gemischt. Zug No. 46 2.-3. Cl.	Schnell-zug No. 8. 1.-2. Cl.	Pers.-Zug No. 10 1.-3. Cl.	Gemischt. Zug No. 80 2.-3. Cl.	Pers.-Zug No. 12 1.-3. Cl.	—
Bingerbrück	Abg.	—	—	Morg. 7,20	Vorm. 9,50	Mitt. 12,45	Nchm. 3,30	Nchm. 5,10	Abds. 7,10	—
Creuznach	"	—	—	7,47	10,23	1,10	4,06	5,41 Ank.	7,36	—
Münster a. St.	Ank.	—	—	7,59	10,36	1,19	4,21	—	7,45	—
Nach d. Alsenzbahn		—	—	8,10	11,20	—	6,15	—	—	—
Münster a. St.	Abg.	—	—	8,01	10,39	1,21	4,24	—	7,48	—
Oberstein	"	—	—	9,29	12,25 Ank.	2,46	6,30	—	9,08	—
St. Wendel	"	—	Früh 5,45	10,37	—	3,53	7,52	—	10,03	
Neunkirchen	Ank.	—	6,17	11,01	—	4,20	8,17	—	10,25	
Aus der Pfalz	Ank.	—	—	10,00	—	4,15	8,00	—	10,00	—
Neunkirchen	Abg.	—	6,19	11,05	—	4,23	8,25	—	10,27	—
Saarbrücken	Ank.	—	7,20	11,45	—	5,00	9,10	—	11,00 Abds.	—
Saarbrücken	Ank.	Morg. 6,00	10,15	12,30	—	6,00	9,20	—	—	—
Forbach	Ank.	6,17	10,30	12,46	—	6,16	9,38	—	—	—
In Metz		8,18 Morg.	12,10 Mitt.	2,45 Nchm.	—	8,00 Abds.	11,56 Abds.	—	—	—

Saarbrücken, den 2. November 1871.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Thüringische Eisenbahn.

Am **Montag den 6. November c.** tritt für die Thüringische Eisenbahn, einschliesslich der Bahnstrecken Leipzig-Corbetha, Weissenfels-Gera, Dietendorf-Arnstadt und Gotha-Leinefelde ein neuer Fahrplan in Kraft, welcher auf unseren Stationen angeschlagen und vom 6. November ab an sämmtlichen Billetschaltern käuflich zu haben ist.

Hierbei heben wir im Interesse des Publicums speciell hervor, dass

I. die bisherigen Schnellzüge Nr. V und VI eingestellt werden,

II. auf der Strecke Leipzig-Corbetha zum Anschluss an die Berlin-Frankfurter Tagesschnellzüge ein neuer Schnellzug nach beiden Richtungen eingelegt worden ist,

III. die Frühzüge meist früher als bisher abgelassen werden.

Wegen der einzelnen Aenderungen insbesondere auch wegen der Beförderung in vierter Wagenklasse mit noch anderen als den bisherigen Zügen verweisen wir auf den speciellen Fahrplan.

Erfurt, den 30. October 1871.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Main-Weser-Bahn und Hessische Nordbahn.

Die Anfertigung und Lieferung des Bedarfs pro 1872 von den nachfolgenden Materialien, soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden, und zwar:

1. **an Werkstatts-Materialien für die Magazine zu Cassel, Frankfurt und Giessen als:**

   Schmiedeeisen und Stahl — Bleche — Kupfer — Metallguss und Metalle — Werkzeuge, Geräthe, Kurzwaaren und Feilenhauer-Arbeiten — Farben, Chemikalien und Droguen — Oele und Fettwaaren — Gummi- und Lederwaaren. — Seiler- und Polsterwaaren — Bürsten — Posamentirwaaren-Manufacte — Töpferwaaren, Brennmaterialien — Holzwaaren — und Hölzer.

2. **an Werkstatts-Reserve-Materialien für das Hauptmagazin Cassel als:**

   Radreifen, Dampfkolben, Weichenschienen und Spiralfedern von Gussstahl, Herzstücke von Hartgusseisen, Buffer und Bufferstangen, Schraubenkuppelungen, Siederohre von Schmiedeeisen, Injecteure, Oeltropf- und Schmierappate etc.

3. **an Büreaubedürfnissen für das Hauptmagazin Cassel als:**

   Schreib- und Zeichnenmaterialien, Drucksachen etc.

Die Offerten sind bezüglich mit der Aufschrift:

„Submission auf Werkstätte-Materialien"
„Submission auf Werkstätte-Reserve-Materialien"
und
„Submission auf Büreaubedürfnisse"

frankirt und versiegelt bis zum **Mittwoch, den 15. November d. J, Vormittags 9 Uhr** an den Unterzeichneten einzusenden, und werden dann in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet.

Die Bedingungen sind auf portofreie Anfragen bei Einsendung von 5 Sgr. pro Exemplar in Baar oder in einer Stempelmarke von dem Unterzeichneten zu beziehen, auch können dieselben bei den Vorständen der Werkstätten zu Cassel, Freysa, Marburg, Giessen und Frankfurt eingesehen werden.

Cassel, am 30. October 1871.

Der Obermaschinenmeister
Büte.

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Zur Unterhaltung der Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen sind im nächsten Jahre

90 000 Stück $2{,}5$ Meter lange Eisenbahn-Schwellen von Eichen-, Buchen- oder Kiefernholz,

8640 laufende Meter dergleichen Weichenschwellen

erforderlich, deren Lieferung im Wege öffentlicher Submission verdungen werden soll.

Hierzu ist Termin im Bureau der unterzeichneten Behörde auf

Dienstag den 28. November d. J. Mittags 12 Uhr

angesetzt und können die Lieferungs-Bedingungen daselbst eingesehen und Offerten-Formulare in Empfang genommen werden. Auf Verlangen werden die Bedingungen und Offerten-Formulare auch per Post zugesandt.

Strassburg, den 26. October 1871.

Kaiserliche Eisenbahn-Betriebs-Commission.
Mebes.

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die Lieferung der für die Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen im Jahre 1872 erforderlichen Betriebs-Materialien, nämlich Brennholz, Reiserwellen, Lampen-Dochte, wollenes Dochtgarn, Brennöl, Maschinenöl, Stearinlichte, Petroleum, Zündhölzer, Putzwolle, Talg, Kupfervitriol, Papierstreifen zu Schreibtelegraphen-Apparaten, blaue Telegraphenfarbe, Verdünnungsöl zur Telegraphenfarbe, Bindfaden, Plomben, Chlorkalk, Eisenvitriol, Putzöl, harte Seife, Schmierseife, Strauchbesen, Kreide, Fruchtgummi, Schwämme, Waschleder und Pechfackeln soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Offerten auf die Lieferung dieser Materialien sind uns portofrei und mit der Aufschrift

„Offerte auf die Lieferung von Betriebs-Materialien"

versehen bis zu dem

Donnerstag den 23. k. M.

in unserem Geschäftslocale auf hiesigem Bahnhofe anstehenden Termine einzureichen, in welchem dieselben in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten haben auf Berücksichtigung keinen Anspruch.

Die Submissions- und Lieferungs-Bedingungen liegen in den Stationsbüreaus zu Strassburg, Colmar, Mülhausen, Saargemünd und Metz zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie Gesuche von unserer Drucksachen-Verwaltung gegen Erstattung der Kosten zugesandt.

Strassburg, den 31. October 1871.

Kaiserliche Eisenbahn-Betriebs-Commission.
Mebes.

Oberschlesische Eisenbahn.

Die Anfertigung und Lieferung des
eisernen Ueberbaues der Neissebrücke bei Wartha der Breslau-Mittelwalder Eisenbahn, für welchen 2738 Centner Schmiede- und 202 Centner Gusseisen veranschlagt sind,
soll im Wege öffentlicher Submission verdungen werden.

Die Lieferungsbedingungen, Zeichnungen und Gewichtsberechnungen liegen in unserm Centralbüreau, Abtheilung III hierselbst, Teichstrasse No. 18 zur Einsicht offen, woselbst die Bedingungen auch gegen Erstattung der Copialien bezogen werden können.

Offerten sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf die Herstellung des eisernen Ueberbaues der Neissebrücke bei Wartha"

bis zu dem auf

Donnerstag den 30. November c. Vormittags 11 Uhr

anberaumten Submissionstermin in dem obenbenannten Büreau einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten werden eröffnet werden.

Breslau, den 31. October 1871.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Oberschlesische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von

15 Stück Personenzug-Locomotiven
22 „ Güterzug-Locomotiven

im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf

Mittwoch, den 22. November cr. Vormittags 11 Uhr

in unserm Central-Büreau auf hiesigem Bahnhofe anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission zur Lieferung von Locomotiven"

eingereicht sein müssen, und in welchem auch die eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Submissions-Bedingungen und Zeichnungen liegen im obenbezeichneten Büreau zur Einsicht aus und können daselbst auch Copieen derselben in Empfang genommen werden.

Breslau, den 2. November 1871.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Submission.

Die Lieferung der nachbenannten für das Jahr 1872 erforderlichen Werkstätten-Materialien soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden:

Antimon, Zinn, Bandagen aus Gussstahl (Tiegelguss), Bessemer und Puddelstahl, Bergerthran, Stricke, Blei, Mennige, Bleiweis, Borax, Holzkohlen, compl. Buffer, Bufferhülsen, Zinnober, Cocusmatten, Copallack, Filz, Winden, Leim, Drahtgewebe, Splinte, Drahtstiften, Dreibrandschwarz, Eisenbleche, Eisendraht, Eisenbetten, Feilenhefte, Fensterwäscher, Filling up. trocken und in Firniss, Filzringe, Glaskugeln zu Wagenlaternen, Glaspapier, Tafelglas, Gold, Leinen, Gummiwaaren, Federstahl, Gussstahlstücke, Gussstahl-Spiralfedern, Handbeile, Handbesen, Hobel, diverse Hölzer, Holzschrauben, Kaly, Rohrkörbe, Kreide, Kupfer, Ledertuch double, Leinöl, Schüppen, Messingblech, Messingdraht, mess. Siederöhren, Muttern, Nägel, Niete, Nessel, Neusilberblech, Parabolspiegel von Neusilber, Kuppelungen, Pechfackeln, Piassavabesen, Pinsel, Plüschkissen, Werg, Leder, Pech, Schmirgelleinen und Schmirgelpapier, Schrubber, Schwellenbolzen, Seccativ, Seile, Soda, Stahldraht, Stählstahl, Stangenseife, Theer, Terpentinöl, Todtenkopf, Wagentuch, Walzeisen, Winkel- und Profileisen, Waschleder, Waschschwämme, Weichen und Herzstückschrauben, Weissbleche, Zinkbleche, Dampfliederung etc.

Die Offerten auf eines oder mehrere der vorbenannten Materialien sind portofrei und versiegelt bis zum **14. November cr. Vormittags** auf dem Büreau des Unterzeichneten in Witten abzugeben; dieselben dürfen den Muster-Packeten nicht beigepackt werden.

Die Eröffnung der eingegangenen Offerten findet am **Mittwoch, den 15. November cr. Vormittags 10 Uhr** hierselbst statt.

Die der Lieferung zu Grunde liegenden Bedingungen und Massenverzeichnisse können vorher hierselbst eingesehen, auch gegen Erstattung der Druckkosten bezogen werden. Dieselben liegen ausserdem in den Werkstätten-Büreaus zu Elberfeld, Langenberg, Siegen und Crefeld, sowie bei den Stations-Vorstehern zu Dortmund, Düsseldorf und Aachen zu Einsicht resp. zum Verkauf offen.

Witten, den 1. November 1871.

Der Ober-Maschinenmeister.
Stambke.

Westfälische Eisenbahn.

Die Lieferung der im Jahre 1872 für die Westfälische Eisenbahn erforderlichen 2 590 000 Klgr. oder 70 000 lfd. Meter gewalzter Eisenbahn-Schienen, sowie des Kleineisenzeuges und zwar:

4 000 Stück gewalzte Unterlagsplatten,
20 700 „ „ und gelochte schmiedeiserne Seitenlaschen,
173 500 „ Hacknägel,
42 000 „ Schraubenbolzen mit Kopf und Mutter und
40 500 „ Schwellenbezeichnungsnägel

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungs-Bedingungen liegen in unserem Centralbüreau hier zur Einsicht aus, werden auch von dem Büreau-Vorsteher, Rechnungs-Rath Meyer, gegen Erstattung der Copialien in Abschrift mitgetheilt.

Offerten auf diese resp. Lieferungen sind getrennt, verschlossen und beziehungsweise

a) mit der Aufschrift „Submission auf die Lieferung von Eisenbahnschienen" bis zu dem am **18. November d. J. Vormittags 10 Uhr** oder
b) mit der Aufschrift „Submission auf die Lieferung von Kleineisenzeug" bis zu dem **an demselben Tage Vormittags 11½ Uhr**,

in unserem Central-Büreau hier anstehenden Termine, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden, portofrei an uns einzusenden.

Münster, den 1. November 1871.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.

Westfälische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von:

5 780 Stück eiserne Stossschwellen,
34 700 „ „ Mittelschwellen,
5 590 laufende Meter eichenen Weichenhölzern,

für die Westfälische Eisenbahn im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungs-Bedingungen liegen in unserem Central-Büreau hier zur Einsicht aus, werden auch von dem Büreau-Vorsteher, Rechnungs-Rath Meyer, gegen Erstattung der Copialien in Abschrift mitgetheilt.

Offerten auf diese Lieferung sind verschlossen und mit der Aufschrift „Submission auf Lieferung von Schwellen" bis zu dem am **20. November d. J. Vormittags 10 Uhr** in unserm Central-Büreau hier anstehenden Termine, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden, portofrei an uns einzusenden.

Münster, den 2. November 1871.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.

Königliche Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung der für das Jahr 1872 erforderlichen **Werkstatts-Materialien und Utensilien** als Kupfer, Zinn, Zink, Antimonium, Blei, Bleche, Stahl, Eckeisen, Eisenguss, Draht, Schrauben, Nägel, Nieten, Material- und Farbewaaren, Posamentier, Leder-, Manufactur- und Seilerwaaren, Gummi-Fabrikate, Glas, Holzkohlen, Bürsten, Pinsel, Stuhlrohr und sonstige kleine Geräthe und Werkzeuge im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf:

Freitag den 24. November 1871 Vormittags 11 Uhr

im Bureau des Unterzeichneten zu Frankfurt a/O. anberaumt, bis zu welchem Termine die Offerten frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift:

Submission auf Lieferung von Werkstatts-Materialien

versehen, eingereicht sein müssen. Die Submissions-Bedingungen, die Bedarfs-Nachweisung, Proben und Zeichnungen liegen in den Wochentagen im Central-Bureau der Königlichen Direction zu Berlin und hier zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen und Copien der Zeichnungen gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Frankfurt a/O., den 4. November 1871.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
H. Gust.

Venlo-Hamburger Eisenbahn.

Zu den Güterschuppen des Bahnhofs Hamburg soll die Anfertigung von

130 Stück schmiedeeisernen Schiebethoren,

im Ganzen ca. 80 225 Pfd. Eisen enthaltend, verdungen werden. Die Zeichnung, Bedingungen und Gewichtsberechnungen liegen im hiesigen Baubüreau, Banksstrasse No. 44 zur Einsicht offen und werden auswärtigen Unternehmern auf frankirtes Ersuchen übersendet.

Offerten sind bis zum **25. d. M.** an den Unterzeichneten einzusenden.

Hamburg, den 6. November 1871.

Der technische Dirigent.
Regierungs- und Baurath Lohse.

Merseburg.

Wittenberg

Das Eisenhütten- und Emaillirwerk
TANGERHÜTTE
Station der Magdeburg-Wittenberger Eisenbahn

liefert die sowohl durch Billigkeit wie grosse Dauer sich allseitig bewährenden und immer mehr in Aufnahme kommenden

Gusseisernen Locomotiv-Schuppen-Schornsteine

zu den billigsten Preisen, und stehen Prospecte darüber zu Diensten.

Weitere Specialitäten der Fabrikation des Werkes zu Bahnbauten sind: **Wasserstations-Einrichtungen, Optische Telegraphen, Perronhallen, Gasanstalten, Candelaber, Laternenarme, Stationstafeln, Warnungstafeln, Pilaren, Gitter, Pumpen, Treppen, Säulen, Fenster, Ofen** für Wartesäle und Bahnwärterhäuser, nach einem sehr **reichhaltigen Modellinventar.** Cataloge über diese Gegenstände werden gern geliefert.

Die Ausdehnung des Werkes, gute mechanische Werkstätten in Verbindung mit tüchtigen Arbeitskräften, ermöglichen sowohl **rasche** als **gediegene Ausführung** der belangreichsten Bestellungen.

No. 33 707. Das Finanzministerium bescheinigt: In Erwägung, dass der mehrjährige Käufer des **Naxos Schmirgels**, Herr J. M. Evans und sein Garant Herr E. Erlanger (Naxos Emerystone Company [limited], deren Vertreter Herr D. Grégoire in Paris war, welcher Herrn P. Fuchs in Ransbach den Alleinverkauf für Deutschland übertragen hatte) trotz direct als auch durch seinen Stellvertreter Herrn Hönischer aufgefordert, das facultative Quantum Schmirgel zu empfangen, die übernommenen Verbindlichkeiten nicht eingehalten haben, sie deshalb ihres Rechtes verlustig erklärt worden sind und eine Wiederverauctionirung zu ihren Lasten des Restes des Schmirgels für die siebenjährige Verkaufsperiode veranstaltet worden ist, deren Zeit mit dem 1. April d. J. anfängt und mit dem 31. August 1875 aufhört.

Bei dem Wiederverkaufe wurden als letzte Höchstbieter die Herren Karl Kloebe und D. Vafiadaki unter der Garantie der Herren St. Proi und E. Ladopulo erklärt, welchen auch am 6. April 1871 sub No. 14865 unser Beschluss, dass wir das Resultat der Wiederverauctionirung bestätigen, Kund gemacht wurde.

Gegenwärtiges wird ausgestellt dem Herrn D. Banyaki, Stellvertreters und Theilhabers der Herren Karl Kloebe und D. Vafiadaki in Folge seiner Bittschrift vom 6. Juli 1871.

Athen, den 6. Juli 1871.

L. S. — Der Minister der Finanzen **L. Satiropulo.** — Der Secretair **F. Vlachopulo.**

Die Société Véritable Emeri de Naxie, welche, wie vorstehend, von der Griechischen Regierung die Gruben des anerkannt besten Schmirgels auf der Insel Naxos in Pacht erhalten hat, bezeugt hiermit: dass die Herren **Georg Voss & Co.** in Deuben den 28. Juli dieses Jahres von uns eine Schiffsladung des echten Naxos Schmirgels gekauft und erhalten haben.

Syra, den 22. August 1871.

Charles Kloebe, Consul des Deutschen Reichs. — **Stamati C. Proi,** Banquier.

Wir ersuchen unsere geehrten Geschäftsfreunde von Obigem gütigst Kenntniss nehmen zu wollen, und werden den Naxos Schmirgel stets rein und unverfälscht liefern.

Georg Voss & Co.
Deuben bei Dresden.

Alle Arten

Locomotiv-, Signal-, Coupé-Laternen, Telegraphen-Laternen, Weichen-Laternen, Hand-Laternen etc. in **vorzüglicher Construction** und **solider Arbeit** empfiehlt zu den **billigsten Preisen**

die Fabrik für Eisenbahn-Beleuchtungs-Gegenstände

von **F. F. A. Schulze,**
Carl- und Charité-Strassen-Ecke, **Berlin.**

Soeben ist in neuer Auflage erschienen und von **Adolph Refelshöfer** in **Leipzig** durch alle Buch- und Kunsthandlungen zu beziehen:

Koch, Dr. W., Neueste Uebersichtskarte der Eisenbahnen und Eisenbahn-Verwaltungsgebiete Europa's. 1871. 4. Ausgabe in Buntdruck. Folio Preis 15 Sgr.

Hartguss
Herzstücke und Räder
Erdtransportwagen

in jeder Grösse und zu jeder Spur, sowohl Seiten- und Vorkipper als Wagen zum Ausschaufeln, liefern in bewährter Konstruktion

Thelen & Weydemeyer,
Eisengiesserei, Maschinen- und Dampfkessel-Fabrik, Nordhausen.

Brückenwaagen-Fabrik
von
Alex Bernstein,
Berlin,
Blumenstr. 37

empfiehlt ihr Lager von hölzernen und eisernen Decimalwaagen, Centesimalwaagen von 100 bis 1000 Ctr. Tragfähigkeit, eichungsfähigen Schnellwaagen, Viehwaagen, Gepäckwaagen und Karrenwaagen etc.

Reparaturen werd. schnell u. sorgfältig besorgt.

Putztücher

in allen Quantitäten liefert in bester Waare zu den billigsten Preisen die **Fabrik** von

C. Louis Klinge in Chemnitz,
Leder- und Riemenfabrik.

Schauwecker's pat. selbstthätiger Oeltropfapparat für Dampfschieber u. Kolben Allein zu beziehen durch

Fr. Schauwecker, Maschinenmeister der Ostbahn in Welden (Bayern).

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 45. Erscheint jeden Freitag. Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes Commissionär: Adolph Refelshöfer in Leipzig, an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind. Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

1871. Inserate werden à $1\frac{1}{2}$ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis. 1900 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 8 Thlr. beigelegt.

Organ des Vereins.

Elfter Jahrgang.

Leipzig, den 10. November 1871. (Schluss der Nummer: 9. November, Vormittags 8 Uhr.)

Zur Nachricht!

Bei dem erfreulichen Aufschwung des Eisenbahnwesens in den letzten Jahren hat sowohl der Stoff für den redactionellen Theil unserer Zeitung als auch die Zahl der zum Abdruck in derselben bestimmten Inserate in einer Weise zugenommen, dass schon längst eine mehrmalige wöchentliche Ausgabe des Blattes wünchenswerth erschien. Auch ist von competenter Seite der Wunsch laut geworden, durch eine solche öftere Ausgabe sowohl den Bahnverwaltungen als dem Publicum bessere und häufigere Gelegenheit zu geben, die Vereinszeitung zur Insertion ihrer Bekanntmachungen zu benutzen. Wir werden, um diesen Wünschen nachzukommen, nach eingeholter Zustimmung der Redactions-Commission, versuchsweise von jetzt ab, die hauptsächlich zur Aufnahme von officiellen und Privat-Bekanntmachungen bestimmten Beiblätter unserer Zeitung von letzterer gesondert Montags und wenn der Stoff es verlangt auch Mittwochs ausgeben, resp. dem Hauptblatt nachfolgen lassen, während letzteres, wie bisher, Freitags erscheinen und ebenfalls zur Aufnahme von Bekanntmachungen benutzt werden soll. — Aeusserster Termin für eilige Anzeigen bis Montag, Mittwoch und für das im Satz complicirtere Hauptblatt Donnerstag früh 8 Uhr

Die Redaction.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung des Directoriums der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft ist die $13_{,57}$ Reichsmeilen = $101_{,78}$ Kilometer lange Bahnstrecke **Gardelegen-Lehrte** mit den Stationen

Mieste, Oebisfelde, Vorsfelde, Fallersleben, Gifhorn, Meinersen, Dollbergen und Lehrte

am **1. November** d. J. zunächst für den Güterverkehr eröffnet worden. Berlin, den 6. November 1871.

Nach der Mittheilung des Verwaltungsraths des K. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn ist die $9_{,82}$ Oesterr. Meilen lange Strecke **Znaim-Stockerau** mit den Stationen

Schattau, Retz, Zellerndorf, Guntersdorf, Ober-Hollabrunn, Göllersdorf und Sierndorf

am **1. November** d. J. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Gleichzeitig wurde die bisher zur a. p. Kaiser Ferdinands Nordbahn gehörige und von dieser käuflich erworbene, $2_{,68}$ Oesterr. Meilen lange Strecke **Stockerau-Jedlersee** mit den Stationen

Stockerau, Spillern, Korneuburg, Langenzersdorf und Jedlersee

in die Verwaltung der Oesterreichischen Nordwestbahn übernommen.

Ferner wurde am **1. October d. J.** die $0_{,58}$ Oesterr. Meilen lange Zweigbahn **Pelsdorf-Hohenelbe** mit den gleichnamigen Stationen dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Die Oesterreichische Nordwestbahn ist gegenwärtig in einer Ausdehnung von $75_{,150}$ Oesterr. Meilen = $573_{,150}$ Kilometern im Betriebe.

Die dem Verein angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen von Vorstehendem gefälligst in Kenntniss setzen. — Berlin, den 7. November 1871.

Die Direction der Theiss-Eisenbahn verlegte am 8. November 1869 ihren Sitz von Wien nach **Pest** (siehe unsere Bekanntmachung in No. 45 S. 685 der Eisenbahn-Zeitung pro 1869).

Später, und zwar am 1. November 1870, hat auch der Verwaltungsrath der Theissbahn seinen Sitz nach **Pest** verlegt.

Alle, die Theissbahn betreffende Correspondenzen sind daher ausschliesslich nach **Pest** zu adressiren.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hierzu gefälligst veranlassen. — Berlin, den 7. November 1871.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

* Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Die von der Berliner General-Versammlung des Vereins niedergesetzte Commission (siehe das Protocoll, abgedruckt S. 727 fg. dieses Jahrg.) war von derselben beauftragt worden, den Antrag: ein Central-Büreau für die Eisenbahn-Statistik zu errichten, nach seiner öconomischen Seite zu prüfen. Zu diesem Zwecke war die Commission am 18. October cr. in Prag zusammen getreten. Dieselbe hielt es für nothwendig,

zunächst über den Umfang des von dem einzusetzenden Central-Büreau zu verarbeitenden Materials noch genauere Erhebungen anzustellen.

Zu dem Ende ist die geschäftsführende Direction des Vereins von der Commission veranlasst worden, von sämmtlichen Vereins-Verwaltungen Auskunft darüber einzuholen, wie viele bei jeder derselben im Jahre 1869 Frachtkarten ausgefertigt und Frachtbriefe aufgegeben sind.

Berliner Briefe.

Dieselben sind uns in dieser Woche nicht zugegangen.

Wir stellen daher an deren Stelle die nachfolgenden uns von den betreffenden Bahnverwaltungen zugegangenen resp. anderen zuverlässigen Quellen entnommenen Notizen zusammen.

(Gera-Eichicht. Ostpreuss. Südbahn. Breslau-Warschauer E. Concession für eine Industriebahn. Cottbus-Schwielochser E. Hannover-Altenbekener E.)

Die Eröffnung der neuen Strecke Gera-Eichicht ist im Laufe dieses Jahres in Aussicht genommen, ein fester Termin jedoch noch nicht bestimmt worden. Der Güterverkehr wird gleichzeitig mit dem Personenverkehr eröffnet werden.

Am 1. November ist die Ostpreussische Südbahnstrecke zwischen Lyk und Prostken eröffnet und zugleich deren Benutzung für den postdienstlichen Verkehr eingerichtet worden.

Von der Breslau-Warschauer Eisenbahn (Preussische Abtheilung) wird die Strecke Oels-Poln. Wartenberg mit der Zwischenstation Stradam am 10. d. M. dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Mittelst eines im „St.-A." publicirten Königl. Erlasses ist dem Commercienrath Borsig in Berlin die Genehmigung für den Bau einer für den Locomotivbetrieb einzurichtenden Zweigbahn von Borsigwerk zum Anschluss an die Linie Beuthen-Gleiwitz der Oberschlesischen Eisenbahn ertheilt und zwar unter der Bedingung, dass anderen Unternehmern sowohl der Anschluss an die projectirte Bahn mittelst Zweigbahnen, als auch die Benutzung der ersteren gegen zu vereinbarende, eventuell vom Handelsministerium festzusetzende Fracht- und Bahngeldsätze vorbehalten bleibt.

Der Handelsminister hat der Direction der Cottbus-Schwielochsee-Eisenbahn-Gesellschaft die Erlaubniss zur Anfertigung allgemeiner Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Cottbus nach Frankfurt a. O. in der Richtung auf Lieberose, Friedland, Beeskow und Müllrose ertheilt.

Der Hannover-Altenbekener Eisenbahn-Gesellschaft ist die Erlaubniss zur Vornahme der Vorarbeiten für die von Hildesheim nach Braunschweig und von Grauhof nach Goslar im Anschlusse an die Bahn von Löhne nach Vienenburg projectirten Bahnen für den Umfang des Preussischen Staatsgebiets ertheilt worden.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Wien, 6. November 1871. (Steigende Course. Prioritäten-Nachfrage. Bahngeschäft der Ungar. Regierung mit der Creditanstalt. Der Oesterr. Handelsminister. Regierungsverordnung über Pläne, statistische Ausweise und Viehausfuhr. Gesetzentwurf über Geschäftsordnung und Verantwortlichkeit. Militär-Gebühren. Eisenbahnschule. Eisenbahn-Club. Berichte über Süd-, Kronprinz Rudolf-, Vorarlberger-, Kaiser Ferdinands Nord-, Oesterr. Staats-, Elisabeth-West-, Galizische Carl Ludwig-, Lemberg-Czernowitzer und die Beskid-Bahn.)

Ungeachtet des wieder eingetretenen Geldmangels ist doch eine Hausse auf der gesammten Linie der Bahnwerthe zu verzeichnen. Der schon durch Stückmangel im weiteren Fortschritt einigermaassen aufgehaltene Prioritäten-Export war die hauptsächlichste Ursache. Es wurde schon mit Gattungen aufgeräumt, welche unter gewöhnlichen Verhältnissen auf Jahre hinaus Ladenhüter der Banken geblieben wären. Die ins Stocken gerathenen Emissionen fassen wieder Muth und werden bald wieder aufgenommen. Es wird den Prioritäten schon nachgerechnet, dass sie beim gegenwärtigen Stande des Agio weit weniger als Bank- und Bodencredit-Pfandbriefe rentiren, ohne deren Sicherheit, wenigstens in Oesterreich, zu geniessen, da es noch kein Gesetz über die Hypothecirung der Prioritäten auf dem Bahnkörper wie in Ungarn besitzt. Dazu kommt die anerkennenswerthe Geschicklichkeit, mit welcher unsere Banken einigen Sorten Actien im Auslande einen ergiebigen Markt zu verschaffen wissen: die Oesterr. Nordwestbahn ist in Paris als eine Art Staatsbahn sehr beliebt, Kaschau-Oderberger werden in Berlin eingeführt. Letztere erzielten auf unserer Börse $3\frac{1}{2}$ fl., Alföld- und Böhm. Westbahn 6 resp. 8 fl. Besserung, Südbahn hatte schon das Pari überstiegen, Staatsbahnen hielten sich zwischen 393 und 400 und die Nordbahn hat durch einige Speculationskäufe 3 % gewonnen.

Nicht nur die Eisenbahn- und Bankkreise, sondern auch das grosse Publicum ist von dem, durch die Credit-Anstalt und der Ungar. Regierung abgeschlossenen riesigen Bahngeschäfte in Athem gehalten. Seit den 2—3 Tagen seines definitiven Bekanntwerdens haben auch die Papiere der Oesterr. und Ungar. Creditbank, sowie der mitbetheiligten Ungar. Bodencredit-Anstalt um 20, 10 und 8 fl. aufgeschlagen; so günstig sieht man für dieselben diesen Abschluss an. In der That handelt es sich auch um nichts weniger als um das Monopol der Finanzirung wie der Bauführung des ganzen Ungar. Bahnnetzes von 200—300 Meilen für 10 Jahre. Soviel von den Details verlautet, wären von der Creditanstalt ungarantirte Bahnpapiere zum Course von 85 für Prioritäten und 80 für Actien, im Betrage von etwa 350 Millionen, freilich innerhalb des gedachten Zeitraumes und nach den Linien in Serien getheilt, zu unterbringen; von Ersteren sollen vor Allem Wien-Ofen-Semlin und die Alföldbahn, dann aber eine Reihe kleinerer Linien zum Ausbau gelangen, von welchen mehrere den bestehenden Bahnen, insbesondere der Theissbahn, empfindliche Concurrenz bieten werden, auch ist der Creditanstalt für die eigene Durchführung des Baues eine Provision von 6% zugesichert. Es ist begreiflich, dass die anderen hierdurch auf so lange hinaus lahmgelegten Emissions-Banken und grossen Bauunternehmer gegen das Perfectwerden dieses Geschäftes, vielleicht mit Erfolg, auf die Legislative Ungarns wirken werden; dieselbe wird sich jedenfalls, besonders am Vorabend neuer Wahlen, nur schwer zur grossartigen Conception der Regierung erheben, welche nach den mit Gründern, Concessionären und Bauunternehmungen gewonnenen traurigen Erfahrungen den Ausbau des ganzen Ungar. Bahnnetzes Einem erfahrenen, soliden und geldmächtigen Institute anvertrauen will.

Aus Oesterreichischen Regierungskreisen ist obenan der mit dem Sturze des Czechionismus erfolgte Rücktritt des Handelsministers Dr. Schaeffle hier zu registriren. Von dem rasch berühmt gewordenen Nationalöconomen hat das Oesterr. Eisenbahnwesen nichts gewonnen. Entweder lähmte das Odium seiner Ernennung oder seine übelberufene politische Einmengung jede Thätigkeit in seinem eigentlichen Ressort. „Ich bin noch nicht orientirt", war sein Refrain auf die vielen Klagen der Bahndirectionen; der Mann, welcher ein hübsches Capitel über Bahnwesen in seinem dickleibigen Werke zu schreiben wusste, war von einer bemitleidenswerthen Unbeholfenheit, wie es sich um eine oder die andere practische Frage handelte. Wir brauchen hier einen tüchtigen Fachmann an der Spitze des Handelsamtes; der interimistische Nachfolger Sectionsrath v. Wiedenfeld ist liebenswürdig, voll Arbeitskraft und beschränkt sich streng auf sein Gebiet, doch hat er noch zu wenig Erfahrung.

In der Finanz-Commission des Ungarischen Unterhauses hat der Communications-Minister die Ausarbeitung eines Gesetzes über die Eisenbahn-Geschäftsordnung und die Verantwortlichkeit der Eisenbahnen, sowie die Aufforderung an die Ungarischen Bahnverwaltungen wegen Vermehrung ihrer Betriebsmittel bekannt gegeben, ferner dass in Folge dessen die Oesterreichische Staatsbahn 3000 Wagen neu bestellt hat, wovon 1000 Ende d. J. zur Ablieferung kommen, auch das Doppelgeleise von Waizen ausgelegt werden, dann dass die Theisbahn den Park um 500 Wagen vermehrt und noch 200 Kohlenwagen bestellt hat. — Die Königlich Ungarische Eisenbahndirection hat eine Reihe von Daten vorgeschrieben, welche die Pläne aller Uferschutzbauten, Fluss-Correctionen und Brücken zu enthalten haben.

Die Oesterreichische General-Inspection hat ebenfalls eine Verordnung über die für Varianten vorzulegenden Pläne herausgegeben; ferner die Nachweisung der Betriebslänge in den statistischen Ausweisen normirt. — Das Ministerium des Innern hat die Landesstellen zur sogleichen Bekanntgabe aller Viehausfuhrverbote an die Bahnverwaltungen angewiesen; es soll auch die Desinfection der Wagen mit der sich im Auslande bewährenden Carbolsäure und eine Ermässigung der Wagen-Reinigungsgebühr angestrebt werden, welche hier 3 fl. pr. Wagen und in Sachsen nur 30 kr. pr. Achse beträgt. — Die oberste Militärbehörde hat die von den Bahnen gewünschte Creditirung der Militair-Gebühren von Bedingungen abhängig gemacht, welche auf die Gleichstellung des Militairtarifs abzielen.

Diese Woche erfolgte auch der Schluss der Wiener Eisenbahn-Enquête, worüber ein besonderer Bericht folgt. Die Wiener Handelsacademie beabsichtigt einen besonderen Cursus für Bahnaspiranten einzuführen, bei dem grossen Mangel an Bahnbeamten eine sehr zeitgemässe Einrichtung, doch müsste auch für die geeigneten Lehrkräfte gesorgt werden. Der Oesterreichische Eisenbahn-Club hat die Saison mit der Entirung eines werthen Gastes, des Oberfinanzrathes Scheele, Mitgliedes der Direction der Berlin-Anhalter Bahn, inaugirirt, welcher sich über die innere Beziehung der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen betreff der gemeinsamen Angelegenheiten informirt hat.

Das Wichtigste über die einzelnen Bahnen wird in Folgendem auf's kürzeste zusammengestellt.

Die Südbahn hat gestern den ersten Zug der Pusterthalbahn (siehe unten) von der Festung Franzensfeste nach Villach abgehen lassen; diese Bahnstrecke wird am 15. d. M. dem Verkehr übergeben. An diesem Tage wird auch auf sämmtlichen Linien der Südbahn ein vereinfachter Tarif eingeführt. Die Verwaltung hat nun den Betrieb der Leoben-Vordernberger Bahn definitiv übernommen. Die Verhandlungen mit

der Ungarischen Regierung wegen Anerkennung der Steuerbefreiung werden, jedoch mit wenig Aussicht auf Erfolg, fortgesetzt.

Die Kronprinz Rudolf-Bahn hält am 5. December die ordentliche General-Versammlung ab. Auf der Tagesordnung steht auch der Bericht über die Erwerbung der Strecken Hieflau-Eisenerz und Villach-Tarvis. Mit der Geldoperation für diese und die weitere Strecke Amstetten-Reifling soll die Anglo-Oesterreichischen Bank betraut werden.

Die Vorarlberger Bahn emittirt am 8. d. 6 Mill. Titres à 78 durch die Darmstädter Bank mit Umgehung des Wiener Platzes; zum gegenwärtigen Agio würde dies 6²/₅% rentiren. Der Arlberg soll in einer Länge von 30000 Fuss auf Reichskosten tunnelirt werden, nachdem der beabsichtigte Uebergang mittelst einer Art Fell'schen Systems fallen gelassen wurde.

Die Kaiser Ferdinands Nordbahn hat die Fahrbetriebsmittel wieder durch die Bestellung von 8 Last- und 8 Personenzugmaschinen verstärkt. Die der Expropriation für die Vergrösserung des Wiener Bahnhofes entgegengestandenen Hindernisse sind beseitigt. Die Verwaltung hat ein Normale für die Bestellung von Wagen zu Viehtransporte hinausgegeben.

Das Lagerhaus der Oesterreichischen Staatsbahn am Wiener Bahnhofe wurde eröffnet; die Preise sind mässig: 1 Fl. 50 Kr. per □° monatlich ²/₃ Kr. per Cent. und Woche; mit Bankhäusern wurde wegen Belehnung der eingelagerten Waare ein Abkommen getroffen. Der Verwaltung dieser Bahn wurde das Arrangement der Rumänischen Bahnen offerirt.

Die Kaiserin Elisabeth Westbahn projektirt die Erweiterung von Hetzendorf zur Donau, dann bis zur Leitha und nach Tyrol. Ihre Mehreinnahmen gegen das Vorjahr betragen schon über 1150000 Fl.

Die Galizische Carl Ludwig Bahn vermittelt die Nachnahmen über Podwolodczyska auch in Russischer Währung. Der verdienstvolle Sekretair de Lenz wurde zum Betriebsdirector ernannt.

Am 1. November l. J. ist die Zweigbahn der Lemberg-Czernowitz-Jassyer Eisenbahn von Verestie nach Botusani mit den Stationen Bucece, Leorda und Botusani für den Personen- und Sachenverkehr eröffnet worden.

Die Lemberg-Czernowitzer Bahn lässt in Folge der vielen Projekt-Abweichungen den ganzen Bahnkörper neu nivelliren.

Dem Fürsten Kalixt Poninski und Consorten ist unterm 22. October c. die Concession zum Baue und Betriebe einer Lokomotiv-Eisenbahn von Lemberg über Stry und Skole an die Galizisch-Ungarische Landesgrenze am Beskyd, dann von Stry nach Stanislau ertheilt worden. Nachdem dem Grafen Borkowski und Konsorten von Seiten der Ungarischen Regierung die Concession für die Linie von Munkacs an den Beskyd verliehen worden ist, so erscheint nunmehr die ganze Strecke von Lemberg nach Munkacs formell gesichert. Die Bahn, welche Galizische Erzherzog Albrechtsbahn getauft wird, will die Mitconcessionärin, Oesterreichiche Allgemeine Bank, in eigener Regie bauen.

—*tz.* **Erste k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellshaft.** (Geschäftsbericht pro 1870.)

I. Der Schifffahrts-Betrieb umfasste einen Zeitraum von 264 Tagen und eine Ausdehnung von $638{,}_4$ Meilen, d. i. $32{,}_6$ Meilen mehr als 1869. Die Betriebsmittel bestanden aus 155 Dampfern mit 13 946 Pferdekraft und 547 Schleppbooten. In den 264 Tagen der Schifffahrtsdauer (gegen 315 Tage im Vorjahre) haben die Dampfer 430 834 Meilen in 292 569 Fahrstunden zurückgelegt und es wurden befördert: 276 355 Reisende auf dem I. Platz, 548 285 auf dem II. Platz, 644 008 auf dem Verdeck, 51 585 Militairs, zusammen 1 520 233 Reisende auf eine Entfernung von 20 803 171 Meilen, durchschnittlich also auf $13{,}_{28}$ Meilen. Der Personenverkehr ist hiernach um 12 Proc. gestiegen, während der Frachtenverkehr in Folge des Krieges um 4 644 593 Ctrn. = $22{,}_9$% niedriger war als 1869. Befördert wurden 11 266 340 Ctr. Kaufmannsgüter, 6 347 884 Ctr. Getreide und 2 678 702 Ctr. Kohlen, zusammen 20 292 926 Ctr. auf eine Entfernung von 1078 723 281 Meilen, ferner 5416 Wagen und Pferde, 33 890 Stück Borstenvieh und 42 435 564 fl. Geldwerthe Groups.

Die Einnahmen erreichten folgende Ziffern: für Brutto-Ertägniss der Dampfboote an Passagiergeldern 2 928 790 fl., an Waarenfrachten 7 598 334 fl., an Geldporto 42 003 fl., an Borstenvieh-Frachten 101 046 fl., an Briefporto 6429 fl., zusammen 10 676 202 fl., für Münz-Gewinnste 357 933 fl., für Nachnahme-Provisionen 42 035 fl., für Gewinn bei Arbeiten für Fremde 20 198 fl., an Kohlen- und Holz-Ueberschüsse 229 813 fl., an Gewinn der Reserve-Loose 1050 fl., Vortrag aus dem Jahre 1869 181 fl., überhaupt 11 328 212 fl.

Die Ausgaben haben betragen: für Besoldungen und Meilengelder an die Mannschaft a) der Dampfboote 1 712 714 fl., b) der Schleppboote 536 496 fl., Kohlenverbrauch (4 497 664 Ctr.) 2 175 322 fl., Holzverbrauch 48 173 fl., Fettverbrauch 120 139 fl., für Reparaturen a) der Dampfboote 583 894 fl., der Schleppboote und Stehschiffe 277 059 fl., Reserve für Reparaturen, welche im Jahre 1871 zur Bezahlung kommen 45 646 fl., an Unkosten 911 022 fl. (zusammen 6 410 466 fl. Schiffsauslagen), an Extra-Schiffsspesen, Einkommensteuer, Reparaturen der Gebäude und hölzernen Schiffe etc. 1 173 973 fl., für den General-Besoldungsconto 921 889 fl., an sonstigen Unkosten und Verlusten 427 864 fl., überhaupt 8 934 192 fl.

Es verbleibt sonach ein Ueberschuss von 2 393 838 fl.

Es waren erforderlich: für 8 Proc. Reinerträgniss des 21 262 500 fl. betragenden Actien-Capitals 1 701 000 fl., für Zinsen der 8 800 650 fl. betragenden Anleihen 454 766 fl., an Saldo des Escompte-Conto 48 027 fl., zusammen 2 203 793 fl., von welchen aber 321 786 fl. auf die Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn zu übertragen waren, so dass verbleiben 1 882 007 fl. Für den Schiffs-Assecuranzfonds waren zu hinterlegen 64 032 fl., die Werthabschreibungen betrugen 1 393 401 fl.; von diesen 1 457 433 fl. sind 511 832 fl. durch den noch vorhandenen Ueberschuss und 146 351 fl. aus dem Reservefonds gedeckt. Die Staatsverwaltung hatte einen Betrag von 637 875 fl. zuzuschiessen, wogegen der Rest von 161 375 fl. von der Super-Dividende in Abzug gebracht ist. Auf den 4 Schiffswerften der Gesellschaft waren 3000 Mann beschäftigt.

II. Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn. Dieselbe erforderte bis ult. 1870 ein Anlage-Capital von 7 168 920 fl. An Fahrbetriebsmitteln waren vorhanden: 10 Locomotiven mit Tender, 10 Personenwagen, 2 Wagen IV. Cl., 266 Kohlenwagen, 21 Lowry's, 22 Schotter- und 54 diverse Lastwagen.

Im Jahre 1870 haben die Locomotiven 27 452 Meilen zurückgelegt, und es wurden befördert: 768 Personen in der I. Classe 14 759 in der II., 26 109 in der III., 81 928 in der IV. Classe und 13 718 Militärs, zusammen 137 282 Personen, 881 932 Ctr. Güter und 5 128 093 Ctr. Kohlen, Briquettes und Coaks. Gegen das Vorjahr sind 51 226 Personen mehr, dagegen 1 382 531 Ctr. Güter weniger befördert worden.

Die Einnahmen haben betragen: für Personen-Beförderung 87 626 fl., für Gepäck 2680 fl., für Frachtgüter 89 540 fl., für Kohlen und Coaks etc. 587 706 fl., aus sonstigen Quellen 5561 fl., zusammen 773 113 fl., das sind 97 101 fl. weniger als 1869.

Ausgegeben wurden 29 149 fl. für die allgemeine Verwaltung, 256 974 fl. für die Transport- und 112 353 fl. für die Bahn-Verwaltung, zusammen 398 476 fl. Die Ausgaben sind um 31 282 fl. geringer als im Vorjahre und absorbirten $51{,}_{54}$ Proc. der Einnahmen.

Als Ueberschuss verblieben 374 637 fl., von welchem noch zu bestreiten waren 3303 fl. zur Vervollständigung der Bahn, 6380 fl. zur Amortisation und 46 363 fl. zur Einkommensteuer, so dass ein Netto-Gewinn von 318 591 fl. verblieb. Von demselben sollen 151 103 fl. zu Pächten, Bauten etc. verwendet werden.

Der Reservefonds hatte einen Bestand von 562 540 fl.

III. In den Fünfkirchener Kohlenwerken wurden im Vor- und Abbau 5 018 213 Ctr. Kohlen gefördert. Die Anzahl der eigentlichen Bergleute belief sich auf 1384 Mann, welche 413 737 Tagschichten verfuhren, oder per Mann und Jahr 299 Schichten gegen 262 des Vorjahrs. Ausserdem waren noch ca. 400 Mann theils in den Werkstätten, theils bei der Kohlenverladung, beim Bauwesen, in der Ziegelei etc. beschäftigt.

Die Coaks-Erzeugung betrug 124 951 Ctr. Die Kohlenwäsche lieferte aus 99 226 Ctrn. Rohkohle im Ganzen 74 938 Ctr. reine Waschkohle für Coaks. Die Briquetts-Fabrik erzeugte 290 981 Ctr. Kohlenziegel (um 40 000 Ctr. mehr als im Vorjahre). Die gesellschaftlichen Ziegeleien bei Fünfkirchen und in der Colonie erzeugten 2 900 000 Stück Mauer- und Dachziegel, von welchen zu den zahlreichen Regiebauten 2 000 000 Stück verwendet wurden.

Ausserdem sind noch Kalköfen, eine Giesserei und eine Gasanstalt vorhanden.

IV. Die Colonie hatte 108 Häuser mit 411 Wohnungen für 2050 Einwohner; die Bruderlade einen Bestand von 83 377 fl. Das Lebensmittel-Magazin in der Colonie setzte für 131 651 fl. Waare um, mit einem Reingewinn von 11 849 fl. und einer Gewinnstvertheilung an die Theilnehmer von 9 kr. pro Gulden oder 9 Proc. Der Mehlverbrauch betrug 7100 Ctr.

Der Schulbesuch ist fortwährend ein sehr erfreulicher, auch die Bibliothek erfreute sich eines lebhaften Zuspruches.

V. Der Pensionsfonds für die gesellschaftlichen Beamten und Diener hatte ult. 1870 einen Bestand von 2 120 474 fl.

-v- **Eisenbahnlinie Villach-Franzensfeste.** Wien, 29. October. Diese neue Linie, welche wahrscheinlich am 15. November eröffnet werden wird, besitzt in der Strecke Villach-Lienz* den Character einer Thalbahn, von Lienz bis Franzensfeste hingegen, ganz ausgesprochen den einer Gebirgsbahn. Ihre Länge beträgt von Mitte Bahnhof Villach bis Mitte Bahnhof Franzensfeste $27{,}_{77}$ Meilen, wovon $13{,}_{97}$ auf die Strecke Franzensfeste-Lienz entfallen.

Das Neigungsverhältniss der Villach-Lienzer Strecke übersteigt nicht 1:200, während auf der Lienz-Franzensfester Strecke Steigungen bis 1:40 vorkommen. Der kleinste Krümmungshalbmesser beträgt 900 Fuss.

Von Villach bis Lienz läuft die Bahn beinahe durchaus am linken Ufer der Drau und es waren dabei sehr bedeutende Uferschutzbauten nothwendig. An grösseren Objecten kommen in dieser Theilstrecke 7 Gitterbrücken vor, worunter die über den Lienzfluss bei Spittal (1 Oeffnung von 166 Fuss Lichtweite) und über die Drau bei Oberdrauburg (1 Oeffnung von 210 Fuss Lichtweite) die bedeutendsten sind.

Von Lienz aufwärts läuft die Linie anfänglich noch im Thale, bis sie 2 Meilen von Lienz bei der Ausweiche Mittewald, die Lehne erreicht und mit einer Steigung von $^1/_{40}$ durch die Gebirgsschlucht bei

* Man vgl. die Berichte über die Baufortschritte in No. 13 S. 212 Jahrg. 1871 und in No. 10 S. 160 Jahrg. 1870. Die Red.

Abfaltersbach geführt wird. Die Bahn übersetzt sodann die Drau, wird bis Unter-Vierschach am rechten Ufer derselben geführt, geht hier abermals auf das linke Ufer über und erreicht bei Toblach, $6{,}_{013}$ Meilen von Lienz, die Wasserscheide zwischen der Drau und der Rienz $3797{,}_{0}$ Fuss über den Spiegel des Adriatischen Meeres. Von hier geht die Bahn in der Thalsohle der Rienz bis Welsberg und sodann an der Lehne bis Brunneck. Eine Meile vor letzterem Orte wird die Rienz mittels eines Viaductes, 100′ hoch über den Wasserspiegel, übersetzt. Von Brunneck bis Mühlbach den Character der Thalbahn tragend, verlässt die Linie unterhalb des letztgenannten Ortes das Rienzthal und biegt über die sogenannte Schalselhöhe in das Eisackthal ein, wo sie endlich nach Uebersetzung der Eisack in einer Höhe von 236 Fuss über dem Wasserspiegel und nach Passirung der äusseren Forts der Festung Franzensfeste in die Brennerbahn einmündet.

In der Strecke Lienz-Franzensfeste kommen an bedeutenderen Objecten 5 Tunnels und 16 Gitterbrücken vor. Unter den Tunnels sind der Lamprechtburger-Tunnel bei Brunneck 960′ lang und der Ochsenhügel-Tunnel bei Schabs 800′ lang die hervorragendsten. Die grössten Gitterbrücken sind jene bei der Uebersetzung der Eisack bei Franzensfeste mit 7 Oeffnungen und zwar 4 à $57{,}_{85}$ Fuss, 2 à $70{,}_{3}$ Fuss und 1 à $150{,}_{1}$ Fuss; der Viaduct beim Ausgang aus der Franzensfeste mit 6 Oeffnungen à $36{,}_{55}$ Fuss; die Fallerbach-Brücke bei Mühlbach, 2 Oeffnungen à $47{,}_{7}$, und 1 à $57{,}_{8}$ Fuss; und endlich die Rienzübersetzung bei Percha mit 2 Oeffnungen à $151{,}_{08}$ Fuss. Aus strategischen Rücksichten mussten die Gitterbrücken vor und hinter der Franzensfeste zum Einziehen eingerichtet werden.

Die Strecke Lienz-Franzensfeste enthält auch mehrere gewölbte Brücken von grösserer Spannweite, unter denen jene über den Furkelbach bei Ollang mit $94{,}_{9}$′ hervorzuheben ist. In dieser Strecke waren ferner auch längs der Drau und Rienz Uferschutzbauten und Flusscorrectionen von bedeutendem Umfange nothwendig.

Die eigentliche Bauausführung der Linie Villach-Franzensfeste hat im October 1869 begonnen. Sie war an 2 Generalbauunternehmungen vergeben, welche, die eine für die Strecke Villach-Lienz, die andere jene von Lienz-Franzensfeste, den Bau im Pauschalaccord ausführten. Die Grundeinlösung und Lieferung der Schienen, Drehscheiben etc. wurde von der Südbahn in eigener Regie besorgt. Die technische Leitung des Baues unterstand dem Director Prenninger, jene der Hochbauten dem Director Flattich. Der Vollendungstermin war, nach dem Uebereinkommen mit der Staatsverwaltung, erst der Monat September 1872, die Gesellschaft hat jedoch durch die energische Bauförderung eine um 10 Monate frühere Vollendung ermöglicht.

Für die Vermittelung des Verkehrs dienen ausser 2 Haltestellen noch 24 Zwischenstationen, von denen Paternion-Feistitz, Spital a. d. Drau, Lachsenburg, Oberdrauburg, Lienz, Sillian, Innichen, Toblach, wo das Ampezzunerthal einmündet, Niederdorf, Brunneck und Mühlbach die wichtigsten sind.

Die Pusterthaler-Bahn, deren Hauptzweck die Heranziehung des Ungarisch-Süddeutsch-Schweiz-Französischen Transits ist, durchschneidet eine Gegend, die nicht besonders bevölkert ist, so hat beispielsweise der Bezirk Lienz 11600, der Bezirk Brunneck 10800 Einwohner. Die wahrhaft grossartigen Naturschönheiten des Pusterthals und seiner Seitenthäler werden nicht verfehlen, die Touristen anzulocken und vielleicht werden auch die in Lienz, Sillian, Innichen und Niederndorf bestehenden Mineralbäder sodann in Blüthe kommen. Die Industrie und der Handel sind nicht besonders entwickelt. Mit Ausnahme mehrerer Eisenhütten und Kunstmühlen beschäftigt man sich hauptsächlich mit der Erzeugung von Merkantilholz, von dem grosse Quantitäten nach Italien gehen. In landwirthschaftlicher Beziehung steht die Rindviehzucht und Viehmastung obenan. Dieselbe ist sehr bedeutend und eines grossen Aufschwunges fähig. Die gemästeten Thiere werden zumeist nach Italien, Bayern und Südtirol verkauft. Das Zuchtvieh (Salzburgrr Raçe) geht ausschliesslich nach der Schweiz (25000 Stück pr. Jahr). Da die Getreideproduction nicht sehr gross ist, so wird man nach Eröffnung der Bahn es wahrscheinlich vorziehen, fremdes Getreide, welches besser und billiger sein wird, zu consumiren und die Aecker mit Futterkräutern zu bebauen und dadurch die Viehzucht in weit grösserem Maassstabe zu betreiben im Stande sein.

Was den Reisendenverkehr anbelangt, so wird die Linie bis zur Vollendung der Arlbergbahn, von Bedeutung sein für den Verkehr aus Ungarn und Steyermark nach Italien, Nordtyrol und Bayern und vice versa.

Welche Bedeutung die Pusterthaler-Bahn für den Transitfrachtenverkehr erlangen wird, erhellt aus dem Umstande, dass Frankreich durchschnittlich jährlich 3000000 Ctr. Getreide aus Ungarn bezieht, die Schweiz desgleichen 2—3 Mill. Ctr. und dass der Bedarf Süddeutschlands an Ungarischem Getreide 8—10 Mill. Ctr. jährlich beträgt. Ausserdem gehen noch grosse Massen Nutzhölzer als: Dauben und Schwellen alljährlich von Slavonien nach Süddeutschland und Frankreich, die bis jetzt nur auf grossen Umwegen ihrer Bestimmung zugeführt und deshalb sicher für die neue Linie gewonnen werden können.

Nach Vollendung der Arlbahn wird sie die kürzeste Verbindung des südlichen Theiles der Oesterr.-Ungarischen Monarchie mit der Schweiz und Frankreich und nach Herstellung des Schienenweges von Bosnien nach Salonich ein wichtiges Bindeglied des kürzesten Verkehrsweges aus England nach dem Oriente: London-Calais-Köln-München-Innsbruck-Villach-Sissek-Salonich-Alexandrien darstellen.

* **Franz Josefsbahn.** Nachdem bereits am 8. v. Mon. eine Probefahrt durch den grossen Tunnel der Franz-Josefsbahn bei Prag stattgefunden hat, ist derselbe bis auf die Schachtausmauerung und Canalherstellung vollendet und wird derzeit von Materialzügen auch befahren. Die Betriebseröffnung auf der ganzen Gmünd-Prager Strecke wird vorraussetzlich im Laufe der zweiten Hälfte des Monates November l. J. erfolgen.

Directe Verkehre und Tarifwesen.

—*i*— **Deutsch-Italienischer Eisenbahnverkehr. Tarif der Mont-Cenis-Bahn.** München, 29. October. Es liegt vor uns der Winterfahrplan der Italienischen Eisenbahnen, welcher wieder den Beweis liefert, wie wenig Rücksicht die Direction der Norditalienischen Eisenbahnen — und mit ihr das Italienische Ministerium — auf den Verkehr mit Deutschland nimmt, während sich der Verkehr mit Frankreich einer sorgfältigen Beachtung von dieser Seite erfreut. Als Beweisstück produciren wir einfach den Fahrplan der durchgehenden Route über den Brenner: Der Schnellzug geht in München um 9 Uhr 50 Min. Nachts ab, kommt in Verona um 1 Uhr 20 Min. Mittags an und bleibt dort bis 2 Uhr 7 Min.; in Padua kommt er um 3 Uhr 55 Min. Nachm. an und geht um 9 Uhr 20 Min. Abends weiter. Und umgekehrt auf der Tour nach Deutschland geht der Zug von Padua, wo er aus Bologna und Florenz um 6 Uhr 25 Min. Morgens eintrifft, um 7 Uhr Morgens ab, kommt um 9 Uhr 28 Min. Morgens in Verona an, bleibt dort bis 2 Uhr 12 Min. Nachm. und kommt in München um 5 Uhr Morgens an. Also auf dem Wege nach Italien muss der Reisende in Padua 5½ Stunden liegen bleiben, nachdem er kurz zuvor in Verona schon einen dreiviertelstündigen Aufenthalt gehabt, und auf dem Weg nach Deutschland hat er einen Aufenthalt von 4¾ Stunden in Verona, welchem kurz zuvor schon ein halbstündiger Aufenthalt in Padua voranging. Und wohlgemerkt, der Reisende wie die Brief- und Zeitungspost kann keinen anderen Zug wählen, als diesen, denn es ist der einzige durchgehende. Man vergleiche damit die durchgehenden Züge aus Italien nach Frankreich und umgekehrt, und man wird bei keinem derselben einen Aufenthalt unterwegs von nur annähernd gleicher Zeitdauer, wie die eben bemerkten, finden. Was hier möglich ist, liesse sich unzweifelhaft auch auf der Deutschen Route machen, wenn — guter Wille vorhanden ist. Und ist er nicht vorhanden, so würde eine kräftige Verwendung der Deutschen Reichsregierung gewiss nicht verfehlen, ihn zu erzeugen. Und noch auf einen andern Unterschied in der Behandlung des Französischen und des Deutschen Verkehrs sei hier aufmerksam gemacht: Der Deutsche Reisende muss in Verona, Padua und Bologna den Wagen wechseln, während der Französische ohne Wagenwechsel von Paris bis Modane und von Modane bis Neapel fährt! — Der Unterschied der Italienischen und der Französischen Tarife erhellt aus folgenden Sätzen. Auf der Italienischen Seite der Mont-Cenisbahn bezahlen von Turin bis zur Hälfte des Tunnels (eine Strecke von 95 Kilometer):

kleine Colli von 2 bis 5 Kilogr. . .	30 centimes,
Lebensmittel per Tonne . .	23 fr. 75 „
Thiere erster Classe per Stück	7 „ 38 „
Thiere dritter Classe „ „	2 „ 61 „

Auf der Französischen Seite der Bahn, von der Hälfte des Tunnels bis Modane (eine Strecke von 13 Kilom.) bezahlen

kleine Colli von 2 bis 5 Kilogr. . .	40 centimes,
Lebensmittel per Tonne	9 fr. 65 „
Thiere erster Classe per Stück .	7 „ 25 „
Thiere dritter Classe „ „ .	2 „ 95 „

Am 1. November gelangen für die Beförderung von Steinkohlen und Coaks von den Stationen der Pfälzer Bahnen Bexbach, Homburg, St. Ingbert und Ludwigshafen nach Stationen in Elsass-Lothringen via Weissenburg neue Tarife zur Einführung, wogegen mit gleichem Tage die Taxen der Tarifausgabe vom 5. November und 17. December 1870 ausser Kraft gesetzt werden. Exemplare sind um 7 kr. zu haben.

Personalnachrichten.

Preussen. In einer kürzlich stattgehabten Sitzung des Verwaltungsrathes der Halle-Guben-Sorauer Bahn wurden statt des Herrn Anton Cohn, der seine Stelle niedergelegt hat, der Freiherr von Eckardtstein-Proetzel und statt des Herrn Assessor Plewe der Director der Centralbodencredit-Gesellschaft, Herr Herrmann, zu Mitgliedern des Verwaltungsraths gewählt. Der Staatsminister von Bernuth hat die ihm übertragene Stelle als Vorsitzender des Verwaltungsraths angenommen.

Württemberg. Der Bahnhofinspector Lang in Riedlingen wurde auf die erledigte Bahnhofinspection Bruchsal versetzt und die Bahnhofinspection Riedlingen dem Bahnhofverwalter I. Cl. Bahmann in Cannstatt übertragen.

Ausland.

—*r*— **Frankreich.** Die Semaine financière berichtet, dass das Ministerium der öffentl. Arbeiten in Paris die Consequenzen einiger Modificationen im Netze der Ostbahn in Erwägung zieht, welche sich

in Folge der im Frankfurter Vertrage vereinbarten Grenzbestimmung ergeben haben.

Die Ostbahn ist gegenwärtig genöthigt, einen Theil des Deutschen Netzes zu benützen, um die Meurthe mit der Mosel und den Ardennen zu verbinden. Dieses Verhältniss, welches schon in commercieller Beziehung der Französischen Regierung bedenklich ist, bietet nach ihrer Ansicht noch mehr Inconvenienzen in strategischer Hinsicht.

Um diesem Uebelstande abzuhelfen, werden gegenwärtig eifrig Studien für zwei secundäre Linien vorgenommen; die eine derselben würde von Longwy ab, sich in zwei Abzweigungen theilen, deren eine über Villerupt, die andere über Audun-le-Roman führen würde; die zweite Linie würde von Audun-le-Roman nach Brie-Conflans-Arnaville (bei Pagny) führen mit einer Abzweigung von Briey nach Moyeuvre. Abgesehen von den strategischen Vortheilen, welche für die Folge gewonnen werden könnten, verspricht man sich von der Ausführung dieser beiden kleinen Linien als unmittelbares Ergebniss der Ostbahngesellschaft den grösseren Theil des internationalen Verkehres zwischen Belgien und der Schweiz zu erwerben.*

—r— **Italienische Südbahnen.** Ueber den gegenwärtigen Stand der Arbeiten auf den Italienischen Südbahnen bringt der Monitore delle strade ferrate No. 39 nachstehende Notizen:

Die Adriatische Linie, welche gegenwärtig in Maglie endigt, geht ihrer vollständigen Herstellung entgegen, da im nächsten Jahre die Strecke von Maglie nach Otranto vollendet werden wird.

Das definitive Project für die Strecke Candela-Ponto-Santa Venere wurde durch die Italienische Südbahngesellschaft aufgestellt und dem Ministerium zur Genehmigung vorgelegt. Bei der Unzulänglichkeit der durch das Gesetz bewilligten Mittel hat man sich an die betheiligten Gemeinden gewendet, doch wurde bis jetzt noch nichts erreicht.

Detaillirte Erhebungen wurden bereits gemacht für die Strecke Manfredonia-Foggia-Lucera.

Von der Linie Pescara-Aquila-Rieti ist die erste Strecke von Pescara nach Popoli — 50 Kilom. lang — im Bau begriffen, und wird künftiges Jahr vollendet werden. Die nächste 73 Kilom. lange Strecke Popoli-Aquila ist zum Theil genehmigt, und werden die Arbeiten demnächst in Angriff genommen werden. Ueber die letzte Strecke von Aquila nach Rieti werden noch über die definitive Tracirung Studien gemacht, da das Ministerium statt der Route über Velino die Einhaltung der directen über Rocca di Corno verlangt hat. Von der Linie Termoli-Campobasso-Benevent ist das definitive Project für die Strecke Benevent-Vinchiaturo bereits festgestellt, und werden die Arbeiten beginnen, sobald die Regierung genehmigt haben wird, dass die Abzweigung von der Linie Foggia-Neapel von Benevent ab stattfinde. Die Studien über die andere Strecke Vinchiaturo-Campobasso-Termoli sind im Werke.

Von der Linie des Jonischen Litorales von Tarent nach Reggio erübrigt noch die Herstellung der ca. 150 Kilom. langen Strecke vom Flusse Assi nach Cariati. Die Arbeiten werden allmählig vergeben. So wurden bereits in Accord gegeben ausser den Arbeiten für die Gallerie von Staletti bei Catanzaro (1900 Meter) die Strecke Cariati-Ciro (21 Kilom.) und Torrente Assi-Soverato (25 Kilom.). Ein gleiches wird demnächst stattfinden hinsichtlich der übrigen Bau-Sectionen, aus denen die Linie besteht.

Rumänische Eisenbahnen. Die in No. 44 S. 907 erwähnten Comité's zum Schutz der Interessen der Inhaber der 7½ proc. Rumänischen Eisenbahn-Obligationen, welche seit langer Zeit bemüht waren, die Rumänische Eisenbahn-Angelegenheit in einer den Interessen der Obligationsbesitzer entsprechenden Weise zu regeln, sind bei ihren Bestrebungen von dem Gesichtspunkte ausgegangen, dass nach Lage der Dinge eine Einigung zwischen den Obligationairen und der Rumänischen Regierung den einzig möglichen Ausweg aus dieser vielfach verwickelten Angelegenheit biete. Sie haben daher das von der Rumänischen Kammer am 4./16. Juli votirte und vom Fürsten Carl am 17./29. Juli sanctionirte Gesetz, trotz seines, den Rechten der Obligationsbesitzer präjudicirenden Inhalts, als den Ausgangspunkt für ihre auf Vereinbarung einer neuen Convention mit der Rumänischen Regierung gerichteten Bestrebungen angesehen, und ist es ihnen gelungen, eine Convention zum Abschluss zu bringen, welche unter möglichster Schonung der Rechte und Interessen der Obligationaire eine definitive Ordnung der Angelegenheit ermöglicht.

Die Grundzüge dieser Convention, wie solche von den genannten Comité's veröffentlicht werden, sind nach Bekanntmachung derselben folgende:

Die Obligationaire treten zur Bildung einer Actien-Gesellschaft zusammen, welche alle Rechte und Pflichten der bisherigen Concessionaire, soweit nicht besondere Ausnahmen stipulirt sind, übernimmt.

Die neugebildete Actien-Gesellschaft verpflichtet sich, die bereits gebauten aber von der Rumänischen Regierung noch nicht als betriebsfähig anerkannten circa 648 Kilometer Eisenbahnen binnen drei Monaten nach erfolgter Ratification der Convention in betriebsfähigem Zustande herzustellen, eventuell der Rumänischen Regierung die Kosten zu erstatten, falls dieselbe die Bauvollendung dieser Strecken in die eigene Hand nehmen sollte.

Die Gesellschaft wird die, nach der ursprünglich dem Dr. Strousberg und Genossen ertheilten Concession noch zu bauenden Strecken von insgesammt circa 271 Kilometer im Laufe von drei Jahren nach der Ratification der Convention fertig stellen.

Die hierzu, sowie für die Bauvollendung der bereits in Betrieb befindlichen circa 648 Kilometer nothwendigen Bausumme — deren Höhe die Rumänische Regierung als ausreichend anerkannt — wird von der Gesellschaft durch die Ausgabe von 5procentigen Prioritäts-Obligationen oder Stamm-Prioritäts-Actien aufgebracht.

Die Rumänische Regierung garantirt für die insgesammt concessionirten Strecken von 919 Kilometer der Gesellschaft einen jährlichen Zins von 7½ Procent für 270 000 Francs per Kilometer oder 20 250 Francs per Kilometer.

Die Zinsgarantie tritt mit dem Augenblick der Uebergabe der fertigen Strecken in betriebsfähigem Zustande in Kraft, und zwar hat die Rumänische Regierung bereits am 1. Januar 1872 die halbjährigen Zinsen für 648 Kilometer, die sie (vorbehaltlich ihrer Bauvollendung) als betriebsfähig anerkennt, mit 7½ Proc. für 270 000 Francs per Kilometer zu bezahlen.

Die Zinsen werden von der Rumänischen Regierung mit dem sämmtlichen Staatsvermögen garantirt und in dem jährlichen Budget als Staatsschuld eingetragen.

Auf Grund dieser Convention haben die vereinigten Comités mit einigen grossen Bankhäusern unterhandelt, um

1) die Transaction der Umwandlung der Obligationen in Actien zu ermöglichen;
2) die Beschaffung der nöthigen Bausumme zu sichern;
3) die Vertheilung der Zinsgarantie derart zu bewirken, dass die für das ursprünglich festgesetzte Baucapital garantirten 7½ Proc. pro Anno auf die bisher ausgegebenen und in Actien umzuwandelnden Obligationen (welche ppt. zwei Drittel des zur Vollendung sämmtlicher Strecken nothwendigen Baucapitals repräsentiren) und auf den ppt. ein Drittel des gesammten Baucapitals betragenden Rest, welcher durch Ausgabe von Prioritäts-Obligationen oder Stamm-Prioritäts-Actien beschafft werden soll, sich vertheilen, so dass auf das gesammte Capital eine Zinsgarantie von 5 Proc. entfällt.

Ausserdem wird die Einlösung der am 1. Januar und 1. Juli c. fällig gewesenen Coupons zum vollen Nennwerthe erfolgen, sobald die diesbezüglichen Unterhandlungen zum definitiven Abschluss gebracht sind.

Da die Rumänische Regierung den contrahirenden Comité's die Bedingung gestellt hat, dass die der Conversion zustimmenden Obligationaire ihre Obligationen bei den zur Ausführung der finanziellen Transaction gewonnenen Finanzkräften deponiren, so haben die letzteren, nämlich: die Direction der Disconto-Gesellschaft und S. Bleichröder in Berlin, M. A. von Rothschild und Söhne in Frankfurt, Oesterr. Credit-Anstalt in Wien sich bereit, erklärt bis zum 12. d. M. die Obligationen behufs der Convertirung in Stamm-Actien, welche eine 5procentige Garantie geniessen und ausserdem an den Mehreinnahmen participiren, gegen Aushändigung verkäuflicher und lieferbarer Dispositionsscheine in Depot zu nehmen.

Von den leitenden Bankhäusern, welche so die Vertretung der Obligations-Inhaber in die Hand nehmen, ist zugleich mit der Oesterr. Staatsbahn, welche Anschluss an die Rumänischen Eisenbahnen in Orsova erhält, angeblich ein Abkommen getroffen worden, um unter deren Mitwirkung die Fertigstellung und die Administration der Rumänischen Bahnen zu bewirken.

Die Ratification der mit der Fürstlich Rumänischen Regierung, mit den Concessionairen und der obengedachten Eisenbahn-Verwaltung abgeschlossenen resp. abzuschliessenden Verträge wird einer thunlichst bald einzuberufenden General-Versammlung der Actionaire vorbehalten bleiben.

Kosten sollen den Besitzern der Obligationen durch die Deponirung derselben nicht erwachsen.

—r— **Spanien.** (Bahnlinie nach Granada. Eisenbahnbrücke über den Ebro. Geschäftsbericht der Eisenbahn Madrid-Saragossa-Alicante). Am 31. August 1871 wurde die Strecke von Archidona (bei Antequera) nach Sustancias auf der zum Bahngebiete Cordova-Malaga gehörigen Zweigbahn nach Granada dem Betriebe eröffnet.

Am 10. Sept. 1871 fuhr der erste Lastzug bei Saragossa über den Ebro. Die über diesen Fluss gebaute Brücke verbindet die Linien von Navarra mit denen von Aragonien und Catalonien und stellt die bisher fehlende Verbindung zwischen Bayonne und Barcelona her.

Der Geschäftsbericht der Madrid-Saragossa-Alicante-Eisenbahn, welcher bei der am 11. Juni d. J. abgehaltenen Generalversammlung bekannt gegeben wurde, enthält nachstehende Notizen über die Betriebsverhältnisse im Jahre 1870.

Die Herstellungskostsn schliessen am 31. December 1870 für die 1428 von der Gesellschaft theils hergestellten, theils zurückgekauften Kilometer mit einer Summe von 384 667 865 frcs. ab.

Die Ausgaben haben sich im bezeichneten Jahre um 419 863 frcs. erhöht, so dass seit 3 Jahren eine Mehrung der Ausgaben von im Ganzen 1 765 903 frcs. stattgefunden hat.

* Dann könnte doch wohl die fragliche Linie, welche allerdings als eine Parallellinie der Eisenbahn Luxemburg-Thionville-Metz-Pagny erscheinen würde, nicht als Localbahn gebaut werden. Die Red.

Der Betrieb selbst lieferte folgende Ergebnisse:

Das Brutto-Erträgniss aus dem Verkehre mit grosser Geschwindigkeit (Reisende, Gepäck, Extrazüge etc.) belief sich auf	11 388 465 frcs.
Das aus dem Verkehr mit geringer Geschwindigkeit	15 595 826 „
sohin der Brutto-Ertrag im Ganzen auf	26 983 291 frcs.
Weitere Einnahmen betrugen	59 407 „
so dass die Gesammt-Einnahmen die Summe von	27 042 698 frcs.

entziffern.

Die Betriebskosten beliefen sich auf	10 737 758 frcs.
somit beträgt die Netto-Einnahme	16 304 940 frcs.

Von dieser Summe kommen in Abzug 15 016 983 frcs. für Verzinsung von Obligationen, Coursdifferenzen etc., so dass der Reinertrag sich auf 1 287 957 frcs. stellt.

Die Brutto-Einnahmen beliefen sich auf 18 937 frcs. per Kilometer, die Ausgaben auf 7519 frcs.; letztere bilden daher 39½ Proc. der Einnahme.

Die Generalversammlung beschloss auch dieses Mal, dass keine Heimzahlung al pari der Obligationen im Wege der Verloosung stattfinden solle.

Das Ministerium forderte jedoch unter dem 20. März 1871, wie bereits vordem mit Erlass vom 13. Juli 1870 die Gesellschaft zur Bereinigung ihrer Angelegenheiten und Verloosung ihrer Obligationen auf.

—r— **Tunis.** Nach Berichten aus Tunis hat eine Italienische Gesellschaft im Wege der Cession die von Herrn Demontes innegehabte Conzession zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn von Bardo nach Tunis und Goletta mit dem Vorzugsrechte für jede etwa später herzustellende Bahnlinie erworben.

Literatur.

—r— In einer unter dem Titel „die Archimedische Schraube in ihrer Anwendung auf die Eisenbahnen"* erschienenen Schrift vertritt Herr Alexander Ferretti die Anwendung der Archimedischen Schraube gegenüber der Lokomotive, indem er zeigt, wie letztere wenig geeignet sei für die Gebirgsabhänge, und wie die künstliche Adhäsion nur eine provisorische Stütze sei. Er glaubt, dass die Archimedische Schraube es dereinst noch sowohl auf Bergen wie in der Ebene mit der Macht der Lokomotive aufnehmen werde, dass letztere nicht die bewegende Kraft der Zukunft sein werde, da, wenn auch in einer noch nicht nahen Zeit, doch ein Mangel an Steinkohlen eintreten werde. Herr Ferretti spricht mit grosser Ueberzeugung und führt viele Gründe und Beweise zur Unterstützung seiner These an, deren Vortheile namentlich in öconomischer Hinsicht er zeigt. Er empfiehlt deren Anwendung auch für den Postdienst im Innern der Städte, namentlich in Rom, indem er behauptet, dass die alte archimedische Schraube nicht nur die Arbeit der Locomotive ersetzen, sondern auch die sogenannten Wänder der verdünnten und der comprimirten Luft zu übertreffen vermag. Den Schluss der Schrift bildet ein Anhang über die Ventilation der Gallerie des Mont-Cenis.

Inhalts-Verzeichniss der besonderen Beilage zum Deutschen Reichs-Anzeiger und Königl. Preuss. Staats-Anzeiger. No. 27 vom 4. November 1871. Ueber die Rechtsentwickelung in Deutschland in den letzten zwei Jahren. — Zur Geschichte der Königlichen Gewerbe-Academie in Berlin. — Blankenburg am Harz. — Geschichte der Wallenstein-Trilogie auf der Berliner Hofbühne.

* La Vite d'Archimede applicata alle ferrovie. Nouve proposte di Alessandro Ferreti. Firenze, tip. dell'Associaz. 1871.

Miscellen.

Basson'sche Locomotiv-Fabrik in St. Petersburg. Herr Basson, Eisenb.-Ingenieur und früherer Maschinenmeister in Ratibor, dann in Warschau, Verfasser der Broschüre „Die Eisenbahnen im Krieg", welcher in den Jahren 1868 und 69 mit mehreren interessanten Aufsätzen die Vereins-Zeitung bereicherte, schreibt uns aus St. Petersburg, indem er uns zwei grosse trefflich ausgeführte Photographien seiner Locomotiv-Bau-Anstalt darstellend mittheilt.

„Mit dem Ende dieses Jahres werde ich die grösseren Neubauten vollendet haben und dann im Stande sein, 50 Locomotiven per Jahr 1872 zu liefern, in diesem Jahre werde ich noch 25 Stück fertig stellen. Unsere Fabrication ist aus ausschliesslich Russischem Material und beginnt mit der Erzfischerei (in den Seen in Finnland, nicht mit Grubenarbeit) im Hüttenbetrieb Walzwerk etc. bis zu den fertigen Kriegsschiffen, den grössesten Monitoren und Panzer-Fregatten, so wie zum fertigen Eisenbahn-Material der verschiedensten Form." Wir wünschen dem jungen Deutschen Unternehmer in Russlands Hauptstadt den besten Erfolg.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.)

5. December Kronprinz Rudolf-Bahn zu Wien.
7. „ *Bergisch-Märkische Eisenbahn zu Elberfeld. Siehe Bekanntmachung Seite 909.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
15. Nov.	zu Saarbrücken	Saarbrücker & Rhein-Nahebahn	100 Ctr. Fahrbilleten-Verkauf	—
20. „	zu Stuttgart	Württemb. Staatsb.	Eis. Brückenüberbau	933
20. „	zu Saarbrücken	dieselbe	Werkstättematerialien	—
20. „	zu Osnabrück	Venlo-Hambg. E.	Hochbauarbeiten Barnstorf und Twistringen	—
20. „	zu Saarbrücken	Saarbrücker E.	Betriebsmaterialien	933
21. „	zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Bahnhofsrestaurations-Verpachtung Limburg	—
22. „	zu Fulda	Bebra-Hanauer E.	Drehscheibe	933
22. „	zu Erfurt	Thüringische E.	Locomotivwinden	nächste Beilage
27. „	zu Berlin	Niederschl.-Märk. E.	Schwellen	nächste Beilage
30. „	zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Dampfschiff	933
30. „	zu Köln	Rheinische E.	Bahnhofsrestaurations-Verpachtung in Königswinter	—
30. „	zu Köln	Rheinische E.	Locomotiven	933
7. Dec.	zu Breslau	Oberschlesische E.	Erdarbeiten etc.	nächste Beilage

Briefkasten.

Herrn Hauptmann W. in München. Verbindlichsten Dank für die Mittheilung. Die neueste Auflage unserer Uebersichtskarte der Eisenbahnen und Bahnverwaltungsgebiete Europas, auf welcher Elsass-Lothringen als zum Deutschen Eisenbahnvereins-Gebiet gehörig sich angegeben findet, ist im August und September d. J. ausgegeben worden. Bis zum 1. November vervollständigte Exemplare können nur durch uns bezogen werden. Dafür, dass wirklich die neueste Auflage unserer Uebersichtskarte geliefert wird, können wir selbstverständlich überhaupt nur dann einstehen, wenn dieselbe von uns direct bezogen wird, was auch ohne Mehrkosten für den Käufer geschehen kann, da wir gestatten, dass derselbe an dem Verkaufspreis von 15 Sgr. die Kosten des Bestellungsbriefs (bei Zahlung in Norddeutschen Postmarken) resp. der Postanweisung, mittelst welcher uns Bestellung und Zahlung zugleich zugehen, kürzt.

Officielle und Privat-Anzeigen.

kissen, Werg, Leder, Pech, Schmirgelleinen und Schmirgelpapier, Schrubber, Schwellenbolzen, Seccativ, Seile, Soda, Stahldraht, Stählstahl, Stangenseife, Theer, Terpentinöl, Todtenkopf, Wagentuch, Walzeisen, Winkel- und Profileisen, Waschleder, Waschschwämme, Weichen und Herzstückschrauben, Weissbleche, Zinkbleche, Dampfliederung etc.

Die Offerten auf eines oder mehrere der vorbenannten Materialien sind portofrei und versiegelt bis zum **14. November cr. Vormittags** auf dem Büreau des Unterzeichneten in Witten abzugeben; dieselben dürfen den Muster-Packeten nicht beigepackt werden.

Die Eröffnung der eingegangenen Offerten findet am **Mittwoch, den 15. November cr. Vormittags 10 Uhr** hierselbst statt.

Die der Lieferung zu Grunde liegenden Bedingungen und Massenverzeichnisse können vorher hierselbst eingesehen, auch gegen Erstattung der Druckkosten bezogen werden. Dieselben liegen ausserdem in den Werkstätten-Büreaus zu Elberfeld, Langenberg, Siegen und Crefeld, sowie bei den Stations-Vorstehern zu Dortmund, Düsseldorf und Aachen zu Einsicht resp. zum Verkauf offen.

Witten, den 1. November 1871.

Der Ober-Maschinenmeister.
Stambke.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Die Anfertigung und Lieferung eines eisernen Dampfschiffes für die Rhein-Traject-Anstalt zwischen Homberg und Ruhrort soll im Wege öffentlicher Submission vergeben werden.

Die dem Verding zu Grunde liegenden Bedingungen sind im Büreau unseres Eisenbahn-Bau-Inspectors Herrn Mechelen hierselbst einzusehen und von demselben zu beziehen.

Schriftliche Anerbietungen sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf die Lieferung eines Dampfschiffes“ versehen, bis zum **30. November c. Vormittags 11 Uhr** der unterzeichneten Direction portofrei einzusenden, zu welcher Zeit die Eröffnung in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten stattfinden wird.

Elberfeld, den 4. November 1871.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Königlich Saarbrücker Eisenbahn.

Die Lieferung der pro 1872 für die, unter Verwaltung der Königlichen Eisenbahn-Direction stehenden Bahnen erforderlichen Betriebs-Materialien und zwar:

A. Beleuchtungs-Material.
1) Dochte, ungewächste, zu Lampen,
2) Petroleum,
3) Reibzündhölzer,
4) Rüböl, raffinirtes,
5) Stearinlichte,
6) Wachsdochte,
7) Pechfackeln.

B. Schmier-Material:
8) Maschinenöl,
9) Schmieröl für Wagen etc.,
10) Talg,
11) Palmfett.

C. Putz- u. Verpackungs-Material:
12) Putzöl,
13) Hanf,
14) Werg,
15) Putzwolle, bunte,
16) Putztücher,
17) Seife, weisse,
18) Schmierseife,
19) Reiserbesen,
20) Schwämme,
21) Waschleder.

D. Diverses Material:
22) Reiserwellen,
23) Bindfaden, diverse,
24) Kupfervitriol,
25) Telegraphen-Papierstreifen,
26) Fruchtgummi,
27) Plombirbleie

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungs-Bedingungen, denen das Verzeichniss sämmtlicher Materialien beigefügt ist, können im Büreau der Ober-Betriebs-Inspection hierselbst, sowie in den Stations-Büreaus zu Trier, Neunkirchen, St. Wendel und Bingerbrück eingesehen, auch von Ersterer auf portofreien Antrag bezogen werden.

Offerten sind an die Ober-Betriebs-Inspection hierselbst portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Betriebs-Materialien“

versehen, bis zu dem auf **Montag den 20. November Vormittags 9 Uhr** im Büreau des Unterzeichneten anstehenden Termine einzureichen, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Später eingehende, oder den Lieferungs-Bedingungen nicht entsprechende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Saarbrücken, den 4. November 1871.

Königliche Ober-Betriebs-Inspection.
I. V.
Mayer.

Königlich Württembergische Staatseisenbahn.

Lieferung des eisernen Oberbaues für Brücken der Donau-Bahn.

Für die Strecke Scheer-Sigmaringen der Donau-Bahn ist der eiserne Oberbau zu vier Brücken mit Oeffnungen von bezw. 13, 66, 100 und 132 Fuss lichter Weite im Gesammtgewicht von

9168 Ctr. Schmied- und Walzeisen
und 373 „ Gusseisen

zu liefern und ist die Aufstellung der Brücken spätestens bis 1. October 1872 zu vollenden.

Von den Zeichnungen und Lieferungsbedingungen kann auf unserem technischen Bureau dahier Einsicht genommen werden und sind die Anerbietungen spätestens

bis 20. d. Mts.

unter Angabe des Preises pro Ctr. Schmied- und Walzeisen und pro Ctr. Gusseisen des fertig aufgestellten Oberbaues bei der unterzeichneten Stelle einzureichen.

Stuttgart, den 4. November 1871.

Königl. Württembergische Eisenbahnbau-Commission.
Klein.

Bebra-Hanauer Eisenbahn.

Die Lieferung und Aufstellung einer 40füssigen Drehscheibe soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden und ist hierzu Termin auf

Mittwoch den 22. November d. J. Vormittags 10 Uhr

im Büreau des unterzeichneten Maschinenmeisters anberaumt, bis zu welchem Tage die Offerten portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung einer 40füssigen Drehscheibe“

einzureichen sind.

Die Eröffnung der eingegangenen Offerten findet in dem genannten Termine in Gegenwart der etwa persönlich erscheinenden Submittenten statt und bleiben später eingehende Offerten unberücksichtigt.

Die Zeichnungen und Lieferungsbedingungen liegen in meinem Büreau zur Einsicht auf und können auch auf portofreies Verlangen gegen Erstattung der Copialien bezogen werden.

Fulda, den 5. November 1871.

Der Königliche Eisenbahn-Maschinenmeister.
Wilh. Tasch.

Rheinische Eisenbahn.

Die Lieferung von

6 Stück	Tender-Locomotiven	per	1. Juli 1872
6 do.	Personenzug- do.	do.	1. Juli 1872
12 do.	Güterzug- do.	do.	1. October 1872
12 do.	Güterzug- do.	do.	1. Februar 1873 u. von
6 do.	Personenzug- do.	do.	1. April 1873

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungs-Bedingungen und Zeichnungen sind auf frankirte Anfragen von unserem Central-Verwaltungs-Büreau, Altes Ufer No. 2 hierselbst, zu beziehen und Offerten auf die ganze oder theilweise Lieferung versiegelt und mit der Aufschrift „Submission auf Lieferung von Locomotiven bis ultimo ds. Mts. uns einzureichen.

Cöln, den 7. November 1871.

Die Direction.

Von den Nummern 1 bis 42 der Zeitung sind nur noch einige einzelne ausser der Reihe zu haben.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 45. Beiblatt 1. Leipzig, am 13. November 1871.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Eisenbahn-Kalender.

Einzahlungen.

Thüringische Eisenbahn. Die dritte und letzte Einzahlung auf die Stammactien Littr. C (Gera-Eichicht) mit 30% = 30 Thaler, abzüglich 1 Thlr. 17 Sgr. 3 Pf. Zinsen, ist bis spätestens am 30. December d. J. zu leisten. Siehe Bekanntmachung S. 935.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
15. Nov.	zu Witten	Berg.-Märk. E.	Werkstatts-Materialien	938
15. „	zu Wien	Kronprinz Rudolfb.	Locomotiven und Waggons	894
15. „	zu Berlin	Löhne-Vienenburg	225 000 eichene Bahnschwellen	—
15. „	zu Magdeburg	Magdeb.-Leipzig	Verkauf alter Materialien	—
15. „	zu Cassel	Main-Weserb. etc.	Werkstatts- etc. Materialien	937
15. „	zu Hannover	Hannoversche E.	Gastbeer	—
15. „	zu Bromberg	Preuss. Ostbahn	Werkstatts-Materialien	910
15. „	zu Creuznach	Rhein-Naheb.	Verkauf alter Schienen etc.	—
15. „	zu Teplitz	Dux-Bodenbach	Unterbau Ossegg-Komotau	—
15. „	zu Teplitz	dieselbe	Förderdampfmaschinen	—
15. „	zu Breslau	Rechte Oderuferb.	Uniformen	—
15. „	zu Saarbrücken	Saarbrücker E.	Verkauf alter Materialien	—
16. „	zu Elberfeld	Ober-Ruhrthalbahn	Anfuhr von Schienen	—
16. „	zu Wien	Kais. Elisabethb.	Stabeisen, Eisenblech etc.	—
16. „	zu Breslau	Oberschlesische E.	Wagen, Achsen, Räder etc.	895
16. „	zu Breslau	dieselbe	Bruchsteine	—
16. „	zu Lingen	Westfälische E.	Verkauf alter Materialien	915
17. „	zu Breslau	Rechte Oderuferb.	Filzstiefel	—
18. „	zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Erdarbeiten u. Brückenbauten	—
18. „	zu Münster	Westfälische E.	Schienen u. Kleineisenzeug	938
20. „	zu Hannover	Hannoversche E.	Tischlerarbeiten	—
20. „	zu Berlin	Berlin-Hamburger	Herstellung des Bahnkörpers	917
20. „	zu Hannover	Hannoversche E.	Hochbauten	—
20. Nov.	zu Hannover	dieselbe	Kalk und Ziegeln	—
20. „	zu Berlin	Niederschles.-Märk.	Kies	932
20. „	zu Saarbrücken	Saarbrücker E.	Betriebs-Materialien	937
20. „	zu Saarbrücken	dieselbe	Werkstatts-Materialien etc.	937
20. „	zu Osnabrück	Venlo-Hamburger E.	Bahnhofsarbeiten	—
20. „	zu Münster	Westfälische E.	Schwellen	938
20. „	zu Stuttgart	Württemb. Staatsb.	Eiserner Brücken-Oberbau	939
21. „	zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Verpachtung der Bahnhofs-Restauration Limburg	—
22. „	zu Fulda	Bebra-Hanauer E.	Drehscheibe	939
22. „	zu Breslau	Oberschlesische E.	Locomotiven	923
22. „	zu Erfurt	Thüringische E.	Locomotiven	936
23. „	zu Breslau	Oberschlesische E.	Bruchsteine	—
23. „	zu Strassburg	Elsass-Lothr. E.	Betriebsmaterialien	937
24. „	zu Frankf. a/O.	Niederschles.-Märk.	Werkstatts-Materialien	939
24. „	zu Ratibor	Oberschles. E.	Material-Verkauf	—
25. „	zu Köln	Rheinische E.	Wagen	925
25. „	zu Hamburg	Venlo-Hamburger E.	Eiserne Schiebethore	924
27. „	zu Berlin	Niederschles.-Märk. E.	Schwellen	939
27. „	zu Ratibor	Oberschlesische E.	Betriebsmaterialien	939
27. „	zu Fulda	Bebra-Hanauer E.	Betriebsmaterialien	2. Beil.
28. „	zu Strassburg	Elsass-Lothr. E.	Schwellen	936
29. „	zu Hannover	Hannoversche E.	Herstücke etc.	940
30. „	zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Dampfschiff	933
30. „	zu Köln	Rheinische E.	Bahnhofs-Restaurations-Verpachtung Königswinter	—
30. „	zu Breslau	Oberschlesische E.	Eiserner Brückenüberbau	939
30. „	zu Breslau	dieselbe	Werkstattsmaterialien	940
30. „	zu Köln	Rheinische E.	Locomotiven	933
1. Dec.	zu Guben	Märk.-Posener E.	Uniformstücke	936
7. „	zu Breslau	Oberschlesische E.	Erdarbeiten	939
15. „	zu Carlsruhe	Bad. Staatsb.	Güterwagen	2. Beil.

Officielle und Privat-Anzeigen.

Thüringische Eisenbahn.

3. und letzte Einzahlung auf die Stammactien Littr. C (Gera-Eichichter Bahn.)

Die Inhaber der Quittungsbogen zu unseren garantirten Stammactien Littr. C, auf welche bis jetzt zwei Einzahlungen im Gesammtbetrage von 70% geleistet worden sind, werden hierdurch aufgefordert,

die dritte und letzte Einzahlung von 30% mit	30 Thlr.	— Sgr.	— Pf.
abzüglich der Zinsenvergütung à 4½% für die bereits eingezahlten 70% auf die Zeit vom 1. Juli cr. bis ulto. December cr. mit	1 „	17 „	3 „
daher netto mit	28 Thlr.	12 Sgr.	9 Pf.

pro Actie bis spätestens am 30. December d. J. incl., entweder:

- **in Erfurt:** bei unserer Hauptcasse oder
- **in Darmstadt:** bei der Bank für Handel und Industrie,
- **in Franfurt a/M.:** bei deren Filiale,
- **in Leipzig:** bei den Herren Frege & Comp.
- **in Berlin:** bei der Bank für Handel und Industrie, Behrenstrasse No. 55 oder bei den Herren Cohn, Bürgers & Co.

überall in den Geschäftsstunden von 9 bis 12 Uhr Vormittags zu leisten. Die Inhaber der Quittungsbogen empfangen gegen deren Rückgabe möglichst gleich bei der Einzahlung die entsprechende Anzahl Original-Stammactien nebst den zu denselben gehörigen Talons und Dividendenscheinen von 1872 ab. Die Quittungsbogen sind mit einer doppelt auszufertigenden Designation zu versehen, zu welcher Formulare bei den obengenannten Stellen verabreicht werden. Zu- und Rücksendungen erfolgen auf Kosten und Gefahr des Einsenders.

Gegen diejenigen Inhaber von Quittungsbogen, welche den vorgedachten Einzahlungstermin versäumen, treten die im § 16 unseres Gesellschaftsstatutes vorgeschriebenen Nachtheile in Kraft.

Erfurt, den 9. November 1871.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Thüringische Eisenbahn.

Am **Montag den 6. November c.** tritt für die Thüringische Eisenbahn, einschliesslich der Bahnstrecken Leipzig-Corbetha, Weissenfels-Gera, Dietendorf-Arnstadt und Gotha-Leinefelde ein neuer Fahrplan in Kraft, welcher auf unseren Stationen angeschlagen und vom 6. November ab an sämmtlichen Billetschaltern käuflich zu haben ist.

Hierbei heben wir im Interesse des Publicums speciell hervor, dass

I. die bisherigen Schnellzüge Nr. V und VI eingestellt werden,

II. auf der Strecke Leipzig-Corbetha zum Anschluss an die Berlin-Frankfurter Tagesschnellzüge ein neuer Schnellzug nach beiden Richtungen eingelegt worden ist,

III. die Frühzüge meist früher als bisher abgelassen werden.

Wegen der einzelnen Aenderungen insbesondere auch wegen der Beförderung in vierter Wagenklasse mit noch anderen als den bisherigen Zügen verweisen wir auf den speciellen Fahrplan.

Erfurt, den 30. October 1871.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Königliche Ostbahn.

Am 15. November d. J. wird die Strecke Flatow-Conitz der Schneidemühl-Dirschauer Eisenbahn und am 20. November d. J. die Strecke Thorn (Mocker)-Jablonowo der Thorn-Insterburger Eisenbahn dem öffentlichen Verkehre übergeben werden, und treten an den genannten Tagen auf den bezeichneten Strecken folgende Fahrpläne in Kraft.

A. Schneidemühl-Conitz.

Richtung Schneidemühl - Conitz.

Stationen		Gem. Zug V. U. M.	Gem. zug III. U. M.
		Mrgs.	Nachm.
Schneidemühl	Abf.	7 1	5 16
Krojanke	Abf.	7 56	6 11
Flatow	Abf.	8 24	6 39
Linde	Abf.	9 13	7 28
Firchau	Abf.	9 55	8 10
Conitz	Ank.	10 20	8 35

Richtung Conitz - Schneidemühl.

Stationen		Gem. Zug IV. U. M.	Gem. Zug VI. U. M.
		Mrgs.	Abds.
Conitz	Abf.	8 1	6 16
Firchau	Abf.	8 29	6 44
Linde	Abf.	9 9	7 24
Flatow	Abf.	9 59	8 14
Krojanke	Abf.	10 22	8 37
Schneidemühl	Ank.	11 7	9 22

B. Thorn (Mocker)-Jablonowo.

Richtung Mocker - Jablonowo.

Stationen		Gem. Zug I. U. M.	Gem. Zug V. U, M.
		Mrgs.	Nachm.
Mocker	Abf.	8 15	2 45
Turzno	Abf.	8 42	3 12
Schönsee	Abf.	9 11	3 41
Briesen	Abf.	9 47	4 16
Jablonowo	Ank.	10 24	4 54

Richtung Jablonowo - Mocker.

Stationen		Gem. Zug VI. U. M.	Gem. Zug II. U. M.
		Vorm.	Abds.
Jablonowo	Abf.	11 27	5 57
Briesen	Abf.	12 13	6 43
Schönsee	Abf.	12 45	7 15
Turzno	Abf.	1 8	7 38
Mocker	Ank.	1 31	8 1

Sämmtliche Züge befördern Personen in allen 4 Wagenclassen.

Auf den Stationen sind die speciellen Fahrpläne ausgehängt.

Der seit dem 1. August d. J. bestehende Fahrplan der Strecke Schneidemühl-Flatow wird am 15. November d. J. aufgehoben.

Bromberg, den 9. November 1871.

Königliche Direction der Ostbahn.

Märkisch-Posener Eisenbahn.

Die Lieferung der für das Jahr 1872 erforderlichen Uniformgegenstände soll im Submissionswege vergeben werden und ist Termin hierzu auf

Freitag den 1. December cr. Vormittags 11 Uhr

im Büreau des Unterzeichneten anberaumt.

Frankirte Offerten sind versiegelt mit der Aufschrift: „Offerte auf Lieferung von Uniformstücken“ bei dem Unterzeichneten einzureichen.

Die Bedingungen liegen im genannten Büreau zur Einsicht aus, können auch gegen Erstattung der Copialien im Betrage von 3 Sgr. pro Exemplar bezogen werden.

Guben, den 11. November 1871.

Der Ober-Betriebs-Inspector.
de Nèrée.

Thüringische Eisenbahn.

Die Lieferung von

60 Stück Locomotivwinden

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die Offeren sind mit der Aufschrift:

„Offerte auf Locomotivwinden“

versehen, bis zum Submissionstermin

am 22. November cr. Vormittags 11 Uhr

versiegelt und portofrei an uns einzusenden.

Die Lieferungsbedingungen, von welchen ein unterschriftlich anerkanntes Exemplar der Offerte beigefügt sein muss, werden auf portofreie Requisition von unserem Secretariate unentgeltlich abgegeben.

Erfurt, den 6. November 1871.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Königliche Ostbahn.

Für den Werkstätten-Betrieb der Königlichen Ostbahn sind für das Jahr 1872 Materialien und Werkzeuge erforderlich, welche im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden sollen. Es kommen zur Submission:

Stabeisen, als: Flach-, Rund-, Quadrat-, Band- und Feinkorneisen, Eckeisen, Gussstahl zu Werkzeugen und zu Federlagen, Schweiss- und Ferroulstahl, Antimon, Blei in Mulden, Schmelz- und Stangenkupfer, Zinn in Blöcken und in Stangen, Schmelzzink, schwarzes und verzinntes Eisenblech, Kupferblech, Messingblech, Stahlblech, Zinkblech, gestrichene Drahtgace, Eisendraht, Kupferdraht, Splintdraht, Stahldraht, Neusilberblech, diverse Gummiwaaren in Ringen und Platten, diverse Glaswaaren, diverse Seilerwaaren und Polstermaterial, diverse Farben, Chemikalien und Droguen, diverse Lederwaaren, diverse Bürsten und Pinsel, diverse Werkzeuge und Geräthe als: Feilen, Schraubenschlüssel, Schmelztiegel, Schleifsteine, Hammer- und Helmstiele sowie Feilenhefte, diverse Posamentirwaaren, diverse Manufacte als: Drillich, Wachsparchend, brauner Plüsch, erbsgraues Tuch, Cocusnussfasergeflecht, Nessel, Segeltuch, graue und Façon-Leinewand, blauer Thybet, Tuchecken, diverse Hölzer und Stammholzkohlen, diverse Eisen und andere Materialien als: Chamottsteine, Chamottspeise, Chamottringe, eiserne Ketten, Nägel, Stifte, Splinte, Schrauben, Schmirgel, Schmirgelleinwand, Pappe, Packpapier, runde Blechplatten, Graphit und Sandpapier.

Der Submissions-Termin hierzu ist auf:

Mittwoch, den 15. November cr. Vormittags 11 Uhr

im Büreau des Unterzeichneten — Bahnhofstrasse No. 33 hierselbst — angesetzt.

Die Offerren sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung der für die Königliche Ostbahn pro 1872 erforderlichen Werkstatts-Materialien“

an den Unterzeichneten zu übersenden. Auf der Adresse ist dem Bestimmungsorte „Bromberg“ noch das Wort „Bahnhof“ beizufügen.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt zu genannter Terminsstunde in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten.

Die Lieferungsbedingungen mit Nachweis der Materialien sind in den Büreaus der Werkstätten zu Berlin, Landsberg a/W., Bromberg und Königsberg i/Pr., in den Stations-Büreaus der Ostbahn-Bahnhöfe zu Berlin, Frankfurt a/O., Kreuz, Danzig-Hohe Thor, Elbing, Dirschau, Insterburg und Gumbinnen, ferner auf den Börsen der Städte Berlin, Köln, Breslau, Stettin und Königsberg i/Pr. zur Einsicht ausgelegt und werden auf portofreie Gesuche von dem Unterzeichneten unentgeldlich mitgetheilt.

Bromberg, den 23. October 1871.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
F. Gräf.

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Zur Unterhaltung der Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen sind im nächsten Jahre

90 000 Stück 2,5 Meter lange Eisenbahn-Schwellen von Eichen-, Buchen- oder Kiefernholz,

8640 laufende Meter dergleichen Weichenschwellen

erforderlich, deren Lieferung im Wege öffentlicher Submission verdungen werden soll.

Hierzu ist Termin im Bureau der unterzeichneten Behörde auf

Dienstag den 28. November d. J. Mittags 12 Uhr

angesetzt und können die Lieferungs-Bedingungen daselbst eingesehen und Offerten-Formulare in Empfang genommen werden.

Auf Verlangen werden die Bedingungen und Offerten-Formulare auch per Post zugesandt.

Strassburg, den 26. October 1871.

Kaiserliche Eisenbahn-Betriebs-Commission.
Mebes.

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die Lieferung der für die Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen im Jahre 1872 erforderlichen Betriebs-Materialien, nämlich Brennholz, Reiserwellen, Lampen-Dochte, wollenes Dochtgarn, Brennöl, Maschinenöl, Stearinlichte, Petroleum, Zündhölzer, Putzwolle, Talg, Kupfervitriol, Papierstreifen zu Schreibtelegraphen-Apparaten, blaue Telegraphenfarbe, Verdünnungsöl zur Telegraphenfarbe, Bindfaden, Plomben, Chlorkalk, Eisenvitriol, Putzöl, harte Seife, Schmierseife, Strauchbesen, Kreide, Fruchtgummi, Schwämme, Waschleder und Pechfackeln soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Offerten auf die Lieferung dieser Materialien sind uns portofrei und mit der Aufschrift

„Offerte auf die Lieferung von Betriebs-Materialien"

versehen bis zu dem

Donnerstag den 23. k. M.

in unserem Geschäftslocale auf hiesigem Bahnhofe anstehenden Termine einzureichen, in welchem dieselben in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten haben auf Berücksichtigung keinen Anspruch.

Die Submissions- und Lieferungs-Bedingungen liegen in den Stationsbüreaus zu Strassburg, Colmar, Mülhausen, Saargemünd und Metz zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie Gesuche von unserer Drucksachen-Verwaltung gegen Erstattung der Kosten zugesandt.

Strassburg, den 31. October 1871.

Kaiserliche Eisenbahn-Betriebs-Commission.
Mebes.

Main-Weser-Bahn und Hessische Nordbahn.

Die Anfertigung und Lieferung des Bedarfs pro 1872 von den nachfolgenden Materialien, soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden, und zwar:

1. **an Werkstatts-Materialien für die Magazine zu Cassel, Frankfurt und Giessen** als:
   Schmiedeeisen und Stahl — Bleche — Kupfer — Metallguss und Metalle — Werkzeuge, Geräthe, Kurzwaaren und Feilenhauer-Arbeiten — Farben, Chemikalien und Droguen — Oele und Fettwaaren — Gummi- und Lederwaaren — Seiler- und Polsterwaaren — Bürsten — Posamentirwaaren-Manufacte — Töpferwaaren, Brennmaterialien — Holzwaaren — und Hölzer.
2. **an Werkstatts-Reservematerialien für das Hauptmagazin Cassel** als:
   Radreifen, Dampfkolben, Weichenschienen und Spiralfedern von Gussstahl, Herzstücke von Hartgusseisen, Buffer und Bufferstangen, Schraubenkuppelungen, Siederohre von Schmiedeeisen, Injecteure, Oeltropf- und Schmierapparate etc.
3. **an Büreaubedürfnissen für das Hauptmagazin Cassel** als:
   Schreib- und Zeichenmaterialien, Drucksachen etc.

Die Offerten sind bezüglich mit der Aufschrift:

„Submission auf Werksätte-Materialien"

„Submission auf Werkstätte-Reserve-Materialien" und

„Submission auf Büreaubedürfnisse"

frankirt und versiegelt bis zum **Mittwoch, den 15. November d. J. Vormittags 9 Uhr** an den Unterzeichneten einzusenden, und werden dann in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet.

Die Bedingungen sind auf pertofreie Anfragen bei Einsendung von 5 Sgr. pro Exemplar in Baar oder in einer Stempelmarke von dem Unterzeichneten zu beziehen, auck können dieselben bei den Vorständen der Werkstätten zu Cassel, Treysa, Marburg, Giessen und Frankfurt eingesehen werden.

Cassel, am 30. October 1871.

Der Obermaschinenmeister
Büte.

Königliche Saarbrücker und Rhein-Nahe-Eisenbahn.

Die Lieferung der für die Königliche Saarbrücker und Rhein-Nahe-Eisenbahn im Jahre 1872 erforderlichen Werkstätten-Materialien, Vorrathsstücke und Werkzeuge, als:

„Antimonium regulus, Blockblei, gewalztes Rund-, Flach-, Vierkant-, Winkel-, Band-, Niet-, Roststab-, Feinkorn-, Façon- und Roheisen, Eisengussstücke, Holz- und Steinkohlenblech, Eisendrahtgewebe, Englisches Blockzinn, Gussfederstahl, Englischer Werkzeugstahl, geschmiedete Gussstahlstücke, Stangen- und Tafelkupfer, kupferne Feuerbuchsplatten, Kupferröhren, Messing- und Weissblech, Drahtstiften, Holzschrauben, Splinten, Kesselnieten, geschmiedete Schlossnägel, Gussstahldraht, Eichen-, Kiefern-, Pappel- und Mahagoni-Holz, Holzkohlen, Schmirgelleinen, Englischer Lack, Asphaltlack, rohes Leinöl, Französisches Terpentinöl, crystallisirte Soda, Metallkitt (Mastix), rothe Mennige, chemisch reines Bleiweiss, Gummiringe zu Wagen, Gummiplatten, lohgares Rindleder zu Treibriemen, alaungares Rindleder zu Näh- und Binderiemen, halbbraunes alaungares Zeugleder zu Fensterriemen, schwarzes Zeugleder (Vachetteleder) zu Sitzkissen, fertige Treibriemen, weisses Fensterglas, rothes und grünes Glas, Wasserstandsgläser, Dampffilzplatten, Spanisches Rohr, feuerfeste Steine, Tuch zu Personenwagen II. Classe, Sammt (Pelûche), blaues Seidenzeug, blauer Gardinenstoff, Wachsbarchend, gewichste und wollene Fussteppiche, blauer Seidendamast, hänfene Spritzenschläuche, Segeltuch, Graphit-Schmelztiegel, Feilen, Locomotiv-Signallaternen, Spiralfedern, Locomotiv-Siederöhre, schmiedeeiserne Röhre, eiserne Rauchkammer-Rohrwände, Puddelstahl- und Gussstahl-Radreifen, gussstählerne und schmiedeeiserne Achsen, Achslagerkasten, Schraubenmuttern und Hammerstiele"

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Lieferungs-Bedingungen, denen ein Verzeichniss der sämmtlichen Gegenstände beigefügt ist, sowie die Zeichnungen können in dem Büreau des Unterzeichneten hierselbst und in den Stationsbüreaus zu Trier, Neunkirchen, St. Wendel und Bingerbrück eingesehen, auch von mir auf portofreie Anträge bezogen werden.

Lieferungs-Unternehmer werden daher eingeladen, ihre Offerten versiegelt und mit der Aufschrift versehen:

„Submission auf die Lieferung von Werkstätten-Materialien etc. für die Saarbrücker und Rhein-Nahe-Eisenbahn pro 1872"

bis spätestens **Montag, den 20. November d. J., Vormittags 10 Uhr**, unter Beifügung gehörig bezeichneter Proben portofrei an mich einzusenden, in welchem Termine die Oeffnung der Offerten im Beisein der etwa erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Nicht rechtzeitig eingehende Offerten, sowie Nachgebote bleiben unberücksichtigt.

Saarbrücken, den 27. October 1871.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
Finckbein.

Königlich Saarbrücker Eisenbahn.

Die Lieferung der pro 1872 für die, unter Verwaltung der Königlichen Eisenbahn-Direction stehenden Bahnen erforderlichen Betriebs-Materialien und zwar:

A. Beleuchtungs-Material.
1) Dochte, ungewächste, zu Lampen,
2) Petroleum,
3) Reibzündhölzer,
4) Rüböl, raffinirtes,
5) Stearinlichte,

6) Wachsdochte,
7) Pechfackeln.

B. Schmier-Material:
8) Maschinenöl,
9) Schmieröl für Wagen etc.,
10) Talg,
11) Palmfett.

C. Putz- u. Verpackungs-Material:
12) Putzöl,
13) Hanf,
14) Werg,
15) Putzwolle, bunte,
16) Putztücher,
17) Seife, weisse,
18) Schmierseife,
19) Reiserbesen,
20) Schwämme,
21) Waschleder.

D. Diverses Material:
22) Reiserwellen,
23) Bindfaden, diverse,
24) Kupfervitriol,
25) Telegraphen-Papierstreifen,
26) Fruchtgummi,
27) Plombirbleie

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungs-Bedingungen, denen das Verzeichniss sämmtlicher Materialien beigefügt ist, können im Büreau der Ober-Betriebs-Inspection hierselbst, sowie in den Stations-Büreaus zu Trier, Neunkirchen, St. Wendel und Bingerbrück eingesehen, auch von Ersterer auf portofreien Antrag bezogen werden.

Offerten sind an die Ober-Betriebs-Inspection hierselbst portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Betriebs-Materialien"

versehen, bis zu dem auf **Montag den 20. November Vormittags 9 Uhr** im Büreau des Unterzeichneten anstehenden Termine einzureichen, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Später eingehende, oder den Lieferungs-Bedingungen nicht entsprechende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Saarbrücken, den 4. November 1871.

Königliche Ober-Betriebs-Inspection.
I. V.
Bayer.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Submission.

Die Lieferung der nachbenannten für das Jahr 1872 erforderlichen Werkstätten-Materialien soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden:

Antimon, Zinn, Bandagen aus Gussstahl (Tiegelguss), Bessemer- und Puddelstahl, Bergerthran, Stricke, Blei, Mennige, Bleiweis, Borax, Holzkohlen, compl. Buffer, Bufferhülsen, Zinnober, Cocusmatten, Copallack, Filz, Winden, Leim, Drahtgewebe, Splinte, Drahtstiften, Dreibrandschwarz, Eisenbleche, Eisendraht, Eisenbetten, Feilenhefte, Fensterwäscher, Filling up. trocken und in Firniss, Filzringe, Glaskugeln zu Wagenlaternen, Glaspapier, Tafelglas, Gold, Leinen, Gummiwaaren, Federstahl, Gussstahlstücke, Gussstahl-Spiralfedern, Handbeile, Handbesen, Hobel, diverse Hölzer, Holzschrauben, Kaly, Rohrkörbe, Kreide, Kupfer, Ledertuch double, Leinöl, Schüppen, Messingblech, Messingdraht, mess. Siederöhren, Muttern, Nägel, Niete, Nessel, Neusilberblech, Parabolspiegel von Neusilber, Kuppelungen, Pechfackeln, Piassavabesen, Pinsel, Plüschkissen, Werg, Leder, Pech, Schmirgelleinen und Schmirgelpapier, Schrubber, Schwellenbolzen, Seccativ, Seile, Soda, Stahldraht, Stählstahl, Stangenseife, Theer, Terpentinöl, Todtenkopf, Wagentuch, Walzeisen, Winkel- und Profileisen, Waschleder, Waschschwämme, Weichen und Herzstückschrauben, Weissbleche, Zinkbleche, Dampfliederung etc.

Die Offerten auf eines oder mehrere der vorbenannten Materialien sind portofrei und versiegelt bis zum **14. November cr. Vormittags** auf dem Büreau des Unterzeichneten in Witten abzugeben; dieselben dürfen den Muster-Packeten nicht beigepackt werden.

Die Eröffnung der eingegangenen Offerten findet am **Mittwoch, den 15. November cr. Vormittags 10 Uhr** hierselbst statt.

Die der Lieferung zu Grunde liegenden Bedingungen und Massenverzeichnisse können vorher hierselbst eingesehen, auch gegen Erstattung der Druckkosten bezogen werden. Dieselben liegen ausserdem in den Werkstätten-Büreaus zu Elberfeld, Langenberg, Siegen und Crefeld, sowie bei den Stations-Vorstehern zu Dortmund, Düsseldorf und Aachen zu Einsicht resp. zum Verkauf offen.

Witten, den 1. November 1871.

Der Ober-Maschinenmeister.
Stambke.

Westfälische Eisenbahn.

Die Lieferung der im Jahre 1872 für die Westfälische Eisenbahn erforderlichen 2 590 000 Klgr. oder 70 000 lfd. Meter gewalzter Eisenbahn-Schienen, sowie des Kleineisenzeuges und zwar:

4 000 Stück gewalzte Unterlagsplatten,
20 700 „ „ und gelochte schmiedeiserne Seitenlaschen,
173 500 „ Hacknägel,
42 000 „ Schraubenbolzen mit Kopf und Mutter und
40 500 „ Schwellenbezeichnungsnägel

soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungs-Bedingungen liegen in unserem Centralbüreau hier zur Einsicht aus, werden auch von dem Büreau-Vorsteher, Rechnungs-Rath Meyer, gegen Erstattung der Copialien in Abschrift mitgetheilt.

Offerten auf diese resp. Lieferungen sind getrennt, verschlossen und beziehungsweise

a) mit der Aufschrift „Submission auf die Lieferung von Eisenbahnschienen" bis zu dem am **18. November d. J. Vormittags 10 Uhr** oder
b) mit der Aufschrift „Submission auf die Lieferung von Kleineisenzeug" bis zu dem **an demselben Tage Vormittags 11½ Uhr,**

in unserem Central-Büreau hier anstehenden Termine, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden, portofrei an uns einzusenden.

Münster, den 1. November 1871.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.

Westfälische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von:

5 780 Stück eiserne Stossschwellen,
34 700 „ „ Mittelschwellen,
5 590 laufende Meter eichenen Weichenhölzern,

für die Westfälische Eisenbahn im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungs-Bedingungen liegen in unserem Central-Büreau hier zur Einsicht aus, werden auch von dem Büreau-Vorsteher, Rechnungs-Rath Meyer, gegen Erstattung der Copialien in Abschrift mitgetheilt.

Offerten auf diese Lieferung sind verschlossen und mit der Aufschrift „Submission auf Lieferung von Schwellen" bis zu dem am **20. November d. J. Vormittags 10 Uhr** in unserm Central-Büreau hier anstehenden Termine, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden, portofrei an uns einzusenden.

Münster, den 2. November 1871.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.

Königlich Württembergische Staatseisenbahn.

Lieferung des eisernen Oberbaues für Brücken der Donau-Bahn.

Für die Strecke Scheer-Sigmaringen der Donau-Bahn ist der eiserne Oberbau zu vier Brücken mit Oeffnungen von bezw. 13, 66, 100 und 132 Fuss lichter Weite im Gesammtgewicht von

9168 Ctr. Schmied- und Walzeisen
und 373 „ Gusseisen

zu liefern und ist die Aufstellung der Brücken spätestens bis 1 October 1872 zu vollenden.

Von den Zeichnungen und Lieferungsbedingungen kann auf unserem technischen Bureau dahier Einsicht genommen werden und sind die Anerbietungen spätestens

bis 20. d. Mts.

unter Angabe des Preises pro Ctr. Schmied- und Walzeisen und pro Ctr. Gusseisen des fertig aufgestellten Oberbaues bei der unterzeichneten Stelle einzureichen.

Stuttgart, den 4. November 1871.

Königl. Württembergische Eisenbahnbau-Commission.
Klein.

Bebra-Hanauer Eisenbahn.

Die Lieferung und Aufstellung einer 40füssigen Drehscheibe soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden und ist hierzu Termin auf

Mittwoch den 22. November d. J. Vormittags 10 Uhr

im Büreau des unterzeichneten Maschinenmeisters anberaumt, bis zu welchem Tage die Offerten portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung einer 40füssigen Drehscheibe"

einzureichen sind.

Die Eröffnung der eingegangenen Offerten findet in dem genannten Termine in Gegenwart der etwa persönlich erscheinenden Submittenten statt und bleiben später eingehende Offerten unberücksichtigt.

Die Zeichnungen und Lieferungsbedingungen liegen in meinem Büreau zur Einsicht auf und können auch auf portofreies Verlangen gegen Erstattung der Copialien bezogen werden.

Fulda, den 5. November 1871.

Der Königliche Eisenbahn-Maschinenmeister.
Wilh. Tasch.

Königliche Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung der für das Jahr 1872 erforderlichen

Werkstatts-Materialien und Utensilien

als Kupfer, Zinn, Zink, Antimonium, Blei, Bleche, Stahl, Eckeisen, Eisenguss, Draht, Schrauben, Nägel, Nieten, Material- und Farbewaaren, Posamentier, Leder-, Manufactur- und Seilerwaaren, Gummi-Fabrikate, Glas, Holzkohlen, Bürsten, Pinsel, Stuhlrohr und sonstige kleine Geräthe und Werkzeuge im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf:

Freitag den 24. November 1871 Vormittags 11 Uhr

im Bureau des Unterzeichneten zu Frankfurt a/O. anberaumt, bis zu welchem Termine die Offerten frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift:

Submission auf Lieferung von Werkstatts-Materialien

versehen, eingereicht sein müssen. Die Submissions-Bedingungen, die Bedarfs-Nachweisung, Proben und Zeichnungen liegen in den Wochentagen im Central-Bureau der Königlichen Direction zu Berlin und hier zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen und Copien der Zeichnungen gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Frankfurt a/O., den 4. November 1871.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
H. Gust.

Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Die Lieferung von 323 000 Stück Schwellen aus Eichen- oder Kiefernholz soll im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf:

Montag den 27. November d. J. Mittags 12 Uhr

in unserem Geschäftslocale, Koppenstrasse No. 88/89 hierselbst anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung kiefener resp. eichener Schwellen"

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Berlin, den 6. November 1871.

Königl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Oberschlesische Eisenbahn.

Die Anfertigung und Lieferung des eisernen Ueberbaues der Neissebrücke bei Wartha der Breslau-Mittelwalder Eisenbahn, für welchen 2738 Centner Schmiede- und 202 Centner Gusseisen veranschlagt sind, soll im Wege öffentlicher Submission verdungen werden.

Die Lieferungsbedingungen, Zeichnungen und Gewichtsberechnungen liegen in unserm Centralbüreau, Abtheilung III hierselbst, Teichstrasse No. 18 zur Einsicht offen, woselbst die Bedingungen auch gegen Erstattung der Copialien bezogen werden können.

Offerten sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf die Herstellung des eisernen Ueberbaues der Neissebrücke bei Wartha"

bis zu dem auf

Donnerstag den 30. November c. Vormittags 11 Uhr

anberaumten Submissionstermin in dem obenbenannten Büreau einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten werden eröffnet werden.

Breslau, den 31. October 1871.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Oberschlesische Eisenbahn.

Die Ausführung von 4 Loosen Erd- und Planirungsarbeiten auf der Strecke Camenz-Wartha resp. Frankenstein der Breslau-Mittelwalder Eisenbahn soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden. Die Bedingungen, Massenberechnungen, Pläne und Profile liegen in unserem Centralbüreau Abtheilung III hierselbst, Teichstrasse No. 18 zur Einsicht offen, und können die Bedingungen daselbst auch gegen Erstattung der Copialien bezogen werden.

Offerten sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf die Ausführung von Erd- und Planirungsarbeiten zur Breslau-Mittelwalder Eisenbahn"

bis zu dem auf

Donnerstag den 7. December c, Vormittags 11 Uhr

anberaumten Submissionstermine in dem obenbezeichneten Büreau einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten werden eröffnet werden.

Breslau, den 5. November 1871.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Oberschlesische Eisenbahn.

Die Lieferung der für den Bereich der früheren Wilhelmsbahn pro 1872 erforderlichen Betriebs-, Werkstatts- und Uniforms-Materialien, sowie die Anfertigung der pro 1872 erforderlichen Uniformsstücke soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen, welchen die Nachweisungen der zu liefernden Materialien und anzufertigenden Uniformsstücke beigefügt sind, liegen in unserem Central-Büreau zur Einsicht aus und können gegen Erstattung der Copialien von demselben bezogen werden. Die Offerten sind mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung von Betriebs-, Werkstatts- etc. Materialien"

bis zu dem im Sitzungssaale des hiesigen Stations-Gebäudes auf

Montag, den 27. November cr. Vormittags 11 Uhr

anberaumten Submissions-Termine an uns einzureichen.

Die den Bedingungen beigefügten Materialien-Nachweisungen sind als Formulare für die abzugebenden Offerten zu benutzen.

Ratibor, den 6. November 1871.

Commission der Königlichen Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Oberschlesische Eisenbahn.

Die Lieferung nachstehend aufgeführter, für den Betrieb der Werkstätten zu Breslau und Stargard pro 1872 erforderlichen Materialien, Werkzeuge etc. soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden:

diverses, gewalztes und geschmiedetes Eisen, Guss-, Gussfeder-, Siederohrring- und Schweiss-Stahl, Antimon, Zinn, Blei, Kupfer, diverse Bleche und Draht, diverse Bohlen und Bretter, Holzkohlen, Leder, Seilerwaaren, Gummiwaaren, diverse Manufactur-, Leinen- und Posamentirwaaren, Oele, Farben, Chemikalien und Droguen, Glaswaaren, diverse Eisen- etc. und Kurzwaaren, Stuhlrohr, Chamottwaaren, diverse Vorrathsstücke, als: Siederohre, Glasrohre, gussstählerne Evolutenfedern, Bufferstossstangen, Bufferhülsen und Bufferscheibenbleche: endlich diverse Werkzeuge und Geräthe, als: Feilen, Schmelztiegel, Borstwaaren und Hammerstiele.

Die Offerten sind, mit der Aufschrift:

„Submission zur Lieferung von Werkstatts-Materialien"

versehen, bis zum Submissionstermine am

Donnerstag den 30. November 1871 Vormittags 10 Uhr

versiegelt und portofrei an das Büreau der unterzeichneten Dienststelle auf dem Oberschlesischen Bahnhofe hierselbst einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungsbedingungen mit specieller Nachweisung der zu liefernden Materialien-Quantitäten sind im Central-Büreau der Königlichen Direction der Oberschlesischen Eisenbahn und im Ober-Maschinenmeister-Büreau zu Breslau, sowie bei dem Maschinenmeister Kielhorn in Stargard einzusehen; auch werden Exemplare derselben auf portofreie Gesuche mitgetheilt.

In den Werkstatts-Magazinen zu Breslau und Stargard ist zugleich ein Sortiment Proben der zu liefernden Materialien zur Ansicht ausgelegt.

Die den Bedingungen beigefügte Material-Nachweisung ist als Formular für die abzugebende Offerte zu benutzen. Offerten, zu denen die qu. Bedingungen seitens der Offerenten nicht entnommen sind, bleiben unberücksichtigt.

Submittenten, welche binnen je Wochen nach dem Submissionstermine keinen Bescheid erhalten, haben ihre Offerte als abgelehnt zu betrachten.

Breslau, den 8. November 1871.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister der Oberschlesischen Eisenbahn.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von:

236 Stück gewöhnlichen Weichen,
118 „ Gussstahl-Herzstücken,
118 „ Hartguss-Herzstücken,
506 „ gewalzten Barren aus Tiegelgussstahl
500 „ Schienen aus Puddelstahl, Profil D

im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Hierzu ist Termin auf **Mittwoch, den 29. November cr., Vormittags 10 Uhr**, im Büreau des Unterzeichneten Ober-Maschinenmeisters anberaumt, bis zu welchem Tage die Offerten portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Weichen und Herzstücke etc."

an den Unterzeichneten einzureichen sind.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen in meinem Büreau zur Einsicht aus und können auch au portofreie an mich zu richtende Schreiben gegen Erstattung von 15 Sgr. pro Exemplar bezogen werden.

Hannover, den 8. November 1871.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
Schäffer.

Merseburg. Wittenberg

Das Eisenhütten- und Emaillirwerk TANGERHÜTTE

Station der Magdeburg-Wittenberger Eisenbahn

liefert die sowohl durch **Billigkeit** wie grosse **Dauer** sich allseitig bewährenden und immer mehr in Aufnahme kommenden

Gusseisernen Locomotiv-Schuppen-Schornsteine

zu den **billigsten Preisen**, und stehen **Prospecte** darüber zu Diensten.

Weitere **Specialitäten** der **Fabrikation** des Werkes zu Bahnbauten sind: **Wasserstations-Einrichtungen, Optische Telegraphen, Perronhallen, Gasanstalten, Candelaber, Laternenarme, Stationstafeln, Warnungstafeln, Pilaren, Gitter, Pumpen, Treppen, Säulen, Fenster, Öfen** für Wartesäle und Bahnwärterhäuser, nach einem sehr **reichhaltigen Modellinventar.** Cataloge über diese Gegenstände werden gern geliefert.

Die Ausdehnung des Werkes, gute mechanische Werkstätten in Verbindung mit tüchtigen Arbeitskräften, ermöglichen sowohl **rasche** als **gediegene Ausführung** der belangreichsten Bestellungen.

Für Eisenbahn-Bauunternehmer

empfehlen eine vollständige **betriebsfähige** Locomotive mit erforderlichen Concessions-Papieren

Gebrüder Schweitzer & Co.
Hamm i/Westphalen.

Selbstschmierende Stopfbüchsen-Packung
von
C. Otto Gehrckens.
Ottensen, (Zollverein.) Hamburg, gr. Bäckerstr. 12.
Preis: **10 Sgr.** das ℔.
Eingeführt bei fast allen Bahnen und Fabriken.

K. k. priv. Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.

Die General-Direction beehrt sich, den P. T. Besitzern von Actien bekannt zu geben, dass die 14. Ziehung mit 473 Stück Actien, welche im Jahre 1871 zur Tilgung zu gelangen haben, **Freitag am 1. December 1871** um 1 Uhr Mittags im Geschäftslocale der Gesellschaft in Wien, Schwarzenbergstrasse No. 17 im Beisein zweier Notare und der hierzu abgeordneten Mitglieder des Verwaltungsrathes öffentlich vorgenommen wird.

Zugleich wird auf die bezüglich des Actien-Umtausches veröffentlichte Kundmachung vom 23. März 1863 hingewiesen, laut welcher die Behufs Tilgung gezogenen Nummern sich nur auf die neuen Actien beziehen und die Nummern der alten noch nicht umgetauschten Actien nicht weiter berücksichtiget werden.

Wien, am 31. October 1871. **Die General-Direction.**

Eine im vorigen Jahre gebaute, nur einige Monate im Gebrauch gewesene, vollständig betriebsfähige **Locomotive** von 70 Centimeter Spurweite, dazu passende Erdtransportwagen, sowie gebrauchte gut erhaltene Vignol-Rollbahnschienen, Badische Hohlschienen zu verkaufen bei **Jacob Scheid** in Darmstadt.

Die Fabrication ganz breiter leinener Segeltuche und Drells für Bahnzwecke wünscht man für ein Etablissement unter vortheilhaften Bedingungen zu übernehmen.

Offerten an d. Exp. d. Zeitung unter **J. G. G.**

Börsen: Berlin, Basel, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, Paris, Wien = B., Ba., F., H., L., P. u. W.
*Papiere, deren Zinsen vom Staate garantirt sind.

Coursblatt vom 31. October 1871.

Redigirt von R. Grossschupf.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	4½	B.	86½	%
do. II. Emiss.	5	B.	94½	% à 500, 200, 100 Thlr.
do. III. Emiss.	5	B.	94	%
Alföld-Fiumaner	5 i.S.	W.	92	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Altona-Kiel	5	L.	—	% à 500 u. 100 Thlr.
Annaberg-Weipert	5	L.	93¾	% à 100 Thlr.
Aussig-Teplitz	5i.S.	L.	95	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.	5i.S.	L.	93⅛	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1868	5i.S.	L.	91	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1871	5i.S.	L.	88½	% à do. — do.
Bergisch-Märkische	4½	B.	—	%
do. II. Ser.	4½	B.	97	%
do. III. Serie * 3¼	3½	B.	81	%
do. III. Serie B. * 3¼	3½	B.	81	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. IV. Serie	4½	B.	95⅛	%
do. V. Serie	4½	B.	95⅛	%
do. VI. Serie	4½	B.	95⅛	%
do. Nordbahn	5	B.	101¾	%
do. Düsseldorf-Elberfeld	4	B.	87	%
do. do. II. Ser.	4½	B.	95	%
do. Dortmund-Soest	4	B.	86¾	%
do. do II. Ser.	4½	B.	95	%
do. Aachen-Düsseldorf	4	B.	—	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. do. II. Emiss.	4	B.	—	%
do. do. III. Emiss.	5	B.	94½	%
do. Ruhrort-Crefeld-Gladbach	4½	B.	95	%
do. do. II. Emiss.	4	B.	86¾	%
do. do. III. Emiss.	4½	B.	95	%
Berlin-Anhalt	4	B.	—	% à 500 u. 100 Thlr.
do.	4½	B.	—	%
Berlin-Anhalter Lit. B.	4½	B.	—	% à 500 u. 100 Thlr.
Berlin-Görlitz	5	B.	—	% à 100 Thlr.
Berlin-Hamburg I. Emiss.	4	B.	87	% à 500, 200, 100 und 50 Thlr.
do. II. Emiss.	4	B.	—	%
do. III. Emiss.	5	B.	101½	%
Berlin-Potsdam-Magdbg. A. u. B.	4	B.	88½	% à 200, 100 u. 25 Thlr.
do. C.	4	B.	—	%
do. D.	5	B.	102⅛	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
Berlin-Stettin	4½	B.	—	% à 200 Thlr.
do. II. Emiss. 3½	4	B.	87⅝	%
do. III. Emiss. 3½	4	B.	87⅝	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. IV. Emiss. * 3½	4½	B.	98¼	%
do. VI. Emiss. * 3½	4	B.	88¾	%
Böhmische Nordbahn	5 i. S.	W.	102½	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Böhmische Westbahn *	5 i. S.	W.	93	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1869*	5 i. S.	W.	92¼	% à do. = do. i. S.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	4½	B.	96¾	% à 500 und 100 Thlr.
do. Emiss. 1868	4½	B.	96¾	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
Brünn-Rossitz	5i.S.	L.	86¾	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Buschtêhrader (Böhm. Nordwestb.)	5i.S.	L.	88½	% à 100 Thlr. = do.
do. Emiss. 1871	5i.S.	L.	88	% à do. = do.
Chemnitz-Würschnitz	4	L.	85½	% à 100 Thlr.
Cöln-Crefeld	4½	B.	95	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden	4½	B.	96¼	%
do. II. Emiss.	5	B.	101¾	%
do. do.	4	B.	—	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	87⅛	%
do. do. Lit. B * 3½ u. B*	4½	B.	—	%
do. IV. u. V. Emiss. * 3½	4	B.	87⅛	%

Eisenbahn-Priorit.-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Dux-Bodenbach	5 i.S.	L.	83 3/8	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö.W. i.S.
Fünfkirchen-Barcser *	5 i.S.	W.	—	% à 200 fl. ö.W. i.S.
Galizische Carl-Ludwigbahn *	5 i.S.	L.	88 7/8	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö.W. i.S.
do. II. Emiss. *	5 i.S.	L.	85 3/4	% à do. = do. i. S.
do. III. Emiss. *	5 i.S.	L.	82 7/8	% à do. = do. i. S.
Gloggnitzer	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 100 fl. C.-M.
Graz-Köflach	4 1/2 i.S	L.	82	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö.W. i.S.
Hessische Ludwigsbahn	4 1/2	F.	—	% in fl. S. W. } à 175 und
do. do.	4	F.	—	% in Thlr. à 105 kr. } 350 fl.
do. do.	5	F.	101 1/2	% à 200 Thlr. à 105 kr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	C.M. 5	W.	89 1/2	fl. ö.W. pr. 100 fl. C.M. } à 1000,
	ö.W. 5	W.	—	do. pr. 100 fl. ö.W. } 500, 100 fl.
ditto	5 i.S.	W.	105	do. pr. 100 fl. ö. W. i. S.
Kaiser Franz-Josephsbahn *	5 i.S.	W.	99 1/8	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn *	5i.S.	W.	95 1/2	fl. ö.W. pr. 100 fl. ö. W. }
ditto * Emiss. 1862	5 i.Silb.	W.	94 1/2	do. pr. 100 fl. ö.W. } à 300 fl.
ditto * Emiss. 1869	do.	W.	101 1/4	fl. ö. W. pr. 100 fl. ö. W. }
ditto * Emiss. 1870	do.	W.	102 1/2	fl.ö.W.pr. do. à 200fl. i.S.
Kaschau-Oderberg*	5i.S.	W.	93	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Kronprinz Rudolfsbahn *	5 i.S.	W	90 1/2	% à 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1869 *	5i.S.	W.	90 1/4	% à do.
Leipzig-Dresden Partial	3 1/2	L.	101	% à 100 nnd 50 Thlr.
do. von 1854	4	L.	93	% à 100 Thlr.
do. von 1860	4	L.	90 1/4	% à 100 Thlr.
do. von 1866	4	L.	88	% à 100 u. 500 Thlr.
do. von 1866	5	L.	102	% à do.
Lemberg-Czernowitz *	5 i.S.	L.	67	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö.W. i.S.
do. II. Emiss. *	5 i.S.	L.	76 1/4	% à do. = do. i. S.
do. -Jassy * III. Em.	5 i.S.	L.	68 1/2	% à do. = do. i. S.
Ludwigshafen-Bexbach	4 1/2	F.	—	% }
do.	4	F.	93 1/2	% } à 1000, 500 u. 100 fl. S.W.
do.	5	F.	102	% }
Msgdeburg-Halberstadt	4 1/2	B.	95 5/8	% à 100 Thlr.
do. do. v. 1865	4 1/2	B.	95 5/8	% à 100 u. 500 Thlr.
do. do. v. 1870	5	B.	101 3/8	% à do. u. do.
do. Wittenberge, Stamm	3	B.	69	% à 200 Thlr.
do. do. Priorit.	4 1/2	B.	96 1/2	% à 100 Thlr.
Magdeburg-Leipzig Pr. A v. 1840/42	4	L.	90 1/8	% }
do. I. Emiss.	4	L.	87 1/4	% } à 100 Thlr.
do. II. Emiss.	4	L.	85 3/8	% }
do.	4 1/2	L.	95 7/8	% }
Mähr.-Schles. Centralbahn	5 .S.	W.	85 1/2	% à 300 fl. ö. W. i. S.
Niederschlesisch-Märkische I. Ser.	4	B.	88	% }
do. II. Ser.	4	B.	87 1/2	% }
do. conv. I. u. II. Ser.	4	B.	89	% } à 62½, 100 u. 500 Thlr.
do. III. Ser.	4	B.	—	% }
do. IV. Ser.	4 1/2	B.	98	% }
Niederschles. Zweigbahn Lit. C.	5	B.	100 1/8	% à 100 Thlr.
do. Litt. D.	5	B.	100 1/8	% do.
Oberschlesische A.	4	B.	—	% }
do. B.	3 1/2	B.	—	% }
do. C.	4	B.	—	% }
do. D.	4	B.	88	% } à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. E.	3 1/2	B.	80 1/2	% }
do. F. * 3 1/2	4 1/2	B.	96	% }
do. G.	4 1/2	B.	—	% }
do. H.	4 1/2	B.	96	% }
do. von 1869	5	B.	101 3/4	% à 100 Thlr.
do. Brieg-Neisse	4 1/2	B.	95 1/4	% à 100 Thlr.
do. Cosel-Oderberg	5	B.	101 3/8	% à 100 Thlr.
do. do.	4	B.	86 1/2	% à do.
do. do. III. Emiss.	4 1/2	B.	95	% à do.
do. do. IV. Emiss.	4 1/2	B.	95	% à do.
Oesterr. Nordwestbahn *	5 i.S.	W.	100	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Oesterr. Staats-Eisenbahn*	3	W.	136 3/4	fl. ö.W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do. Ergänzungsnetz *	3	W.	135 1/2	fl. ö. W. pr. do. à do.
Oesterr. Südbahn * (Lombard.)	3	W.	110	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do. *	5 i.S.	W.	93 1/4	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. Bons 1870—74	6	W.	232	fl. ö.W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do. do. 1875—76	6	W.	232	do. pr. do. à do.
do. do. 1877—78	6	W.	—	do. pr. do. à do.
Ostpreuss. Südbahn	5	B.	98 5/8	% à 500 u. 100 Thlr.
do. Litt. B	5	B.	97 3/4	% à do.
Ostrau-Friedland	5 i.S.	L.	77	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö.W. i.S.
Pardubitz-Reichenberg	5	W.	—	% fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M.
do. *	5 i.S.	W.	96 3/4	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö.W. i.S.
Prag-Dux	5i.S.	W.	92	fl.ö.W.pr. 150fl.ö.W. i.S.
Rheinische	4	B.	—	% }
do. *	3 1/2	B.	—	% } à 250, 200 u. 100 Thlr.
do. III. Emiss. v. 1858—1865	4 1/2	B.	95 1/8	% }
do. *	4 1/2	B.	—	% }
Rhein-Nahe Bahn *	4 1/2	B.	98 1/4	% } à 1000, 500 und
do. II. Emiss. *	4 1/2	B.	98	% } 100 Thlr.
Russische * (Mosco-Rjäsan)	5	B.	94 1/2	% à 200 „
do. * (Rjäsan-Kozlow)	5	B.	91 3/4	% à 200 „
do. * (Kozlow-Woronesch)	5	B.	92	% à 200 Thlr.
do. * (Jelez-Woronesch)	5	B.	89	% à 136 Thlr.
do. * (Jelez-Orel	5	B.	91 1/2	% à
do. * (Kursk-Charkow)	5	B.	92	% à
do. * (Kursk-Kiew)	5	B.	91 1/2	% à 1000, 500 u. 200 Thlr.
do. * (Schuja-Ivanovo)	5	B.	91 3/8	% à
do. * (Poti-Tiflis)	5	B.	—	% à 680 u. 136 Thlr.
Schleswigsche v. Altona-Kiel abgest.	4 1/2	L.	94 1/2	% à 1000, 500, 200, u 100 Thlr.
I. Siebenbürger *	5i.S.	W.	90	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Stargard-Posen	4	B.	—	% }
do. II. Emiss.	4 1/2	B.	95	% } à 100 und 50 Thlr.
do. III. Emiss.	4 1/2	B.	95	% }
Theissbahn *	5 i.S.	W.	—	% à 200 fl. ö. W.
Thüringische I. Emiss.	4	L.	87 3/4	% }
do. II. Emiss.	4 1/2	L.	96	% } à 1000, 500, 200 und
do. III. Emiss.	4	L.	87 3/4	% } 100 Thlr.
do. IV. Emiss.	4 1/2	L.	95 3/4	% }
do. V. Emiss. *	4 1/2	L.	—	% à do.
Turnau-Kralnp-Prag.	5 i.S.	L.	89 1/2	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö.W. i.S.
do. Emiss. 1870	5 i.S.	L.	87 1/2	% à do. = do.
Ungarische Nordostbahn *	5 i.S.	W.	87	% à 300 fl. ö. W. i. S.
Ungarische Ostbahn *	5 i.S.	W.	86 1/4	% à 300 fl. ö. W. i. S.
Warschan-Terespol *	5	B.	89 3/4	% à 1000 u. 100 S.R. = 107 Thlr.
Warschau-Wien	5	B.	—	% à 500 u. 100 Thlr
Werrabahn *	5	L.	97 1/8	% à 500, 200 u. 100 Thlr.

Eisenbahn-Stamm-Actien	Dividende und Zinsen in % 1865	1866	1867	1868	1869	1870	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	0	0	0	1	1/2	5/6	4	B.	47 1/2	% à 200 Thlr.
Alföld-Fiumaner *	—	—	—	5	5	5	5	W.	181 1/2	fl.ö.W.pr. 200fl. ö.W.i.S
Altenburg-Zeitz Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	5	5	L.	87 7/8	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	10	9	5	6	7	7	4	B.	125 5/8	% à 100 Spec.=150Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	7 1/4	4 3/4	5 1/2	6	7 1/4	6 1/10	4	B.	106 1/4	% à 250 fl.holl.=145Thlr.
Aussig-Teplitz	9 1/8	8 1/4	10	10	10	12	5	L.	155	Thlr. pr. 150fl.C.M. à 200fl.C.M.
Bayerische Ostbahn *	5 3/4	6	7	7 3/4	7 3/4	7 1/2	4 1/2	F.	148	% à 200 fl. S. W.
Bergisch-Märkische	9	8	7 1/2	8	8 1/2	8	4	B.	142	% à 100 Thlr.
do. junge	—	—	—	—	—	—	5	B.	136 1/4	% à 100 Thlr.
Berlin-Anhalt	13	13 1/8	13 7/12	13 7/12	13 7/8	16	4	B.	256	% à 200 „
Berlin-Görlitz	—	—	—	0	1	1	4	B.	82 3/4	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	5	5	5	5	5	5	5	B.	101	% à 200 „
Berlin-Hamburg	9 1/2	9	9 1/2	9 1/2	10 1/2	10	4	B.	169 3/4	% à 200 „
Berlin-Potsdam-Magdeburg	16	16	16	17	18	20	4	B.	252	% à 100 „
Berlin-Stettin	8	8 7/12	8	8 1/6	9 1/6	9 1/6	4	B.	157	% à 200 „
Böhmische Nordbahn	—	—	—	5	3 1/2	3 1/2	5	W.	144 1/2	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W.
Böhmische Westbahn * 5 2/10	5	5	5	6	7 1/4	7 9/20	5	W.	259	fl ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Breslau-Schweidnitz-Freib.	9	9 1/8	8	8 1/8	8 1/8	7 1/2	4	B.	132 1/2	% à 200 Thlr.
do. neue	—	—	—	—	5	5	5	B.	124 1/2	% à 200 Thlr.
Brünn-Rossitz Stamm-Prior.	6	4	6	6	6	6	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. C.M.
Buschtêhrader	9 13/14	9 13/14	10 5/42	12 5/21	12 5/21	13 13/14	5	W.	775	do. pr. 500 fl. C.M.
do. Lit. B	—	—	—	—	—	—	5	W.	225	do. pr. 200 fl. ö. W.
Chemnitz-Würschnitz	11	8	6 1/2	7	7 1/2	7 1/4	4	L.	150	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden *	17 2/8	9 1/12	8 11/20	8 1/12	8 9/10	10 1/2	4	B.	168	% à 200 „
do. Lit. B.	—	—	—	—	5	5	5	B.	110 1/4	% à 200 „
Cottbus-Grossenh. Stamm-Pr.	—	—	—	—	—	5	5	L.	105 1/4	% à 200 Thlr.
Crefeld-Kreis Kempen	—	—	—	—	—	5	5	B.	—	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	5	6	B.	—	% à 100 „
Dux-Bodenbach	—	—	—	—	5	5	5	W.	177 3/4	fl.ö.W.pr. 200 fl. ö. W.i.S.
Frankfurt-Hanau	5 1/2	5 4/5	6 1/10	6 3/10	6 1/2	6 1/2	3 1/2	F.	124	% à 250 fl. S. W.
Fünfkirchen-Barcser *	—	—	—	5	5	5	5	W.	175	fl. ö. W. pr. 200 ö. W. i. S.
Galizische Carl Ludwigb. * 5 2/10	5	6 1/20	9 1/2	7	7	8	5	W.	261	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Glückstadt-Elmshorn	0	0	0	0	0		4	H.	—	% à 150 Thlr.
Graz-Köflach	3	2 1/2	4 1/4	7	10	9	ob.7	W.	299	fl. ö.W. pr. 200 fl. C. M.
Halle-Sorau-Guben	—	—	—	—	4	4	4	B.	57 1/4	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	5	5	5	B.	82 1/2	% à 200 Thlr.
Hannover-Altenbeken	—	—	—	—	5	5	5	B.	53	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	5	5	5	B.	82 3/8	% à 200 Thlr.
Hessische Ludwigsbahn	8	7 3/4	8 1/2	9	9 1/2	9 1/2	4	F.	179 1/2	% à 250 fl. S.W. u. 200 Thlr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	13	13 3/4	15 10/21	19 3/4	20	17 1/7	5	W.	211 1/2	fl. ö.W. pr. 100 fl. C.M. à fl. 1000, 500, 200 C.M.
Kaiser Franz-Josephsb. *	—	—	—	5	5	5	5	W.	210 1/4	fl.ö.W.pr. 200 fl. ö.W. i.S.
Kaiserin Elisabethbahn *	5	5	5		8 1/5	6 3/10	5	W.	244 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. C.M.
do. Linz-Budweis	—	—	—	—	5	5	5	W.	208	fl.ö.W.pr.200fl.ö.W.i.S.
Kaschau-Oderberg*	—	—	—	—	5	5	5	W.	187 3/4	fl.ö.W.p.eingez.100fl.ö.W.
Kronprinz Rudolfsbahn * 5 2/10	—	—	—	5i.S.	5	5	5	W.	158 1/4	fl. ö.W.pr. 200fl.Einz.i.S.
Leipzig-Dresden	23	20	25	28 1/2	14	14 1/2	4	L.	243	% à 100 Thlr.
Lemberg-Czernowitz-Jassy *	—	7	7	2	7	5	5	W.	172	fl.ö.W.pr.200fl.ö.W.i.S.
Leoben-Vordernberg	—	—	—	—	—	—	5	W.	—	do. pr. 200 fl. ö. W.
Ludwigsh.-Bexbach (Pfälz. L.-B.) *	10	10 2/5	9 2/8	11 1/5	10 3/10	9 9/10	4	F.	196	% à 500 fl. S. W.
Lübeck-Büchen	3 5/8	2 1/8	2 3/8	2 1/2	2 7/8	3 1/8	4	H.	—	% à 200 Thlr.
Magdeburg-Halberstadt	15	14	13	15	10 1/2	8 2/8	4	B.	151 1/2	% à 100 Thlr.
do. Lit. B.	—	—	3 1/2	3 1/2	3 1/2	3 1/2	3 1/2	B.	94	% à 100 „
Magdeburg-Leipzig	20	20	18	19	14 1/2	12	4	L.	200	% à 100 „
do. Lit. B. *	4	4	4	4	4	4	4	L.	101 1/2	% à 100 Thlr.
Mähr.-Schles. Centralbahn	—	—	—	—	—	5	5	W.	137	fl. ö.W.pr. 200 fl. i.S.
Märkisch-Posener	—	—	—	—	4	4	4	B.	53 1/4	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	5	5	5	B.	80 1/8	% à 200 „
Münster-Hamm *	4	4	4	4	4	4	4	B.	90 1/4	% à 100 „
Neust.-Weissenburg * (Pfälz. Max.)	4 1/2	5 1/10	5	5 1/2	5 4/10	6 4/10	4 1/2	F.	142 1/2	% à 500 fl. S. W.
Niederschlesisch-Märkische *	4	4	4	4	4	4	4	B.	92	% à 100 Thlr.
Niederschles. Zweigbahn	3 2/8	5 1/2	3 3/4	4 1/8	5	6	5	B.	103 3/8	% à 100 „
Nordhausen-Erfurt *	—	—	—	—	4	4	4	B.	74 1/8	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	5	1	5	B.	73 7/8	% à 100 u. 500 Thlr.
Oberschlesische Lit. A. u. C.	11 2/8	12	13 2/8	15	13 1/2	12 2/8	3 1/2	B.	211	% à 100 „
do. * Lit. B.	11 2/8	12	13 2/8	15	13 1/2	12 2/8	3 1/2	B.	190 1/8	% à 100 „
Oberhessische *	—	—	—	—	3 1/2	3 1/2	3 1/2	F.	78 1/8	% à 350 fl. S. W.
Oesterr. Nordwestbahn *	—	—	—	—	5	5	5	W.	224 3/4	fl.ö.W.p.200fl. ö.W.i.S.
Oesterr. Staats * 5 2/10 (Oest. Franz.)	5	7	8 1/2	10 1/2	12	12	5	W.	186 3/4	fl. ö. W. pr. Stück von frs. 500.
Oesterr. Südbahn * (Lombard.)	7 1/2	7 1/2	6 3/5	6 3/5	5	3	5	W.	195	fl. ö.W. pr. 200 fl. Einz.
Ostpreuss. Südbahn	—	—	—	—	0	0	4	B.	44 1/8	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	5	5	—	—	0	0	5	B.	69 3/4	% à 200 Thlr.
Ostrau-Friedland	—	—	—	—	—	—	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Pardub.-Reichenb. * (S.-Ndd.V.-B.)	4 1/2	4 4/10	5	5	5	4 1/2	4 1/2	W.	184	fl. ö. W. pr. 200 fl. C.M.
Pfälz. Alsenzb. *	—	—	—	4	4	4	4	F.	121 1/2	% à 500 fl. S. W.
Pfälz. Nordb. *	—	4	4	4	4	4 9/10	4	F.	121 1/8	% à 500 fl. S. W.
Prag-Dux	—	—	—	—	—	—	5	W.	114	fl.ö.W.pr.150 fl. ö.W.i.S.
Rechte Oderufer	—	—	—	—	5		5	B.	107	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	5		5	B.	113	% à 200 „
Rheinische	7	6 1/2	7 1/2	7 1/3	7 4/5	8 2/5	4	B.	158	% à 250 „
do. Stamm-Prior.	7	6 1/2	7 1/2	7 1/3	7 4/5	8 2/5	4	B.	—	% à 250 „
do. * Lit. B.	—	—	—	—	4	4	4	B.	93 3/8	% à 250 „
Rhein-Nahe-Bahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	37	% à 200 „
Russische Bahnen *	5	5	5	5	5	5 1/6	5	B.	92 3/4	% à 125 Rb. = 134 Thlr.
I. Siebenbürger *	—	—	—	5	5	5	5	W.	172 1/2	fl. ö.W.pr.200 fl. ö.W. i.S.
Stargard-Posen *	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	3 1/2	B.	96 3/4	% à 100 Thlr.
Stuhlweissenburg-Raab-Graz *	—	—	—	—	—	—	5	W.	172	fl.ö.W.pr.200.fl.ö.W.i.S
Taunusbahn	8	3 1/5	7	7 1/5	8 1/5	6 8/10	ob.7	F.	396	fl. S. W. pr. 250 fl. S. W.
Thüringische	8 1/8	7 2/8	8 1/2	9	8 3/4	9	4	L.	156 1/2	% à 100 Thlr.
do. Em. v. 1868 (Gotha-Leinef.) *	—	—	—	4	4	4	4	L.	87 1/2	% à 100 „
do. Litt. C (Gera-Eichicht) *	—	—	—	—	4 1/2	4 1/2	4 1/2	L.	95	% à 100 „
Theissbahn * 5 2/10	5	5	5	19 3/4	8 7/25	7 1/2	5	W.	246	fl. ö.W. pr. 200 fl. Einz..
Turnau-Kralup-Prag.	—	5	6	7	7	8	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
K. Ung. priv. Nordostbahn *	—	—	—	5	5	5	5	W.	159 3/4	fl.ö.W.pr. 200fl. ö.W. i.S.
I. Ungar.-Galizische *	—	—	—	—	—	5	5	W.	162 1/2	fl. ö.W. pr.200 fl.ö.W.i.S.
Ungar. Ostbahn *	—	—	—	—	5	5	5	W.	114	fl.ö.W. p. eingez. 80fl. i.S.
Warschau-Terespol *	—	—	—	—	5		5	B.	—	% à 100 S.-R. = 107 Thlr.
Warschau-Wien	8 1/8	8 1/8	8 1/3	6 2/3	9 7/12		5	B.	82	Thlr. pr. 60 Rub.
Werrabahn (beschränkt gar.)	2 2/3	2 6/10	2 6/10	2 1/4	1 1/3	1	4	B.	—	% à 100 Thlr.
Schweizer Centralbahn	5 60	5 6/10	5 6/10	6 2/5	6 4/5	6 8/10	oh.7	Ba.	—	fs. pr. 500 fs. Einz.
do. Nordostbahn	8	8	7 1/2	8	7 1/2	7	„	Ba.	—	fs. pr. 500 „ „
Vereinigte Schweizerbahnen	—	0	0	0	0	0	„	Ba.	—	fs. pr. 500 „ „
Schweizer Westbahn	—	0	0	0	0	0,4	„	Ba.	—	fs. pr. 500 „ „
Französische Orléans	11 1/5	11 1/5	11 1/5	11 1/5	11 1/5		oh.7	P.	—	fs. pr. 500 fs. Einz.
do. Nordbahn	17 7/8	17 1/2	18	15 1/4	16 3/4		„	P.	—	fs. pr. 400 „ „
do. Ostbahn	6 3/5	6 3/5	6 3/5	6 3/5	6 3/5		„	P.	—	fs. pr. 500 „ „
do. Südbahn	8 1/2	8	8	8	8		„	P.	—	fs. pr. 500 „ „
do. Westbahn	7 1/2	7	7	7	7		„	P.	—	fs. pr. 500 „ „
Paris-Lyon-Mittelmeer	12	12	12	12	12		„	P.	—	fs. pr. 500 „ „

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn Verwaltungen.
Verantwrotl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. Nó. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. -- Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 45. Beiblatt 2. Leipzig, am 15. November 1871.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Die Wiener Transport-Enquête.

Hs. (Wien, 30. Octbr. 1871.) Nach einem halbjährigen Zwischenraume wurden die Verhandlungen der Enquête wieder aufgenommen. Die starke Betheiligung Seitens der Bahnverwaltungen wie des Handelsstandes bezeugt das ungeschmälerte Interesse; auch die Ungar. Regierung hat einen Vertreter (Ober-Inspector Vaisz) entsendet. Die realen Bedürfnisse erweisen sich glücklicherweise doch mächtiger, als die nationalen Trennungsgelüste. Durch die Annahme des Norddeutschen Betriebs-Reglements mit einigen, aus den hierländigen Verhältnissen gerechtfertigten, übrigens unwesentlichen Modificationen ist vielmehr die Einheitlichkeit der Bahngesetzgebung und Bahneinrichtungen in den beiden grossen Kaiserstaaten angebahnt.*

Die Verhandlungen selbst fliessen mit seltener Ausnahme vereinzelter Erregtheit gleichmässig und mit Rücksicht auf die einschneidende Wichtigkeit und den Antagonismus der Ansichten bezüglich fast aller Fragen zwischen der Bahn- und Handelsvertretung auch mit ziemlicher Schnelligkeit fort. Die Nothwendigkeit eines Compromisses leuchtet eben Allen ein, dann konnten sich die Mitglieder aus den mitgetheilten, nach beiden Seiten hin gründlich durcharbeiteten Sectionsberathungen in der längeren Zwischenzeit gehörig informiren und ihre Wortführer darnach beeinflussen. Es ist auch gegnerischer Seits nur Eine Stimme der Anerkennung darüber, mit welcher Sachkenntniss und Kraft der Ueberzeugung von denselben die Interessen der Bahnen verfochten wurden, so dass in vielen Fragen selbst Mitglieder des dissentirenden Handelstandes auf Seiten der Bahnverwaltungen zu finden waren. Besonders haben die Directoren Engerth, Eichler und Kopp, sowie die Doctoren Kuh und Sochor das grösste Verdienst an dem für die Bahnen hoffentlich günstigen Ausgang der Enquête.

Zu den Verhandlungen selbst übergehend, wurden vorerst die Anträge der Rechtssection berathen und grösstentheils auch angenommen. Die besüglichen Resolutionen lauten:

1) Der Abschluss des Frachtvertrages kann erst nach vollständiger Auflieferung des im Frachtbriefe declarirten Gutes durch die Aufdrückung des Expeditionsstempels als perfect angesehen werden. Die Bahn haftet aus einem solchen Aufnahmsschein oder Frachtbrief-Duplikat nicht blos ex deposito, sondern auch ex recepto. Hierbei wurde als Wunsch ausgesprochen: a) dass die Betriebsmittel und Magazine sowie die Geleiseanlagen der Bahnen dem Bedürfnisse gemäss vermehrt; b) dass Entrepots errichtet und c) dass die Waaren, wenn sie nicht sogleich transportirt werden können, soweit die Räume ausreichen, gegen Aufnahmsscheine aufgenommen werden, wofür die Bahn doch nur gleich einem Verwahrer, somit nur ex deposito haftet.

2) Die obligatorische Einführung der Ladescheine gegen den Willen der Bahnverwaltungen ist derzeit nicht ausführbar, deren Ausfertigung erscheint jedoch im internen Verkehr unter gewissen Vorsichten für gewisse Strecken und grössere Stationen als wünschenswerth.

3) Vor der Auslösung des Frachtbriefes ist (nach der Initiative der K. F.-Nordbahn) die äussere Besichtigung des Gutes ausnahmslos zu gewähren; dagegen die innere Besichtigung ohne Zustimmung des Versenders nur bei Körnern und Hülsenfrüchten, dann bei Mahlproducten zu gestatten, nachdem diese Artikel hierbei keinen Schaden nehmen können.

4) Eine interpretative Entscheidung des obersten Gerichtshofes über den Begriff „bösliche Handlungsweise" im Art. 396 und 427 des H.-G.-B. ist nicht einzuholen, nachdem aus den Berathungsprotocollen hervorgeht, dass darunter auch culpa lata (grobe Fahrlässigkeit und auffallende Sorglosigkeit im Sinne des Oesterr. Privatrechtes) zu verstehen ist. (Die Bahnvertreter wollten den fraglichen Ausdruck durch „grobes Verschulden" substituirt wissen.)

5) Die Eisenbahn ist bei einer Unterbrechung des Verkehrs ohne ihr Verschulden zur Einhebung des Lagerzinses und anderer Gebühren berechtigt, doch ist jede über einen Tag währende Verkehrshemmung durch ein grösseres Tagblatt zu veröffentlichen.

6) Streitigkeiten aus dem Transportgeschäft sind bis zu einer gewissen Höhe des streitigen Betrages im Wege eines freiwilligen Schiedsgerichtes mit einem Rechtsgelehrten als Obmann, sonst aus Fachmännern bestehend, endgiltig zu entscheiden und ist das diesbezügliche Statut mit den Bahnen zu vereinbaren. (Die Bahnvertreter hatten sich gegen obligatorische Schiedsgerichte ausgesprochen und mussten deshalb von der Gegenseite den Vorwurf hören, aus den unzeitgemässen Rechtszuständen Vortheil ziehen zu wollen.)

7) Die Sorge für gute Zufuhrstrassen trifft nicht die Eisenbahnen; erstere sind als öffentliche Wege anzusehen und von den Concurrenzpflichtigen zu erhalten.

8) Die Einführung der Wagen IV. Classe oder einer entsprechenden Fahrpreisermässigung ist dringend geboten.

9) Es ist ein gemeinschaftliches Reclamationsbureau aller Oesterr. Ung. Bahnen für den Verbandsverkehr mit der Ermächtigung der definitiven Entscheidung aller Entschädigungsansprüche bis zu einer gewissen, nicht zu gering fixirten Maximalhöhe sofort einzuführen.

10) Ein Rechtsgrund zur Ausschliessung der Bahnanstalten vom anderweitigen Gewerbs- und Handelsbetrieb existirt nicht, doch soll dadurch der Bahnbetrieb nicht gestört werden.

11) Es ist die Revision des Zollverfahrens gemäss dem Promemoria der Bahnverwaltungen v. J. 1870 bei der Regierung zu urgiren und die Abstellung folgender Uebelstände vorerst zu erwirken: die Verpflichtung der zolltarifmässigen Waarenerklärung, die Beschränkung der zollamtlichen Abfertigungsstunden auf die Tageszeit, die Verpflichtung der Stellung aller Güter vor das Zollmagazin zur Abwage, sowie zur äusseren und inneren Beschau, die Freistellung der Aus- und Durchfuhrsgüter an das in den Zollpapieren bezeichnete Zollamt, endlich der Verschluss einzelner Colli im Transitverkehr.

12) Die bedingte Gebührenfreiheit für die Correspondenzen der Eisenbahnverwaltungen ist gegenüber der gegentheiligen Auslegung des Finanzministeriums rücksichtlich der in Correspondenzform abgeschlossenen Lieferungsverträge über Gegenstände des Bedarfs der Eisenbahnen aufrecht zu erhalten und sind deshalb die gesetzlichen Schritte einzuleiten.

13) Für solche streitige Fälle ist in Gemässheit der Staatsgrundgesetze auf die baldige Einführung eines Verwaltungsgerichtshofes zu dringen, damit die Verwaltungsbehörde nicht wie bisher als Richter und Partei in eigener Sache entscheide.

Es folgten nun die Berathungen über den Bericht der die Annahme des Norddeutschen Betriebsreglements empfehlenden Section. Referent Dr. Sochor hatte in schwunghaften Worten die Vorzüglichkeit dieses Reglements und den hohen Vortheil gleicher Verkehrsbestimmungen in Mittel-Europa, aber auch die Nothwendigkeit einiger Modificationen hervorgehoben. Es wurde hierauf in die Besprechung der einzelnen §§ eingegangen, von welchen die nachfolgend nicht besonders erwähnten ohne alle Debatte, nach dem Original-Texte, die anderen aber, mitunter auch ohne Debatte, mit den daneben bemerkten von der Section beantragten Zusätzen oder Abänderungen angenommen wurden.

A.

ad § 4. „Der Ort, wo die Beschwerdebücher aufliegen, ist bekannt zu geben."

ad § 6. Die bezügliche „Beförderung kann" in Conformität mit Art. 422 des H.-G.-B. „nur" in den erwähnten Fällen „verweigert werden". Die vom Handelsstande gewünschte Anwendung des § 10 (über Güterbeförderung), welcher nicht von „vorhandenen", sondern „regelmässigen" Transportmitteln spricht, wird abgelehnt.

ad § 8 wurde die gewünschte Verzeichnung des mit dem Agio berechneten Fahrpreises auf den Stationen abgelehnt.

§ 9 erhält den Zusatz, dass bei Platzmangel auch in der höheren, als der durch die Fahrkarte zugewiesenen Classe, die Zahlung der Differenz bei Benutzung der niedrigen Classe oder die Rückerstattung des Fahrpreises freisteht.

ad § 10. Das Fahrbillet hat das Fahrgeld nur „insofern" zu bezeichnen, als „der Fahrpreis Valutaschwankungen nicht unterliegt". Der Handelsstand griff mit der gegentheiligen Bestimmung nicht durch.

ad § 17 „ebenso ist der allfällige Wagenwechsel auszurufen".

ad § 19. „Auf Verlangen eines Reisenden müssen die Fenster auf der dem Windanfalle ausgesetzten Seite geschlossen werden.

ad § 20. „Die Taxe muss „behördlich" genehmigt sein.

§ 21 hat die weitere Bestimmung zu enthalten, dass bei Elementarereignissen zwar durch Fahrgelegenheiten thunlichst gesorgt, doch dafür die entfallende Mehrzahlung zu leisten ist. — Die gewünschte Anbringung eines Apparates zur Ermöglichung der jederzeitigen Herbeirufung des Conducteurs wird unter Beziehung auf die bisher nicht erfolgte Lösung dieses mechanischen Problems abgelehnt.

ad § 28 wurde bestimmt, dass Gepäckstücke auch vor der Bestimmungsstation ausgefolgt werden können, wenn sich der Aufgeber vollständig legitimirt.

ad § 30. Die frachtfreie Abnahme des gefundenen Gepäckes erfolgt „im Oesterr.-Ungar. Verkehr nach Wahl des Aufgebers auch am Aufgabsorte.

ad § 32. „Die Gepäckträger haben eine Marke bei Empfangnahme des Gepäckscheines auszufolgen".

* Die Einheitlichkeit der Bahngesetzgebung in Deutschland und Oesterreich soweit solche die Betriebs-Reglements betrifft, besteht schon lange, nämlich bereits seit der Publication des Vereins-Güter-Reglements, aus welchem das wenig Aenderung bietende Norddeutsche Betriebs-Reglement hervorgegangen ist. Die Redaction.

ad § 33. „Im Uebrigen unterliegen derlei gefundene Gegenstände der diesfalls in den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften vorgezeichneten Behandlung."

ad § 34 wurde die Oesterr. Bestimmung aufgenommen, dass die Leiche 6 Stunden nach der Ankunft abgeholt werden muss, widrigens sie beigesetzt wird.

ad § 35. „Die Reisenden dürfen während der Fahrt nicht in ihren Equipagen bleiben."

ad § 40. Kranke Thiere werden „nur unter Beobachtung der diesfalls erlassenen Sanitätsvorschriften angenommen". Das Verlangen nach Beistellung eigener Züge zur Beförderung von Vieh, wenn eine genügende Quantität zur Versendung gebracht wird, ist mit der Bemerkung abgelehnt worden, dass es kaum möglich sei, zu jeder Zeit einen solchen Zug beizustellen. Dieser Antrag wird jedoch als Wunsch der Enquête ausgesprochen.

ad § 43 „werden die Thiere auf Gefahr und Kosten des Versenders in Verpflegung gegeben", wenn deren Aufenthalt am Bahnhofe nach Ablauf der 2 Stunden nicht weiter gestattet wird.

B

ad § 2 ist das Ermessen der Eisenbahn bezüglich der Verpackung „der richterlichen Entscheidung vorbehalten"; auch sind in der Erklärung über die Mangelhaftigkeit der Verpackung „die einzelnen Collis zu beschreiben und zu specificiren"; ferner „haben die Bahnen so viel als möglich die vorfallenden Reparaturen der Emballagen gegen Ersatz von Seiten des Versenders vorzunehmen und ihr Dienstpersonal diesbezüglich zu instruiren". — Der Antrag auf Ausfertigung von Reversen wegen mangelhafter Verpackung in Form eines Coupons, welcher vom Frachtbrief abzutrennen, dagegen in demselben die Erklärung nicht mehr zu wiederholen wäre, wird verworfen.

ad § 3. Von der Beförderung sind ausgeschlossen: „Alle solche Güter, deren Transport polizeilich untersagt ist, sowie jene, die wegen ihres Gewichtes oder Umfanges, ihrer Form oder sonstigen Eigenschaft nach den Einrichtungen und der Benutzungsweise der Bahn zum Transport nicht geeignet sind; dann findet der bedingungsweise Transport-Zulassung nur mittelst Güterzüge" statt; als „gefettet" hat jeder der No. 8 genannten Artikel zu gelten, von welchem das Gegentheil nicht im Frachtbriefe ausdrücklich bemerkt ist; schliesslich wurden noch als No. 15—18 die Artikel Schiesspulver, Schiessbaumwolle, Feuerwerkskörper, Patent-Sprengpulver (Dynamit) und dafür auch die einzelnen Maassregeln angereiht.

ad § 4 ist der Stempel „ohne Verzug" nach der Auflieferung aufzudrücken.

ad § 5. Der im Frachtbrief angegebene Transportweg „muss von Seiten der Bahn eingehalten werden"; ein Frachtbrief-Duplikat ist nur dann einzureichen, „wenn dem Absender nicht die Ausstellung eines eigenen Aufnahmsscheins genügend erscheint"; „das Gewicht des Gutes ist durch Abwage zu bestimmen", als Resolution wurde hierzu angenommen: „die Regierung möge die Bahnverwaltungen dazu verhalten, dass an allen Stationen genügende Wägevorrichtungen vorhanden seien. — Dem Antrage auf die Vermuthung der richtigen Gewichtsangabe im Falle der unterlassenen Gewichtsermittelung durch die Bahn — wird der Rechtssatz entgegengestellt, dass die Beweislast immer den Behauptenden treffe. Die von den Handelskammern gewünschte Einführung der Ladescheine wird von den Bahnen mit Erfolg bekämpft.

ad § 7. Das Waggeld wird bei Ergänzung des Gewichtansatzes im Frachtbriefe durch die Bahn und nur bei gewöhnlichem Frachtgute erhoben.

ad § 8. Unrichtige Tarifanwendung sowie Rechnungsfehler dürfen weder die Bahn noch die Partheien verkürzen; die Differenz ist von den Betreffenden zu begleichen, wenn binnen Jahresfrist die Aufforderung hierzu erfolgt (Seitens der Bahn die Veröffentlichung und thunliche Avisirung).

ad § 9. „Eingegangene Nachnahmen im Oesterreich-Ungarischen Verkehre sind ohne Verzug dem berechtigten Empfänger zu avisiren und auszugeben." Der beantragte Wegfall des Ermessens der Eisenbahnen bezüglich der Nachnahme von Vorhineinspesen wird von den Kammern gegen die Stimmen der Bahnen genehmigt.

ad § 10. Wenn die regelmässigen Transportmittel nicht genügen, kann die Bahn das Gut zurückweisen oder mit dem Vorbehalte der Annahme zum Transporte bis zur Verladungs-Möglichkeit bei sich deponiren lassen, wozu der Aufgeber das Einverständniss zu erklären hat. — Seitens der Kammern wird eine Reihe von Anträgen wegen Evidenzhaltung und Vermehrung der Betriebsmittel, Abschluss von Wagen-Cartels, Haftung der Bahnen für die Folgen der verweigerten Waaren-Annahme, Anerkennung der periodischen ausserordentlichen Betriebserfordernisse als „regelmässige" gestellt. Dr. Kuh erklärt, dass die Bahnen dann den directen Verkehr einstellen und an der Grenze abladen müssten, da auf den eigenen Strecken die Transportmittel überall ausreichen. Dr. Sochor hält eine die gegnerischen Argumente geradezu vernichtende, glänzende Rede für die Actionsfreiheit der Bahnen, deren Eindruck sich selbst die Kammern nicht verschliessen können, sodass sie die Abstimmung verschieben.

In der heutigen Sitzung (30. October) ziehen die Handelsvertreter sämmtliche Anträge zurück, um dieselben als Wünsche der Regierung zu unterbreiten. Ueber den weitern Verlauf dieser Sitzung, in welcher der Dissens unter den Handels-Vertretern selbst vielfach hervortrat und eine Reihe von Compromissen geschlossen werden musste, werden wir mit Rücksicht auf den übergrossen Umfang des gegenwärtigen Berichtes in der nächsten Nummer referiren und bemerken nur noch kurz, dass die Bahnen zur Erledigung der Reclamationen innerhalb 4 Wochen, und die Aufgeber zur Bereitstellung der Güter am Bahnhof verpflichtet wurden, endlich dass die von den Kammern angefochtene Vereinbarung zur Beförderung von solchen Gütern in ungedeckten Wagen, die sonst in gedeckten verladen werden, wieder in Folge des von Dr. Sochor geführten überzeugenden Schlusswortes der morgigen Abstimmung vorbehalten wurde.

* **Württembergische Staatsbahn-Bauten.** Der gegenwärtige Stand der auf Grund des Gesetzes vom 16. März 1865 nachstehend mit 1—5 bezeichnet) und des Gesetzes vom 16. März 1868 (No. 6 und 7) in Bau genommenen Eisenbahnlinien ist nach gef. Mittheilung der Kgl. Württembergischen Eisenbahn-Bau-Commission vom 26. Octbr. d. J. folgender:

1) Die Donaubahn Ulm-Sigmaringen, 12,5 Meilen = 93,0 Kilometer lang, wird mit Ausnahme der theilweise zweispurig angelegten Strecke Ulm-Blaubeuren im Unterbau einspurig ausgeführt.

Für die Strecke Herbertingen-Mengen ist bei der Grunderwerbung auf eine zweispurige Bahnanlage Rücksicht genommen.

Veranschlagtes Baukapital: Im Ganzen 11 150 000 fl. oder 6 371 429 Thlr., pro Meile 892 000 fl. oder 509 714 Thlr.

Der Bau begann im Frühjahr 1867. Eröffnet wurde die Strecke von Ulm bis Blaubeuren, 2,3 M., am 2. August 1868, bis Ehingen, 2,2 M., am 13. Juni 1869, von Riedlingen bis Mengen, 2,3 M., am 10. October 1869, von Ehingen bis Riedlingen, 4,2 M., am 15. Juni 1870, von Mengen bis Scheer am 13. November 1870.

Die weitere Strecke von Scheer bis Sigmaringen, 1,5 M., ist im Bau begriffen (die Acquisition des Terrains ist vollendet) und wird voraussichtlich im Jahre 1873 vollendet werden.

Stationen: Ulm, Blaubeuren 2,3 M., Ehingen 2,2 M., Riedlingen 4,2 M., Herbertingen 1,5 M., Mengen 0,8 M., Sigmaringen 1,5 M.

Technische Schwierigkeiten: Mehrfache Flusscorrectionen, Fels- und Betteneinschnitte bis zu 66′ Tiefe.

1 Doppeltunnel durch den Festungswall Ulm von 170′ Länge, 3 Brücken über die Blau von je 80′ Spannweite, 1 Viaduct 45′ hoch mit 4 je 72′ weiten Oeffnungen.

1 Brücke über die Schmiech von 72′ Weite.

1 Gitterbrücke über die Lauter mit 5 je 50′ weiten Oeffnungen.

3 Donaubrücken: eine mit 1 Oeffnung von 150′ Lichtweite, und zwei mit drei Oeffnungen von je 130′ lichter Weite.

Bauleitender Techniker: Oberingenieur: Oberbaurath Schlierholz. Bauamtsvorstände: Schübler, Bossert, Mayer, Bügler, Eulenstein. Unternehmer: Volz & Cie., Ruoss & Oelkuch, Ansprenger & Eiberle, Hillenbrand & Oesterlin, Rüttimann & Cie., Hengerer & Cie., Sigloch & Cie., Schweitzer & Knies, Kutter & Riedlinger, Schwinghammer, Kettner & Krämer, Joh. Schmid, Corn. Krämer, J. Rüttimann & Cons.

Bauabtheilungen. Bahnbauämter: Blaubeuren, Ehingen (jetzt aufgelöst), Riedlingen, Scheer. Hochbauamt Ehingen, jetzt Sigmaringen.

2) Hohenzollernsche Bahn. Strecke Tübingen-Balingen (gebaut nach Staatsvertrag mit Preussen vom 3. März 1865) 5,6 Meilen = 41,7 Kilometer.

Die Bahn wird einspurig und die Grunderwerbung auch nur für ein Geleise ausgeführt.

Die Strecke Tübingen-Hechingen ist im Ganzen auf 3 152 500 fl. = 1 801 429 Thlr., pro Meile 955 302 fl. = 545 887 Thlr., die Strecke Hechingen-Balingen im Ganzen auf 2 887 000 fl. = 1 649 714 Thlr., pro Meile 1 255 217 fl. = 717 267 Thlr. veranschlagt.

Der Bau begann im December 1866 und wurde die Strecke Tübingen-Hechingen, 3,3 M., am 29. Juni 1869 vollendet.

Mit dem Bau der Strecke Hechingen-Balingen, 2,3 M., über Bissingen-Engstlatt wird demnächst, nach Beendigung der Grunderwerbungen, begonnen werden. Voraussichtliche Vollendung derselben im Jahre 1874.

Technische Schwierigkeiten: Einschnitte bis zu 60′ Tiefe und Dämme bis zu 95′ Höhe; 2 steinerne Brücken über die Steinlach von 63′ und 52′ lichter Weite; Grössere Kunstbauten über die Starzel und die Eyach; Umfangreiche Entwässerungsanlagen.

Bauleitender Techniker: Oberingenieur: früher Oberbaurath Dr. v. Gaab †, jetzt Oberbaurath Schlierholz. Bauamtsvorstände: Preu (jetzt in Leutkirch), Hocheisen. Bauabtheilungen: Tübingen (aufgelöst), Balingen. Unternehmer: Jäger & Bader, Gabler & Cons., Heid, Weidle & Cons., Feldmaier & Cons.

3) Allgäubahn Herbertingen-Aulendorf-Leutkirch, 9,1 Meilen = 67,8 Kilometer.

Der Unterbau wird für ein Geleise hergestellt, das Terrain aber von Altshausen nach Aulendorf für 2 Geleise erworben.

Das Baucapital ist im Ganzen auf 7 227 563 fl. oder 4 130 036 Thlr., pro Meile mit 794 237 fl. oder 453 850 Thlr. veranschlagt.

Der Bau wurde im Frühjahr 1867 begonnen.

Eröffnet wurden die Strecken: von Saulgau nach Waldsee, 3,8 M., am 25. Juli 1869; von Herbertingen nach Saulgau, 1,1 M., am 10 October 1869; von Waldsee nach Kisslegg, 2,5 M., am 15. September 1870. Die weitere Strecke von Kisslegg nach Leutkirch, 1,0 M., ist im

Bau begriffen und wird voraussichtlich bis Sommer 1872 vollendet werden. — Die Grunderwerbung ist vollendet.

Technische Schwierigkeiten: Die Bahn durchschneidet verschiedene Moorgründe, daher schwierige Entwässerungsarbeiten. Auffüllungen bis zu 40', Einschnitte bis 65'. Bedeutende Erweiterung des Bahnhofs Aulendorf (ganz auf Moorboden).

Bauleitender Techniker: Oberingenieur: Oberbaurath Schlierholz. Bauamtsvorstände: Bügler, Schmid, Preu, Strasser. Unternehmer: Kraemer & Kettner, Pfeiffer & Cons., Schwinghammer, Lutz & Cons., Schmid & Cons., Hillenbrand, Joh. Schmid.

Bauabtheilungen: Bahnbauämter: Scheer, Altshausen (jetzt aufgelöst), Waldsee, Leutkirch. Hochbauamt: Aulendorf.

4) Schwarzwaldbahn Zuffenhausen-Nagold, $9_{,2}$ Meilen = $68_{,5}$ Kilometer.

Das Terrain ist durchweg für 2 Geleise erworben, die Bahn jedoch nur einspurig ausgeführt. Nur die Strecke Althengstett-Calw ist zweispurig und ebenso werden die grösseren Kunstbauten für 2 Geleise hergestellt.

Das Baucapital ist im Ganzen auf 12 000 000 fl. oder 6 857 143 Thlr., pro Meile auf 1 304 348 fl. oder 745 342 Thlr. veranschlagt.

Der Bau begann im Frühjahr 1867. Eröffnet wurde die Bahnstrecke von Zuffenhausen bis Dizingen, $1_{,9}$ M., am 23. December 1868; von Dizingen bis Weil der Stadt, $1_{,5}$ M., am 1. December 1869.

Auf der Strecke Weil d. Stadt über Teinach bis Nagold, $2_{,6}$ M., ist, nachdem die Grunderwerbung auf der ganzen Linie vollzogen, der Bau soweit vorgeschritten, dass deren Vollendung bis Sommer 1872 in Aussicht genommen werden kann.

Technische Schwierigkeiten: Einschnitte in Muschelkalk bis zu 125' und Auffüllungen bis zu 200'.

7 Tunnels von 580' bis 2500' Länge.

3 Brücken über die Glems 60' und 71' weit.

1 Brücke über die Würm mit 2 Oeffnungen von je 120' Weite.

3 Rankbachbrücken mit 60'—80' Lichtweite, sämmtlich mit eisernem Oberbau.

1 Viaduct bei Calw für 4 Geleise mit 70' Spannweite und 40'—60' lichte Höhe.

4 Nagoldbrücken, wovon 3 mit je einer Oeffnung von 160'—180' Weite und eine mit 3 Oeffnungen von je 150' Weite.

Bauleitender Techniker: Oberingenieur: Oberbaurath v. Abel. Bauamtsvorstände: Daser, Bock, Hermann, Schurr. Unternehmer: Platz & Brommer, Glück & Zügel, Schuler, Rall, Kümmerle & Güthler, Dressel & Cie., Ruff & Krämer, Schöttler & Cie., Lapp, Bälz & Joos, Moser & Cie., Bleibler & Cie., Feldmann & Cie.

Bauabtheilungen: Bahnbauämter: Leonberg, Weil d. Stadt I. (nun aufgelöst), Weil d. Stadt II., Calw, Nagold; Hochbauamt Heilbronn.

5) Obere Donaubahn Bottweil-Immendingen, $5_{,0}$ Meilen = $37_{,2}$ Kilometer (stipulirt durch Staatsvertrag zwischen Württemberg und Baden vom 18. Februar 1865.)

Das Terrain ist nur für ein Geleise erworben und die Bahn auch nur einspurig ausgeführt.

Das Baucapital ist im Ganzen auf 5 333 000 fl. oder 3 047 429 Thlr. pro Meile auf 1 066 600 fl. oder 609 486 Thlr. veranschlagt.

Nachdem der Bahnbau im Frühjahre 1867 begonnen, wurde die Strecke von Rottweil bis Tuttlingen über Spaichingen, $3_{,7}$ M., am 15. Juli 1869, von Tuttlingen bis Immendingen, $1_{,3}$ M., am 26. Juli 1870 eröffnet.

Technische Schwierigkeiten: Ueberschreitung der Wasserscheide zwisches Donau und Rhein auf einer Meereshöhe von $2393_{,5}$'. Anschüttungen von 40' Höhe; umfangreiche Entwässerungsarbeiten und Flusscorrectionen.

1 gewölbte steinerne Brücke mit zwei je 45' weiten Oeffnungen.

1 steinerne 70' lange Brücke mit 1 Oeffnung von 24' Spannweite.

2 Donaubrücken, eine mit 4 Oeffnungen von je 100' Weite und eine mit 2 Oeffnungen von je 175' Weite, beide mit eisernem Oberbau.

Bauleitender Techniker: Oberingenieur: Oberbaurath Dr. v. Gaab †, später Oberbaurath Schlierholz. Bauamtsvorstände: Kachler, Bertsch. Unternehmer: Schelling & Cie., Hiller & Cie., C. Krämer, Butzilla & Cie., Rauschert, Wolff & Theurer, Glück, Meister & Cie., Rüttimann & Frey. Bahn- und Hochbauämter: Speichingen, Tuttlingen.

6) Nagold-Bahn Pforzheim-Calw, $3_{,6}$ Meilen = $26_{,8}$ Kilometer, gebaut in Folge Staatsvertrags zwischen Württemberg und Baden vom 18. Februar 1865 und auf Grund des Gesetzes vom 16. März 1868.

Der Unterbau wird mit Ausnahme der Tunnels und grösseren Brücken für nur 1 Geleise hergestellt, das Terrain aber für 2 Geleise erworben.

Das Baucapital ist im Ganzen auf 5 500 000 fl. oder 3 142 860 Thlr., pro Meile auf 1 527 780 fl. oder 873 000 Thlr. veranschlagt.

Der Bau hat im Frühjahr 1869 begonnen und ist dermalen die ganze Strecke, nachdem die Grunderwerbung auf derselben vollzogen, im Bau begriffen. Dieselbe wird voraussichtlich im Jahre 1874 zur Vollendung kommen.

Die wichtigsten Stationen sind ab Pforzheim: Brötzingen, $0_{,8}$ M., Weissenstein-Liebenzell, $1_{,7}$ M., Calm, $1_{,1}$ M.

Technische Schwierigkeiten: 3 Tunnels von 1430', resp. 1080' und 1770' Länge.

1 Enzbrücke mit 2 Oeffnungen von je 170' Weite.

1 Nagoldbrücke mit 1 Oeffnung von 180' Spannweite.

Flusscorrection.

1 Nagoldbrücke von 150' Spannweite.

1 kleine Brücken über Gebirgsbäche von 70' und 50' Spannweite.

Bauleitender Techniker: Oberingenieur: Oberbaurath v. Abel. Bauamtsvorstände: Schmoller, Möll, Bock. Bauabtheilungen: Bahnbauämter: Pforzheim, Liebenzell, Calw. Hochbauamt Horb. Bauunternehmer: Süddeutsche Gesellschaft für Eisenbahnbau und Eisenbahnbedarf in Stuttgart, Gressler Werkmeister, Nolf & Cons., Palatini, Krassel Werkmeister, Kieferle Werkmeister & Cons., Krämer Werkmeister, Schecker, Jos. & Cons.

7) Nagold-Horb. Verbindungsbahn der Schwarzwald-Nagold- und oberen Neckarbahn, $3_{,2}$ Meilen = $23_{,1}$ Kilometer, gebaut nach dem Gesetz vom 16. März 1868.

Die Bahn wird mit Ausnahme der Tunnels und grösseren Kunstbauten einspurig ausgeführt, das Terrain jedoch für zwei Geleise erworben.

Das Baucapital ist im Ganzen auf 5 000 000 fl. oder 2 857 140 Thlr., pro Meile auf 1 562 500 fl. oder 892 857 Thlr veranschlagt.

Mit dem Bau ist zum Theil (seit Frühjahr 1870) begonnen und wird die ganze Strecke voraussichtlich im Jahre 1874 fertig gestellt werden. Die Grunderwerbung ist zum grössten Theil vollzogen.

Die wichtigsten Stationen ab Nagold sind Eutingen, $2_{,3}$ M., Horb, $0_{,9}$ M.

Technische Schwierigkeiten: Bedeutende Felseinschnitte; 2 Tunnels 5300' und 1100' lang; 1 Neckarbrücke mit eisernem Oberbau über 6 Oeffnungen von je 170' Weite.

Bauleitender Techniker: Oberingenieur: Oberbaurath v. Abel. Bauamtsvorstände: Herrmann & Krauss. Bauabtheilungen: Bahnbauämter: Nagold, Horb. Hochbauamt Horb. Unternehmer: Haussmann, Werkmeister & Cons.

Officielle und Privat-Anzeigen.

Westfälische Eisenbahn.

Mit dem **15. d. M.** tritt für den Westfälischen Eisenbahn-Verband ein neuer Tarif für den Güter-Verkehr, sowie für die Beförderung von sonstigen Transportgegenständen unter Aufhebung des seitherigen Tarifs vom 1. April 1868 und der zu demselben erlassenen Nachträge in Kraft, welcher auch Tarifsätze für die neu aufgenommenen Stationen der Köln-Mindener Bahnstrecken: Deutz-Giessen, Betzdorf-Siegen sowie Osnabrück-Wanne enthält. Im genannten Tarif sind auch Tarifsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Oldenburgischen und Westfälischen Bahn aufgenommen und tritt dadurch der seitherige Tarif für den Westfälisch-Oldenburgischen Verkehr vom 1. September 1869, sowie dessen Nachträge ausser Kraft.

Exemplare des neuen Tarifs sind zu 15 Sgr. pro Stück bei unseren Güter-Expeditionen zu haben.

Dagegen scheidet der directe Güterverkehr zwischen den Stationen der Köln-Mindener Bahn und Stationen der Strecke der Westfälichen Bahn Hamm-Warburg resp. Holzminden (via Hamm) aus dem Westfälischen Verbande aus und kommt für die Beförderung von Gütern und sonstigen Transportgegenständen zwischen den genannten Stationen ein besonderer Tarif zur Einführung, für welchen ausser dem Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Norddeutschlands vom 10. Juni 1870 die für den Rheinisch-Thüringischen Verband zu demselben erlassenen Specialbestimmungen, sowie die nach dem Rheinisch-Thüringischen Verbandstarif vom 1. Januar 1871 für den Verkehr zwischen den Stationen der Bergisch-Märkischen und der Westfälischen Bahn bestehende Waarenclassification und Tarifbestimmungen resp. Transportpreise für Fahrzeuge etc. zur Anwendung kommen. Exemplare dieses Tarifs, sowie der für denselben geltenden Specialbestimmungen sind

erstere zu $2^1/_2$ Sgr. } pro Stück,
letztere zu 1 Sgr. }

dagegen der die bezügliche Waarenclassification resp. Tarifbestimmungen und Transportpreise für Fahrzeuge etc. enthaltende Tarif des Rheinisch-Thüringischen Verbandes vom 1. Januar 1871 zu 10 Sgr. pro Stück bei unseren Güter-Expeditionen käuflich zu haben.

Ausserdem wird der Special-Tarif VI des neuen Westfälischen Verbandstarifs für die Beförderung von Steinkohlen, Coaks und Briquets in einem besondern Tarifheft herausgegeben, welches zum Kaufpreis von 2 Sgr. pro Stück verabfolgt wird.

Münster, den 11. November 1871.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.
Dittmer.

Fahrplan der Rheinischen Eisenbahn

und Anschlüsse nach Belgien, Frankreich, England, den Niederlanden und Süddeutschland etc.

vom 1. November 1871.

In der Richtung von Bingen nach Köln, Zevenaar und Herbesthal.

Station		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Wien	Abf.	—	—	—	—	9	—	—	—	—	4,30	—	5,45
München	"	6	—	—	—	6,30	—	—	—	—	11	—	6,40
Basel (via Strassburg)	"	11,45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8,5
Basel (via Darmstadt)	"	9,45	—	—	—	8,45	—	—	—	—	—	—	9
Strassburg	"	3,36	—	—	—	—	—	—	—	—	5,40	—	12,15
Darmstadt	"	9,40	—	—	—	5,20	7,50	—	9,25	—	1,30	2,22	4,45
Wiesbaden	"	—	—	—	—	—	6,10	—	9,40	—	12,10	2,20	4,30
Frankfurt a. M.	"	10,25	—	—	—	5,23	7,45	—	10,20	—	1,50	2,45	4,45
Mainz	"	11,30	—	—	6,40	6,30	8,50	—	11,30	—	2,45	4	5,50
Bingen, Hess. Zeit	Ank	12,30	—	—	7,40	7,10	9,20	—	12,30	—	3,20	5	6,25
Bingerbrück, Rhein. Zeit	Abf.	12,45	—	—	7,50	7,20	9,25	—	12,40	—	3,25	5,5	6,30
Bacharach	"	—	—	—	8,10	7,40	9,45	—	1	—	—	5,25	6,49
Oberwesel	"	—	—	—	8,19	7,50	9,55	—	1,10	—	—	5,34	—
St. Goar	"	1,30	—	—	8,31	8,3	10,7	—	1,28	—	3,55	5,46	7,5
Boppard	"	1,55	—	Fällt an Sonn- und Festtagen aus.	8,52	8,24	10,29	—	1,45	—	4,15	6,7	7,25
Capellen (Stolzenfels)	"	—	—		9,12	8,46	—	—	2,6	—	—	6,27	—
Coblenz	Ank.	2,30	—		9,20	8,55	10,55	—	2,15	—	4,40	6,35	7,50
Wiesbaden	Abf.	—	—		—	6	8,20	—	11,25	—	—	3	5
Wetzlar	"	—	—		—	—	7,32	9,10	—	—	12,30	—	5
Ems	"	—	—		—	8,10	10	11,15	—	—	3,10	—	7,15
Oberlahnstein	"	—	—	—	—	8,35	10,45	11,36	2,3	—	3,40	6,5	7,35
Coblenz	Ank.	—	—	—	—	8,52	11	11,54	2,20	—	4	6,23	7,50
Coblenz	Abf.	2,45	—	Fährt in Köln an der an dem Trankgassenthor gelegenen Rheinstation an.	6,10	9	11,5	12	2,25	—	4,45	6,45	8
Neuwied (linkes Ufer)	"	3,15	—		6,29	9,19	11,23	12,19	2,45	—	5,4	7,4	8,19
Andernach	"	3,25	—		6,37	9,26	11,30	12,27	2,53	—	5,11	7,11	8,26
Brohl	"	3,40	—		6,51	9,38	—	12,41	3,7	—	—	7,23	—
Sinzig } Bad Neuenahr	"	—	—		7,7	9,53	—	12,57	3,23	—	—	7,39	—
Remagen }	Abf.	4,5	—		7,14	10	11,53	1,4	3,31	—	5,35	7,47	8,51
Rolandseck	"	4,1[illegible]	—		7,27	10,12	—	1,17	3,44	—	5,47	8	—
Mehlem (Königswinter)	"	4,28	—		7,36	10,21	12,8	1,26	3,53	—	5.56	8,9	—
Godesberg	"	4,35	—		7,42	10,27	12,13	1,32	3,59	—	6,2	8,15	—
Bonn	"	4,55	6,10	6,15	7,55	10,40	12,25	1,45	4,15	4,45	6,15	8,30	9,20
Brühl	"	—	6,35	6,58	8,25	11,5	—	2,15	4,48	—	6,42	9,3	—
Köln	Ank.	5,40	6,55	7,40	8,50	11,25	1,5	2,40	5,15	5,25	7,5	9,30	10
Köln	Abf.	—	7,5	—	9,18	11,30	1,45	2,45	5,30	—	8,5	—	10,45
Neuss	Ank.	—	8	—	10,5	12,10	2,25	3,40	6,20	—	9	—	11,20
Neuss	Abf.	6,28	8,20	—	11	—	2,40	—	7,5	—	—	—	—
Bedburg	"	7,11	9,7	—	11,47	—	3,27	—	7,52	—	—	—	—
Düren	Ank.	7,45	9,40	—	12,20	—	4	—	8,25	—	—	—	—
Düsseldorf (Obercassel)	"	—	8,25	—	10,35	12,40	2,56	4,15	6,35	—	9,25	—	11,40
Osterath	"	—	8,17	—	10,21	12,27	2,39	3,57	6,37	—	9,22	—	—
Uerdingen	Abf.	—	8,36	—	10,44	—	2,59	—	6,56	—	9,39	—	—
Duisburg	Ank.	—	9,26	—	11,21	—	3,36	—	7,36	—	10,18	—	—
Mülheim an der Ruhr	Abf.	7,29	9,22	4,34	11,32	—	3,47	—	7,42	—	10,27	—	—
Essen	"	7,55	9,46	5,15	11,55	1	4,11	—	8,6	—	10,51	—	—
Wattenscheid	Ank.	8,10	10	5,35	an	1,20	4,25	—	8,20	—	11,5	—	—
Crefeld	Abf.	—	8,35	—	10,35	12,45	2,55	4,15	6,55	—	9,40	—	11,45
Kempen	Ank.	—	8,50	—	10,50	1	3,9	4,30	7,10	—	10,10	—	an
Venlo	"	—	9,32	—	—	1,50	4,5	6,20	8,40	—	—	—	—
Geldern	"	Abf.	9,20	—	11,15	—	3,30	5	7,3[illegible]	—	—	—	—
Cleve	"	6,30	10,10	—	12	—	4,10	5,50	8,30	—	—	—	—
Nymwegen	"	7,45	10,55	—	12,55	—	5,15	—	9,15	—	—	—	—
Elten	Ank.	—	11	—	12,47	—	4,52	6,33	—	—	—	—	—
Utrecht	"	—	1,5	—	3,30	—	6,40	8,55	—	—	—	—	—
Amsterdam	"	—	2,10	—	4,50	—	7,25	10	—	—	—	—	—
Rotterdam	"	—	2,25	—	5	—	7,55	10,15	—	—	—	—	—

In der Richtung von Bingen nach Köln, Zevenaar und Herbesthal.

Station		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Köln	Abf.	6,3	7,3	—	9,15	11,40	1,30	3	6	—	7,30	—	10,30
Düren	"	6,50	8,14	—	10,10	12,32	2,38	4,2	7	—	8,35	—	11,22
Euskirchen	"	—	9,5	—	11,15	—	—	4,55	8,5	—	9,30	—	—
Call	"	—	9,55	—	an	—	—	5,50	9	—	10,20	—	—
Jünkerath-Stadtkyll	"	5,40	10,55	—	—	—	—	6,50	10	—	—	—	—
Gerolstein	"	6,8	11,22	—	—	—	—	7,17	10,25	—	—	—	—
Kyllburg	"	6,46	11,55	—	—	—	—	7,52	an	—	—	—	—
Erdorf-Bitburg	"	6,57	12,7	—	—	—	—	8,5	—	—	—	—	—
Trier	Ank.	8	1	—	—	—	—	9	—	—	—	—	—
Aachen	Ank.	7,30	9,5	—	10,55	1,15	3,30	4,50	7,50	—	9,25	—	12,5
Aachen	Abf.	7,35	9,13	—	11,3	1,20	3,40	4,55	8	—	—	—	12,10
Herbesthal, Rhein. Zeit	Ank.	8,8	9,43	—	11,30	1,47	4,13	5,25	8,33	—	—	—	12,43
Eupen	Ank.	8,25	10,5	—	12,25	2,7	4,35	—	8,55	—	—	—	—
Eupen	Abf.	7,45	8,35	—	11,5	1,15	3,35	—	6,25	—	—	—	—
Herbesthal, Belg. Zeit	Abf.	8,1	9,38	—	11,23	1,42	4,8	5,18	8,28	—	—	—	12,38
Lüttich	Ank.	9,27	11,19	—	12,38	3,5	5,48	6,41	10,11	—	—	—	2,10
Brüssel	"	11,51	2,7	—	2,51	5,17	8,56	8,56	—	—	—	—	5
Antwerpen	"	12,17	3,28	—	3,28	6,4	9,56	9,56	—	—	—	—	5,20
Ostende	"	3,10	5,31	—	5,31	7,50	—	—	—	—	—	—	9,47
Paris (via Erquel.)	"	11	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	10,15
Calais	"	10,10	10,10	—	—	1,5	—	—	—	—	—	—	12,20
London (via Ostende)	"	—	—	—	—	3,55	—	—	—	—	—	—	5,30
London (via Calais)	"	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	5,30

In der Richtung von Herbesthal, Zevenaar nach Köln und Bingen.

Station		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
London (via Calais)	Abf.	7,40	—	—	—	—	—	—	8,45	—	8,45	—	—	—	—
London (via Ostende)	"	—	—	—	—	—	—	—	8,45	—	8,45	—	—	—	7,40
Calais	"	12,51	—	—	—	—	—	—	1,55	—	1,55	—	—	—	—
Paris (via Erquel.)	"	3,45	—	—	—	8	—	—	—	—	—	—	7,20	—	—
Ostende	"	8	—	—	—	—	—	—	4,39	—	6,45	7	7	9,30	3,35
Antwerpen	"	10	—	—	—	—	—	—	5,55	—	9,15	9,50	9,50	1,18	4,50
Brüssel	"	10,30	—	—	—	—	—	—	7,22	—	9,43	11,5	11,5	1,52	5,37
Lüttich	"	1,5	—	—	—	6,50	—	—	10,11	—	11,46	2,8	3,15	4,50	7,47
Herbesthal, Belg. Z.	Ank.	2,23	—	—	—	8,32	—	—	11,44	—	1,10	3,37	4,33	6,30	8,53
Eupen	"	—	—	—	—	10,5	—	—	12,25	—	2,7	4,35	4,35	8,55	—
Eupen	Abf.	—	—	—	—	8,35	—	—	11,5	—	1,15	3,35	3,35	6,25	—
Herbesthal, Rhein. Z.	"	2,45	—	—	—	8,52	—	—	12,4	—	1,37	3,57	4,50	6,50	9,8
Aachen	Ank.	3,15	—	—	—	9,25	—	—	12,35	—	2,5	4,25	5,20	7,25	9,35
Aachen	Abf.	3,20	—	7	—	9,35	—	—	12,40	—	2,15	4,35	5,25	7,35	9,40
Trier	"	—	—	—	—	—	—	—	8,15	—	—	—	—	3,30	6,45
Erdorf-Bitburg	"	—	—	—	—	—	—	—	9,26	—	—	—	—	4,33	8,4
Kyllburg	"	—	—	—	—	—	—	—	9,38	—	—	—	—	4,44	8,15
Gerolstein	"	—	—	—	—	7	—	—	10,20	—	—	—	—	5,23	8,55
Jünkerath-Stadtkyll	"	—	—	—	—	7,36	—	—	10,56	—	—	—	—	5,56	9,30
Call	"	—	—	6,15	—	8,30	—	—	11,50	—	—	—	—	6,50	an
Euskirchen	"	—	—	6,55	—	9,15	—	—	12,30	—	—	—	5	7,30	—
Düren	"	4	—	7,48	—	10,23	—	—	1,28	—	3,2	5,22	6,5	8,27	10,15
Köln	Ank.	4,50	—	8,54	—	11,27	—	—	2,33	—	4	6,25	6,45	9,35	10,55
Rotterdam	Abf.	—	—	—	—	—	—	—	7,55	—	—	—	10,50	2,5	—
Amsterdam	"	—	—	—	—	—	—	—	8,10	—	—	—	11,20	2,20	—
Utrecht	"	—	—	—	—	—	—	—	9,15	—	—	—	12,30	3,25	—
Elten	"	—	—	—	—	—	7,59	—	11,29	—	—	—	3,34	5,44	—
Nymwegen	Abf.	—	—	—	—	—	8,35	Extrazug an Sonn- und Fest-tagen.	11,5	—	—	—	3	5,30	—
Cleve	"	—	—	6,15	—	—	9,30		12	—	—	—	4,10	6,20	—
Geldern	"	—	—	7,3	—	—	10,24		12,43	—	—	—	5,2	7,14	—
Venlo	"	—	—	6,30	—	—	9,53		—	—	2,10	—	4,25	6,40	—
Kempen	"	—	—	7,30	—	—	10,54		1,5	—	3,30	—	5,29	7,40	—
Crefeld	"	—	7	7,48	—	9,50	11,20		1,25	—	3,10	—	5,50	8	—
Wattenscheid	"	—	5,35	—	7	8,25	—		11,55	—	2	—	—	6,35	8,35
Essen	"	—	5,50	—	7,30	8,40	—		12,10	—	2,16	3,15	4,40	6,50	8,55
Mülheim a. d. Ruhr	"	—	6,14	—	an	9,4	—		12,34	—	2,40	3,55	5,4	7,14	9,16
Duisburg	"	—	6,21	—	—	8,54	—		12,39	—	an	an	5,9	7,14	an
Uerdingen	"	—	6,57	—	—	9,47	—		1,17	—	—	—	5,47	7,57	—
Osterath	"	—	7,13	8	—	10,3	11,33		1,35	—	3,41	—	6,8	8,13	—
Düsseldorf (Obercassel)	"	—	7,15	8	—	9,56	11,14		1,20	—	3,30	—	6	8,5	—
Düren	Abf.	—	6,20	—	—	8,15	10,30		—	—	1,30	—	—	6,15	—
Bedburg	"	—	6,52	—	—	8,49	11,4		—	—	2	—	—	6,49	—
Neuss	Ank.	—	7,30	—	—	9,35	11,50		—	—	2,40	—	—	7,35	—
Neuss	Abf.	—	7,35	8,16	—	10,20	11,55		1,50	—	4	—	6,20	8,30	—
Köln	Ank.	—	8,30	8,51	—	11,15	12,50		2,30	—	4,55	—	7,10	9,27	—

In der Richtung von Herbesthal, Zevenaar nach Köln und Bingen.

Station		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Köln	Abf.	6	7,10	9	9,20	11,45	1,15	2	2,40	2,48	5	6,2	7,20	9,50	11,30
Brühl	"	—	7,36	—	9,46	12,14	1,50	2,25	—	3,10	—	6,21	7,46	10,11	11,55
Bonn	"	6,40	8,10	9,40	10,20	12,50	2,25	2,55	3,18	3,45	5,42	6,40	8,20	10,35	12,25
Godesberg	"	—	8,21	—	10,30	1	an	an	an	3,55	5,51	an	8,30	an	12,36
Mehlem (Königswinter)	"	—	8,27	—	10,35	1,6	—	—	—	4	5,56	—	8,35	—	12,41
Rolandseck	"	—	8,35	—	10,43	1,14	—	—	—	4,8	—	—	8,43	—	12,52
Remagen } Bad Neuenahr	"	7,5	8,47	10,5	10,55	1,26	—	—	—	4,20	6,12	—	8,55	—	1,3
Sinzig	"	—	8,54	—	11,2	1,32	—	—	—	4,27	—	—	9,2	—	—
Brohl	"	—	9,12	—	11,20	1,50	Fällt an Sonn- und Festtagen aus.	—	—	4,44	—	—	9,20	—	1,26
Andernach	"	7,29	9,26	—	11,34	2,3		—	—	4,57	6,38	—	9,34	—	1,39
Neuwied	"	7,35	9,34	10.35	11,41	2,11		—	—	5,5	6,45	—	9,41	—	1,46
Coblenz	Ank.	7,50	9,55	10,50	12	2,30		—	—	5,25	7	—	10	—	2,7
Coblenz, Rhein. Z.	Abf.	8	10	11,10	1,30	2,50	—	—	—	5,30	7,5	—	—	—	—
Oberlahnstein	Ank.	8,18	10,18	11,25	1,50	3,8	—	—	—	5,48	7,20	—	—	—	—
Ems	Ank.	9	—	12,10	—	3,50	—	—	—	6,50	8,20	—	—	6,53	—
Wetzlar	"	11,3	—	3	—	6,20	—	—	—	9,30	—	—	—	12	—
Wiesbaden	"	11,15	—	2,30	—	6,40	—	—	—	—	10,12	—	—	—	—
Coblenz	Abf.	7,55	10,5	11	12,10	2,40	6	—	—	5,30	7,5	—	7,15	—	2,20
Capellen (Stolzenfels)	"	—	10,15	—	12,20	2,50	6,15	—	—	5,39	—	—	7,30	—	—
Boppard	"	8,21	10,37	11,23	12,41	3,11	6,55	—	—	5,59	7,28	—	8,5	—	2,55
St. Goar	"	8,41	10,59	—	1,2	3,32	7,35	—	—	6,19	—	—	8,40	—	3,20
Oberwesel	"	—	11,13	—	1,15	3,45	7,57	—	—	6,31	—	—	9	—	—
Bacharach	"	—	11,24	—	1,25	3,55	8,15	—	—	6,41	—	—	9,18	—	—
Bingerbrück, Rhein. Zeit	Ank.	9,10	11,45	12,5	1,45	4,15	8,50	—	—	7	8,10	—	9,50	—	4
Bingen, Hess. Zeit	Abf.	9,30	12,30	12,21	2,5	4,35	—	—	—	7,20	8,26	—	10,15	—	4,20
Mainz	Ank.	10,10	1,30	12,51	2,55	5,35	—	—	—	8,20	8,56	—	10,55	—	5,20
Frankfurt a. M.	"	11,25	—	2,5	4,10	6,50	—	—	—	—	10,10	—	—	—	6,35
Wiesbaden	"	11,37	—	3,15	4,25	8,15	—	—	—	10,40	10,40	—	—	—	7,55
Darmstadt	"	11,2	2,35	1,42	5,10	7,35	—	—	—	9,50	9,50	—	—	—	6,45
Strassburg	"	4,45	—	6,20	11,3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,35
Basel (via Darmstadt)	"	7	—	—	—	—	—	—	—	—	5,55	—	—	—	6,10
Basel (via Strassburg)	"	8,33	—	10,3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
München	"	9,15	—	—	—	—	—	—	—	—	8,15	—	—	—	8,35
Wien	"	—	—	10	—	—	—	—	—	—	9,30	—	—	—	—

Rechtsrheinische Strecke.

Fahrten von Oberlahnstein nach Bonn und Troisdorf.

Station		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Frankfurt	Abf.	—	—	—	—	—	—	7,35	—	10,30	—	2	4,10
Wiesbaden	"	—	—	—	—	—	—	8,20	—	11,25	—	3	5
Oberlahnstein	"	—	—	—	—	7,50	—	10,40	—	2,9	5	6,50	8,45
Ehrenbreitstein	Ank.	—	—	—	—	8,8	—	10,50	—	2,24	5,18	6,48	9
Coblenz	Abf.	—	—	—	—	7,25	—	9,23	—	—	5	6,38	8
Ehrenbreitstein	Abf.	—	—	—	—	8,10	—	10,51	—	2,26	5,20	6,50	9,2
Neuwied (rechtes Ufer)	"	—	—	—	—	8,42	—	11,10	—	2,55	5,52	7,23	9,33
Linz	"	—	—	—	6,40	9,21	—	11,30	—	3,34	6,31	8,4	10,10
Honnef	"	—	—	—	7	9,40	—	—	—	3,56	6,50	8,22	an
Königswinter	"	—	—	—	7,10	9,50	—	—	—	4,4	7	8,31	—
Obercassel	Ank.	—	—	—	7,20	10	—	11,55	—	4,12	7,10	8,40	—
Obercassel	Abf.	—	—	—	7,25	10,3	—	11,58	—	4,17	7,15	8,52	—
Bonn	Ank.	—	—	—	7,50	10,25	—	12,20	—	4,40	7,40	9,15	—
Bonn	Abf.	—	—	—	7,55	10,40	—	12,25	—	4,45	8,30	9,20	—
Köln	Ank.	—	—	—	8,50	11,25	—	1,5	—	5,25	9,30	10	—
Obercassel	Abf.	—	—	—	7,30	10,5	—	12	—	4,18	7,15	8,42	—
Beuel	"	—	—	—	7,38	10,13	—	—	—	4,24	7,23	8,48	—
Troisdorf	Ank.	—	—	—	7,55	10,30	—	12,20	—	4,33	7,40	9,5	—
Deutz	"	—	—	—	—	11,10	—	12,55	—	5,15	8,15	9,10	—

Fahrten von Troisdorf und Bonn nach Oberlahnstein.

Station		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Deutz	Abf.	—	6,45	—	—	12,15	—	2,55	6	—	—	—	—
Troisdorf	"	—	7,20	—	10,38	12,55	—	3,25	6,50	8,25	—	—	—
Beuel	"	—	7,33	—	10,54	1,10	—	—	7,8	8,47	—	—	—
Obercassel	Ank.	—	7,45	—	11	1,15	—	3,40	7,15	8,53	—	—	—
Köln	Abf.										—	—	—
Bonn	Ank.	—	6	—	9,20	11,45	—	2,40	6,2	7,20	—	—	—
Bonn	Abf.	—	6,50	—	10,35	12,53	—	3,20	6,45	8,23	—	—	—
Obercassel	Ank.	—	7,15	—	11	1,15	—	3,42	7,10	8,48	—	—	—

Fahrten von Troisdorf und Bonn nach Oberlahnstein.

Obercassel	Abf.	—	7,50	—	11,5	1,20	—	3,45	7,25	8,55	—	—	—
N.-Dollendorf	„	—	7,55	—	11,10	1,25	—	—	7,30	9	—	—	—
Königswinter	„	—	8	—	11,15	1,30	—	3,52	7,35	9,5	—	—	—
Honnef	„	—	8,8	—	11,25	1,39	—	—	7,45	9,15	—	—	—
Linz	„	6,20	8,27	—	11,46	1,58	—	4,10	8,6	9,35	—	—	—
Neuwied (rechtes Ufer)	„	7	9,6	—	12,26	2,34	Abf.	4,35	8,46	an	—	—	—
Ehrenbreitstein	Ank.	7,27	9,36	—	12,56	3	6,48	4,54	9,16	—	—	—	—
Coblenz	„	7,44	9,47	—	1,7	—	6,55	5,22	—	—	—	—	—
Ehrenbreitstein	Abf.	7,29	9,38	—	12,58	3,2	—	4,55	9,18	—	—	—	—
Oberlahnstein	Ank.	7,45	9,55	—	1,15	3,15	—	5,5	9,35	—	—	—	—
Wiesbaden	„	11,15	2,30	—	6,40	6,40	—	7,45	—	—	—	—	—
Frankfurt a. M.	„	12,5	3,48	—	8	8	—	8,30	—	—	—	—	—

Die speciellen Fahr-Bedingungen sind aus den grossen Fahrplan-Placaten ersichtlich.
Die doppelt eingerahmten Fahrzeiten bedeuten die Nachtstunden von 6 Uhr Abends bis vor 6 Uhr Morgens.

Die Direction.

Rheinische Eisenbahn.

Wir beabsichtigen eine Handwerker-Fortbildungsschule bei unseren Central-Werkstätten zu Nippes bei Köln zu gründen, für welche die Gebäulichkeiten bereits fertiggestellt sind.

Als Dirigent derselben wird ein tüchtiger Lehrer gesucht, der die Berechtigung zum Unterrichten in Naturwissenschaft, Mathematik und Technologie für eine Gewerbschule besitzt und baldigst eintreten kann. Das Gehalt ist auf 1000 Thlr. nebst freier Wohnung festgesetzt.

Bewerber um diese Stelle wollen beglaubigte Abschriften ihrer Zeugnisse sowie ein curriculum vitae bis zum **1. December** cr. bei uns einreichen.

Köln, den 2. November 1871. **Die Direction.**

Nassauische Eisenbahn.

Wir bringen hiermit zur öffentlichen Kenntniss, dass mit obligatorischer Einführung des neuen Maass- und Gewichts-systems am 1. Januar k. Js. die im § 7 des Reglements (Anlage E) unseres Local-Tarifes angegebenen, für bestimmte Fracht-Artikel bestehenden Normal-Gewichte in Wegfall kommen.

Eine Reduction derselben auf die neuen Raummaasse, um künftighin danach die Ermittelung des Gewichtes und Berechnung der Fracht bewirken zu können, findet nicht statt.

Vielmehr wird von dem bezeichneten Termine ab die Fracht nur noch nach dem Effectivgewichte, welches durch wirkliche Verwiegung der Sendungen oder in sonst angemessener Weise festgestellt werden soll, berechnet werden.

Wiesbaden, den 3. November 1871.
Königliche Eisenbahn-Direction.

Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die Lieferung der für die Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen im Jahre 1872 erforderlichen Betriebs-Materialien, nämlich Brennholz, Reiserwellen, Lampen-Dochte, wollenes Dochtgarn, Brennöl, Maschinenöl, Stearinlichte, Petroleum, Zündhölzer, Putzwolle, Talg, Kupfervitriol, Papierstreifen zu Schreibtelegraphen-Apparaten, blaue Telegraphenfarbe, Verdünnungsöl zur Telegraphenfarbe, Bindfaden, Plomben, Chlorkalk, Eisenvitriol, Putzöl, harte Seife, Schmierseife, Strauchbesen, Kreide, Fruchtgummi, Schwämme, Waschleder und Pechfackeln soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Offerten auf die Lieferung dieser Materialien sind uns portofrei und mit der Aufschrift

„Offerte auf die Lieferung von Betriebs-Materialien“

versehen bis zu dem

Donnerstag den 23. k. M.

in unserem Geschäftslocale auf hiesigem Bahnhofe anstehenden Termine einzureichen, in welchem dieselben in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten haben auf Berücksichtigung keinen Anspruch.

Die Submissions- und Lieferungs-Bedingungen liegen in den Stationsbüreaus zu Strassburg, Colmar, Mülhausen, Saargemünd und Metz zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie Gesuche von unserer Drucksachen-Verwaltung gegen Erstattung der Kosten zugesandt.

Strassburg, den 31. October 1871.
Kaiserliche Eisenbahn-Betriebs-Commission.
Mebes.

Bebra-Hanauer Eisenbahn.

Es soll die Lieferung der für die Bebra-Hanauer und Elm-Gemündener Eisenbahn pro 1872 erforderlich werdenden Betriebs-Materialien als:

„Buchenscheit- resp. Kiefernholz, Tannen - Reiserwellen, Dochte, Sparöl, Petroleum, Terpentinöl, Harzseife, weisse Seife, Hanf, Hanfheede, Talg, Rüböl, Fruchtgummi, Plomben, Bindfaden, Cylinder etc.“

im Wege öffentlicher Submission vergeben werden.

Die Lieferungs-Bedingungen nebst Bedarfs-Nachweisungen liegen bei der unterzeichneten Stelle offen, können von da, gegen Erstattung der Copialien (5 Sgr.) auch bezogen werden.

Offerten wolle man franco, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf die Lieferung von Betriebsmaterialien für die Bebra-Hanauer Eisenbahn etc.“

bis spätestens den **27. d. M. Vormittags 10 Uhr** anher einsenden.

Zu dieser Stunde findet Eröffnung der Offerten statt. Später eingehende oder nicht bedingungsmässige Anerbietungen können zurückgewiesen werden.

Fulda, den 9. November 1871.
Königliche Betriebs-Inspection.
Rintelen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen.

Lieferung von Güterwagen nebst Zubehör.

Die Lieferung von:

400 gedeckten Güterwagen,
600 offenen „
2000 Paar Wagenrädern mit Achsen,
4000 Langfedern und
5000 Spiralfedern

für die Grossh. Badischen Staatseisenbahnen soll im Wege des Akkords vergeben werden.

Angebote hierauf, versiegelt und mit der Aufschrift „Lieferung von Güterwagen und Zubehör“ versehen, werden bis zum **15. December d. J.** von der unterzeichnetee Direction, bei welcher die Bedingungen erhoben werden können, entgegen genommen.

Die Zeichnungen der Wagen werden auch auf Verlangen gegen Einsendung von 2 Thalern, bzw. 1 Thlr. pro Wagengattung abgegeben.

Carlsruhe, den 9. November 1871.
Direction Grossh. Badischer Verkehrs-Anstalten.
Zimmer.

Die

Werkzeugmaschinenfabrik und Eisengiesserei

von

Kertzscher & Benndorf in Chemnitz

empfiehlt sich zur Lieferung ihrer: **Patent-Schraubenschneid-Support-Drehbänke** nach Whitworths Scala, **Support-Drehbänke** zum selbstthätigen Lang- und Plandrehen, **Bohr-Drehbänke, Plan-Drehbänke, Locomotiv-** und **Eisenbahnwagenräder-Drehbänke, Horizontal-, Vertical-, Radial-** und **Langlochbohrmaschinen, Shaping-, Stoss-** und **Hobelmaschinen, Rädertheil-** und **Fraismaschinen, Mutter-** und **Schraubenschneidmaschinen, Mutterstoss-** und **Fraismaschinen, Blechdurchstossmaschinen** mit **Scheeren, Blechbiegmaschinen, Dampfhämmer,** geräuschlose **Ventilatoren, Parallelschraubstöcke;**

ferner **Holzbearbeitungsmaschinen,** als:

Bohr-, Frais- und **Hobelmaschinen, Kreissägen, Sägegatter,** verticale **Bandsägen, Zapfen-** und **Zinken-Stemmmaschinen, Fraismaschinen** zu allen möglichen Façonhölzern etc.

Technisches Bureau

Ueberwachung der Ausführung, Inspection und Abnahme in England bestellter Lieferungen.
Einführung Deutscher Erfindungen in England und Frankreich und umgekehrt.
Besorgung und Verwerthung von Patenten in England, Frankreich, Belgien und America.
Betheiligung an Bauten und Unternehmungen auf dem Continente.
Lieferung Englischer Maschinen und Maschinentheile, Metalle, Chemikalien und anderer Materialien für Dampfschiffbetrieb, Fabriken, Arsenale, Bauunternehmungen.
Locomotiven, Waggons, Federn, Schienen und Schienen-Kleinmaterial.
Unternehmer von Eisenbahnen und öffentlichen Bauten werden darauf aufmerksam gemacht, dass neue und gebrauchte Locomobilen, Locomotiven, Waggons, Werkzeugmaschinen, Pumpen etc. fast jederzeit zum sofortigen Versandt bereit sind.
Uebernahme von Agenturen continentaler Industrien für England.

Heinrich Simon
Civil-Ingenieur, 7 St. Peters Square
Manchester.

Vertreter in Plätzen des Continents werden gesucht.

Alle Arten

Locomotiv-, Signal-, Coupé-Laternen, Telegraphen-Laternen, Weichen-Laternen, Hand-Laternen etc. in **vorzüglicher Construction** und **solider Arbeit** empfiehlt zu den **billigsten Preisen**

die Fabrik für Eisenbahn-Beleuchtungs-Gegenstände

von **F. F. A. Schulze,**

Carl- und Charité-Strassen-Ecke, Berlin.

Gebrüder Decker & Co.
in Canstatt (Württemberg)

empfehlen die in ihrer Fabrik seit vielen Jahren als Specialitäten verfertigten eisernen Brücken, Drehscheiben, Schiebebühnen, Weichen, Kreuzungen, Wasserstations-Einrichtungen, fahrbare Laufkrahne und Brückenwaagen bis 1000 Centner Tragkraft, eiserne Dachconstructionen, Schachtpumpen, Ventilatoren und Hebmaschinen für Tunnel-Bauten, Dampfmaschinen, Dampfkessel, patentirte American. Universal-Dampfpumpen.

Ed. Puls,

Bauschlosserei und Fabrik schmiedeeiserner Ornamente

Berlin, Dorotheenstrasse No. 44

fertigt

Einfache und verzierte Anker, Thür- und Fensterbeschläge, Messing- u. Broncegarnituren, Ventilations-Fenster, Eiserne Kassenthüren, Eiserne Fensterläden, Tresor-Einrichtungen, Eiserne Schaufenster, Eiserne Treibhäuser, Glasdächer, Oberlichte, Perronbedachungen, Eiserne Haus- u. Gartenthore, Garten-, Balcon-, Erbbegräbniss-, First- u. Fenstergitter, Treppengeländer, Kandelaber, Wetterfahnen, Kronenleuchter, Schmiedeeiserne Treppen etc. etc.

nach eigenen oder gegebenen Zeichnungen zu billigen Preisen bei kürzesten Lieferfristen.

Reiche Auswahl von Modellen nach den Entwürfen der renomirtesten Architecten.

Zeichnungen und Preiscourante gratis.

Hartguss
Herzstücke und Räder
Erdtransportwagen

in jeder Grösse und zu jeder Spur, sowohl Seiten- und Vorkipper als Wagen zum Ausschaufeln, liefern in bewährter Konstruktion

Thelen & Weydemeyer,
Eisengiesserei, Maschinen- und Dampfkessel-Fabrik. Nordhausen.

Schauwecker's pat. selbstthätiger Oeltropfapparat für Dampfschieber u. Kolben
Allein zu beziehen durch
Fr. Schauwecker, Maschinenmeister der Ostbahn in Weiden (Bayern).

Windhoff Deeters & Co.
in Lingen a/d. Ems

empfehlen die in ihrer Fabrik seit vielen Jahren als Specialitäten verfertigten Weichen-Drehscheiben, Wasserkrähne und schmiedeeisernen Constructionen.

Buismann, Heyl & Vorster
in Meppen a. d. Westfälischen Bahn

empfehlen sich zur Anfertigung jeder Art Guss aus Hoh- und Cupolöfen zu billigsten Preisen, besonders auch zur Lieferung der **Eisengusssachen** zu **Brücken, Eisenbahnwagen** etc. an Fabriken für Eisenbahnbetriebsmaterial.

Soeben ist in neuer Auflage erschienen und von **Adolph Refelshöfer** in Leipzig durch alle Buch- und Kunsthandlungen zu beziehen:
Koch, Dr. W., Eisenbahnkarte von Russland. Mit 1 Bl. Text. 3. Ausgabe in Buntdruck. Preis 8 Sgr.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur : Dr. Jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 46.

Das Hauptblatt erscheint jeden Freitag; Montags u. Mittwochs je 1 Beilage. Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes.

Commissionär: Adolph Refelshöfer in Leipzig, an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind. Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins

1871.

Inserate werden à $1^1/_2$ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis. 1900 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 8 Thlr. beigelegt. Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Elfter Jahrgang.

Leipzig, den 17. November 1871. (Schluss der Nummer: 16. November, Vormittags 8 Uhr.)

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der General-Direction der k. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft ist die $5,_8$ Oesterr. Meilen lange Zweigbahn **Verestie-Botusani** mit den Stationen

Bucece, Leorda und Botusani

am 1. November d. J. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen. — Berlin, den 8. November 1871.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Deutsche Eisenbahn-Statistik für das Betriebsjahr 1869.

(Fortsetzung.)

II. Transportmittel und Leistungen derselben.

Mit dem erhöhten Verkehre der Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen hat auch auf eine entsprechende Vermehrung der Betriebsmittel Bedacht genommen werden müssen. Diese Vermehrung hat in der That stattgefunden — mit Ausnahme der Personenwagen — wie die nachfolgende Uebersicht ergiebt:

Es waren vorhanden:

1) Locomotiven

a) vierrädrige	123 Stück
b) sechsrädrige	5979 „
c) achträdrige	465 „
d) Tender-Locomotiven	505 „
zusammen	7072 Stück, gegen
	6375 „ im Vorjahre,
mithin in 1869	697 Stück mehr.
Tender im Jahre 1869	6499 Stück
„ „ 1868	5897 „

Die durchschnittliche Leistungsfähigkeit einer Locomotive zu 250 Pferdekräften gerechnet, ergiebt für die Gesammtheit derselben 1 768 000 gegen 1 593 750 Pferdekräfte im Jahre 1868.

An Locomotiven waren pro Meile Bahnlänge vorhanden:

im Jahre 1869 . . . $1,_{98}$ Locomotiven
„ „ 1868 . . . $1,_{96}$ „

und zwar in maximo bei der:

Nürnberg-Fürther (pro $0,_8$ Mln. = 5 Stück)	4 Stück	Niederschl.-Märkischen	$3,_{31}$ Stück
		Oberschlesischen	$3,_{31}$ „
Köln-Mindener	$4,_{61}$ „	Berlin-Potsd.-Magdeb.	$3,_{27}$ „
Saarbrücker	$3,_{94}$ „	Kaiser Ferd. Nordb.	$3,_{13}$ „
Bergisch-Märkischen	$3,_{73}$ „	Frankfurt-Hanauer	$3,_{11}$ „

gegen in minimo bei der

Tilsit-Insterburger	$0,_{70}$ Stück,	Turnau-Kralup-Prager	$0,_{87}$ Stück,
Schleswigschen	$0,_{74}$ „	Böhmischen Nordbahn	$0,_{93}$ „
Lemb.-Czernow.-Jassy	$0,_{74}$ „	Theissbahn	$0,_{93}$ „
Kronprinz Rudolf-B.	$0,_{75}$ „	Vorpommerschen	$0,_{96}$ „
I. Siebenbürger	$0,_{75}$ „	Ostpreuss. Südbahn	$0,_{96}$ „
Niederländ. Staats-E.	$0,_{85}$ „	Kais. Franz-Josef-Bahn	$0,_{975}$ „

Die Anschaffungskosten der Locomotiven sind von den Verwaltungen der Schleswigschen, Kaiser Franz-Josef-, Kronprinz Rudolf-, Lemberg-Czernowitz-Jassy, Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Bahnen nicht angegeben, für die übrigen Bahnen betragen dieselben zusammen 118 646 704 Thlr.

Im Jahre 1869 haben die Locomotiven 22 090 939 Meilen zurückgelegt. Hiervon die leer etc. durchlaufenen Meilen abgerechnet, ergeben . . . . 20 627 181 Nutzmeilen, im Jahre 1868 legten die Locomotiven
zurück 18 608 934 „
mithin im Jahre 1869 mehr 2 018 247 Nutzmeilen.

Zur Feuerung der Locomotiven wurden verbraucht und zwar: zum Anheizen 44 $960,_{803}$ Klafter Holz und 65 998 Bündel Reiser (bei der Grand Central Belge). Werden letztere das Stück mit $^1/_2$ Cbfss. auf Holz reducirt, so beträgt der Durchschnitts-

Verbrauch beim Anheizen pro Nutzmeile $0,_{237}$ Cbfss. gegen $0,_{23}$ Cbfss. im Vorjahre.

Wie in den Vorjahren wurde auch im Jahre 1869 hauptsächlich mit **Steinkohlen** gefeuert. Es wurden bei 13 716 968 Nutzmeilen 26 506 713 Ctr. brutto (d. h. incl. Anheizen, Stationiren und Leerfahrten) verbraucht, der Verbrauch pro Nutzmeile beträgt daher $193,_{23}$ Pfd. gegen $199,_{0}$ Pfd. im Vorjahre und zwar in maximo auf der

Brünn-Rossitzer	$419,_{67}$ Z.-Pfd.
Galizischen Carl-Ludwig-B. . . .	$318,_{75}$ „
Breslau-Schweidnitz-Freiburger .	$316,_{50}$ „
Böhmischen Westbahn	$304,_{25}$ „

gegen in minimo auf der

Altona-Kieler	$91,_{07}$ Z.-Pfd.
Mecklenburgischen	$100,_{37}$ „
Nassauischen	$101,_{51}$ „
Kirchheimer	$101,_{63}$ „

Den Netto-Verbrauch hat eine so grosse Anzahl Verwaltungen nicht notirt, dass hierüber Vergleichungen überhaupt nicht angestellt werden können.

Ausser den Steinkohlen sind noch verbraucht worden:

bei 335 291	Nutzmeilen . .	52 680 Klafter Holz
„ 47 584	„ . .	54 290 Ctr. Coaks,
„ 3 830 966	„ . .	7 906 532 Ctr. Steinkohlen und 425 996 „ Coaks,
„ 396 709	„ . .	313 175 „ Steinkohlen und 1 441 695 „ Braunkohlen,
„ 1 619 797	„ . .	6 645 630 „ Braunkohlen,
„ 318 478	„ . .	44 380 Centner und 60 307 Klafter Torf,
„ 159 161	„ . .	90 156 Ctr. Kohlen und 21 163 Klftr. Torf,
„ 10 556	„ . .	39 995 Ctr. Presstorf,
„ 64 823	„ . .	96 015 „ Press- u. Stichtorf,
„ 24 332	„ . .	28 997 „ Presstorf u. Steinkohlen,
„ 150 933	„ . .	130 405 „ Stichtorf und Kohlen.

Der Verbrauch pro **Achsmeile** betrug $4,_{957}$ Pfd. — gegen $4,_{946}$ Pfd. im Vorjahre und $5,_{38}$ Pfd. im Jahre 1867 — und zwar in maximo auf der

Böhmischen Nordbahn	$11,_{706}$ Z.-Pfd.,
Kirchheimer	$10,_{418}$ „
Brünn-Rossitzer	$10,_{076}$ „
Buschtêhrader	$9,_{493}$ „
Süd- Norddeutschen	$9,_{456}$ „
Böhmischen Westbahn	$8,_{551}$ „

gegen in minimo auf der

Berlin-Hamburger	$2,_{619}$ Z.-Pfd.,
Oesterreichischen südöstlichen L. .	$2,_{929}$ „
Altona-Kieler	$3,_{218}$ „
Taunus-Bahn	$3,_{287}$ „
Mecklenburgischen	$3,_{385}$ „
Hessischen Ludwigsbahn	$3,_{407}$ „

wobei jedoch diejenigen Bahnen, auf welchen mit Braunkohlen gefeuert ist, ausser Ansatz geblieben sind.

Gekostet hat das verbrauchte Brennmaterial

überhaupt	9 595 642 Thlr.,
pro Nutzmeile	$13,_{96}$ Sgr.,
„ Achsmeile	$3,_{98}$ Pf.

gegen $14,_{360}$ Sgr. pro Nutz- und $3,_{95}$ Pf. pro Achsmeile im Vorjahre.

Die Maximalkosten pro Nutzmeile betrugen bei der

Theissbahn	$38,_{73}$ Sgr.,	Niederschles. Zweigb.	$23,_{24}$ Sgr.,
Wien-Neu-Szönyer . .	$33,_{89}$ „	Kaiserin Elisabeth .	$21,_{63}$ „
I. Siebenbürger . . .	$31,_{49}$ „	Braunschweigischen .	$21,_{52}$ „
Fünfkirchen-Barcs'er .	$27,_{74}$ „	Lübeck-Büchener . .	$20,_{99}$ „
Mohacs-Fünfkirchener	$24,_{71}$ „	Galiz. Carl-Ludwig B.	$20,_{59}$ „

und die Minimalkosten bei der

Lüttich-Mastrichter . .	$5,_{22}$ Sgr.,	Hessischen Nordbahn	$6,_{86}$ Sgr.,
Grand Central Belge .	$5,_{87}$ „	Wilhelmsbahn . . .	$6,_{98}$ „
Graz-Köflacher . . .	$6,_{08}$ „	Niederländischen Staats-	$7,_{08}$ „
Greiz-Brunner	$6,_{09}$ „	Bergisch-Märkischen .	$7,_{16}$ „
Nassauischen	$6,_{66}$ „		

beziehungsweise pro Achsmeile in maximo bei der

Kirchheimer	$13,_{41}$ Pf.,	Theissbahn	$8,_{66}$ Pf.,
Kronprinz Rudolf-B. .	$10,_{50}$ „	I. Siebenbürger . . .	$8,_{55}$ „
Fünfkirchen-Barcser .	$10,_{07}$ „	Wien-Neu-Szönyer L. .	$8,_{29}$ „
Böhmischen Nordbahn	$9,_{17}$ „		

gegen in minimo bei der

Oberschlesischen . . .	$1,_{73}$ Pf.,	Köln-Mindener	$2,_{31}$ Pf.,
Wilhelmsbahn	$1,_{89}$ „	Sächsischen Staats-E. .	$2,_{36}$ „
Hessischen Nordbahn .	$2,_{08}$ „	Bergisch-Märkischen .	$2,_{39}$ „
Stargard-Posener . . .	$2,_{15}$ „	Graz-Köflacher . . .	$2,_{41}$ „

Die Reparaturkosten der Locomotiven betrugen $10,_{22}$ Sgr. pro Nutzmeile gegen $10,_{82}$ Sgr. im Vorjahre; ebenso ermässigten sich die Kosten des Schmierens und Putzens von $2,_{92}$ Sgr. im Jahre 1868 auf $2,_{864}$ Sgr. im Jahre 1869.

2) Personenwagen.

Ausser mehreren, den einzelnen Verbänden gehörenden Personenwagen, 39 Wagen der Pferdebahnen und einer unbedeutenden Anzahl für den gewöhnlichen Verkehr nicht in Betracht kommenden Wagen für Allerhöchste Herrschaften waren an Personenwagen ult. 1869 vorhanden:

8230 vierrädrige,
4421 sechsrädrige und
768 achträdrige,

zusammen 13 419 Personenwagen mit 32 795 Achsen, gegen
12 179 „ „ 30 335 „ im Vorjahre.

In 1869 mehr 1240 Personenwagen resp. 2460 Achsen.

Die Wagen enthalten Plätze:

I. Classe . . .	35 587
II. „ . . .	135 735
III. „ . . .	341 835
IV. „ . . .	64 511
zusammen	577 668 gegen
	524 428 im Jahre 1868,
mithin 1869 mehr	53 240 Plätze.

Pro **Meile** Bahnlänge waren vorhanden:

1869 . . $9,_{23}$ Achsen Personenwagen mit $162,_{536}$ Plätzen,
1868 . . $9,_{38}$ „ „ „ $162,_{18}$ „

Pro **Achse** kamen im Jahre 1869 $17,_{59}$, im Vorjahre $17,_{29}$ Plätze. In Folge dieser Veränderung war im Jahre 1869 eine grössere Anzahl Plätze pro Meile Bahnlänge vorhanden, als im Vorjahre, obgleich die Anzahl der Achsen eine relativ geringere ist.

Bei den einzelnen Bahnen hat die Anzahl Plätze in den Personenwagen pro Meile Bahnlänge betragen:

in maximo bei der		in minimo bei der	
Nürnberg-Fürther . . . . (1029 überhaupt)	$1286,_{25}$	Lemb.-Czernowitz-Jassy E.	$44,_{94}$
		Ungarischen Staats-E. . .	$46,_{73}$
Taunusbahn	$683,_{16}$	Mohacs-Fünfkirchener E. .	$51,_{24}$
Homburger	$496,_{26}$	Neustadt-Dürkheimer . .	$52,_{30}$
Berlin-Potsd.-Magdeburger	$390,_{94}$	Schleswigschen	$60,_{38}$
Main-Neckar-E. . . .	$367,_{83}$	Kroprinz Rudolf-Bahn . .	$70,_{48}$

Die Anschaffungskosten der Peronenwagen sind — wegen unvollständiger Nachrichten hierüber — nicht genau bekannt, nach den vorhandenen Notizen betragen dieselben 30 793 893 Thlr. gegen 28 476 874 Thlr. im Vorjahre.

In Folge des gestiegenen Verkehrs waren die Leistungen der Personenwagen nicht unerheblich grösser als im Vorjahre. Jede Achse legte durchschnittlich 4311 Meilen — gegen 4134 Meilen im Jahre 1868 — zurück. Die durchschnittlichen Leistungen **pro Achse** betrugen

in maximo auf der		in minimo auf der	
Ungarischen Staats-E.	7613 Meil.	Kaiser Franz-Josef B.	1372 Meil.
Schleswigschen . . .	6780 „	Brünn-Rossitzer . . .	1460 „
Lüttich-Mastrichter .	6705 „	Frankfurt-Hanauer .	1524 „
Wilhelmsbahn . . .	6435 „	I. Siebenbürger . . .	1712 „
Bergisch-Märkischen .	6075 „	Wien-Neu-Szönyer L.	1904 „

Die Ausnutzung der Wagen ist in Folge der grösseren Leistungen und, da pro Achse eine grössere Anzahl Plätze vorhanden war, geringer als im Vorjahre. Von den bewegten Plätzen der Personenwagen sind besetzt gewesen: im Jahre 1869 $25,_{93}$ Proc., im Vorjahre $26,_{05}$ Proc. und zwar

in maximo auf der		in minimo auf der	
Altona-Kieler . . .	$38,_{42}$ Proc.,	Pfälzischen Nordbahn	ca. 12 Proc.,
I. Siebenbürger . . .	$36,_{36}$ „	Zittau-Reichenberger	$16,_{77}$ „
Breslau-Schweidnitz-Freib.	$36,_{25}$ „	Fünfkirchen-Barcser .	$16,_{88}$ „
		Greiz-Brunner . . .	$18,_{66}$ „
Warschau-Wiener . .	$36,_{08}$ „	Warschau-Bromberger	$18,_{68}$ „
Theissbahn	$35,_{22}$ „	Taunusbahn	$18,_{74}$ „
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	$35,_{20}$ „	Friedrich-Franz-E. .	$18,_{79}$ „
		Kronprinz-Rudolf-B. .	$19,_{11}$ „
Nürnberg-Fürther . .	$35,_{15}$ „	Kaiser Franz-Josef-B.	$19,_{8}$ „

Mit den Leistungen pro Achse correspondirend ist die specifische Achsen-Frequenz von 40 310 Achsmeilen im Jahre 1868 auf 40 997 Achsmeilen im Jahre 1869 gestiegen und es betrug dieselbe

in maximo auf der		in minimo auf der	
Nürnb.-Fürther	211 049 Achsm., (168 839 überhaupt)	Brünn-Rossitzer	7008 Achsm.,
Taunusbahn	145 673 „	I. Siebenbürger	8686 „
Homburger	102 448 „	Tilsit-Insterburger	13 587 „
Berlin-Potsdam-Magdeburger	95 162 „	Mohacs-Fünfkirchener	13 983 „
Main-Neckar-E.	94 653 „	Lemberg-Czernowitz-Jassy E.	14 400 „
		Graz-Köflacher	15 545 „
		Kronprinz Rudolfb.	15 597 „

3) Gepäckwagen.

Von einer Anzahl Verwaltungen werden die Gepäckwagen von den Güterwagen nicht getrennt nachgewiesen. Ausser mehreren, den einzelnen Verbänden gehörenden, sowie 8 Wagen der Pferdebahnen sind als vorhanden notirt:

2225 vierrädrige,
833 sechsrädrige und
142 achträdrige

zusammen 3200 Stück mit 7517 Achsen, gegen
2821 „ „ 6652 „ im Vorj., mithin pro 1869
mehr 379 Stück resp. 865 Achsen.

Auf die Meile Bahnlänge kamen 2,115 Achsen. Soweit die Leistungen der Gepäck- von denen der Güterwagen getrennt sind, berechnen sich dieselben auf durchschnittlich 5416 Meilen pro Achse gegen 5528 Meilen im Vorjahre und zwar

in maximo auf der		in minimo auf der	
Pfälz. Ludwigsbahn	10207 Ml.,	Aussig-Teplitzer	1024 Ml.,
Neustadt-Dürkheimer	9977 „	Brünn-Rossitzer	2064 „
Glückstadt-Elmshorner	9934 „	Böhmischen Nordbahn	2221 „
Böhmischen Westbahn	9440 „	Neisse-Brieger	2272 „
Niederschlesisch-Märk.	9249 „	Kaiser Franz-Josef B.	2290 „

4) Lastwagen.

Im Jahre 1869 hat abermals eine erhebliche Vermehrung der Lastwagen stattgefunden. Es waren Ende 1869 vorhanden:

84 038 vierrädrige offene,
50 688 „ bedeckte,
3 581 sechsrädrige offene,
2 709 „ bedeckte,
1 255 achträdrige offene und
2 407 „ bedeckte

zusammen 144 678 Wagen mit 302 970 Achsen, gegen
129 661 „ „ 273 851 „ im Vorjahre.
1869 mehr 15 017 Wagen resp. 29 119 Achsen.

Ferner waren noch vorhanden: 775 Güter- und 87 Arbeitswagen der Pferdebahnen und 4604 Arbeitswagen der Locomotivbahnen.

Auf eine — d. h. jede — Meile Bahnlänge kamen durchschnittlich 84,83 Achsen, gegen 84,27 Achsen im Vorjahre, 83,13 Achsen im Jahre 1867, 81,83 Achsen im Jahre 1866 bez. 78,87 Achsen im Jahre 1865 und zwar:

in maximo bei der		in minimo bei der	
Saarbrücker	248,19 Achsen,	Greiz-Brunner	3,85 Achsen,
Bergisch-Märk.	237,90 „	Homburger	17,43 „
Aussig-Teplitzer	237,60 „	Schleswigschen	18,42 „
Köln-Mindener	227,78 „	Oldenburgischen	19,68 „

(Die Nürnberg-Fürther Bahn hat keinen Güterverkehr, zu Kohlentransporten hat dieselbe 3 Wagen angeschafft.)

Die Ladungsfähigkeit der vorstehend aufgeführten Wagen der Locomotivbahnen betrug überhaupt 26 769 723 Ctr. und pro Meile Bahnlänge 7496 Ctr. gegen 7303 Ctr. im Vorjahre.

Durchschnittlich hat jede Güterwagen-Achse 2181 Meilen gegen 2230 Meilen im Vorjahre zurückgelegt und zwar:

in maximo auf der		in minimo auf der	
Greiz-Brunner	4795 Ml.,	Aussig-Teplitzer	490 Ml.,
Oesterr. südöstlichen	3440 „	Kaiser Franz-Josef-B.	613 „
Löbau-Zittauer	3337 „	Böhmischen Nordbahn	636 „
Oesterreichischen nördl.	3191 „	Brünn-Rossitzer	652 „
Vorpommerschen L.	3114 „	Homburger	671 „
Lemb.-Czernow.-Jassy E.	3098 „	Niederländ. Staats-E.	833 „
Oberschlesischen	3088 „	Kronprinz-Rudolfbahn	863 „
Bayerischen Ostbahn	3056 „	Graz-Köflacher	903 „
Stargard-Posener	3010 „		

Die Güterwagen waren durchschnittlich belastet mit 34,26 Centnern = 38,77 Proc. ihrer Ladefähigkeit. Dieses nicht ungünstige Resultat wurde bei nachstehend aufgeführten Bahnen überschritten, bei welchen jede Achse durchschnittlich belastet war, auf der

Aussig-Teplitzer	mit 56,60 Ctrn.	= 56,60	Proc. der Ladefähigkeit,
Saarbrücker	„ 51,90 „	= 60,32	„ „ „
Kaiserin Elisabeth-Bahn	„ 49,32 „	= 50,33	„ „ „
Buschtêhrader	„ 49,3 „	= 52,0	„ „ „
Oesterreichischen Südbahn	„ 49,12 „	= 49,35	„ „ „
Bergisch-Märkischen	„ 47,27 „	= 54,66	„ „ „
Ungarischen Staatsb.	„ 46,59 „	= 46,59	„ „ „
Böhmischen Westbahn	„ 46,37 „	= 46,37	„ „ „
Rheinischen	„ 45,72 „	= 48,13	„ „ „
Nassauischen	„ 45,72 „	= 45,93	„ „ „
Brünn-Rossitzer	„ 44,12 „	= 47,06	„ „ „
Bresl.-Schweidn.-Freiburg.	„ 42,26 „	= 48,58	„ „ „
I. Siebenbürger	„ 42,18 „	= 42,18	„ „ „
Bayerischen Ostbahn	„ 41,74 „	= 41,74	„ „ „
Graz-Köflacher	„ 41,7 „	= 44,9	„ „ „
Wien-Neu-Szönyer L.	„ 41,13 „	= 47,37	„ „ „
Köln-Mindener	„ 40,64 „	= 51,68	„ „ „
Oberschlesischen	„ 40,40 „	= 48,58	„ „ „
Warschau-Wiener	„ 40,05 „	= 47,66	„ „ „
Pfälz. Maximiliansb.	mit ca. 40 „	= ca. 60	„ „ „

dagegen betrug die geringste Ausnutzung der Wagen auf der

Greiz-Brunner	12,24 Ctr.	= 24,48	Proc. der Ladefähigkeit,
Zittau-Reichenberger	18,67 „	= 26,02	„ „ „
Löbau-Zittauer	19,02 „	= 25,25	„ „ „
Taunusbahn	19,31 „	= 22,79	„ „ „

Die specifische Achsen-Frequenz war geringer als im Jahre 1868, sie betrug 189 103 Achsmeilen pro Meile Bahnlänge, gegen 197 052 Achsmeilen im Vorjahre und zwar

in maximo auf der		in minimo auf der	
Kais. Ferd. Nordb.	510288 Achsm.	Homburger	12493 Achsm.
Oberschlesischen	464802 „	Kirchheimer	12541 „
Köln-Mindener	435271 „	Tilsit-Insterburger	17932 „
Sächs. Staats-E.	403944 „	Pfälzischen Nordb.	19986 „
Niederschl.-Märk.	388227 „	Kronprinz Rudolfsb.	23764 „
Oesterr. nördl.	368844 „	Lüttich-Mastrichter	26108 „
Berlin-Potsdam-Magdeburger	357879 „	Glückstadt-Elmshorner	26501 „
Oesterr. südöstl.	352185 „	Neust.-Dürkheimer	26700 „
Braunschweig.	315008 „	Friedrich-Franz-E.	28223 „
Pfälz. Ludwigsb.	308007 „	Ostpreuss. Südbahn	28757 „
Magdeb.-Leipziger	302860 „		

Die Anschaffungskosten der Gepäck-, Güter- und Arbeitswagen betragen — soweit die Statistik Nachrichten hierüber enthält — 145 810 493 Thlr. gegen 135 469 439 Thlr. im Vorjahre.

5) An sonstigen Transportmitteln

sind noch vorhanden: 94 Stations-, 136 Bahnwagen, 272 Postwagen, 431 Bahnmeisterwagen, 11 Kranken-, 10 Umlade- und 3 Torfwagen, 4 stehende Maschinen, 11 Dampfschiffe, 5 Schalden, 2 Ausgleichungswagen, 11 Hilfswagen, 12 Bergbremsen, 6 Brems- und 9 Hilfswagen, 1 Dampf-Draisine, 1 Revisionswagen, 343 Schneepflüge und 459 Draisinen. Die Anschaffungskosten derselben sind auf rund 1 300 000 Thlr. anzunehmen.

Die Gesammt-Achsen-Frequenz betrug im Jahre 1869 867 508 726 Achsmeilen überhaupt und 248 925 Achsmeilen pro Meile Bahnlänge, gegen 256 521 Achsmeilen im Vorjahre, resp. 238 942 Achsm. im Jahre 1867. Sie umfasste:

in maximo bei der		in minimo bei der	
Kais. Ferd. Nordb.	583821 Achsm.	Tilsit-Insterburger	40198 Achsm.
Köln-Mindener	548234 „	Kronpr. Rudolf-B.	45171 „
Oberschlesischen	530273 „	Kirchheimer	54098 „
Berlin-Potsdam-Magdeburger	479560 „	Glückstadt-Elmshorner	55611 „
Niederschl.-Märk.	478356 „	Friedrich-Franz-E.	59582 „
Sächs. Staats-E.	474653 „		

Das Schmieren und Reinigen der Wagen kostete im Jahre 1869 0,405 Pf. pro Achsmeile, gegen 0,42 Pf. im Vorjahre. Dagegen sind aber die Reparaturkosten von 3,354 Pf. pro Achsmeile im Jahre 1868 auf 3,46 Pf. pro Achsmeile im Jahre 1869 gestiegen.

Die Wagenmiethe konnte von den Verwaltungen der Berlin-Stettiner, Taunusbahn, Ungarischen Staats-E. und der Oesterr. Staats-E.-G. nicht angegeben werden, dieselbe ist für die Linien der übrigen Verwaltungen auf rund 8 000 000 Thlr. in Einnahme wie in Ausgabe anzunehmen.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Norddeutsche Correspondenz.

(Gesetzentwurf, betr. Geldbedarf für die Elsass-Lothringischen E. Gesetz, betr. Gotthardbahn. Wagenmangel. Werrabahn. Preussische Ostbahn. Leipzig-Zeitzer E. Saal-Unstrutbahn. Schmalkalden-Wernshausen. Osnabrück-Quakenbrück. Oberlausitzer E. Vorarlberger E. Breslau-Schweidnitz-Freiburger E. Grosse Berliner Pferdebahn-Ges.)

Ein dem Bundesrathe unterbreiteter Entwurf eines Gesetzes, betreffend den ausserordentlichen Geldbedarf für die Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, lautet in einem einzigen Paragraph: Dem Reichskanzler werden aus den bereitesten Mitteln der von Frankreich zu zahlenden Kriegskosten-Entschädigung für die Ausrüstung der Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen mit Betriebsmitteln, für die zur Sicherheit des Betriebs nothwendige Instandsetzung dieser Bahnen, für Erweiterung der Bahnhofs- und Werkstatts-Anlagen, so wie für Ergänzung und Erweiterung der elektro-magnetischen Apparate eilf Millionen vierhundertvierzigtausend Thaler, einschliesslich der durch das Reichsgesetz vom 14. Juni 1871 vorschussweise bewilligten fünf Millionen Thaler, zur Verfügung gestellt.

In den Motiven wird hervorgehoben, dass der Reichskanzler bereits durch Gesetz vom 14. Juni d. J. ermächtigt wurde, den Bedarf für die Ausrüstung der durch den Friedensvertrag an Deutschland abgegebenen Eisenbahnen in Elsass-Lothringen mit Betriebsmitteln bis auf Höhe von fünf Millionen Thalern aus den bereitesten Mitteln der von Frankreich zu zahlenden Kriegskosten-Entschädigung vorschussweise zu bestreiten. Es haben zur Deckung des Bedarfs an Betriebsmitteln indessen bereits 8 396 000 Thlr. aufgewendet werden müssen, und die durch den bisherigen Betrieb gewonnenen Erfahrungen lassen es schon jetzt als unzweifelhaft erscheinen, dass die Beschaffung weiterer Betriebsmittel für die Anforderung des Verkehrs unerlässlich ist, wozu ein Aufwand von 10 000 000 Thalern erforderlich sein würde, nämlich für 28 Locomotiven, 50 Personenwagen, 86 Gepäckwagen, 253 bedeckte Güterwagen, 770 offene Wagen, so dass der Fahrpark alsdann bestehen würde aus 205 Locomotiven, 486 Personenwagen, 100 Gepäckwagen, 1003 bedeckten und 6304 offenen Güterwagen. Um die Eisenbahnen in Elsass-Lothringen in einen betriebssicheren, den Vorschriften des Deutschen Bahnpolizei-Reglements entsprechenden Zustand zu setzen, sind ausserdem verschiedene Aenderungen in den Bauwerken, sowie sonstige neue Einrichtungen nothwendig, für welche die Kosten auf 378 000 Thlr. veranschlagt sind. Ferner ist die Erweiterung verschiedener Bahnhofs- und Werkstatts-Anlagen ein unabweisbares Bedürfniss, insbesondere auf Bahnhof Strassburg eine Verlängerung der Rangirgeleise, sowie die Herstellung zweier Locomotivschuppen etc. Die Kosten für diese Anlagen sind auf ca. 152 000 Thlr. berechnet.

Das Gesetz, betreffend die St. Gotthard-Eisenbahn vom 2. November 1871 lautet wie folgt:

§ 1. Der Kaiser wird ermächtigt, dem zwischen Italien und der Schweiz am 15. October 1869 über die Herstellung und Subventionirung der Gotthardbahn abgeschlossenen Staatsvertrage beizutreten und dem Unternehmen eine nach Maassgabe des Art. 17 des Vertrages zahlbare Subvention in Höhe von zwanzig Millionen Francs, einschliesslich der von Deutschen Regierungen und Eisenbahngesellschaften zu erwartenden Zuschüsse, zuzusichern.

§ 2. Das Bundesgesetz vom 31. Mai 1870, betreffend die St. Gotthard-Eisenbahn (Bundesgesetzbl. S. 312) tritt ausser Wirksamkeit.

Der Handelsminister hat, angeregt durch vielfache dringende Klagen, welche aus den Rheinisch-Westfälischen Industriebezirken über den Wagenmangel auf den Eisenbahnen erhoben werden, einen Commissar nach den betreffenden Bezirken abgeordnet mit dem Auftrage, die Verhältnisse einer eingehenden Prüfung zu unterziehen und nach Benehmen mit den betreffenden Verwaltungen die etwa erforderlichen Anordnungen sofort einzuleiten.

Wie uns aus guter Quelle mitgetheilt wird, ist die uns zugegangene Mittheilung in No. 44 vom 3. dieses Monats über das Verhältniss der Werrabahn zur Thüringer Bahn nicht ganz genau. Der Verwaltungsrath der ersteren hat vielmehr in der betreffenden Generalversammlung durch seinen Referenten seine Ansicht dahin ausgesprochen, dass zwar die Fortsetzung des bezüglichen Vertrages auf die Dauer sich nicht zu empfehlen scheint, weil im Laufe der Zeit durch neue Bahnen und sonst veränderte Umstände die Sachlage leicht eine ganz andere werden könnte, dass aber gegenwärtig die Fortdauer des bisherigen Betriebsvertrages bei der legalen und umsichtigen Behandlung der bezüglichen Geschäfte durch die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft den Interessen der Werrabahn nur entsprechen kann. Nach den früheren Verhandlungen hatte die Generalversammlung im Jahre 1871 einen Beschluss darüber zu fassen, ob der bezügliche Vertrag jetzt gekündigt werden sollte oder nicht, und es hatte der von der Generalversammlung angenommene Antrag nur den Zweck, die bisherige Zuständigkeit der Generalversammlung über diesen Gegenstand auf den Verwaltungsrath zu übertragen.

Nach Bekanntmachung der Königl. Direction der Ostbahn (siehe Seite 936) findet die Eröffnung des Betriebes

a) auf der circa. 7 Meilen langen Strecke Flatow-Conitz der Schneidemühl-Dirschauer Eisenbahn den 15. November cr.,

b) auf der circa $7^1/_2$ Meilen langen Strecke Thorn-Jablonowo der Thorn-Insterburger Eisenbahn den 20. November cr.

statt. — Die Betriebs-Eröffnung der ca. 8 Meilen langen Strecke Gerdauen-Rothfliess der Thorn-Insterburger Eisenbahn wird voraussichtlich ebenfalls noch in der letzten Hälfte des Monats November cr. stattfinden.

Am 11. November fand der erste Spatenstich zum Bau der Leipzig-Pegau-Zeitzer Eisenbahn in der Nähe von Station Plagwitz statt. Die Vollendung des Baues und die Eröffnung des Betriebs wird voraussichtlich im October des nächsten Jahres stattfinden können.

Am 7. d. M. fand in Cölleda die constituirende Generalversammlung der Actionäre der Saal-Unstrut-Eisenbahn statt. Die Gesellschaft constituirte sich formell und nahm den Nachweis entgegen, dass das Actiencapital voll gezeichnet ist. Hieran schloss sich ein Vortrag des bisherigen Vorsitzenden des provisorischen Verwaltungsraths, Landrath v. Werthern, über die Entwickelung des Unternehmens bis zu seiner endlichen jetzt erfolgten Sicherung und ein von ihm denjenigen Persönlichkeiten, die sich um dasselbe durch ihre Thätigkeit besondere Verdienste erworben hatten, abgestatteter Dank, sowie die Bitte um Gutheissung aller vom bisherigen provisorischen Verwaltungsrathe getroffenen Maassregeln und Uebernahme derselben durch die Gesellschaft. Die Versammlung nahm sämmtliche Anträge einstimmig an. Aus der Mitte der Actionäre wurde schliesslich noch der Antrag gestellt, den Aufsichtsrath zu bevollmächtigen, schon während des Baues der Bahn einleitende Schritte zu thun, um die Weiterführung derselben über Mühlhausen, Eschwege nach Cassel zum Anschluss an die nach dort zu leitende Strecke Brilon-Cassel zu sichern. Der Antrag fand einstimmige Annahme.

Wie das „Frkf. J." mittheilt, ist durch Erlass des Ministers für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten vom 14. October der Stadt Schmalkalden zu den Kosten einer breitspurigen Eisenbahn nach Wernshausen ein Staatszuschuss von 50 000 Thlr. unter einigen den Betrieb der Bahn betreffenden Bedingungen bewilligt worden.

Auf der Osnabrück-Quakenbrücker Bahn sind unter Leitung des Oberbauraths Buresch von Oldenburg die Vermessungsarbeiten begonnen worden.

Die Subscription auf die zur Zeichnung aufgelegten 3 600 000 Thlr. 5%iger Stamm-Prioritäten der Oberlausitzer (Kohlfurt-Falkenberger) Eisenbahn hat ein sehr günstiges Resultat ergeben, welches eine beträchtliche Reduction der Zeichnungen nothwendig macht. Einer officiellen Mittheilung zufolge wird die Reduction in der Weise erfolgen, dass Zeichnungen bis zu 1000 Thlr. incl. voll berücksichtigt, auf Zeichnungen von 1200—2000 Thlr. incl. je 1000 Thlr. gewährt und alle über 2000 Thlr. hinausgehenden Zeichnungen auf 46% reducirt werden. Die Abnahme der Interimsscheine hat in der Zeit vom 20. bis 30. d. M. bei den Zeichnungsstellen zu geschehen.

Die Subscription auf die in Berlin zur Zeichnung aufgelegten fünfprocentigen Prioritätsobligationen der Vorarlberger Eisenbahn hat ebenfalls ein sehr günstiges Resultat ergeben, indem statt der aufgelegten 30 000 Stück Actien im Gesammtbetrage von 6 000 000 fl., 589 271 fl. = 117 854 200 Oesterr. Währung Silber subscribirt worden sind. Die Repartition der Zeichnungen ist wie folgt vorgenommen worden: 1) Auf die Zeichnungen á 1 und 2 Stück können Actien überhaupt nicht zugetheilt werden. 2) Auf Zeichnungen à Stück 3 bis 19 einschliesslich wird je Eine Actie zugetheilt. 3) Auf Zeichnungen à Stück 20 bis 499 einschliesslich werden 5% des subscribirten Betrages, auf Zeichnungen à Stück 500 und mehr 4% des subscribirten Betrages in der Art zugetheilt, dass in beiden Fällen für überschiessende Fractionen über eine halbe Actie volle Actien gewährt werden, während Fractionen von einer halben Actie und darunter nicht berücksichtigt werden.

In der am 10. d. M. abgehaltenen ausserordentlichen General-Versammlung der Actionäre der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn wurden alle Anträge der Verwaltung in Betreff der Ausdehnung des Bahnnetzes angenommen und da der Handelsminister der Gesellschaft bereits bestimmte Zusicherungen in Bezug auf die Concessionirung der neuen Linien ertheilt hat, so wird deren Ausführung nunmehr energisch in die Hand genommen werden. Für die Zukunft der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn ist die projectirte Ausdehnung von der grössten Wichtigkeit. Aus einer Localbahn, welche die Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn bisher war, wird sie eine internationale Linie, die selbstständig den Verkehr zweier grosser Handelsstädte, Breslau und Stettin, vermittelnd dasteht, die in dem Freiburger Kohlenbecken ihre gesicherte Basis hat und eine grossen See-Handelsstadt berührt. Allerdings haben strategische Rücksichten es nothwendig erscheinen lassen, das ursprüngliche Project in der Art zu verändern, dass die Linie über Küstrin geführt wurde, den Interessen der Gesellschaft ist hierfür volle Entschädigung in der Concessionirung der Linie Breslau-Raudten gewährt worden, durch welche die Verbindung von Breslau mit Berlin sowohl, wie mit Stettin erheblich abgekürzt wird.

Eine „Grosse Berliner Pferdebahn-Gesellschaft" hat sich am 7. d. M. in Berlin constituirt. Der Zweck ist, Berlin mit einem System von Pferdebahnen zu versehen, durch welche alle Orte der näheren Umgebung und der verschiedenen Stadttheile mit einander in Verbindung gebracht werden sollen. Das Capital der Gesellschaft ist auf 2 Millionen Thlr. normirt, doch sollen von demselben zunächst

nur 500 000 Thlr. zur Emission gelangen. Der Aufsichtsrath der neuen Gesellschaft wird durch folgende Herren gebildet werden: Consul Kreissmann, Stadtrath Duncker, Geheimer Kanzleirath Kurs, Dr. Ebers, Dr. Dittmann und Banquier Jos. Pinkuss. Das technische Bureau der Gesellschaft befindet sich Unter den Linden 16 und hat die Vorarbeiten bereits seit Wochen begonnen. Man beabsichtigt zunächst mit dem Bau der concessionirten Linien Berlin-Gesundbrunnen, Berlin-Pankow, Berlin-Moabit und Berlin-Schöneberg vorzugehen. Es wird sich zunächst darum handeln, die einzelnen Strecken in Gemeinschaft mit den betreffenden competenten Behörden zu bereisen, um an Ort und Stelle diejenigen Punkte festzustellen, welche bei Ausführung des Baues in öffentlichem und sicherheitspolizeilichem Interesse beachtet werden müssen. Es werden alle erforderlichen Pläne und Anschläge im Laufe dieses Winters so weit vorbereitet werden, dass sofort mit Anfang des nächsten Jahres an allen Punkten mit dem Bau begonnen werden kann.

○ Aus Bayern. (Eisenbahnbauten in Bayern. Lechfeldbahn. Donauthalbahn Regensburg-Ingolstadt.) München, den 6. November 1871. Der Stand der im Bau befindlichen oder erst in Angriff zu nehmenden Bayerischen Staatsbahnlinien ist folgender: Die Bahn von Gemünden an die Landesgrenze in der Richtung gegen Elm ist der Vollendung nahe und wird bis nächsten Sommer eröffnet werden. Auf der Linie von Donauwörth nach Regensburg ist die Grunderwerbung theils vollendet, theils im Gange und vorbereitet. Mehrere Arbeitsloose sind bereits vergeben oder zur Veraccordirung reif. An mehreren Stellen sind die Erdarbeiten schon in Angriff genommen. Die Bahnhofanlage wird zu Gunsten Ingolstadts entschieden werden. Auf der Nürnberg-Hersbruck-Bayreuther Bahn ist die Linie grösstentheils festgestellt, auch hier haben an einzelnen Stellen die Erdarbeiten begonnen. Die Grunderwerbung ist in mehreren Bezirken vollendet. Der Bahnbau wird während des Winters gefördert und im nächsten Frühjahr im vollen Umfange aufgenommen werden. An mehreren Tunnels haben die Schachtungen begonnen. — Die München-Landsberg-Buchloer Bahn ist vollauf im Bau und sind bereits 60% des Unterbaues hergestellt. Die Eröffnung ist bis 1. Juli 1873 vorgesehen. Der Grunderwerb auf der Buchloe-Memminger Bahn ist grösstentheils auf gütlichem Wege beendet und sind bereits die Hauptobjecte in Ausführung begriffen. Für die Linie Ebenhausen-Meiningen, welche gleichfalls festgestellt ist, werden die Bauvorbereitungen getroffen.

An der Siegelsdorf-Langenzenner Vicinalbahn gehen die Hochbauten dem Ende entgegen und erfolgt deren Eröffnung im nächsten Frühjahre. Täglich werden 3 Züge verkehren. Die Fahrdauer beträgt 10 Minuten; die Fahrpreise: 12 kr., 9 kr. und 6 kr. Für die Vicinalbahn von Georgensgmünd nach Spalt geschahen die Grunderwerbungen in diesem Sommer. Die Erdarbeiten sind im Gange. Die Eröffnung geht im nächsten Sommer vor sich. Die Fahrzeit wird 15 Minuten währen. — Die Schwaben-Erdinger Vicinalbahn ist vollauf im Bau. Die Vicinalbahn von Rothenburg nach Steinach und von Holzkirchen nach Tölz sind in der Detailprojectirung begriffen und werden Grunderwerb und Bau im nächsten Jahre beginnen. Zur Detailprojectirung der Vicinalbahn von Immenstadt nach Sonthofen wird in Bälde geschritten.

Die Lechfeldbahn von Schwabmünchen nach Kaufering 5,3 Stunden lang, soll bis zum 1. April 1873 fahrbar hergestellt werden. Diese Linie mündet in den auf das linke Lechufer für Kaufering zu erbauenden Bahnhof ein, von wo aus die Zweigbahn nach Landsberg fortgesetzt wird, deren Bau gleichfalls bald in Angriff genommen wird. Auch das Project einer von der Donauthalbahn nach Kelheim abzweigenden Verbindungsbahn ist aufgetaucht.

Die Staatsregierung hat die möglichen Linien der Donauthalbahnstrecke von Regensburg nach Saal nach dem Grundsatze, dass jene Linie zwischen 2 gegebenen Punkten, vom technischen Standpunkte aus als die beste zu erachten sei, bei welcher die Summe der Bau- und der capitalisirten Betriebskosten ein Minimum wird, einer genauen Untersuchung unterworfen, um für die Beurtheilung jeder einzelnen Richtung möglichst vollkommen und verlässige Anhaltspunkte zu gewinnen. Auf Grund wiederholter technischer Prüfungen und Erhebungen wurde die Bahnlinie derart festgestellt, dass dieselbe die Donau zwischen Prüfening und Sinzing und zwischen Prikam und Allkofen zweimal zu überschreiten hat. Die Kosten der Bewältigung der ungebundenen und gebundenen Erde (Gesteine), die Erd- und Dammarbeiten sammt Flusskorrektionen auf der Strecke von Regensburg über Irating nach Abbach würden eine Verausgabung von 1 900 000 fl. erreichen, ein Aufwand, der in Anbetracht des die ganze Strecke von Regensburg nach Ingolstadt umfassenden Aufwandes an Erdarbeiten von 2 090 000 fl. enorm hoch sich dargestellt hätte. Die Kosten für die 2 nöthig werdenden Donaubrücken belaufen sich auf 1 Million fl., die Kunstbauten auf der ganzen Strecke Ingolstadt-Regensburg 2 350 000 fl.

Wiener Briefe.

♂ Wien, am 14. November. (Vom Eisenbahn-Actienmarkte. Vorarberger Eisenbahn Eisenbahn-Coferenz, betr. Allgemeines Betriebsreglement. Das Ungar. Eisenbahngeschäft. Eisenbahnbauten. Die Oesterr. Staatsbahn u. die Rumänischen Bahnen. Turnau-Kralup-Prager E. Buschtěhrader E. Dux-Bodenbacher E. Arlbergbahn. Kaiserin Elisabethbahn. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Bahn.)

Die Schwankungen an der Börse sind ebenso sonderbar wie alles in Oesterreich. Man weiss nicht mehr, wann Hausse oder Baisse sein soll. Die ganze Welt meinte, dass der Sturz Hohenwarth's ungewöhnliche Hausse und der Fall Beust's ungewöhnliche Baisse bringen wird; allein es kam anders. Hohenwarth's Abdankung belebte nicht sehr die Course und Beust's Entlassung brachte auch keine bedeutende Baisse. Deutsches Kapital nimmt die massenhaft aufgestapelten Obligationen unserer jungen Bahnen auf, Deutsches Geld ist es, welches die neuesten Emissionen der Actien halb- und noch gar nicht gebauter Bahnen ermöglicht. Das geht so weit, dass wir in diesem Augenblicke zwei öffentliche Subscriptionen auf Oesterreichische Actien in Deutschland sich vollziehen sehen, bei denen Oesterreich ganz übergangen wird. An demselben Tage, als die Creditanstalt ihre Vorarlberger Bahn-Actien in Darmstadt, Berlin und Frankfurt auflegt, wendet sich die Filiale der Unionbank an Leipzig, Dresden, Berlin und Zwickau mit ihren Komotauer Eisenbahnwerthen. Ferdinandsnordbahn stiegen auf 2135, Kaiser Franz-Josefsbahn 211, Oesterr. Nordwestbahn 223, Staatsbahn 394, Südbahn 198, Carl-Ludwig-Bahn 260, Lemberg-Czernowitz 169. Die stärksten Umsätze fanden in den eben erst an der Berliner Börse eingeführten Actien der Kaschau-Oderberger Bahn und in jenen der Ungarischen Ostbahn statt. Erstere gewannen einen Avance von 6 fl., letztere $4^1/_4$ fl.

Ueber die weitern Vorgänge auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens stehen uns folgende Notizen zu Gebote:

Die Vorarlberger Bahn, deren Actien so eben durch die Zeichnung an Deutschen und Schweizer Plätzen unter den Auspicien der Wiener Creditanstalt placirt wurden, ist in ihrem Baue bereits so weit vorgeschritten, dass die Eröffnung der Hauptlinie von Bludenz über Bregenz bis zur Reichsgrenze schon im März k. J. stattfinden dürfte. Gleichzeitig soll auch die Strecke Bregenz-Lindau dem Betriebe übergeben werden. Nachdem diese Hauptlinie über St. Margarethen und Buchs mit der Schweizer Bahn von Chur nach Rorschach in Verbindung tritt, überdies der Bau der Arlberg-Bahn von Bludenz nach Innsbruck so gut wie gesichert ist, so ist die grosse Bedeutung der Vorarlberger Bahn als bisher einzige Schienenverbindung zwischen der Schweiz und dem ganzen nordöstlichen und südöstlichen Europa nicht zu verkennen.

Am 10. d. M. fand auf Veranlassung des k. k. Handelsministeriums am Nordbahnhofe eine Conferenz der sämmtlichen Oesterreichischen Bahnverwaltungen statt. Dieselben hatten sich nämlich bekanntlich seinerzeit mit dem Gesuche an das k. k. Ministerium gewendet, das Norddeutsche Bundes-Betriebs-Reglement mit einigen nicht wesentlichen, für Oesterreich aber nöthigen Abänderungen auch für die Oesterreichischen Bahnen einführen zu wollen. Die Transport-Enquête berieth auf derselben Grundlage ein neues Betriebs-Reglement, wobei aber viele Aenderungen und Zusätze vorgenommen wurden. Das k. k. Handelsministerium hatte nun die Oesterreichischen Eisenbahnverwaltungen aufgefordert, sich gegenüber diesen von der Transport-Enquête gewünschten Aenderungen zu äussern. Nach längerer Debatte einigten sich sämmtliche Oesterr. Bahnverwaltungen zu dem Beschlusse, ihre frühere Eingabe dahin zu modificiren, dass dieselben sich bereit erklären, das Norddeutsche Bundes-Betriebs-Reglement, mit den von der zweiten Section der Transport-Enquête daran vorgenommenen Aenderungen und sämmtlichen von der Transport-Enquête in ihrer Plenar-Versammlung dazu beschlossenen Amendements- und Zusatz-Anträgen, anzunehmen und auf ihren Linien einzuführen, sobald das k. k. Ministerium dies genehmigen wird.

Bei dem in vergangener Woche zwischen der Ungarischen Regierung und einem grossen Consortium, der Creditanstalt, Ungar. Creditbank, Rothschild und Wodianer mit ihren auswärtigen Freunden, so dann Anglo-Union und Oesterr. Allgem. Bank, an dessen Spitze die Credit-Anstalt steht prälimitirten Vertrage, welcher unsere Börse in nicht geringe Aufregung versetzt hat, handelt es sich um nichts weniger, als um den Ausbau eines grossen Ungar. Staatsbahnnetzes, welches in seinen Haupttracen als mächtiger Concurrent für viele der wichtigsten Linien des bisherigen Ungar. Eisenbahn-Systems erscheint.

In erster Linie scheint unstreitig die Linie Semlin-Ofen-Wien zu stehen, mit welcher die Ungar. Regierung ihr lange angestrebtes Ziel, Brechung des Monopols und präponderirenden Einflusses der Staats- und Südbahn, zur Thatsache werden lässt. Im Einklange damit steht die Herstellung der Linie Essegg-Sissek-Karlstadt-Fiume. Indem die Vollendung der bereits seit zwei Jahren aus dem Ertrage des Eisenbahn-Anlehens in Bau gesetzten Linien Karlstadt-Fiume in die neue Combination einbezogen wird, verwerthet die Regierung den darauf verwendeten Theil des Eisenbahn-Anlehens und schafft die Vorbedingungen für die mögliche Concentrirung der Linie Essegg-Fiume in Einer Hand. Ueber den Modus der Ausführung verlautet, dass jährlich wenigstens 25 Meilen dem Betriebe übergeben werden müssen; dieser Bedingung kann die Creditanstalt nur durch den Umstand gerecht werden, dass sie durch ihre Connivenz mit der Alföldbahn und Ungar. Westbahn im Besitze des grössten Theils der General-Tracirungen ist und ohne Zeitverlust die Detail-Arbeiten beginnen kann.

Indess nachdem Lonyay an Stelle Andrassys tritt, so dürfte der ganze Plan vielleicht ins Wasser fallen, denn Lonyay bezeichnet denselben als nachtheilig für Ungarn.

Die gegenwärtigen Verhältnisse sind dem Eisenbahnbau keineswegs günstig, da einerseits die vorgeschrittene Jahreszeit, andererseits der hohe Arbeitslohn störend dazwischen treten. Gleichwohl wird trotz dieser Hindernisse sowohl diesseits wie jenseits der Leitha der Eisenbahnbau mit allen Mitteln gefördert, so dass noch vor Ablauf dieses Jahres nicht weniger als 200 Meilen Bahnen dem öffentlichen Verkehr übergeben werden können. Man kann es auch nur billigen, dass hierbei zunächst jene Linien berücksichtigt werden, deren Vollendung im Hinblick auf ihre Anschlüsse eine wesentliche Ergänzung des allgemeinen Eisenbahnnetzes bedeutet. Da ist die Ungarische Nordostbahn, welche soeben die Theilstrecke Szerencz-S.-A.-Ujhely eröffnet hat, an welche sich nordwärts die gleichzeitig eröffnete Strecke Mihaly-Homonna der Ungar.-Galizischen Eisenbahn-Verbindung anschliesst, deren Ausbau rasch gefördert wird, was um so befriedigender ist, da dadurch die directe Verbindung mit der Theissbahn, der Kaschau-Oderberger und Ungarischen Nordbahn, sowie mit der Karl-Ludwigsbahn hergestellt wird, wodurch der Verkehr ungemein erleichtert werden dürfte. Das Gleiche gilt von der Kaschau-Oderberger Bahn, welche noch heuer eröffnet werden soll. An dem Bau dieser Bahn sind gegenwärtig nicht weniger als 24 000 Arbeiter beschäftigt. Der Verkehr auf dieser Bahn dürfte sich sehr lebhaft gestalten, da Massentransporte von Erz, Kohlen, Holz und Getreide in sicherer Aussicht stehen, und unter Anderem mit der Eröffnung der Bahn auch der Preussischen Kohle der Weg nach Ungarn möglich ist. Auch an der Donau-Draubahn wird mit Eifer gearbeitet und herrscht zwischen den einzelnen Sectionen ein wahrer Wetteifer.

Wie man vernimmt, hat sich die Oesterr. Staatsbahn mit dem Consortium Bleichröder ins Einvernehmen gesetzt, um mit demselben gemeinschaftlich den Ausbau der Rumänischen Bahnen in die Hand zunehmen. Die Staatsbahn steht mit der Linie Temesvar-Basiasch der Wallachei sowohl als Serbien gegenüber und kann sich durch Zweigbahnen ebenso leicht den Anschluss an die Serbischen, als an die Wallachischen Bahnen sichern, weshalb sie denn auch ein grosses Interesse daran hat, dass die Rumänischen Bahnen, die in ihrer Anlage durch Dr. Strousberg gründlich verdorben wurden, ganz ausgebaut werden. Seitens der Preussischen Regierung wird das Geschäft sehr protegirt.

Da die technisch-polizeiliche Prüfung der Theilstrecke Neratowitz-Cakowitz der Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn befriedigende Resultate lieferte, so hat das k. k. Handelsministerium unterm 22. October 1871 die Betriebseröffnung für den Frachtenverkehr auf derselben bewilligt. — Derselben Bahnverwaltung ist unterm 16. October 1871 die Bewilligung zur Eröffnung des Betriebes auf der Schleppbahn zur Schöller'schen Zuckerfabrik in Cakowitz ertheilt.

Die Theilstrecke Priesen-Schlackenwerth der Buschthêrader Eisenbahn mit den Stationen Tuschmitz, Kaaden-Brunnersdorf, Klösterle, Pürstein, Weikwitz und Schlackenwerth wird mit dem 10. December für den Frachtenverkehr eröffnet.

Die Dux-Bodenbacher Eisenbahn beginnt noch im Laufe dieses Jahres mit dem Baue der neuconcessionirten, von der Hauptbahn abzweigenden Ossegg-Komotauer Bahn. Die Arbeiten des Unterbaues dieser neuen Linie werden gegenwärtig im Wege der Submission vergeben.

Die glückliche Vollendung des Mont-Cenis-Tunnels ist natürlich zu einem ausschlaggebenden Argument in der Entscheidung der Frage geworden, ob der Eisenbahn-Uebergang am Arlberge (Arlbergbahn) durch eine Art Fell'schen Bahnsystems oder durch die Tunnelirung erfolgen solle. Nachdem ein Project zur Ueberfahrung des Berges eine Zeit lang das Oberwasser gehabt hat, ist — wie wir hören — die Idee der Tunnelirung endgültig acceptirt worden. Ueber die Tunnelirung selbst haben die Regierung, das Consortium der Vorarlberger Bahn mit der Creditanstalt, endlich die Südbahn Studien vornehmen lassen. Die von der Regierung ausgesendeten Organe haben sich, soviel in Eisenbahnkreisen verlautet, für die Durchbrechung eines Tunnels durch eine Kalkstein führende Schichte in einer Länge von 30 000 Fuss ausgesprochen. Im Handelsministerium soll die Absicht bestehen, die Tunnelirung auf „Reichskosten" ausführen zu lassen.

Die Kaiserin-Elisabeth-Bahn hat die bisherige Benennung der Station Krumau in „Weleschin-Krumau" abgeändert, da der Markt Weleschin näher als die Stadt Krumau zur Stationsanlage liegt.

Am 1. November c. wurde die Haltestelle Ruda der Lemberg-Czernowitz-Jassyer Bahn (1,5 Ml. von Czerepkoutz-Sereth und 1 Ml. von Hadikfalva-Radautz) dem Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehre übergeben.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.)

20. November Ebensee-Ischl-Steger Eisenbahn zu Wien.
5. December Kronprinz Rudolf-Bahn zu Wien.
7. December *Bergisch-Märkische Eisenbahn zu Elberfeld. Siehe Bekanntmachung Seite 909.
11. „ Hessische Nordbahn zu Cassel.

Ausgabe neuer Actien.

Buschtêhrader Eisenbahn. Von den gemäss Generalversammlungsbeschluss vom 5. October 1871 zu emittirenden 8882 Actien Litr. A à 525 fl. Oe. W. (5. Emission) und 26 000 Actien Litr. B à 200 fl. Oe. W. (2. Emission) sollen vorläufig 5059 Actien Litr. A à 525 fl. und 19 000 Actien Litr. B à 200 fl. Oe. W. an die Actionäre ausgegeben werden und haben die Besitzer von je 2 Actien oder Genussscheinen von solchen das Recht auf den Bezug einer Actie neuer Emission dergleichen Kategorie (A oder B) zum Nominalwerthe. Jene welche nur eine Actie präsentiren, erhalten Antheilscheine auf ½ Actien, zu deren Zusammenlegung der Präclusivtermin später bekannt gemacht wird. Die Anmeldung zum Bezuge dieser neuen Actien hat vom 20. bis 30. d. M. zu geschehen. Das Weitere ergiebt die Bekanntmachung S. 956.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
20. Nov.	zu Hannover	Hannoversche E.	Tischlerarbeiten	—
20. „	zu Berlin	Berlin-Hamburger	Herstellung des Bahnkörpers	917
20. „	zu Hannover	Hannoversche E.	Hochbauten	—
20. Nov.	zu Hannover	dieselbe	Kalk und Ziegeln	—
20. „	zu Berlin	Niederschles.-Märk.	Kies	932
20. „	zu Saarbrücken	Saarbrücker E.	Betriebs-Materialien	937
20. „	zu Saarbrücken	dieselbe	Werkstatts-Materialien etc.	937
20. „	zu Osnabrück	Venlo-Hamburger E.	Bahnhofsarbeiten	—
20. „	zu Münster	Westfälische E.	Schwellen	938
20. „	zu Stuttgart	Württemb. Staatsb.	Eiserner Brücken-Oberbau	939
20. „	zu Neuburg	Bayer. Staatsb.	5. und 10. Loos Donauwörth-Regensburg	—
21. „	zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Verpachtung der Bahnhofs-Restauration Limburg	—
21. „	zu Augsburg	Bayer. Staatsb.	Verkauf von Gegenständen	—
21. „	zu Neuburg	dieselbe	5. und 10. Loos Donauwörth-Regensburg	—
22. „	zu Neuburg	dieselbe	6. und 7. Loos Donauwörth-Regensburg	—
22. „	zu Münster	Westfäl. E.	Verkauf alter Schienen	—
22. „	zu Fulda	Bebra-Hanauer E.	Drehscheibe	939
22. „	zu Breslau	Oberschlesische E.	Locomotiven	923
22. „	zu Erfurt	Thüringische E.	Locomotiven	936
23. „	zu Breslau	Oberschlesische E.	Bruchsteine	—
23. „	zu Strassburg	Elsass-Lothr. E.	Betriebsmaterialien	937
23. „	zu Neuburg	Bayer. Staatsb.	8. und 9. Loos Donauwörth-Regensburg	—
24. „	zu Frankf. a/O.	Niederschles.-Märk.	Werkstatts-Materialien	939
24. „	zu Ratibor	Oberschles. E.	Material-Verkauf	—
25. „	zu Leutkirch	Württemb. E.	Hochbauten Kisslegg-Leutkirch	
25. „	zu Nürnberg	Bayer. Staatsb.	3. u. 4. Loos Nürnberg-Bayreuth	
25. „	zu Köln	Rheinische E.	Wagen	925
25. „	zu Hamburg	Venlo-Hamburger E.	Eiserne Schiebethore	924
27. „	zu Berlin	Niederschles.-Märk. E.	Schwellen	939
27. „	zu Ratibor	Oberschlesiche E.	Betriebsmaterialien	939
27. „	zu Fulda	Bebra-Hanauer E.	Betriebsmaterialien	949
27. „	zu Lübeck	Lübeck-Büchener E.	Materialien-Verkauf	957
28. „	zu Strassburg	Elsass-Lothr. E.	Schwellen	936
29. „	zu Hannover	Hannoversche E.	Herzstücke etc.	940
29. „	zu Köln	Rheinische E.	Materialien	—
29. „	zu Messkirch	Badische Staatsb.	Hochbauten Sentenhart und Linz-Aach	—
30. „	zu Wien	Kais. Fr. Josefb.	Donaubrücke bei Tulln	957
30. „	zu Kassel	Hess. Nordb.	Bahnhofserweiterung Bebra	—
30. „	zu Köln	Köln-Mind. E.	Restaurations-Verpachtung Dortmund	—
30. „	zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Dampfschiff	933
30. „	zu Köln	Rheinische E.	Bahnhofs-Restaurations-Verpachtung Königswinter	—
30. „	zu Breslau	Oberschlesische E.	Eiserner Brückenüberbau	939
30. „	zu Breslau	dieselbe	Werkstattsmaterialien	940
30. „	zu Köln	Rheinische E.	Locomotiven	933
1. Dec.	zu Guben	Märk.-Posener E.	Uniformstücke	936
1. „	zu Carlsruhe	Badische E.	Eiserne Brücken	957
3. „	zu Wien	Kronpr. Rudolf-B.	Erdarbeiten Hieflau-Eisenerz	—
7. „	zu Breslau	Oberschlesische E.	Erdarbeiten	939
7. „	zu Breslau	Oberschlesische E.	Erd- etc. Arbeiten	957
15. „	zu Carlsrube	Bad. Staatsb.	Güterwagen	949
—	zu Oldenburg	Baudirector Buresch	Locomotiven, Wagen etc.	957

Officielle und Privat-Anzeigen.

An die Actionäre der ausschl. pr. Buschtêhrader Eisenbahn.

Auf Grund der dem Verwaltungsrathe von der ausserordentlichen General-Versammlung am 5. October 1871 ertheilten und von der hohen Regierung genehmigten Ermächtigung zur Emission von 8882 Actien lit. A à 525 fl. Oe. W. (5. Emission) und 26 000 Actien lit. B à 200 fl. Oe. W. (2. Emission) werden vorläufig 5059 Actien lit. A à 525 fl. Oe. W. und 19 000 Actien lit. B à 200 fl. Oe. W. an die Actionäre ausgegeben, und haben die Besitzer von je zwei Actien oder Genussscheinen von solchen das Recht auf den Bezug einer Actie neuer Emission der gleichen Kategorie (A oder B) zum Nominalwerthe.

Jenen, welche blos eine Actie oder einen Genussschein präsentiren, werden Antheilsscheine auf 1/2 Actien erfolgt, zu deren Zusammenlegung auf ganze Actien der Präclusivtermin später bekannt gegeben wird.

Die Anmeldung zum Bezuge dieser neuen Actien hat unter Vorweisung der Actien beziehungsweise Genussscheine (ohne Couponsbogen) in der Zeit vom **20. bis 30. November l. J.**

in **Prag** bei der **Hauptcassa der Gesellschaft,**
„ „ „ **Herrn Moritz Zdekauer,**
„ **Wien** „ **der k. k. priv. allgem. Oesterr. Boden-Credit-Anstalt,**
„ **Leipzig** „ **der allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,**
„ **Frankfurt a/M.** bei **Herren M. A. von Rothschild & Söhnen**

unter Erlag einer Baarcaution in der Höhe von 10% der gezeichneten Beträge zu geschehen.

Auf die subscribirten Actien sind in der Zeit vom **16. bis 31. December l. J.** 40% bei den Stellen, wo subscribirt wurde, einzuzahlen, wobei die erlegte 10%ige Baarcaution mit eingerechnet wird. Bei diesem Anlasse werden die Scheine über die Subscription und Cautionsleistung gegen auf 40% Einzahlung lautende Actien-Interimsscheine, beziehungsweise bezüglich 1/2 Actien gegen Antheilsscheine ausgetauscht.

In dieser Ratenzahlung werden mit **1. Januar 1872** fällige Coupons von Buschtêhrader Actien ohne Zinsenabzug angenommen. Die weiteren Einzahlungen sind:

mit 20% vom 1. bis 15. März 1872
„ 20% „ 1. bis 15. Mai 1872
„ 20% „ 1. bis 15. Juli 1872,

bei den Subscriptionsstellen unter Vorweisung der Interims-Scheine zu erlegen.

Die Volleinzahlung ist jederzeit gestattet.

Die volleingezahlten Interims- und je zwei Antheilscheine werden seinerzeit gegen gehörig ausgefertigte Actien ausgetauscht, welche vom **1. Januar 1873** an in die Rechte der Actien früherer Emission der bezüglichen Kategorien treten.

Bis dahin werden die auf die Interims- und Antheilscheine geleisteten Zahlungen mit jährlichen 5% verzinst und die Zinsen mit Ende December 1872 ausgeglichen.

Zugleich wird der Einlösungsbetrag des am **1. Januar 1872** fälligen auf die Abschlagzahlung auf die Dividende des Jahres 1871 lautenden Coupons der Actien lit. A à 525 fl. Oe. W. (1., 2. und 3. Emission) mit 26 fl. 25 kr. Oe. W. festgesetzt.

Weiters wird die Präclusivfrist für den Austausch der Interims- und Antheilscheine von Actien lit. A. à 525 fl. Oe. W. 4. Emission und der Interimsscheine auf Actien lit. B à 200 fl. Oe. W. gegen Actien unter Bezug auf die Kundmachung vom 31. Mai 1871 auf den **31. December 1871** bestimmt und bemerkt, dass nach Ablauf dieser Frist die Interims- und Antheilscheine das Recht auf Zinsen und Dividende verlieren und nur mehr Anspruch auf Rückzahlung des eingezahlten Capitals haben.

Prag, am 11. November 1871. **Der Verwaltungsrath.**

Nachdruck wird nicht honorirt.

Offertausschreibung für den Bau der stabilen Donaubrücke bei Tulln.

Pläne, Offert- und Baubedingnisse können täglich von 9 Uhr früh bis 3 Uhr Nachmittags bei der General-Direction Abtheilung II am Bahnhofe der k. k. priv. Kaiser Franz Josef-Bahn in Wien eingesehen werden. Die mit dem gesetzlichen Stempel versehenen und mit dem vorgeschriebenen Vadium belegten, gesiegelten Offerten haben auf der Aussenseite die ausdrückliche Bezeichnung „Offerte für den Bau der Tullner Brücke“ zu enthalten und sind längstens bis **30. November 12 Uhr Mittags** bei der gefertigten General-Direction am Hauptbahnhofe in Wien zu überreichen; woselbst auch die für die Offerte vorgeschriebenen Blanquette behoben werden können.

General-Direction der k. k. priv. Kaiser Franz Josef-Bahn.

Badische Staatsbahnen.

Die Anfertigung und Aufstellung der erforderlichen eisernen Brücken zur Herstellung des zweiten Geleises von Osterburken nach Königshofen vergeben wir im Wege schriftlicher Angebote.

Die Gewichte der zu liefernden Eisenconstructionen betragen:

112 000 Kilogramm Schmied- und Walzeisen
und 7 700 „ Gusseisen.

Die Angebote, welche auf ganze oder theilweise Lieferung gemacht werden können, sind spätestens bis zum **1. December d. J. Vormittags 9 Uhr** verschlossen und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung eiserner Brücken“

versehen, bei unterzeichneter Stelle einzureichen, woselbst auch die bezüglichen Pläne, Gewichtsverzeichnisse und Bedingnisshefte eingesehen und von letztern auch einzelne Exemplare bezogen werden können.

Carlsruhe den 11. November 1871.

Direction der Grossh. Verkehrs-Anstalten.

Oberschlesische Eisenbahn.

Die Ausführung des Looses IX Erd- und Planirungsarbeiten der Strecke Camenz-Frankenstein der Breslau-Mittelwalder Eisenbahn, veranschlagt zu 32 284 Schachtruthen Erdmassen und 6567 □Ruthen Böschungsflächen, soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Bedingungen, Massenberechnungen, Pläne und Profile liegen in unserm Centralbüreau Abtheilung III hierselbst, Teichstrasse No. 18 zur Einsicht offen, und können die Bedingungen daselbst auch gegen Erstattung der Copialien bezogen werden.

Offerten sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf die Ausführung von Erd- und Planirungsarbeiten zur Breslau-Mittelwalder Eisenbahn“

bis zu dem

auf Donnerstag, den 7. December c. Vormittags 11 Uhr

anberaumten Submissionstermin in dem obenbenannten Büreau einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Breslau, den 14. November 1871.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

Die auf unseren Bahnhöfen und in hiesiger Werkstatt angesammelten alten Materialien sollen im Wege öffentlicher Submission verkauft werden.

Die Materialien bestehen in

ca. 12 000 Centner alter Schienen 10—21 Fuss lang,
„ 460 „ Schienen-Enden 2—10 Fuss lang,
„ 1030 „ altem Schmiedeeisen,
„ 400 „ Radreifen,
„ 230 „ altem Gusseisen,
„ 150 „ Drehspähnen.

Die Verkaufsbedingungen sind in unserm Verwaltungsbureau hieselbst entgegenzunehmen.

Offerten, welche den Bedingungen genau entsprechen müssen, sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Offerte auf alte Materialien“

versehen bis **Montag den 27. ds. Mts. Mittags 12 Uhr,** bei unserem Verwaltungsbureau hieselbst abzugeben oder portofrei an dasselbe einzusenden.

Lübeck, den 14. November 1871. **Die Direction.**

Bekanntmachung.

Für die in des Unterzeichneten Bauleitung stehenden Eisenbahnen soll das nachbenannte vom **15. October bis ult. December 1872** zu liefernde Betriebsmaterial angeschafft und in einem oder mehreren Loosen in Lieferung gegeben werden.

Etwa 10 Stück Locomotiven, theils Tendermaschinen, theils mit Tender,
„ 30 „ Personenwagen,
„ 6 „ Gepäckwagen,
„ 100 „ bedeckte Güterwagen,
„ 50 „ offene Hochbord- (Vieh-) Wagen,
„ 110 „ „ Niederbord- (Vieh-) Wagen.

Zeichnungen und Bedingungen werden vom **1. December d. J.** an im Büreau des Unterzeichneten zur Einsicht bereit liegen, auch gegen portofreie Einsendung von 1 Thlr. (für die Locomotiven) resp. 2 Thlr. (für die Wagen) versendet. Der Termin für die Abgabe der Offerten wird dabei bekannt gegeben werden.

Oldenburg, Grossherzogthum, den 15. November 1871.

Der Bau-Director.
E. Buresch.

Merseburg.

Wittenberg

Das Eisenhütten- und Emaillirwerk
TANGERHÜTTE

Station der Magdeburg-Wittenberger Eisenbahn

liefert die sowohl durch Billigkeit wie grosse Dauer sich allseitig bewährenden und immer mehr in Aufnahme kommenden

Gusseisernen Locomotiv-Schuppen-Schornsteine

zu den billigsten Preisen, und stehen Prospecte darüber zu Diensten.

Weitere Specialitäten der Fabrikation des Werkes zu Bahnbauten sind: **Wasserstations-Einrichtungen, Optische Telegraphen, Perronhallen, Gasanstalten, Candelaber, Laternenarme, Stationstafeln, Warnungstafeln, Pilaren, Gitter, Pumpen, Treppen, Säulen, Fenster, Ofen** für Wartesäle und Bahnwärterhäuser, nach einem sehr **reichhaltigen Modellinventar.** Cataloge über diese Gegenstände werden gern geliefert.

Die Ausdehnung des Werkes, gute mechanische Werkstätten in Verbindung mit tüchtigen Arbeitskräften, ermöglichen sowohl **rasche** als **gediegene Ausführung** der belangreichsten Bestellungen.

Technisches Bureau

Ueberwachung der Ausführung, Inspection und Abnahme in England bestellter Lieferungen.
Einführung Deutscher Erfindungen in England und Frankreich und umgekehrt.
Besorgung und Verwerthung von Patenten in England, Frankreich, Belgien und America.
Betheiligung an Bauten und Unternehmungen auf dem Continente.
Lieferung Englischer Maschinen und Maschinentheile, Metalle, Chemikalien und anderer Materialien für Dampfschiffbetrieb, Fabriken, Arsenale, Bauunternehmungen.
Locomotiven, Waggons, Federn, Schienen und Schienen-Kleinmaterial.
Unternehmer von Eisenbahnen und öffentlichen Bauten werden darauf aufmerksam gemacht, dass neue und gebrauchte Locomobilen, Locomotiven, Waggons, Werkzeugmaschinen, Pumpen etc. fast jederzeit zum sofortigen Versandt bereit sind.
Uebernahme von Agenturen continentaler Industrien für England.

Heinrich Simon
Civil-Ingenieur, 7 St. Peters Square
Manchester.

Vertreter in Plätzen des Continents werden gesucht.

Norddeutscher Lloyd.
Postdampfschifffahrt
von Bremen nach Newyork und Baltimore
eventuell Southampton anlaufend

D. Rhein	18. Novbr. nach Newyork		D. Donau	30. Decbr. nach Newyork	
D. Hansa	25. Novbr. „ Newyork		D. Hermann	6. Jan. 1872 „ Newyork	
D. Baltimore	29. Novbr. „ Baltimore		D. Leipzig	10. Januar „ Baltimore	
D. America	2. Decbr. „ Newyork		D. Rhein	13. Januar „ Newyork	
D. Main	9. Decbr. „ Newyork		D. Hansa	20. Januar „ Newyork	
D. Ohio	13. Decbr. „ Baltimore		D. Newyork	27. Januar „ Newyork	
D. Weser	16. Decbr. „ Newyork		D. America	3. Febr. „ Newyork	
D. Bremen	23. Decbr. „ Newyork				

Passage-Preise nach Newyork: Erste Cajüte **165** Thaler, zweite Cajüte **100** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.
Passage-Preise nach Baltimore: Cajüte **135** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Pr. Crt.

von Bremen nach Neworleans

D. Köln 2. Decbr; D. Frankfurt 30. Decbr.
und ferner alle 4 Wochen, Sonnabends.

Passage-Preise: Cajüte **180** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.
Fracht nach New-Orleans £ **2. 10** s., nach Havana £ **3** beides mit 15% Primage per 40 Cubicfuss Bremer Maasse. Ordinäre Güter nach Uebereinkunft.

von Bremen nach Westindien via Southampton

Nach St. Thomas, Colon, Savanilla, La Guayra und Porto Cabello mit Anschlüssen via Panama nach allen Häfen der Westküste Amerikas, sowie nach China und Japan.
D. Hannover Donnerstag 7. Decbr.; D. Kronprinz Friedrich Wilhelm Sonntag 7. Jan. 1872 und ferner am 7. jeden Monats.
Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

Brückenwaagen-Fabrik
von
Alex Bernstein,
Berlin,
Blumenstr. 37

empfiehlt ihr Lager von hölzernen und eisernen Decimalwaagen, Centesimalwaagen von 100 bis 1000 Ctr. Tragfähigkeit, eichungsfähigen Schnellwaagen, Viehwaagen, Gepäckwaagen und Karrenwaagen etc.

Reparaturen werd. schnell u. sorgfältig besorgt.

Engl. patent.
Antifrictions-Metall
anerkannt bestes Material für Lager von Wellen, Achsen, Transmissionen etc. Preis pro Ctr. 54 Thlr., pro Pfd. 17 Sgr. frei ab Berlin.

Americ. Vulcan-Oel
sparsamstes Harz- und säurefreies Maschinenöl pro Ctr. 13 Thlr. frei ab Berlin oder Stettin bei Originalfässern von 3 Ctrn. 15% Tara, Fass frei.
Permanentes Lager bei
Moreau Vallette in Berlin
Königl. Hof-Spiditeur.

Eine im vorigen Jahre gebaute, nur einige Monate im Gebrauch gewesene, vollständig betriebsfähige **Locomotive** von 70 Centimeter Spurweite, dazu passende Erdtransportwagen, sowie gebrauchte gut erhaltene Vignol-Rollbahnschienen, Badische Hohlschienen zu verkaufen bei Jacob Scheid in Darmstadt.

☞ Hierzu eine Beilage von C. W. Kreidel's Verlag in Wiesbaden, Prospectus über: Technologisches Wörterbuch.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 46. Beiblatt 1. Leipzig, am 20. November 1871.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

☞ Wegen des auf nächsten Freitag fallenden Feiertags wird die 2. Beilage zu No. 46 mit No. 47 vom 24. d. M. zusammen am **23. d. M.** ausgegeben.

Die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen.

II.

Wir haben schon im ersten Artikel referirt, wie das Reichskanzler-Amt es als Grundsatz von vorn herein aufgestellt hat, die Beamten der Eisenbahnen in den neuen Reichslanden ausnahmsweise gut zu salariren. Sicher ist das nicht nur politisch, sondern auch gerecht. Es galt hierbei, wie wir anführten, das Princip, dass es für einen ordnungsmässigen und sichern Betrieb auf den Reichsbahnen unerlässlich ist, zunächst ausschliesslich nur solche Personen zu beschäftigen, die mit dem Eisenbahndienst durchweg bekannt sind, dass dem Reiche aber ein geschultes Eisenbahnbeamten-Personal, das nach Elsass-Lothringen versetzt werden könnte, nicht zur Verfügung steht, und dass es somit zur Gewinnung zuverlässiger Kräfte aus den altdeutschen Landen unabweislich erscheint, das Einkommen der Beamten nicht nur höher als in der Heimath, sondern so ausreichend zu bemessen, dass der Beamte mit seiner Familie an den zum Theil theuren Orten seiner socialen Stellung angemessen leben kann, und sich hierdurch bestimmen lässt, lieb gewordene Verhältnisse und sichere Avancements-Aussichten in der Heimath aufzugeben und sich dem nicht nur schwierigen und anstrengenden, sondern auch mit Darbringung mancherlei Opfer verbundenen Dienst mit Treue und Freudigkeit hinzugeben.

Unsere Eisenbahnbeamten resp. Leser wird nun also besonders der Einblick in diese unter solchen Gesichtspunkten normirte Gehaltssätze interessiren, wie sie im Etat ausgeworfen sind, schon um der Vergleichung willen, vielleicht auch für die Eventualität, welche bei sehr vielen unserer Bahnbeamten einmal zutreffen kann, selbst in die Lage zu kommen, über eine Offerte einer Stellenannahme in Elsass-Lothringen entscheiden zu sollen.

Diese „Normal-Besoldungen" sind folgende:

		Gehalt:	Zuschuss:
1.	General-Director	4500 Thlr.	—
2.	Eisenbahn-Directoren als Mitglieder der General-Direction	1400—2000 Thlr.	500 Thlr.
3.	Bau- und Betriebs-Inspectoren	1200—1600 „	500 „
4	Eisenbahn-Baumeister	800—1000 „	500 „
5.	Ober-Maschinenmeister	1400—2000 „	500 „
6.	Maschinenmeister	800—1400 „	500 „
7.	Güter-Inspectoren	1200—1400 „	300 „
8.	Betriebs-Controleur	800—1100 „	400 „
9.	Hauptkassen-Rendanten	1200—1800 „	400 „
10.	Buchhalter und Cassirer der Hauptcasse, sowie Eisenbahn-Secretäre[1]	700—1000 „	350 „
11.	Hauptcassen-Assistenten	500—700 „	250 „
12.	Werkstätten-Vorsteher und Werkmeister	650—800 „	275 „
13.	Kanzlisten des Centralbüreaus	400—700 „	200 „
14.	Stations-Vorsteher I. Classe	700—900 „	400 „
15.	desgl. II. Classe	550—700 „	325 „
16.	Stations-Aufseher	400—500 „	250 „
17.	Stations-Assistenten	400—500 „	250 „
18.	Stationscassen-Rendanten und Güter-Expedienten I. Classe	700—900 „	250 „
19.	desgl. II. Classe	550—700 „	250 „
20.	Stations-Assistenten (für den Expeditionsdienst)	400—500 „	350 „
21.	Materialien-Verwalter I. Classe	700—900 „	200 „
22.	desgl. II. Classe	450—700 „	200 „
23.	Gepäck-Expedienten	400—600 „	200 „
24.	Billetdrucker und Magazin-Aufseher	250—350 „	150 „
25.	Lademeister, Bodenmeister, Wiegemeister	300—400 „	150 „
26.	Bahnmeister	400—600 „	200 „
27.	Betriebs-Secretäre	450—700 „	225 „
28.	Locomotivführer	400—550 „	225 „
29.	Zugführer	350—400 „	225 „
30.	Packmeister	300—350 „	225 „
31.	Wagenmeister	300—350 „	175 „
32.	Cassendiener und Centralbüreau-Diener	250—300 „	125 „
33.	Perrondiener und Portier	250—300 „	75 „
34.	Weichensteller, Brückenwärter	250—300 „	125 „
35.	Schaffner	250—300 „	175 „
36.	Bremser und Schmierer	200—300 „	100 „
37.	Bahnwärter	180—240 „	90 „
38.	Heizer	250—400 „	125 „

[1] Die Vorsteher des Central-Administrations-Büreaus und der Betriebs-Controle je 300 Thlr. Functions-Zulage.

Telegraphen-Inspectoren, Telegraphen-Aufseher und Telegraphisten erhalten die etatsmässigen Competenzen der in Elsass-Lothringen angestellten Telegraphen-Inspectoren, Ober-Telegraphisten, resp. Telegraphisten der Reichs-Telegraphen-Verwaltung.

Ausserdem wird dem General-Director, den Stationsvorstehern I. und II. Classe, sowie den Stationsaufsehern Dienstwohnung gegen einen durch das Reichskanzler-Amt festzusetzenden Abzug vom Gehalte, den Eisenbahn-Directoren als Mitgliedern der General-Direction, den Bau- und Betriebs-Inspectoren, den Eisenbahn-Baumeistern, den Obermaschinenmeistern, den Maschinenmeistern, den Güter-Inspectoren, den Betriebs-Controleuren, den Stationsassistenten, den Stations-Cassen-Rendanten und Güter-Expedienten I. und II. Classe, den Stationsassistenten für den Expeditionsdienst, den Materialien-Verwaltern I. und II. Classe, sowie den Gepäckexpedienten Dienstwohnung, wenn solche vorhanden, gegen einen gleichen Gehaltsabzug gewährt.

Die Billetdrucker und Magazin-Aufseher, Lademeister, Bodenmeister, Wiegemeister, Wagenmeister, Kassendiener und Central-Büreaudiener, Perrondiener, Portiers, Weichensteller, Brückenwärter, Schaffner, Bremser, Schmierer, Bahnwärter und Heizer werden nur auf Kündigung angestellt.

Ueber den Theil des Etats, welcher die Verwaltungssummen in sich begreift, können wir uns sehr summarisch halten. Die absoluten Zahlen lassen an sich selten oder schwer eine Vergleichung mit anderen Bahnen zu. Wir greifen also die Hauptsummen heraus und fassen sie dann in der Additionssumme zusammen.

A. Allgemeine Verwaltung.

1.	General-Direction		22 100 Thlr.
2.	Central-Büreau		
	a) Central-Administrations-Büreau	52 600 Thlr.	
	b) Central-Betriebs-Controle	48 800 „	
	c) Betriebstechnisches Büreau incl. Centralmaterialien- und Wagen-Controle	48 700 „	
	d) Bautechnisches Büreau	8 900 „	
			159 000 „
3.	Reklamations-Büreau		6 800 „
4.	Hauptkasse		13 650 „
5.	Betriebs-Inspectionen		46 850 „
	Summe A. Allgemeine Verwaltung		248 400 Thlr.

B. Bahnverwaltuug.

1.	Streckenpersonal	442 100 Thlr.
2.	Stationspersonal	378 400 „
3.	Telegraphenpersonal	4 200 „
	Summe B. Bahnverwaltung	824 700 Thlr.

C. Transportverwaltung.

1.	Expeditionsdienst	204 625 Thlr.
2.	Fahrdienst	395 050 „
3.	Maschinen- und Werkstättendienst	75 050 „
	Summe C. Transportverwaltung	674 725 Thlr.

Die unter Titel I, Besoldungen, im Etat ausgeworfene Summe vertheilt sich hiernach auf die

allgemeine Verwaltung mit	248 400 Thlr.
Bahnverwaltung mit	824 700 „
Transportverwaltung mit	674 725 „
sind	1 747 825 Thlr.

II. Andere persönliche Ausgaben:

1.	für Diäten, Reise- und Stellvertretungskosten		50 000 Thlr.
2.	für Arbeitshülfe		152 925 „
3.	für Löhne		
	von Hülfsbahnwärtern u. Hülfsweichenstellern	33 120 Thlr.	
	von Hülfs-Heizern, Nachtfeuerleuten, Hülfsbremsern und Schmierern	109 800 „	
	von Nachtwächtern u. Hülfsnachwächtern	21 760 „	
			164 680 „
4.	für Löhne der Güterbodenarbeiter		101 000 „
5.	für Löhne der Maschinenputzer etc.		221 900 „
6.	für Honorar und Reisekosten der Bahnärzte[2]		8 000 „
	Transport		698 505 Thlr.

[2] Aehnlich der Einrichtung bei den Deutschen Bahnen und wie sie auch bei der Französischen Ostbahn-Gesellschaft üblich gewesen,

Transport 698 505 Thlr.

7. für Meilengelder der Fahrbeamten, Nachtgelder, Prämien für Ersparniss an Kohlen und Oel, für Umzugskosten und Miethsentschädigungen versetzter Beamten, für Miethen für Diensträume und Wohnungen, für ärztliche Behandlung der im Dienst verunglückten oder vorübergehend erwerbsunfähig gewordenen Arbeiter, sowie zu Unterstützungen für dieselben resp. deren Hinterbliebenen, sowie für Unterstützungen und Remunerationen . . . . 277 500 „

sind 976 005 Thlr.

III. Sächliche Verwaltungskosten.

1. Büreaubedürfnisse und Drucksachen einschliesslich Bibliothek . . . . 60 000 „
2. Heizung, Erleuchtung und Reinigung der Dienstlocale etc. . . . . 120 000 „
3. Unterhaltung und Ergänzung der Inventarien . . . 82 000 „
4. Unterhaltung und Ergänzung der Bekleidungsgegenstände (Mäntel, Pelze und Pelzstiefel etc.)[3] . . . . 5 000 „
5. Manquements-Entschädigungen für selbstständige Cassenführer . . . . 3 000 „
6. Beitrag zu den Kosten der Eisenbahn-Verbände . . 15 000 „

Summe der sächlichen Verwaltungskosten 285 000 Thlr.

IV. Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen.

Für die Höhe der Preisansätze bei diesem Titel ist zunächst der Umstand massgebend gewesen, dass der Tagelohn eines Arbeiters in Elsass-Lothringen durchschnittlich 3 Francs, also ungefähr das 1½fache bis zweifache desjenigen Lohnes beträgt, welches im östlichen Deutschland gezahlt wird, ferner dass während des Krieges für die Bahnunterhaltung nur das Nothwendigste geschehen ist, um die Bahn fahrbar zu erhalten, und daher, abgesehen von Ergänzungs- und Wiederherstellungsbauten, mancherlei Arbeiten nachgeholt werden müssen, welche bei ordnungsmässigen Zuständen schon im Laufe dieses und des vergangenen Jahres auszuführen gewesen wären.

Veranschlagt sind für:

A. Bahnplanum und Oberbau . . . . 822 537 Thlr.
B. Bahnhofs-Anlagen . . . . 156 445 „
C. Telegraphen und Zubehör . . . . 21 858 „

Von den für Unterhaltung und Erneuerung der Bahn-Anlagen veranschlagten . . . . 1 000 840 Thlr. fallen somit auf:

Bahnplanum und Oberbau . 822 537 Thlr.
Bahnhofs-Anlage . . . . . 156 445 „
Telegraphen und Zubehör . 21 858 „

wobei sich jedoch die einzelnen Positionen und Abschnitte gegenseitig übertragen.

V. Kosten und Bahn-Transports.

A. Kosten der Bahnzüge.

Die Kosten der Bahnzüge sind analog dem Verfahren anderer Bahn-Verwaltungen pro Nutzmeile berechnet.

Die Bahnlänge beträgt 103,3 Meilen und wird voraussichtlich von 19 Zügen pro Tag durchschnittlich durchfahren werden. Von diesen 19 Zügen kann im Durchschnitt einer als von zwei Maschinen geführt angenommen werden, so dass 20 Maschinen die ganze Bahnlänge täglich durchfahren und sich hieraus $20 \times 103{,}3 \times 366 = 756\ 156$ Locomotiv-Nutzmeilen ergeben würden. Diese sind der Ermittelung der einzelnen Ausgabe-Positionen zu Grunde gelegt, die Kosten der mit Arbeits- und Materialzügen zurückgelegten Locomotiv-Nutzmeilen aber als durch die unberücksichtigt gebliebenen Einnahmen für diese Züge gedeckt angesehen.

Summe A. der Kosten der Bahnzüge . . . . 510 090 Thlr.

B. Unterhaltung der Betriebsmittel 458 270 „

Von den veranschlagten Kosten des Bahntransports entfallen somit auf Kosten der Bahnzüge . . . . 510 090 Thlr.
„ Unterhaltung der Betriebsmittel . . . . . 458 270 „

Summa 968 360 Thlr.

VI. Sonstige Ausgaben.

Hierher gehört zunächst der Zuschuss zur Beamten-Pensions- und Unterstützungscasse . . . . 12 400 Thlr.

Sämmtliche Preussische Staatseisenbahn-Verwaltungen haben bekanntlich für diejenigen ihrer Beamten, welche nicht staatspensionsberechtigt sind, sowie für die Frauen und Kinder aller Beamten eine aus laufenden Beiträgen des Staats und der Beamten gebildete sogenannte Pensions- und Unterstützungscasse gegründet, aus welcher Beamten-Pensionen, Wittwen-Pensionen, Kinder-Erziehungsgelder und Unterstützungen nach Massgabe der für die Casse erlassenen Statuten gezahlt werden.

Die Gründung einer solchen Pensionscasse empfiehlt sich auch für die Reichsbahnen, und ist deshalb ein nach dem Preussisschen Staatsbeitragssatze bemessener Beitrag des Reichs in Höhe von 120 Thlr. pro Meile hier zum Ansatz gebracht.

Ferner Gerichtskosten, Vermessungskosten etc., Steuern 4 000 „

Entschädigungen für Beschädigungen, Miethe für fremde Transportmittel . . . . 1 009 100 „

Die Eisenbahnen sind ohne Betriebsmittel von Frankreich übernommen. Die in Bestellung gegebenen Wagen und Locomotiven gelangen successive zur Ablieferung und muss in der Zwischenzeit der Bedarf durch Anmiethung fremder Wagen gedeckt werden.

Reparaturkosten . . . . 10 000 „

Entschädigung für Mitbenutzung der Bahnhöfe der Nachbarbahnen . . . . 20 000 „

Die Mitbenutzung der Grenzbahnhöfe ist mit den anschliessenden Verwaltungen noch nicht geregelt, es ist jedoch angenommen, dass die der Reichsbahn-Verwaltung daraus erwachsenen Kosten durch die entsprechenden Einnahmen von den Nachbarbahnen gedeckt werden, daher für diese Zwecke in Einnahme und Ausgabe eine gleich hohe Summe vorgesehen ist.

Unvorhergesehene Ausgaben . . . . 14 750 „

Summe der sonstigen Ausgaben 1 070 250 Thlr.

Die Gesammt-Ausgaben würden sich nach dem Voranschlage auf . . . . 6 048 780 Thlr. — Sgr. — Pf.
oder auf . . . . 7 „ 29 „ 11,8 „
pro Locomotiv-Nutzmeile, und auf . . 6 „ 5,77 „
pro Wagen-Achsmeile berechnen, während die auf . . . . 9 000 000 „ — „ — „
angenommene Gesammt-Einnahme betragen würde: pro Locomotiv-Nutzmeile 11 „ 27 „ 0,8 „
„ Wagen-Achsmeile . 9 „ 7,71 „

---

wird die Engagirung von Bahnärzten für die Stations- und Streckenbeamten beabsichtigt. Auf je 5 Meilen ist ein Bahnarzt gerechnet, und als Honorar incl. der Reisekosten ein Satz von 400 Thlr. durchschnittlich in Aussicht genommen.

[3] Einzelne Deutsche Staats- und Privatbahnen liefern den Beamten die Uniform unentgeltlich aus Betriebsfonds, andere haben eine Kleidercasse gegründet, welche durch entsprechende Jahresbeiträge der einzelnen Beamten gebildet wird, und aus der die durch Vermittelung der Verwaltung beschafften Uniformen bezahlt werden. Die letztere Einrichtung empfiehlt sich auch für die Reichsbahnen, und ist deshalb nur auf die Unterhaltung und Ergänzung derjenigen Bekleidungsstücke Bedacht genommen, welche die Beamten nur vorübergehend im Dienst gebrauchen, und welche zu theuer sind, um ihre Beschaffung den Beamten zuzumuthen. Es sind dies namentlich die Winterbekleidungsstücke des Zug- und Fahrpersonals, welche dasselbe gegen die Einflüsse der Witterung schützen sollen, wie Mäntel, Pelze und Pelzstiefel.

Pester Briefe.

Pest, 14. November 1871. (Von der Pester Börse. Karlsburg-M.Vasarhely. Das grosse Eisenbahn-Geschäft in volkswirthschaftlicher und finanzieller Beziehung. Villach-Franzensfeste. Serbische Bahnen. Eisenbahn-Verbindungsbrücke. Ungar. Nordostbahn und Ungar.-Galizische Verbindungsbahn.)

In ihrer unbequemen Abhängigkeit vom Wiener Platze ergreift unsere Börse jede günstige Gelegenheit, um sich, leider mit überstürzender Hast, zu einer selbstständigeren Haltung emporzuraffen. Das in der Vorwoche phänomenartig unter die Bourssiers platzende „350 Meilen-Geschäft" bot hierzu einen willkommenen, vielversprechenden Anlass und obgleich dasselbe noch auf ganz vagen Gerüchten basirte, wurden doch die Werthe der bei diesem Geschäfte betheiligten Banken zu einer nie erträumten Höhe hinaufgeschraubt und alle andern Papiere fast vergessen. Die Börse wiegte sich bereits im Vollgefühle ihrer Anwartschaft auf die Pathenstelle bei diesem voraussichtlich vielverhätschelten Kinde, als sie der ganz und gar ungeahnte und verblüffend wirkende Rücktritt des Grafen Beust wie ein Blitz aus heiterm Himmel traf. Sein Ersatz durch Andrassy war lange vorhergesehen, aber die Ungewissheit, wer an des Letzteren Stelle zum Lenker der Geschicke Ungarns berufen werde, erweckte eine höchst unerquickliche Aufregung, die es der Börse nicht mehr gestattete, zum Bewusstsein ihrer selbst zu gelangen. Auf den plötzlichen Aufschwung folgte eine niederschlagende Flauheit, die durch die herrschende Geldknappheit noch verschärft wurde.

In Eisenbahn-Werthen, welche grösstentheils am Course einbüssten, wurden kaum nennenswerthe Schlüsse gemacht, nur den Ostbahn-Actien verschaffte die noch in diesem Monat bevorstehende Eröffnung der Strecke Karlsburg-Máros-Vasarhely, (wird nach Bekanntmachung S. 963 am 20. d. M. eröffnet. Die Redaction.) ein Aufgeld von 5 fl.

Das grosse Eisenbahngeschäft erfährt im Allgemeinen nach zwei Richtungen eine ganz heterogene Beurtheilung. — In volkswirthschaftlicher und handelspolitischer Beziehung sieht man es als unschätzbaren Gewinn an, dass durch den Ausbau der 350 Meilen Eisenbahnen dem brennenden Landesbedürfnisse nach möglichst weiter Ausdehnung des Schienennetzes gebührend

Rechnung getragen werde und findet in dem Umstande, dass die Kapitalsbeschaffung in die Hand des durch die Creditanstalt repräsentirten, die ersten Geldkräfte Wiens und des Auslandes umfassenden Consortiums gelegt wurde, mit Befriedigung die vollste Garantie, dass der Plan auch zur Ausführung kommen wird. Man bedauert nur, dass für die Vollendung des ganzen Netzes eine gar so lange Zeit vorgesehen worden ist. — Da man diese Bahnen vorwiegend als Concurrenzlinien begrüsst und von dieser ihrer Eigenschaft den durchgreifendsten Einfluss auf eine den Landesinteressen entsprechende Entwickelung des Verkehrs, auf eine wirksamere Hebung des Ackerbaues und der Industrie erwartet, namentlich wenn die Verwaltung derselben vom Staate besorgt wird; so glauben wir, dass man sich in dieser Beziehung denn doch allzu sanguinischen Hoffnungen hingiebt. Denn was wir bei diesem colossalen Projecte als Grundbedingung voraussetzen, wenn es die erhofften Wirkungen im Gefolge haben soll — und in der That vermissen, das ist ein wohldurchdachtes System für die Anlage des Bahnnetzes. Damit, dass blos nach der Landkarte die Richtungspunkte ausgewählt werden, ist nicht alles gethan; es erfordert ein sehr tiefes Studium der Verkehrsbedürfnisse und Terrainverhältnisse, um zu beurtheilen, ob eine Bahn als Concurrenzlinie auch thatsächlich ihren Anlagekosten entsprechend die Bedingungen zur gedeihlichen Entwickelung des vorgefundenen und neu zu schaffenden Verkehrs ohne eigenen Nachtheil bieten kann und hiermit ihre Existenzberechtigung bekundet. Vollends die Aussicht auf deren Verwaltung durch den Staat mit einem von der Protection aufoctroyirten Personale bietet keine Gewähr für den erwünschten Aufschwung dieser Bahnen. Bei ruhiger Ueberlegung wird man sich unschwer zu der Ansicht bekehren, dass es weit mehr im Landesinteresse gelegen ist, eine im Einklange mit dem wirthschaftlichen Fortschritte durch eine Reihe von Jahren organisch vorschreitende Entwicklung des Eisenbahnnetzes zu unterstützen, als nutzlose Concurrenzlinien zu schaffen, die Millionen verschlingen, ohne je fähig zu werden, ein halbwegs selbstständiges Verkehrsleben zu unterhalten. Und Ungarn besitzt hierfür die Chancen im ausgiebigsten Maasse.

Vom finanziellen Gesichtspunkte will man hinwieder dem Abkommen keinen rechten Geschmack abgewinnen, indem Gefahr vorhanden ist, dass der Staat, bei einem für die jungen Bahnen auf lange Zeit hinaus kaum zu erhoffenden Reingewinne von $3\frac{1}{2}$ % des gesammten Anlagecapitals, die Zinsen für den ganzen Betrag der vorgeschossenen Stammactien, d. h. für ca. 120 Millionen mit ca. $7\frac{1}{2}$ Millionen allein wird tragen müssen. Man perhorrescirt diese exorbitante Vermehrung des sich ohnedies rapid vergrössernden Deficits um so mehr, als mehrere in das Netz aufgenommene Linien Aussicht hatten, auch ohne Garantie blos gegen eine für eine Reihe von Jahren zuzugestehende Steuerfreiheit ausgebaut zu werden. Warum daher nicht lieber für die restlichen Linien gleich wieder zur Garantie schreiten. Uebrigens ist das Zustandekommen des grossen Eisenbahngeschäftes durch die neueste innere Krisis in Frage gestellt, denn es ist offenkundig, dass mit Lonyay auch eine neue Eisenbahnpolitik inaugurirt werden wird und es noch unentschieden ist, wie er sich zu demselben verhalten wird.*

Bei der grossen Vorliebe für Concurrenzbahnen ist es begreiflich, dass unsere exportirende Verkehrswelt der am 20. d. M. (siehe Bekanntmachung S. 963) erfolgenden Eröffnung der Strecke Villach-Franzensfeste mit Sehnsucht entgegensieht und sich von derselben grosse Vortheile verspricht, insbesondere eine Abhilfe der Verkehrsstockungen zur Zeit des grössten Getreideexportes erwartet. Die Möglichkeit, die eingegangenen Lieferungs-Verbindlichkeiten zu erfüllen, wird jedenfalls auf den Aufschwung unseres Exportes sehr belebend einwirken.

Ebenso günstig wird die Nachricht aufgenommen, dass die Serbische Regierung den Eisenbahnbau-Vertrag mit dem Baron Hirsch definitiv abgeschlossen hat und die Oesterreichische Staatsbahn-Gesellschaft Willens ist, Letzteren in der Durchführung seines Unternehmens zu unterstützen. Man hofft, dass die zwischen Ungarn und Serbien schwebende Verhandlung wegen der Anschlusspunkte bald zum Abschlusse gebracht und die Verbindung mit Constantinopel sicher gestellt werde.

Hingegen droht eine für den Handel der Schwesterstädte Pest-Ofen höchst bedeutungsvolle Angelegenheit, der Ausbau der Eisenbahn-Verbindungsbrücke durch eine zwischen dem Communicationsministerium und der Pester Stadtbehörde entstandene Differenz über den Ort der Brückenanlage in weite Ferne gerückt zu werden. Die Pester Stadtbehörde beabsichtigt am oberen und unteren Donau-Ufer in unmittelbarer Nähe der Stadt Docks, Entrepots und Silos zu errichten und wünscht, dass die Brücke mit diesen in Verbindung gebracht werde, für welchen Fall sie sich bereit erklärt, den Grund für die Verbindungsbahn unentgeltlich abzugeben. Der Minister will jedoch aus Sparsamkeitsrücksichten die Brücke südlicher und zwar über die Csepelinsel geführt wissen und hierüber den Landtag entscheiden lassen. Die Angelegenheit dürfte noch einmal commissionell berathen werden und bleibt aus allgemeinen Verkehrsrücksichten nur zu wünschen, dass die Ansicht der Stadtbehörde das Uebergewicht erhalte.

Die Strecke S. A. Ujhely-Legenye Mihalyi der Nordostbahn und daran anschliessend die Strecke L. Mihalyi-Hommona der Ungarisch-Galizischen Verbindungsbahn werden wahrscheinlich am 20. d. Mts. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

* Wiener Blätter vom 15. d. M. theilen mit, dass Graf Lonyay die Einsetzung einer Enquête beabsichtigen soll, welche das Project sowohl von seiner finanziellen als auch von seiner technischen Seite zu prüfen hätte, bevor die Regierung eine eventuelle Vorlage in den Ungarischen Reichstag einbringe. Die Red.

⊙ Aus Bayern. (Landau-Pirmasens. Nürnberg-Bayreuth. Buchloe-Memmingen-Landesgrenze. Mühldorf-Cham.)

Die Landau-Pirmasenser Bahn wird durch das Annweiler-, dann durch das Rodalb- und Schwarzbachthal geführt mit einer Abzweigung von Biebermühle nach Pirmasens. Das Baucapital ist zu 10 Mill. fl. veranschlagt. Die Bahn soll in 3 Jahren vollendet sein, doch wird die Strecke von Landau nach Annweiler schon früher eröffnet werden.

Der Bau der Eisenbahnlinie Nürnberg-Hersbruck-Bayreuth wird nunmehr in Angriff genommen und finden zwischen Hersbruck und Plegnitz bereits verschiedene Arbeiten in Regie statt. Für die Fichtelgebirgbahn soll von Neuhaus eine Richtung gesucht werden, welche die Ueberschreitung des Fichtelgebirgs mit einer Steigung von 1 : 150 ergiebt.

Bei Fortsetzung der Bahnlinie von Memmingen nach Leutkirch wird der Bahnhof in Memmingen von der Ostseite der Stadt nach dem nordöstlichen Theil derselben verlegt werden. Nach den Projectirungsarbeiten wird demnach daselbst der nördliche und südliche Theil der Ulm-Kemptener Bahn auf mehrere tausend Fuss abgetragen und westlicher gelegt werden.

Auf der Buchloe-Memminger Bahnlinie wird der von Türkheim $\frac{1}{2}$ Std. entfernte Bahnhof an die Stelle, an welcher die Mindelheim-Buchloer und Türkheim-Kaufbeuerner Chausseen sich kreuzen, situirt werden. Die Bahnhofhochbauten in Türkheim, Mindelheim, Stötten, Sontheim und Holzgünz werden nächstes Jahr in Angriff genommen werden.

Zum Bau der Mühldorf-Straubing-Chamer Bahnlinie wurde bereits eine Section in Gangkofen errichtet und dieselbe dem Sectionsingenieur Götz übertragen. Bis Neujahr werden Bausectionen in Straubing und Maming bei Landau a. Is. in Thätigkeit treten. Die Erdarbeiten werden auf der Linie Mühldorf-Straubing bedeutend werden, da allein 7 Wasserscheiden zu durchbrechen sind.

— *tz.* Preussische Ostbahn. (Geschäftsbericht pro 1870.) Das Bahngebiet hat eine Veränderung gegen das Vorjahr nicht erlitten; dasselbe hat (einschliesslich der 0,73 Meilen langen Verbindungsbahnen bei Eydtkuhnen und Otloczyn) eine Ausdehnung von 121,78 Meilen, wovon 43,93 Meilen doppelgeleisig sind. Das verwendete Anlage-Capital betrug 59 339 011 Thlr. = 490 405 Thlr. pro Meile und es waren an Betriebsmitteln vorhanden: 245 Locomotiven mit Tendern, 389 Personenwagen mit 19 502 Plätzen, 2 Salon-, 1 Ministerial- und ein Bahnrevisionswagen, 65 Gepäck- und 4270 Güterwagen mit einer Ladungsfähigkeit von 820 615 Ctrn.

Die Locomotiven legten 631 752,7 Nutzmeilen zurück.

Im Jahre 1870 wurden befördert: 18 793 Personen in I. Classe, 333 754 in der II. Classe, 992 542 in der III. Classe, 1 022 416 in der IV. Classe, und 462 354 Militärs, zusammen 2 829 859 Personen (davon 2 667 802 im Binnenverkehre), 191 598 Ctr. Gepäck, 624 Equipagen, 21 500 Pferde, 6499 Hunde, 36 930 Militärpferde, 2093 Wagen und Geschütze, 14 170 Ctr. Militäreffecten, 382 590 Ctr. Eilgüter, 71 048 Ctr. sperriges Gut, 1 510 835 Ctr. Frachtgüter der Normalclasse, 21 125 151 Ctr. der ermässigten Classen, 1 789 246 Ctr. Betriebsdienstgut, 330 874 Ctr. Baugut und 1 078 682 Stück Thiere im Gewichte von 1 200 464 Ctrn., überhaupt 26 410 208 Ctr. (davon 18 231 179 Ctr. im Binnenverkehre), 273 Locomotiven und Tender, sowie 5613 Wagen. Jede Person hat durchschnittlich 13,26 Meilen und jeder Ctr. Gut (incl. Vieh) 27,84 Meilen zurückgelegt, es beträgt daher die specifische Personen-Frequenz 306 061 Personenmeilen und die specifische Güterfrequenz 6 004 758 Centnermeilen. Vereinnahmt wurden pro Person und Meile 2 Sgr. 3,23 Pf. und pro Ctr. und Meile 2,63 Pf.

Der Vergleich gegen das Vorjahr ergiebt folgende Resultate: Es wurden 229 716 Civil-Personen weniger, dagegen 270 136 Militärs mehr befördert, ergiebt mithin eine Mehrbeförderung um 40 420 Personen, welcher (ebenfalls in Folge der Militärtransporte) eine Mehreinnahme von 149 059 Thlr. zur Seite steht. Mit Ausschluss des kostenfrei beförderten Betriebsdienstgutes sind ferner 2 732 900 Ctr. Güter mehr befördert, mit einer Mehreinnahme von 903 538 Thlr.

Die Einnahmen haben betragen: für Personen 2 838 259 Thlr., für Gepäck 120 136 Thlr., für Equipagen 15 621 Thlr., für Pferde 67 726 Thlr., für Hunde 2734 Thlr., für Militärpferde 294 545 Thlr., für Wagen und Geschütze 83 734 Thlr., für Militäreffecten 6965 Thlr. (überhaupt im Personenverkehre 3 429 720 Thlr.), für Eil- und Frachtgüter 4 702 710 Thlr., für Viehtransporte 345 168 Thlr., für Eisenbahn-Fahrzeuge 224 596 Thlr., an Provision etc. 10 516 Thlr., an Lagergeld etc. 10 661 Thlr.; an sonstigen Nebenerträgen 60 073 Thlr. (zusammen im Güterverkehre 5 353 724 Thlr.), aus sonstigen Quellen 375 886 Thlr., zusammen 9 159 330 Thlr. = 75 212 Thlr. pro Meile. Gegen das Vorjahr sind die Einnahmen um 1 455 702 Thlr. = 18,89 Proc. gestiegen.

Ausgegeben wurden: für die allgemeine Verwaltung 250 035 Thlr., für die Bahnverwaltung 1 436 555 Thlr. und für die Transportverwaltung 2 339 558 Thlr., zusammen 4 026 148 Thlr. = 33 061 Thlr. pro Meile Bahnlänge und 6 Thlr. 11 Sgr. 2 Pf. pro Nutzmeile. Die Ausgaben sind gegen das Vorjahr um 507 940 Thlr. = $14_{,43}$ Proc. gestiegen und absorbirten $43_{,95}$ Proc. der Einnahmen gegen $45_{,67}$ Proc. im Vorjahre. Werden die bei Privatbahnen aus Reserve-, Erneuerungs- und Ergänzungsfonds bestrittenen Summen von den vorstehenden Ausgaben in Abzug gebracht, dann verbleiben 3 426 598 Thlr. reine Betriebsausgaben, welche $37_{,41}$ Proc. der Einnahmen betragen.

Als Ueberschuss sind 5 133 182 Thlr. = 42 151 Thlr. pro Meile Bahnlänge verblieben. Der Ueberschuss ist gegen das Vorjahr um 947 762 Thlr. = $22_{,64}$ Proc. gestiegen. Er repräsentirt $8_{,65}$ Proc. des verwendeten Anlagecapitals — gegen $7_{,20}$ Proc. im Jahre 1869.

Die Beamten-Pensionscasse hatte bei 2445 Betheiligten einen Bestand von 764 314 Thlr.

Directe Verkehre und Tarifwesen.

Die nächste Fahrplanconferenz findet zu Würzburg am 20. März n. J. statt. Die bei dieser Conferenz zu vereinbarende Sommerfahrordnung wird am 1. Juni 1872 ins Leben treten. Nach Einführung der Retourbillete mit 3tägiger Giltigkeit auf den Bayerischen Staats- und Ostbahnen, werden auch solche mit eintägiger Gültigkeit und zwar nach solchen Stationen fortbestehen, die von der Ausgangsstation unter 5 Meilen entfernt sind. Die eintägige Giltigkeit der Retourbillete erstreckt sich von München bis Feldafing, Holzkirchen, Haspolmoor, Kirchseern, Freysing, Schwaben und Petershausen, von Nürnberg nach Emskirchen, Bayersdorf, Hartmannsdorf und Georgensgmüud; von Augsburg bis Nordendorf, Buchloe, Maisach und Gabelbachgereuth incl. Der internationale Personenverkehr auf der Linie Paris, München, Wien wird folgendermaassen, vom 6. Novbr. an, unterhalten: Paris ab: $8_{,35}$ Abds., München $10_{,10}$ Abds., Wien an: 10 Vorm. Fahrdauer: 37 St. 25 Minut. Der zweite Zug verlässt um $11_{,55}$ Nachts Paris und gelangt um $8_{,50}$ Morgens nach München, woselbst er nicht weiter fortgesetzt wird. Fahrdauer: 23 Stunden 25 Minuten; von Wien geht der Schnellzug um $5_{,45}$ Abends ab, gelangt um $5_{,30}$ Morgens nach München, um $6_{,45}$ Morgens nach Paris. Fahrdauer: 37 Stunden. Der andere Zug geht um 11 Uhr Nachts von München weg und gelangt gleichfalls um $6_{,45}$ Morgens des übernächsten Tags nach Paris. Fahrzeit: 31 Stunden 45 Minuten. In dem neuen Fahrplan ist ein directer Schnellzug zwischen Paris und Verona über München aufgenommen. In Paris ab: $8_{,35}$ Abends, in München an: $10_{,10}$ Abends des nächstens Tages, in Verona an: $1_{,20}$ Nachmittags. Fahrdauer: 40 Stunden 45 Minuten, aus Verona ab: $2_{,12}$ Nachmittags, in München an um 5 Morgens, in Strassburg $5_{,5}$ Nachmittags, in Paris an $6_{,45}$ Morgens des nächsten Tages. Fahrdauer: 39 St. 38 Min. Bahnlinie: Köln, Prag über Mainz und Nürnberg wird von 2 Schnellzügen in einer Zeit von 22 Stunden 5 Minuten befahren, aus Köln ab 9 Vorm. und 5 Abends, in Nürnberg an $7_{,30}$ Abends und 5 Morgens, in Prag $6_{,35}$ Mrgs. und $9_{,7}$ Abends. Aus Prag: $8_{,35}$ Abends und $7_{,30}$ Vormittags in Nürnberg $7_{,45}$ Vormittags und $11_{,10}$ Nachts in Köln an $7_{,5}$ Abends und $11_{,25}$ Vormittags.

Die Oesterreichische Südbahn-Gesellschaft hat dem Handelsministerium das Uebereinkommen wegen Betriebsübernahme der Leoben-Vordernberger Bahn zur Genehmigung vorgelegt. Vom 15. November ab werden alle auf der Südbahn bis jetzt bestandenen Tarife, als: allgemeine Tarife der Gesellschaft vom Jahre 1866 und 1867, Tarife der Tiroler Linie vom 17. August 1867, sowie die vom 25. October 1865 datirten Special-Tarife aufgehoben und durch einen neuen Tarif ersetzt, welcher in einfacher Form die Normal- und ermässigten Concessions-Tarife, sowie im Wesentlichen die bestandenen Special-Tarife enthält. Die Gebühren dieser Tarife werden, insofern sie nicht ausdrücklich vom Agiozuschlage befreit verzeichnet sind, mit einem Agiozuschlage eingehoben, welcher allmonatlich bekannt gemacht wird. Dieser Tarif, dann die bisherigen Meilenzeiger sowie der Nachtrag zum Meilenzeiger sind in den gesellschaftlichen Stadtbureaux und Stationen käuflich zu haben.

Ausland.

Schweiz. Am 31. v. M. is in Basel der Vertrag über Bau und Betrieb einer von Chur über den Splügen nach Lecco führenden Bahn von Abgeordneten der Mailänder Splügenbahn-Vereinigung, den Herren Kuchen aus Frankfurt a. M. und W. Rapier aus London, für sich und einige Geldinstitute in Deutschland und General-Director Wirth-Sand in St. Gallen abgeschlossen und unterzeichnet worden. Laut diesem Vertrage verpflichten sich die Unterzeichner zur Lieferung des Actien- und Obligations-Capitals und Vollendung des Baues innerhalb vier Jahren unter der Bedingung, dass Subsidien im Betrage von 25 Millionen Franken, von denen 8 Millionen die Schweiz, $4^1/_2$ Millionen Deutschland und $12^1/_2$ Millionen Italien tragen soll, gestellt werden und Italien sofort die Concession für die auf sein Gebiet fallende Strecke ertheile. Das Gesellschafts-Capital ist auf 60 Millionen (20 in Actien und 40 in Obligationen) fixirt, die Gesellschaft bietet eine Caution von $3^1/_2$ Millionen, und der Bau selbst soll von zwei Unternehmungs-Gesellschaften, einer Schweizerischen und einer Italienischen, ausgeführt werden. Bis zur definitiven Constituirung der Gesellschaft wird ein Executiv-Comité das Unternehmen auf den in den Verträgen festgestellten Grundlagen fördern.

Technisches.

Neueres über die Fortschritte des Fairlie-Systems. Kürzlich besuchten eine Anzahl Ingenieure und andere in der Construction und dem Betrieb von Eisenbahnen interessirten Herren Bristol, um eine neue Doppelbogie Locomotive und leichtes Rollmaterial, welches sämmtlich nach der Construction von Fairlie ausgeführt worden, zu inspiciren.

Die Maschine „Hercules" ist für die Iquique-Bahn in Peru und ist derselben Art, wie eine früher für dieselbe Compagnie construirte. — Sie hat vier 15 Zoll Cylinder von 22 Zoll Hub, und ihr Totalgewicht von 60 Tonnen ruht auf 12 Rädern, welche in 2 Gruppen von 6 gekuppelten Rädern arrangirt, sämmtliches Gewicht zur Adhäsion ausnützen.

Sie ist für einen starken Verkehr auf einer 11 Englische Meilen langen Steigung von 1:25 und Curven von 200 Fuss Radius bestimmt.

Bei den Versuchen letzte Woche passirte die Maschine Curven von 160 Fuss Radius mit der grössten Leichtigkeit und die Abweichung des Centrums der leitenden Bogieplatform vom Ende des Kessels betrug bis zu 14 Zoll.

Die Maschine wurde alsdann durch eine Kessel- und Schmiede-Werkstätte auf ein sehr unregelmässiges und in sehr schlechtem Zustande befindliches Schienengeleise der Midland-Bahn gefahren. — Hier wurde ihr Lauf durch gewisse Brücken und Platformen, welche sie nicht passiren konnte, beschränkt; aber sie fuhr auf einer Strecke von ungefähr einer Viertelsmeile mit der Ruhe und Gleichmässigkeit hin und her, welche den Doppelbogiefuhrwerken eigen ist.

Die Passage über in sehr schlechtem Zustande befindliche Nebenweichen war den auf der Maschine befindlichen deutlich hörbar, aber sie verursachte keinen fühlbaren Stoss auf dem Führerstande.

Man schritt sodann zur Besichtigung des von Bristol Wagon Works & Co construirten leichten Rollmaterials.

Die ausgestellten Wagen waren für 3 verschiedene Spurweiten, eine von 4 Fuss $8^1/_2$ Zoll, die hier in England und in Europa am meisten übliche Weite, eine von 3 Fuss 6 Zoll und eine von 2 Fuss 6 Zoll. Die 3 Fuss 6 Zoll Wagen sind für die Dunedin & Port Chalmers Bahn und die 2 Fuss 6 Zoll Wagen für eine Bahn in Peru bestimmt. Beide Bahnen werden ganz und gar mit Fairlie'schen Maschinen und Wagen betrieben werden.

Die ausgestellten Passagier- und Güterwagen bewiesen zur Genüge, wie wenig selbst bei einer beträchtlichen Reduction der Spurweite die Tragfähigkeit der Fahrzeuge vermindert zu werden braucht.

Die leichten Wagen für 4 Fuss $8^1/_2$ Zoll, die gewöhnliche Weite, sind 14 Fuss lang und 7 Fuss breit, innen gemessen. Ihre Seiten sind 2 Fuss 6 Zoll hoch, sie wiegen 45 Ctr. und tragen 7 Tonnen. Wenn mit einer Patent-Bremse versehen, so wird ihr Gewicht auf 47 Ctr. erhöht.

Die 3 Fuss 6 Zoll Wagen sind 6 Zoll länger als die vorerwähnten und im Uebrigen von den gleichen Dimensionen; sie wiegen ungefähr 42 Ctr. und tragen 7 Tonnen.

Die 2 Fuss 6 Zoll Wagen sind 12 Fuss lang, 6 Fuss breit und 2 Fuss 6 Zoll tief; sie wiegen 31 Ctr. und tragen 5 Tonnen.

Die Passagierwagen für die 3 Fnss 6 Zoll Weite sind bequem eingerichtet. Die Wagen 1. Cl. sind 19 Fuss 6 Zoll lang und 7 Fuss 6 Zoll breit. — Sie sind in 3 gleiche Abtheilungen getheilt, jede mit Sitzen für 8 Personen und die Höhe vom Boden bis zum Dache ist 6 Fuss 8 Zoll im Centrum.

Die Lampe ist in die Dachfläche innerhalb eines polirten Reflectors eingesenkt, um das ganze Innere zu erleuchten, und das Lesen möglich zu machen. Die allgemeine Ausstattung und Verzierung des Innern ist geschmackvoll und hübsch.

Die Wagen II. Cl. sind 18 Fuss 6 Zoll lang, aber von derselben Breite und Höhe wie die I. Cl. und in der gleichen Weise eingetheilt, so dass jede ihrer 3 Abtheilungen 10 Personen aufnimmt. Das Gewicht der I. Cl. ist 300 Englische Pfund, das der II. Cl. 232 Pfund für jeden Sitz, so dass wenn diese Wagen gefüllt werden könnten, das gewöhnliche Verhältniss zwischen todtem und bezahlendem Gewicht in einem Passagierzug wesentlich gebessert sein würde.

Die bedeckten Güterwagen für dieselbe Spurweite sind 14 Fuss 6 Zoll lang, 7 Fuss breit, 6 Fuss hoch und wiegen 55 Ctr.

Die Hauptschwierigkeit für die Construction leichter Wagen ist die Masse Material, welche man bisher für nöthig gehalten, um die Fahrzeuge stark genug zu machen, den im täglichen Verkehr vorkommenden Stössen und Schlägen zu widerstehen.

Als ersten Schritt um Leichtigkeit zu erreichen, hat Herr Fairlie darauf hin gearbeitet, diese Erschütterungen und Stösse zu vermindern, und hat zu diesem und anderen Zwecken ein neues System von Buffer und Kupplungen eingeführt.

Unter dem Rahmen jedes Wagens läuft eine eiserne Zugstange und die Zugstangen der anstossenden Wagen sind durch einen einzigen Kupplungsring eng zusammengekuppelt.

Jeder Wagen ist an beiden Enden nur mit einem einzigen Buffer in der Mitte versehen, welcher eine convexe Fläche darbietet und diese Buffer berühren einander fast. — Jeder Buffer ist mit einer starken Spiralfeder versehen, welche etwa einen Zoll Spiel hat.

Das Hauptresultat ist, dass die Enge der Kupplungen und der Zusammenhang der Zugstangen den Zug gleich einer festen Masse, und nicht wie eine Reihe einzelner Theile, welche unabhängig von einander hin und hergeworfen werden können, bewegen lassen.

Das Passiren des vereinigten Zugs durch Curven wird erleichtert durch die specielle Art und Weise der Befestigung der Zugstangen unter dem Wagen, und da der von den Kupplungen eingenommene Raum sehr klein ist, so war man genöthigt, von der gewöhnlichen Befestigungsmethode, durch welche so viele Zugbeamte verwundet oder getödtet worden sind, abzugehen.

Bei den neuen Wagen endigt die Zugstange in einer Art ausgedehnter Schaale, welche mit einem Trichter zu vergleichen ist, nur dass sie viereckig anstatt rund. Durch die Seiten dieser Schaale geht ein horizontaler Bolzen, welcher durch einen Winkelhebel von der Seite des Wagens ein- und ausgerückt werden kann.

Wenn zwei Wagen zusammengekuppelt werden sollen, so wird ein eisernes Gelenk, ungefähr 8 Zoll lang in eine der Schaalen gesteckt und der Bolzen durchgezogen. Der Wagen mit dem hervorstehenden Gelenk wird alsdann zu seinem Nachbar angeschoben, und das freie Ende des Gelenks tritt in die Schaale des zweiten Wagens, wo es durch den Bolzen festgehalten wird. Die Höhlung der Schaale sichert den Eintritt des Gelenks, auch wenn dieses ein wenig herabhängt, oder wenn der betreffende Wagen durch eine starke Ladung auf seinen Federn tiefer gesunken sein sollte.

Die Befestigung geschieht durch eine einfache Bewegung des Hebels, sobald die Wagen bei einander sind, und geschieht dies nicht nur viel schneller, als auf die bisherige Weise, sondern ist auch absolut frei von Gefahr für Diejenigen, welche mit der Kuppelung beschäftigt sind.

Die Doppelbogie Maschine für die Peru-Bahn von 2 Fuss 6 Zoll Spurweite hat auf langen Steigungen von 1:20 und Curven von 130 Fuss Radius zu arbeiten.

Es ist berechnet, dass sie dies bei einer Geschwindigkeit von 30 Englischen Meilen per Stunde thun wird.

Verschiedene der bekanntesten Englischen Maschinenbauer haben jetzt Doppelbogie Locomotiven in Arbeit, bis zur Zahl von 50, meistens für schmalspurige Bahnen in Peru, Mexico, Canada, Nova Scotia, Neu Zealand, Russland, Schweden und Brasilien.

Wir erwähnen die Firmen Sharp Stewart & Co., Avouside Engine & Co. und Yorkshire Engine & Co.

Die von M. Fairlie so lange befürworteten schmalspurigen Zukunftseisenbahnen sind also stark im Werden. In Nordamerika sind schmalspurige Bahnen der grössten Ausdehnung theils im Bau, theils projectirt. Man kann also nun wohl sagen, dass die Fairlie-Locomotiven aus dem Versuchsstadium herausgetreten sind. — Die grosse Zahl der im Bau begriffenen, und von solchen Bahnen, die zuerst nur ein Probestück bestellten, nachbestellten Maschinen, lassen darüber keinen Zweifel.

Näheres über das Fairlie-System siehe in der Broschüre von Heinrich Simon, in Wien bei Lehmann & Wentzel, in Berlin bei Ernst & Korn.

Manchester, 7 St. Peteri Square. Heinrich Simon.

Miscellen.

—*i*—**Internationaler Telegraphen Congress in Rom.** Der International-Telegraph-Congress wird in Rom am 1. Dezember zusammentreten, dessen Sitzungen ungefähr 40 Tage dauern werden. Die von den denkwürdigsten Monumenten decorirten Salons im Palaste dei Conservatori, auf dem Capitolium sind zu diesem Behufe eingeräumt worden. Um die Eröffnung dieses Congresses zu feiern, wird grosser Empfang im Museum, wo auch die Frauen eingeladen werden, stattfinden. Das Forum und Colosseum werden ausserordeutlibh beleuchtet werden, und vielleicht wird auch eine Gala-soirée veranstaltet. Die Mitglieder des Congresses werden vom Stadtmagistrate von Neapel eingeladen werden; bei dieser Gelegenheit wird im Theater San Carlo eine Aufführung stattfinden; die Logement-Kosten werden vom Stadtmagistrate bestritten; dann wird es auch grosse Feierlichkeiten geben: Besuche der Monumente, Ausflüge nach Pompeji und auf den Vesuv. Alle Europäische Nationen werden durch ihre Delegirte an diesem Congresse Theil nehmen. Auch die Vertreter der grossen Eisenbahngesellschaften werden dem Congresse anwohnen. Der Präsident des Congresses wird der Minister des Aeussern sein, welcher auch die der Inauguration bezügliche Rede halten wird. Der Stadtmagistrat Konis wird auch für ein Zusammenkunfts- und Unterhaltungs-Lokal für die Herren Mitglieder, Sorge tragen.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.)

5. December Kronprinz Rudolf-Bahn zu Wien.
7. December *Bergisch-Märkische Eisenbahn zu Elberfeld. Siehe Bekanntmachung Seite 909.
11. „ Hessische Nordbahn zu Cassel.
20. „ *Märkisch-Posener Eisenbahn zu Guben.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
24. „	zu Frankf. a/O.	Niederschles.-Märk.	Werkstatts-Materialien	939
24. „	zu Ratibor	Oberschles. E.	Material-Verkauf	—
25. „	zu Leutkirch	Württemb. E.	Hochbauten Kisslegg-Leutkirch	
25. „	zu Nürnberg	Bayer. Staatsb.	3. u. 4. Loos Nürnberg-Bayreuth	
25. „	zu Köln	Rheinische E.	Wagen	925
25. „	zu Hamburg	Venlo-Hamburger E.	Eiserne Schiebethore	924
27. „	zu Berlin	Niederschles.- Märk E.	Schwellen	939
27. „	zu Ratibor	Oberschlesicbe E.	Betriebsmaterialien	939
27. „	zu Fulda	Bebra-Hanauer E.	Betriebsmaterialien	964
27. „	zu Lübeck	Lübeck-Büchener E.	Materialien-Verkauf	957
28. „	zu Strassburg	Elsass-Lothr. E.	Schwellen	936
28. „	zu Wiesbaden	Nassauische E.	Betriebs- etc. Material	966
29. „	zu Hannover	Hannoversche E.	Herzstücke etc.	940
29. „	zu Köln	Rheinische E.	Materialien	—
29. „	zu Messkirch	Badische Staatsb.	Hochbauten Sentenhart und Linz-Aach	—
30. „	zu Wien	Kais. Fr. Josefb.	Donaubrücke bei Tulln	964
30. „	zu Kassel	Hess. Nordb.	Babnhofserweiterung Bebra	—
30. „	zu Köln	Köln-Mind. E.	Restaurations-Verpachtung Dortmund	—
30. „	zu Klberfeld	Berg.-Märk. E.	Dampfschiff	933
30. „	zu Eöln	Rheinische E.	Babnhofs-Restaurations-Verpachtung Königswinter	—
30. „	zu Breslau	Oberscblesische E.	Eiserner Brückenüberbau	939
30. „	zu Breslau	dieselbe	Werkstattsmaterialien	940
30. „	zu Köln	Rheinische E.	Locomotiven	933
30. „	zu Köln	dieselbe	Räder	965
30. „	zu Basel	Schweiz. Centralb.	Wagen	966
1. Dec.	zu Guben	Märk.-Posener E.	Uniformstücke	936
1. „	zu Carlsruhe	Badische E.	Eiserne Brücken	957
3. „	zu Wien	Kronpr. Rudolf-B.	Erdarbeiten Hieflau-Eisenerz	—
4. „	zu Fulda	Bebra-Hanauer E.	Werkstattsmaterialien etc.	965
5. „	zu Münster	Westfälische E.	Locomotiven	964
5. „	zu Breslau	Breslau-Schw.-Frbg.	Werkstattsmaterial	965
7. „	zu Breslau	Oberscblesische E.	Erd- etc. Arbeiten	965
8. „	zu Ratibor	Oberschlesische E.	Werkstatts-Vorrathsstücke	965
15. „	zu Carlsrube	Bad. Staatsb.	Güterwagen	949
15. „	zu Wien	Kaiser. Elisabethb.	Locomotiven	964
—	zu Oldenburg	Baudirector Buresch	Locomotiven, Wagen etc.	957

Officielle und Privat-Anzeigen.

Vorweisung der Actien beziehungsweise Genussscheine (ohne Couponsbogen) in der Zeit vom **20. bis 30. November l. J.**

in **Prag** bei der **Hauptcassa der Gesellschaft,**
„ „ „ **Herrn Moritz Zdekauer,**
„ **Wien** „ **der k. k. priv. allgem. Oesterr. Boden-Credit-Anstalt,**
„ **Leipzig** „ **der allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,**
„ **Frankfurt a/M. bei Herren M. A. von Rothschild & Söhnen**

unter Erlag einer Baarcaution in der Höhe von 10% der gezeichneten Beträge zu geschehen.

Auf die subscribirten Actien sind in der Zeit vom **16. bis 31. December l. J.** 40% bei den Stellen, wo subscribirt wurde, einzuzahlen, wobei die erlegte 10%ige Baarcaution mit eingerechnet wird. Bei diesem Anlasse werden die Scheine über die Subscription und Cautionsleistung gegen auf 40% Einzahlung lautende Actien-Interimsscheine, beziehungsweise bezüglich $^1/_2$ Actien gegen Antheilsscheine ausgetauscht.

In dieser Ratenzahlung werden mit **1. Januar 1872** fällige Coupons von Buschtêhrader Actien ohne Zinsenabzug angenommen. Die weiteren Einzahlungen sind:

mit 20% vom 1. bis 15. März 1872
„ 20% „ 1. bis 15. Mai 1872
„ 20% „ 1. bis 15. Juli 1872

bei den Subscriptionsstellen unter Vorweisung der Interims-Scheine zu erlegen.

Die Volleinzahlung ist jederzeit gestattet.

Die volleingezahlten Interims- und je zwei Antheilscheine werden seinerzeit gegen gehörig ausgefertigte Actien ausgetauscht, welche vom **1. Januar 1873** an in die Rechte der Actien früherer Emission der bezüglichen Kategorien treten.

Bis dahin werden die auf die Interims- und Antheilscheine geleisteten Zahlungen mit jährlichen 5% verzinst und die Zinsen mit Ende December 1872 ausgeglichen.

Zugleich wird der Einlösungsbetrag des am **1. Januar 1872** fälligen auf die Abschlagzahlung auf die Dividende des Jahres 1871 lautenden Coupons der Actien lit. A à 525 fl. Oe. W. (1., 2. und 3. Emission) mit 26 fl. 25 kr. Oe. W. festgesetzt.

Weiters wird die Präclusivfrist für den Austausch der Interims- und Antheilscheine von Actien lit. A. à 525 fl. Oe. W. 4. Emission und der Interimsscheine auf Actien lit. B à 200 fl. Oe. W. gegen Actien unter Bezug auf die Kundmachung vom 31. Mai 1871 auf den **31. December 1871** bestimmt und bemerkt dass nach Ablauf dieser Frist die Interims- und Antheilscheine das Recht auf Zinsen und Dividende verlieren und nur mehr Anspruch auf Rückzahlung des eingezahlten Capitals haben.

Prag, am 11. November 1871.

Der Verwaltungsrath.

Nachdruck wird nicht honorirt.

Westfälische Eisenbahn.

Seit einiger Zeit gehen uns täglich von industriellen Etablissements, Kaufleuten etc. Gesuche zu, welche die periodische Ueberweisung von Wagen zum Transport von Kohlen aus den Zechen nach den betreffenden diesseitigen Stationen bezwecken, auch sind mehrfach Anträge auf Gestellung ganzer Kohlen-Extrazüge zu gedachtem Zwecke an uns gerichtet worden.

Zur Vermeidung von Weiterungen bringen wir hierdurch zur öffentlichen Kenntniss, dass die Disposition über den Wagenpark unserer Ober-Betriebs-Inspection hierselbst übertragen ist, sowie, dass die Gestellung von Extrazügen Sache derjenigen Eisenbahnverwaltung ist, welcher die Versandstation angehört.

Wir ersuchen demgemäss das betheiligte Publikum, hinfort Gesuche um periodische Ueberweisung von Kohlenwagen zunächst an unsere Ober-Betriebs-Inspection zu richten, sowie mit etwaigen Anträgen auf Gestellung von Extra-Kohlenzügen an die nach Obigem zuständige Eisenbahn-Direction sich zu wenden.

Die gewöhnlichen Gesuche um Gestellung von Güterwagen sind selbstredend nach wie vor an die betreffenden Stationen zu richten.

Münster, den 9. November 1871.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.
Dittmer.

K. K. priv. Kaiserin Elisabeth-Bahn.

Die Lieferungen von 6 Stück Personenzug-, 9 Stück Lastzugslocomotiven sammt Tendern und 5 Stück Tender-Locomotiven für den Bahnhofsdienst, ferner 100 Stück diverse vierrädrige Personenwagen sollen im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Offerten sind mit der Aufschrift: „Submission für die Lieferung von Locomotiven", „Submission für die Lieferung von Personenwagen" bis **15. December, Mittags 12 Uhr,** versiegelt und portofrei — einzureichen.

Die Lieferungsbedingnisse und Zeichnungen können im Werkstätten-Inspectorate eingesehen und in Empfang genommen werden.

Wien, am 16. November 1871.

Die Direction.

Offertausschreibung für den Bau der stabilen Donaubrücke bei Tulln.

Pläne, Offert- und Baubedingnisse können täglich von 9 Uhr früh bis 3 Uhr Nachmittags bei der General-Direction Abtheilung II am Bahnhofe der k. k. priv. Kaiser Franz Josef-Bahn in Wien eingesehen werden. Die mit dem gesetzlichen Stempel versehenen und mit dem vorgeschriebenen Vadium belegten, gesiegelten Offerten haben auf der Aussenseite die ausdrückliche Bezeichnung „Offerte für den Bau der Tullner Brücke" zu enthalten und sind längstens bis **30. November 12 Uhr Mittags** bei der gefertigten General-Direction am Hauptbahnhofe in Wien zu überreichen; woselbst auch die für die Offerte vorgeschriebenen Blanquette behoben werden können.

General-Direction der k. k. priv. Kaiser Franz Josef-Bahn.

Westfälische Eisenbahn.

Die Lieferung von 5 Güterzug- und 6 Personenzug-Locomotiven nebst Tendern und Ausrüstungsstücken soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungs-Bedingungen sind in unserm Central-Büreau hierselbst einzusehen, auch von dem Büreau-Vorsteher, Rechnungs-Rath Meyer, gegen Erstattung der Kosten zu beziehen.

Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Locomotiven"

bis zu dem am **5. December d, J. Vormittags 11 Uhr** in unserm Central-Büreau hier anstehenden Termine, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden, portofrei an uns einzusenden.

Münster, den 14. November 1871.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.
Reimerdes.

Bebra-Hanauer Eisenbahn.

Es soll die Lieferung der für die Bebra-Hanauer und Elm-Gemündener Eisenbahn pro 1872 erforderlich werdenden Betriebs-Materialien als:

„Buchenscheit- resp. Kiefernholz, Tannen - Reiserwellen, Dochte, Sparöl, Petroleum, Terpentinöl, Harzseife, weisse Seife, Hanf, Hanfheede, Talg, Rüböl, Fruchtgummi, Plomben, Bindfaden, Cylinder etc."

im Wege öffentlicher Submission vergeben werden.

Die Lieferungs-Bedingungen nebst Bedarfs-Nachweisungen liegen bei der unterzeichneten Stelle offen, können von da, gegen Erstattung der Copialien (5 Sgr.), auch bezogen werden.

Offerten wolle man franco, versiegelt und mit der Aufschrift: „Submission auf die Lieferung von Betriebsmaterialien für die Bebra-Hanauer Eisenbahn etc." bis spätestens den **27. d. M. Vormittags 10 Uhr** anher einsenden.

Zu dieser Stunde findet Eröffnung der Offerten statt. Später

eingehende oder nicht bedingungsmässige Anerbietungen können zurückgewiesen werden.

Fulda, den 9. November 1871.

Königliche Betriebs-Inspection.
Rintelen.

Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Die Lieferung von 323 000 Stück Schwellen aus Eichen- oder Kiefernholz soll im Wege der Submission vergeben werden.

Termin hierzu ist auf:

Montag den 27. November d. J. Mittags 12 Uhr

in unserem Geschäftslocale, Koppenstrasse No. 88/89 hierselbst anberaumt, bis zu welchem die Offerten frankirt und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung kiefener resp. eichener Schwellen"

eingereicht sein müssen.

Die Submissions-Bedingungen liegen in den Wochentagen Vormittags im vorbezeichneten Locale zur Einsicht aus und können daselbst auch Abschriften der Bedingungen gegen Erstattung der Kosten in Empfang genommen werden.

Berlin, den 6. November 1871.

Königl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Oberschlesische Eisenbahn.

Die Ausführung von 4 Loosen Erd- und Planirungsarbeiten auf der Strecke Camenz-Wartha resp. Frankenstein der Breslau-Mittelwalder Eisenbahn soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden. Die Bedingungen, Massenberechnungen, Pläne und Profile liegen in unserem Centralbüreau Abtheilung III hierselbst, Teichstrasse No. 18 zur Einsicht offen, und können die Bedingungen daselbst auch gegen Erstattung der Copialien bezogen werden.

Offerten sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf die Ausführung von Erd- und Planirungsarbeiten zur Breslau-Mittelwalder Eisenbahn"

bis zu dem auf

Donnerstag den 7. December c, Vormittags 11 Uhr

anberaumten Submissionstermine in dem oben bezeichneten Büreau einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten werden eröffnet werden.

Breslau, den 5. November 1871.

Königliche Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Oberschlesische Eisenbahn.

Die für die Werkstätte zu Ratibor pro 1872 erforderlichen Vorrathsstücke, insbesondere

200 Stück Wagen-Tragfedern,
80 „ Wagen-Achsen,
500 „ Wagenradgerippe
1000 „ Wagenradreifen aus Feinkorneisen

sollen im Wege der Submission beschafft werden.

Lieferungslustige wollen ihre Offerten portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung von Werkstatts-Vorrathsstücke"

bis zu dem auf Freitag den 8. December cr. Vormittags 11 Uhr in dem Sitzungssaale des Empfangsgebäudes zu Ratibor anberaumten Termine an die unterzeichnete Commission einreichen.

Die Bedingungen sowie die Nachweisung der zu beschaffenden Vorrathsstücke können von unserem Centralbüreau in Ratibor gegen Erstattung der Copialien bezogen resp. daselbst eingesehen werden.

Ratibor, den 13. November 1871.

Commission der Königlichen Direction der Oberschlesischen Eisenbahn.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

Die Lieferung der für die diesseitigen Werkstätten pro 1872 erforderlichen

Materialien, Utensilien und kleineren Werkzeuge

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen nebst Bedarfs-Nachweisung und Zeichnungen können gegen portofreie Einsendung von 10 Sgr. Copialien von dem Unterzeichneten bezogen werden, und sind ausserdem an den Wochentagen von 10 Uhr Morgens bis 1 Uhr Mittags mit den Lieferungsproben in dem früheren Gepäckexpeditionslocale des hiesigen alten Empfangsgebäudes zur Einsicht ausgelegt.

Offerten sind unter Benutzung der Bedarfs-Nachweisungen portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift

Offerte auf Lieferung von Werkstatts-Material

bis zum Submissionstermine in dem vorbezeichneten Locale am

Dienstag den 5. December Vormittags 10 Uhr

einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Breslau, den 16. November 1871.

Der Ober-Maschinenmeister.
Blauel.

Rheinische Eisenbahn.

Die Lieferung von 1000 Satz **Puddelstahl-Achsen mit schmiedeeisernen Scheibenrädern und Puddelstahl-Bandagen oder Bessemerstahl-Bandagen**, zu effectuiren mit 500 Satz bis ultimo Juni und mit 500 Satz bis ultimo December 1872, soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Zeichnungen und Bedingungen sind auf frankirte Anfragen von unserm Central-Verwaltungs-Büreau, altes Ufer No. 2 hierselbst, zu beziehen und Offerten auf die ganze oder theilweise Lieferung unter Angabe des Preises für einen fertigen Satz Achse mit Rädern versiegelt und mit der Aufschrift: „Submission auf die Lieferung von Eisenbahn-Rädern" **bis Ende dieses Monats** uns einzureichen.

Köln, den 16. November 1871.

Die Direction.

Königliche Bebra-Hanauer Eisenbahn.

Die Lieferung der zum Werkstätten-Betriebe der Bebra-Hanauer Eisenbahn für das Jahr 1872 erforderlichen Materialien, Werkzeuge und Vorrathsstücke und zwar:

Antimon, Eisen-, Kupfer-, Messing-, Stahl- und Weiss-Blech, Walz- und Schmiedeeisen, Stangenkupfer, Guss- und Schweissfederstahl, Bancazinn, Muttern, Nägel, Niete, Splinte, Zwischen- und Unterlegscheiben, Bekleidungs- und Schlüsselschrauben, Vorhängeschlösser, Klempnerwaaren, Droguerie- und Farbwaaren, Pferdeschwämme, Eisenlack, Leinölfirniss, Vulcanöl und Harzseife, lederne Büchsenringe und Fensterzüge, Bindfaden, Möbelgurten und Hanfschlauch, Dochtgarn, Gummibuffer, Segeltuch, Thybet, Wagentuch und Wachstuchteppich, Posamentirwaaren, Wagenlaternenglocken, Wasserstandsgläser, Bremsklötze, Feilenhefte, Holz- und Steinkohlen, Filzplättchen, Filzringe und Schmirgelpapier, Bürstenwaaren, Feilen, Hämmer und diverse sonstige Werkzeuge, Bufferstangen, Patentkuppelungen, Radreifen und Radsterne,

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Lieferungs-Bedingungen, denen ein Verzeichniss sämmtlicher Gegenstände beigefügt ist, können in dem Büreau des Unterzeichneten hierselbst eingesehen oder auch auf portofreies Verlangen gegen Erstattung der Copialien (9 Sgr.) bezogen werden.

Lieferungs-Unternehmer werden eingeladen, ihre Offerten versiegelt und mit der Aufschrift

Submission auf die Lieferung von Werkstätten-Materialien etc. für die Bebra-Hanauer Eisenbahn pro 1872

versehen, bis zum Submissionstermine, **Montag, den 4. November d. J. Vormittags 9 Uhr** portofrei an mich einzusenden, in welchem Termine die Oeffnung der Offerten im Beisein der etwa erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Unfrankirte oder nicht rechtzeitig eingehende Offerten sowie Nachgebote bleiben unberücksichtigt.

Fulda, den 16. November 1871.

Der Königliche Maschinenmeister.
Wilh. Tasch.

Bekanntmachung.

Nassauische Eisenbahn.

Die Lieferung der für die Nassauische Eisenbahn im Jahre 1872 erforderlichen **Betriebs- und Werkstätten-Materialien und Geräthe,** als:

diverses Walz- und Gusseisen, Blei und andere Metallsorten, Gummi- und Lederwaaren, Ellen- und Bürstenwaaren, Seile, Nieten, Muttern, Stiften und Schrauben, Putz- und Verpackungsmaterialien, Beleuchtungs- und Schmiermaterialien, Glasscheiben, Kohlenkörbe, Kies- und Kohlenschaufeln, Cylindergläser, Reiserwellen, Lohkuchen, Coaks und Holzkohlen, eiserne Pufferbohlen, Wagentuch und diverses Leinen, Wagenwinden, Schraubstöcke und Decimalwagen u. s. w.

soll auf dem Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungs-Offerten sind versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:

„Offerte zur Lieferung von Betriebs- und Werkstätten-Materialien und Geräthen"

bis zum Submissionstermine, welcher

Dienstag, den 28. November d. J. Vormittags 10 Uhr

im Büreau der Materialien-Verwaltung auf dem Bahnhofe in Limburg abgehalten werden wird, an die **Materialien-Verwaltung der Nassauischen Eisenbahn zu Limburg a. d. Lahn** einzusenden.

Die Eröffnung der Offerten wird in dem vorgedachten Termine von einem Mitgliede der unterzeichneten Königlichen Eisenbahn-Direction in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten vorgenommen werden.

Später eingehende oder den Bedingungen nicht entsprechende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungsbedingungen nebst Bedarfsliste sind in dem Directionsbüreau zu Wiesbaden, in dem Büreau der Hauptmagazin-Verwaltung zu Limburg, sowie bei den Stations-Vorstehern zu Oberlahnstein und Wetzlar zur Einsicht aufgelegt. Auch können dieselben gegen Erstattung der Copialgebühren von der unterzeichneten Direction und der Materialien-Verwaltung zu Limburg bezogen werden.

Die betreffenden Muster können auf dem Büreau **des Hauptmagazins zu Limburg** eingesehen werden, wohin auch die zu den Offerten gehörigen Probestücke, von den Offerten getrennt, mit der Aufschrift:

„Proben zur Offerte für die Lieferung von Betriebs- und Werkstätten-Materialien und Geräthe"

vor dem Submissionstermine franco einzusenden sind.

Wiesbaden, den 7. November 1871.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Schweizerische Centralbahn.

Es soll ausserhalb unserer eigenen Werkstätte die Anfertigung und Lieferung von:

5 Stück 4rädrigen Personenwagen	I. Classe	
5 „ 4 „ „	II.	„
8 „ 8 „ „	I. & II.	„
6 „ 8 „ „	II. & III.	„
14 „ 8 „ „	III.	„
50 „ 4 „ gedeckten Güterwagen		

auf dem Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Güterwagen sind möglichst bald und die Personenwagen auf Juni 1872 abzuliefern.

Die Achsen, Räder und Achsenbüchsen werden dem Uebernehmer franco in seine Fabrik geliefert.

Bedingnisshefte können auf dem Büreau des Unterzeichneten, woselbst auch die Zeichnungen zur Einsicht aufliegen, bezogen werden.

Offerten für die Lieferung sämmtlicher obiger Wagen oder nur eines besonderen Theils derselben sind bis den 30. November 1871 mit der Aufschrift „Angebot für Lieferung von Wagen" versehen, versiegelt dem **Directorium der Schweiz. Centralbahn in Basel** einzusenden.

In den Offerten sind die Lieferungstermine, welche die Submittenten einzugehen bereit sind, ausdrücklich anzugeben.

Olten, den 13. November 1871.

Der Maschinenmeister der Schweiz. Centralbahn.

N. Riggenbach.

Einzige Fabrik Deutschlands von Maschinen-Treibriemen nach Amerikanischer Methode.

Die

Gummiwaaren-Fabrik

von

C. SCHWANITZ & Co.

BERLIN,

Müller-Strasse 171a — 172,

liefert jedes Fabrikat aus vulcanisirtem Gummi für technische und andere Zwecke und empfiehlt besonders ihre seit 8 Jahren in den grössten Etablissements angewandten

Maschinen-Treibriemen

bis 36″ Breite in jeder Stärke und Länge für alle Zwecke, vorzüglich für nasse und dampfige Orte geeignet, sowohl Leder- als Guttapercha-Riemen übertreffend, als das beste Fabrikat, das auf den Markt gebracht wird.

Preise billiger als für Lederriemen.

Druck- und Saugeschläuche für Brauereien, Brennereien u. andere Fabriken;

Dichtungs-Platten, Scheiben, Pumpenklappen, Buffer etc.

1869 Leipzig Silberne Med. — 1869 Altona Silberne Med. — 1869 Wittenberg Silberne Med.

Zehn Medaillen wurden C. SCHWANITZ & Co. für die Vorzüglichkeit ihrer Fabrikate zuerkannt.

Selbstschmierende Stopfbüchsen-Packung

von

C. Otto Gehrckens.

Ottensen, (Zollverein.) — Hamburg, gr. Bäckerstr. 12.

Preis: **10 Sgr.** das ℔.

Eingeführt bei fast allen Bahnen und Fabriken

Windhoff Deeters & Co.

in Lingen a/d. Ems

empfehlen die in ihrer Fabrik seit vielen Jahren als Specialitäten verfertigten **Weichen-Drehscheiben, Wasserkrähne** und schmiedeeisernen Constructionen.

Schauwecker's pat. selbstthätiger Oeltropfapparat für Dampfschieber u. Kolben

Allein zu beziehen durch

Fr. Schauwecker, Maschinenmeister der Ostbahn in Weiden (Bayern).

Hartguss

Herzstücke und Räder

Erdtransportwagen

in jeder Grösse und zu jeder Spur, sowohl Seiten- und Vorkipper als Wagen zum Ausschaufeln, liefern in bewährter Konstruktion

Thelen & Weydemeyer,

Eisengiesserei, Maschinen- und Dampfkessel-Fabrik. Nordhausen.

Im J. C. Hinrichs'schen Verlage in Leipzig ist erschienen:

Neuestes Städte-Lexicon

enthaltend sämmtliche Städte, Flecken und Verkehrsorte von Europa, sowie die bedeutenderen aussereuropäischen Handelsplätze etc.

Von **H. Mertens,** weil. K. S. Oberpostamtssecretair.

Dritte, wesentlich vermehrte Auflage.

Vollständig umgearbeitet vom Postsecretair **Ferd. Hartung.**

354 Seiten. Lex.-8.

Preis $1\frac{1}{2}$ Thlr.; cart. $1\frac{2}{3}$ Thlr.; geb. $1\frac{3}{4}$ Thlr.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 46. Beiblatt 2. Leipzig, am 22. November 1871.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.)

5. December Kronprinz Rudolf-Bahn zu Wien.
7. December *Bergisch-Märkische Eisenbahn zu Elberfeld. Siehe Bekanntmachung Seite 909.
11. „ Hessische Nordbahn zu Cassel.
18. „ *Hessische Ludwigs-Eisenbahn.
19. „ *Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft.
20. „ *Märkisch-Posener Eisenbahn zu Guben.
20. „ *Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft zu Teplitz. Siehe Bekanntmachung S. 967.

Einzahlungen.

Oberlausitzer Eisenbahn. (Kohlfurt-Falkenberg.) Die Actionäre, welche nicht bereits Vollzahlung geleistet haben oder noch vor dem 1. Januar 1872 leisten, haben die zweite Einzahlung von Zwanzig Procent des gezeichneten Betrages, abzüglich 5% Zinsen für die erste Einzahlung pro 1. Juli — 31. December cr., bei der Hauptcasse in Ruhland spätestens am 1. Januar 1872 zu bewirken. Die für die erste Einzahlung ertheilten Interimsquittungen sind zugleich gegen die statutenmässigen Quittungsbogen umzutauschen.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
30. Nov.	zu Köln	Rheinische E.	1000 Satz Puddelstahlachsen	—
30. „	zu Wien	Kais. Fr. Josefb.	Donaubrücke bei Tulln	968
30. „	zu Kassel	Hess. Nordb.	Bahnhofserweiterung Bebra	—
30. Nov.	zu Köln	Köln-Mind. E.	Restaurations-Verpachtung Dortmund	—
30. „	zu Klberfeld	Berg.-Märk. E.	Dampfschiff	933
30. „	zu Eöln	Rheinische E.	Bahnhofs-Restaurations-Verpachtung Königswinter	—
30. „	zu Breslau	Oberschlesische E.	Eiserner Brückenüberbau	939
30. „	zu Breslau	dieselbe	Werkstattsmaterialien	940
30. „	zu Köln	Rheinische E.	Locomotiven	933
30. „	zu Köln	dieselbe	Räder	965
30. „	zu Basel	Schweiz. Centralb.	Wagen	966
1. Dec.	zu Guben	Märk.-Posener E.	Uniformstücke	936
1. „	zu Carlsruhe	Badische E.	Eiserne Brücken	969
3. „	zu Wien	Kronpr. Rudolf-B.	Erdarbeiten Hieflau-Eisenerz	—
4. „	zu Fulda	Bebra-Hanauer E.	Werkstattsmaterialien etc.	965
4. „	zu Messkirch	Badische Staatsb.	Hochbauarbeiten Krauchenwies	
4. „	zu Hannover	Hannov. Staatsb.	Feilenhauerarbeiten	—
5. „	zu Münster	Westfälische E.	Locomotiven	964
5. „	zu Breslau	Breslau-Schw.-Frbg.	Werkstattsmaterial	965
7. „	zu Breslau	Oberschlesische E.	Erd- etc. Arbeiten	965
8. „	zu Ratibor	Oberschlesische E.	Werkstatts-Vorrathsstücke	965
10. „	zu Oldenb.	Bau-Director Buresch	Achsen mit Rädern etc.	969
13. „	zu Thorn	Thorn-Insterburger E.	Eichen- und Kiefernholz	—
15. „	zu Köln	Köln-Minden	Schwellen	969
15. „	zu Carlsruhe	Bad. Staatsb.	Güterwagen	968
15. „	zu Wien	Kaiser. Elisabethb.	Locomotiven	964
—	zu Oldenburg	Baudirector Buresch	Locomotiven, Wagen etc.	969

OFFICIELLE ANZEIGEN.

(Officielle Anzeigen sind an die Redaction (nicht an die Expedition) der Zeitung zu richten.)

Einladung

zur

zweiten ausserordentlichen Generalversammlung

stimmberechtigter Actionäre

der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft,

welche

am Mittwoch den **20. December 1871** Vormittags 10 Uhr im Bahnhofgebäude zu Teplitz abgehalten werden wird.

Gegenstände der Verhandlung:

1. Antrag auf Erwerbung der den Herren Johann Liebieg & Comp. am 25. Juni 1870 ertheilten Concession zum Baue und Betriebe einer Eisenbahn von **Bilin** durch das **Biela-Thal** nach **Aussig.**
2. Antrag auf die Vermehrung des Anlage-Capitals.
3. Antrag auf verschiedene Abänderungen der Gesellschafts-Statuten.
4. Wahl eines beziehungsweise im Falle der Annahme der im dritten Programmspuncte beantragten Statutenänderungen von drei Mitgliedern des Verwaltungsrathes.

Die P. T. Herren stimmberechtigten Actionäre werden eingeladen, ihre Actien, deren je zehn Stück, oder Genussscheine, deren je zwanzig Stück das Recht auf eine Stimme geben, bis zum **12. December 1871** bei einer der nachbenannten Kassen:

der **Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt in Leipzig,**
der **Anglo-Oesterreichischen Bank in Wien,**
des Herrn **S. Bleichröder in Berlin,**
des Herrn **Michael Kaskel in Dresden,**
der Herrn **M. A. von Rothschild Söhne in Frankfurt a/M.,**
des Herrn **Moritz Zdekauer in Prag** oder der **Direction in Teplitz** zu erlegen.

Teplitz, am 16. November 1871.

Der Verwaltungsrath der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Thüringische Eisenbahn.

Auf die 70%igen, zu unseren sogenannten jungen Stammactien gehörigen Quittungsbogen

No. 14 150 und 22 409

ist, ungeachtet unserer Bekanntmachung vom 3. Juni cr., die dritte und letzte Einzahlung von 30% bis zum 15. Juli cr nicht geleistet worden; wir erklären daher gemäss § 16 des Gesellschaftsstatutes diese Quittungsbogen für ungültig und die auf dieselben geleisteten Einzahlungen als der Gesellschaft verfallen.

Erfurt, den 11. November 1871.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft.

Nachdem die General-Versammlung vom 21. Juni d. Js. beschlossen hat, das Stamm-Actien-Capital um drei Millionen Thaler zu erhöhen, und den bisherigen Actionairen das Recht einzuräumen, binnen einer von den Verwaltungs-Vorständen festzusetzenden Präclusivfrist auf je drei alte Actien eine neue Actie à 200 Thaler zum Paricourse zu beziehen — welche Actien vom 1. Januar 1872 bis zum 31. December 1873 mit 5% des Nominalbetrages verzinst werden, vom 1. Januar 1874 ab dagegen am Reingewinn der Gesellschaft Theil nehmen, — haben die Verwaltungs-Vorstände die Präclusivfrist, bis zu welcher vom 2. Januar 1872 ab die zeitigen Actien-Inhaber von dem Recht, auf je drei alte Actien eine neue Actie à 200 Thaler zum Paricourse unter Vergütung von fünf Procent Zinsen des Nominalbetrages vom 1. Januar 1872 bis zur geleisteten Vollzahlung zu beziehen, Gebrauch machen können, auf den 29. Februar 1872 Mittags 12 Uhr festgesetzt.

In Folge dessen werden diejenigen Actionaire, welche von diesem Rechte Gebrauch machen wollen, aufgefordert, ihr Bezugsrecht in der Zeit vom 2. Januar 1872 bis 29. Februar 1872 Mittags 12 Uhr bei Verlust dieses Rechts bei unserer Hauptcasse zu Berlin, Askanischer Platz No. 6, in den Geschäftsstunden von 9 bis 12 Uhr Vormittags geltend zu machen, und zwar durch Vorlage ihrer Actien ohne Dividendenschein-Bogen Behufs Abstempelung unter gleichzeitiger Einreichung eines Zeichenscheins in doppelter Ausfertigung.

Diese Zeichenscheine, für welche die Formulare in unserer Hauptcasse vom 20. December d. J. ab unentgeltlich verabfolgt werden, müssen enthalten Littera und Nummern der Actien nach der Reihenfolge, Datum, Namen, Wohnort und Unterschrift des Präsentanten.

Bei der Zeichnung ist der volle Betrag der gezeichneten

Actien nebst 5 % Zinsen davon seit dem 1. Januar 1872 baar einzubezahlen.

Das Duplicat der Zeichenscheine wird sofort zurückgegeben werden.

Die Erhebung der gezeichneten Actien erfolgt auf Grund und unter Auslieferung des Duplicat-Zeichenscheines zu der von uns bekannt zu machenden Zeit in unserer Hauptcasse.

Der Zeichenschein dient als Legitimation zur Erhebung der durch denselben gezeichneten Actien nebst Coupons, Dividendenscheinen und Talon. Die Zeichenstelle ist zur Prüfung der Legitimation des Präsentanten nicht verpflichtet, wohl aber berechtigt.

Diejenigen Actien, welche von den Inhabern der alten Actien bis zum 29. Februar 1872 Mittags 12 Uhr nicht gezeichnet werden, werden für Rechnung der Gesellschaft begeben werden.

Berlin, den 24. October 1871.

Der Verwaltungsrath. V. v. Magnus. **Die Direction.** Fournier.

Westfälische Eisenbahn.

Vom **1. Januar 1872** ab gelten für den Retourbilletverkehr auf der Westfälischen Staatsbahn die nachfolgenden Bestimmungen:

1.

Auf den Bahnstrecken **Warburg-Rheine** und **Holzminden-Altenbeken** ist der Fahrpreis für die II. und III. Wagenclasse und auf der Bahnstrecke **Rheine-Emden** der der III. Wagenclasse ermässigt, so dass von obigem Termine ab die Einheitssätze der Retourbillets auf der ganzen Bahn für die II. Classe 3 Sgr. und für die III. Classe 2 Sgr. pro Meile betragen, wogegen die Preise der Retourbillets I. Classe unverändert bleiben.

2.

Diese Retourbillets haben eine dreitägige Gültigkeitsdauer, wobei der laufende Tag der Billetlösung nicht mitgerechnet wird, die Rückreise muss daher 12 Uhr Mitternachts des vollendeten 3. Tages nach der Billetlösung angetreten werden.

3.

In Betreff der Beförderung von Kindern auf Retourbillets und der Benutzung einer höheren Wagenclasse während der Fahrt gelten die bei den gewöhnlichen Fahrbillets bestehenden Bestimmungen.

4.

Die Retourbillets haben im Localverkehre für die Personen- und Schnellzüge dagegen nicht aber für die Courierzüge Gültigkeit.

5.

Den Inhabern von Retourbillets ist die einmalige Unterbrechung sowohl auf der Hin- als auch auf der Rückfahrt innerhalb der Gültigkeitsdauer der Billets gestattet, wenn dieselben beim Verlassen des Zuges dem Stationsvorsteher sofort Kenntniss geben und von diesem auf dem Billet den Zug vermerken lassen, für welchen dasselbe zur Weiterreise benutzt werden soll. Weitere von den Billet-Inhabern selbst veranlasste Unterbrechung der Fahrten auf Zwischenstationen führen die Ungültigkeit der Retourbillets für die nicht durchfahrene Strecke der betreffenden Tour herbei.

6.

Eine Abstempelung der Retourbillets vor Antritt der Rückreise ist nicht erforderlich. Wird von dem Inhaber eines Retourbillets die Rückfahrt nicht von dem auf dem Billet verzeichneten Endpunkte, sondern auf einer Zwischenstation angetreten, so hat das Billet zur Rückreise nur dann Gültigkeit, wenn dasselbe von dem Vorsteher dieser Station mit einem entsprechenden Vermerke versehen worden ist, das Billet verliert aber durch diesen Vermerk seine Gültigkeit für die nicht durchfahrene Strecke.

7.

Die Benutzung der Retourbillets ist an die Person gebunden, so dass sie nur einer und derselben Person sowohl für die Hin- als auch für die Rückfahrt zur Legitimation dienen können.

8.

Freigepäck wird auf Retourbillets nicht gewährt.

Münster, den 11. November 1871.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.

Königliche Ostbahn.

Am **27. November** d. J. wird die Strecke **Gerdauen-Rothfliess** der Thorn-Insterburger Eisenbahn dem öffentlichen Verkehr übergeben werden und tritt vom genannten Tage auf der Linie Insterburg-Rothfliess folgender Fahrplan in Kraft:

Richtung Insterburg-Rothfliess.				Richtung Rothfliess-Insterburg.			
Stationen		Gem. Zug VI. U. M.	Gem. Zug IV. U. M.	Stationen		Gem. Zug V. U. M.	Gem. Zug III. U. M.
		Vorm.	Abds.			Nchm.	Abds.
Insterburg .	Abf.	11 5	8 —	Rothfliess .	Abf.	12 10	7 8
Bokellen . .	„	11 51	8 46	Bergenthal .	„	12 30	7 28
Kl. Gnie . .	„	12 9	9 4	Bischdorf .	„	1 3	8 1
Gerdauen ,	Ank.	12 36	10 31	Korschen .	„	3 30	8 49
	Abf.	12 44	5 —	Dönhofstädt	„	3 47	9 6
			Morgs.				
Skandau . .	Abf.	1 8	5 24	Skandau . .	„	4 7	9 24
Dönhofstädt	„	1 24	5 40	Gerdauen .	Ank.	4 30	9 47
Korschen .	„	3 25	6 21		Abf.	4 38	9 55
Bischdorf .	„	4 1	6 57	Kl. Gnie . .	Abf.	5 12	10 27
Bergenthal .	„	4 40	7 36	Bokellen .	„	5 28	10 43
Rothfliess .	Ank.	4 58	7 54	Insterburg .	Ank.	6 15	11 30
		Nchm.	Morgs.			Abds.	Abds.

Sämmtliche Züge befördern Personen in allen vier Wagenklassen.

Auf den Stationen sind die speciellen Fahrpläne ausgehängt.

Der seit dem 1. August d. J. bestehende Fahrplan der Strecke Insterburg-Gerdauen wird vom 27. November d. J. ab aufgehoben.

Bromberg, den 18. November 1871.

Königliche Direction der Ostbahn.
v. Mutius.

Rheinische Eisenbahn.

Wir beabsichtigen eine Handwerker-Fortbildungsschule bei unseren Central-Werkstätten zu Nippes bei Köln zu gründen, für welche die Gebäulichkeiten bereits fertiggestellt sind.

Als Dirigent derselben wird ein tüchtiger Lehrer gesucht, der die Berechtigung zum Unterrichten in Naturwissenschaft, Mathematik und Technologie für eine Gewerbschule besitzt und baldigst eintreten kann. Das Gehalt ist auf 1000 Thlr. nebst freier Wohnung festgesetzt.

Bewerber um diese Stelle wollen beglaubigte Abschriften ihrer Zeugnisse sowie ein curriculum vitae bis zum **1. December** cr. bei uns einreichen.

Köln, den 2. November 1871. **Die Direction.**

Offertausschreibung für den Bau der stabilen Donaubrücke bei Tulln.

Pläne, Offert- und Baubedingnisse können täglich von 9 Uhr früh bis 3 Uhr Nachmittags bei der General-Direction Abtheilung II am Bahnhofe der k. k. priv. Kaiser Franz Josef-Bahn in Wien eingesehen werden. Die mit dem gesetzlichen Stempel versehenen und mit dem vorgeschriebenen Vadium belegten, gesiegelten Offerten haben auf der Aussenseite die ausdrückliche Bezeichnung „Offerte für den Bau der Tullner Brücke“ zu enthalten und sind längstens bis **30. November 12 Uhr Mittags** bei der gefertigten General-Direction am Hauptbahnhofe in Wien zu überreichen; woselbst auch die für die Offerte vorgeschriebenen Blanquette behoben werden können.

General-Direction der k. k. priv. Kaiser Franz Josef-Bahn.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen.

Lieferung von Güterwagen nebst Zubehör.

Die Lieferung von:

400 gedeckten Güterwagen,
600 offenen „

2000 Paar Wagenrädern mit Achsen,
4000 Langfedern und
5000 Spiralfedern
für die Grossh. Badischen Staatseisenbahnen soll im Wege des Akkords vergeben werden.

Angebote hierauf, versiegelt und mit der Aufschrift „Lieferung von Güterwagen und Zubehör" versehen, werden bis zum **15. December d. J.** von der unterzeichnetee Direction, bei welcher die Bedingungen erhoben werden können, entgegen genommen.

Die Zeichnungen der Wagen werden auch auf Verlangen gegen Einsendung von 2 Thalern, bzw. 1 Thlr. pro Wagengattung abgegeben.

Carlsruhe, den 9. November 1871.

Direction Grossh. Badischer Verkehrs-Anstalten.
Zimmer.

Badische Staatsbahnen.

Die Anfertigung und Aufstellung der erforderlichen eisernen Brücken zur Herstellung des zweiten Geleises von Osterburken nach Königshofen vergeben wir im Wege schriftlicher Angebote.

Die Gewichte der zu liefernden Eisenconstructionen betragen:
112 000 Kilogramm Schmied- und Walzeisen
und 7 700 „ Gusseisen.

Die Angebote, welche auf ganze oder theilweise Lieferung gemacht werden können, sind spätestens bis zum **1. December d. J. Vormittags 9 Uhr** verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung eiserner Brücken" versehen, bei unterzeichneter Stelle einzureichen, woselbst auch die bezüglichen Pläne, Gewichtsverzeichnisse und Bedingnisshefte eingesehen und von letztern auch einzelne Exemplare bezogen werden können.

Carlsruhe den 11. November 1871.

Direction der Grossh. Verkehrs-Anstalten.

Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Lieferung von
100 000 Stück Ostseekiefer-Schwellen und
55 000 Stück Eichenschwellen,
deren Zufuhr mit 60 000 Stück kiefernen und 50 000 Stück eichenen franco Rotterdam am Quai der Niederländischen Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft und mit 40 000 Stück kiefernen und 5000 Stück eichenen franco Waggon Leer zu erfolgen hat, soll im Wege der Submission vergeben werden. — Die maassgebenden Bedingungen werden auf Verlangen zugesandt.

Offerten auf das Ganze oder auf Theile von wenigstens 10000 Stück — welche mit der äusseren Bezeichnung „Submission auf Schwellen" zu versehen sind — werden bis zum **15. December c. Abends** entgegengenommen und bleiben für die Submittenten bis zum 31. desselben Monats verbindlich.

Köln, 18. November 1871. **Die Direction.**

Bekanntmachung.

Für die in des Unterzeichneten Bauleitung stehenden Eisenbahnen soll das nachbenannte vom **15. October bis ult. December 1872** zu liefernde Betriebsmaterial angeschafft und in einem oder mehreren Loosen in Lieferung gegeben werden.

Etwa 10 Stück Locomotiven, theils Tendermaschinen, theils mit Tender,
„ 30 „ Personenwagen,
„ 6 „ Gepäckwagen,
„ 100 „ bedeckte Güterwagen,
„ 50 „ offene Hochbord- (Vieh-) Wagen,
„ 110 „ „ Niederbord- (Vieh-) Wagen.

Zeichnungen und Bedingungen werden vom **1. December d. J.** an im Büreau des Unterzeichneten zur Einsicht bereit liegen, auch gegen portofreie Einsendung von 1 Thlr. (für die Locomotiven) resp. 2 Thlr. (für die Wagen) versendet. Der Termin für die Abgabe der Offerten wird dabei bekannt gegeben werden.

Oldenburg, Grossherzogthum, den 15. November 1871.

Der Bau-Director.
E. Buresch.

Bekanntmachung.

Für die in des Unterzeichneten Bauleitung stehenden Eisenbahnen soll das nachbenannte vom 1. März bis zum 15. October 1872 zu liefernde Betriebs-Material angeschafft und in mehreren Loosen in Lieferung gegeben werden.

1) 300 Stück Stahlachsen mit Losh-Rädern mit Guss-Naben und Stahltyres.
2) 410 Stück Stahlachsen.
3) 820 Stück Hartgussräder dazu.
4) 150 Stück Hornfedern zu Personenwagen.
5) 1206 Stück do. zu Güterwagen.
6) 1710 Stück Evolutfedern zu Zug- und Buffer-Vorrichtungen.

Zeichnungen und Bedingungen werden vom 1. December d. J. an im Büreau des Unterzeichneten zur Einsicht bereit liegen, auch auf portofreie Anforderung versandt.

Offerten sind bis zum **10. December d. J.** einzusenden.

Oldenburg, Grossherzogthum, den 19. November 1871.

Der Baudirector.
E. Buresch.

Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter.

a) Ueberzählige.

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

D A 4. 1 Gebinde Wein (330 Pfd.) lagert in Ottensen seit 27. Octbr.
E A S Altona und G 1866 Altona. 1 Sack Kleider und Tabak (34 Pfd.) lagert in Wandrup seit September.
G M 1431. 1 leere Kiste Schachteln (43 Pfd.) lagert in Ottensen seit Juli.
J T 403. 1 Pack Tabak lagert in Ottensen seit Mai.
P J K 24. 1 Pack Manufacturwaaren (13 Pfd.) lagert in Ottensen seit September.
O/M. 1 Sack Caffee (120 Pfd.) lagert in Altona seit October.
O/M. 1 Bund Eisendraht (21 Pfd.) lagert in Ottensen seit Juni.
O/K. 1 Schlosskorb Kleidung (23 Pfd.) lagert in Hadersleben seit September.
O/M. 1 hölzener mit gelbem Leder überzogener Koffer mit Kleidung (35 Pfd.), in Altona am 16. September zurückgeblieben. Gehört wahrscheinlich einem Americaner Namens J. Ohlsen.

Bayerische Ostbahnen. 31. October 1871.

R H C 388. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 9 Pfd.) lagert in München.
B 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 60 Pfd.) lagert in München.
11 Säcke Mehl (22 Ctr.) lagern in München.
(WS) 8785. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 25 Pfd.) lagert in München. Leipzig-München bezettelt.
(AL) 2825. 1 Ballen [Rolle] (30 Pfd.) lagert in München. Berlin-München bezettelt.
(GB) 672. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 15 Pfd.) lagert in München.
H S 18. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 235 Pfd.) lagert in München. Nürnberg-München Eilgut bezettelt.
S S. 1 Stab Flacheisen (29 Pfd.) lagert in Nürnberg.
8/40. 2 leere Glaskisten (84 Pfd.) lagern in Nürnberg.
6 Tafeln Zinkblech (67 Pfd.) lagern in Nürnberg.
H 4. 1 Kiste Kocheinrichtung (47 Pfd.) lagert in Nürnberg.
1 Tisch mit versperrter Schublade (43 Pfd.) lagert in Nürnberg.
J B 7. 1 Pack leere Säcke (40 Pfd.) lagert in Nürnberg.
M & C 4493. 1 Ballot Guttapercha (54 Pfd.) lagert in Nürnberg.
Blum'sche Dampfmühle Ofen. 1 Pack leere Säcke (57 Pfd.) lagert in Passau.
A S. 1 Pack Schleifsteine (141 Pfd.) lagert in Passau.
G H 270. 1 Ballot Leinen (107 Pfd.) lagert in Passau.
S G. 1 Kette lagert in Passau.
3 Stück Matten lagern in Passau.
Wien. 1 Fass (139 Pfd.) lagert in Passau.
Pass. 1. 1 Kiste (49 Pfd.) lagert in Passau.
G F. 1 Bund Stabeisen (130 Pfd.) lagert in Fürth.

Bebra-Hanauer und Hessische Nordbahn.

Ergebniss der Revision der diesseitigen Güterböden:

Ueberzählige Güter.

A. 8 Colli eiserne Dachfenster lagern in Bebra seit dem 20. Octbr. c.
A. 2 Colli eiserne Ausgüsse lagern in Bebra seit dem 30. October c.
B. 4. 1 Beutel Sämerei (44 Pfd.) lagert in Gelnhausen seit dem 3. Juli c.
B. # 941. 1 Ballen Bettzeug (44 Pfd.) lagert in Fulda seit dem 12. September c.
C. N. 3788. 1 Pack, 2 Kinderstühle lagert in Cassel seit dem 31. Juli c.
B & F. 9. 1 Brot Zucker lagert in Cassel seit dem 28. Juli c.
G. K. 1 leere Kiste (23 Pfd.) lagert in Gelnhausen seit dem 23. Juli c.
G. S. 1 Bund Bretter (11 Pfd.) lagert in Fulda seit dem 11. October c.
H △ B 5382. 1 leere Kiste (55 Pfd.) lagert in Cassel seit 7. Juli c.
6598. 1 Kiste enth. Blechgefässe (72 Pfd.) lagert in Cassel seit 7. Juli c.
M. 1 Kiste Eisenwaaren (73 Pfd.) lagert in Hünfeld seit 26. Aug. c.
R I. 1 eiserner Topf (35 Pfd.) lagert in Cassel seit 23. September c.
1 Pack 5 leere grüne Körbe (74 Pfd.) lagert in Cassel seit 13. Sept. c.
1 eiserner Kohlenkasten (8 Pfd.) lagert in Fulda seit 14. September c.
2 Colli Ofentheile lagern in Hersfeld seit dem 18. October c.

Verzeichniss

auf den Stationen der **Bergisch-Märkischen Eisenbahn** bis ult. October cr. als überzählig ermittelteten Güter.

A R 1214/649. 1 Pack Muster (112 Pfd.) lagert im Depot.
A Z 1505. 1 Maschinenstück (20 Pfd.) lagert im Depot.
A B 750. 1 Korb Flaschen (89 Pfd.) lagert im Depot.
A S 8. 1 Stab Eisen (42 Pfd.) lagert im Depot.
A L. 2 Pack Strohpapier (30 Pfd.) lagern im Depot.
A M P 255. 1 Kiste Zündhölzer (22 Pfd.) lagert im Depot.
A H 2. 1 Packet Säcke (42 Pfd.) lagert im Depot.
A S 2913. 1 Kiste Papier (375 Pfd.) lagert im Depot.
A F 25975. 1 Kiste Nudeln (37 Pfd.) lagert im Depot.
A K 744. 1 Kiste Nägel (188 Pfd.) lagert im Depot.
A S 1730. 1 Bollot Leinenwaaren [Teppiche] (20 Pfd.) lagert im Depot.
A T 96 1 Bund Nageleisen (97 Pfd.) lagert im Depot.
ATW 322. 1 Korb Candis (31 Pfd.) lagert im Depot.
A H 15075. 1 leerer Sack lagert in Steele.
A. 5 Colli Unterkasten mit Fuss und 16 Sprungfedern, lagern in Steele.
AP. 1 Ofenuntersetzer (18 Pfd.) lagert in Barmen.
A S 66. 1 Ballot Manufacturwaaren (125 Pfd.) lagert in Neuss (Eilgut).
A T 3. 1 leeres Fass lagert in Mülheim a. d. Ruhr.
A 4417. 1 Sack Mandeln (59 Pfd.) lagert in Unna.
A W 60. 1 Kiste (153 Pfd.) lagert in Neuss.
A 252. 1 Ballot lagert in Holzwickede.
A V 11. 1 Bürde Stahl (25 Pfd.) lagert in Bochum.
AP 84/5. 2 Pack Schüppen (155 Pfd.) lagern im Remscheid.
A G 45. 1 Kiste Kleider (182 Pfd.) lagert in Schwelm.
A G 193. 1 Korb Porzellan (18 Pfd.) lagert in Dortmund.
A S 328. 1 Ballot (70 Pfd.) lagert in Hamm.
A N 97. 1 Kiste lagert in Essen.
A J 499. 1 Korb lagert in Essen.
B P 7792. 1 Korb lagert in Essen.
A P 6385. 1 Fass lagert in Essen.
A W 6297. 1 Kiste lagert in Essen.
A D 4. 1 Packet Papier (13 Pfd.) lagert in Crefeld.
A G C 439. 1 Fass Wein lagert in Mülheim a. Rhein.
A N C 12210. 1 Kiste Nähmaschine (18 Pfd.) lagert in Steinbeck.
A P 5608. 1 Sack Graupen (38 Pfd.) lagert in Steinbeck.
AR 3300/4301 } 2 Fass Wein (700 Pfd.) lagern in Steinbeck.
B M. 2 eiserne Kohlenbecken (36 Pfd.) lagern im Depot.
B M. 1 lederne Hutschachtel (4 Pfd.) lagert im Depot.
B M. 1 Stange Eisen (18 Pfd.) lagert im Depot.
B M. 4 Ofentheile (32 Pfd.) lagern im Depot.
B C 69. 1 Korb Lederwaaren (25 Pfd.) lagert im Depot.
B E 3. 1 Ring Draht (50 Pfd.) lagert im Depot.
B C 903. 1 Korb Drahtstifte (230 Pfd.) lagert im Depot.
B 309. 1 Pack Schraubenschlüssel (22 Pfd.) lagert im Depot.
B 274. 1 Korb Blechwaaren (33 Pfd.) lagert im Depot.
B. 1 Collo Ofentheil (3 Pfd.) lagert im Depot.
B C 2240. 1 Kiste Parfümerien (10 Pfd.) lagert im Depot.
B 442. 1 Kiste Gussstücke (150 Pfd.) lagert im Depot.
B S 4483. 1 Ballot Leinen (25 Pfd.) lagert im Depot.
B I. / M 13. } 1 Ballot Lumpen lagert in Aachen M.
B. 1 Ofenrohr (11 Pfd.) lagert in Hattingen.
B ME 3. 1 Kette lagert in Altena.
B 4229. 1 leere Kiste lagert in Mülheim a/d. Ruhr.
B 185. 1 Fass Petroleum lagert in Mülheim a. d. Ruhr.
B 10. 1 Collo Schrank lagert in Mülheim a. d. Ruhr.
B 479. 1 Korb Eisenwaaren (54 Pfd.) lagert in Letmathe.
B 1. 1 Sack Kartoffeln (55 Pfd.) lagert in Langendreer.
B M E. 1 Tau und 1 Strick lagern in Langendreer.
B 2320. 1 Fass Thran (305 Pfd.) lagert in Schwerte.
B. 2351. 1 Ballot Garn (70 Pfd.) lagert in Hagen.
B C 849. 1 Fass Oel (279 Pfd.) lagert in Hagen.
B. 5 gusseiserne Riemscheiben (1400 Pfd.) lagern in Remscheid.
B 21. 6 Tafeln Eisenblech (84 Pfd.) lagern in Mülheim a/Rhein.
B H 1038. 1 leerer Korb (11 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rhein.
B H. 1 leere Kiste (40 Pfd.) lagert in Barmen.
B H 17892. 1 Kiste (28 Pfd.) lagert in Dortmund.
B H 1608. 1 Kiste (43 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
B 422. 1 Ballen (200 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
B 6532. 1 Fass lagert in Essen.
B C 11. 1 Kiste lagert in Essen.
B B G 1785. 1 Kiste (259 Pfd.) lagert in Crefeld.
B 215. Eine Kiste Säcke lagert in Mülheim a/Rhein.
B E 1, 5, 6, 25, 26, 56. 6 leere Fuderfässer lagern in Mülheim a/Rhein.
B 3629. 1 Kiste Cigarren (100 Pfd.) lagert in Steinbeck.
B 15241. 1 Kiste (98 Pfd.) lagert in Steinbeck.
C 17. 1 Ofentheil (34 Pfd.) lagert im Depot.
C 206. 1 Korb Bürstenwaaren (21 Pfd.) lagert im Depot.
C K 1. 1 Pack Matten (40 Pfd.) lagert im Depot.
C K. 1 Kiste Bücher und Effecten (69 Pfd.) lagert im Depot.
C M 1110. 1 Korb gr. Holzwaaren (15 Pfd.) lagert im Depot.
C K 914. 1 Pack Springfedern (50 Pfd.) lagert im Depot.
C B 47. 1 Harrass Hohlglas (142 Pfd.) lagert im Depot.
C N 250. 1 Kiste Spielwaaren (100 Pfd.) lagert im Depot.
C H 1. 1 Pack Kuchenpfannen (56 Pfd.) lagert im Depot.
C D 7046. 1 Fass Stärke (364 Pfd.) lagert im Depot.
C K 6925. 1 Bürde Stahl (40 Pfd.) lagert im Depot.
C F 7419. 1 Kiste Kerzen (42 Pfd.) lagert im Depot.
C B. 1 Pack Filzschuhe (9 Pfd.) lagert im Depot.
C O 25. 1 Fass Oel (315 Pfd.) lagert im Depot.
C F 717, 705. 2 Körbe leere Flaschen (154 Pfd.) lagern im Depot.
C F B. 63. 1 Pack Eisenwaaren (50 Pfd.) lagert im Depot.
C W 38. 1 Kiste Flaschenfutterale (28 Pfd.) lagert im Depot.
C B 777. 1 Kiste Stärke (50 Pfd.) lagert im Depot.
C H 472. 1 Pack Papier (35 Pfd.) lagert im Depot.
C L 3. 1 Pack Unterfutter (20 Pfd.) lagert im Depot.
C G 4905. / P S 160. } 1 Fass Gyps (650 Pfd.) lagert im Depot.
C B I. 1 Pack Packpapier (70 Pfd.) lagert im Depot.
C R 7340. 1 Ballot Papier (40 Pfd.) lagert in Hoerde.
CL 9991. 1 Kiste (58 Pfd.) lagert in Oberhausen.
C 2566. 1 Ballot Wollwaaren lagert in Aachen M.
C A 2762. 1 Kiste lagert in Aachen M.
C V 2162. 1 Kiste Eisenwaaren lagert in Aachen M.
C S 75. 1 Kiste lagert in Aachen M.
C F. 1 Fass Butter (58 Pfd.) lagert in Steele.
C D P 3178. 1 Fass Branntwein (156 Pfd.) lagert in Werdohl.
C W B 46. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Mülheim a/Ruhr.
C R. 1 Bund Alpengras (50 Pfd.) lagert in Haspe.
C N 1015. 1 Kiste Eisenwaaren (60 Pfd.) lagert in Letmathe.
C P B 2315. 1 Decke (100 Pfd.) lagert in Letmathe.
C A 711. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) lagert in Neuss.
C B 1393. 1 Kiste (73 Pfd.) lagert in Neuss.
C R, C E, 1632/3. 2 Kisten (880 Pfd.) lagern in Neuss.
C W 968. 1 Kiste (70 Pfd.) lagert in Neuss.
C H V 2. 1 Packet Körbe lagert in Aachen M.
C B 52. 1 Kiste Hasenhaare lagert in Aachen M.
C B. 4 Säcke Kartoffeln (667 Pfd.) lagern in Langendreer.
C M 106. 1 Ballot Hopfen lagert in Holzwickede.
C E 100. 1 hölzerner Koffer (13 Pfd.) lagert in Bochum.
C F 411. 1 Kiste (93 Pfd.) lagert in Remscheid.
C N 198. 1 Ballot (37 Pfd.) lagert in Remscheid.
C U. 1 Packet Säcke (15 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
C K 2890. 1 Stange Stahl lagert in Iserlohn.
C U 1018/9. 2 Fässer (20 Pfd.) lagern in Dortmund.
C D 31. 1 Ballot Caffee (122 Pfd.) lagert in Finnentrop.
C B 647. 1 Kiste Glas lagert in Lennep.
C S 1204 1 Kiste (148 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
C W K 11. 1 Fass (149 Pfd.) lagert in Hamm.
C G 801. 1 Ballen Leinen ($19\frac{1}{2}$ Pfd.) lagert in Hamm.
C K 68. 1 leeres Fass ($7\frac{1}{2}$ Pfd.) lagert in Hamm.
C W 240. 1 leeres Fass (50 Pfd.) lagert in Hamm.
C J 1669. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert in Essen.
C H. 1 Koffer lagert in Essen.
C K 763. 1 Kiste (465 Pfd.) lagert in Crefeld.
C K D 869. 1 Fass (30 Pfd.) lagert in Steinbeck.
C H 7459. 1 Kiste Papier (60 Pfd.) lagert in Steinbeck.
D P 415. 1 Korb Nägel (155 Pfd.) lagert im Depot.
D 369. 1 Korb Tabak (30 Pfd.) lagert im Depot.
D 10. 1 Collo Ofentheil (15 Pfd.) lagert im Depot.
D A 5156. 1 Kiste Kurzwaaren (40 Pfd.) lagert im Depot.
D. 1 Bällchen Messingschrot (20 Pfd.) lagert im Depot.
D B 14171. 1 Sack Lupinensamen (156 Pfd.) lagert im Depot.
D C 2746. 1 Pack Pfannen (33 Pfd.) lagert in Langschede.
D 11. 1 Ballot Wolle lagert in Mülheim a. d. Ruhr.
D S K 335. 1 Kiste Besatzartikel lagert in Aachen M.
D W H L 3384. 1 Blechflasche Petroleum (82 Pfd.) lagert in Schwelm.

D 140. 1 Ballen lagert in Iserlohn.
D 51. 1 Ballen (110 Pfd.) lagert in Crefeld.
E S 1. 1 Kiste Hausrath lagert im Depot.
E T. 1 eisernes Rohr (202 Pfd.) lagert im Depot.
E M 4. 27 eiserne Röhren (704 Pfd.) lagern im Depot.
E N. 1 Stab Eisen (93 Pfd.) lagert im Depot.
E K 3889. 1 Pack Draht (30 Pfd.) lagert im Depot.
E L 6619. 1 Kiste Seife (60 Pfd.) lagert im Depot.
E H 31. 1 Kiste Eisenwaaren (15 Pfd.) lagert im Depot.
E. 1 Stück Guss (125 Pfd.) lagert im Depot.
E V 1240. 1 Kiste (284 Pfd.) lagert in Crefeld.
E 473. 1 Korb lagert in Essen.
E M 125. 1 Pack leere Kübel (28 Pfd.) lagert in Hamm.
E C / F 371. 1 Fass Petroleum lagert in Lennep.
E B 909. 1 Fass Wein lagert in Mülheim a/Rhein.
E. 9 eiserne Röhren lagern in Barmen-Rittershausen.
E K 15. 1 Pack Beile (15 Pfd.) lagert in Langendreer.
E 2. 2 Pack Strohpapier (40 Pfd.) lagern in Neuss.
E G 5488. 1 Korb Nägel lagert in Steele.
E V. 1 Kiste grobe Eisenwaaren (437 Pfd.) lagert in Steele.
E D 265/6. 2 Kisten (322 Pfd.) lagern in Oberhausen.
E J S. 1 Kiste Nudeln (37 Pfd.) lagert in Steinbeck.
E S 6955. 1 Fass Kraut (110 Pfd.) lagert in Steinbeck.
E S S 533. 1 Ballot Tuch (60 Pfd.) lagert in Steinbeck.
E B 967. 1 Kiste (50 Pfd.) lagert in Steinbeck.
F 1. 1 Ofentheil mit Deckel (27 Pfd.) lagert im Depot.
F K. 1 Pflugeisen lagert im Depot.
F N 2216/9. 4 Ballots Nessel (1097 Pfd.) lagern im Depot.
F K. 1 Feuertopf mit Rost (15 Pfd.) lagert im Depot.
F P 7321. 1 Korb Lack (20 Pfd.) lagert im Depot.
F B 127. 1 Pack leere Säcke (105 Pfd.) lagert im Depot.
F M 159. 1 Fass Branntwein (88 Pfd.) lagert im Depot.
F. 5 Colli Ofentheile (75 Pfd.) lagern im Depot.
F G 2661. 1 Pack Bindfaden (25 Pfd.) lagert im Depot.
F B 3377. 1 leere Kiste (30 Pfd.) lagert im Depot.
F B 605. 1 Kiste Glas (60 Pfd.) lagert im Depot.
F C M 1216. 1 Kiste Eisenwaaren (70 Pfd.) lagert im Depot.
F W B 5354. 1 Kiste Seife (92 Pfd.) lagert im Depot.
F H 14. 1 Kiste Eisenwaaren (50 Pfd.) lagert im Depot.
F S. 1 Ballot Tuch (10 Pfd.) lagert im Depot.
F G C 4302. 1 Kiste Porzellan (121 Pfd.) lagert in Crefeld.
F K 5055. 1 Packet Messingblech (60 Pfd.) lagert in Crefeld.
F W H S 953. 1 Stück Sophagestell (40 Pfd.) lagert in Crefeld.
F C 1432. 1 Korb lagert in Essen.
F H 4024. 1 Kiste lagert in Essen.
F HR 995. 1 Fass lagert in Essen.
F K 2608. 1 Kiste Wein (95 Pfd.) lagert in Lennep.
F W B 1490. 1 leere Kiste (40 Pfd.) lagert in Barmen.
F W 2124. 1 Kübel Butter (60 Pfd.) lagert in Witten.
F C 10165. 1 Kiste Zuckerwaaren lagert in Mülheim a/Rhein.
F D 468. 1 Ballot Manufacturwaaren (76 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rhein.
F H 1/2. 2 leere Kisten (61 Pfd.) lagern in Mülheim a. Rhein.
F H 5896. 1 Kiste Pfeiffen lagert in Mülheim a. Rhein.
F S S 7. 1 Maschinenmesser lagert in Mülheim a. Rhein.
F S 626. 1 Packet, 7 Körbe, lagert in Remscheid.
F S 18. 1 Packet Papier (47 Pfd) lagert in Barmen-Rittershausen.
F B 65, 75, 33. 6 Pack Schaufeln (177 Pfd.) lagern in Hagen.
FF 10. 1 Korb Blechwaaren (33 Pfd.) lagert in Hagen.
F R 28. 1 Ballot Säcke (11 Pfd.) lagert in Hagen.
F R 4397. 1 Kiste Cigarren (36 Pfd.) lagert in Schwerte.
F 4614. 1 Pack Papier (117 Pfd.) lagert in Bochum.
F 100. 1 Rolle Papier (54 Pfd.) lagert in Bochum.
F C. 1 Sack Mehl (133 Pfd.) lagert in Bochum.
F P 197. 1 Pack Eimer (35 Pfd.) lagert in Bochum
F C 60. 1 Korb lagert in Holzwickede.
F C 4474. 1 leeres Fass lagert in Holzwickede.
F W 2280. 1 Kübel Pech (290 Pfd.) lagert in Creuzthal.
F K 70. 1 Ballen (20 Pfd.) lagert in Creuzthal.
F A 270. 1 leere Kiste lagert in Aachen M.
F C 847. 1 Kiste Glaswaaren lagert in Aachen M.
F H 2601. 1 leere Kiste lagert in Unna.
F H 743. 1 leere Kiste lagert in Unna.
F H 2942. 1 leerer Korb lagert in Unna.
F F M 1864. 1 Fass Bier (165 Pfd.) lagert in Aachen T.
F R 1749. 1 leere Kiste lagert in Mülheim a. d. Ruhr.
F R 2961. 1 leere Kiste lagert in Mülheim a. d. Ruhr.
F S 11347. 1 Ballot Federn (57 Pfd.) lagert in Mülheim a. d. Ruhr.
F W C 312. 1 Fass Dörner (29 Pfd.) lagert in Steele.
F 17. 1 Sack Brod (48 Pfd.) lagert in Steele.
F WH S 100. 2 Pack, 4 Stühle enth. (28 Pfd.) lagern in Mülheim a. Rhein (Eilgut-Exped.).
F 54. 2 Rollen Packleinen (59 Pfd.) lagern in Elberfeld D.
F B 1285. 1 Ballot Wollwaaren (50 Pfd.) lagert in Steinbeck.
FF 9307. 1 Kiste Bürstenwaaren (60 Pfd.) lagert in Steinbeck.
F R 9. 1 Collo Feuertopf (20 Pfd) lagert in Steinbeck.

F C 1129. 1 Ballot Seilerwaaren (80 Pfd.) lagert in Steinbeck.
F 2. 1 Rolle Leinen (25 Pfd.) lagert in Steinbeck.
F W V 357. 1 Kiste lagert in Steinbeck.
F & S 221. 1 leere Kiste lagert in Hagen.
G 9393. 1 Korb Korbwaaren (20 Pfd.) lagert im Depot.
G H 118. 1 Pack Papier (70 Pfd.) lagert im Depot.
G K 7342. 1 Sack Papierhülsen (10 Pfd.) lagert im Depot.
G K 3055. 1 Pack Papier (50 Pfd.) lagert im Depot.
G S 201. 1 Kiste Glaswaaren (51 Pfd.) lagert im Depot.
G. 2 Heizöfen }
G. 3 Blechklappen } (67 Pfd.) lagern im Depot.
G. 1 Feuertopf }
G R 6935. 1 Pack Papier (62 Pfd.) lagert im Depot.
G B. 1 Rolle Theerpappen (130 Pfd.) lagert im Depot.
G T S 1/2. 2 Pack Papier (100 Pfd.) lagern im Depot.
G H. 1 Rolle Eimer (47 Pfd.) lagert im Depot.
G 188. 1 Ballot Säcke (13 Pfd.) lagert im Depot.
G H 1329. 1 Kiste Eisenwaaren (78 Pfd.) lagert im Depot.
G B 2505. 1 Kiste Seife (158 Pfd.) lagert im Depot.
G 2238. 1 Kiste Eisenwaaren (45 Pfd) lagert im Depot.
G A 1696. 1 Korb Eisenwaaren (60 Pfd.) lagert im Depot.
G T 116. 1 Fass Kupfer (1162 Pfd.) lagert im Depot.
G 1144. 1 Kiste Blechdosen (41 Pfd.) lagert im Depot.
G C 9922. 1 Kiste Schieber (40 Pfd.) lagert im Depot.
G H 13. 1 Kiste Sägen (86 Pfd.) lagert im Depot.
G H. 13 hölzerne Eimer (55 Pfd.) lagern im Depot.
G J 4895. 1 Sack, 1 Paar Siefeln, (3 Pfd.) lagert im Depot.
G 14. 1 Ballot Farbholz (290 Pfd.) lagert im Depot.
G W 1750. 3 Stahlreifen (148 Pfd.) lagern im Depot.
G L 5945. 1 Korb (60 Pfd.) lagert in Crefeld.
G H 1662. 1 Kiste lagert in Essen.
G 173. 1 Kiste (260 Pfd.) lagert in Hamm.
G 774/5. 2 Ballen (99 Pfd.) lagern in Hamm.
G S 361. 1 Pack Papier (96 Pfd.) lagert in Lennep.
G M 827. 1 Ballot Wolle (52 Pfd.) lagert in Lennep.
G 2669. 1 Kiste Cichorienmehl (138 Pfd.) lagert in Lennep.
G S 612. 1 Kiste leere Flaschen (42 Pfd.) lagert in Lennep.
G S 50342. 1 Fass Wein lagert in Lennep.
G St. 2. 1 Pack leere Säcke (55 Pfd.) lagert in Dortmund.
G S 2293. 1 Fass (220 Pfd.) lagert in Barmen.
G D 891. 1 Ballot Garn (300 Pfd.) lagert in Barmen.
G. 2 Stab Eisen (48 Pfd) lagern in Siegen.
G L 7374. 1 Ballot Rohnessel (103 Pfd.) lagert in Witten.
G S 5300/5. 6 Kisten Lichter (196 Pfd.) lagern in Welschenennest.
G U 1500. 1 Pack Düten (32 Pfd.) lagert in Bochum.
G S 1/10. 10 Bürden Stahl lagern in Solingen.
G L 5110. 1 Ballot lagert in Holzwickede.
G K 2478, 2486. 2 Körbe Flaschen lagern in Aachen M.
G F 699. 1 Kiste lagert in Aachen M.
G V 47. 1 Korb leere Körbe lagert in Aachen M.
G L 7364. 1 Ballot Wollwaaren (34 Pfd.) lagert in Ruhrort.
G S 182. 1 leere Kiste (55 Pfd.) lagert in Oberhausen.
G S HH 2806. 1 Ballot Sumak (166 Pfd.) lagert in Steinbeck.
G S 2406. 1 Kiste Kurzwaaren (120 Pfd.) lagert in Steinbeck.
G R 77. 1 Korb Feilen (70 Pfd.) lagert in Steinbeck.
G H 3455. 1 Korb Tabak (34 Pfd.) lagert in Steinbeck.
G 2087. 1 Kiste (172 Pfd.) lagert in Steinbeck.
G E 3995. 1 Ballen lagert in Steinbeck.
H J M 50. 1 Korb Eisenwaaren (102 Pfd.) lagert im Depot.
H 1. 1 Kiste Bücher (20 Pfd.) lagert im Depot.
H 1. 1 Bürde Fenstereisen (23 Pfd.) lagert im Depot.
H 376. 1 Kiste Weissblech (112 Pfd.) lagert im Depot.
H 2. 1 Pack Strohmesser (68 Pfd.) lagert im Depot.
H K. 1 Kiste Eisenwaaren (44 Pfd.) lagert im Depot.
H B S W 3487. 1 Kiste Hausgeräthe (385 Pfd.) lagert im Depot.
H. 1 Kette lagert im Depot.
H 9. 1 Pack Säcke (80 Pfd.) lagert im Depot.
HD. 1 Packet, 6 Verzierungen, (5 Pfd.) lagert im Depot.
H S. 1 Kiste Eisenwaaren (198 Pfd.) lagert im Depot.
HS 10 Tönnchen Seife (273 Pfd.) lagern im Depot.
H. 1 Ballot Abfälle (130 Pfd.) lagert in Crefeld.
H J 1/4. 4 Collo Budengestelle lagern in Essen.
H $17\frac{1}{2}$. 1 Fass lagert in Essen.
H 7106. 1 Fass lagert in Essen.
H S 1145. 1 Fass lagert in Essen.
H T 16. 1 Kiste lagert in Essen.
H 444. 1 Ballen Leinen (228 Pfd.) lagert in Hamm.
H 445. 1 Ballen Leinen (215 Pfd.) lagert in Hamm.
H 433, 437. 2 Körbe Candis (64 Pfd.) lagern in Lennep.
H F 2699. 1 Kiste Tabak (36 Pfd.) lagert in Lennep.
H R 132. 1 leere Kiste (24 Pfd.) lagert in Lennep.
H. 3 Tafeln Zink (70 Pfd.) lagern in Barmen.
H E. 1 Fass Putzpulver (195 Pfd.) lagert in Barmen.
H C 899. 1 leeres Fass (38 Pfd. lagert in Viersen.
HL 4. 1 Ballot Wollwaaren (43 Pfd.) lagert in Geilenkirchen.
H K 2723. 1 Korb Leberthran (33 Pfd.) lagert in Witten.

H 2749. 1 Korb Candis lagert in Mülheim a. Rhein.
HN 1. 1 Fass (55 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
H C 4511. 1 Kiste (42 Pfd.) lagert in Remscheid.
HH 678. 1 Kiste (18 Pfd.) lagert in Remscheid.
HE. 1 leere Kiste (112 Pfd.) lagert in Hagen.
H J S 637. 1 Fass Branntwein (255 Pfd.) lagert in Hagen.
H. 4 Stangen Stahl (180 Pfd.) lagern in Bochum.
H K C 3324. 1 Fass lagert in Holzwickede.
HL 2330. 1 Kiste leere Flaschen (40 Pfd.) lagert in Creuzthal.
HH S 2178. 1 Ballot Leinen (55 Pfd.) lagert in Aachen M.
H G 5357. 1 Kiste Glas lagert in Aachen M.
H J 1479. 1 Ballot Kaffee (116 Pfd.) lagert in Neuss
H S 1778/9. 2 Kisten (296 Pfd.) lagern in Grevenbrück.
H S 6. 1 Fass Kraut (202 Pfd.) lagert in Unna.
H C 10/20. 16 eiserne Achsen lagern in Mülheim a. d. Ruhr.
H W B 645. 1 leeres ¼ Ohmfass lagert in Altena.
H L 4. 1 Ballot Bettfedern (58 Pfd.) lagert in Erkelenz.
H 7. 3 Pack Strohmatten (100 Pfd.) lagern in Oberhausen.
H. 1 Ofen mit Aufsatz lagert in Oberhausen.
HM 615.
HB.
HL 6153.
HM 6655. } 4 Fässer Kreide (1100 Pfd.) lagern in Steinbeck.
H R 25. 1 Kiste Schirme lagert in Steinbeck.
H W E 2871. 1 Ballot Wollwaaren lagert in Steinbeck.

J R. 2 Stück Achsen (248 Pfd.) lagern im Depot.
J C 17. 1 Korb Eisenwaaren (78 Pfd.) lagert im Depot.
J R 4997. 1 Kiste Leinen (132 Pfd.) lagert im Depot.
J P E 227. 1 Fass Blechwaaren (109 Pfd.) lagert im Depot.
J G 594. 8 Stück Pflugeisen (48 Pfd.) lagern im Depot.
J H 7192. 1 Kiste Kleider (45 Pfd.) lagert im Depot.
J W B 5334. 1 Kiste Seife (103 Pfd.) lagert im Depot.
J V S 1876. 1 Kiste Glaswaaren (53 Pfd.) lagert im Depot.
J F L 2708. 1 Kiste Eisenwaaren (98 Pfd.) lagert im Depot.
J B 207. 1 Ballen Unterjacken (50 Pfd.) lagert im Depot.
J B 7. 1 Sack Holzschuhe (15 Pfd.) lagert im Depot.
J N 2617. 1 Ballot Nessel (112 Pfd.) lagert in Steinbeck.
J P K 1. 1 Ballot Caffee (130 Pfd.) lagert in Steinbeck.
J 3. 1 Packet Papier (18 Pfd.) lagert in Steinbeck.
J M J 1169. 1 Kiste (50 Pfd.) lagert in Steinbeck.
J W 4587. 1 Kiste Pflaumen (30 Pfd.) lagert in Steinbeck.
J D 1024. 1 Korb lagert in Essen.
J B 1464. 1 Kiste (119 Pfd.) lagert in Hamm.
J F. 1 Koffer (88 Pfd.) lagert in Hamm.
J E 1. 1 Koffer (74 Pfd.) lagert in Hamm.
J C W 2936. 1 leerer Koffer (24 Pfd.) lagert in Hamm.
J E 2. 1 Koffer (25 Pfd.) lagert in Hamm.
J E 3. 1 Koffer (42 Pfd.) lagert in Hamm.
J P 6729. 1 Kiste Eisenwaaren (387 Pfd.) lagert in Hamm.
J N 320. 1 leerer Koffer (70 Pfd.) lagert in Hamm.
J B K 2884. 1 Ohm Branntwein (315 Pfd.) lagert in Schwelm.
J S 247/8. 2 Golli Oefen (50 Pfd.) lagern in Barmen.
J S 6287. 1 Kiste Wein (128 Pfd.) lagert in Barmen.
J P 9220. 1 Kiste Gasuhren (127 Pfd.) lagert in Barmen.
J 7. 1 Bund Fassreifen (5 Pfd.) lagert in Remscheid.
J P 51. 1 Ballen Wolle (999 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
J R 348. 1 Korb (19 Pfd.) lagert in Bochum.
J M L. 1 leeres Fass lagert in Creuzthal.
J E S 166. 1 Kiste baumwollener Waaren lagert in Aachen M.
J B. 1 Packet alter Eisendraht (60 Pfd.) lagert in Unna.
J D 368. 1 Kiste lagert in Aachen T.
J B B 4237. 1 Fass Branntwein (354 Pfd.) lagert in Mülheim a. d. Ruhr.
J & S 1274/5. 2 Kisten lagern in Mülheim a. d. Ruhr.
J A H. 1 Sack Körbe (25 Pfd.) lagert in Steele.
J D 40. 1 Sack Gemüse (82 Pfd.) lagert in Kupferdreh.
J C V 6960. 1 Packet, 3 Körbe, (25 Pfd.) lagert in Oberhausen.

K 212. 1 Kiste Glas (270 Pfd.) lagert im Depot.
K 11. 3 Colli Ofentheile (60 Pfd.) lagern im Depot.
K 1205 1 Ballot baumw. Waaren (85 Pfd.) lagert im Depot.
K. 1 Roster (5 Pfd.) lagert im Depot.
K D 6. 1 Pack Schiefertafeln lagert im Depot.
K. 8 Stück Eisenbleche (118 Pfd.) lagern im Depot.
K S. 1 Ballot Tuch (20 Pfd.) lagert im Depot.
K S 1450. 1 Fass Blechwaaren (90 Pfd.) lagert in Steinbeck.
K C 4679 1 Kiste Zündschnur (106 Pfd.) lagert in Steinbeck.
K 970. 1 leeres Fass (7½ Pfd.) lagert im Hamm.
K D 1057. 1 Korb leere Körbe (12 Pfd.) lagert in Lennep.
K H 4. 1 Korb Eier (18 Pfd.) lagert in Barmen.
K 2889/92. 4 Fässer Seife lagern in Mülheim a. Rhein.
K J. 1 leere Kiste (10 Pfd.) lagert in Neviges.
K T 903. 5 Pflugschaaren (40 Pfd.) lagern in Hagen.
K. 1 Korb Fässchen (26 Pfd.) lagert in Langendreer.
K F 2. 3 Colli Tischfüsse lagern in Aachen M.
K 110. 1 Flasche Säure lagert in Neuss.
K F 2785. 1 leerer Korb (5 Pfd.) lagert in Neuss.
K M 5. 3 leere Körbe (72 Pfd.) lagern in Unna.

L H. 1 Schieber Guss (15 Pfd.) lagert im Depot.
L W 1875. 1 Kiste Nägel (67 Pfd.) lagert im Depot
L L 60. 1 Ballot Bretter (59 Pfd.) lagert im Depot.
L S S 4357. 1 Ballot Putzwolle (183 Pfd.) lagert im Depot.
L B 464. 1 Korb Eisenwaaren (76 Pfd.) lagert im Depot.
L B 1. 1 Sack Holzschuhe (40 Pfd.) lagert im Depot.
L VH 1695. 1 Kiste Couverts (35 Pfd.) lagert im Depot.
L L 60. 1 Pack Wollgarn (30 Pfd.) lagert im Depot.
L 245. 1 Ballot Wollabfall (100 Pfd.) lagert in Steinbeck.
L B 3623. 1 Kiste (98 Pfd.) lagert in Crefeld.
L & S 2555. 1 Ballot (76 Pfd.) lagert in Hamm.
L R 9006. 1 Ballot (52 Pfd.) lagert in Hamm.
L C H 5398. 1 Kiste (177 Pfd.) lagert in Hamm.
L H C 2873. 1 Ballot (42 Pfd.) lagert in Viersen.
L. 1 Paar Holzschuhe (4 Pfd.) lagert in Siegen.
L 6. 1 Packet Papier lagert in Mülheim a. Rhein.
L G 3502. 1 Ballot lagert in Mülheim a. Rhein.
L G 118. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Mülheim a. Rhein
L 3. 1 Ballot Säcke (52 Pfd.) lagert in Hagen.
L. 3 Colli Ofentheile (16 Pfd.) lagern in Bochum.
L 60. 1 Packet Sensen (10 Pfd.) lagert in Solingen.
L C M 5423. 1 Korbflasche Säure (140 Pfd.) lagert in Langendreer.
L. 3 Bürden Eisen lagern in Aachen M.
L N 5121. 1 Ballot Tuch (54 Pfd.) lagert in Steele.
L C 986. 1 Ballot Wollwaaren (42 Pfd.) lagert in Ruhrort.
L W 8999. 1 Kiste Steingut (202 Pfd.) lagert in Duisburg.

MK W 396. 1 Korb Materialwaaren (52 Pfd.) lagert im Depot.
MK 1371. 1 Kiste Blechwaaren (51 Pfd.) lagert im Depot.
M E 627. 1 Ballen Leinen (41 Pfd.) lagert im Depot.
M W H 5. 1 Pack Draht lagert im Depot.
M H 6. 1 Pack Wachspapier (48 Pfd.) lagert im Depot.
M. 1 Pack Pappdeckel (50 Pfd.) lagert im Depot.
M 2312. 1 Kübel Butter lagert in Steinbeck.
M 8024. 1 Fass (354 Pfd.) lagert in Hamm.
M G 1079. 1 leere Kiste (9 Pfd.) lagert in Iserlohn.
M 5. 1 leere Blechflasche (2½ Pfd.) lagert in Barmen.
M J 9363/6. 4 Fässer (1334 Pfd.) lagern in Barmen.
M C 936. 1 Ballot Pfeffer (98 Pfd.) lagert in Barmen.
ME 20782. 1 Packet leere Säcke (37 Pfd.) lagert in Witten.
M 8460, 8462, 7384. 3 leere Fässer lagern in Mülheim a. Rhein.
M R 20. 1 Kiste Weissblech lagert in Mülheim a. Rhein.
M S E 6092. 1 Ballot Stricke (210 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
M G. 1 Fass Oel (485 Pfd.) lagert in Milspe.
M & W 2677. 2 leere Kisten lagern in Hagen.
M E A 4. 1 Fass Petroleum lagert in Solingen.
M 995. 1 Ballot (45 Pfd.) lagert in Creuzthal.
M N 4. 1 leere Kiste (58 Pfd.) lagert in Unna.
M 3076. 1 Kiste Kurzwaaren (22 Pfd.) lagert in Steele.
M 538. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert in Steele.
M. 1 Fass (Ohm) Fegesalz (135 Pfd.) lagert in Hattingen.
M S 752. 1 Kiste (212 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein (Eilgut).

N K 13525. 1 Kiste Seife (22 Pfd.) lagert in Steinbeck.
N 10. 1 Bund Eisen (40 Pfd.) lagert in Crefeld.
N 4/5. 2 leere Fässer (31 Pfd.) lagern in Crefeld.
N G S 550. 1 Kiste (80 Pfd.) lagert in Remscheid.
N 14. 1 leerer Korb lagert in Aachen M.
N B 1518. 1 Ballot Packleinen lagert in Aachen M.
N 2057. 1 Ballot (57 Pfd.) lagert in Dortmund (Eilgut).

O B 3. 1 Ballot Lumpen (86 Pfd.) lagert im Depot.
O O. 1 Knierohr (7 Pfd.) lagert im Depot.
O U 2313. 1 Kübel Käse lagert in Steinbeck.
O L 4 1 Pack Säcke (28 Pfd.) lagert in Barmen.
O 7750/2. 3 Ballot Speck (512 Pfd.) lagern in Homberg.
O 955. 1 Korb Eisenwaaren (110 Pfd.) lagert in Bochum.
O S 5057. 1 Kiste lagert in Holzwickede.
O 507. 1 Packet Springfedern lagert in Aachen M.
O S 4018. 1 Kiste (130 Pfd.) lagert in Neuss.

P T 10. 1 Fass Schwefel (349 Pfd.) lagert im Depot.
P C 650. 1 Sack Korke (26 Pfd.) lagert im Depot.
P S C 1020. 1 Pack Strohpapier (19 Pfd.) lagert im Depot.
P W. 1 Korb Flaschen (110 Pfd.) lagert im Depot.
P S 103/3, 10. 2 Pack Kohllöffel (49 Pfd.) lagern im Depot.
PME 627. 1 Ballot Leinen (25 Pfd.) lagert im Depot.
P 746. 1 leeres Fass (23 Pfd.) lagert in Barmen.
P 117. 1 Ballot Kuhhaare (230 Pfd.) lagert in Barmen.
P 3. 4 Pack Strohdeckel lagern in Mülheim a. Rhein.
PWB 7154. 1 Ballot lagert in Holzwickede.
P M C 100. 1 Kiste baumw. Waaren lagert in Aachen M.
P M 315. 2 leere Fässer (40 Pfd.) lagern in Letmathe.
P WB 7145. 1 Ballot baumw. Waaren (153 Pfd.) lagert in Erkelenz.
P 1085. 1 leere Kiste (20 Pfd.) lagert in Oberhausen.

Q & E 374. 1 Pack Papier (62 Pfd.) lagert im Depot.
Q. 2 Ofenröhren (22 Pfd.) lagern im Depot.
Q 104. 1 Pack Eisendraht (95 Pfd.) lagert im Depot.
Q 388. 1 Kupferdraht (68 Pfd.) lagert in Altena.

R G 290. 1 Korb Eisenwaaren (150 Pfd.) lagert im Depot.

R C 5. 1 Kiste Leuchter (6 Pfd.) lagert im Depot.
Rqs. E K 6. 1 Ballot Putzwolle (98 Pfd.) lagert im Depot.
R L 1. 1 Pack Papier (100 Pfd.) lagert im Depot.
R H 1404. 1 Ballot Manufacturwaaren (65 Pfd.) lagert im Depot.
R S 4554. 1 Harrass Hohlglas (110 Pfd.) lagert im Depot.
R 6. 8 Pack Papier (400 Pfd.) lagern im Depot.
R L 20/22. 3 Pack Papier (268 Pfd.) lagern im Depot.
R E. 1 Ballot Farbstoff (51 Pfd.) lagert im Depot.
R J 8530. 1 Kiste leere Kisten (115 Pfd.) lagert im Depot.
R 1. 1 Platte Guss (7 Pfd.) lagert im Depot.
R. 7 leere Häringsfässer (157 Pfd.) lagern in Dülken.
R & S 3329. 1 leere Kiste (10 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rhein (Eilgut-E.).
R & C 284. 1 Kiste Cigarren (67 Pfd.) lagert in Schwerte.
R. 3 Pack Zinkrohr lagern in Neuss.
R L 1374. 1 Korb lagert in Holzwickede.
R C 440/2. 3 Pack Papier lagern in Solingen.
R P 455. 1 Kiste (30 Pfd.) lagert in Bochum.
R S 663. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Mülheim a. Rhein.
R 10. 2 Garderobenhalter lagern in Witten.
R 9. 2 Stück Packleinen (96 Pfd.) lagern in Viersen.
R C 1/2. 2 Kisten (98 Pfd.) lagern in Viersen.
R B 6947. 1 Ballot Holzschuhe (17 Pfd.) lagert in Viersen.
R. 1 Zinkrohr (10 Pfd.) lagert in Barmen.
R C 306. 1 Ballen lagert in Dortmund.
R H B 3963. 1 leeres Fass lagert in Dortmund.
R VN 532. 1 leeres Ballot (42 Pfd.) lagert in Hamm.
R. 2 leere Fässer (157 Pfd.) lagern in Dülken.
R S 2463. 1 Korb Hohlglas lagert in Elberfeld D.
R C 4471. 1 Kiste Glaswaaren (66 Pfd.) lagert in Steinbeck.
St. 2 Pflugschaare (10 Pfd.) lagern im Depot.
S H. 1 Kiste Nägel (50 Pfd.) lagert im Depot.
S H. 25 gusseiserne Rohre lagern im Depot.
S 8624. 1 Fass Soda (150 Pfd.) lagert im Depot.
S W 809/10. 2 Korbkinderwagen lagern im Depot.
S 167. 1 Ballot Abfall (128 Pfd.) lagert im Depot.
S R 2951. 2 Stück Pflugschaare (9 Pfd.) lagern im Depot.
S. 25 Tafeln Blech (131 Pfd.) lagern im Depot.
S 17. 1 Kiste Kleidungsstücke (104 Pfd.) lagert im Depot.
S 265/267. 3 Ballot Packleinen (180 Pfd.) lagern im Depot.
S S 1089. 1 leere Kiste (50 Pfd.) lagert in Oberhausen.
S 2221. 1 Ballot Wollwaaren (65 Pfd) lagert in Bochum (Eilg.-E.).
R S 25. 1 Ballot Säcke lagert in Ruhrort.
S T 2265. 1 Kiste Wein (296 Pfd.) lagert in Steele.
S 3153. 1 Ballen (201 Pfd.) lagert in Aachen T.
S E 2167. 1 Ballen (83 Pfd.) lagert in Aachen T.
S 233. 1 Ballen Garn (19 Pfd.) lagert in Unna.
S 1102. 1 Fass Seife (57 Pfd.) lagert in Letmathe.
S 997. 1 Ballot Wollwaaren lagert in Aachen M.
S 200. 1 Ballot Lumpen lagert in Aachen M.
S 1652. 1 Ballot Packleinen lagert in Aachen M.
S W. 6 Tafeln Zink (112 Pfd.) lagern in Creuzthal.
S 2960. 1 Fass Kraut (260 Pfd.) lagert in Creuzthal.
S 17. 1 Pack Papier (25 Pfd.) lagert in Solingen.
S 660. 1 Fass Wein (190 Pfd.) lagert in Bochum.
S S 756. 1 Fass lagert in Hagen.
S S 6593/4. 2 Fässer Sprit lagern in Barmen-Rittershausen.
S 7. 1 leeres Fass (70 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
S. 7 Stück Zinkplatten (105 Pfd.) lagern in Remscheid.
S R 6488. 1 Kiste (35 Pfd.) lagert in Remscheid.
S. 1 Stück Eisen (5 Pfd.) lagert in Homberg.
S 663. 1 Sack Colonial-Waaren (28 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rh.
S 637. 1 Sack Bohnen (212 Pfd.) lagert in Mühlheim a/Rh.
S H C 1. 1 Pack Draht (50 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rh.
S W 925. 1 Kiste leere Flaschen (95 Pfd.) lagert in Witten.
S W 926. 1 Kiste leere Flaschen (75 Pfd.) lagert in Witten.
S B 690. 1 leere Kiste (35 Pfd.) lagert in Düsseldorf (Eilgut-E.).
S. 1 eiserne Löwenklaue (2 Pfd.) lagert in Barmen.
S K 1/2. 2 Ballot leere Säcke (105 Pfd.) lagern in Barmen.
S 8. 1 leeres Tönnchen (3 Pfd.) lagert in Schwelm.
S 10. 1 leere Kiste (37 Pfd.) lagert in Iserlohn.
S 120. 1 Pack leere Kübel (36 Pfd.) lagert in Hamm.
S 1659. 1 Pack leere Kübel (55 Pfd.) lagert in Hamm.
S. 1 eisernes Rohr (90 Pfd.) lagert in Essen.
S 106. 2 Packet Papier lagern in Essen.
S P 309. 1 Ballot lagert in Essen.
S 65. 1 Pack Papier (45 Pfd.) lagert in Crefeld.
S. 1 eiserner Aschenkasten (5 Pfd.) lagert in Hoerde.
S 3406. 1 Gartentisch (110 Pfd.) lagert in Steinbeck.
S 1741. 1 Ballot Leinen (30 Pfd.) lagert in Steinbeck.
S E 921. 1 Ballot (56 Pfd.) lagert in Steinbeck.
S. 1 Rolle Blei (165 Pfd.) lagert in Steinbeck.
S B 772. 1 Ballot lagert in Steinbeck.
T 62. 1 Fass Soda (584 Pfd.) lagert im Depot.
T. 1 Collo Maschinentheile (58 Pfd.) lagert im Depot.
T 658. 1 Kiste Bibeln (200 Pfd.) lagert im Depot.
T / P S 1 Sack Curcumo (70 Pfd.) lagert im Depot.
T W 625. 1 leere Kiste lagert in Mülheim a. d. Ruhr.
T. 2 leere Körbe lagern in Neuss.
T 1/6. 6 Flaschen Säure lagern in Aachen M.
T 1724/5. 2 Körbe Packleinen lagern in Aachen M.
T H 4. 1 Ballot Säcke lagert in Holzwickede.
$_3T_6$ $_3T_8$. 3 Fässer Asphalt (57 Pfd.) lagern in Bochum.
T S 203. 1 Rolle Papier lagert in Bochum.
T R 1379a. 1 leere Kiste (24 Pfd.) lagert in Lennep.
T 3. 1 Pack Bretter (95 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
T C 4. 1 Fass Petroleum (326 Pfd.) lagert in Crefeld.
T S 875. 1 Kiste (50 Pfd.) lagert in Steinbeck.
T 1079. 1 Kiste Schirme lagert in Steinbech.
U 1/2. 2 Pack Schreibpapier lagern im Depot.
V. 1 Pack Papier (15 Pfd.) lagert im Depot.
V C 751. 1 Kiste Wurst ($60^1/_4$ Pfd.) lagert in Steele.
V S 1016. 1 emballirtes Fass Wein lagert in Mülheim a/Rhein.
V B 691. 1 Kiste Blechwaaren (52 Pfd.) lagert in Werl.
V C 7960. 1 Sack Leim (28 Pfd.) lagert in Steinbeck.
V M 1698. 1 Kiste (65 Pfd.) lagert in Steinbeck.
W AH 124. 1 Fass Mennig (262 Pfd.) lagert im Depot.
W. 1 Feuertopf (14 Pfd.) lagert im Depot.
W A 2112. 1 Kiste Wollwaaren (230 Pfd.) lagert im Depot.
W. 1 Roster (4 Pfd.) lagert im Depot.
W R 3657. 1 Kiste Wichse (15 Pfd.) lagert im Depot.
W D. 1 Partie Bandeisen (2430 Pfd.) lagert im Depot.
W J 1. 1 Kiste Gusswaaren (37 Pfd.) lagert im Depot.
WM S 209. 1 Kiste Modelle (102 Pfd.) lagert im Depot.
W P. 1 Pack Drahtwaaren (7 Pfd.) lagert im Depot.
W B 17. 1 Sack Schusterwaaren (30 Pfd.) lagert im Depot.
W K 80. 1 Pferdedecke (3 Pfd.) lagert im Depot.
W S 5470. 1 Sack Schwamm (13 Pfd.) lagert im Depot.
W 3389. 1 Sack Saamen (20 Pfd.) lagert im Depot.
W 10. 1 Korb Blechwaaren (30 Pfd.) lagert im Depot.
W N 23. 1 Kistchen Eisenwaaren (40 Pfd.) lagert im Depot.
W 499. 1 Kistchen Zucker (33 Pfd.) lagert im Depot.
W T 159. 1 leere $^1/_2$ Ohm (27 Pfd.) lagert in Duisburg.
W 14. 3 leere Fässer lagern in Duisburg.
W K 46. 1 Korb Droguen lagert in Leichlingen.
W 334. 1 Ballot Wollwaaren (48 Pfd.) lagert in Neheim-Hüsten.
W 5. 1 Bund, 2 Gasrohre (40 Pfd.) lagert in Unna.
W B 858. 1 Kiste (46 Pfd.) lagert in Neuss.
W R 70. 1 Korb Eisenwaaren (315 Pfd.) lagert in Neuss.
WK 8189. 1 Tonne Häringe lagert in Aachen M.
W T. 1 Pack Körbe lagert in Aachen M.
WB. 10 Gebund Seegras lagern in Holzwickede.
WB 168. 1 Ballot Leder lagert in Holzwickede.
W B 42. 1 Pack Kohlenlöffel (24 Pfd.) lagert in Hagen.
W 38. 1 Pflugschaar (4 Pfd.) lagert in Hagen.
W G 737. 1 Kiste Kurzwaaren (250 Pfd.) lagert in Hagen.
WB R 1310. 1 Kistchen Eisenwaaren lagert in Mülheim a. Rh.
W P 2233. 1 Fass Wein (88 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
W K. 8953. 1 Fass Wein (345 Pfd.) lagert in Siegen.
W S S C 10. 1 Ballot Reis (217 Pfd.) lagert in Langenberg.
W D 1376, 1432. 2 leere Fässer (55 Pfd.) lagern in Düsseldorf (Eilg.-E.).
W S 480. 1 Ballot Wollwaaren (20 Pfd.) lagert in Düsseldorf (Eilg.-E.).
W 2212. 1 Ballot Twist lagert in Barmen.
W V 542. 1 leeres Fass lagert in Lennep.
W S. 1 Pack Hammelfelle (50 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
W J. 1 Bürde Eisen (151 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
W C 2155. 1 leere Kiste (96 Pfd.) lagert in Hamm.
W. 8 Pack Papier lagern in Essen.
W K 413. 1 Korb lagert in Essen.
W R 836, 839. 2 Körbe lagern in Essen.
W S 4439/40. 2 Fässer lagern in Essen.
W S 4. 1 Sack lagert in Essen.
W 535. 1 Kiste Leinengarn (100 Pfd.) lagert in Crefeld.
W. 2 leere Seifentonnen (50 Pfd.) lagern in Hoerde.
W 1155. 1 Ballen (40 Pfd.) lagert in Steinbeck.
W B 1324. 1 Korb Tabak (97 Pfd.) lagert in Steinbeck.
X. 2 Eisenplatten (74 Pfd.) lagern im Depot.
X 1. 1 Sack Bettzeug (50 Pfd.) lagert im Depot.
Z. 2 Stäbe Eisen (108 Pfd.) lagern im Depot.
Z S 832. 1 Ballen lagert in Essen.

GH 3138. 1 Kiste Feuerzeug (82 Pfd.) lagert im Depot.
W 227. 1 Kiste Eisenwaaren (29 Pfd.) lagert im Depot.
JW 2617. 1 Kiste Papier (136 Pfd.) lagert im Depot.
RD 27. 3 Ballot Baumwolle (979 Pfd.) lagern im Depot.
M 638. 1 Ballen Nessel (39 Pfd.) lagert im Depot.
4862. 1 Kiste Flaschenzüge (182 Pfd.) lagert im Depot.
A 1383. 1 Kiste Droguen (64 Pfd.) lagert im Depot.

4. 1 Pack Tafeln (25 Pfd.) lagert im Depot.
127. 1 Pack Eisenwaaren (20 Pfd.) lagert im Depot.
4215. 1 Ballot Tuch (40 Pfd.) lagert im Depot.
1799. 1 Sack isländisches Moos (5 Pfd.) lagert im Depot.
851. 1 Ballot Leinen (10 Pfd.) lagert im Depot.
1 Block Zink (65 Pfd.) lagert im Depot.
8024. 1 Kiste (56 Pfd.) lagert in Steinbeck.
40. 1 Fass Corinthen (200 Pfd.) lagert in Steinbeck.
4726. 1 Ballen (18 Pfd.) lagert in Steinbeck.
34. 1 Fass Corinthen (200 Pfd.) lagert in Steinbeck.
809. 1 Ballen (132 Pfd.) lagert in Steinbeck.
637. 1 Ballen (60 Pfd.) lagert in Steinbeck.
6139. 1 Kiste lagert in Elberfeld D.
8 5032 4 1 Ballot Tuch (27 Pfd.) lagert in Elberfeld D.
6522. 1 Kiste (50 Pfd.) lagert in Crefeld.
913. 1 Ballen (176 Pfd.) lagert in Crefeld.
968. 1 Ballen (34 Pfd.) lagert in Crefeld.
711/3. 3 Kisten Mühlenfabrikate (89 Pfd.) lagern in Barmen.
6608. 1 Korb Liqueur (30 Pfd.) lagert in Remscheid.
10256. 1 Fass Wein (150 Pfd.) lagert in Schwerte.
6709. 1 Kiste lagert in Holzwickede.
1703. 1 leeres Ohmfass (58 Pfd.) lagert in Unna.
71 371. 1 Korb Wein (150 Pfd.) lagert in Schwerte.
618. 1 Ballen (28 Pfd.) lagert in Duisburg.
////. 5 Eisenstangen (131 Pfd.) lagern im Depot.
800. 1 Kiste Watten (27 Pfd.) lagert im Depot.
74. 1 Kiste Glas (177 Pfd.) lagert im Depot.
1438. 1 Kübel Pech (577 Pfd.) lagert im Depot.
4113. 1 Kiste Glaswaaren (30 Pfd.) lagert im Depot.
588. 1 Sack Farbwaaren (30 Pfd.) lagert im Depot.
1174. 1 Ballot Dividivi (100 Pfd.) lagert im Depot.
2571. 1 Kiste Kurzwaaren (38 Pfd.) lagert in Steinbeck.
6099. 1 Kiste (120 Pfd.) lagert in Crefeld.
3118. 1 Kiste (73 Pfd.) lagert in Crefeld.
4319. 1 Kiste Porzellan (83 Pfd.) lagert in Barmen.
1769. 1 Beutel Kräuter (5 Pfd.) lagert in Ohligswald.
4310. 1 Kiste (20 Pfd.) lagert in Remscheid.
3430. 1 Ballot Bettfedern (28 Pfd.) lagert in Neuss.
△. 1 leeres Fass lagert in Neuss.
△ 1409. 1 leere Kiste (62 Pfd.) lagert in Oberhausen.
△ 11 926. 1 Ballot Bettfedern (103 Pfd.) lagert in Oberhausen.
Oschatz, Berke. 1 Pack Säcke (120 Pfd.) lagert im Depot.
Kruckenhof. 1 Pack Säcke (74 Pfd.) lagert im Depot.
A. Deilig. 1 Pack Säcke (30 Pfd.) lagert im Depot.
O. Mostert. 1 Pack Säcke (45 Pfd.) lagert im Depot.
J. G. Höltz. 1 Pack Säcke (7 Pfd.) lagert im Depot.
Oschatz, Berka, 3375. 1 Pack Säcke (60 Pfd.) lagert im Depot.
C. Schulze. 1 Pack Säcke (125 Pfd.) lagert in Hamm.
P. Heukels. 1 Sack Weizenmehl lagert in Lennep
Lomme & Stolp 382. 1 Fass Harzfarbe (115 Pfd.) lagert in Barmen.
Gebr. B. 2153. 1 leeres Fass lagert in Holzwickede.
Jules Carlons à Mouscron, Wilh. Destré, Düsseldorf. 1 Fass Schmiere lagert in Barmen.
Stöcker & Meyer 120 1 Decke lagert in Neuss.
J. Rüdder 522. 1 leeres Fass (53 Pfd.) lagert in Unna.
S. Koehler Frkfrt. a/Od. 1 Sack Weizen lagert in Aachen T.
Winters 179. 1 Decke lagert in Steele.
Jac. Stoll. 1 Kiste Kleider (52 Pfd.) lagert in Duisburg.
K. Nevies. 1 Ofenuntertheil lagert in Oberhausen.
No 2852. 1 Ballot Caffee (150 Pfd.) lagert im Depot.
No. 4. 27 eiserne Flanschen (378 Pfd.) lagern im Depot.
No. 4. 18 eiserne Röhren (720 Pfd.) lagern im Depot.
No. 2526. 1 Kiste Papier (135 Pfd.) lagert im Depot.
No. 3. 1 Fass lagert in Essen.
No. 10. 1 grosser Sack lagert in Hamm.
No. 299. 1 leeres Fass (10 Pfd.) lagert in Dortmund.
No. 2. 2 Cll. Fournaise (102 Pfd.) lagern in Breyell.
No. 4. 1 Sack Graupen lagert in Mülheim a. Rhein.
No. 6. 1 Bund Werggarn lagert in Mülheim a. Rhein.
No. 4721. 1 Kiste Tinte (35 Pfd.) lagert in Neviges.
No. 1584. 1 leeres Fass (62 Pfd.) lagert in Bochum.
No. 1. 2 Stangen Stahl (24 Pfd.) lagern in Bochum.
No. 148. 1 Ballot Putzwolle (145 Pfd.) lagert in Bochum.
No. 881. 1 Fass Petroleum (352 Pfd.) lagert in Haspe.
1 Korb Eisenwaaren (200 Pfd.) lagert im Depot.
I Fass Farbwaaren (600 Pfd) lagert im Depot.
1 Korb Schrauben (185 Pfd.) lagert im Depot.
1 Tonne Cement (395 Pfd.) lagert im Depot.
1 Parthie Draht (1950 Pfd.) lagert im Depot.
1 rundes Eisen (1200 Pfd.) lagert im Depot.
1 Partie Roststäbe (2000 Pfd.) lagert im Depot.
30 Tafeln Sturz lagern im Depot.
1 Kiste Hausgeräthe (93 Pfd.) lagert im Depot.
1 Koffer Kleider (50 Pfd.) lagert im Depot.
10 leinene Decken lagern im Depot.
2 Bund Seegras (100 Pfd). lagern im Depot.
1 Kiste Werkzeug (56 Pfd.) lagert im Depot.
1 Collo Maschinentheil (37 Pfd.) lagert im Depot.
1 Winkeleisen (115 Pfd.) lagert im Depot.
2 Tragkiepen (18 Pfd.) lagern in Elkerfeld D.
1 Kiste Cigarren (18 Pfd.) lagert in Hoerde.
3 Stück Flacheisen (204 Pfd.) lagern in Essen.
8 Stück Winkeleisen (113 Pfd.) lagern in Essen.
1 Kübel mit Deckel (25 Pfd.) lagert in Hamm.
1 Stab Eisen (17 Pfd.) lagert in Hamm.
8 Stück Holzschuhe lagern in Hamm.
1 Stange Rundeisen (250 Pfd.) lagert in Lennep.
1 Stange □ Eisen (300 Pfd.) lagert in Lennep.
3 leere Körbe lagern in Lennep.
1 Fass Sardellen (10 Pfd.) lagert in Lennep.
4 Stangen Eisen (50 Pfd.) lagern in Lennep.
2 Stück Sandstein lagern in Dortmund.
23 Stück Farbhölzer (631 Pfd.) lagern in Schwelm.
1 Pack Eisenwaaren (2 Pfd.) lagert in Barmen.
1 Fässchen Schwärze (22 Pfd.) lagert in Barmen.
6 Paar Kinderholzschuhe (2 Pfd.) lagern in Barmen.
1 Collo, 2 Ofenröhren, (37 Pfd.) lagert in Barmen.
2 Pack Säcke (150 Pfd.) lagern in Düsseldorf (Eilgt.-E.).
1 Pack hölzerne Bettstellen (40 Pfd.) lagert in Ohligswald.
8 Stück Weichenhölzer lagern in Langenberg.
4 Stück Hölzer lagern in Langenberg.
1 Stange Eisen (15 Pfd.) lagert in Werl.
1 alte Kalkdecke (30 Pfd.) lagert in Hochdahl.
4 Feuertöpfe (120 Pfd.) lagern in Geilenkirchen.
1 Rohr, 2′ lang (11 Pfd.) lagert in Witten.
1 Parthie Rosterstäbe (1594 Pfd.) lagert in Witten.
1 Korb leere Flaschen (80 Pfd.) lagert in Witten.
1 Eisenplatte (55 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
1 Fass Talg lagert in Mülheim a. Rhein.
3 Pack Strohmesser lagern in Mülheim a. Rhein.
10 einzelne Strohmesser lagern in Mülheim a. Rhein.
1 Bürde Stahl (152 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
1 Korb Eisenwaaren (97 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
1 Fass Thran (1040 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
2 Gebund Weiden (64 Pfd.) lagern in Homberg.
1 Sack Erbsen (200 Pfd.) lagert in Remscheid.
1 Sack Bohnen (200 Pfd.) lagert in Remscheid.
6 Bürden Stahl lagern in Hagen.
3 Pack eiserne Platten (60 Pfd.) lagern in Hagen.
12 Dachfenster lagern in Bochum.
1 Tisch (18 Pfd.) lagert in Bochum.
2 Sack Kleien (100 Pfd.) lagern in Bochum.

25 Rosterstäbe / 4 Rosterbalken } (462 Pfd.) lagern in Bochum.
1 Stange Rundeisen (10 Pfd.) lagert in Bochum.
1 Stange Flacheisen (31 Pfd.) lagert in Bochum.
1 leeres Fass (60 Pfd.) lagert in Bochum.
1 Collo Holzmodell (29 Pfd.) lagert in Bochum.
1 hölzerner Ofenuntersatz mit Aschkasten lagert in Bochum.
3 alte Sensen lagern in Solingen.
13 Schüppenblätter lagern in Solingen.
1 Sack Hafer lagert in Neuss.
1 Korb Fläschchen (41 Pfd.) lagert in Kupferdreh.
1 Bund Seegras (50 Pfd.) lagert in Duisburg.
1 Rohrsessel (7 Pfd.) lagert in Duisburg.
1 Kiste Kreide (87 Pfd.) lagert in Duisburg.
1 eiserne Platte (25 Pfd.) lagert in Duisburg.
1 Commode (60 Pfd.) lagert in Dortmund (Eilg.-E.).
$1/2$ Ohm Oel (160 Pfd.) lagert in Altena.
1 Schiebkarre (80 Pfd.) lagert in Steele.
3 Kohlenkasten (26 Pfd.) lagern in Steele.
1 Korb und 1 Beutel Hefe (100 Pfd.) lagern in Aachen T.
2 Pack leere Säcke, 10 Holzschragen, 4 Colli Bretter lagern in Aachen T.
2 Bund Alpengras lagern in Haspe.
1 Bund Wasserleitungsrohr (164 Pfd.) lagert in Letmathe.
1 Stange und 1 Bürde Nageleisen (600 Pfd.) lagern in Langendreer.
1 Krümmerrohr (16 Pfd.) lagert in Langendreer.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

Verzeichniss der überzähligen Güter pro September cr.

R K 2767. 1 Kiste, 1 leerer Sack (4 Pfd.) lagert in Berlin [Güter-Empfangs-Expedition] seit September 1871.
T G 5093. 1 Ballen lagert in Berlin [Güter-Versand-Expedition].
B B 1960. 1 Kiste lagert in Berlin [Güter-Versand-Expedition].
K 2. 1 Koffer lagert in Berlin [Güter-Versand-Expedition].
Leipzig-Berlin 222. 1 Kiste Bücher und Wäsche (165 Pfd.) lagert in Berlin [Gepäck-Expedition] seit 9. Januar 1871.
Kurz 23255, 21652, 6766, 26634, 22361, 21449, 20727, 13623, 20498, 23631. 10 leere Fässer (473 Pfd.) von Berlin lagern in Leipzig seit 23. September 1871.
W G. 1 leeres Milchfass von Berlin lagert in Ludwigsfelde seit 21. September 1871.

Nachweisung

der erledigten Differenzen aus den Meldungen früherer Monate über lagernde Güter und Gepäckstücke der **Berlin-Potsdam-Magdeburger** Stationen pro September 1871.

V H & F 885. 1 Ballen Wolle (2 Ctr. 32 Pfd.) lagerte in Berlin seit Dec. 1870. Nach Verviers gehörig und dorthin zurückgesandt.
O B 3131/2. 2 Körbe (3 Ctr. 62 Pfd.) lagerten in Berlin [Eilgut] seit December 1870. Auf Requisition der Expedition Deutz nach dort gesandt.
1 altes Tau lagerte in Magdeburg seit Mai 1871.
R 334. 1 Kiste Weissblech (1 Ctr. 19 Pfd.) lagerte in Magdeburg seit Juli 1871. Gehört nach hier und ist hierher gesandt und ausgeliefert.
K. 1 Ballen (1 Ctr. 8 Pfd.) lagerte in Magdeburg seit 1871. Der Magdeb.-Halberst. Bahn als ihr gehörig überwiesen.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

September 1871.

L St Wollmann Magdeburg. 8 Pack Säcke (4 Ctr. 31 Pfd.)
[Zeichen] W 2879. 1 leeres Fass (2 Ctr.)
L R 7814/23. 10 Körbe Wein (21 Ctr. 68 Pfd.)
L B 638. 1 Kiste Wein (37 Pfd.)
} lagern in Berlin seit 16. September.

Verzeichniss

der im Monate October c. auf den **Braunschweigischen Eisenbahnstationen** überzählig vorgefundenen Güter.

Güterexpedtion.

M 1. 1 Sack leere Säcke (45 Pfd.).
[Zeichen] 927. 1 Ballen anscheinend Manufacturwaaren (37 Pfd.).
B. 1 Collo Ofenringe (22 Pfd.).
G. H. Meyring. 1 Rolle Leder (31 Pfd.).
Brüdergemeinde Neuwied. 1 Pack leere Säcke (57 Pfd.).
B R E 4834. 1 Fass anscheinend Bier oder Wein (12 Pfd.).
S B 282. 1 leeres Fass (33 Pfd.).
Actien B B R Detmold 94/404, 853/940, 1120/2039, 2051/2169, 2210/2240 10 leere Fässer.
1 Schürze von greisem Leinen.
O/12. 1 eiserner Winkel (5 Pfd.).

Station Schöppenstedt.

1 offener Kasten zum Ausschütten, anscheinend zu einer Dreschmaschine gehörend.
1 halbe Bank.

Station Oschersleben.

1 Tau ohne Ende zum Aufwinden von Fässern.

Station Börssum.

C F. 1 Pflugschaar (5 Pfd.).

Station Holzminden.

L B & W 342 und 346. 2 Ballen (Inh. unbek., 48 Pfd. resp. 146 Pfd.).
L S 144. 1 leere Kiste (37 Pfd.).
C N 751. 1 Tonne (Inh. unbek., 92 Pfd.).
B. 2 eiserne Töpfe (17 Pfd.).

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

Pro Monat October 1871.

Y Form 1 Collo eis. Maschinentheil nebst 1 Päckchen Schrauben (10 Pfd.) lagert in Glogau.

Grossherzogliche Friedrich-Franz Eisenbahnen.

Verzeichniss der überzähligen Güter pro October 1871.

roth. 1 Stange Eisen (27 Pfd.) lagert in Schwerin.
1 Tasche mit ord. Wäche (19 Pfd.) lagert in Güstrow.
1 Brechstange (6 Pfd.) lagert in Rostock.
8 Privat-Rungen lagern in Blankenberg.
1 eis. Wagenbuchse (3 Pfd.) lagert in Teterow.
L A 927. 1 Ballen (39 Pfd.) lagert in Schwerin.
1 Collo Budenstangen lagert in Bützow.

Verzeichniss

der auf den Stationen der **Halle-Casseler Eisenbahn** überzähligen Güter.

— 6 Blöcke Messing (49 Pfd.) lagern in Sangerhausen.
[Zeichen] 346. 1 Kiste (67 Pfd., Inhalt unbek.) lagert in Heiligenstadt seit 5. November cr.

A. p. Kaiser Ferdinands- und Mähr.-Schles. Nordbahn.

Monat October 1871.

C C/S 2. 1 Kiste Effecten (51 Pfd.) von Radymno lagert in Krakau seit 18. Juli.
A D/A. 2 leere Kisten (230 Pfd.) von Zauchtl lagern in Prerau seit 22. Juni. Alter Anklebezettel: Bisenz-Wien.
1 leeres Fass (40 Pfd.) von Scontrirung lagert in Troppau seit 12. Octbr.
1 gelber Koffer (Inhalt unbekannt, 131 Pfd.) lagert in Prerau seit 23. October. Anklebzettel: Wien-Krakau-Przemysl-Prag.

K. k. priv. Kaiserin Elisabeth-Bahn. 30. September 1871.

L D S. 15 Fässer Viteriol (1770 Pfd.) von Passau lagern in Wien seit 27. Juni.
S K 8309. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 384 Pfd.) von Nürnberg lagert in Passau seit 24. Juli.
G/S P E 7196. 1 Fass Gummi assac foeditae (66 Pfd.) vom Zollmagazin lagert in Passau seit 15. September.
Müller & Sohn. 3 Pack Säcke (154 Pfd.) vom Zollmagazin lagern in Passau seit 15. September.

Verzeichniss

der aus dem Monate October 1871 auf Stationen der **Köln-Mindener Eisenbahn** herrenlos lagernden Güter.

1 Collo Shirting (8 Pfd.) lagert in Kirchen seit 18. September 1871.
K. 1 Ofenrohr (2 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 2. October 1871.
1 Pack Budengestell (71 Pfd.) lagert in Münster seit 3. October 1871.
W 668. 1 Kiste Manufacturwaaren (377 Pfd.) lagert in Oberhausen seit 3. October 1871.
C B 2963. 1 Korb leer (7 Pfd.) lagert in Minden seit 3. October 1871.
1 Pack Latten (72 Pfd.)
1 Pack Bretter (108 Pfd.)
A 1/5. 5 Holzböcke / 2 Holzböcke } (86 Pfd.)
J M 4. 1 Decke
D Z S. 1 Decke
1 Decke
} lagern in Borbeck seit 4. Octbr. 1871.
E. 2 Bund Eisen (120 Pfd.) lagern in Essen St. B. seit 4. Octbr. 1871.
L N 7561/2. 2 Fässchen (55 Pfd.) lagern in Dortmund seit 4. October 1871.
V 2391. 1 Fass Liqueur (82 Pfd.) lagert in Giessen seit 5. Octbr. 1871.
L M 111. 1 Korb leer (8 Pfd.) lagert in Minden seit 5. October 1871.
J P A 957/8. 2 Kisten Seife (440 Pfd.) lagern in Minden seit 7. October 1871.
P S 6. 1 Pack Körbe (11 Pfd.) lagern in Deutz seit 7. October 1871.
MK 876. 1 Fass Wein (92 Pfd.) lagert in Hamm seit 10. October 1871.
W 23. 1 Sack Spunde (89 Pfd.) lagert in Dortmund seit 11. Oct. 1871.
F S 1. 1 Kiste Weissblech (144 Pfd.) lagert in Dortmund seit 11. October 1871.
P C 1614. 1 Bürde Stahl (103 Pfd.) lagert in Ahlen seit 11. Oct. 1871.
HD 84. 1 Ballen Reis (203 Pfd.) lagert in Sterkrade seit 11. Oct. 1871.
J 9. 1 Achsenschenkel (20 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 11. October 1871.
B R 5821/2. 2 Nähmaschinen (178 Pfd.) lagern in Deutzerfeld seit 11. October 1871.
R C 520. 1 Kiste Eisenwaaren (373 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 11. October 1871.
F B 478. 1 Kiste Leinen (472 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 11. October 1871.

J S 4734/6. 1 Ballen Leinen (162 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 11. October 1871.
1940. 1 leere Kiste (25 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 11. Octbr. 1871.
F L W 737. 1 leere Kiste (19 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 11. Octo-
J C 6322. 1 leere Kiste (52 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 11. October 1871.
H. 25 Pack Holzschuhe (450 Pfd.) lagern in Deutz seit 11. Oct. 1871.
JH K 763. 1 Pack leere Körbe (15 Pfd.) lagern in Deutzerfeld seit 14. October 1871.
1 neue hölzerne Treppe (42 Pfd.) lagert in Borbeck seit 14. Oct. 1871.
Q 4416. 1 leerer Kübel (12 Pfd.) lagert in Deutz seit 15. October 1871.
A B } 15 / Frieda } 8. 1 Kiste Anstreicher-Geräthschaften (85 Pfd.) lagert in Wetzlar seit 16. October 1871.
W. 1 Eisenrohr / 1 Unterkasten / 1 Rost } (40 Pfd.) lagern in Dortmund seit 17. October 1871.
P M 4590. 1 Korb Flaschen (22 Pfd.) lagert in Osnabrück seit 18. October 1871.
A M 361. 1 Fass Petroleum (311 Pfd.) lagert in Dillenburg seit 18. October 1871.
G R 1603. 1 Kiste leer (20 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 18. Oct. 71.
Conrad Giessler, Dillenburg 325. 1 Koffer Effecten (60 Pfd.) lagert in Wetzlar Gep.-Exp. seit 20. October 1871.
4 Stück Kalkeimer (230 Pfd.) lagern in Düsseldorf seit 20. Oct. 1871.
B L 796. 1 Fass Eier (88 Pfd.) lagert in Giessen seit 20. Oct. 1871.
M S. C 11. 1 Kiste Streichhölzer (170 Pfd.) lagert in Dortmund seit 20. October 1871.
A M 575/8. 4 Stück Steine (227 Pfd.) lagern in Betzdorf seit 20. October 1871.
2 leere Kübel (25 Pfd.) lagern in A.-Essen seit 21. October 1871.
MH. 66 gusseiserne Schiebethüren (198 Pfd.) lagern in Deutz seit 21. October 1871.
H K 8131. 1 Ballen Taback (116 Pfd.) lagert in Deutz seit 21. Oct. 71.
H R 27. 1 Kiste geschliffene Gläser (44 Pfd.) lagert in Deutz seit 21. Octoaer 1871.
A. 1 Pack Eisenwaaren (23 Pfd.) lagert in Giessen seit 21. Octbr. 71.
K C 467. 1 Korb Eisenwaaren (297 Pfd.) lagert in Giessen seit 21. October 1871.
C M. 1 leerer Korb (5 Pfd.) lagert in Dillenburg seit 21. October 1871.
H B 4224. 1 Kiste Käse (47 Pfd.) lagert in Wetzlar seit 21. Octbr. 71.
F B 2323. 1 leere Kiste (14 Pfd.) lagert in Minden seit 21. October 71.
F 2. 1 leere Korbflasche (26 Pfd.) lagert in Emmerich seit 25. October 1871.
1 Stange Eisenrohr (15 Pfd.) lagert in Rehme seit 25. October 1871.
G K 415. 2 Pflugschaaren (14 Pfd.) lagern in Giessen seit 25. Oct. 71.
1 Stab Eisen (18 Pfd.) lagert in Dortmund seit 25. October 1871.
19 Stangen Messing (243 Pfd.) lagern in Deutz seit 26. October 1871.
HB 2427. 1 Ballen Wolle (264 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 26 October 1871.
1 tannene Bohle lagert in Ehringshausen seit 27. October 1871.
C F B 1517, 4107. 2 leinene Decken lagern in A.-Essen seit 27. Oct. 71.
Mons. F. Guler Düsseldorf. 1 Pack Kniefelle (44 Pfd.) lagert in Düsseldorf seit 27. October 1871.
N D H 9669. 1 Kiste Feuerzeuge (40 Pfd.) lagert in Gelsenkirchen seit 27. October 1871.
E G. 6 Tafeln Zink (90 Pfd.) lagern in Giessen seit 27. October 1871.
XADX 9364. 1 Kiste Mäntel (61 Pfd.) lagert in Osnabrück s. 29. Oct. 71.
H 5. 1 Kiste leere Flaschen (140 Pfd.) lagert in Gelsenkirchen seit 29. October 1871.
1 Block Asphalt (50 Pfd.) lagert in Dortmund seit 29. October 1871.
W B 13639. 1 Kiste Blumen (48 Pfd.) lagert in Dortmund seit 29. October 1871.
M 7. 1 leeres Fass (26 Pfd.) lagert in Troisdorf seit 30. October 1871.
A D 472/4. 3 leere Fässer (133 Pfd.) lagern in Troisdorf seit 30. October 1871.
N H 918. 2 Colli Guss (29 Pfd.) lagern in Deutz seit 30. October 1871.
G D 8911. 1 Ballen Leinen (35 Pfd.) lagert in Deutz seit 30. Oct 71.
H 2. 1 Collo Bettstelle (34 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 30. Oct. 71.
A W 6625. 1 Kiste Spielwaaren (123 Pfd.) lagert in Deutzerfeld seit 30. October 1871.
S 13. 3 Gusstheile (25 Pfd.) lagern in Giessen seit 30. October 1871.
4 Tafeln Zinkblech (912 Pfd.) lagern in Camen seit 31. October 1871.
F S S div. Nrn. 6 Kisten Bonbons (239 Pfd.) lagern in Emmerich seit 31. October 1871.
W V S 1264. 1 Verschlag (58 Pfd.) lagert in Emmerich seit 31. October 1871.
C H 956. 1 Kiste Wein und Wurst (68 Pfd.) lagert in Emmerich seit 31. October 1871.
I P 8326. 1 Kiste Früchte (29 Pfd.) lagert in Emmerich seit 31. October 1871.
L W 172. 1 Kiste Butter (39 Pfd.) lagert in Emmerich seit 31. Oct. 71.
H 601. 1 Pack leere Körbe (37 Pfd.) lagert in Emmerich seit 31. October 1871.
C F C 825. 1 Verschlag (31 Pfd.) lagert in Emmerich seit 31. Oct. 71.
Wegen der herrenlosen Güter aus früheren Monaten siehe die Verzeichnisse derselben.

Verzeichniss
der auf Stationen der **Leipzig-Dresdner** und **Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn** überzählig lagernden Güter.

G ₰ 37. 1 leere Kiste (10 Pfd.) lagert in Leipzig seit März 1870.
No. 117. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 50 Pfd.) lagert in Leipzig seit 25. September 1870.
H H 196. 1 Kiste Eisenwaaren (50 Pfd.) lagert in Leipzig seit 23. October 1870.
3 Packt Säcke (113 Pfd.) lagern in Leipzig seit November 1870.
1 Packt Säcke (68 Pfd.) lagert in Leipzig seit November 1870.
C G F 35. 1 Ballot Emballage (36 Pfd.) lagert in Leipzig seit November 1870.
1 Bund Maurerrohr lagert in Leipzig seit 11. Februar 1871.
1 Sack, 1 Packt, anscheinend Kleider / 1 Seitengewehr } (26 Pfd.) lagern in Leipzig seit 25. April 1871.
1 Kiste [ohne Signum] lagert in Leipzig seit 12. September 1871.
R C 2922. 1 Ballen (27 Pfd.) lagert in Leipzig seit 1. October 1870.
B 7030. 1 Sack Samen (99 Pfd.) von Erfurt lagert in Dresden seit 31. October 1870.
L G K 1. 1 Packt Schiefertafeln von Leipzig lagert in Dresden seit 20. November 1870.
M K 221. 1 Kiste (17 Pfd.) von Leipzig lagert in Dresden seit 7. December 1870.
C K 1077. 1 Ring Draht (25 Pfd.) von Leipzig lagert in Dresden seit 3. Januar 1871.
M S 2243. 1 Kiste (52 Pfd.) von Bielefeld lagert in Dresden seit 26. Januar 1871.
[Zeichen] 11 019. 1 Fass (121 Pfd.) von Leipzig lagert in Dresden seit 5. April 1871.
AB & F 69. 1 leeres Fass (10 Pfd.) lagert in Dresden seit April 71.
„Handelsmühle Zöschen“ No. 660. 1 Sack Graupen (202 Pfd.) von Leipzig lagert in Dresden seit 15. Juni 1871.
HL 4. 1 Kiste (38 Pfd.) von Rittershausen lagert in Dresden seit 20. Juni 1871.
H S 3400. 1 leeres Fass (52 Pfd.) lagert in Dresden seit Juni 1871.
O X V 49. 1 Stange Stahl (22 Pfd.) lagert in Dresden seit 13. Juli 71.
C F Weber. 1 Rolle Dachpappe (87 Pfd.) von Leipzig lagert in Dresden seit 14. Juli 1871.
1 Signallaterne ohne Gestell (11 Pfd.) von Leipzig lagert in Dresden seit Juli 1871.
C D Brülle oder B 2. 1 Packt leere Säcke lagert in Dresden seit 13. August 1871.
H. 2 Colli Eisentheile (28 Pfd.) lagern in Dresden seit August 1871.
G S 16117. 1 Kiste (42 Pfd.) von Elberfeld lagert in Dresden seit 2. September 1871.
P H 3560. 1 Kiste (182 Pfd.) von Elberfeld lagert in Dresden seit 7. September 1871.
Wolff Söhne. 1 Packt Säcke (75 Pfd.) lagert in Dresden seit 2. September 1871.
H S 630. 1 Kiste (45 Pfd.) lagert in Dresden seit 19. September 1871.
△ 4932. 1 Kiste (36 Pfd.) lagert in Dresden seit 19. September 1871.
2 Ketten (60 Pfd.) lagern in Dresden seit 28. September 1871.
K G Limbach. 1 Packt / K G Limbach. 2 Körbe } (25 Pfd.) lagern in Dresden seit 7. Oct. 71.
1 Paar Holzschuhe (2 Pfd.) lagert in Dresden seit 7. October 1871.
U 82368. 1 Kiste (35 Pfd.) von Leipzig lagert in Dresden seit 12. October 1871.
A R 2. 1 Kiste (172 Pfd.) von Leipzig lag. in Dresden seit 28. Oct. 71.
1 Packt Maasse (50 Pfd.) von Berlin lagert in Dresden seit 30. Oct. 71.
1 Sack Salz (100 Pfd.) von Dürrenberg lagert in Grimma seit 22. November 1870.
1 Sack Salz (100 Pfd.) von Dürrenberg lagert in Grimma seit 22. November 1870.
B K 1572. 3 Stück Pflugschaare (20 Pfd.) lagern in Döbeln seit 26. Februar 1871.
K D 1753. 1 leere Kiste (5 Pfd.) lagert in Döbeln seit 6. August 71.
4 Stäbe □Eisen (190 Pfd.) von Dresden lagern in Grossenhain seit August 1869.
L M W 5161. 1 Kiste leere Flaschen (85 Pfd.) lagert in Grossenhain seit 4. September 1869.
1 Stab Flacheisen (22 Pfd.) lagert in Grossenhain seit Mai 1870.
1 Packt Drahtwaaren (4 Pfd.) lagert in Grossenhain seit Mai 1870.
XBLX 1687/88. 2 leere Kisten (105 Pfd.) lagern in Grossenhain seit November 1870.

Verzeichniss
der auf den Stationen der **Magdeburg-Halberstädter** und **Magdeburg-Wittenberge'schen Eisenbahn** pro October 1871 lagernden Güter.

H G. 1 Kugelkette von Berlin [Eilgut] lagert in Halberstadt seit 22. September.
S 1/2. 2 Pack Säcke (1 Ctr. 58 Pfd.) von Strassburg lagern in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
W 22. 1 Pack Säcke (37 Pfd.) von Frose lagert in Ermsleben.
S D 1906. 1 leere Kiste (20 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.

J L S 488. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 65 Pfd.) lagert in Magdeburg.
Altenbeken 413. 1 Plan lagert in der Güter-Expedition Halberstadt.
(D) 938. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 31 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
XXIII. 1 Plan lagert in der Güter-Expedition Halberstadt.
H 1485. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 1 Ctr. 87 Pfd.) lagert in Halberstadt.
HP 2. 1 Fass (2 Ctr. 79 Pfd.) lagert in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
1 Militärbank lagert in Magdeburg.

Main-Neckar-Bahn.

Verzeichniss der überzähligen Güter Ende October 1871.

In Frankfurt.

a) Gepäck.

Kehl-Frankfurt No. 81. 1 bunte Reisetasche (35 Pfd.).
Berlin-Frankfurt No. 737. 1 schwarzer Lederkoffer [grau überzogen] (30 Pfd.).
Strassburg-Frkft. No. 40. 1 schwarzledernes Felleisen (20 Pfd.).
H B Stettin. 1 schw. Lederkoffer [grau überzogen] (15 Pfd.).
Amsterdam-Frankfurt 153. 1 Handkoffer mit schw. Wachstuch-Ueberzug (25 Pfd.).
Leipzig-Frkfrt. 659. Adr. Ménot Officier au 9. Dragons. 1 grauer leinener Koffer (30 Pfd.).
Berlin-Frkfrt. 403. Adr. Maillard Lieut. 26. Lin.-Rgt. 1 gelber Holzkoffer mit schw. Deckel (50 Pfd.).
Berlin-Frkfrt. 415. Adr. 12. Lin.-Rgt. 4. Comp. 1. Bat. 1 gelber Holzkoffer mit schw. Deckel (45 Pfd.).
Kehl-Frkfrt. 11. Adr. Mlle. Louis, Salzburg Oesterreich. 1 schw. Lederkoffer (50 Pfd.).
C F S. Adr. Miss Fernley, Stockport. 1 gelbledérner Handkoffer (20 Pfd.).
1 schw. Handkofferchen (18 Pfd.).
Bremen-Frankft. No. 437. 1 Holzkoffer [mit Leder überzogen] (55 Pfd., Auswanderergut).

b) Güter.

E B C 3480. 1 Kiste Verbandzeug ($2{,}_{72}$ Ctr.).
W 2. 1 Fass Wein (82 Pfd.).
R L 31. 1 Kiste Liebesgaben (98 Pfd.).
A V. 2 Kisten Russ (90 Pfd.).
W E 1674. 1 Korb eiserne Schrauben (2 Ctr.).
E 3. 1 Ballen Lumpen ($1{,}_{25}$ Ctr.) von Grosskarben.
A. 19 Colli Ofentheile von Bruchsal.
P 6895. 1 leeres Fass (40 Pfd.) von Lörrach.

In Darmstadt.

C S 2027. 1 Kiste Gusstheile (140 Pfd.).
H. Gaule. 2 leere Fässer (25 Pfd.).
J K 23. 1 Ballen Bücher (42 Pfd.) von Giessen.
N ⚓ R 2341. 1 leere Kiste (40 Pfd.).
S 463. 1 leere Kiste (16 Pfd.).
A 1. 1 Ballen leere Säcke (85 Pfd.).
K V. 1 Ballen Emballage (15 Pfd.).
1 leere Kiste (44 Pfd.).
V R H 4334. 1 leere Kiste (32 Pfd.).
H S 2313. 1 leere Kiste (25 Pfd.).
N 6. 1 Bündel leere Säcke (19 Pfd.).
N H 1. 1 Bündel leere Säcke (20 Pfd.).
S Z 2. 1 Bündel leere Säcke (65 Pfd.).
W R 2342. 1 Fass Emballage (21 Pfd.).
A R C 71. 1 leere Kiste (12 Pfd.).
M 2. 1 Dachfenster
J J D 56. 1 leeres Fässchen.
181. 1 leeres Fässchen.
J J 1/3. 3 Ballen Emballage.
A M 244 oder 275. 1 Sack Filzschuhe.
W W 14230. 1 Kistchen leere Kistchen.
R & K 626. 1 Fässchen mit Inhalt.
A G 452. 1 leeres Fass.
S J 2. 1 Ballen Kordel.
E 24535. 1 Kistchen (Inhalt unbekannt).
W ⚓ R 1 leeres Fass.
C K 274. 1 leeres Fass.
(O) 5511. 1 Pack Papier.
L S 11. 1 Kiste (Inhalt unbekannt).
(SM) 3420. 1 Kiste (Inhalt unbekannt).
W 732. 1 Korb (Inhalt unbekannt).
R 16877. 1 leere Kiste.
S M 1. 1 Säckchen Nüsse.
(T) 6958. 1 Ballen (Inhalt unbekannt).
B 1. 1 Ballen Emballage.
(O) 1 Ballen Emballage.

C 8550. 1 gefülltes Kistchen.
(C) 3004, 3003. 2 Kisten Hemden.

In Heidelberg.

L K 6757. 1 Kiste Tapeten (86 Pfd.).

Verzeichniss

der auf Stationen der **Niederschlesischen Zweigbahn** lagernden Güter bis Ende October 1871.

Nicolai. 1 Pack Gerste (60 Pfd.) lagert in Hansdorf.

Oberschlesische Eisenbahn. October 1871.

K/W 423. 1 Fass Tabak (38 Pfd.).
F K. 3 Stück Pflugschaaren (23 Pfd.).
J Kratochwill. 1 Sack Mehl oder Kleie (52 Pfd.).
J 39. 1 Pack leere Säcke (53 Pfd.).
B 26. 1 Kiste Wirthschaftssachen (53 Pfd.).
B R. 1 Fass grüne Seife (56 Pfd.).
⚓ 7758. 1 leeres Fass (27 Pfd.).
1 eiserne Bohrstange (35 Pfd.).
R. 1 Pack 6 Blechthüren (43 Pfd.).
Ohne Marke. 1 Helmschachtel mit Helm (4 Pfd.).
A D 2. 1 leere Kiste (23 Pfd.).
1 Bündel Effecten in Wachsleinewand.
A 1. 1 Stange Eisen (24 Pfd.).
G E C 1792. 1 Korb Schwertnägel (2 Ctr. 6 Pfd.).
30 eiserne Schaufeln (89 Pfd.).
H S 1/8. 8 Colli Säcke (3 Ctr. 32 Pfd.).
9. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 2 Ctr. 34 Pfd.).
N. 2 Colli Maschinentheile (8 Pfd.).
1 Colli roth, weiss, Fussstock, Visirstange (3 Pfd.).
1 Sack Säcke (65 Pfd.).
Thorn. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 15 Pfd.).

Königlich Preussische Ostbahn.

Lagernde Güter pro October 1871.

T B. 10 Platten zu Ofenthüren.
43 Ringe.
3 Rosten.
2 Klappen.
5 Deckel.

Verzeichniss

der aus dem Monat September 1871 auf Stationen der **Rheinischen Eisenbahn** überzählig lagernden Güter und Gepäckstücke.

Kisten und Koffer.

A K 9002. 1 Kiste (50 Pfd.) lagert in Cöln E.
B C. 1 Kiste Eisenblech (100 Pfd.) lagert in Cöln G.
B F 478. 1 gefüllte Kiste lagert in Cöln G.
C B 633. 1 gefüllte Kiste (150 Pfd.) lagert in Cöln G.
C F B 1706. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Bingerbrück.
D C 6477. 1 Kiste Musterkarten (25 Pfd.) lagert in Aachen.
F L 1407. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Cöln G.
G S 9809. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 106 Pfd.) lagert in Cleve.
H K 625. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Bingerbrück.
L W. 1 Kiste lagert in Bingerbrück. Beklebt Merzig.
L M 891. 1 gefüllte Kiste (498 Pfd.) lagert in Cöln G.
S 1880. 1 gefüllte Kiste (18 Pfd.) lagert in Cöln G.
S F S 2070. 1 gefüllte Kiste (230 Pfd.) lagert in Cöln G.
S J S 9062/63. 2 gefüllte Kisten (658 Pfd.) lagern in Cöln G.
T 50. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Bingerbrück.
W B Schäfer. 1 Kiste mit Vorhängeschloss lagert in Bingerbrück.
Z 5091. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Bingerbrück.
708/9. 2 gefüllte Kisten (413 Pfd.) lagern in Cöln G.
(BC) 8141. 1 gefüllte Kiste (140 Pfd.) lagert in Cöln.
Jürgens. 2 Kisten Comödiantensachen lagern in Bingerbrück.
65 Trier. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Bingerbrück.
1 Handkoffer mit gelben Nägeln lagert in Bingerbrück.

Ballen und Packete.

A K 14. 1 Ballen leere Säcke lagert in Cöln G.
A B G 976. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 76 Pfd.) lagert in Cöln G.
E D 157. 1 Ballen Wolle (223 Pfd.) lagert in Cöln G.
G M 378. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 21 Pfd.) lagert in Bonn.
J B 317. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 77 Pfd.) lagert in Cöln E.
JK 2211. 1 Ballen Bomsin (21 Pfd.) lagert in Neuss.
J Q 8923. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 66 Pfd.) lagert in Coblenz.
J D N 411. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 42 Pfd.) lagert in Cöln G.
M M 298. 1 Ballen Wollenwaaren (184 Pfd.) lagert in Aachen.
S B 390. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Essen.
(L) 6193. 1 Kiste Korken (20 Pfd.) lagern in Cöln G.
2 Ballen Lumpen lagern in Düren.

Fässer, Tonnen und Kübel.

A R 7636. 1 leeres Fass (40 Pfd.) lagert in Cöln G.
B O 564. 1 leeres Fass lagert in Duisburg.
F S 885. 1/2 Ohm, leer, lagert in Cöln G.
H F 1. 1/4 Ohm, leer, lagert in Neuwied l/U.
HL 687. 1 leeres Oelfass (60 Pfd.) lagert in Bonn.
J M 822. 1 gefülltes Fass lagert in Bingerbrück.
J B U 1. 1/8 Ohm, leer, lagert in Bingerbrück.
O P 585. 1 gefülltes Fass (182 Pfd.) lagert in Cöln G.
Z 39. 1 Fass Seife (45 Pfd.) lagert in Mechernich.
W K 450. 1 gefülltes Fass (53 Pfd.) lagert in Crefeld.
Z 5090. 1 Fass lagert in Bingerbrück. Beklebt Cöln-Saarbrücken.
A. Mittler. 1 leeres Bierfass lagert in Cöln G.
Rolandseck 410. 1 leeres Fass (16 Pfd.) lagert in Bingerbrück.

Diverse.

G H 362. 1 Kupferboden lagert in Cöln G.
5 Kupferplatten lagern in Cöln G.
2 eiserne Ofenplatten lagern in Trier.
W W 7575. 1 Pack Holzwaaren (45 Pfd.) lagert in Cöln G.
2 Bleiplatten (275 Pfd.) lagern in Heissen.
26 Collis Fenstereisen lagern in Cöln Rheinst.
1 Colli Maschinentheile (1 1/2 Pfd.) lagert in Trier.
1 Pack Leder (40 Pfd.) lagert in Cleve.
1 Feldstuhl lagert in Cöln C. W.

Säcke.

C H 10. 1 Pack leere Säcke lagert in Neuss.
L 4. 1 Sack Bohnen (40 Pfd.) lagert in Düren.
Schmidt Mohr Kiel. 1 Sack Säcke lagert in Düren.
Magazin Lotzen 1866. 1 Sack Säcke lagert in Düren.
Burgmüller Satsvey. 1 Sack Säcke lagert in Düren.
Goenelle & Co. Namur. 1 Saek Säcke lagert in Düren.
1 Sack Hafer (60 Pfd.) lagert in Bingerbrück.
2 Pack leere Säcke (120 Pfd.) lagern in Neuss.

Körbe.

L N 6261. 1 Korb, enthalt. leere Kisten (33 Pfd.), lagern in Essen.
S J. 1 gefüllter Korb lagert in Bingerbrück.
T M 29. 1 Schliesskorb lagert in Essen.

Wagen.

S S 71. 1 Wagen (Inhalt unbekannt) lagert in Neuss.
1234. 1 Wagen (Inhalt unbekannt) lagert in Aachen.
Roberts Gand-Cologne 22. 1 Holzkoffer mit schwarzer Leinwand überzogen lagert in Boppard.
Coblenz 62. 1 Gepäckstück lagert in Cöln.
Cöln-Boppard 64. 1 Reisetasche (15 Pfd.) lagert in Boppard.
1 Blechbüchse, Inhalt Fett, lagert in Coblenz. Beklebt Heidelberg-Coblenz.
1 hölzerne Hutschachtel, Inhalt Damenhut, lagert in Coblenz. Beklebt Lahnstein-Coblenz.
1 Hutschachtel, Inhalt Herrenhut, lagert in Coblenz. Beklebt Berlin-Coblenz.
1 Schachtel, Inhalt Helm, lagert in Coblenz.
2 Säcke Militaireffecten lagern in Coblenz.

Material.

Actien-Gesellschaft Marmor-Industrie No. 4. 1 leinene Decke lagert in Cöln C.

Verzeichniss

der bei den **Königl. Sächsischen Staats-** und den mit diesen verwalteten **Privatbahnen** im Monat September 1871 überzählig gewordenen Transportgüter.

2 eiserne Thürklinken (1 Pfd.) von Auerbach
1 gefüllte Blechbüchse (Inhalt unbekannt, 2 Pfd.) von Greiz
1 Sack Korn von Risteleck
G E M Görlitz 245. 1 Kiste (Inhalt unbek., 22 Pfd.) von S. Schles. Bahn.
1 Packet, 7 Stück Bauklammern (10 Pfd.) von Schneeberg
1 Sack Gerste von Kecskemet
} lagern auf der Güter-Station Dresden-Altstadt.

S J 727, 739. 2 Ballen Baumwolle (600 Pfd.) von Eger lagern in der Güterexpedition Altenburg.
1 Stück Kupfer (12 Pfd.) von Reichenbach i./V. lagert in der Güterexpedition Adorf.

Thüringische Eisenbahn. Monat October 1871.

A S 743. 1 Fass Wein (91 Pfd.) ab Frankfurt lagert in Leipzig seit 30. October 1871.
A G 1/2. 2 Pack Felle (111 Pfd.) ab Gotha lagern in Mühlhausen seit 26. Sept. 1871.
B S 1086/7. 2 Ballen (123 Pfd.) lagern in Eisenach seit 22. October 71.
B 1/2. 2 Fässer Wein (362 Pfd.) ab Frankfurt. lagern in Halle seit 24. October 1871.
C M 12. 1 Kiste lagert in Leipzig seit 24. October 1871.
F G 1. 1 Ballen (20 Pfd.) lagert in Halle Eilgut. Bez. Dresden-Zeitz.
F 1354. 1 Fass lagert in Leipzig seit 24. October 1871.
G K 7809. 1 Ballot Besen lagert in Leipzig seit 1. November 1871.
G C 3306. 1 Korb lagert in Leipzig seit 1 November 1871.
G D 749, 753, 490, 497, 472. 5 Fass Wein ab Giessen lagern in Halle seit 10. October 1871.
H S 509. 1 Kiste lagert in Leipzig seit 31. October 1871.
J ⚓ P 6437. 1 Kiste lagert in Leipzig seit 24. October 1871.
J V 965. 1 Ballen lagert in Leipzig seit 24. October 1871.
J N 3. 1 Korb lagert in Leipzig seit 31. October 1871.
J E R 1391. 1 Kiste lagert in Leipzig seit 31. October 1871.
J 59. 1 Sack Melis ab Weissenfels lagert in Gera seit 7. Oct. 1871.
J. 5 gusseiserne Rahmen lagern in Eisenach seit 22. October 1871.
L W 1602. 1 Rolle Papier lagert in Leipzig seit 1. October 1871.
L ⚓ N 2044. 1 Kiste Cigarren lagert in Weimar.
M K. 2 Bürden Bandeisen (137 Pfd.) lagern in Eisenach s. 24. Oct. 71.
S 2368. 1 Ballen lagert in Leipzig seit 24. October 1871.
S G 15018. 1 leere Kiste lagert in Leipzig seit 31. October 1871.
W. 1 Stab Eisen lagert in Leipzig seit 24. October 1871.
W St 3308/9. 2 Kisten lagern in Leipzig seit 31. October 1871.
W 2668. 1 Ballen Wollabfälle (125 Pfd.) lagert in Mühlhausen seit 26. September 1871.
θ 7825. 1 Ballen (236 Pfd.) ab Mouscron lagert in Leipzig seit 23. October 1871.
52. Inf.-Reg. 2 Seitengewehre ab Mainz lagern in Halle.
85. Inf.-Reg. 2 Seitengewehre ab Mainz lagern in Halle.
I (roth). 11 Stangen T Eisen (348 Pfd.) lagern in Weissenfels seit 31. October 1871.
11. 1 Pack Packpapier ab Erfurt lagert in Gera seit 3. Sept. 1871.
1 Bund Flacheisen lagert in Leipzig (Eilg.E.).
1 Handkorb lagert in Leipzig (Güter-E.) seit 24. October 1871.

Wegen der noch herrenlosen Güter aus früheren Monaten siehe die Verzeichnisse derselben.

Verzeichniss

der auf Stationen der **Westfälischen Eisenbahn** ultimo October überzähligen Güter.

A E 1. 1 Collo Bettstellen (17 Pfd.) lagert in Rheine seit 23. Oct. 1871.
Rheda B E 779. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 57 Pfd.) lagert in Münster seit 20. August 1871.
C S S 5248. 1 Kiste Papier (66 Pfd.) lagert in Höxter seit 31. Oct. 71.
D M 124. 1 Korb Candis (28 Pfd.) lagert in Leer seit 9. Juni 1871.
F P 1591 B. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Warburg seit 3. October 1871.
F K 5912. 1 Kiste (Inhalt unbek.) lagert in Warburg seit 29. Oct. 71.
G M 776. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 173 Pfd.) lagert in Paderborn seit 19. October 1871.
G S S 5504. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 215 Pfd.) lagert in Warburg seit 19. October 1871.
H 463. 1 Kiste leere Säcke (16 Pfd.) lagert in Soest seit 5. Juni 1871.
H 3221. 1 Korb Farbewaaren (45 Pfd.) lagert in Münster seit 25. Januar 1871.
H F. 1 Pack Schiefertafeln (28 Pfd.) lagert in Münster seit 9. Mai 71.
H G 2023. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Rheine seit 4. Oct. 71.
J J 2. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 200 Pfd.) lagert in Warburg seit 19. October 1871.
K 352. 1 Korb Eisenwaaren (115 Pfd.) lagert in Münster 8. April 1871.
K 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 25 Pfd.) lagert in Altenbeken seit 30. October 1871.
P S 4774. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 33 Pfd.) lagert in Leer seit 11. October 1871.
R G S 3206. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 45 Pfd.) lagert in Leer seit 22. October 1871.
W 7943. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 67 Pfd.) lagert in Leer seit 5. October 1871.
W B 6458. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 154 Pfd.) lagert in Warburg seit 29. October 1871.
B 1094. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 86 Pfd.) lagert in Leer seit 16. October 1871.
S 3726. 1 Fass (27 Pfd.) lagert in Warburg seit 18. October 1871.
1 Sack Kleie (100 Pfd.) lagert in Lingen.

Verzeichniss

der am 31. October d. J. auf den **Würtembergischen Stationen** überzählig lagernden Güter- und Gepäckstücke.

B. 6870. 1 leeres Fass (14 Pfd.) lagert in Ehingen seit October.
C. 51 Gusseisentheile (1409 Pfd.) lagern in Scheer seit 18. October.
C F. 1 Topf (8 Pfd.) lagert in Grosssachsenheim seit 28. October.
C S. 112. 1 Kiste Glas (205 Pfd.) lagert in Villingen seit 5. October.
J H. 710. 1 leere Kiste (10 Pfd.) lagert in Rottweil seit 22. October.
J M. 2171. 1 leeres Bierfass (12 Maas) lagert in Geislingen s. 6. Oct.
L M. { 455. 1 Kiste (22 Pfd.) / 456. 1 Packet (19 Pfd.) } lagern in Scheer seit 21. October.
M B. 1 Koffer Kleider (50 Pfd.) lagert in Zuffenhausen seit 25. Octbr.
R E 1555. 1 Kiste Papier (54 Pfd.) lagert in Spaichingen seit 30. Oct.

S 327. 1 Sack Lumpen (72 Pfd.) lagert in Heidenheim seit 20. Octbr..
S G. 34. 1 Kübel Fett (42 Pfd.) lagert in Heilbronn seit 19. October.
S G. 335. 1 Kiste Eisenwaaren (149 Pfd.) lagert in Spaichingen sei 30. October.
S. L. 3908. 1 Ballot (66 Pfd.) lagert in Immendingen seit 17. October.
377. 1 Ballen (138 Pfd.) lagert in Canstatt seit 12. October.
Grässle & Huber 1260. 1 Sack Mehl (202 Pfd.) lagert in Mühlacker seit 19. October.
304. 1 leeres Weinfass (98 Pfd.) lagert in Neckarsulm seit 25. Octbr.
1 Tafel Eisenblech (17½ Pfd.) lagert in Heidenheim seit 2. October.
1 Sack Cement (200 Pfd.) lagert in Stuttgart seit 5. October.
1 Partie Bretter lagert in Ludwigsburg seit October.
117 Stück Pflugschaaren lagern in Rottweil seit 16. October.

Wegen der früheren überzähligen Güter cfr. die Nachweisung vom 31. August d. J. (Beiblatt zu No. 38) und vom 20. October (Beiblatt zu No. 42).

b) Fehlende.

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

C A J 4. 1 Kiste Bettkissen (231 Pfd.) von Viersen fehlt in Neumünster seit October.
C B 24. 1 Kiste Seifen (85 Pfd.) von Itzehoe fehlt in Husum seit Juli.
C H 1149. 1 Bund Eisenwerkzeug (106 Pfd.) fehlt in Ottensen seit Ende October.
G L 4977. 1 Kiste Kurzwaaren (28 Pfd.) von Elberfeld fehlt in Elmshorn seit August.
J G 7. 1 Kiste Effecten (15 Pfd.) von Ottensen fehlt in Kiel seit Anfang November. Ist mit einer Privatplombe verschlossen.
J G F M 460. 1 Kiste Chocolade (25 Pfd.) fehlt in Ottensen seit Oct.
S G 1184. 1 Kiste Käse etc. (43 Pfd.) fehlt in Altona seit September.
3618. 1 Ballot Baumwollenwaaren (34 Pfd.) von Itzehoe fehlt in Preetz seit September.

Nachweisung

der erledigten Differenzen aus den Meldungen früherer Monate über fehlende Güter und Gepäckstücke der **Berlin-Potsdam-Magdeburger** Eisenbahn pro Monat September 1871.

L Z. 1 Sack Rübsen (1 Ctr. 27 Pfd.) von Berlin fehlte in Brandenburg seit Juli 1870. Nachträglich ab Pesth eingegangen und ausgeliefert.
R. 1 Sack Raps (1 Ctr. 27 Pfd.) von Berlin fehlte in Brandenburg seit Juli 1870. Empfänger verzichtet auf Entschädigung.
G M 2 Pack 10 Stück Körbe von Berlin fehlten in Magdeburg seit August 1870. Empfänger verzichtet auf Ersatz.
2 graul. Matratzen von Oschersleben fehlten in Berlin seit August 1870. Nachträglich ab Deutzerfeld eingegangen.
1872. 1 Ballen Korke (65 Pfd.) von Delmenhorst fehlte in Berlin seit September 1870. Hat sich in Magdeburg M.-H. vorgefunden und ist nachgeliefert.
W 8975. 1 Ballot Wollgarn (1 Ctr. 90 Pfd.) von Aachen M. fehlte in Berlin seit September 1870. Vom Versender nachgeliefert.
G H 904. 1 Kiste Papier (2 Ctr. 46 Pfd.) von Essen B. M. fehlte in Berlin seit Sept. 70. Ab Mülheim a/R. nachträglich eingegangen.
C A S 18/19. 2 Ballen leinen. Garn (15 Ctr. 16 Pfd.) von Arnheim fehlten in Berlin seit September 1870. Colli sind ab Leipzig nachträglich eingegangen.
F. S. & Co. 349. 1 Kiste Glas (2 Ctr. 20 Pfd.) von Wickrath fehlte in Berlin seit September 1870. Nachträglich ab Gladbach eingegangen und ausgeliefert.
L H 2024. 1 Ballen Wolle (1 Ctr. 59 Pfd.) von Verviers fehlte in Berlin seit October 1870. Nachträglich ab Köln a/R. eingegangen und weiter gesandt.
2229. 1 Kiste Flaschen (1 Ctr.) von Vohwinkel fehlte in Berlin seit October 1870. Nach Leipzig verschleppt und von dort nachträglich eingegangen.
L M 1269. 1 Kiste Knöpfe (25 Pfd.) von Mainz T. B. fehlte in Berlin seit October 1870. In Magdeburg M. H. überzählig entladen und hieher gesandt.
K 2218. 1 Bürde Sohlleder (2 Ctr. 55 Pfd.) von Siegen fehlte in Berlin seit October 1870. In Magdeburg M. H. überzählig entladen und hieher gesandt.
E H 48/49. 2 Ballen Leder (4 Ctr. 80 Pfd.) von Mühlheim a/Rh. fehlten in Berlin [Eilgut] seit November 1870. Mit den bei Revision des Empfangsschuppens überzählig vorgefundenen E. H. 48/49 identisch.
O & S 6133/4. 2 Kisten Stearinlichte (1 Ctr. 35 Pfd.) von Dortmund fehlten in Berlin seit November 1870. Nachträglich ab Dortmund B. M. eingegangen und weiter gesandt.
N M 358. 1 Plan von Elberfeld fehlte in Berlin seit November 1870. Hat in Breslau gar nicht gefehlt.
B P M 55. 1 Strang von Deutzerfeld fehlte in Berlin seit November 1870. Ist nach Deutzerfeld gar nicht überwiesen gewesen und fehlt hier nicht.
P & K 29762. 1 Kiste Erdfarbe (24 Pfd.) vom Güterboden fehlte in Magdeburg seit November 1870. Ist in Cosel direct nachträglich eingegangen.
A W 6071. 1 Kiste Kurzwaaren (1 Ctr. 20 Pfd.) von Marburg fehlte in Berlin seit Novemb. 1870. Nachträglich ab Cassel eingegangen.
R H 648. 1 Ballen baumw. Waaren (14 Pfd.) von Soest fehlte in Burg seit November 1870. In Magdeburg M. H. überzählig gefunden und nachträglich nach Burg gesandt.
W 1. 1 Koffer Kleider (58 Pfd.) von Mülh. Heissen fehlte in Berlin seit Mai 1871. Von Görlitz L. St. via Leipzig auf der Anh. Bahn hier eingegangen.
G G 3637. 1 Fass Farbewaaren (1 Ctr. 72 Pfd.) von Elberfeld fehlte in Berlin [Eilgut] seit Juni 1871. Auf der Anh. Bahn von Lichtenfels eingegangen.
N M 10. 1 Plan, 3 Bürdestricke der Görl. Bahn von Aachen M. fehlten in Berlin seit Juni 1871. Nachträglich eingegangen und der betr. Eigenthumsbahn überwiesen.
Berlin 6. 1 Kiste Waffen etc. von Bingerbrück fehlte in Berlin seit Juni 1871. Nachträglich eingegangen.
M V 554. 1 Ballen Wolle (3 Ctr. 54 Pfd.) von Verviers fehlte in Berlin seit August 1871. Nachträglich eingegangen.
G P 5856. 1 Kiste Cigarren (2 Ctr. 74 Pfd.) von Aachen M. fehlte in Berlin seit August 1871. Nachträglich eingegangen.
M. 1 Ballen leere Säcke (2 Ctr. 64 Pfd.) von Mülheim-Heissen fehlte in Magdeburg seit August 1871. Nachträglich eingegangen.
A B 29. 1 Kiste Zeuge (1 Ctr. 24 Pfd.) von Aachen fehlte in Berlin [Eilgut] seit August 1871. Nachträglich eingegangen.
C G 449. 1 Ballen Wollenwaaren (52 Pfd.) von Aachen M. fehlte in Berlin seit August 1871. Nachträglich eingegangen.
G P 8148. 1 Kiste Cigarren (2 Ctr. 14 Pfd.) von Aachen M. fehlte in Berlin seit August 1871. Auf der Anh. Bahn eingegangen und weiter gesandt.
S & D 7114/5. 3 Ballen Wollgarn (2 Ctr. 22 Pfd.) von Aachen M. fehlten in Berlin seit August 1871. Nachträglich eingegangen.
734. 1 Fass Baumöl (13 Ctr. 56 Pfd.) von Harburg fehlte in Berlin seit August 1871. Von Langensalza nachträglich eingegangen.
E W Berlin 1. 1 Kiste Drucksachen (80 Pfd.) von Aachen M. fehlte in Berlin seit August 1871. Nachträglich eingegangen.
P 1213. 1 Pleyelstange (2 Ctr. 34 Pfd.) von Düsseldorf B. M. fehlte in Berlin seit August 1871. Nachträglich eingegangen.
C S & S 4467. 1 Kiste Papier (3 Ctr. 50 Pfd.) von Mülheim H. fehlte in Berlin seit August 1871. Nachträglich ab Unna eingegangen.
H 352. 1 Ballot Wollwaaren (1 Ctr. 16 Pfd.) von Emden fehlte in Magdeburg seit August 1871. Auf der Empfangsstation Cottbus eingetroffen.
M B 5640. 1 Ballen Wolle (1 Ctr. 88 Pfd.) }
5650. 1 Ballen Wolle (2 Ctr. 3 Pfd.) } von Ruhrort fehlten in Brandenburg seit August 1871. Ab Köln nachträglich eingegangen.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

September 1871.

1 Partie Kurzwaaren (50 Pfd.) von Aachen M. fehlt in Berlin seit 1. September.
C H 410. 1 Ballen Wollwaaren (46 Pfd.) von Elberfeld fehlt in Berlin seit 2. September. Düsseldorf-Bromberg.
AP. 1 Stück Gusskrümmer (44 Pfd.) von Düsseldorf fehlt in Berlin seit 8. September.
1 Eisenblech (1 Ctr. 57 Pfd.) von Duisburg B. M. fehlt in Berlin seit 7. September. Neheim H. Stettin.
F P 1420. 1 Kiste Weissblech (2 Ctr. 33 Pfd.) von Neheim-Hüsten fehlt in Berlin seit 6. September.
L. Hühne. 1 Sack Kartoffeln (83 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Burg seit 7. September.
MR 5487. 1 Ballen Wolle (2 Ctr. 84 Pfd.) von Ruhrort B. M. fehlt in Berlin seit 5. September.
1 Koffer in grau Leinen (44 Pfd.) von Elberfeld via Hamm fehlt in Berlin [Eilgut] seit 15. September.
Gand 46. }
Rh 91. } 2 Leinen von Gand fehlen in Berlin seit 12. September.
FS 100. 1 Ballen Thierabfälle (68 Pfd.) von Osnabrück fehlt in Berlin seit 14. September.
1 Standbaum von Saarlouis fehlt in Berlin seit 12. September.
B P M E 340, 296. 2 Pläne von Kaiserslautern fehlen in Berlin seit 14. September.
148, 452, 131, 34. 4 Plombirleinen.
1 eisernes Bettgestell (37 Pfd.) von Cottbus fehlt in Brandenburg seit 16. September. Barmen-Stettin.
L L H 3026. 1 Korb Farbewaaren (82 Pfd.) von Barmen fehlt in Berlin seit 21. September.
G H 976. 1 Kiste baumw. Waaren (1 Ctr. 46 Pfd.) zur Verladung nach Braunschweig fehlt in Berlin seit 17. September.
B B 790. 1 Korb Eisenwaaren (52 Pfd.) von Mühlheim H. fehlt in Potsdam seit 23. September.
17 Packete Nägel (87 Pfd.) von Iserlohn fehlt in Berlin seit 22. September. Gevelsberg-Stettin.
N 1244. 1 Plugscheere (10 Pfd.) von Gevelsberg fehlt in Berlin seit 23. September.
B. 1 hölzerner Eimer mit eisernen Reifen von Metz fehlt in Berlin seit 16. September.

St B. 2 Kisten Zählbriefe (1 Ctr. 86 Pfd. u. 1 Ctr. 69 Pfd.) von Elberfeld fehlen in Berlin seit 24. September.
Carl Oehme in Berlin. 1 Pack Säcke (96 Pfd.) von Siegen fehlt in Berlin seit 25. September.
G K 1140. 1 Ballot halbwollene Waaren (60 Pfd.) von Elberfeld fehlt in Berlin seit 29. September.
F B 55/57. 3 Kisten Chenillen (5 Ctr. 72 Pfd.) von Marburg fehlen in Berlin seit 28. September.
HL 484. 1 Ballen Leder von Brüssel fehlt in Berlin seit 9. September.
Labienski in Heloslaw. 2 Colli Effecten (2 Ctr. 66 Pfd.) von Brüssel fehlen in Berlin seit 15. September.
S & Co. 928. 1 Fass Degras (5 Ctr. 41 Pfd.) von Worms fehlt in Berlin seit 26. September.
K & L 406. 1 Ballen Wollwaaren (2 Ctr. 29 Pfd.) von Duisburg fehlt in Berlin (Eilgut) seit 25. September.
181. 1 Ballen Wollentuch (42 Pfd.) von Aachen M. fehlt in Berlin seit 30. September.
G H 1794. 1 Ballen Papier (60 Pfd.) von Mülheim Heissen fehlt in Berlin seit 30. September.
F A & St 8658. 1 Fass Wein (94 Pfd.) von Kaiserslautern fehlt in Berlin seit 30. September.
B P M 423. 1 Leine von Crefeld fehlt in Berlin seit 30. September.
W D 17. 1 Kiste Lithographien (3 Ctr. 50 Pfd.) von Paris fehlt in Berlin seit 29. September.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.
Pro Monat October 1871.

P 3797. 1 Kiste Packlack (1 Ctr. 17 Pfd.) von Breslau fehlt in Frankenstein.
W E 1439. 1 Kiste Waldwoll-Waaren (42 Pfd.) von Weimar fehlt in Gnadenfrei.
H 4. 1 leerer, gebrauchter Korb (10 Pfd.) von Liebau fehlt in Reichenbach.
A R 4909. 1 Kiste Kerzen (60 Pfd.) von Weissenfels fehlt in Reichenbach.
W H 9. 1 Anker Sardellen (1 Ctr.) von Dittersbach fehlt in Reichenbach.

Grossherzogliche Friedrich-Franz Eisenbahnen.
Verzeichniss der fehlenden Güter pro October 1871.

C L 9. 1 Brod Zucker (19 Pfd.) von Magdeburg fehlen in Güstrow.
Blank. 1 Collo Säcke (70 Pfd.) von Hamburg fehlt in Malchin.
A. 2 eis. Grapen (28 Pfd.) von Hagenow fehlen in Rostock.
A N 3939. 1 Ballen Manufactur-Waaren (62 Pfd.) von Rheydt fehlt in Neubrandenburg.
J B 141. 1 Ballen Leinen (39 Pfd.) von Wesel fehlt in Schwerin.
B. 1 eis. Tiegel (5 Pfd.) von Berlin fehlt in Rostock.
T R. 1 eis. Ofenplatte (10 Pfd.) von Hamburg fehlt in Rostock.
1 Latirbaum von Berlin fehlt in Oertzenhof.
I. 1 Brod Zucker (18 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Rostock.
E P 473. 1 Kiste Cigarren (69 Pfd.) von Hamburg fehlt in Blankenberg.
F L 2249, 2277, 2279. 3 Colli gusseis. Ofentheile von Berlin fehlen in Wismar.
X. 1 Collo Gewichte (12 Pfd.) von Berlin fehlt in Stavenhagen.
36. 1 Kiste Kleidung (43 Pfd.) von Berlin fehlt in Neubrandenburg.
W/F. 10 eis. Dachfenster (98 Pfd.) von Wittenberge fehlen in Wismar.
M C 8. 1 Brod Zucker (21 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Rostock.
B 6, 36. 2 Kisten Käse (45 Pfd.) von Empel fehlen in Rostock.
H C 252. 1 Ballen Leinen (43 Pfd.) von Berlin fehlt in Neubrandenburg.
R 3547. 1 Ballen Manufactur-Waaren (18 Pfd.).
S. 1 Collo Budenstangen von Bützow fehlt in Güstrow.
2 Bretter (Dienstgut) von Hamburg fehlen in Güstrow.

Verzeichniss
der auf den Stationen der **Halle-Casseler Eisenbahn** fehlenden Güter.

C Kösewitz. 2 Pack Säcke (120 Pfd.) vom Boden fehlen in Halle seit 26. October cr.
A. Eigendorf. 1 Pack — 26 Säcke enthaltend — (47 Pfd.) vom Boden fehlt in Halle seit 21. October cr.
L 425. 1 Ballen wollene Waaren (34 Pfd.) ab Magdeburg fehlt in Eisleben seit 7. October cr.
— 505. 1 Ballen Solaröl (108 Pfd.) ab Halle fehlt in Riestedt seit 25. October cr.
M. 5 Blöcke Messing ab Halberstadt fehlen in Sangerhausen seit 2. November cr.
H H 519. 1 Ballen Tuch (50 Pfd.) ab Luckenwalde fehlt in Nordhausen seit 22. October cr.
C A O 1815. 1 Fass Branntwein (425 Pfd.) vom Boden ab Schneeberg fehlt in Nordhausen seit 31. October cr.
K B 35. 1 leerer Kübel ab Berlin-Wasserthalleben fehlt in Wolkramshausen seit 27. October cr.

B H 14. 1 Bund Felle (62 Pfd.) ab Salzderhelden fehlt in Leinefelde seit 11. October cr.
A B 15. 1 Kiste Kleider (83 Pfd.) ab Berlin fehlt in Leinefelde seit 13. October cr.
F B 12. 1 Sak Kartoffeln ab Naumburg fehlt in Heiligenstadt seit 4. November cr.
O I. 1 Sack Rüben ab Naumburg fehlt in Heiligenstadt seit 4. November 1871.

A. p. Kaiser Ferdinands- und Mähr.-Schles. Nordbahn.
Monat October 1871.

480. 1 Kiste Galanteriewaaren (93 Pfd.) von Jassy fehlt in Wien seit 10. Novbr. 1870. Zur Verladung.
R C 176. 5 Stück Mittelschweller von Angern fehlen in Saitz seit 29. August.
L K 453. 1 Kiste Kurzwaaren (91 Pfd.) von Wien fehlt in Oderberg seit 3. September. Zur Verladung nach Hamburg.
V R L 8796. 1 Kiste, Nähmaschine (63 Pfd.) fehlt in Oderberg. Zur Verladung nach Hamburg.
J K C 840. 1 Kiste Manufacturwaaren (227 Pfd.) von Brünn fehlt in Wien seit 9. September.
191. 1 Stück, Regenschirm (3 Pfd.) fehlt in Olmütz-Prag seit 6. September. Zur Verladung nach Stanislau.

Verzeichniss
der auf den Stationen der **Magdeburg-Halberstädter** und **Magdeburg-Wittenberge'schen Eisenbahn** pro October 1871 fehlenden Güter.

T. 1 Stück Gussstahl (18 Pfd.) von Magdeburg fehlt in der Güter-Expedition Hadmersleben seit 1. September.
R H 865. 1 Kiste Eisenwaaren (87 Pfd.) von Hagen fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 28. September.
MH. 1 Kugelkette von Berlin fehlt in Halberstadt seit 22. Septbr.
G V 235. 1 Bürde Sohlleder (2 Ctr. 10 Pfd.) von Siegen fehlt in der Güter-Expedition Bernburg seit 25. September.
J K C 5129. 1 eis. Kesselplatte von Essen fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 25. September.
W 1314. 1 Ballen Tuch (1 Ctr. 72 Pfd.) von Minden fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn seit 29. September.
10 Colli Budenkram (12 Ctr. 17 Pfd.) von Vienenburg fehlen in der Güter-Expedition Quedlinburg seit 30. September.
V W & Co. 446. 1 Ballen Strumpfwaaren (39 Pfd.) von Altenhundem fehlt in der Güter-Expedition Cöthen seit 1. September.
H P N./M. 1 Fass Butter (36 Pfd.) von Leer fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn seit 28. Sept.
E H 15/6. 2 Kisten ger. Fische (62 Pfd.) von Hamburg fehlen in der Eilgut-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Wittenbergesche B.
Adresse. 1 Collo Eisenwaaren (13 Pfd.) von Hannover fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn seit 30. September.
8 eis. Rungen von Aussig fehlen in der Güter-Expedition Bernburg. Zu Begleit-Schein.
F C 2789. 1 leeres Fass (1 Ctr. 80 Pfd.) von Mülheim H. fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn seit 4. October.
C 12813. 1 Kiste Wein (65 Pfd.) von Barmen fehlt in der Güter-Expedition Wasserleben seit 5. October.
L M 7439. 1 Ballen Zuckerzeug (81 Pfd.) von Aachen T. fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 4. October.
Calm Bernburg. 1 Pack Säcke (59 Pfd.) von Barmen fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 5. October.
5747. 1 Kiste Wein (1 Ctr. 85 Pfd.) von Mainz fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn seit 6. October.
H P/H E. 6. 1 Kiste Kleidung (10 Pfd.) fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Wittenbergesche Bahn seit 8. Octob.
H 22451. 1 Kiste Chocolade (25 Pfd.) vom Boden fehlt in der Güter-Expedition Bernburg.
HD. 1 eis. Ofenrost von Brackwede fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 11. October.
1 Sack Kartoffeln (73 Pfd.) von Hadmersleben fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 13. October.
J V O 3617. 1 Korb Liqueur (81 Pfd.) von Hannover fehlt in Magdeburg seit 14. October.
G B 966. 1 Ballen halbw. Waaren (38 Pfd.) von M. Gladbach fehlt in Magdeburg seit 12. October.
S & L 16514. 1 Korb Champagner von Ruhrort fehlt in Magdeburg seit 11. October.
R & V 22787. 1 Kiste Zündhölzer von Lübeck fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Wittenbergesche Bahn seit 15. October.
A B 3807. 1 leeres Fass (26 Pfd.) von Frose fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 9. October.
C 19. 1 Sack Caffee (1 Ctr. 37 Pfd.) vom Boden fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt.
2 Säcke Roggen (2 Ctr. 2 Pfd.) von Magdeburg fehlen in der Güter-Expedition Quedlinburg seit 11. October.

S 1/2. 2 Pack Säcke (2 Ctr. 6 Pfd.) von Strassburg fehlen in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 6. Octob.
M W 2. 1 Leine von Magdeburg fehlt in der Güter-Expedition Wittenberge seit 18. October.
1 kleiner braun. Handkoffer (25 Pfd.) von Köln fehlt in der Eilgut-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn.
B. 2 Schmortöpfe fehlen in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 18. October.
1 Sack Hafer von Seesen fehlt in der Güter-Expedition Quedlinburg seit 16. October.
[Zeichen] 6. 1 leeres Fass von Ballenstedt fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 14. October.
1 Sack Roggen von Seehausen fehlt in der Güter-Expedition Quedlinburg seit 25. October.
T. 13 Colli Eisengusswaaren von Wasserleben fehlen in der Güter-Expedition Belleben seit 25. October.
R 24. 1 Ballen Hopfen (1 Ctr. 11 Pfd.) vom Boden fehlt in der Güter-Expedition Gardelegen.
1 Sack Kartoffeln von Seehausen fehlt in Gardelegen seit 28. Octob.
III. 2 Colli Ofentheile von Thale-Wolmirstedt von Magdeburg fehlen in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 26. October.
4 Stränge von Hadmersleben-Vinzelberg fehlen in der Güter-Expedition Neustadt M. seit 30. October.
G B. 1 Brechstange von Neustadt M. fehlt in der Güter-Expedition Dollbergen seit 25. October.
J M & C 850. 1 Pack Eisenwaaren (62 Pfd.) von Remscheid fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 16. Oct.
G L 7310. 1 Ballen Nessel (1 Ctr. 37 Pfd.) von Rheine fehlt in Magdeburg seit 19. October.
Nauke & Mittag 276. 1 Pack Säck (60 Pfd.) von Dortmund B.M. fehlt in Magdeburg seit 18. October.
L E T 866. 1 Kiste Strumpfwaaren (80 Pfd.) von Barmen fehlt in Magdeburg seit 21. October.
G. Koppehle. 1 Pack 2 Decken (63 Pfd.) von Elberfeld fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 12. October.
E B & C 2342. 1 Pack Eisenwaaren (14 Pfd.) } von Haspe fehlen in
E B & C 2354. 1 Korb Eisenwaaren (10 Pfd.) } der Güter-Expedition Magdeburg, Magdeburg-Halberstädter Bahn seit 14. October.
G. L. Everth. 1 Pack Säcke (1 Ctr. 46 Pfd.) von Barmen fehlt in Magdeburg seit 20. October.
ME 429. 1 Decke von Dormund fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 12. October.
L R 4358. 1 leere Kiste von Oldenburg fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 13. October.
E & C 4474. 1 leeres Fass (2 Ctr.) von Wickrath fehlt in Magdeburg seit 19. October.
2 Säcke Gerste (2 Ctr. 48 Pfd.) von Dresden fehlen in der Güter-Expedition Halberstadt seit 21. October.
ML 1. 1 Decke von Elberfeld fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 13. October.
T 29. 1 Kübel Butter (37 Pfd.) von Halle fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 26. October.
W 1783. 1 Ballen baumw. Weisswaaren (1 Ctr. 73 Pfd.) von Minden fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 25. October.
Θ 733. S S 1 leeres Fass (65 Pfd.) von Cassel fehlt in Magdeburg seit 23. October.
F. Ursin. 3 Pack Säcke (1 Ctr. 88 Pfd.) von Braunschweig fehlen in der Güter-Expedition Halberstadt seit 25. October.
M P 6. 1 Korb Eisenwaaren (1 Ctr. 15 Pfd.) von Schwerin fehlt in Halberstadt seit 23. October.
No. 91. 1 Kette von Peine fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 24. October.
F W A 278. 1 Kiste Glas von Annen fehlt in Magdeburg seit 28. Oct.
X. 4 Stück Eisen (8 Ctr. 50 Pfd.) von Oberhausen fehlt in der Güter-Expedition Halberstadt seit 13. October.
J B Celm Bernburg. 2 Pack Packleinen (71 Pfd.) von Werdohl fehlen in der Güter-Expedition Aschersleben seit 20. October.
E W 7882. 1 Kiste Gummiwaaren (43 Pfd.) von Harburg fehlt in der Güter-Expedition Magdeburg, Halberstädter Bahn seit 27. Oct.
F B. 1 Sack Obst (1 Ctr. 55 Pfd.) von Lübeck-Halle fehlt in Magdeburg seit 31. October.

Verzeichniss
der auf Stationen der **Niederschlesischen Zweigbahn** fehlenden Güter bis Ende October 1871.

E S 33. 1 Pack Leinwand (18 Pfd.) fehlt in Glogau. Von Greiffenberg nach Samter bestimmt.
[Zeichen: D] 1 leeres Fass (13 Pfd.) ab Fraustadt fehlt in Quaritz.

Oberschlesische Eisenbahn. October 1871.

N. 1 Pack [in Leinen] Messingwaaren (44 Pfd.).
Θ Gebr. R 1330. 1 Rolle Tabak.
S R 4. 1 Ballen Felle (1 Ctr. 7 Pfd.).
K K 2. 1 Kiste Rosinen (32 Pfd.).
T W 1148. 1 Kiste Spielkarten (31 Pfd.).
1 Collo Messer (1 Ctr. 31 Pfd.).
G E 3898. 1 Ballen Nessel (51 Pfd.).
C H 6. 1 Pack Leinen (20 Pfd.).
A S. 1 Sack Dotter (3 Ctr. 24 Pfd.).
A R 10. 1 Kübel Butter (45 Pfd.).
A R 3099. 1 Sack Kaffee.
E M 2. 1 Kübel Butter (21 Pfd.).
F M 10. 1 Kiste Butter und alte Sachen (28 Pfd.).
R G 42. 1 Kübel Butter (58 Pfd.).
K K 56. 1 Kübel Butter (57 Pfd.).
S M 554. 1 Fass Seife (1 Ctr. 10 Pfd.).
R. 1 Fass Bricken (9 Pfd.).
MW. 2 Pack leere Säcke (22 Pfd.).
Z 458 1 Ballen Leinen (35 Pfd.).
[Zeichen: A/A] 9210. 1/8 Ohm Wein (48 Pfd.).
H H 1. 1 Schachtel Muffe (2 Pfd.).
R & M 1767. 1 Collo Manufactur-Waaren (25 Pfd.).
[Zeichen] 81. 1 Kiste Rosinen (48 Pfd.).
△ 1689. 1 Kiste Alcal-Oxyd (45 Pfd.).
[Zeichen: W, S L] 166. 1 Ballen Kaffee (49 Pfd.).
A R 87. 2 Ballen Tabak.
J C A 558. 1 Tonne Heringe (35 Pfd.).
H C 7191. 1 Kiste Farbewaaren (96 Pfd.).
S C R 6811. 1 Kiste Bonbons (37 Pfd.)
M H C 7135. 1 Fass Mostrich (44 Pfd.).
H K 227. 1 Fass Sprit.
Scherner. 4 Sack Knochenmehl.
M K 107. 1 Ballen baumwollene Gewebe (1 Ctr. 27 Pfd.).
[Zeichen] 4097. 1 Collo Leinen (35 Pfd.).
A K 3. 1 Fass Petroleum.
H V 100. 1 Koffer Kleider.
L S 4194. 1 Sack Kleesaamen. (2 Ctr. 2 Pfd.).
[Zeichen: MW] 331. 1 Ballen Leinwand (18 Pfd.).
C 260. 1 Ballen Garn. (44 Pfd.).
L F 929a. 1 Pack Düten.
S 1. 1 Ballen Tabak (5 Pfd.).
G
G N S 1332/3. 1 Ballen Kaffee.
[Zeichen: WS] 1526. 1 Kiste Leinen (44 Pfd.).
[Zeichen] 3. 1 Sack Kleider.
J D G S 2855. 1 Kiste Zwirn (87 Pfd.).
G M 10071. 1 Pack Cigarren (9 Pfd.).
Diverse Zeichen. 1 leere Kiste (22 Pfd.).
Prings 1490. 1 leeres Fass (23 Pfd.).
NK Θ H 254. 1 Sack Droguen (25 Pfd.).
R 1/2. 2 Colli Consolen (1 Ctr. 30 Pfd.).
H N 113. 1 Beutel Kaffee (25 Pfd.)
L D 1502. 1 Kiste Schuhwichse (1 Ctr. 52 Pfd.).
B L 3811. 1 Pack Tüten. (50 Pfd.).
P 84. 1 Sack Rosshaare. (29 Pfd.).
S M C 819. 1 Ballen woll. Waare. (71 Pfd.).
M [Zeichen] S 773. 1 Collo halbwollene Waare (26 Pfd.).
1 Gepäckstück No. 93.
C A S $\frac{4505}{6.}$ 2 Sack Kaffee.
1 Sack Dungmehl.

Königlich Preussische Ostbahn.
Fehlende Güter pro October 1871.

L S 2. 1 Kiste Cigarren (162 Pfd.).
F J R 1302. 1 Kiste Manufacturwaaren (146 Pfd.).
A K 8676. 1 Sack Kaffee (169 Pfd.).
L T S 12 868. 1 Kiste Wein (137 Pfd.),
F S 5. 1 Sack Speck (60 Pfd.).
H J 787. 1 Pack Papier (41 Pfd.).
Ulkan. 1 Kübel Butter (59 Pfd.).
R W 342, 344. 2 Fässchen Neunaugen.
T 957. 1 Kiste Früchte in Gläsern (190 Pfd.).
1 eiserne Stange zu einem Pflug.
W [Zeichen: S] c 5119. 1 Kiste Oele (75 Pfd.).
W. 1 Sack grobe Eisenwaaren (65 Pfd.).

Inhaltsverzeichniss

vom

Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens.

(Organ des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.)
jährlich erscheinen 6 Hefte von 5—6 Druckbogen nebst den erforderlichen Zeichnungen zum Preise von 6 Thaler.

1871. VI. Heft. Wiesbaden, C. W. Kreidel's Verlag.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal; Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

Nº 47.

Das Hauptblatt erscheint
jeden Freitag;
Montags u. Mittwochs je 1 Beilage.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Potsgebietes.

Commissionär:
Adolph Refelshöfer
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
fficielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins

1871.

Inserate
werden à $1\frac{1}{2}$ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.

1900 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 8 Thlr. beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Elfter Jahrgang.

Leipzig, den 24. November 1871. (Schluss der Nummer: 23. November, Vormittags 8 Uhr.)

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der General-Direction der Ungarischen Ostbahn ist die $14_{,76}$ Oesterr. Meilen lange Theilstrecke **Karlsburg-Maros-Vásárhely** mit den Stationen

Karlsburg, Tövis, Nagy-Enyed, Felvincz, Kocsard, Maros-Ludas, Csapo-Radnoth, Nyaradtö und Maros-Vásárhely

am 20. November d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben worden.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahnverwaltungen wollen ihre Dienststellen gefälligst hiervon in Kenntniss setzen. —

Berlin, den 20. November 1871.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Norddeutsche Correspondenz.

(October-Eisenbahn-Einnahmen. Börsenbericht. Elsass-Lothringensche E. Berlin-Hamburger E. Rechte Oderuferb. Breslau-Warschauer E. Berlin-Frankfurt. Hannover-Altenbekener E.)

Die October-Eisenbahn-Einnahmen sind in ihrer Totalität befriedigend, sie bekunden einen theilweise bedeutenden Verkehrsaufschwung, wenn solcher auch nicht überall sich auf einer Basis entwickelte, welche als vollständig normal gelten kann. Der Krieg hatte im October v. J. einen lähmenden Einfluss geübt, sowohl unmittelbar als auch durch Verkehrsstörungen, welche durch Truppen- und andere Transporte, durch die zu grosse Inanspruchnahme und die Abnutzung der Betriebsmittel veranlasst worden waren. Auch der Mangel an Arbeitskräften wirkte lähmend auf den Verkehr. Jetzt erfreuen sich Handel und Industrie einer grossen Regsamkeit, wogegen im Productenhandel, welcher ebenso grossen, wenn nicht noch grössern Einfluss auf die Eisenbahn-Einnahmen übt, wie der Waarenhandel, die Verspätung der Ernte und der Feldarbeiten und der Mangel eines umfassenden Exports aus Ungarn ungünstig wirkte. Vielleicht sind hierauf die weniger günstigen Resultate einzelner October-Einnahmen zurückzuführen. Im Productenhandel tritt, wie die National-Z. bemerkt, die Thatsache hervor, dass sich Westfalen mit Roggen aus Bremen, der Rhein aus Holland versorgt und hierdurch der Abzug von Berlin geschwächt wird. Der Rhein und Westfalen bezogen grössere Quantitäten Kartoffeln aus den östlichen Provinzen, Zuckertransporte gingen aus Böhmen nach dem Rhein und sogar nördlich, ferner aus Frankreich nach dem Rhein. In Holland steigerte sich der Import Englischer Kohle, während der Absatz aus Westfalen dahin schwächer war. Endlich fanden im October noch grössere Bewegungen im Rüböhlhandel statt, die von einer Dislocirung bedeutender Vorräthe begleitet waren.

An der Berliner Börse, an welcher Mitte voriger Woche die Baisse auf der Tagesordnung stand, machte sich seit Anfang der Woche ohne sichtbare besondere Gründe eine erneuerte Haussebewegung geltend, die steigenden Course wirkten anregend auf die Kauflust und erweiterten dieselbe in solchem Grade, dass die Hausse wieder entschieden das Uebergewicht gewann.

Im Eisenbahn-Actien-Verkehr stiegen Mainz-Ludwigshafener 5, Magdeburg-Leipziger 3, Thüringer $1\frac{3}{4}$, Oberschlesische Lit. B $\frac{5}{8}$, Junge Freiburger, Rheinische $1\frac{1}{2}$, Köln-Mindener und junge Bergisch-M. $1\frac{1}{4}$, Oberschlesische A und C $1\frac{1}{8}$, alte Berg.-Märkische, Halle-Sorau-Gubener und Hannover-Altenbekener $\frac{5}{8}$, Alte Freiburger, Köln-Mindener Lit. B und Thüringer $\frac{1}{2}$, Lüttich-Limburger und Berlin-Stettiner $\frac{3}{8}$, Vereinigte Schweizerbahnen $\frac{1}{4}$ Proc. mehr. Dagegen sind gewichen junge Potsdamer $1\frac{1}{2}$, Berlin-Hamburger $\frac{7}{8}$, Ostpreussische Südbahn, Rheinische Lit. B, Stargard-Posener und Schweizer Westbahn $\frac{3}{4}$, Rhein-Nahebahn $\frac{3}{8}$ etc.

Die erste und zweite Berathung des von uns in No. 46 S. 954 erwähnten Gesetzentwurfs, betreffend den Geldbedarf für die Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen fand am 20. l. M. im Reichstag statt. Minister Delbrück bemerkte dabei, dass die Betriebsmittel für diese Bahnen während des Krieges aus der Norddeutschen Bundes-Anleihe beschafft worden seien. Es lasse sich nicht verkennen, dass nicht blos die Betriebsmittel der jetzt bestehenden Bahnen zu verstärken seien, sondern dass es auch Sorge der Reichsregierung sein müsse, das dortige Eisenbahnnetz zu vervollständigen. Die Vorarbeiten dazu seien in Angriff genommen und hoffe er schon im nächsten Jahre dem Bundesrathe die nöthigen Vorlagen machen zu können. Abgeordneter Lasker wünscht dringend viele und directe Eisenbahn-Verbindungen zwischen Elsass-

Lothringen und den alten Deutschen Landen. Er lenkte die Aufmerksamkeit auf die Herstellung einer Eisenbahn von Neubreisach nach Colmar, für welche die Französische Regierung bereits eine Subvention in Aussicht gestellt hatte.—Das Haus genehmigt die Vorlage in erster und zweiter Berathung.

Was die Concession neuer Bahnstrecken anlangt, so haben der Preussische Handelsminister, sowie die Regierungen von Mecklenburg und Lauenburg der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft die Concession zur Ausführung der Vorarbeiten für den Bau einer Eisenbahn von Hagenow nach Oldesloe ertheilt.

Der Rechte Oderuferbahn ist zum Ausbau einer Bahn von Beuthen nach Antonienhütte die ministerielle Concession zur Vornahme der generellen Vorarbeiten ertheilt und werden die letzteren in diesen Tagen beginnen.

Wie der „Presse" aus Petersburg geschrieben wird, erhielt die Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft von der Russischen Regierung die Concession zur Verlängerung der Strecke von der Russischen Grenze an über Seradz nach Lodz mit einer Flügelbahn Seradz-Kalisch.

Die Berlin-Frankfurter Eisenbahn soll nach Mittheilung der Nat.-Z. von Berlin in directer Linie über Potsdam, Zerbst, Calbe, Bernburg, Sangerhausen und Lindheim nach Frankfurt a. M. gehen und den Weg über Bebra-Hanau (71,2 Meilen) um 4 Meilen abkürzen. Die Vorarbeiten sind unter Oberleitung des Herrn Ober-Steuer-Directors Dr. Hügel aus Darmstadt als Chef-Ingenieur beendet und ist jene Richtung endgültig festgestellt. Die Verbindung der neuen Linie mit der Werrabahn ist ebenfalls projectirt.

Die Arbeiten an der grossen Hildesheimer Chaussee-Ueberführung werden Seitens der Hannover-Altenbekener Eisenbahn Gesellschaft — damit die Betriebseröffnung noch vor dem Winter stattfinden kann — seit einiger Zeit bei einbrechender Dunkelheit bei elektrischer Beleuchtung ausgeführt. Dieselbe wird von derselben Firma, Keiser & Schmidt in Berlin, geliefert, welche das elektrische Licht für den Bau des Reichstags-Gebäudes hergestellt hat.

Was die Eröffnung neuer Bahnstrecken anlangt, so wird die Kgl. Direction der Ostbahn nun auch die letzte in diesem Jahre auf ihrem Gebiet zu eröffnende Strecke Gerdauen-Rothfliess am 27. d. M. (siehe Bekanntmachung S. 968) eröffnen, während die Strecke Cottbus-Falkenberg der Halle-Sorauer Eisenbahn am 1. December dem öffentlichen Verkehr übergeben werden soll. Die Eröffnung des Betriebes der Gera-Eichichter Eisenbahn steht nach einer Bekanntmachnng der Direction der Thüringer Eisenbahn in nächster Zeit bevor.

Hessische Ludwigs- und Taunusbahn. (Projecte und Fusionsvereinbarungen.) Am 14. d. Mts. sind zwischen den Verwaltungsräthen der Taunusbahn und der Hessischen Ludwigsbahn Vereinbarungen abgeschlossen worden, aus welchen wir folgendes Wesentliche mittheilen: Die Hessische Ludwigsbahn projectirt 1) die Herstellung einer Rheinbrücke zur Verbindung der rechts- und linksrheinischen Bahnlinien unterhalb Mainz im Rayon der Festung (vom projectirten Bahnhofe der Ludwigsbahn im Gartenfeld ausgehend); 2) die Erbauung einer Bahn von Frankfurt vom Taunusbahnhofe aus in der Richtung von Gross- und Klein-Gerau und Wolfskehlen zur Einmündung in die Riedbahn, welche letztere bis Mannheim verlängert und so einen kürzesten Weg zwischen Frankfurt-Worms-Mannheim, sowie einem Theil der Pfälzer und Elsässer Bahnen herstellen soll; 3) Erbauung einer Bahn von Frankfurt oder Hattersheim und von Wiesbaden ab nach der Lahn, zur Anbahnung einer neuen directen Verbindung mit dem Westfälischen Kohlenrevier. Die Taunusbahn hat, da sie bei diesen Plänen wesentlich betheiligt ist, 1) einen Fusionsvertrag mit der Hessischen Ludwigsbahn unter Vorbehalt der Genehmigung der General-Versammlungen und der Regierungen abgeschlossen, 2) unbeschadet dieses Vertrages vorläufig Vereinbarungen getroffen, wonach die Taunusbahn zur Durchführung der obigen Projecte in jeder Weise förderlich sein wird, und zwar die Einmündung der betreffenden Linien in die Taunusbahn gestattet, die Mitbenutzung der Taunusbahnhöfe einräumt, die nöthigen Erweiterungen gegen Ersatz der Kosten vornimmt, die Mitbenutzung einzelner Bahnstrecken ohne lästige Bedingungen bewilligt, und zwischen der Curve und Wiesbaden bei eintretendem Bedürfnisse ein Doppelgeleise herstellt. — Die Hessische Ludwigsbahn bietet dagegen den Actionären der Taunusbahn in einer festzusetzenden präclusiven Frist an, ihre Actien gegen Hessische Ludwigsbahn-Actien in gleichem Nominalbetrage auszutauschen oder dieselben gegen die Summe von 400 fl. pro Actie excl. der Dividende pro 1871 zu erwerben. Ferner wird die Hessische Ludwigsbahn eine Statutenänderung vornehmen, so dass die Zahl der Mitglieder des Verwaltungsraths von 7 auf 9 erhöht wird, von denen stets zwei aus den in Frankfurt oder in der Provinz Hessen-Nassau wohnenden Actionären gewählt werden müssen, und dass in gleicher Weise die Zahl der Ersatzmänner des Verwaltungsrathes erhöht werden soll. An diesen Vertrag schliesst sich der oben erwähnte Fusionsvertrag an, welcher lautet:

1) Die Hessische Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft und die Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft vereinigen ihre Interessen durch Fusion der beiden Gesellschaften zu einer einzigen Gesellschaft in der Weise, dass die Actionäre der Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft für den Nominalbetrag ihrer seitherigen Actien in die Hessische Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft eintreten, die Taunusbahn-Gesellschaft aber als besondere Gesellschaft zu bestehen aufhört und deren Concessionen, Activen und Passiven auf die Hessische Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft übergehen, beziehungsweise von dieser übernommen werden.

2) Die Actionäre der Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft haben in einem zu bestimmenden Präclusivtermin ihre Actien der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft einzuliefern, um dagegen Actien der Hessischen Ludwigsbahn in gleichem Nominalbetrag zu empfangen. Die Actien müssen beiderseits mit den Coupons über die vollen Dividenden des Jahres 1871 versehen sein.

Da die Actien der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft nunmehr auf 350 fl. = 200 Rthlr., die Actien der Taunusbahn aber auf 250 fl. lauten, so erhalten die Besitzer der Letzteren auf je sieben Taunusbahnactien (= 1750 fl.) fünf Ludwigsbahnactien (= 1000 Rthlr. oder 1750 fl.) beziehungsweise für jede Taunusbahnactie à 250 fl. —, $^5/_7$ Ludwigsbahnactien von 350 fl. oder 200 Rthlr. — Für die überschiessenden, durch ganze Actien der Ludwigsbahn nicht zu bedeckenden Theile erhalten die Taunusbahn-Actionaire Theilscheine von $^1/_7$ Ludwigsbahnactien (50 fl.), welche Theilscheine in einem besonderen Präclusivtermin von der Casse der Ludwigsbahn in Partien von je sieben Stück gegen ganze Actien einzutauschen oder einzeln bis zu 7 Stück zum Mittelgeldcourse der Frankfurter und der Berliner Börse des jeweils vorhergehenden Tages einzulösen sind.

3) Die factische Uebergabe der Activen und Passiven der Taunusbahn an die Hessische Ludwigsbahn und der Eintritt in deren Concessionen wird zu dem Zeitpunkte erfolgen, wo die Fusion durch den Eintritt der vorbehaltenen Genehmigungen und Ratificationen definitiv geworden sein wird.

Dieser Uebergang der Concessionen, der Activen und Passiven, wird auf den 1. Januar 1800 ein und siebenzig zurückbezogen und es soll zur Vereinfachung aller Abrechnungen, zur Vermeidung aller Interessen-Verschiedenheiten so angesehen werden, als ob die Taunusbahn am 1. Januar 1800 ein und siebenzig bereits in den Besitz der Hessischen Ludwigsbahn übergegangen sei. Die Dividende der Taunusbahn 1800 ein und siebenzig ist nach denselben Normen festzusetzen wie seither.

4) Die Beamten der Taunusbahn gehen ohne Ausnahme in den Dienst der Hessischen Ludwigsbahn, und zwar unter Beibehaltung ihrer Stellungen und Aufrechthaltung aller bis zum heutigen Tage denselben gewährten Gehälter, Emolumente und Pensionsansprüche über. Betreffs derjenigen Ober-Beamten, für deren Stellung sich in der Organisation der Hessischen Ludwigsbahn-Verwaltung eine analoge Stellung nicht vorfindet, wird besonderes Abkommen getroffen.

5) Die Hessische Ludwigsbahn verpflichtet sich, stets einen Betriebs-Inspector — für Angelegenheiten des Fahrdienstes — und einen Güter-Inspector — für Angelegenheiten des Güterdienstes — in Frankfurt a. M. zu stationiren.

6) Die Genehmigung der beiden General-Versammlungen, welche alsbald zu berufen sind, bleibt vorbehalten, ebenso die von jeder der beiden Verwaltungen separat nachzusuchende Genehmigung ihrer respectiven Regierungen.

Mainz, 14. November 1871.

Der Verwaltungsrath der Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft.

Der Verwaltungsrath der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft.

(Folgen die Unterschriften.)

Die Actionäre der Hessischen Ludwigsbahn sowohl als der Taunusbahn sind zu einer ausserordentlichen Generalversammlung auf den 18. resp. 19. d. M. einberufen, um dem vorstehenden Vertrage ihre Genehmigung zu ertheilen.

Die Ueberschätzung der Concurrenz-Gefahren. Der Concurrenzkampf entwickelt sich auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens in steigendem Maasse, fast alle neu auftauchenden und ihrer Realisation nahetretenden Projecte haben den Zweck, die bei dem Ausbau des Eisenbahnnetzes gemachten Fehler zu corrigiren und Abkürzungen der bestehenden Routen herzustellen. Vom wirthschaftlichen Standpuncte hat diese Erscheinung eine nicht zu unterschätzende Bedeutung, in ihr liegt der Impuls für eine Beseitigung der vielen Klagen, welche über den Eisenbahn-Verkehr laut werden, und für eine Tarifherabsetzung, welche sonst noch längere Zeit auf sich würde warten lassen. Vom Standpuncte der Actienbesitzer wird diese Befriedigung nicht getheilt werden, und doch war die Concurrenz nur eine Zeitfrage, auf deren Lösung Jeder vorbereitet sein musste, der seine Ersparnisse in Eisenbahnactien anlegte. Diese Gefahr ist vorher unterschätzt worden, wie sie jetzt überschätzt wird. Im Allgemeinen gilt der Grundsatz, dass Eisenbahnen im Binnen- und Local-Verkehr die Hauptbasis ihrer Rentabilität finden müssen. Es giebt wohl Linien, die sich fast allein auf dieser Grundlage gut rentiren, aber wir kennen keine einzige, die ohne einen ausgedehnten Binnen- und Local-Verkehr nur auf der Basis ihres Durchgangs-Verkehrs eine bedeutende Rente abwerfen. Ein grosser Binnen- und Local-Verkehr steigert die Concurrenzfähigkeit jeder Linie, weil derselbe sie in den Stand setzt, für den Durchgangs-Verkehr mehr oder weniger bedeutende Concessionen zu machen.

Ueber das Verhältniss des „Local-" zu dem „directen Verkehr mit anderen Bahnen" geben die im Preuss. Handelsministerium redigirten „Statistischen Nachrichten von den Preussischen Eisenbahnen" Auskunft. Es ist aber zu bemerken, dass hier „der directe Verkehr" Alles in sich begreift, was von irgend einer Station der einen auf eine andere Bahn übergegangen ist und derjenige Verkehr, welcher sich auf grossen Entfernungen als „Durchgangs-Verkehr" repräsentirt, nur einen Bruchtheil der betreffenden Summen bildet.

Verschwindend klein ist verhältnissmässig der sogenannte „internationale Verkehr", d. h. derjenige, welcher in beiden Richtungen die Landesgrenzen überschreitet. Die Einnahmen der Preussischen Eisenbahnen setzten sich im Jahre 1869 wie folgt zusammen:

		Personenverkehr		Güterverkehr	
		Local-verkehr	Directer Verkehr mit anderen Bahnen	Local-verkehr	Directer Verkehr mit anderen Bahnen.
a) Vereinsbahnen unter Staatsverwaltung stehend:	Thlr.	2 995 312	952 387	6 487 936	9 607 659
b) Von Privatdirectionen verwaltet:	„	9 861 894	4 956 907	13 190 777	17 023 835
c) Alle Preussischen incl. Staatsbahnen:	„	18 937 381	8 637 539	26 496 154	40 360 739

Das Verhältniss des Localverkehrs zu dem directen Verkehr mit anderen Bahnen stellt sich also wie folgt:

	Local- Verkehr	directer Verkehr
auf den unter a. genannten Bahnen Thlr.	9 483 248	10 560 046
„ „ „ b. „ „ „	22 872 671	21 980 742
„ „ „ c. „ „ „	45 433 535	48 998 278

Wir wissen, dass die Verhältnisse bei den einzelnen Linien in hohem Grade von einander abweichen, aber das alterirt nicht den oben ausgesprochenen Grundsatz.

Jede neue Eisenbahnlinie trägt zu der allgemeinen Verkehrs-Entwickelung bei; alle Erfahrungen sprechen dafür, dass, je grösser das Eisenbahnnetz wird und je näher sich die Maschen desselben an einander schliessen, sich desto mehr Verkehrscanäle öffnen und desto stärker die Bewegung in denselben wird. Das schliesst allerdings nicht aus, dass die entstehenden Concurrenzen die älteren Linien schädigen* aber nicht in solchem Grade, wie allgemein vorausgesetzt wird. Es kommen auf eine Quadrat-Meile Eisenbahnen

	in Preussen	in der Rheinprovinz	in Westfalen	in Sachsen	in Schlesien
1866	$0_{,173}$	$0_{,35}$	$0_{,29}$	$0_{,24}$	$0_{,23}$
1869	$0_{,21}$	$0_{,39}$	$0_{,31}$	$0_{,29}$	$0_{,27}$
	auf je 100 000 Einwohner Meilen Eisenbahn				
1866	$4_{,554}$	$5_{,07}$	$6_{,49}$	$5_{,44}$	$4_{,86}$
1869	$5_{,47}$	$5_{,56}$	$6_{,58}$	$6_{,38}$	$5_{,52}$

Es ist bekannt, in welchem Grade sich seit 1866 die Verkehrsentwickelung gesteigert hat und besonders in den Provinzen, welche wir hier aufgeführt haben. Wir erinnern hier an die Besorgniss, welche sich an die Abkürzung des früher über die Berlin-Stettiner Bahn gegangenen Weges von Berlin nach der Provinz Preussen für die Berlin-Stettiner Bahn knüpft, an die Thatsache, dass die Bergisch-Märkische Eisenbahn-Gesellschaft sich auf mehreren Linien selbst eine Concurrenz zu machen gezwungen war, an das Verhältniss der Oberschlesischen zur Rechten Oderufer-, der Breslau-Schweidnitz-Freiburger zur Schlesischen Gebirgsbahn und die in dieser Beziehung gemachten Erfahrungen. (N.-Z.)

Ueber die Schienenverbindung zwischen Berlin und Cöln schreibt der „Deutsche Reichsanzeiger": „Die Eröffnung der Eisenbahn Berlin-Stendal-Lehrte hat die Frage wegen Herstellung der directesten Schienenverbindung zwischen Berlin und dem Centrum des Rheinischen Verkehrs, der mächtig aufblühenden alten Stadt Cöln wieder in den Vordergrund gestellt. Da die Zahlenangaben über die Längen der vorhandenen resp. durch die Bauten der Berlin-Potsdam-Magdeburger und der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft der Vollendung sich nähernden Linien in den öffentlichen Blättern nicht durchweg richtig angegeben sind, so sei es uns gestattet, hierüber Nachstehendes mitzutheilen:

Die jetzige Route Berlin-Magdeburg-Braunschweig-Lehrte ist lang: $39_{,6}$ Meilen, die Route Berlin-Stendal-Lehrte $31_{,7}$ Meilen.

Durch den neuen Weg über Stendal wird daher für die Verbindung Berlins mit Hannover, Minden, Osnabrück, Amsterdam, Rotterdam etc. eine Abkürzung von $7_{,9}$ Meilen erreicht.

Die im Jahre 1872 betriebsfähige Route Berlin-Burg-Magdeburg-Helmstedt-Königslutter-Braunschweig-Lehrte wird lang: $35_{,9}$ Meilen, kürzt daher die über Magdeburg bestehende um $3_{,7}$ Meilen ab, wonächst der Vorsprung der Route über Stendal sich auf $4_{,2}$ Meilen reducirt.

Die kürzeste Verbindung zwischen Berlin und Cöln (Deutz) ist zur Zeit folgende:

Berlin-Stendal-Lehrte-Hannover-Minden-Hamm-Unna-Hagen-Elberfeld-Haan-Opladen-Deutz-Cöln mit $73_{,4}$ Meilen.

* Dieser Bemerkung steht die Thatsache gegenüber, dass viele Eisenbahnen den Rücksichten auf die von anderer Seite drohende Concurrenz Rechnung tragen und sich selbst zu Neubauten entschliesen mussten, durch welche weit weniger rentable Linien in das Bahnnetz eintraten, als die älteren waren. Es ist bekannt, dass sich dadurch die Situation vieler Unternehmungen ungünstiger gestaltet hat und die Rentabilität rückwärts gegangen ist. Ein Aequivalent für das Minus an Dividende wurde durch die Betheiligung der alten Actionäre an der neuen Actien-Emission zum Pari-Course geboten. Aber dasselbe war nicht immer ausreichend, die vorher bestandene Basis wieder herzustellen.

Dieselbe Route mit Uebergang über den Rhein bei Düsseldorf und über Neuss ist lang: $76_{,9}$ Meilen.

Beide Wege setzen voraus, dass bei Hamm die Köln-Mindener Bahn, der Thalweg, verlassen und statt dessen der nähere, aber durch ein Hügelland führende Weg über die Bergisch-Märkischen Linien gewählt wird. Verbleibt man auf dem Cöln-Mindener Thalwege über Oberhausen, so verlängert sich die Route auf $77_{,7}$ Meilen, also um $4_{,4}$ Meilen gegen die vorbezeichnete kürzeste. Dies ist der Weg, welchen demnächst die neu einzuführenden Courierzüge (Jagdzüge) einschlagen werden und welchen im neuen Berlin-Cölner Verbande seit dem 1. d. die Güterzüge benutzen.

Was die bestehende Concurrenz-Linie Berlin-Magdeburg-Kreiensen-Holzminden-Elberfeld-Opladen-Mülheim a. Rh.-Cöln (Deutz) betrifft, so ist dieselbe lang $78_{,5}$ Meilen, also nur $5_{,1}$ Meilen länger, als die kürzeste Route über Stendal resp. $0_{,8}$ Meile länger als die Route der zukünftigen Jagdzüge über Stendal-Oberhausen.

Durch die im Bau begriffenen Abkürzungen bei Magdeburg und im Braunschweigischen reducirt sich jedoch die Route, welche demnächst von Berlin über Magdeburg-Eisleben-Schöningen-Jerxheim etc.-Kreiensen-Elberfeld nach Deutz (Cöln) führen wird, auf $76_{,7}$ Meilen, wird daher sogar 1 Meile kürzer, als die Route über Stendal-Oberhausen und bleibt nur $3_{,3}$ Meilen länger, als die jetzt kürzeste Linie über Stendal-Hamm-Elberfeld.*

Als Varianten der nördlichen Linie mögen Berlin-Stendal-Lehrte-Hamm über Camen-Dortmund-Steele-Vohwinkel-Haan-Opladen mit $71_{,1}$ Meile, über Steele-Kettwig-Düsseldorf mit $76_{,5}$ Meilen, und über Hamm-Unna-Dortmund-Steele-Haan-Köln mit $76_{,6}$ Meilen Erwähnung finden

Schliesslich wird darauf aufmerksam gemacht werden dürfen, dass die $63\frac{1}{2}$ Meilen lange Luftlinie Berlin-Cöln sehr nahe über Magdeburg-Oschersleben-Northeim-Karlshafen-Brilon-Meschede und Wipperfürth geht.** Es darf daher angenommen werden, dass der Kampf um die kürzeste Route noch nicht abgeschlossen ist, sowie dass ein Theil der alten Norddeutschen Linie einige Chancen hat, das verlorene resp. stark bestrittene Feld hierbei wieder zu gewinnen."

— *tz.* **Werra-Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1870.) Für die $19_{,95}$ Meilen lange Werrabahn Eisenach-Coburg und die Zweigbahn Coburg-Sonneberg sind 8 762 075 Fl. Stamm-Actien und 5 629 050 Fl. Prioritäts-Obligationen concessionirt und 14 711 208 Fl. verwendet. Die $2_{,76}$ Meilen lange gepachtete Strecke Coburg-Lichtenfels erforderte ein Anlage-Capital von 1 122 190 Fl.

An Betriebsmitteln waren vorhanden 28 Locomotiven mit 24 Tendern, 40 Personenwagen mit 2016 Sitzplätzen, 12 Gepäck-, 195 bedeckte, 184 offene Güter-, 3 Pferde- und 28 Langbolzwagen.

Die Locomotiven haben 68 822 Nutzmeilen zurückgelegt.

In Folge der Kriegs-Ereignisse und der damit verbunden gewesenen Verkehrsbeschränkungen sind die Betriebs-Ergebnisse der Werrabahn gegen diejenigen der Vorjahre zurückgeblieben. Es wurden befördert: 2083 Personen in der I. Classe, 72 464 in der II., 330 203 in der III. Classe und 37 812 Militärs, Auswanderer etc., zusammen 442 562 Personen, von welchen jede $4_{,377}$ Meilen durchfahren hat. Gegen das Vorjahr sind 31 802 Personen weniger befördert, die Einnahmen sind von $11_{,0}$ Kr. pro Person und Meile auf $10_{,38}$ Kr. gefallen und die Gesammt-Einnahmen für Personen sind um 24 134 Fl. zurückgeblieben. Ferner wurden befördert: 39 945 Ctr. Gepäck, sowie an Gütern: 121 423 Ctr. Eilgüter, 521 268 Ctr. Normalfrachtgüter, 50 609 Ctr. aussergewöhnliche Gegenstände und 3 977 716 Ctr. Güter zu ermässigter Fracht, zusammen 4 671 016 Ctr. (davon 1 042 099 Ctr. im Binnenverkehre). Jeder Centner hat durchschnittlich $10_{,98}$ Meilen durchfahren und es sind pro Centner und Meile $0_{,920}$ Kr. gegen $0_{,824}$ Kr. im Jahre 1869 vereinnahmt. Ueberhaupt ist der Verkehr gegen das Vorjahr um 332 816 Ctr. und die Einnahmen dafür um 25 240 Fl. gefallen. Die Viehtransporte umfassten: 1347 Pferde, 1495 Hunde und 28 798 Stück anderes Vieh.

Die Einnahmen haben betragen: für die gewöhnliche Personenbeförderung 303 320 Fl., für die Beförderung von Militärpersonen etc. 32 608 Fl., für Gepäck 9506 Fl., für Eilgüter 71 294 Fl., für Postgüter 1653 Fl., für Frachtgüter 715 192 Fl., an Lagergeld etc. 3696 Fl., für Viehtransporte 29 619 Fl., an Wagenmiethen, Pachtgeldern etc. 116 815 Fl., Rest und Uebertrag aus dem Vorjahre 91 Fl., zusammen 1 283 794 F. = 18 Fl. $29_{,22}$ Kr. für jede zurückgelegte Nutzmeile. Gegen das Vorjahr sind die Einnahmen um 36 576 Fl. gefallen.

Ausgegeben wurden: für die allgemeine Verwaltung 43 811 Fl., für die Bahnverwaltung 243 069 Fl., für die Transport-Verwaltung 398 961 Fl., an Resten 1538 Fl., zusammen 687 379 Fl. = 9 Fl. $59_{,27}$ Kr. pro Nutzmeile. Die Ausgaben, welche $53_{,55}$ Proc. der Einnahmen absorbirten (im Jahre 1869 nur $52_{,34}$ Proc.), waren um 3732 Fl. geringer als im Vorjahre.

* Diese kürzeste Linie über Stendal-Hamm-Elberfeld kommt für den durchgehenden Verkehr wenig in Betracht, weil dieselbe eine grosse Strecke über die Bergisch-Märkische Eisenbahn geht, welche sich mit der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn verbunden hat, während der andere Theil der Linie der neuen Concurrenzbahn angehört.

** Diese weitere Abkürzungslinie gehört der Bergisch-Märkischen Eisenbahn an und soll die Verbindung derselben mit der Kreiensen-Bahn demnächst schon in Angriff genommen werden.

Als Ueberschuss verblieben 596 415 Fl. (32 844 Fl. weniger als 1869). Die Rentabilitäts-Berechnung ergiebt eine Verzinsung des Baucapitals durch den Ueberschuss bei der Strecke Eisenach-Coburg-Sonneberg von 3,75 Proc. (gegen 3,82 Proc. im Vorjahre) und bei der ganzen Bahn von 3,50 Proc. (gegen 3,67 Proc. im Jahre 1869).

Für die Strecke Eisenach-Coburg-Sonneberg ist ein Reinertrag von 469 589 Fl. verblieben. Hiervon sind in Anrechnung zu bringen: 1495 Fl. Gewährschaftsübertrag, 59 449 Fl. Fehlbetrag beim Betriebe der Strecke Coburg-Lichtenfels, 31 325 Fl. zur Amortisation und 280 669 Fl. zur Verzinsung der Prioritäts-Obligationen und 2452 Fl. Staatssteuern, sodann sind 1 Proc. Dividende vertheilt (gegen 1,333 Proc. im Vorjahre (zur Summe von 87 620 Fl. und 6578 Fl. dem Wirthschaftsfonds überwiesen. Die Dotirung des Reservefonds erfolgte vorweg mit 70 000 Fl.

Der Betrieb der Strecke Coburg-Lichtenfels ergab, wie bereits erwähnt, einen Fehlbetrag von 59 449 Fl. — gegen 40 870 Fl. im Jahre 1869.

Der Reservefonds hatte ult. 1870 einen Bestand von 183 883 Fl., der Versicherungsfonds von 80 000 Fl. und die Beamten-Pensionscasse von 162 144 Fl., letztere zählte 390 Mitglieder.

—*tz.* **Bebra-Hanauer Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1870.) Das Anlage-Capital der Bebra-Hanauer Bahn betrug für 19,30 Meilen, von welchen 4,756 Meilen doppelgeleisig sind, 11 354 832 Thlr. oder pro Meile 591 397 Thlr. An Betriebsmitteln waren Ende 1870 vorhanden: 34 Locomotiven mit Tendern, 86 Personenwagen mit 3778 Plätzen, 16 Gepäck, 376 Güter- und 40 Arbeitswagen mit einer Gesammtladungsfähigkeit von 86 400 Ctrn. Es wurden 108 962 Nutzmeilen zurückgelegt.

Der ausgebrochene Krieg machte es zur Nothwendigkeit, dass mit dem 21. Juli 1870 der Güterverkehr und mit dem 24. ej. der Personenverkehr eingestellt wurde. In der Richtung Bebra-Hanau wurden nunmehr 12 beladene Militär- und in umgekehrter Richtung 12 leere Wagenzüge befördert. Successive reducirte sich die Zahl der Militärzüge und traten damit Erweiterungen der Verkehrs-Verhältnisse ein. Ueberhaupt sind 749 Militärzüge befördert.

Die Verkehrs-Resultate waren folgende: es wurden befördert: 7122 Personen in der I. Classe, 88 452 in der II. Cl., 298 143 in der III. Cl., 1029 Kinder auf Billets IV. Cl. und 201 108 Militärs, überhaupt 595 854 Personen (davon 454 613 im Binnenverkehre), 47 002 Ctr. Gepäck, 21 217 Militär-Pferde, 3422 Militär-Fahrzeuge, 87 Equipagen, 1461 Pferde und 2156 Hunde, ferner 146 304 Ctr. Eilgut, 1220 Ctr. Postgut, 363 019 Ctr. Güter der Normalclasse, 465 782 Ctr. Einzelgüter der ermässigten Cl., 2 612 538 Ctr. der ermässigten Classen in Wagenladungen etc., 56 108 Ctr. Baugut, 316 196 Ctr. Betriebsdienstgut (zus. 3 961 165 Ctr., wovon 813 419 Ctr. auf den Binnenverkehr kommen), 29 669 Thiere im Gewichte von 68 114 Ctr., überhaupt 4 029 279 Ctr. Güter. Jede Person hat durchschnittlich 9,83 Meilen und jeder Centner Gut 12,48 Meilen zurückgelegt, es beträgt daher die specifische Frequenz 300 396 Personen resp. 2 577 751 Centnermeilen. Eingenommen sind pro Person und Meile 2,06 Sgr. und pro Centner und Meile 3,29 Pf.

Gegen das Vorjahr sind 142 304 Personen = 31,38 Proc. und 883 760 Ctr. Güter und Vieh = 28,10 Proc. mehr befördert.

Die Einnahmen haben betragen: für Personen 401 790 Thlr., für Militär-Pferde 61 418 Thlr., für Militär-Fahrzeuge 44 091 Thlr., für Gepäck 11 975 Thlr., für Equipagen 727 Thlr., für Pferde 3124 Thlr., für Hunde 465 Thlr., aus sonstigen Quellen 2 Thlr. (zus. 523 592 Thlr. = 27 270 Thlr. pro Meile), für Eil- und Frachtgüter 427 502 Thlr., für Vieh 9993 Thlr., an Versicherungsprämien 1207 Thlr., Lagergeld 1293 Thlr., Provision 319 Thlr., für Eisenbahnfahrzeuge 2429 Thlr. (zusammen 442 743 Thlr. = 23 060 Thlr. pro Meile), an verschiedenen Einnahmen 50 871 Thlr., überhaupt 1 017 206 Thlr. = 52 979 Thlr. pro Meile oder 9,33 Thlr. pro Nutzmeile.

Die Einnahmen sind gegen das Vorjahr um 354 189 Thlr. = 53,42 Proc. gestiegen.

Ausgegeben wurden: für die allgemeine Verwaltung 42 429 Thlr., für die Bahnverwaltung 191 533 Thlr. und für die Transportverwaltung 297 578 Thlr., zusammen 531 541 Thlr. = 27 684 Thlr. pro Meile resp. 4 Thlr. 26 Sgr. 4 Pf. pro Nutzmeile. Diese Ausgaben betragen 52,1 Proc. der Brutto-Einnahmen und sind gegen das Vorjahr um 112 781 Thlr. gestiegen. Die Ausgaben, welche bei den Privatbahnen aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds zu bestreiten gewesen wären, haben 37 307 Thlr. betragen, es ergiebt sich mithin eine Gesammt-Ausgabe von 568 848 Thlrn. und einschliesslich der Differenz zwischen den Rest-Ausgaben der Jahre 1869 und 1870 (— 240 Thlrn.) von 569 088 Thlr.

Der Ueberschuss beträgt 448 118 Thlr. überhaupt resp. 23 339 Thlr. pro Meile Bahnlänge, er ist gegen das Vorjahr um 209 128 Thlr. = 87,50 Proc. gestiegen und repräsentirt 3,95 Proc. des verwendeten Anlage-Capitals.

Die Beamten-Pensionscasse hatte ult. 1870 einen Bestand von 29 601 Thlrn. und zählte 449 Theilnehmer.

⊙ **Aus Bayern.** (Eisenbahnbaucommission Neufahrn-Obertraubling-Ebenhausen-Meiningen. Gegenseitigkeitsversicherung.)

München, den 19. November 1871. Im Zusammenhange mit der Reorganisation des Handelsministeriums stehen auch rückwirkende Aenderungen bei der Königl. General-Direction der Verkehrsanstalten in Aussicht. Die bisher der Bauabtheilung untergeordnete Section für den Bahnunterhalt wird wieder, wie früher, der Betriebsabtheilung unterstellt. Die Bauabtheilung wird gleichfalls wie ehedem wieder die Benennung „Eisenbahnbaucommission" annehmen und als solche dem Ministerium des Innern unterstellt werden.

Auf der Ostbahnstrecke von Neufahrn bei Ergoldsbach nach Obertraubling wurde heuer der Bau ungemein gefördert. Die zwei mittelst grösserer Einschnitte zu bewerkstelligenden Wasserscheidenübergänge zwischen der grossen und kleinen Laaber und der Pfatter werden bis nächstes Frühjahr, wenn die Witterung einigermassen günstig bleibt, hergestellt sein. Die Erdarbeiten an dem Einschnitt bei Ascholtshausen sind bereits weit vorgeschritten. Die Hochbauten für die Stationen in Steirain, Eggmühl und Köfering werden im nächsten Frühjahr begonnen und soll die Bahn, welche 8 Stunden lang werden wird, bis zum Spätherbst 1872 eröffnet werden. Die Baukosten werden 3 600 000 fl. betragen.

Die Richtung der Ebenhausen-Meininger Bahnstrecke ist nunmehr ministeriell festgestellt. Auf Herzogl.-Meiningen'schem Gebiete wird bei Rentwertshausen eine Haltestelle errichtet.

Die Bayer. Ostbahnen haben sich der auf Grund des Haftpflichtgesetzes für Unternehmer ins Leben zu rufenden Gegenseitigkeits-Versicherung der einzelnen Eisenbahnverwaltungen gegen grössere Unfälle angeschlossen. Diese Versicherung wird mit dem 1. December d. J. ins Leben treten.

Oesterreichisch-Ungarische Correspondenz.

Hs. (Wien, 19. Novbr. 1871). Ursache des Steigens der Bahnwerthe. Prioritäten-Gewinn. Betriebs-Ueberschüsse. Entrepôts und direkte Tarife. Concession Lieboch-Wies. Erlässe über Zugs-Anschlüsse, Wagenheizung, Betriebsausweise und Freigewicht. Berathungen über Betriebs-Reglement, Preuss. Kohlen, Kriegsentschädigung, Unfallversicherung und Clearinghouse. Das grosse Ungar. Eisenbahn-Geschäft. Nachrichten von der Staats-, Süd-, Elisabeth-West-, Kaschau-Oderberger, Ungar. Galizischen, Vorarlberger und Franz-Josefsbahn. Noch 1871 zu eröffnende Bahnen.)

Ungeschmälert nehmen die Eisenbahnpapiere die Aufmerksamkeit der Börse in Anspruch. Die Speculation hat eben ein solideres Terrain (auch im bildlichen Sinne) als das der bis vor Kurzem gepflegte der Banken gewonnen. Eine Bahn kann gar nicht so schlecht angelegt oder verwaltet sein, um nicht doch früher oder später das Anlagecapital gut zu verzinsen, was von den wenigsten Banken mit gleicher Bestimmtheit gesagt werden kann. Die nur abusiv genannten Concurrenzlinien führen, wie die Erfahrung hierlands zeigt, in einem noch von keinem dichten Bahnnetze überzogenen Lande den älteren Linien immer neue Frachten zu, wogegen die geringe Frachtablenkung nicht ins Gewicht fällt. Diese Erwägungen drängen sich bei dem andauernden Steigen der Bahnwerthe und der Vollbeschäftigung des Bahnverkehrs von selbst auf. Gegen Ende der Woche hatten die für Holländische Rechnung gekauften Actien der Theissbahn zwischen 255 und 257 rege Nachfrage, Lombarden errangen den Pari-Cours mit 200,60, Kaiser Ferd. Nordbahn hoben sich auf 2130 und Carl-Ludwigbahn auf 259; junge Bahnen notirten: Böhm. Nordbahn 145, Fünfkirchen-Barcs 176, Linz-Budweis 209, Franz-Josef 211 und Ungar.-Galizische trotz der abträglichen Gerüchte 163.

Auch die Prioritäten übten die frühere Anziehungskraft: die 5 % Südbahn sind im Betrage von 40 Millionen aufgeräumt, das Consortium hat 4% Gewinn und macht von dem Optionsrecht auf die restlichen 10 Millionen natürlich Gebrauch; die 5 Millionen Linz-Budweis haben 2% Gewinn abgeworfen; die Prioritäten-Emission der Böhm. Nordbahn erfuhr wegen Ueberzeichnung eine Reduction auf 55%; die Mährisch-Schlesische Centralbahn ist bereits classirt, endlich die Dniester-Bahn steht schon um 2 % höher als der Emissions-Cours.

Auch in anderer Richtung machten sich die Bahnverwaltungen um die Börse und den Handelsstand verdient. Die Nord- und Oesterr. Staatsbahn stellten der Erstern bedeutende Betriebs-Ueberschüsse zu dem bei einem Reporte von 12—20 % sehr mässigen Zinsfusse von 7 % zur Verfügung; Letztere geht schon an die Errichtung eines zweiten Lagerhauses. Diesen Depots steht leider überall noch ein wesentliches Hinderniss in dem fast allen für den Transitverkehr massgebenden directen Tarifen zu Grunde liegendem Differentialsystem entgegen, welches die Unterbrechung des Transportes oder eine Einlagerung nicht zulässt. Ueber die Initiative der Oberschlesischen Bahn wollen auch einige Oesterreichische Bahnen den nach Entrepots dirigirten Gütern bei der nach einer gewissen, aber nicht zu kurzen Zeit erfolgenden Weiterversendung den Gesammtfrachtsatz des directen Tarifs von der ursprünglichen Versandtstation bis zum letzten Bestimmungsort gewähren.

Das Oesterreichische Reichsgesetzblatt publicirt die der Graz-Köflacher Bahn auf 85 Jahre ertheilte Concession für die Seitenbahn Lieboch-Wies-Stainz. An Begünstigungen werden der Gesellschaft ausser der gewöhnlichen Stempel- und Gebührenbefreiung die 20jährige Steuerfreiheit, aber keine Zinsgarantie gewährt.

An Erlässen der Ungar. Regierung sind zu verzeichnen, dass jede Versäumung des Anschlusses der Züge zweier Nachbarbahnen der General-Inspection unter Angabe der Ursache sofort telegraphisch angezeigt werde; ferner dass bis Mai 1872 Vorschläge über die im nächsten Winter unaufschieblich einzuführende Heizung aller Personenwagen zu erstatten, bis dahin sich aber hierüber bei der Südbahn und Oesterr. Staatsbahn zu informiren sei, welche diesfällige Versuche mit gepresster Holzkohle, beziehungsweise mit besonders geheizten Zügen schon im gegenwärtigen Winter veranstalten werden, dass aber jedenfalls die mehr schädlichen Wärmeflaschen zu beseitigen sein werden.

Von der Oesterr. Regierung wurde die bisher längstens am 6. jeden Monats fällige Veröffentlichung der Betriebsausweise mit Rücksicht auf die schwierigere Berechnung der Frachtantheile bei den erfreulicher Weise immermehr um sich greifenden Cumulativ-Tarifen auf den 15. des Monats verlegt; ferner die allgemeine Beschränkung des Freigewichtes für die Ueberwachungsorgane der General-Inspection aufgehoben.

An gemeinschaftlichen Vereinbarungen sind zu verzeichnen: Die Conferenz der Kohlenhändler und der am Kohlentransporte aus Preussen betheiligten Bahnen bezüglich der Approvisirung Wiens, indem vorläufig der Fassungsraum sämmtlicher Privatrutscher aufzunehmen und nach Verhältniss des disponiblen Raums den einzelnen Händlern Kohlenwagen zuzuweisen sind.

Ueber die Kriegsentschädigung wegen Benutzung der Oesterr. Wagen hat nun eine Vereinbarung statt gefunden, welcher noch die Bayerische Ostbahn entgegen steht, und wonach die betheiligten Oesterr. Verwaltungen die Pauschalsumme von 3 Millionen erhalten. Im Oesterr. Eisenbahn-Club wurde die im Vereine der Deutschen Privat-Eisenbahnen eingeführte gegenseitige Unfall-Versicherung besprochen.

Das Clearinghouse der Eisenbahnen stösst auf viele Hindernisse; sachlich divergiren die Classificationen und Tarife der Bahnen so sehr, dass vorerst diese Differenz beseitigt werden müsste, dann wehrt man sich gegen die im Statutenentwurf vorgeschlagene Leitung der Staatsbahn; wenn aber einer, so gebührt dieser Bahn in Folge ihrer musterhaften Leitung und der steten Beachtung der Reformbedürfnisse die Führerschaft der Oesterr.-Ungar. Bahnen.

Das grosse Ungarische Eisenbahngeschäft hat durch den Ministerwechsel eine Stockung erfahren. Bei der Heimlichkeit, welche die ganze Transaction eben nicht zu ihrem Vortheile kennzeichnet, sind die bis jetzt mitgetheilten Details nur mit Vorsicht aufzunehmen. Die Ungar. Oppositionsblätter berechnen, dass die 355 Meilen Bahn dem Lande nach 50 Jahren, wenn es in deren Besitz gelangen soll, auf 634 198 810 fl. zu stehen kommen und wer garantirc den wirklichen Bau, doch nicht die mit ihrem Grundcapital von 46 Millionen in hundert andere Geschäfte verrannte Creditbank. Mir weitere Mittheilungen vorbehaltend, folgt das von den Blättern gebrachte Verzeichniss der auszubauenden Linien: 1. Pest-Semlin (zum Anschlusse an die Serbischen Bahnen); 2. Vinkovce-Brood-Neu-Gradisca-Sissek-Karlstadt; 3. Essegg-Nasice-Pozsega-Neu-Gradisca-Essegg-Vinkovce; 4. Pest-Neu-Szöny-Wien; 5. Pest-Gran-Jalna (zum Anschlusse und die Ungarische Nordbahn); 6. Neu-Szöny-Lundenburg; 7. Grosswardein-Debreczin-Miskolcz; 8. Orsova-Arad-Mezöhegyes-Csongrad; 9. Szathmar-Klausenburg-Maros-Vasarhely-Kronstadt; 10. Karlstadt-Fiume. Man sieht, dass durch dieses neue Netz am meisten die Staatsbahn bedroht ist, in der Gegend der unteren Donau durch die Linie Semlin-Pest, in der Gegend der oberen Donau durch die Linien Pest-Neu-Szöny-Wien, Pest-Gran-Jalna und Neu-Szöny-Lundenburg. Gegen die Südbahn ist theilweise das Slavonische Eisenbahnnetz und die Linie Karlstadt-Fiume gerichtet. Am günstigsten kommt noch die Theissbahn fort. Die Linie Arad-Csongrad kann kaum als eine Concurrenzbahn gelten; während das Segment Grosswardein-Debreczin-Miskolcz wohl als Concurrenzlinie aufgefasst werden muss, welche jedoch der Theissbahn nur auf einer verhältnissmässig sehr kurzen Strecke den Verkehr wegzunehmen vermag. Obzwar an den Vorlagen sehr fleissig gearbeitet wird, ist deren Erledigung in der gegenwärtigen Session mehr als zweifelhaft, daher die Zeitungen noch lange an diesem freilich grossartigen Geschäfte zehren werden. Der Baudirector der Alföldbahn, Julius Herz, soll den Bau, und der pensionirte Eisenbahn-Director Franz Fuchs die technischen Geschäfte der Creditbank leiten.

Von den einzelnen Bahnen ist Folgendes zu bemerken: Die Oesterreichischen Staatsbahn hat eine Streitfrage mit der Stadt Pest betreffs einer Verbindungsstrasse durch den Bahnhof befriedigend gelöst. Die Erweiterungsarbeiten dieses und des Pressburger Bahnhofes beanspruchen fast 1 Million. Die Mehreinnahmen dieser Bahn betragen gegen das Vorjahr schon $6^1/_4$ Millionen — $25,_{14}$ Proc. Ihr sollen auch die Serbischen Bahnen bezüglich deren die Skuptschina den Vertrag mit Baron Hirsch genehmigt hat, zum Betriebe übergeben werden.

Die morgen zu eröffnende Strecke Villach-Franzensfeste der Südbahn wird der bedrohten Elisabeth Westbahn vorläufig keinen Eintrag thun; der westliche Schienenweg kann schon lange den Oesterreichischen Verkehr nicht bewältigen, und die Westbahn, welche bisher die Mehreinnahme von $1^1/_4$ Mill. gegen das Vorjahr hatte, wird trotz dieser Export-Concurrenz vollauf beschäftigt bleiben.

Die Südbahn hat wegen des in Wien festgehaltenen, aber den Inhabern nachtheiligen Pariser Courses ihrer Bons einen Process, worin sie materiell im Rechte, formell aber insofern im Unrechte ist, als die ihr etwa günstige Entscheidung durch das Incasso im Auslande leicht umgangen werden kann. Die Südbahn lässt jetzt die sogenannte Parthei-Plus (Rechnungsfehler zu Gunsten der Partheien) denselben avisiren; ihr neuer Tarif mit 17 Tarifclassen ist ausgezeichnet. Es macht sich in dieser Beziehung ein lobenswerther Wetteifer unter den Bahnen geltend.

Die Kaschau-Oderberger Bahn hat bei der Einführung an der Berliner Börse Widerstand gefunden; möglich dass der ihr von der Langrand'schen Erbschaft drohende Process wegen der sogenannten bons d'option von Einfluss war. Der Ausbau dieser Bahn wird im laufenden Monat vollendet.

Die Galizische Bauunternehmung der 1. Ungar.-Galizischen Bahn ist in Geldverlegenheiten gerathen, welche wahrscheinlich den energischen Regiebau durch die Gesellschaft selbst auf Rechnung der Unternehmung bewirken wird; von einer Einstellung der Arbeiten ist durchaus nicht die Rede. Die Eröffnung der Ungar. Strecke wird durch die Anschlussbahn verzögert.

Die 20 Mal überzeichnete Vorarlberg-Bahn wird die Linie Bludenz-Reichsgrenze und Bregenz-Lindau im März nächsten Jahres eröffnen; dadurch wird die Schweiz mit dem süd- und nordöstlichen Europa direct verbunden.

Die von mehreren Blättern gebrachte Mittheilung, dass am 15. November der Personen-Verkehr auf der Strecke Prag-Beneschau, also die ganze Strecke Prag-Wien der Franz-Josefsbahn und Komotau-Weipert der Buschtêhrader Bahn für den Personen und Güter-Verkehr eröffnet werde, ist durchaus unrichtig. Die Eröffnung der Strecke Prag-Beneschau soll vielmehr bis zum nächsten Monate verschoben sein; diejenige der Strecke Komotau-Weipert dürfte erst gegen Ende December l. J. stattfinden.

Im Ganzen sollen noch 98 Meilen Oesterr. Bahnen in 1871 eröffnet werden.

Personalnachrichten.

Preussen. Die durch das Ausscheiden des Regierungs-Raths le Juge aus dem Staatsdienste vacant gewordene Stelle des Vorsitzenden der Königl. der Main-Weser-Bahn in Cassel, ist dem bisherigen Mitgliede der Königl. Direction Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, Regierungs-Rath Jonas, commissarisch übertragen und der Regierungs-Rath Jäcklin, bisher Mitglied der Königl. Eisenbahn-Direction in Cassel, in gleicher Eigenschaft zur Königl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn in Berlin versetzt.

Der bei der Königl. Eisenbahn-Direction in Saarbrücken beschäftigte bisherige Landgerichts-Assessor Robert Thomé ist in Folge seiner definitiven Uebernahme in die Staats-Eisenbahnverwaltung zum Regierungs-Assessor ernannt und den Eisenbahn-Secretären und Bureau-Vorstehern bei der Oberschlesischen Eisenbahn, Wilhelm Gringer und Friedrich Haselow zu Breslau, der Character als Rechnungs-Rath verliehen worden.

Dem bisherigen Königl. Eisenbahn-Baumeister Steltzer in Trier ist unter gleichzeitiger Ernennung zum Königl. Eisenbahn-Bau-Inspector eine Betriebs-Inspectorstelle bei der Nassauischen Eisenbahn mit dem Wohnsitze zu Wiesbaden verliehen worden.

Saal-Unstrut-Eisenbahn. In den definitiven Aufsichtsrath wurden gewählt: 1) der Königl. Landrath Freiherr von Werthern als Vorsitzender; 2) der Geheime Commissionsrath von Dreyse zu Sömmerda, 3) Herr Kronbiegel (in Firma Kronbiegel & Kollenbusch) daselbst, 4) Herr Paul Gravenstein zu Sondershausen, 5) Commerzienrath Bör daselbst und 6) Commerzienrath Dörstling daselbst, als Mitglieder.

Bayer. Staatsbahn. Die Offizialen A. Schwanda und C. Baumgärtner bei dem Rechnungs- und Revisionsbureau der Betriebsabtheilung der Königl. Generaldirection der Verkehrsanstalten wurden zu Rechnungscommissären befördert.

Bayer. Ostbahnen. Zum Bahnhofinspector I. Cl. wurde der Bahnhofinspector II. Cl. A. Bornschaft in Plattling befördert, der Bahnhofinspector A. Wagner von Eger nach Regensburg und P. Muffat von Schwandorf nach Eger versetzt.

Württemberg. Dem beim Centralabrechnungsbüreau des Süddeutschen Eisenbahnverbands in München eingestellten Controlbüreau-Assistenten Bienz wurde der Titel „Abrechnungscommissar" verliehen.

Ausland.

t. **Geschäftsbericht der Rigi-Bahn für die Zeit bis Mai 1871.** Der vorliegende erste Geschäftsbericht dieses neuen Unternehmens bietet manches Bemerkenswerthe.

Die Bauausführung wurde den Herren A. Näff, Ol. Zschokke und N. Riggenbach übertragen, den Inhabern der Concession für die Rigi-Bahn vom 6. Juni 1869. Die Bahn hat eine Länge von $5,_{14}$ Kilometer, der vertikale Abstand zwischen Station Vitznau und Station Staffelhöhe beträgt 1113 Meter. Die Gesammtlänge der geraden Linien ist 3417 Meter, der Curven 1724 Meter. Letztere haben sämmtlich 180 Meter Radius. Ausser einer Horizontalen von 45 Meter für Station Vitznau und 39 Meter für Station Staffelhöhe liegt die ganze Bahn in Steigungen, deren Maximum 1 : 4 und deren Minimum 1 : 15 ist. Die durchschnittliche Steigung ist $1 : 4^1/_2$. Ausser den beiden genannten Endstationen sind noch zwei kleine Zwischenstationen, bei Freiberg und Kaltbald, angelegt. Als bemerkenswerthe Bau-

objecte sind der Felseneinschnitt und Steindamm unmittelbar oberhalb Vitznau, der Tunnel beim Schnurtobel, die Schnurtobel-Brücke und der Einschnitt bei Eichberg zu erwähnen. Bauliche Schwierigkeiten ergaben sich namentlich am Felseinschnitt oberhalb Vitznau, wo die Erbauer genöthigt waren, den Grunderwerb wegen der grossen Sprengarbeiten und Ablagerungen bedeutend zu erweitern; im Eichberg, wo Lettenschichten angeschnitten wurden und Rutschungen erfolgten, ferner bei Ausführung des Tunnels und der Schnurtobel-Brücke.

Das neue System des Oberbaues dieser Bahn, welches im Wesentlichen der Mount Washingtonbahn in Nordamerika nachgebildet ist, bestheht im Folgenden: Die Bahn hat einen Schienenstrang von der üblichen Spurweite von $1{,}_{435}$ Meter, welcher dazu berufen ist, die Laufräder und somit den Haupttheil der zu fördernden Last zu tragen. Die Schienen sind solid auf Querschwellen befestigt und diese wieder gegen starke Quadersätze gestützt, um ein Ausweichen nach unten zu verhindern. Zum Zweck einer ferneren Verbindung nach der Längenrichtung sind die Köpfe der Querschwellen durch Langschwellen gefasst und an diese verschraubt. In der Mitte des Gleises ist auf den Querschwellen eine Zahnstange als dritte Schiene angebracht. Dieselbe besteht aus zwei [Eisen, durch welche schmiedeeiserne Zähne gesteckt sind. In diese Zahnstange greift das gezahnte Triebrad der Locomotive ein.

Am 21. Mai 1870 begannen die Versuchsfahrten mit einer Locomotive und zwei Güterwagen auf dem unteren Theil der Bahn. Seit dieser Zeit wurde alles Material für den Oberbau, sowie ein grosser Theil des Materials für den Unterbau per Dampf auf der Bahn aufwärts befördert. Im Juli 1870 verhinderte aber der Krieg den weiteren Bezug der bestellten Schienen aus Ars sur Moselle, wodurch die Vollendung des Baues ungemein verzögert wurde.

Auf Station Vitznau ist eine Remise zur Aufnahme von 3 Locomotiven, 3 Güterwagen und 3 Personenwagen ausgeführt. An dieselbe schliesst sich eine kleine Reparaturwerkstatt. Das Empfangsgebäude mit Güterschuppen und Restaurationslocalen liegt in einem Gefälle 1 : 15. Es sind bauliche Einrichtungen getroffen, dass die Dampfschiffe des Vierwaldstädter Sees in unmittelbarer Nähe des Empfangsgebäudes landen können. Eine grosse Drehscheibe vermittelt den Uebergang von der Bahn zur Remise.

Ungefähr in halber Höhe des Berges liegt Freiberg, wo eine Haltestelle zum Wassernehmen und eine Ausweichung zum Kreuzen der Züge angelegt wurde. Es war ferner in der Concession eine Zwischenstation Felsenthor, unter Verständigung mit der Gemeinde Weggis, vorgesehen. Da aber eine solche Verständigung nicht stattgefunden hat, so ist diese Haltestelle nicht ausgeführt, sondern nur im Gefälle der Bahn berücksichtigt worden. Bei der Zwischenstation Kaltbad soll ein bedeckter Perron und ein Local für die Casse erbaut werden. Auf der Endstation Staffelhöhe sind bauliche Einrichtungen getroffen zur Ausführung eines provisorischen Empfangsgebäudes, einer Remise, geräumig genug zur Unterbringung eines Bahnzuges, und für Stallungen, um den Touristen Gelegenheit zu bieten, zu Pferde von hier aus den Kulm, die Scheidegg etc. zu besuchen.

Die drei ersten Locomotiven der Bahn sind nach dem System Riggenbach erbaut. Der Kessel ist aufrecht stehend angenommen, um bei dem starken Gefälle der Bahn die Differenz des Wasserstandes auf das geringste Maass zu beschränken. Die Triebachse ist mit einem Zahnrad von Gussstahl versehen, welches die Bestimmung hat, in die vorher erwähnte Zahnstange einzugreifen und durch die Dampfkraft in Bewegung gesetzt, die Last des Zuges mit einer bestimmten, genau zu bemessenden Geschwindigkeit bei Berg- und Thalfahrt zu bewegen. Eine Vorrichtung, um bei der Thalfahrt durch Luft, welche im Cylinder comprimirt wird, die Bewegung zu reguliren, gestattet zugleich durch gänzlichen Luftabschluss, den Zug an jeder Stelle der Bahn schleunigst zum Halten zu bringen. Ausserdem erhält die zweite Locomotive Bremsrollen und gezahnte Räder, wodurch man ebenfalls dieselbe schleunigst zum Stillstand bringen kann. Eine Locomotive mit Wasser und Kohlen wiegt 240 Centner und repräsentirt etwa 120 Pferdekräfte. Sie arbeitet bekanntlich immer unten (thalwärts) am Zug und ist im Stande, zwei kleine oder einen grossen besetzten Wagen berg- oder thalwärts zu befördern.

Die Personenwagen wurden dem Zweck entsprechend möglichst leicht construirt; jeder hat seine Bremsen und sein Zahnrad, wodurch es möglich ist, ihn unabhängig von der Locomotive zu Thal zu führen. Es sind drei grosse Personenwagen zu 54 Plätzen und zwei kleine Personenwagen zu 30 Plätzen, sowie drei Güterwagen für den Transport von Baumaterialien und Gepäck angeschafft. Sämmtliche Betriebsmittel wurden in den Werkstätten der Schweizerischen Centralbahn in Olten angefertigt.

Die Erbauer hatten bei ihren Berechnungen ermittelt, dass man die Staffelhöhe von Vitznau aus in einer Stunde reiner Fahrzeit werde erreichen können. Diese Annahme ist durch die bisherigen Erfahrungen bestätigt. Man kann daher die Dauer der Bergfahrt, ebenso wie diejenige der Thalfahrt, mit Einrechnung des Aufenthalts an den Stationen und zum Wassernehmen, auf etwa 1 Stunde 15 Minuten bemessen.

Die Fortsetzung der Bahn von Staffelhöhe bis auf den Kulm ist in Aussicht genommen, aber gleichzeitig hat sich eine andere Gesellschaft um die Concession zum Bau einer Bahn von Arth oder Goldau nach dem Kulm beworben.

Der Betrieb der Bahn ist an die Erbauer verpachtet, welche es übernommen haben, den Betrieb der Rigi-Bahn in ganzer Ausdehnung auf drei, eventuell 5 Jahre, von der Eröffnung an gerechnet für 30 Procent der Brutto-Einnahmen zu führen.

Das Actien-Capital besteht aus 2500 Actien à 500 Frcs., also 1 250 000 Francs. Die Ausgaben setzten sich folgendermassen zusammen.

1.	An die Bauunternehmer laut Contract	1 180 000 Frcs.
2.	Vergrösserung des Bahnhofes Vitznau, Seemauer, Dampfschifflandeplatz	39 860 „
3.	Bauten auf Staffelhöhe, Restauration und Stallung	11 900 „
4.	Capitalbeschaffung, Commission	25 000 „
5.	Bau-Aufsicht	5 764 „
6.	Porto, Druckkosten, Inserate etc.	2 500 „
7.	Verzinsung des Actien-Capitals	36 875 „
	Summa	1 301 898 Frcs.

Die Ausgaben überschreiten also das Actiencapital um 49 198 Frcs., welcher Betrag durch eine Anleihe gedeckt werden soll.

Ohne diese ausnahmsweise ungünstigen Verhältnisse des Jahres 1870, welche die rechtzeitige Vollendung und Inbetriebsetzung der Bahn unmöglich machten und daher eine Belastung der Rechnung mit 36 875 Frcs. Zinsen zur Folge hatten, würde das in Aussicht genommene Actien-Capital zur Deckung sämmtlicher Ausgaben nahezu hingereicht haben.

—r— Ueber den Stand der Arbeiten des Netzes der Französischen Nordostbahn am 1. October 1871 entnehmen wir dem Moniteur des Intérêts Matériels nachstehende Notizen:

1) Die Linie von Boulogne nach Saint-Omer ($53{,}_{50}$ Kil. lang) anlangend, so ist das definitive Project für die Strecke von Boulogne nach Wizernes genehmigt. Seit Ende des Jahres 1870 sind die Arbeiten dieser Strecke aufgenommen und werden jetzt so betrieben, dass der Vollendung der Strecke in den letzten Monaten des Jahres 1872 entgegengesehen werden kann.

Bezüglich der Strecke von Wizernes nach Saint-Omer wurde eine Abweichung vom ursprünglichen Projecte von Seite des Ministeriums der öffentl. Arbeiten in Anregung gebracht, und soll durch die Stadt Saint-Omer hierüber ein Gutachten abgegeben werden. Die hierdurch entstehende Verzögerung stellt die Vollendung der Linie für das Ende des Jahres 1872 allerdings in Frage.

2. Für die Linie von Gravelines nach Watten ($19{,}_{70}$ Kil. lang) wurde das definitive Project am 7. Juli l. J. durch das Ministerium der öffentl. Arbeiten genehmigt. Die Arbeiten werden demnächst beginnen und hofft man die ganze Linie Mitte 1872 dem Betriebe übergeben zu können.

Hinsichtlich der Linien: 1) von Berguette nach Armentières ($33{,}_{70}$ Kil.) über Saint-Venant, Merville la Gorgne, la Ventie am rechten Ufer der Lys hinführend; 2) von Saint-Omer nach Berguette (20 Kil.) über Campagne und Aire führend und bei Station Berguette in die Linie der Kohlengruben des Pas-de-Calais mündend; 3) von Dünkirchen nach Calais (48 Kil.), bei der Station Saint Pierre-les-Calais abzweigend über Gravelines und Bourbourg in die Linie von Hazebrouck nach Dünkirchen einmündend; 4) von Tourcoing nach Soumain (46 Kil.) über Orchies, Cysoing, Lannoy und Wattrelos; 5) von Erquelines nach Anor (37 Kil.), resp. einer Strecke, welche zwischen den Stationen Jeumont und Erquelines ab ganz auf Französischem Gebiete über Consolre, Solre-le-Château, Glageon und Trélon nach Fourmies oder Anor führen soll, wurde durch Decret vom 15. Septbr. die Erklärung, dass ihre Herstellung im öffentlichen Nutzen liege, ausgesprochen.*

Das Ausführungsproject der Linie von Lille nach Commines (19 Kilom.) ist genehmigt; die Erhebungen über die Anlage der Stationen sind kürzlich beendigt worden und steht die Entscheidung der höheren Stelle hierüber zu erwarten.

Ebenso sind die Erhebungen über die Stationsanlagen für die $12{,}_{30}$ Kilom. lange Strecke von Tourcoing nach Menin kürzlich beendigt worden. Dieselben werden aber, falls sie von der Verwaltung gutgeheissen werden, eine Modification des Projectes herbeiführen.

Bezüglich der 26 Kilom. langen Strecke von Chauny nach Anisy ist das Decret, welches deren Herstellung als von öffentlichen Nutzen erklärt, noch nicht erlassen. Das Vorproject dieser Bahn ist z. Zt. Gegenstand vielfacher Conferenzen.

—r— Spanien. Nach einer im Monitore delle strade ferr. enthaltenen Notiz hat sich eine Gesellschaft für den Bau einer Eisenbahn zwischen Gibraltar und Cadix gebildet, durch welche Bahn eine directe Verbindung zwischen ersterer Stadt mit dem Innern von Spanien und mit Portugal hergestellt werden soll. Die projectirte Linie soll eine Länge von 126 Kilom. erhalten und sich mit den Linien Cadix - Sevilla und San Fernando vereinigen.

---

* Die den Unternehmern Herren Anatole de Melun, Graf Carl Werner de Merode, Louis Dupont, Florimond de Coussemaker, Isidor David Postau, Benjamin Labarbe gemäss Gesetzes vom 22. Mai 1869 eventuell ertheilte Concession zu diesen Bahnstrecken ist somit definitiv geworden.

—r— **Eisenbahnen von Honduras.** Ein Telegramm der Unternehmer Waring & Candlish zeigt die am 25. Sept. l. J. erfolgte Vollendung der ersten Section der Bahn von Honduras an. Diese erste Section hat eine Länge von ca. 60 Kilom., während die ganze Bahn ungefähr 360 Kilom. umfassen soll.

Andrerseits hat der bevollmächtigte Minister der Regierung von Honduras in London unter dem 2. Octbr. l. J. folgende officielle Erklärung veröffentlicht: Gegenwärtig sind von der ganzen Linie ungefähr 112 Engl. Meilen (180 Kilom.) vollendet bezw. in kürzester Frist ihrer Vollendung nahe; auf einer vollendeten Strecke von 45 Meilen (72 Kilom.) (bis Santiago) ist der Verkehr — der bis zur Vollendung der ganzen Linie allerdings nur Localverkehr ist — bereits ein befriedigender; das Material ist theils bereits im Honduras angekommen, theils auf dem Wege dahin; mit den Herren Waring & Candlish wurden Vereinbarungen getroffen, um die Arbeiten für die Herstellung der ganzen Linie möglichst zu fördern. (Die Zahl der Arbeiter beträgt z. Zt. mehr als 1100.) Die Englischen Commissäre, welche mit den Finanz - Geschäften der Unternehmung betraut sind, bezahlen mit der grössten Pünktlichkeit die Quittungen der Ingenieure, wie sie auch schon den ganzen Betrag für die erste Section und eine bedeutende Summe für Arbeiten und Material für die zweite und dritte Section bezahlt haben.

Technisches.

Neue Dampfpackung für Stopfbüchsen. Patent Becker, Hecker & Wirth. Diese selbstschmierende Packung zeichnet sich vor der bekannten Amerikanischen vor allem durch grössere Haltbarkeit aus; dabei reducirt sie die Reibung von Kolbenstangen etc. auf ein Minimum. Dieselbe ist äusserst solid und mit Sorgfalt gearbeitet, sie ist fetter wie jede bekannte Packung. Die damit angestellten Versuche sind sehr befriedigend ausgefallen. So schreibt der Betriebs-Ingenieur der Hessischen Ludwigsbahn. Ich hielt die Sache speciell im Auge und wurde die Liederung zwei zuverlässigen Führern zum Gebrauch überwiesen. Das Resultat war ein übereinstimmend günstiges; angewandt wurde sie bei einer zwei Kuppler-Maschine (Schnellzug und grosse schwere Proviantzüge). Die Liederung hielt $3^1/_2$ Touren (1 Tour = 6 Tage Dienst = 30 Meilen per Tag), während die andern früher gebrauchten selten $1^1/_2$, meistens nur 1 Tour ausdauerten. Die andere Probe fand bei einer drei Kuppler - Güter-Maschine statt, die ca. 45 Tage Militärzüge fuhr (20 Meilen per Tag) und erst bei Rückkunft hierher wieder geliedert wurde. In der Anwendung wird am besten so verfahren, dass ober- und unterhalb der Liederung eine dünne Hanflage beigelegt wird, um das Fortlaufen des flüssigen Fettes zu verhindern. Die Schnur wird spiralförmig um die Kolbenstange gewickelt, das obere Ende schräg zugeschnitten, das Ganze auf die untere Hanflage gedrückt und das obere Hanfzöpfchen aufgelegt. — Bei Gegendampf lassen im Moment alle Liederungen auch diese den Dampf durch. Die andern Liederungen bleiben undicht, während diese durch ihre massige, fettartige Bildung wieder ihre frühere Dichtigkeit erlangt und nicht ersetzt zu werden braucht.

Die Packung wird bereits von verschiedenen Deutschen Eisenbahnen, sowie von vielen Privatetablissements mit Erfolg verwendet; desgl. hat dieselbe Eingang bei der Russischen Marine gefunden. Wir können dieselbe allen Dampfmaschinenbesitzern auf das Beste empfehlen. Die Packung ist zu beziehen von dem Patent- und Maschinengeschäft von Wirth & Comp. in Frankfurt a/M.

Miscellen.

Die Bayerischen Spitalzüge. Während des letzten Feldzuges wurden von München aus 36 Bayerische Spitalzüge entsendet; der erste unter Oberarzt Prof. Dr. Ranke am 7. August 1870 nach Weissenburg, der letzte nach Sevran-Brunoy. Die letzten 6 Züge übermittelten nur kranke, also nicht mehr verwundete Krieger. Von sämmtlichen Bayerischen Spitalzügen war es der 25. unter Oberarzt Dr. Haller, welcher die längste Wegstrecke zurückgelegt hat. Derselbe ging von München über Saarbrücken, Sedan, Reims, Lagny durch Paris nach Chartres, von da denselben Weg zurück, jedoch über Nancy, dann nach Frankfurt, Würzburg, Leipzig bis zur Endstation Altona. Zu dieser Fahrt wurden 21 Tage gebraucht. Die kürzeste Wegstrecke mit nur 5 Tagen Fahrzeit hatte der 9. unter Oberarzt Dr. v. Welz zu machen und zwar von Würzburg nach Libramont und zurück nach Heidingsfeld und Marktbreit. Mit dem 17. Zuge, der am 27. November 1870 nach Lagny unter Oberarzt Dr. Merk abging, wurden die meisten Kranken 881 Mann befördert. Ausser diesen 36 durch die vereinigten Commissionen in München ausgerüsteten und abgesendeten Spitalzügen hatten die Rheinpfälzer noch 3 solcher Züge nach Frankreich geschickt. Demnach sind von Seiten Bayerns im Ganzen 39 Spitalzüge zur Beförderung von Verwundeten und Kranken aus Feindesland in die Heimath abgegangen, sie brachten 10 800 Mann zurück. Die Kosten für den Wagentransport bei den diesrheinischen 36 Spitalzügen sowie für die Anschaffung der Bettfornituren übernahm die Eisenbahn-Centralcommission. Die Kosten für Ausrüstung mit dem übrigen nothwendigen Inventar und für Verpflegung trug bei 30 Spitalzügen das Bayerische Centralcomité.

Inhalts-Verzeichniss der besonderen Beilage zum Deutschen Reichs-Anzeiger und Königl. Preuss. Staats-Anzeiger. No. 28 vom 11. November 1871 und No. 29 vom 18 Novbr. 1871. Chronik des Deutschen Reichs. — Die Burg Tangermünde. — Die Deutsche freiwillige Krankenpflege während des Krieges 1870—1871. — Zum 150jährigen Jubiläum der Preussischen Husaren. — Hausinschriften in Hannover. — Actien-Gesellschaften in Preussen. — Die Hanserezesse. — Carl Julius Bergius. — Die Ausführung des Reichsgesetzes über den Unterstützungswohnsitz im Preussischen Staate. — Zur Geschichte der Stadt Strassburg. I. — Der Blumenthal und seine Alterthümer. — Das Grab des Kurfürsten Albrecht Achilles von Brandenburg. Der Bahnhof der Berlin-Lehrter Eisenbahn.

Officielle und Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 47. Beiblatt 1. Leipzig, am 27. November 1871.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die von der Berliner General-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (August 1871) genehmigten neuen „technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebs-Einrichtungen der Eisenbahnen" haben wir, um den vielfachen Nachfragen nach denselben zu entsprechen, vervielfältigen lassen.

Die zum Vereine gehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihren Bedarf an Exemplaren der unterzeichneten Direction gefälligst mittheilen, wonächst die Zusendung kostenfrei erfolgen wird.

Um den ausserhalb des Vereins Stehenden die „technischen Vereinbarungen" zugänglich zu machen, sind Einleitungen getroffen, um die weiteste Verbreitung der „Vereinbarungen" durch den Buchhandel herbeizuführen. — Berlin, den 20. November 1871.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

* Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Wie von der Direction der Grossh. Badischen Verkehrs-Anstalten mitgetheilt wird, gehen bei ihren Uebergangs-Stationen Kehl und Basel fast täglich Sendungen aus Deutschland nach Frankreich ein, zu welchen die vorgeschriebenen Zolldeclarationen fehlen.

Dies hat Weiterungen, Zeitverlust, Stockungen im Güterverkehr und Unannehmlichkeiten den Zollbehörden gegenüber zur Folge. Die genannte Direction hat sich daher veranlasst gesehen, ihren sämmtlichen Stationen die Vorschrift,

> dass jeder nach oder durch Frankreich bestimmten Gütersendung von dem Versender eine doppelte mit Datum und Unterschrift versehene Zolldeclaration beigegeben sein muss,

nachdrücklichst in Erinnerung zu bringen, auch die Vereins-Verwaltungen durch die geschäftsführende Direction des Vereins veranlasst, ihre sämmtlichen, für den Güterverkehr eingerichteten Stationen in gleichem Sinne mit Anweisungen versehen resp. denselben die Beachtung jener Vorschrift in Erinnerung zu bringen.

Die Wiener Transport-Enquete.
II.

Hs. Wien, im November 1871. Nach dem nunmehr erfolgten Schluss der Enquete ist noch deren Verlauf in den beiden letzten Sitzungen zu berichten. Wie bereits erwähnt, wurden zum § 10 des Reglements über die Güterbeförderung eine Reihe von Amendements eingebracht, und zumeist wieder zurückgezogen.

ad § 10. Einhellig wurde nun die Resolution angenommen. „Die Transport-Enquete spricht den dringenden Wunsch aus, die Staatsbehörde wolle, nachdem sie die Ursachen, welche die Verweigerung der Waarenaufnahme hervorrufen, jedesmal untersucht hat, auf deren Abstellung dringen und das Resultat der Untersuchung, namentlich darüber, ob die regelmässigen Transportmittel (das ist diejenigen, welche auch für periodische Uebererfordernisse des internen Verkehrs ohne Zuhilfenahme fremden Materials genügen) vorhanden sind, in jedem Falle bekannt geben." Ferner wurde der Wunsch ausgesprochen, dass den Bahnen der Abschluss von Kartellen nicht durch illiberale Auslegung des Gebührengesetzes erschwert werde. Endlich wurde der Sektions-Antrag bezüglich der Zurückweisung der Einlagerung der Güter im Falle die Beförderung nicht geschehen kann, mit den 2 Modificationen angenommen u. z. einhellig, dass die Deponirung des Gutes in den Bahnräumlichkeiten gegen Bestätigung erfolge; dagegen nur Seitens der Kammern, dass die Bahn in solchen Hinderungsfällen verpflichtet sei, die Güter bis zum Ausreichen ihrer Räumlichkeiten gegen den (bekannten) Vorbehalt bei sich deponiren zu lassen, dass nämlich die Transport-Annahme erst bei der Ermöglichung der Verladung erfolge, was der Absender im Frachtbrief zu erklären hat.

ad § 11. kommt der Zusatz der beiden letzten Alinea des Art. 422 d. H. G. rücksichtlich der Nichtbegünstigung eines Absenders dann „Die Eisenbahnen sind verpflichtet, über die eingelieferten Güter solche Aufschreibungen zu führen, dass sich aus denselben die Reihenfolge bei der Güterabfertigung constatiren lässt"; dann wurde § 11 mit den Modificationen des § 10 in Einklang gebracht.

ad § 12. „Die Bahnen können für Massen- und ähnliche gesteigerte Verkehre mit staatlicher Genehmigung die Lieferfristen verlängern".

ad § 14 ist in Al. 4 hinter dem Worte „Ankunft" noch „und Beeitstellung" einzuschalten; dann ad 1, dass die Abnahme binnen „der in den Tarifen festgesetzten lagerzinsfreien Zeit" erfolge; endlich als Schlus-Alinea: „der Empfänger ist berechtigt, bei der Ablieferung der Güter gegen Entrichtung des tarifmässigen Waggeldes ihre Nachwage zu verlangen".

ad § 15. Abs. 2 „Ebenso ist die Eisenbahn zur Leistung einer gleich hohen Conventionalstrafe verpflichtet, für den Fall, als sie angenommene Wagenbestellungen nicht rechtzeitig effectuirt"; ferner zum Abs. 3 „Die Bahn ist auch verpflichtet, wenn das avisirte Gut auf dem Bahnhofe noch nicht vorhanden ist, die nachgewiesenen Kosten zu vergüten"; endlich als Schluss-Alinea: „Bei grossen Güteranhäufungen, durch welche der geregelte Verkehr gestört und unmöglich gemacht wird, ist die Eisenbahn in den betreffenden Stationen zur Beschränkung der lagerzinsfreien Zeit oder zur Erhöhung der Lagergelder, eventuell zur gleichzeitigen Anwendung beider Maassregeln für die Dauer der Güteranhäufung berechtigt, in welcher Beziehung übrigens von Fall zu Fall die Genehmigung der Staatsverwaltung einzuholten ist."

ad § 16 ist der Absender vom Ablieferungs-Hindernisse „nach Thunlichkeit mit möglichster Beschleunigung" zu benachrichtigen und hat der bestmögliche Verkauf u. z. „der Güter, die dem schnellen Verderben ausgesetzt sind, ohne Verzug, aller andern aber nach Ablauf von mindestens 4 Wochen zu geschehen".

ad §. 19 wurden die bisherigen Bestimmungen des Oessterreich. Betriebs-Reglements über das aussergerichtliche Reklamationsverfahren mit dem weitern Zusatze aufgenommen, dass „solche Reklamationen mit thunlichster Beschleunigung beantwortet, resp. erledigt werden müssen."

ad § 22 „Wenn in Folge besonderer Vereinbarung Güter, die sonst in gedeckten Wagen verladen würden, in ungedeckten Wagen befördert werden, so kann unter der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr, auffallender Gewichtsabgang oder Abgang von ganzen Collien nicht verstanden werden." Seitens der Kammern wurde die Bestimmuug des Punkt 4 (bezüglich des Abladens, resp. Gewichtsverlustes dabei) bei Getreide in Säcken, mit Rücksicht auf das fast unmögliche Vorkommen des Calo beanstandet; dann wurden mehrere Maassregeln für den Viehtransport gewünscht und allerhand Bedenken gegen die Fassung des § 22 erhoben; dieselben wurden durch die Erklärung des Referenten Dr. Sochor beseitigt, dass die Bahn unbeschadet einer besondern Vereinbarung, betreff des ausnahmsweisen Transportes in offenen Wagen auch für Güter haftet, die gewöhnlich in offenen Wagen transportirt werden.

ad §. 24 als Schlusalinea: „Im österreich-ungarischen Verkehr können derlei Ansprüche auch noch binnen 8 Tagen nach der Ablieferung resp. nach Bezahlung der Fracht rechtswirksam erhoben werden".

ad § 25 wurde der Geldwerth der Lieferzeit-Versäumniss im Oesterr.-Ungarischen Verkehr ohne Verpflichtung zum Schaden-Nachweise mit der Frachtvergütung, und zwar bei Frachtgütern im Falle der Verspätung von 1 bis 3, bis 8 und mehr als 8 Tagen mit $^1/_4$, $^1/_3$ und $^1/_2$ der Fracht und dem entsprechend bei Eilgütern im Falle der Verspätung von 12 bis 24 Stunden, bis zu 3 und mehr als 3 Tagen bestimmt. Die frühere Beschränkung, dass die Vergütung von der Eisenbahn nur bis zur Höhe der für ihre Strecke bezahlten ganzen Fracht geleistet werde, wurde fallen gelassen. Die von den Handelsvertretern gewünschte volle Vergütung des declarirten Lieferzeit-Interesses ohne Schaden-Nachweis, wird von den Bahnen damit abgelehnt, dass es sonst möglich wäre, auf Sendungen von geringem Werthe hohe

Summen zu declariren, um auf eine Verspätung zu speculiren. Die von einem Vertreter der Advocatenkammer beantragte Resolution des Inhalts, „dass im Wege der Vereinbarung mit der Deutschen Reichsregierung Art. 429 H.-G.-B. gänzlich zu entfallen habe und die Beweislast des Art. 424 auf die Punkte 2—6, also mit Ausschluss des Punktes 1 bezüglich der Versendung in offenen Wagen beschränkt werde, fand auch nicht Seitens aller Vertreter des Handelsstandes den gehofften Anklang, obwohl dadurch die Bahnen nach der Begründung des Antragstellers an der „bequemen" Praxis verhindert würden, durch Normalsätze ihre Haftpflicht zu vermindern.

ad § 26 wurde endlich der Wunsch ausgesprochen, dass dieses nun durchberathene Betriebs-Reglement auch in den zu amtlichen Veröffentlichungen bestimmten Blättern beider Reichshälften" publicirt werde.

Hierauf sollte nun in die Berathung des Berichtes der 3. Section über die Tarifirung eingegangen werden, als Inspector v. Fest (Theissbahn) namens der Bahnverwaltungen nach einer sehr sachgemässen Motivirung folgende Erklärung abgab:

„Die Delegirten der Eisenbahnen erkennen den Bericht der III. Section als eine ausführliche Erörterung der einschlägigen Fragen und als einen schätzenswerthen Theil der Arbeit der Enquête-Commission an; sie glauben aber auch in eine weitere Discussion nicht eintreten zu können, weil es sich hier um Interessen der Bahnanstalten handelt, welche nur mit jeder einzelnen Bahnverwaltung ausgetragen werden können. Bezüglich des von den Delegirten ebenfalls befürworteten Systems der Classification bestehen ohnehin bereits Verhandlungen unter den Bahnanstalten nicht nur des In- sondern auch des Auslandes, sowie mit den Regierungen, bei welchen Verhandlungen die Bahnanstalten gewiss bemüht sein werden, den Wünschen der Handelswelt nach Thunlichkeit zu entsprechen."

Die Vertreter der Handelskammer machten dagegen geltend, dass auch die Bahnen an den Tarifberathungen theilgenommen haben und sich nun nicht den diesfälligen Beschlüssen entziehen dürfen, um so mehr, als die gestellten Anträge nicht Alles enthalten, was Handel und Industrie im Interesse des Verkehrs verlangten, sondern nur Wünsche, welche von den Vertretern der Bahnen selbst als berechtigt anerkannt und einstimmig angenommen wurden. Seitens der Bahnen wird von Dr. Kuh und Sochor entgegnet, dass ein Unterschied zwischen der Thätigkeit der Eisenbahnen in der Section als Enquête-Mitglieder und in der Kammer als Vertreter der Bahnen bestehe und sich diese der Abstimmung enthalten können; ferner dass die Tarifirung kein gemeinsamer Gegenstand sei, auf dessen Berathung allein die Bahnen eingegangen sind; dass auch bezüglich des Tarifs eine Majorisirung der Bahnen unter einander unmöglich ist und die Discussion der einzelnen Tarifposten eine unverhältnissmässige Zeit beanspruchen würde.

Hierauf wurden die Anträge der III. Section von den Vertretern der Handelskammer en bloc angenommen; die Vertreter der Bahnen, die Advocatenkammer und der Justiz enthalten sich der Abstimmung.

Nachdem die Ausarbeitung eines Generalberichtes über die Resultate der Enquête durch die Wiener und Pester Handelskammer beschlossen und die üblichen Danksagungen ausgetauscht wurden, erklärte der Präsident die Enquête für geschlossen, womit wir auch diese Referate beenden und uns nur noch seiner Zeit die Besprechung des Generalberichtes vorbehalten.

i **Deutsch-Italienischer Eisenbahnverkehr.** München, im November. Es wurden bereits in Ihrer No. 45 die Missstände besprochen, welche der neue Winterfahrplan der Oberitalienischen Eisenbahngesellschaft dem Deutsch-Italienischen Verkehr bereitet. Bei der Wichtigkeit des Verkehrs und da die Erledigung der von Deutscher Seite dagegen erhobenen Reclamationen noch in der Schwebe ist, mag es am Platze sein, wenn wir auf die Anglegenheit nochmals und ausführlicher zurückkommen. Vor Allem muss es auffallen, wenn Eisenbahnen, welche einer und derselben Gesellschaft gehören, sich Concurrenz machen, in der Art, dass die eine geschädigt wird, um den Verkehr der andern zu heben — ein Manöver, bei welchem im besten Falle die Gesammt-Einnahme auf demselben Niveau bleiben, möglicherweise aber auch zurückgehen; denn es ist viel leichter, den Verkehr aus einer Ader hinauszutreiben, als ihn in andere hineinzuleiten. Die Sachen stehen so. Die Ober- und Centralitalienischen Eisenbahnen sind das Eigenthum der nämlichen Gesellschaft, welcher auch die Oesterreichische Südbahn inclus. der Brennerbahn gehört; die ersteren werden zwar von einer anderen Direction (in Turin) geleitet, als die letztere, deren Direction in Wien sitzt; aber die Erträgnisse der beiden Eisenbahnnetze fliessen schliesslich in eine Casse. In Anbetracht dieses letzteren Umstandes ist es doch eine ganz eigenthümliche Manipulation, wenn die Direction der Oberitalienischen Eisenbahnen ihren Fahrplan so einrichtet, dass der Verkehr aus Italien nach dem Norden und umgekehrt mehr auf die nach Frankreich hinführenden Linien gedrängt und von der Brennerbahn abgelenkt wird, und wenn freilich ein solches Verfahren durch die nationalen Sympathien und Antipathien des General-Directors Amilhau in Turin, welcher ein Franzose ist, sich erklären mag, so hat es in den Interessen der Gesellschaft nicht die mindeste Begründung, und das um so weniger, wenn man die Rentabilität der beiden Netze vergleicht. Das Oesterreich-Ungarische Netz (Oesterreich. Südbahn) hatte im Jahre 1870 im Ganzen 260 Meilen im Betrieb, es lieferte ein Brutto-erträgniss von 29 648 786 fl. 67 kr. Oe. W., oder, nach Abzug der Betriebsausgaben mit 10 884 055 fl. 99 kr. ein Nettoerträgniss von 18 746 730 fl. 68 kr.; zieht man hiervon noch den Antheil an den allgemeinen Kosten mit 900 121 fl. 30 kr. ab, so bleibt ein effectives Netto-Erträgniss von 17 864 609 fl. 38 kr. Das Italienische Netz hingegen, welches im nämlichen Jahr eine Länge von 363 Meilen im Betrieb hatte, ergab eine Brutto-Einnahme von 21 901 283 fl. 89 kr. Oe. W. oder nach Abzug der Betriebsausgaben und des Antheils an den allgemeinen Kosten, ein effectives Netto-Erträgniss von 12 538 886 fl. 19 kr. Schon diese Zahlen zeigen das Missverhältniss an der Rentabilität der beiden Netze und lehren, dass es nicht wohlgethan ist, das eine Netz, das gute Einnahmen liefert, zu schädigen in der unsichern Erwartung, ob dieser Ausfall durch erhöhte Einnahmen bei dem andern wieder hereinkommen wird. Hierbei fällt weiter noch die Thatsache schwer ins Gewicht, dass sowohl das Oesterreichisch-Ungarische Netz wie die Venetianischen Linien des Italienischen Netzes (für welche letztere sich die Brutto-Garantie gemeinsam mit dem Oesterreichisch-Ungarischen Netz berechnet) das vom Staat garantirte Brutto-Erträgniss erreichten, während die übrigen Italienischen Linien insgesammt dasselbe nicht erreichten, so dass bei den Piemontesischen Linien der Staat 1 485 154 fl. 21 kr. Oe. W. bei den Lombardischen und Central-Italienischen Linien 1 310 431 fl. 20 kr. Oe. W. zuschiessen musste. Unterscheidet sich das Oesterreichisch-Ungarische Netz in Rücksicht der Rentabilität vortheilhaft von dem Italienischen, so ist das nicht wieder der Fall in Bezug auf Comfort der Waggons, auf die Leistungen des Betriebspersonals u. s. w., wie die Reisenden, welche beide Netze aus Erfahrung kennen, einstimmig bezeugen. Von diesen Erwägungen, welche eigentlich die Gesellschaft und die Direction der Oberitalienischen Eisenbahnen im eigenen Interesse sich vorhalten sollten, gehen wir zu den Erwägungen über, welche für die Italienische Regierung, speciell für den Bautenminister maassgebend, sein sollten. Ist auch in den zwischen der Italienischen Regierung und der Oberitalienischen Eisenbahngesellschaft abgeschlossenen Conventionen keine ausdrückliche Verpflichtung der letzteren in Bezug auf Einrichtung und Betrieb der Züge unterworfen: so unterliegt sie eben den allgemeinen Bestimmungen über die Beaufsichtigung der Privateisenbahnen von Seite des Staates, und insbesondere hat sie ihren Fahrplan jeweils der Prüfung und Genehmigung des Bautenministers zu unterstellen. Dies giebt demselben eine vollkommen ausreichende Handhabe, um den Betrieb auf den Eisenbahnen der Gesellschaft und insbesondere die Beschleunigung und den Anschluss der Züge mit den Interessen des Verkehrs und des Publicums in Einklang zu bringen — vorausgesetzt, dass er den guten Willen hat, von seinen Befugnissen einen ernstlichen Gebrauch zu machen. Anfangs allerdings scheint der gute Wille nicht vorhanden gewesen zu sein; denn die von der officiösen „Opinione" mitgetheilte Niedersetzung einer Commission durch den Bautenminister, welche innerhalb der nächsten sechs Monate die Frage der im Italienischen Fahrplan einzuführenden Reformen studiren soll, ist doch der bare Hohn gegenüber den Deutschen Beschwerden! Was nützt es, wenn nach sechs Monaten irgend welches Gutachten abgegeben wird, während inzwischen durch den gravirlichen Fahrplan der Deutsche Verkehr fort und fort empfindlich geschädigt und der Zug der Reisenden und Waaren auf die Französischen Linien abgeleitet worden wäre. Die Bayerische Regierung hat sich denn auch mit dieser Commission nicht zufrieden gegeben, sondern ihre Reclamationen in eindringlichster Weise wiederholt, und ist dabei nicht nur vom Deutschen Reichskanzler nachdrücklichst unterstützt, sondern auch von dem Londoner Cabinet secundirt worden, welches wegen der Englisch-Ostindischen Post, die jetzt über den Brenner geht, ein bedeutendes Interesse an der Sache hat. Die Folge all dieser combinirten Einwirkungen war, dass die Italienische Regierung die Missstände des neuen Winterfahrplans aufs Neue in Erwägung gezogen, die Einführung desselben, die schon auf den 8. d. M. festgesetzt war, einstweilen verschoben hat, und dass der General-Director der Oberitalienischen Eisenbahnen, P. Amilhau, nach Rom berufen wurde, um durch mündliches Benehmen mit demselben eine befriedigende Lösung herbeizuführen. Hoffen wir, dass eine solche bald erfolgt.

Inzwischen hat der „Economista d'Italia", das Organ des Italienischen Handelsministers von den Beschwerden der Deutschen Presse über den Winterfahrplan der Ober-Italienischen Eisenbahngesellschaft Notiz genommen und erklärt dieselben für vollkommen begründet. Es ist beachtenswerth, wie in dem officiellen Blatt des Handelsministers dem Collegen Bautenminister, unter dessen Resort das Eisenbahnwesen steht, der Text gelesen wird:

„Unser Minister der öffentlichen Bauten, sagt es, hätte diese Missstände schon früher in Obacht nehmen und nicht warten sollen, bis die Deutschen uns unsere Unachtsamkeit vorhalten. Es ist hohe Zeit, dass wir die Nothwendigkeit darthun, eine directeste Route in der Richtung zum Brenner herzustellen, wie eine solche in der Richtung zum Mont-Cenis besteht. Wir haben mehr Ursache, die Verbindungen mit Deutschland als die mit Frankreich zu pflegen. Der Wahrheit die Ehre! Die Oberitalienische Eisenbahngesellschaft gewährt der Französischen Linie alle möglichen Begünstigungen, aber was haben wir davon? Die Französische Paris-Mittelmeer-Gesellschaft handelt, als wäre der Mont-Cenis nicht eröffnet, bereitet dem Güter- und Reisenden-Verkehr Hindernisse aller Art, hält ihre hohen Tarife fest und lässt es an der zugesagten Beschleunigung der Züge fehlen. Das ist nicht

rühmlich für Frankreich. Aber wenn wir so viel für eine Route thun, auf der man uns Hindernisse bereitet, warum wollen wir nicht ebensoviel für die Brenner-Linie thun. Es ist einmal Zeit, dass in Italien die wichtigen Fragen Italienisch behandelt werden und dass wir dabei uns freihalten von solchen Sympathien für Frankreich und Antipathien gegen Deutschland. Diese Fragen müssen alle in gleicher Weise ohne Parteilichkeit behandelt werden, sonst erregen wir nur Misstrauen und Unmuth. Wenn es wahr ist, dass die Direction der Oberitalienischen Eisenbahngesellschaft, weil Französisch, sich von solchen Sympathien und Antipathien bestimmen lässt, so muss die Regierung zeigen, dass sie auch da ist, und dafür sorgen, dass dieselben nicht in die Praxis übersetzt werden. Lebt einmal ein Ausländer in Italien, so muss er sich die Interessen unseres Landes zur Richtschnur nehmen; wir können nicht dulden, dass uns da fremdartige Dinge hereingezogen werden. Die Italienische Regierung muss also den Beschwerden der Deutschen Presse gerecht werden und nicht warten, bis auch noch die Regierung des Deutschen Reichs mit Mahnungen an sie kommt. Wie selbstständig auch die Oberitalienische Eisenbahngesellschaft gestellt ist, der Bautenminister hat immer so viel Autorität, um sich bei ihr Gehör zu verschaffen."

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.)

5. December Kronprinz Rudolf-Bahn zu Wien.
7. December *Bergisch-Märkische Eisenbahn zu Elberfeld. Siehe Bekanntmachung Seite 909.
11. " Hessische Nordbahn zu Cassel.
18. " *Hessische Ludwigs-Eisenbahn zu Mainz.
19. " *Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft.
20. " *Märkisch-Posener Eisenbahn zu Guben.
20. " *Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft zu Teplitz. Siehe Bekanntmachung S. 967.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
30. Nov.	zu Köln	Rheinische E.	1000 Satz Puddelstahlachsen	—
30. Nov.	zu Wien	Kais. Fr. Josefb.	Donaubrücke bei Tulln	968
30. "	zu Kassel	Hess. Nordb.	Bahnhofserweiterung Bebra	—
30. "	zu Köln	Köln-Mind. E.	Restaurations-Verpachtung Dortmund	—
30. "	zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Dampfschiff	933
30. "	zu Köln	Rheinische E.	Bahnhofs-Restaurations-Verpachtung Königswinter	—
30. "	zu Breslau	Oberschlesische E.	Eiserner Brückenüberbau	939
30. "	zu Breslau	dieselbe	Werkstattsmaterialien	940
30. "	zu Köln	Rheinische E.	Locomotiven	933
30. "	zu Köln	dieselbe	Räder	965
30. "	zu Basel	Schweiz. Centralb.	Wagen	966
1. Dec.	zu Guben	Märk.-Posener E.	Uniformstücke	936
1. "	zu Carlsruhe	Badische E.	Eiserne Brücken	969
3. "	zu Wien	Kronpr. Rudolf-B.	Erdarbeiten Hieflau-Eisenerz	—
4. "	zu Fulda	Bebra-Hanauer E.	Werkstattsmaterialien etc.	965
4. "	zu Messkirch	Badische Staatsb.	Hochbauarbeiten Krauchenwies	
4. "	zu Berlin	Berlin-Görlitzer und Halle-Sorau-Guben	Betriebsmaterialien	998
4. "	zu Hannover	Hannov. Staatsb.	Feilenhauerarbeiten	—
5. "	zu Münster	Westfälische E.	Locomotiven	994
5. "	zu Breslau	Breslau-Schw.-Frbg.	Werkstattsmaterial	995
7. "	zu Breslau	Oberschlesische E.	Erd- etc. Arbeiten	965
8. "	zu Ratibor	Oberschlesische E.	Werkstatts-Vorrathsstücke	965
9. "	zu Breslau	Bresl.-Schw.-Freib.	Wagen	995
10. "	zu Oldenb.	Bau-Director Buresch	Achsen mit Rädern etc.	993
12. "	zu Strassburg	Elsass-Lothr. E.	Werkstattsmaterialien	993
12. "	zu Bromberg	Preuss. Ostbnhn	Schienen	994
13. "	zu Thorn	Thorn-Insterburger E.	Eichen- und Kiefernholz	—
15. "	zu Köln	Köln-Minden	Schwellen	993
15. "	zu Carlsruhe	Bad. Staatsb.	Güterwagen	968
15. "	zu Wien	Kaiser. Elisabethb.	Locomotiven	964
—	zu Oldenburg	Baudirector Buresch	Locomotiven, Wagen etc.	969
—	zu Leipzig	Leipziger Pferdeb.	Legen von 14 Kil. Oberbau	—

OFFICIELLE ANZEIGEN.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die Lieferung der für den Betrieb der Werkstätten der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen im Jahre 1872 erforderlichen Materialien, nämlich: Metalle und Metall-Fabrikate als Blei, Antimon, Zinn, Schmiede- und Gusseisen, Kupfer in Stangen und Blechen, Stahl, Gussfederstahl, Stahlbleche, Stahldraht, Eisenblech, Weissblech, Eisendraht, Gelbguss, Holzschrauben, Eisenketten, Messingblech, Messingdraht, Messingschrauben, Nägel, Nieten, Splinten, Sattlerstifte, Schlagloth, complete Buffer mit schmiedeeisernen Hülsen, messingene Siederohre, Sprungfedern, Unterlagsscheiben, Spiralfedern für Zug- und Bufferapparate, Zinkblech, Chemikalien, Gewebe und Gespinste, Glaswaaren, Gummiwaaren, Nutzhölzer, Lacke und Firnisse, Leder, Oele und Fette, diverse Materialien als: Abschleifsteine, Bimsteine, Fruchtgummi, Glaspapier, Holzkohle, Hutfilz, Kartoffelmehl, Korkpfropfen, Leim, Pappdeckel, Pech, Pferdehaare, slbstschmierende Liderungsschnur, feuerfester Sand, feuerfeste Steine, Schmelztigel, Schmirgel, Schmirgelleinen, Schwämme, Wachs; ferner diverse Werkzeuge als Feilen, Hammerstiele, Abstäuber, Beisszangen, Drahtzangen, Bohrwinden, Bürsten, Feilkloben, Glaser-Diamanten, Haarbesen, Handfeger, Hobeleisen, Kohlenschaufeln, Pinsel, Bohrknarren, Sägeblätter, Vorhängeschlösser, Englische Schraubenschlüssel, Ziehklingen, Zirkel, Kohlenkörbe, Feilenhefte, Piassavabesen, Locomotiv-Doppelwinden, Handbeile für Schreiner, Hobel diverse und Raumschippen soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Offerten auf die Lieferung dieser Materialien etc. sind uns portofrei und mit der Aufschrift: „Offerte auf die Lieferung von Werkstätten-Materialien" versehen, bis zu dem **Dienstag, den 12. December d. J.** in unserem Geschäftslocale auf hiesigem Bahnhofe anstehenden Termine einzureichen, in welchem dieselben in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten haben auf Berücksichtigung keinen Anspruch.

Die Submissions- und Lieferungs-Bedingungen liegen in den Stations-Büreaus zu Strassburg, Colmar, Mülhausen, Saargemünd und Metz zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie Schreiben von unserer Drucksachen-Verwaltung hierselbst gegen Erstattung der Kosten zugesandt.

Strassburg, den 15. November 1871.

Kaiserliche Eisenbahn-Betriebs-Commission.
Mebes.

Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Lieferung von

100000 Stück Ostseekiefer-Schwellen und
55 000 Stück Eichenschwellen,

deren Zufuhr mit 60 000 Stück kiefernen und 50 000 Stück eichenen franco Rotterdam am Quai der Niederländischen Rhein-Eisenbahn-Gesellschaft und mit 40 000 Stück kiefernen und 5000 Stück eichenen franco Waggon Leer zu erfolgen hat, soll im Wege der Submission vergeben werden. — Die maassgebenden Bedingungen werden auf Verlangen zugesandt.

Offerten auf das Ganze oder auf Theile von wenigstens 10000 Stück — welche mit der äusseren Bezeichnung „Submission auf Schwellen" zu versehen sind — werden bis zum **15. December c. Abends** entgegengenommen und bleiben für die Submittenten bis zum 31. desselben Monats verbindlich.

Köln, 18. November 1871. **Die Direction.**

Bekanntmachung.

Für die in des Unterzeichneten Bauleitung stehenden Eisenbahnen soll das nachbenannte vom 1. März bis zum 15. October 1872 zu liefernde Betriebs-Material angeschafft und in mehreren Loosen in Lieferung gegeben werden.

1) 300 Stück Stahlachsen mit Losh-Rädern mit Guss-Naben und Stahltyres.
2) 410 Stück Stahlachsen.
3) 820 Stück Hartgussräder dazu.
4) 150 Stück Hornfedern zu Personenwagen.
5) 1206 Stück do. zu Güterwagen.
6) 1710 Stück Evolutfedern zu Zug- und Buffer-Vorrichtungen.

Zeichnungen und Bedingungen werden vom 1. December d. J. an im Büreau des Unterzeichneten zur Einsicht bereit liegen, auch auf portofreie Anforderung versandt.

Offerten sind bis zum **10. December d. J.** einzusenden.

Oldenburg, Grossherzogthum, den 19. November 1871.

Der Baudirector.
E. Buresch.

Königliche Ostbahn.

Die Anfertigung und Lieferung von

220 000 laufende Meter Eisenbahnschienen (eiserne oder Bessemer Stahlschienen) zur Bahnunterhaltung und

2825 laufende Meter Stahlschienen zu Weichenzungen

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Offerten hierauf sind versiegelt, portofrei und mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von Schienen für die Königliche Ostbahn"

versehen, bis zu dem auf

Dienstag, den 12. December d. J., Vormittags 11 Uhr

in unserem Centralbüreau auf dem hiesigen Bahnhofe anstehenden Termine an uns einzureichen.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt zur bezeichneten Terminsstunde in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten.

Offerten, welche den Bedingungen nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt. Die Submissions-Bedingungen liegen auf den Börsen zu Berlin, Breslau und Cöln, sowie in unserem Centralbüreau zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie, an unseren Büreau-Vorsteher Reiser zu richtende Gesuche unentgeltlich mitgetheilt.

Bromberg, den 19. November 1871.

Königliche Direction der Ostbahn.

Westfälische Eisenbahn.

Die Lieferung von 5 Güterzug- und 6 Personenzug-Locomotiven nebst Tendern und Ausrüstungsstücken soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungs-Bedingungen sind in unserm Central-Büreau hierselbst einzusehen, auch von dem Büreau-Vorsteher, Rechnungs-Rath Meyer, gegen Erstattung der Kosten zu beziehen.

Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Locomotiven"

bis zu dem am **5. December d. J. Vormittags 11 Uhr** in unserm Central-Büreau hier anstehenden Termine, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden, portofrei an uns einzusenden.

Münster, den 14. November 1871.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.

Reimerdes.

Die Frequenz und Einnahmen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im October 1871.

Namen der Bahnen	Betriebslänge in Meilen		Befördert wurden Personen		Befördert wurden Centner Güter		Die Einnahmen betrugen: aus dem Personen-Gepäck- & Eilgut-Verkehr	aus dem Frachten-Verkehr	in Summa	Differenz gegen denselben Monat im Vorjahr	Bis ultimo October	Differenz gegen das Vorjahr
	1871	1870	1871	1870	1871	1870	Gulden	Gulden	Gulden	Gulden	Gulden	Gulden
Alföld-Fiumaner Eisenbahn [1]	52,5	23	73752	20500	480315	241344	68979	91779	160758	+115263	1043481	+779357
Arad-Temesvár [2]	8	—	9013	—	129722	—	9317	11452	20769	—	127465	—
Aussig-Teplitzer Eisenbahn [3]	8,5	8,5	37395	20911	2795464	2229914	25783	95753	121536	+30243	1154087	+314021
Böhmische Nordbahn	19	19	43418	37666	460130	493870	23992	61712	85704	+6238	869970	+146195
Böhmische Westbahn	27	27	38231	30667	1711631	1371265	54253	205200	259453	+55483	2694836	+209251
Buschtêhrader E. a. Bubna-Komotau, Wejhypka-Kralup	23,282	11,397	49507	29151	2383057	1388115	40481	168643	209124	+107240	1570414	+614031
Buschtêhrader E. b. Eger-Karlsbad [4]	7	7	18292	14900	261884	141723	12803	20141	32944	+6395	338803	+302310
Dux-Bodenbacher Eisenbahn [5]	6,7	—	7030	—	19982	—	3367	1801	5168	—	—	—
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn	9	9	25595	22084	173363	178568	—	—	35483	+4773	338620	+100648
Galizische Carl Ludwig-Bahn	77,5	70	82952	53463	883798	759892	205373	573454	778828 [6]	+131420	6903180	+965530
Graz-Köflacher Eisenbahn	5,5	5,5	13092	12552	780154	539572	7227	75717	82944	+17163	661076	+109467
Hohenstadt-Zöptauer Eisenbahn [7]	2,9	—	4107	—	38443	—	3233	6657	9890	—	9890	—
a. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	80	82,5	232092	216157	6077320	6468859	453440	1689594	2143034	—184839	18668469	—988252
b. Mährisch-Schlesische Nordbahn [8]	18,8	18,8	35913	24916	596969	408706	35354	71169	106523	+22108	874840	+349150
Kaiser Franz-Josef-Bahn [9]	46	46	104085	77332	545629	411165	131778	150898	282677	+25033	2521287	+1136300
a. Kaiserin-Elisabeth-Bahn	73,30	73,80	180880	159481	2810674	2526859	354356	714959	1069315	+164357	8828579	+1160295
b. Neumarkt-Braunauer Bahn [10]	8,00	—	11220	—	698638	—	12666	65400	78066	—	289642	—
Kaschau-Oderberger Eisenbahn [11]	17,5	8	25592	6968	490159	282413	18752	36403	55155	+21750	587831	+300614
Kronprinz Rudolfsbahn	60,5	45	97629	66473	984547	617829	69549	94647	164196	+53518	1396236	+543806
Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn	47	47	33010	23715	439234	304206	71592	175217	246809	+45374	1789118	—245230
Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn [12]	8	8	18899	15004	795053	724949	—	—	109340	+7877	909228	+141182
Oesterr. Nordwestbahn	63,5	11,9	79324	14714	1256361	211193	49220	186601	235821	+216955	1479726	+1326549
Oesterr. Staatsbahn u. Brünn-Rossitzer E.	207,5	178,5	471959	316715	8954420	8690257	945663	2620239	3565902	+346806	31097018	+6246905
Oesterr. Südbahn	260	260	561290	494870	6701939	6043365	1007730	2201088	3208818	+210204	28968933	+4967803
Ostrau-Friedlander E. [13]	4,4	—	6402	—	198240	—	2869	19327	22196	—	175625	—
Pressburg-Tyrnauer Eisenbahn	8,5	8,5	7676	5891	102413	97006	8543	17007	25550	+3485	184907	+44767
Salzburg-Halleiner E. [14]	2,40	—	7203	—	56770	—	2452	4387	6839	—	33612	—
Erste Siebenbürger Eisenbahn	38,5	38,5	36839	34616	468483	395623	39419	103673	143092	+24971	1136478	+351596
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	31,5	31,5	65323	55635	1301462	1012975	44886	185110	229996	+28514	2168574	+431044
Theissbahn	77	77	104322	77782	1802128	1508418	221639	431221	652860	+80872	5528707	+987911
Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn	11,5	11,5	32104	29185	813454	586593	21629	61846	83475	+4938	781854	+128162
Ungarische Nordostbahn [15]	20	—	23387	—	214115	—	30181	33245	63426	—	193229	—
Ungarische Ostbahn [16]	20	20	16051	13308	184515	143594	20695	37375	58070	+2708	590355	+493909
Ungarische Staatseisenbahnen	62,5	44,5	80473	51989	1502998	1260494	113063	237087	350151	+93734	2854122	+943037
Ungarische Westbahn [17]	15,4	—	21028	—	182715	—	17730	20644	38374	—	—	—
Wr. Neustadt-Gr. Neusiedel Eisenb. [18]	4,5	—	2006	—	81742	—	1665	6956	8621	—	18941	—

[1] Csaba-Vásárhely am 16. Juli, Vásárhelyz-Segedin am 16. November, Zombor-Essegg und Essegg-Villany am 20. December 1870, Grosswardein-Csaba am 14. September 1871 eröffnet.

[2] Eröffnet am 6. April 1871.

[3] Dux-Komotau (8½ M.) eröffnet am 8. October 1870.

[4] Eröffnet am 19. September 1870.

[5] Eröffnet am 2. October 1871. Mit Rücksicht darauf, dass der Anschluss in Bodenbach noch nicht vollendet und die im Bau begriffenen fünf Schleppbahnen zu den Kohlenwerken im Monate October auch nicht im Betriebe waren, daher keine Kohle in diesem Monate zur Beförderung gelangen konnte, kann die ausgewiesene Einnahme als nur aus dem Personenverkehre und diversen Frachten herrührend, als günstig bezeichnet werden.

[6] Vom 23. September bis 27. October 1871.

[7] Eröffnet am 1. October 1871.

[8] Nezamislitz-Olmütz-Sternberg (7,01 M.) am 1. Juli 1870 eröffnet.

[9] Wien-Eggenburg (10,4 M.) am 23. Juni 1870, Gemünd-Cerčan-Pišely (18,9 M.) am 3. September 1871 eröffnet.

[10] Eröffnet am 20. December 1870.

[11] Kaschau-Eperies (4 M.) am 1. September 1870 eröffnet.

[12] Vom 23. September bis 27. October 1871 resp. vom 1. December 1870 an.

[13] Eröffnet am 1. Januar 1871.

[14] Eröffnet am 15. Juli 1871.

[15] Debreczin-Nagy-Karoly (9,17 M.) am 25. Juni 1871, Nagy-Karoly-Szathmar (4,75 M.) am 25. September 1871 eröffnet.

[16] Grosswardein-Klausenburg eröffnet am 7. September 1870.

[17] Raab-Steinamanger eröffnet am 1. October 1871.

[18] Eröffnet am 1. September 1871.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

Die Lieferung der für die diesseitigen Werkstätten pro 1872 erforderlichen

Materialien, Utensilien und kleineren Werkzeuge

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen nebst Bedarfs-Nachweisung und Zeichnungen können gegen portofreie Einsendung von 10 Sgr. Copialien von dem Unterzeichneten bezogen werden, und sind ausserdem an den Wochentagen von 10 Uhr Morgens bis 1 Uhr Mittags mit den Lieferungsproben in dem früheren Gepäckexpeditionslocale des hiesigen alten Empfangsgebäudes zur Einsicht ausgelegt.

Offerten sind unter Benutzung der Bedarfs-Nachweisungen portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift

Offerte auf Lieferung von Werkstatts-Material

bis zum Submissionstermine in dem vorbezeichneten Locale am

Dienstag den 5. December Vormittags 10 Uhr

einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden.

Breslau, den 16. November 1871.

Der Ober-Maschinenmeister.
Blauel.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

Es soll die Anfertigung und Lieferung von

100 Stück bedeckten Güterwagen, davon 30 Stück mit Bremse,
200 Stück offenen Güterwagen, davon 60 Stück mit Bremse,
100 Stück eisernen Kohlenwagen, davon 30 Stück mit Bremse

im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift

Submission auf Lieferung von Wagen

bis zu dem auf

Sonnabend, den 9. December 1871, Vormittags 11 Uhr

angesetzten öffentlichen Submissionstermine bei dem Obermaschinenmeister Blauel hierselbst einzureichen. Später eingehende oder den Bedingungen nicht entsprechende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Zeichnungen und Lieferungsbedingungen liegen im Büreau des Obermaschinenmeisters zur Einsicht aus und können von demselben gegen portofreie Einsendung von 3 Thlrn. bezogen werden.

Breslau, den 25. November 1871.

Directorium.

Westfälische Eisenbahn.

Auf der Hessischen Nordbahn sind vom 6. d. Mts. ab die Züge ausgefallen, welche mit den diesseitigen Personenzügen No. 6 in Warburg 10 U. 15 M. Vormittags, und No. 11, ab Warburg 7 U. 10 M. Abends, correspondirten.

Exemplare unseres hiernach berichtigten Fahrplans, worin gleichzeitig auch anderweite Berichtigungen in den Anschlüssen der Nachbarbahnen vorgenommen sind, können in circa 8 Tagen von unseren Stationskassen käuflich, gegen Erstattung von 1 Sgr. pro Exemplar, bezogen werden.

Münster, den 22. November 1871.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.
Dittmer.

Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter.

a) Ueberzählige.

Grossherzogl. Badische Bahnen. Ende October.

(lagern in Mannheim.)

4 Ballen Schleisshanf (296 Pfd.)
874/386. 1 Ballen Emballage (150 Pfd.)
761. 1 Ballen Emballage (160 Pfd.)
K A 861/6056. 1 Ballen Emballage (150 Pfd.)
J B. 1 Sack alte Säcke (49 Pfd.)
1 Pack Bettung
J Moll u. F M. 1 Sack leere Säcke (16 Pfd.)
H. Oppenheimer. 1 Sack leere Säcke (35 Pfd.)
Gebr. Krossmann 57. 1 Sack leere Säcke (48 Pfd.)
Weissenburger. 1 Sack leere Säcke (47 Pfd.)
Max Mayer. 1 Sack leere Säcke (43 Pfd.)
1 Sack leere Säcke (74 Pfd.)
B D 22. / J P E 14. 1 Sack Farbstoff (114 Pfd.)
R 10. 1 Sack leere Säcke (77 Pfd.)
2 Säcke Hafer (380 Pfd.)
2 Säcke Salz (360 Pfd.)
G S 289. / „ 179. / G 10. 1 Sack Kälberhaare (172 Pfd.)
2 Brod Zucker (25 Pfd.)
L 729. 1 leeres Weinfass (130 Pfd.)
1 leeres Oelfass (27 Pfd.)
L u. Haas. 1 leeres Weinfass (34 Pfd.)
Traumann. 1 leeres Weinfass (90 Pfd.)
F H 172. 1 leeres Weinfass (100 Pfd.)
G G 77. 1 Fass Butter (398 Pfd.)
T. 1 Fass Nieten (17½ Pfd.)
G S 9346. 1 gefüllte Korbflasche (158 Pfd.)
L O 1603. 1 Ballen Leinen (115 Pfd.)
H D 1405. 1 Ballen Leinen (111 Pfd.)
H D 1406. 1 Ballen Leinen (104 Pfd.)
1044. 1 Ballen Matten (92 Pfd.)
J K 50. 1 Ballen Maschinenriemen (85 Pfd.)
G 3882. 1 Ballen Tuch (40 Pfd.)
R W 226. 1 Ballen Zeug (45 Pfd.)
N 597. 1 Ballen Baumwollwaaren (98 Pfd.)
E S 543. 1 Ballen Baumwollwaaren (136 Pfd.)
A 465. 1 Ballen Wollwaaren (133 Pfd.)
S 474. / E S 3384. 1 Ballen Futtertuch (30 Pfd.)
G G W 21978. 1 leere Kiste (149 Pfd.)
A M C 1319. 1 leere Kiste (40 Pfd.)
L A 1356. 1 leere Kiste mit Kistchen (47 Pfd.)

(lagert in Mannheim.)

C B B W 1856. 1 leere Truhe (65 Pfd.)
E B 22. / Kosel 1 Kiste Helme (250 Pfd.)
G P C. 1 Kiste Papier (170 Pfd.)
H 106. 1 Kiste Spielwaaren (54 Pfd.)
A R 50409. 1 Kiste Kerzen (60 Pfd.)
G S 4661. 1 Kiste Kerzen (123 Pfd.)
J E 8601. 1 Kiste Eisenwaaren (218 Pfd.)
C S 865. 1 leere Kiste (45 Pfd.)
K 111. 1 Kiste Effecten (63 Pfd.)
H K 3345. 1 Korb Thonwaaren (68 Pfd.)
W A 13. 1 Pack eiserne Häfen (15 Pfd.)
E T 7092. 1 Kiste Seife (92 Pfd.)
A 5. 1 Kiste Liqueur (28 Pfd.)
J L 1592. 1 Korb Eisenwaaren (22 Pfd.)
S K 7251. 1 Kiste Farben (70 Pfd.)
E M 134. 1 Pack Papier (113 Pfd.)
M 184. 1 leere Kiste (72 Pfd.)
M 9512. 1 Kiste Nadeln (22 Pfd.)
Schwarz Augsburg. 1 Pack Kupferdraht (61 Pfd.)
6 eiserne Brunnenschaalen
Schwarz, Augsburg. 6 eiserne Träger (400 Pfd.)
J S. 2 Ofentheile (37 Pfd.)
J. 1 Ofentheil (17 Pfd.)
4 Tafeln Zink (58 Pfd.)
W B 180. 1 leeres Zuckerfass (105 Pfd.)
F H 120. / M K 7750. 1 Kiste Feuerwerk (20 Pfd.)
S R 7251. 1 Kiste Farbe (70 Pfd.)
C 3882. 1 Ballen Baumwollwaaren (30 Pfd.)
M B 3223. 1 Kiste alte Militäreffecten (68 Pfd.)
1 Tisch für eine Nähmaschine (27 Pfd.)
J B 66. 1 Koffer Pfeifen (37 Pfd.)

(lagern in Heidelberg.)

M L 284. 1 Kistchen (18 Pfd.)
S S 472. 1 Kiste (143 Pfd.)
S 2071. 1 Korb (51 Pfd.)
J W 533. 1 leeres Fass (30 Pfd.)
AH 3673. 1 Tisch
1 Tisch
A F 6. 1 leere Korbflasche (30 Pfd.)
L M 1286. 1 leeres Fass (185 Pfd.)
G V 226. 1 Kiste mit einer Christusfigur (50 Pfd.)
W 533. 1 leeres Fass (40 Pfd.)
H 1641. 1 Ballen (250 Pfd.)
△ 1381. 1 Kiste (11 Pfd.)
△ 4049. 1 Kiste (24 Pfd.)

K S 5515. 1 Kiste (24 Pfd.)
1 Pack Sensen (25 Pfd.)
G V K 66. 1 Kiste (220 Pfd.)
P 3347. 1 Kiste (215 Pfd.)
F 1123. 1 Fass (50 Pfd.)
K L 3978. 1 Kiste (65 Pfd.)
Z M. 1 Tafel Blech
1 Bund Eisenröhren
B & C 8450, 8451, 8453, 25234, 25232, 25233, 25237, 1726, 47556, 68455, 10845. 11 Kisten (680 Pfd.)
A K 164. 1 leere Kiste (44 Pfd.)
} lagern in Heidelberg.

G R 42. 1 Fass Oel (370 Pfd.) lagert in Lauda

2 Gusslager mit Messingbüchsen
L H 366. 1 Kiste Kurzwaaren (102 Pfd.)
S A L 2837. 1 Fass Branntwein
} lagern in Carlsruhe.

T G M u. C 1475/81. 7 Tönnchen Häringe oder Sardellen (60 Pfd.) lagern in Rastatt.

H 456. 1 Kiste Eisenwaaren (40 Pfd.) lagert in Rastatt.

M G 1214. 1 Ballen Baumwollwaaren (100 Pfd.)
ƎD 2216. 1 Kiste Cigarren (38 Pfd.)
} lagern in Bühl.

AE 30. 1 Fass Blechwaaren (245 Pfd.)
G C 2160. 1 Ballen Papier (50 Pfd.)
B R 7355. 1 Ballen Papier (105 Pfd.)
} lagern in Kehl.

1 Bund mit 15 Stab Rundeisen (100 Pfd.)
J P 598. 1 Ballen Wollwaaren (48 Pfd.)
} lagern in Emmendingen.

J R 765. 1 Kiste (183 Pfd.)
L N 4403. 1 Kiste (33 Pfd.)
3, 5, 8 u. 17. 4 Säcke Holznägel (105 Pfd.)
F 287/8. 2 Tönnchen Wagenfett (31 Pfd.)
S P 622. 1 Sack Lumpen (40 Pfd.)
S & C 1163. 1 Kiste Seife (126 Pfd.)
} lagern in Freiburg.

E W 70. 1 Kiste (60 Pfd.)
F D S 1671. 1 Bund Eisen (30 Pfd.)
} lagern in Waldshut.

W 1. 1 leere Kiste (20 Pfd.)
S 272. 1 Fässchen Schnupftabak (39 Pfd.)
T B 1291. 1 leere Kiste (25 Pfd.)
G B 1871. 1 leere Kiste (6 Pfd.)
} lagern in Constanz.

(GB) 5937. 1 leere Kiste (12 Pfd.) lagert in Singen.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn. October cr.

Berlin (Güter-Empfangs-Expedition).

Sack-Verleih. 1 Pack. 3 leere Säcke. Eingegangen Octbr. cr.
Alb. Sitten Schneidemühl. 1 do. 18 do. do. do.
1 do. wollene Decken do. do.
S 134. 1 Kiste. Eingegangen October cr.

Berlin (Versand-Expedition).

Böhme Brauhaus. ¼ Tonne Bier. Eingegangen 22. October cr.

Berlin (Gepäck-Expedition).

50. E. Schiele Bernburg. 1 Kiste. 2 Album und Wäsche (50 Pfd.); übergeben an den Kofferträger No. 30. Eingegangen 21. Juli 71.
Dresden H W 1698. 1 leere Kiste (80 Pfd.). Dresden L. Dr. Eingegangen 29. October 1871.

Grossbeeren (Güter Expedition).

Huth & Cie. Neuendorfer Brauerei bei Potsdam N. v. B. 85, 84, 87, 94. 4 Fässer (3 Ctr. 38 Pfd.). B. Bier Herzberg B A. 1. Novbr. 1871.

Landsberg (Güter-Expedition).

Ritter von Bassewitz in Liebenau, Stat. Landsberg
B A E T P. 4499. 1 Fass Wein (2 Ctr. 86 Pfd.). Dresden 6. Novbr. 1871.

Leipzig (Güter-Verwaltung).

H H & C 519. 1 Kiste (30 Pfd.). Bitterfeld. 28. October 1871.

Cöthen (Eilgut-Expedition).

Gepäckschein. 3 Kisten Porcellan und Glaswaaren (2 Ctr. 10 Pfd.) als Gepäck von Dessau. Seit einigen Monaten.

Jüterbog (Güter-Expedition).

B 969. 1 eiserner Kasten mit verschlossenem Deckel (1 Ctr. 44 Pfd.) Berlin. October.

Wegen der früheren überzähligen Güter vergl. die Nachweisungen der vorhergehenden Monate.

K. k. priv. Böhmische Westbahn. October 1871.

M 3631. 1 Fass Oel (1112 Pfd.) von der Magazins-Scontrirung lagert in Prag.
Pass 11. 1 Sack Mehl (170 Pfd.) von der Magazins-Scontrirung lagert in Prag. Bez. Prag-Rewnic.
1 Sack Gerste (100 Pfd.) von der Magazins-Scontrirung lagert in Prag.
R C 2927. 1 Kiste Flaschen (80 Pfd.) von der Magazins-Scontrirung lagert in Prag.
Vesely Pass No. 20. 2 Ballen leere Säcke (154 Pfd.) von der Magazins-Scontrirung lagern in Prag. Bez. Prag-Budweis.
W 1. 1 Ballen Emballage (37 Pfd.) von der Magazins-Scontrirung lagert in Prag.
(Zeichen) 7122. 1 leeres Spiritusfass (120 Pfd.) von der Magazins-Scontrirung lagert in Prag.
5 Stück Träger (1650 Pfd.) von Prag lagert in Pilsen.
288. 1 Fass Petroleum (316 Pfd.) von Pilsen lagert in Stankau. Bez. Pilsen-Stankau.
P N 1496. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 25 Pfd.) von Prag lagert in Furth. Bez. Prag-Furth.
J P 288. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 117 Pfd.) von Prag lagert in Furth. Bez. Prag-Lindau.
F F 7. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 14 Pfd.) von Prag lagert in Furth.

Buschtêhrader Eisenbahn.

J 2351. 1 Fass Nägel (102 Pfd.) lagert in Lana seit 10 Januar 1871.
52 Stück Stahl (207 Pfd.) lagern in Lana.
10 Stück Eisen (125 Pfd.) lagern in Lana.
T 16. 1 Stück Kutschenkoffer (28 Pfd.) von Komotau lagert in Saaz seit 9. August 1871.
Maschin.-Bau-Actien-Ges. Prag 2371. 2 Stück Ständer (Gusseisen) von Eger (Prag-B.-W. B.) lagern in Falkenau seit 15. October 1871.
Maschin.-Bau-Actien-Ges. Prag 2327. 1 Stück Ventil von Eger (Prag-B.-W. B.) lagert in Falkenau.
C L 112, 113. 2 Kisten Petroleum (150 Pfd.) von Eger-Carlsbad lagern in Falkenau seit 30. October 1871.
P. 8 Bund Bandeisen (222 Pfd.) lagern in Bubna seit 30. October 1871 bei der Aufgabe.
60 Stück alter Federstahl (330 Pfd.) lagern in Komotau.
40. 1 Fass Branntwein (112 Pfd.) lagert in Carlsbad.
35. 1 Stück Hutschachtel (weisser Filzhut, 1½ Pfd.) lagert in Carlsbad. Anklebez.: Wien-Carlsbad, Gepäcksnachsendung.
1 Kistchen gebr. Stiefel (16 Pfd.) lagert in Carlsbad bei der Aufgabe.

A. p. Kaiser Ferdinands- und Mähr.-Schles. Nordbahn.

Monat October 1871.

1 Sack Flocken (27 Pfd.) lagert in Oswincim seit 20. September.
2 Pack Säcke (67 Pfd.) lagern in Troppau seit 19. August.
Z 94. 1 Fass Theer (298 Pfd.) lagert in Pohl seit 15. October.
L 1. 1 Ballen Stöcke in Sackleinewand (90 Pfd.) lagert in Göding seit 20. October.
3 Stücke flaches Gusseisen (112 Pfd.) auf der Strecke gefunden, lagern in Leipnick seit 20. September.
1 Stück flaches Gusseisen (31 Pfd.), auf der Strecke gefunden, lagert in Leipnick seit 20. September.
M J C 1050. 1 Kiste Kurzwaaren (165 Pfd.) lagert in Wien seit 16. September.
1 Stück weiches Pfosten, 14' lang, (150 Pfd.) auf der Strecke gefunden, lagert in Floridsdorf seit 19. September.
2 Stück Ketten (25 Pfd.) von Prerau lagern in Wien seit 3. August.

Verzeichniss

der auf den Stationen der **Main-Weser-Bahn** bis Ende October 1871 überzählig lagernden Güter und Gepäckstücke.

(Zeichen) 2987. 1 leeres Fass (24 Pfd.) lagert in Cassel.
C N 5732. 1 leere Kiste (37 Pfd.) lagert in Cassel.
F A P 3. 1 Kiste Nudeln (33 Pfd.) lagert in Marburg.
H W F 1. 1 Sack Caffee (1 Ctr. 30 Pfd.) lagert in Giessen.
G S 2113. 1 Pack Strohmesser (38 Pfd.) lagert in Frankfurt.
C A 3396. 1 Fass gr. Eisenwaaren (1 Ctr. 70 Pfd.) lagert in Frankfurt.
S H 6465. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 41 Pfd.) lagert in Frankfurt.
P C 4625. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 39 Pfd.) lagert in Frankfurt.
G E Harburg 692. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 81 Pfd.) lagert in Frankfurt.
S. 1 leerer Korb mit einem Tuch bedeckt (4 Pfd.) lagert in Frankfurt.
R H B 3585. 1 leeres Fass (83 Pfd.) lagert in Frankfurt.
1 Bürde Eisen (43 Pfd.) lagert in Frankfurt.
H 142. 1 Sack Reis (48 Pfd.) lagert in Frankfurt.
F D 2546. 1 leere Kiste (44 Pfd.) lagert in Frankfurt.
W F 2504. 1 leere Kiste (11 Pfd.) lagert in Frankfurt.
S & R 5253. 1 Kiste Emballage (74 Pfd.) lagert in Frankfurt.
G M 624. 1 Kiste Emballage (1 Ctr. 43 Pfd.) lagert in Frankfurt.
H 1466. 1 leere Kiste (45 Pfd.) lagert in Frankfurt.
5 Fusswärmer lagern in Frankfurt.
(MS) 3290. 1 leere Kiste (42 Pfd.) lagert in Frankfurt.
A W 948. 1 leeres Fass (16 Pfd.) lagert in Frankfurt.
WR 31. 1 leerer Schliesskorb (10 Pfd.) lagert in Frankfurt.
H W K Gelsenkirchen 21. 1 Kiste Eisengusswaaren (1 Ctr. 20 Pfd.) lagert in Frankfurt.
M B. 1 Grabkreuz (65 Pfd.) lagert in Frankfurt.
R 1. 1 leeres Fässchen (12 Pfd.) lagert in Frankfurt.
H C 253. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 48 Pfd.) lagert in Frankfurt.
S W K. 3 leere Fässer (36 Pfd. Oschersleben bez.) lagern in Frankfurt.

S 815. 1 Korb Körbe (12 Pfd.) lagert in Frankfurt.
Th. August Gebhard. 1 leeres Fass (18 Pfd., Oberingelheim bez.) lagert in Frankfurt.
E P 1/2. 2 leere Fässer (32 Pfd.) lagern in Frankfurt.
M V 1/2. 2 Colli Eisenbänder (30 Pfd.) lagern in Frankfurt.
W 8424. 1 Korb Emballage (20 Pfd.) lagert in Frankfurt.
C M 2. 1 leeres Fass (42 Pfd.) lagert in Frankfurt.
530. 1 leere Kiste (14 Pfd.) lagert in Frankfurt.
J B 1747. 1 leeres Fass (6 Pfd.) lagert in Frankfurt.
Textor 1837. 1 leeres Fass (17 Pfd.) lagert in Frankfurt.
A N C 1290. 1 Fass mit unbekanntem Inhalt (26 Pfd.) lagert in Frankfurt.
W G 2149. 1 Korb Körbe (32 Pfd.) lagert in Frankfurt.
G W 1600. 1 leere Kiste (20 Pfd.) lagert in Frankfurt.
J W M 9054. 1 leeres Fass (28 Pfd.) lagert in Frankfurt.
J B S 1. 1 Fass (98 Pfd., Marburg-Rüdesheim bez.) lagert in Frankfurt.
T S. / B S. } 1 Sack Zwiebeln (1 Ctr. 32 Pfd.) lagert in Frankfurt.
M M R. / B S. } 1 Sack Zwiebeln (1 Ctr. 44 Pfd.) lagert in Frankfurt.
H K 1764. 1 leere Kiste (38 Pfd.) lagert in Frankfurt.
1 Waggon Gasbereitungskohlen, entladen (200 Ctr.), lagert in Frankfurt.
[Zeichen] 1315. 1 Fass Wagenschmiere (2 Ctr. 68 Pfd.) lagert in Frankfurt.
H K 15. 1 Kiste (Inhalt unbekannt [Zollblei v. Emmerich], 70 Pfd.)
W S 90. 1 mit Bast emballirte Kiste (70 Pfd.) lagert in Frankfurt.
1 Stahlbüchse mit messingener Garnitur lagert in Frankfurt.
1 Pack Kleider (3 Pfd.) lagert in Frankfurt.

Wegen der noch herrenlosen Güter aus früheren Monaten siehe die Verzeichnisse derselben.

Oberhessische Eisenbahnen. October 1871.

S 3. 1 Gusstheil (18 Pfd.) lagert in Büdingen seit 28. August.
W G 8851. 1 Säckchen Samen (20 Pfd.) lagert in Lauterbach.
J^J 76. 1 Kiste [enthält leere Cigarrenkistchen] (36 Pfd.) lagert in Alsfeld.

W 8. 1 Gusstheil (22 Pfd.)
K 1. 1 do. (9 Pfd.)
W. 1 do. ($3^1/_2$ Pfd.)
K. 4 eiserne Ringhafen (48 Pfd.)
118. 1 Gusstheil (20 Pfd.)
W P. 1 Kette
1 braun angestrichenes Blechrohr ca. 30' lang ($39^1/_2$ Pfd.)
} lagern von der Schuppenrevision in Giessen.

H S. 2 Rundofentheile (85 Pfd.) lagern in Gelnhausen seit 19. Oct. cr.

Verzeichniss
der bei den **Königl. Sächsischen Staats-** und den mit diesen verwalteten **Privatbahnen** im Monat October 1871 überzählig gewordenen Transportgüter.

1 Sack Korn von Neuhäusel lagert Güter-Expedition Dresden-Altstadt.
Grossschönau-Dresden 738. 1 Koffer Effecten (54 Pfd.) von Grossschönau lagert Eilgut-Expedition Dresden-Neustadt.
Brau-Commun Löbau 4129. 1 leeres Fass (60 Pfd.) von Grossschönau lagert Güter-Expedition Görlitz.
O 86. 1 Packet eiserne Schaufeln [10 Stück] (49 Pfd.) von Grossschönau lagert Güter-Expedition Leipzig.
1 Steinplatte (328 Pfd.) von Grossschönau lagert Güter-Expedition Leipzig.
1 grosser Bodenkarren lagert in Altenburg. Glauchau bez.
F S 30. / L S 2. / F 2. / B 639. / R 103. } 5 Ballen Schafwolle (à 168 Pfd.) lagern in Crimmitschau.
C B 259. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 42 Pfd.) von Hof lagert in Schneeberg-Neustädtel.

Werrabahn.

Verzeichniss der überzähligen Güter aus Monat October 1871.

B C 1175. 1 Pack (Strohmesser? 32 Pfd.) lagert in Wernshausen seit 11. October 1871.
L (Kreide) 5/8. 1 Bauchtopf ($1^1/_2$ Pfd.) von Magdeburg lagert in Salzungen seit 30. September 1871.
L (Kreide) 7/8. 1 Bauchtopf ($1^1/_2$ Pfd.) von Magdeburg lagert in Salzungen seit 30. September 1871.
P S 6. 1 Ballen (47 Pfd.) lagert in Lichtenfels seit 7. October 1871.
P 4629. 1 Ballen (55 Pfd.) lagert in Lichtenfels seit 10. October 1871.
S 14. 1 Ballen (55 Pfd.) lagert in Lichtenfels seit 7. October 1871.
[Zeichen] 2657. 1 gefülltes Fass (368 Pfd.) von Nürnberg lagert in Eisenach seit 31. October 1871.
2 schmale Bretter lagern in Eisenach seit 21. October 1871.

Wegen der früheren überzähligen Güter cfr. die Verzeichnisse der vorigen Monate.

b) Fehlende.

K. k. priv. Böhmische Westbahn. October 1871.

[Zeichen] 1. 1 Kiste Zucker (304 Pfd.) von Pilsen fehlt in Prag.
B S 4550. 1 Ballen Emballage (100 Pfd.) von Horaždovic fehlt in Prag.
3887 u. 3904. 2 Bund Emailgeschirr (30 Pfd.) von Hořovic fehlen in Prag.
50 Krüge Mineralwasser (125 Pfd.) von Pilsen fehlen in Prag.
B B. 1 leeres Fass (40 Pfd.) von Lemberg fehlt in Prag.
1 Ofentopf (27 Pfd.) von Chrast fehlt in Prag.
1 Fass Tabakgeschirr (41 Pfd.) von Pilsen fehlt in Prag.
7986. 1 Fass Syrup (133 Pfd.) von Prag fehlt in Hořovic.
H C 9622 u. 9283. 2 Fässer Petroleum (666 Pfd.) von Prag fehlen in Hořovic.
279. 1 Brod Zucker (17 Pfd.) von Prag fehlt in Hořovic.
Pass 10. 1 Sack Kraut (69 Pfd.) von Prag fehlt in Hořovic.
1 Sack Kraut (85 Pfd.) von Prag fehlt in Hořovic.
2 Säcke Gerste von Prag fehlen in Rokycan.
[Zeichen] K&T 6181. 1 Fass geistige Getränke (35 Pfd.) von Prag fehlt in Rokycan.
191. 1 Brod Zucker (14 Pfd.) von Prag fehlt in Radnic.
2 Bund Garn (53 Pfd.) von Prag lagern in Pilsen.
7 Gewichte (301 Pfd.) von Hořovic lagern in Pilsen.
E H 3885. 1 Kiste Canditen (86 Pfd.) zur Verladung fehlt in Pilsen.
S 1157. 1 Fass Soda (1295 Pfd.) von Prag fehlt in Pilsen.
MP 1507. 1 Ballen Papier (53 Pfd.) von Prag fehlt in Pilsen.
T 27. 1 leeres Fass (20 Pfd.) von Taus fehlt in Furth.
R 1. 1 Ballen Kleider (12 Pfd.) von Prag fehlt in Furth.

Buschtêhrader Eisenbahn.

St E G 402. 1 Stück Theerplache von Prag fehlt in Brandeisl seit 8. Februar 1871.
51. 2 Handkoffer optische Waare (63 Pfd., Gepäck) von Falkenau fehlen in Carlsbad seit 24. Juli 1871.
AE 3041. 1 leeres Fass (11 Pfd.) von Neustraschitz fehlt in Bubna seit 3. August 1871.
1 Stück Rundstahl (31 Pfd.) von Stadtbüreau Prag fehlt in Brandeisl seit 6. September 1871.
P R. 1 Tafel Blech (236 Pfd.) von Stadtbüreau Prag fehlt in Rakonitz seit 14. September 1871.
J F St 43. 1 Pack Schafwolle (32 Pfd.) von Saaz fehlt in Bubna seit 21. September 1871.
1 Brod Zucker vom Stadtbüreau Prag fehlt in Krupa seit 22. Sept. 71.
1 Eimer Bier (200 Pfd.) von Saaz fehlt in Bubna seit 1. October 1871.
1 Kiste Metallguss (240 Pfd.) von Saaz fehlt in Carlsbad s. 4. Oct. 71.
L K 113. 1 Ballen Caffee (500 Pfd.) von Komotau fehlt in Saaz seit 14. October 1871.
M C 171/2. 2 Stück gusseiserne Säulen (1720 Pfd.) von Prag B.-W.-B. fehlen in Falkenau seit 15. October 1871.
M C 246. 1 Collo, 1 Stück Eisenblech (1030 Pfd.) von Prag B. W. B. fehlt in Falkenau seit 15. October 1871.
N L 46. 1 Ballen Hopfen (148 Pfd.) von Bodenbach fehlt in Saaz seit 15. October 1871.
13 Sack Kleie (1118 Pfd.) von Brünn fehlen in Jenč seit 26. Octbr. 71.
233. 1 Ballot Emailgeschirr von Kladno fehlt im Stadtbüreau Prag seit 31. October 1871.
T 3. 1 Fässchen Gurken von Znaim fehlt in Komotau seit 3. November 1871.
S 719. 1 Pack Sägen (9 Pfd.) vom Stadtbüreau Prag fehlt in Komotau seit 6. August 1871.

A. p. Kaiser Ferdinands-u. Mähr.-Schles. Nordbbahn.
Monat October 1871.

E S 258. 1 Kiste Lederwaaren (17 Pfd.) fehlt in Wien seit 24. October. Per Krakau.
C J 1439. 1 Kiste Schuhwaaren (95 Pfd.) fehlt in Wien seit 21. August. Per Kaschau.
Adresse 1 Pack Wäsche (8 Pfd.) fehlt in Wien seit 8. September. Per Pest.
J S J 271. 1 Kiste Lederwaaren (76 Pfd.) fehlt in Wien seit 12. Sept. Per Lemberg.
M O 666. 1 Collo Wollwaaren (1154 Pfd.) von Brünn fehlt in Wien seit 18. September. Zur Ausfolgung.
Adr. 2. 1 Pack Kleider (50 Pfd.) von Eibenschütz fehlt in Gänserndorf seit 5. Mai. Für Tornocz.
J R / R 249. 1 Kiste Manufacturwaaren (271 Pfd.) von Reichenberg fehlt in Krakau seit 7. October. Für Bochnia.
R A 1431. 1 Ballen Leder (67 Pfd.) von Theresienstadt fehlt in Wien.
A H / C 23755. 1 Kiste Seife (412 Pfd.) von Boskowitz fehlt in Stockerau seit 14. Ssptember. Zur Verladung.

Oberhessische Eisenbahnen. October 1871.

[Zeichen] 6551. 1 Ballot Zimmt ($6^1/_2$ Pfd.) von Fulda fehlt in Salzschlirf.
L X 1 Holzschaufel ($3^1/_2$ Pfd.) von Fulda fehlt in Giessen.
A 123. 1 Kiste Knöpfe (48 Pfd.) von Giessen fehlt in Gelnhausen.

PRIVAT-ANZEIGEN.

Bekanntmachung.

Nassauische Eisenbahn.

Die Lieferung der für die Nassauische Eisenbahn im Jahre 1872 erforderlichen **Betriebs- und Werkstätten-Materialien und Geräthe,** als:

diverses Walz- und Gusseisen, Blei und andere Metallsorten, Gummi- und Lederwaaren, Ellen- und Bürstenwaaren, Seile, Nieten, Muttern, Stiften und Schrauben, Putz- und Verpackungsmaterialien, Beleuchtungs- und Schmiermaterialien, Glasscheiben, Kohlenkörbe, Kies- und Kohlenschaufeln, Cylindergläser, Reiserwellen, Lohkuchen, Coaks und Holzkohlen, eiserne Pufferbohlen, Wagentuch und diverses Leinen, Wagenwinden, Schraubstöcke und Decimalwagen u. s. w.

soll auf dem Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungs-Offerten sind versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:

„Offerte zur Lieferung von Betriebs- und Werkstätten-Materialien und Geräthen"

bis zum Submissionstermine, welcher

Dienstag, den 28. November d. J. Vormittags 10 Uhr

im Büreau der Materialien-Verwaltung auf dem Bahnhofe in Limburg abgehalten werden wird, an die **Materialien-Verwaltung der Nassauischen Eisenbahn zu Limburg a. d. Lahn** einzusenden.

Die Eröffnung der Offerten wird in dem vorgedachten Termine von einem Mitgliede der unterzeichneten Königlichen Eisenbahn-Direction in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten vorgenommen werden.

Später eingehende oder den Bedingungen nicht entsprechende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungsbedingungen nebst Bedarfsliste sind in dem Directionsbüreau zu Wiesbaden, in dem Büreau der Hauptmagazin-Verwaltung zu Limburg, sowie bei den Stations-Vorstehern zu Oberlahnstein und Wetzlar zur Einsicht aufgelegt. Auch können dieselben gegen Erstattung der Copialgebühren von der unterzeichneten Direction und der Materialien-Verwaltung zu Limburg bezogen werden.

Die betreffenden Muster können auf dem Büreau **des Hauptmagazins zu Limburg** eingesehen werden, wohin auch die zu den Offerten gehörigen Probestücke, von den Offerten getrennt, mit der Aufschrift:

„Proben zur Offerte für die Lieferung von Betriebs- und Werkstätten-Materialien und Geräthe"

vor dem Submissionstermine franco einzusenden sind.

Wiesbaden, den 7. November 1871.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Berlin-Görlitzer und Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn.

Die Lieferung der für die Berlin-Görlitzer und Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn pro 1872 erforderlichen

Betriebs-Materialien,

als Rüböl, Petroleum, diverse Dochte, Glasglocken zu Coupéelaternen, diverse Lampenglocken und Cylinder, Streichhölzer, Glasscheiben, Schmieröl, Talg, Putzwolle, Werg, Deutsches Terpentinöl, grüne und weisse Seife, Putzlappen, Waschschwämme, Waschleder, Spiritus, Kupfervitriol, Morse-Papier, Bittersalz, Isolirköpfe, Batteriegläser, gläserne Ballons, Zinkringe, Kupferfahnen, Hanf und Hanfflechten, Plombirschnur, Bindfaden, Bindestränge, Signalleinen, Kreide, Roggenmehl zu Kleister, Leim, Wasserblei, Schmirgelpapier, diverse Nägel, Notizbücher, Kohlenkörbe, Haar- und Reiserbesen, Handfeger, Schrubber, Bürsten, Pinsel, Cylinderwischer und Holzkohlen

soll im Wege öffentlicher Submission vergeben werden.

Frankirte Offerten sind versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung von Betriebs-Material"

versehen, bis zum

4. December cr. Mittags 12 Uhr

an unser Central-Büreau — Wilhelmstrasse No. 62 — hierselbst einzureichen.

Die Submissions- und Lieferungs-Bedingungen liegen im genannten Büreau zur Einsicht aus, können auch gegen Erstattung von 15 Sgr. Copialien abschriftlich daselbst in Empfang genommen werden.

Berlin, am 18. November 1871.

Die Direction.

Eine im vorigen Jahre gebaute, nur einige Monate im Gebrauch gewesene, vollständig betriebsfähige **Locomotive** von 70 Centimeter Spurweite, dazu passende Erdtransportwagen, sowie gebrauchte gut erhaltene Vignol-Rollbahnschienen, Badische Hohlschienen zu verkaufen bei **Jacob Scheid** in Darmstadt.

Windhoff Deeters & Co.
in Lingen a/d. Ems

empfehlen die in ihrer Fabrik seit vielen Jahren als Specialitäten verfertigten **Weichen-Drehscheiben, Wasserkrähne und schmiedeeisernen Constructionen.**

Hartguss
Herzstücke und Räder
Erdtransportwagen

in jeder Grösse und zu jeder Spur, sowohl Seiten- und Vorkipper als Wagen zum Ausschaufeln, liefern in bewährter Konstruktion

Thelen & Weydemeyer,
Eisengiesserei, Maschinen- und Dampfkessel-Fabrik. Nordhausen.

Selbstschmierende Stopfbüchsen-Packung
von
C. Otto Gehrckens.

Ottensen, (Zollverein.) — Hamburg, gr. Bäckerstr. 12.

Preis: **10 Sgr.** das Pfd.

Eingeführt bei fast allen Bahnen und Fabriken

Brückenwaagen-Fabrik
von
Alex Bernstein,
Berlin,
Blumenstr. 37

empfiehlt ihr Lager von hölzernen und eisernen Decimalwaagen, Centesimalwaagen von 100 bis 1000 Ctr. Tragfähigkeit, eichungsfähigen Schnellwaagen, Viehwaagen, Gepäckwaagen und Karrenwaagen etc.

Reparaturen werd. schnell u. sorgfältig besorgt.

Gebrüder Decker & Co.
in Canstatt (Württemberg)

empfehlen die in ihrer Fabrik seit vielen Jahren als Specialitäten verfertigten **eisernen Brücken, Drehscheiben, Schiebebühnen, Weichen, Kreuzungen, Wasserstations-Einrichtungen, fahrbare Laufkrahne und Brückenwaagen** bis 1000 Centner Tragkraft, **eiserne Dachconstructionen, Schachtpumpen, Ventilatoren** und **Hebmaschinen** für **Tunnel-Bauten, Dampfmaschinen, Dampfkessel, patentirte American. Universal-Dampfpumpen.**

Schauwecker's pat. selbstthätiger Oeltropfapparat für Dampfschieber u. Kolben Allein zu beziehen durch

Fr. Schauwecker, Maschinenmeister der Ostbahn in Weiden (Bayern).

Hanf, Werg,
à Ctr. 5¾ Thlr. I. Qualität,
à Ctr. 4½ Thlr. II. Qualtiät,

als Putz- und Polsterwerg.

Oelsparer (Lagerschmiergläser) à Dutzend 1½ Thlr.

Putzwolle, Putzkappen, Putztücher, Hanfschläuche und ähnliche Artikel offerirt

Heinrich Bruck's Fabrik
in Frankenstein in Schlesien.

Soeben ist in neuer Auflage erschienen und von **Adolph Refelshöfer** in Leipzig durch alle Buch- und Kunsthandlungen zu beziehen:

Koch, Dr. W., Eisenbahnkarte von Russland. Mit 1 Bl. Text. 3. Ausgabe in Buntdruck. Preis 8 Sgr.

Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn Verwaltungen. — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 47. Beiblatt 2. Leipzig, am 29. November 1871.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Inhalt: Deutsche Eisenbahn-Statistik für das Betriebsjahr 1869: III. Verkehr. — Mittheilungen über Eisenbahnen: Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen: Dankschreiben des Central-Comités der Deutschen Vereine zur Pflege im Felde verwundeter und erkrankter Krieger. Aus Bayern: Eisenbahnverträge mit Baden; Nürnberg-Neumarkt eröffnet; Fortsetzung der Hochstadt-Stockheimer Bahn; Markschorgast-Oberkotzau, zweites Geleise; Neufahrn-Obertraubling; Simbach-Pockinger Vicinalbahn. — Personalnachrichten. — Literatur. — Officielle und Privat-Anzeigen.

Deutsche Eisenbahn-Statistik für das Betriebsjahr 1869.

(Fortsetzung.)

III. Verkehr.

Der Betrieb ist im Jahre 1869 durch keinerlei Ereignisse gestört worden, Industrie und Verkehr befanden sich in dem Stadium einer normalen Entwickelung. Es hat daher sowohl der Personen- als der Güterverkehr seine steigende Tendenz bewahrt.

Die wirklich zur Beförderung gekommene Anzahl von Personen und Gütercentner lässt sich auch für das Jahr 1869 nicht ermitteln, da die in Folge der directen Verkehre stattgefundenen Doppel-Aufschreibungen nach den vorhandenen Materialien der Statistik nicht auszuscheiden sind.

Addirt man die von den einzelnen Verwaltungen angegebenen Summen, alsdann sind befördert worden:

1) im Personen-Verkehre:

	*2 201 899	Personen in der I. Classe,
	21 805 991	„ „ „ II. „
	82 446 586	„ „ „ III. „
	20 548 555	„ „ „ IV. „
	7 095 794	„ zu ermässigten Fahrpreisen, Militär etc.
zusammen	134 098 825	Personen, gegen
	117 313 524	„ im Vorjahre, mithin im Jahre 1869
mehr	16 785 301	Personen = 14,31 Proc.

Nach Procenten reducirt kommen auf

	1869	1868	1867	1866	1865
die I. Classe	1,64 Proc.	1,63 Proc.	1,81 Proc.	1,38 Proc.	1,76 Proc.
„ II. „	16,26 „	16,68 „	17,38 „	15,22 „	17,88 „
„ III. „	61,48 „	61,50 „	60,61 „	54,23 „	62,06 „
„ IV. „	15,33 „	15,50 „	14,64 „	14,40 „	14,10 „
Militär etc.	5,29 „	4,69 „	5,56 „	14,77 „	4,20 „

Hiernach haben an der Mehrbeförderung gegen das Vorjahr die in der I. Wagenclasse und die zu ermässigten Fahrpreisen beförderten Personen hauptsächlich participirt, unter letzteren die sehr bedeutende Anzahl, welche auf der Grand Central Belge auf Retour- und Abonnementskarten gefahren sind.

Gegen das Vorjahr verglichen hat im Jahre 1869 eine Mehrbeförderung von Personen stattgefunden bei der

Mohacs-Fünfkirchener	um 66,07 Proc.	Warschau-Wiener	um 11,63 Proc.
Ungarischen Staats-E.	„ 48,65 „	Graz-Köflacher . .	„ 11,18 „
†Galiz.-Carl-Ludw.-B.	„ 42,01 „	Brünn-Rossitzer . .	„ 11,11 „
Theissbahn	„ 32,58 „	Lübeck-Büchener .	„ 10,64 „
Oesterr. südöstlich. L.	„ 28,42 „	Warschau-Bromberg.	„ 10,59 „
†Oldenburgischen .	„ 25,27 „	†Badischen	„ 10,52 „
Mecklenburgischen .	„ 21,97 „	Taunusbahn . . .	„ 10,35 „
Frankfurt-Hanauer	„ 21,75 „	Gössnitz-Geraer . .	„ 9,78 „
KaiserinElisab.Loc.B.	„ 20,17 „	†Rheinischen . . .	„ 9,26 „
†Lemberg-Czernowitz-Jassy E.	„ 19,98 „	Grand Central Belge	„ 9,24 „
Berlin-Anhaltischen	„ 19,76 „	Saarbrücker . . .	„ 9,22 „
†Niederländ.Staats-E.	„ 19,0 „	†Hannoverschen . .	„ 9,14 „
†Bergisch-Märkischen	„ 16,44 „	Löbau-Zittauer . .	„ 8,96 „
Bresl.-Posen-Glogauer	„ 15,39 „	Niederschles.-Märk. .	„ 8,95 „
†Leipzig-Dresdener	„ 14,43 „	Oberchlesischen . .	„ 8,58 „
†Oesterr. Südbahn .	„ 14,28 „	†SächsischenStaats-E.	„ 8,45 „
Homburger	„ 13,86 „	Pfälzischen Maxbahn	„ 8,45 „
Friedrich-Franz-E. .	„ 13,28 „	Magdeb.-Wittenbergeschen	um 8,13 „
Westfälischen . . .	„ 13,11 „	Nürnberg-Fürther .	„ 7,84 „
Kaiser Ferdin. Nordb.	„ 12,90 „	Thüringischen . . .	„ 7,83 „
Niederschl. Zweigb.	„ 12,71 „	Oesterr. nördlichen L.	„ 7,82 „
Kirchheimer . . .	„ 12,35 „	†Schleswigschen . .	„ 7,79 „
BöhmischeWestbahn	„ 12,23 „	†Niederländ. Rhein-E.	„ 7,77 „
Turnau-Kral.-Prager	„ 11,77 „	Hessischen Nordbahn	„ 7,71 „
		†Bayer. Staats-E. .	„ 7,69 „

* Einschliesslich der Pferdebahn Linz-Budweis.

† Bei der Vergleichung der mit † bezeichneten Bahnen ist zu berücksichtigen, dass sich das Bahngebiet gegen das Vorjahr verändert hat.

†Süd-Norddeutschen	um 7,41 Proc.	HessischenLudwigsb.	um 4,53 Proc.
Berlin-Hamburger .	„ 7,28 „	Berl.-Stett.-Stargarder	„ 4,38 „
Magdeburg-Leipziger	„ 6,62 „	Zittau-Reichenberger	„ 4,24 „
Hamburg-Bergedorfer	„ 6,57 „	Neisse-Brieger . . .	„ 3,96 „
†Magdeb.-Halberst.	„ 6,55 „	Neustadt-Dürkheimer	„ 3,90 „
Rhein-Nahe-E. . . .	„ 6,39 „	†Braunschweigischen	„ 3,88 „
Preuss. Ostbahn . .	„ 6,14 „	Main-Neckar-E. . .	„ 3,57 „
Berl.-Potsd.-Magdeb.	„ 6,14 „	Altona-Kieler . . .	„ 3,19 „
PfälzischenLudwigsb.	„ 5,99 „	Köln-Mindener . .	„ 2,88 „
Buschtêhrader . .	„ 5,95 „	Nassauischen . . .	„ 1,99 „
Stargard-Posener . .	„ 5,73 „	Main-Weser-Bahn .	„ 1,78 „
†Greiz-Brunner . .	„ 5,55 „	Lüttich-Mastrichter .	„ 1,71 „
Wien-Neu-Szönyer .	„ 5,09 „	Berlin-Görlitzer . .	„ 1,44 „
†Württembergischen	„ 4,99 „	Vorpommerschen . .	„ 1,34 „
Starg.-Cösl.-Colberger	„ 4,95 „	Aussig-Teplitzer . .	„ 0,76 „
Breslau-Schweidnitz-Freiburger E. . .	„ 4,59 „	Bayerischen Ostbahn	„ 0,46 „
		Pferdeb.Linz-Budweis	„ 23,90 „

eine Minderbeförderung dagegen nur bei der

Glückst.-Elmshorner	um 5,95 Proc.	Wilhelmsbahn . .	um 2,63 Proc.
Werra-Eisenbahn .	„ 3,63 „	Tilsit-Insterburger	„ 0,008 „

Die Trennung nach Verkehrs-Arten ist auch in dem vorliegenden Jahrgange der Statistik nicht vollständig durchgeführt, von den gezählten Personen sind aber annähernd befördert:

	1869	1868	1867	1866	1865
im Binnenverkehr	87,95 Proc.	87,90 Proc.	87,57 Proc.	85,94 Proc.	87,35 Proc
im directen und Durchgangs-Verkehre	12,05 „	12,10 „	12,43 „	14,06 „	12,65 „

Hiernach hat der Lokal-Verkehr der Bahnen wiederum einen kleinen Fortschritt gemacht, welches als eine Folge der eingeführten Ermässigungen der Fahrpreise durch Ausgabe von Abonnements- und Retourbillets bezeichnet werden kann, aber auch von dem durch den steigenden Wohlstand der in der Nähe der Bahnen wohnenden Bevölkerung und dem durch die Industrie hervorgerufenen gesteigerten Reisebedürfnisse ein beredtes Zeugniss giebt.

Zu der

wirklichen Frequenz,

den von den Reisenden zurückgelegten Meilen übergehend, constatiren wir, dass

im Jahre 1869 .	648 227 478	Personenmeilen
„ „ 1868 .	571 139 328	„ zurückgelegt sind,
mithin i. Jahre 1869 mehr	77 088 150	Personenmeilen = 13,49 Proc.

und es hat die specifische Freqnenz, d. i. die auf eine, (d. h. jede) Meile Bahnlänge durchschnittlich beförderte Anzahl betragen

im Jahre 1869 . .	185 899	Personenmeilen,
„ „ 1868 . .	180 426	„
„ „ 1867 . .	174 067	„
„ „ 1866 . .	226 180	„
„ „ 1865 . .	179 156	„

Gegen das Vorjahr hat sich die specifische Frequenz des Jahres 1869 um 3,033 Proc. erhöht, sie beträgt, geordnet nach ihrer Höhe, bei der:

	Mille		Mille
Nürnberg-Fürther	946	Köln-Mindener	280
Berlin-Potsdam-Magdeb. .	571	Breslau-Schweidnitz-Freiburg	279
Homburger	559	Rheinischen	274
Taunusbahn	453	Hannoverschen	267
Main-Neckar-Bahn. . . .	429	Thüringischen	265
Leipzig-Dresdener	417	Main-Weser-Bahn	261
Niederländischen Rhein-E.	355	Oberschlesischen	248
Magdeburg-Leipziger . .	329	Preuss. Ostbahn	239
Frankfurt-Hanauer . . .	324	Sächsischen Staats-E. . .	238
Hessischen Ludwigsbahn .	319	Badischen Staats-E. . . .	234
Bergisch-Märkischen . . .	307	Berlin-Anhaltischen . . .	233
Berlin-Stettin-Stargarder .	304	Oesterr. nördlichen Linie .	233
Kaiser Ferdinands Nordb. .	291	Kaiserin Elisab. Locomotivb.	225
Berlin-Hamburger	290	Pfälzischen Ludwigsbahn .	221
Niederschlesisch-Märkischen	283	Magdeburg-Halberstädter .	202

	Mille		Mille
Warschau-Wiener	194	Niederschlesischen Zweigb.	106
Altona-Kieler	190	Galizischen Carl-Ludwigsb.	103
Saarbrücker	189	Turnau-Kralup-Prager . .	103
Württembergischen . . .	185	Theissbahn	101
Rhein-Nahe-Eisenbahn . .	182	Böhmischen Westbahn . .	99
Oesterr. südöstlichen Linie	182	Niederländischen Staats-E.	99
Braunschweigischen . . .	181	Glückstadt-Elmshorner . .	97
Neustadt-Dürkheimer . .	170	Süd-Norddeutschen . . .	91
Breslau-Posen-Glogauer . .	169	Wien-Neu-Szönyer	90
Nassauischen	164	Ungarischen Staats-E. . .	89
Bayerischen Ostbahn . . .	161	Werra-E.	86
Löbau-Zittauer	158	Rechten Oder-Ufer-E. . .	79
Halle-Casseler	155	Ostpreussischen Südbahn .	78
Pfälzischen Maximiliansbahn	152	Schleswigschen	75
Bayerischen Staats-E. . .	146	Wilhelmsbahn	73
Mecklenburgischen . . .	145	Böhmischen Nordbahn . .	71
Oesterreichischen Südbahn	141	Friedrich-Franz-E.	70
Bebra-Hanauer	140	Tilsit-Insterburger . . .	69
Lübeck-Büchener	136	Franz-Josef-Bahn . . .	69
Magdeb.-Wittenbergeschen	135	Buschtěhrader	68
Berlin-Görlitzer	132	Graz-Käflacher	68
Neisse-Brieger	129	Lemberg-Czernowitz-Jassy-E.	65
Westfälischen	128	I. Siebenbürger	64
Hessischen Nordbahn . .	127	Greiz-Brunner	61
Zittau-Reichenberger . .	127	Pfälzischen Nordbahnen. .	60
Vorpommerschen	126	Kronprinz Rudolf-Bahn . .	57
Stargard-Posener	120	Mohacs-Fünfkirchener . .	55
Oldenburgischen	119	Fünfkirchen-Barcser . . .	54
Aussig-Teplitzer	119	Brünn-Rossitzer	49
Grand Central Belge . . .	119	Kaschau-Oderberger . . .	26
Gössnitz-Geraer	117		
Warschau-Bromberger . .	109	Str. Cöslin-Stolp	37
Stargard-Cöslin-Colberger .	108	Pferdeb. Linz-Budweis . .	12

Personenmeilen pro Meile Bahnlänge.

Durchschnittlich hat jede Person zurückgelegt:

im Jahre 1869 . . 4,857 Meilen
„ „ 1868 . . 4,87 „
„ „ 1867 . . 5,03 „
„ „ 1866 . . 6,42 „
„ „ 1865 . . 5,40 „

und zwar in maximo auf der

Galizischen Carl-Ludwig-Bahn	12,72 Mln.	Oesterr. südöstlichen Linie	12,23 Mln.
Lemberg-Czernowitz-Jassy-E.	12,68 „	Preuss. Ostbahn . .	10,43 „
Theissbahn	12,58 „	Warschau-Wiener . .	10,08 „
		I. Siebenbürger . . .	10,05 „

Die durchschnittlichen Einnahmen pro Person und Meile haben sich gegen das Vorjahr um nur 0,62 Proc. ermässigt, sie betrugen

im Jahre 1869 3,036 Sgr.
„ „ 1868 3,055 „
„ „ 1867 3,17 „
„ „ 1866 2,56 „
„ „ 1865 3,10 „

am höchsten waren sie im Jahre 1869 auf der

Aussig-Teplitzer mit . .	4,53 Sgr.	Lemberg-Czernowitz-Jassy-E. mit	4,20 Sgr.
Kaiserin Elisabethbahn mit	4,52 „	Galizischen Carl-Ludwig-B.	4,12 „
Oesterreichischen südöstlichen Linie mit . . .	4,37 „	Niederländischen Rhein-E. mit	4,02 „
Kaschau-Oderberger mit	4,25 „		

per Person und Meile.

An Reisegepäck wurden 7 760 275 Ctr. — gegen 7 090 833 Ctr. im Vorjahre — befördert. Bei 17 Linien sind die von dem Reisegepäck zurückgelegten Centnermeilen nicht notirt, für die übrigen Linien sind 72 654 189 Centnermeilen notirt.

Hunde (der Reisenden) sind der Addition nach 357 235 Stück befördert.

2) Im Güter-Verkehre

wurde kein so günstiges Resultat erzielt, wie im Personenverkehre. Es ist zwar die Anzahl der beförderten Centner im Vergleiche zu den Vorjahren erheblich gestiegen, da aber die durchschnittliche Transportweite eine geringere war, so ist die specifische Frequenz gefallen.

Zur Beförderung gelangten — wenn man die von den einzelnen Verwaltungen angegebenen Summen addirt. —

15 331 195	Ctr.	Eilgüter,
728 984	„	Postgüter (soweit dieselben noch notirt werden),
143 618 147	„	Frachtgüter der Normalklasse und sperrige Güter,
1097 721 649	„	Frachtgüter der ermässigten Klassen und
637 980 193	„	Kohlen und Coaks.
zusammen 1 895 380 168	Ctr.	
gegen . . 1 664 669 057	„	im Vorjahre,
mithin . . 230 711 111	Ctr.	= 13,86 Proc. mehr und zwar

Eilgüter	+	2 205 641	Ctr.	= 16,80 Proc.
Postgüter	—	3 563	„	= 0,49 „
Frachtgüter der Normalklasse etc.	+	15 612 884	„	= 12,20 „
Frachtgüter der ermässigten Klassen	+	156 057 165	„	= 16,57 „
Kohlen und Coaks	+	56 838 984	„	= 9,78 „

Nach Procenten reducirt kommen auf

	1869	1868	1867	1866	1865
Eilgüter	0,81 Proc.	0,79 Proc.	0,84 Proc.	0.97 Proc.	0,81 Proc.
Postgüter . . .	0,04 „	0,04 „	0,04 „	0,05 „	0,06 „
Güter der Normalklasse . .	7,58 „	7,69 „	9,41 „	10,57 „	11,72 „
Güter der ermässigten Klasse .	57,91 „	56,57 „	53,27 „	50,05 „	47,95 „
Kohlen u. Coaks	33,66 „	34,91 „	36,44 „	38,36 „	39,46 „

Hiernach ist die verhältnissmässig grosse Vermehrung der Frequenz in Frachtgütern der ermässigten Klassen eine stetige gewesen, während die Beförderungen von Kohlen und Coaks verhältnissmässig dauernd abgenommen haben.

Im Vergleiche zum Vorjahre gestaltete sich die Frequenz bei den einzelnen Bahnen wie folgt: es sind mehr befördert bei der

Ungarischen Staats-E.	67,73 Proc.	†Niederländischen Staats-E.	8,81 Proc.
Berlin-Görlitzer . . .	64,88 „	Magdeburg-Leipziger .	8,71 „
†Oldenburgischen . .	52,18 „	Niederschl. Zweigbahn	8,63 „
Frankfurt-Hanauer . .	40,44 „	Kirchheimer	8,50 „
Mohacs-Fünfkirchener	37,59 „	†Greiz-Brunner . . .	7,52 „
Magdeburg-Wittenbergeschen	27,66 „	Saarbrücker	7,07 „
Graz-Köflacher . . .	25,80 „	Niederländ. Rhein-E. .	6,53 „
Nassauischen	24,03 „	Mecklenburgischen .	6,49 „
†Rheinischen	22,56 „	Zittau-Reichenberger	5,89 „
Aussig-Teplitzer . .	20,19 „	†Leipzig-Dresdener .	5,89 „
Warschau-Bromberger	17,25 „	Friedrich-Franz-E. .	5,68 „
Werra-Eisenbahn . .	16,83 „	Berlin-Potsdam-Magdeb.	5,48 „
†Bergisch-Märkischen	14,80 „	Buschtěhrader . . .	5,27 „
†Galiz. Carl-Ludwig-B.	14.76 „	†Sächsischen Staats-E.	5,20 „
Westfälischen . . .	14,61 „	Löbau-Zittauer . . .	5,19 „
Glückstadt-Elmshorner	13,71 „	Lübeck-Büchener . .	4,79 „
Böhmischen Westbahn	13,62 „	Hessischen Nordbahn .	4,68 „
Lemberg-Czernowitz-Jassy E.	13,0 „	Köln-Mindener . . .	4,67 „
Grand Central Belge .	12,79 „	Kais. Ferdinands Nordb.	4,62 „
Berlin-Hamburger . .	12,71 „	Oesterr. nördlichen L.	4,35 „
Neustadt-Dürkheimer .	12,04 „	Lüttich-Mastrichter .	4,32 „
† Magdeburg-Halberstädter	11,98 „	Taunusbahn	4,0 „
Gössnitz-Geraer . .	11,63 „	Stargard-Cöslin-Colbrg.	3,99 „
Hessischen Ludwigsbahn	11,25 „	Altona-Kieler . . .	3,88 „
Thüringischen . . .	10,31 „	Berlin-Anhaltischen .	3,76 „
†Württembergischen .	10,13 „	Main-Weser-Bahn . .	3,66 „
Rhein-Nahe-E. . . .	10,09 „	Turnau-Kralup-Prager	3,09 „
†Braunschweig'schen .	9,87 „	Berlin-Stettin-Stargard.	2,75 „
†Badischen	9,56 „	Niederschlesisch-Märk.	2,74 „
Homburger	9,50 „	Pfälzischen Ludwigs-B.	2,52 „
†Hannoverschen . . .	9,33 „	Bayerischen Ostbahn .	2,42 „
Main-Neckar-E. . . .	8,99 „	Schleswigschen . . .	2,36 „
†Oesterr. Südbahn . .	8,99 „	Süd-Norddeutschen .	1,62 „
		†Bayerischen Staats-E.	1,39 „
		Preuss. Ostbahn . . .	0,67 „
		Pferdeb. Linz-Budweis	18,96 „

beziehungweise weniger befördert bei der

Tilsit-Insterburger . .	28,0 Proc.	Breslau-Schweidnitz-Freiburger	3,78 Proc.
Stargard-Posener . .	13,81 „	Oesterr. südöstl. Linie	3,69 „
Kaiserin-Elisabeth Loc.-B.	9,11 „	Nürnberg-Fürther . .	3,38 „
Brünn-Rossitzer . . .	6,66 „	Warschau-Wiener . .	2,75 „
Breslau-Posen-Glogauer	6,62 „	Vorpommerschen . .	2,56 „
Wilhelmsbahn . . .	6,32 „	Pfälzischen Maximiliansbahn	0,99 „
Neisse-Bringer . . .	5,82 „	Wien-Neu-Szönyer L.	0,74 „
Theiss-Eisenbahn . .	4,83 „	Oberschlesischen . .	0,61 „

Von den Gütern sind annähernd befördert worden:

	1869	1868	1867	1866	1865
im Binnenverkehre	45,73 Proc.	45,46 Proc.	46,43 Proc.	48,46 Proc.	49,20 Proc.
im direkten und Durchgangs-Verkehre	54,27 „	54,54 „	53,57 „	51,54 „	50,80 „

Es ist hiernach im Lokal-Verkehre eine Steigerung der Frequenz zu constatiren, welche auf die Höhe der spezifischen Frequenz von Einfluss gewesen ist.

Ausser den vorstehend aufgeführten Gütern wurden noch befördert:

52 276 156	Ctr.	tarifirte und
82 686 128	„	frachtfrei beförderte Betriebsdienst- und Baugüter,
20 355	„	Equipagen,
45 767	„	Eisenbahn-Fahrzeuge,
10 702	„	sonstige Fahrzeuge,
254 157	„	Pferde und
18 714 890	„	Stück Rindvieh, Schweine und andere Thiere,

wobei überall erhebliche Steigerungen gegen das Vorjahr resultirten.

Sämmtliche Güter haben zurückgelegt:

im Jahre 1869	21 716 094 697 Centnermeilen
„ „ 1868	20 765 567 584 „
die Frequenz hat zugenommen um	950 527 113 Ctr.-Meilen = 4,58 Proc.

Ausserdem haben zurückgelegt:

Betriebsdienst- und Baugüter	811 838 989 Centnermeilen
Fahrzeuge	27 106 401 „
Thiere	414 828 470 „

Während die absolute Frequenz eine Steigerung gegen das Vorjahr nachweist, ist die relative (oder specifische) Frequenz um 3,03 Proc. gefallen, sie beträgt:

im Jahre 1869	6 341 669 Centnermeilen
„ „ 1868	6 539 996 „
„ „ 1867	5 754 673 „
„ „ 1866	4 931 732 „
„ „ 1865	5 051 868 „

Geordnet nach ihrer Höhe hat die spezifische Güter-Frequenz im Jahre 1869 betragen, bei der

	Zehntausende
Oberschlesischen	2548
Kaiser Ferdinands-Nordb.	1836
Köln-Mindener	1783
Niederschlesisch-Märkischen	1423
Bergisch-Märkischen	1274
Saarbrücker	1192
Oesterr. nördlichen Linie	1164
„ südöstlichen Linie	1086
Pfälzischen Ludwigsbahn	1041
Magdeburg-Leipziger	962
Kaiserin Elisabeth Loc.-B.	956
Braunschweigischen	919
Berlin-Potsdam-Magdeburger	911
Rheinischen	819
Sächsischen Staats-E.	804
Pfälzischen Maximiliansb.	801
Hessischen Nordbahn	800
Breslau-Posen-Glogauer	768
Hannoverschen	767
Berlin-Hamburger	753
Leipzig-Dresdener	753
Oesterreichischen Südbahn	722
Westfälischen	718
Bayerischen Ostbahn	704
Rhein-Nahe-E.	687
Ungarischen Staats-E.	687
Breslau-Schweidnitz-Freiburger	656
Hessischen Ludwigsbahn	651
Warschau-Wiener	648
Thüringischen	647
Aussig-Teplitzer	631
Mohacs-Fünfkirchener	617
Stargard-Posener	599
Böhmischen Westbahn	575
Niederländischen Rhein-E.	551
Main-Weser-Bahn	537
Buschtêhrader	525
Wilhelmsbahn	520
Graz-Käflacher	516
Löbau-Zittauer	483
Magdeburg-Halberstädter	467
Berlin-Anhaltischen	448
Wien-Neu-Szönyer Linie	437
Nassauischen	434
Galizischen Carl-Ludwig-B.	430
Frankfurt-Hanauer	428
Zittau-Reichenberger	403
Württembergischen	396
Berlin-Stettin-Stargarder	387
Preuss. Ostbahn	382
Bayerischen Staats-E.	368
Main-Neckar-E.	364
Magdeburg-Wittenberge	350
Badischen Staats-E.	342
Theissbahn	337
Berlin-Görlitzer	332
Halle-Casseler	292
Süd-Norddeutschen	285
Brünn-Rossitzer	278
Werra-E.	260
Turnau-Kralup-Prager	248
Rechte Oder-Ufer-Eisenb.	245
Gössnitz-Geraer	243
Warschau-Bromberger	234
Niederschlesischen Zweigb.	224
Taunusbahn	207
Neisse-Brieger	202
Lübeck-Büchener	201
Kaschau-Oderberger	201
Fünfkirchen-Barcser	200
Lembg.-Czernowitz-Jassy-E.	182
Altona-Kieler	181
Bebra-Hanauer	163
I. Siebenbürger	159
Mecklenburgischen	130
Böhmischen Nordbahn	118
Stargard-Cöslin-Colberger	111
Oldenburgischen	96
Ostpreussischen Südbahn	96
Glückstadt-Elmshorner	94
Niederländischen Staats-E.	88
Kaiser Franz-Josef-Bahn	85
Neustadt-Dürkheimer	81
Vorpommerschen	74
Kronprinz Rudolf-Bahn	70
Schleswigschen	62
Greiz-Brunner	60
Friedrich-Franz-E.	57
Pfälzischen Nordbahnen	48
Tilsit-Insterburger	44
Homburger	41
Strecke Cöslin-Stolp	14
Nürnberg-Fürther	7
Pferdeb. Linz-Budweis	76

{Centnermeilen pro Meile Bahnlänge.

Das Verhältniss der grössten specifischen Frequenzen in den letzten beiden Jahren war folgendes, es betrug die Frequenz bei der

	im Jahre 1869	im Jahre 1868
Oberschlesischen	25 481 528 Ctr.-M.	28 564 079 Ctr.-M.
Kaiser Ferdinands Nordbahn	18 359 418 „	16 611 916 „
Köln-Mindener	17 827 217 „	17 080 151 „
Niederschlesisch-Märkischen	14 231 125 „	14 244 006 „
Bergisch-Märkischen	12 735 226 „	11 253 338 „
Saarbrücker	11 917 428 „	11 311 162 „
Oesterr. nördlichen Linien	11 638 292 „	12 611 801 „

(auf Zehntausende abgekürzt 2548, 1836 u. s. w.)

Die aus dieser vergleichenden Zusammenstellung sich ergebenden wesentlichen Differenzen bei der Oberschlesischen und Kaiser Ferdinands Nordbahn sind hauptsächlich durch Vermehrung resp. Verminderung der Kohlen- und Getreide-Transporte herbeigeführt.

Jeder Centner hat durchschnittlich durchfahren:

im Jahre 1869	12,03 Meilen
„ „ 1868	12,475 „
„ „ 1867	12,198 „
„ „ 1866	11,65 „

und zwar im Jahre 1869 in maximo auf der

Oesterr. Südbahn	30,95 M.
Galiz. Carl-Ludwig-B.	29,32 „
Niederschlesisch-Märk.	25,50 „
Oesterr. südöstlichen L.	24,80 „
Kais. Elisab.-Locom.-B.	24,72 „
Bayerischen Ostbahn	24,05 „
Warschau-Wiener	22,54 M.
Preuss. Ostbahn	22,58 „
Lemberg-Czernowitz-Jassy-E.	20,99 „
Berlin-Hamburger	20,71 „
Kais. Ferdinands Nordb.	20,20 „

Dem Umstande, dass die Güter im Jahre 1869 kürzere Strecken durchfahren haben, als im Vorjahre, ist es zuzuschreiben, dass die specifische Frequenz sich vermindert hat.

Aber nicht allein sind die Güter über kleinere Distanzen transportirt, sondern auch die durchschnittlichen Einnahmen pro Centner und Meile waren geringer, sie betrugen:

im Jahre 1869	2,65 Pf.
„ „ 1868	2,68 „
„ „ 1867	2,79 „
„ „ 1866	2,82 „
„ „ 1865	2,88 „

und zwar in maximo bei der

Brünn-Rossitzer	6,91 Pf.
Greiz-Brunner	6,72 „
Böhmischen Nordbahn	5,14 „
Homburger	5,0 „
Kaschau-Oderberger	4,92 „
Graz-Köflacher	4,88 „
Galiz. Carl-Ludwigsb.	4,80 „
Aussig-Teplitzer	4,59 Pf.
Lemberg-Czernowitz-Jassy-E.	4,50 „
Pferdeb. Linz-Budweis	5,97 „
Nürnberg-Fürther	5,14 „

3) Depeschen-Verkehr.

Bei 22 Bahnlinien sind die Ergebnisse des Depeschen-Verkehrs nicht notirt, bei einigen anderen Linien unvollständig angegeben.

Es waren 2178 Stationen für den Privat-Depeschen-Verkehr eingerichtet. Aufgegeben wurden 1 355 188 Privat- und 16 951 gebührenfreie Staats-Depeschen. Die Einnahmen betrugen 340 130 Thlr., von welchen 225 518 Thlr. als Einnahme-Antheil den Bahnverwaltungen verblieben sind. Eine Vergleichung gegen die Resultate des Vorjahres kann wegen Unvollständigkeit der Notizen nicht stattfinden.

(Fortsetzung folgt.)

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

* **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.** Das Central-Comité der Deutschen Vereine zur Pflege im Felde verwundeter und erkrankter Krieger hat nachstehendes Dankschreiben an die geschäftsführende Direction des Vereins gerichtet:

Berlin, den 1. November 1871.

Es war uns schon längst ein Anliegen, den Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen unsern wärmsten Dank für die so umfassende und erfolgreiche, wie freundliche und opferwillige Unterstützung unserer Aufgabe auszuspre-

chen, welche dieselben uns durch die unentgeldliche Beförderung von Lazareth-Gegenständen an unser Central-Depot, an unsere Haupt- und Reserve-Depots, wie an unsere Depots auf dem Kriegs-Schauplatz, und gleicher Maassen an die mit uns verbundenen Vereine, gewährt haben.

Die Pflicht hierzu wird uns von Tage zu Tage erhöht durch die uns immer vollständiger zugehenden Mittheilungen der Landes-Vereine über das ihnen Zugekommene und von ihnen versandte, und wir erlauben uns deshalb die geehrte geschäftsführende Direction angelegentlichst und ergebenst zu ersuchen, unsern Dankesausdruck gefälligst zur Kenntniss der sämmtlichen betheiligten Verwaltungen der innerhalb Deutschlands gelegenen Eisenbahnen gelangen lassen zu wollen.

Es ist übrigens nicht blos die Unentgeldlichkeit der Beförderung, sondern auch die Ueberwindung der grossen und mannigfaltigen Schwierigkeiten, die oft unseren Sendungen entgegen traten, und ungeachtet welcher unsere Sendungen rechtzeitig ihre Bestimmung erreichten, die uns zu grossem Danke verpflichtet.

Möchte Allen, welche hierbei mitgewirkt haben, um unsere den Verwundeten und Kranken gewidmete Aufgabe zu fördern, Gottes Segen im reichsten Maasse zu Theil werden.

Die geehrte geschäftsführende Direction versichern wir unserer ausgezeichnetsten Hochachtung.

Das Central-Comité der Deutschen Vereine zur Pflege im Felde
verwundeter und erkrankter Krieger
gez. R. von Sydow.

Dasselbe Central-Comité hat gleichzeitig an den Vorsitzenden der geschäftsführenden Direction die Bitte gerichtet, wenn es möglich sein sollte,

ihm in Kurzem eine Uebersicht der Geldbeträge in runden Summen zu verschaffen, welche die einzelnen, zum Deutschen Eisenbahn-Verbande gehörigen, innerhalb Deutschlands domicilirenden Eisenbahn-Verwaltungen dadurch an ihren Einnahmen eingebüsst haben, dass sie die sämmtlichen Eisenbahnsendungen, welche von dem Central-Comité und von dem mit diesem verbundenen Vereinen abgesandt worden, so wie die Sendungen, welche an letztere oder an das Central-Comité gerichtet waren, unentgeldlich beförderten, — Geldbeträge, welche daher von den Vereinen und dessen Central-Comité erspart worden sind.

Letzteres beabsichtigt dies Material in seinem demnächst zu erstattenden öffentlichen Rechenschaftsberichte mitzutheilen, um das Publicum auf die Leistungen der Eisenbahnen und die erhebliche Weise, worin die Eisenbahn-Verwaltungen zu dem Werke der freiwilligen Krankenpflege mitgewirkt haben, aufmerksam zu machen.

Die geschäftsführende Direction hat die Vereins-Verwaltungen ersucht, die gewünschte Uebersicht summarisch so bald als möglich behufs weiterer Zusammenstellung und Mittheilung an das Central-Comité ihr zugehen zu lassen.

○ **Aus Bayern.** (Eisenbahnverträge mit Baden. Nürnberg-Neumarkt eröffnet. Fortsetzung der Hochstadt-Stockheimer Bahn. Markschorgast-Oberkotzau zweites Geleise. Neufahrn-Obertraubling. Simbach-Pockinger Vicinalbahn.)

München, den 26. November. Die Bevollmächtigten für Bayern (Staatsrath Weber und Ministerialrath Suttner aus München) und für Baden (Geh. Referendar Muh und Legationsrath Dr. Hardeck von Karlsruhe) haben am 23. d. Mts. in Mannheim durch Staatsverträge (vide No. 43 S. 885 d. J.) den Bau von 4 verschiedenen Verbindungsbahnen vereinbart. Diese Verträge betreffen 1) eine Bahn zwischen Speyer und Heidelberg über Schwetzingen, 2) eine Bahn zwischen der Badischen Staatsbahn bei Bruchsal und der Pfälzer Bahn bei Germersheim, beide mit Schiffbrücken über den Rhein nach dem Systeme des Oberingenieurs Basler, 3) eine Verbindungsbahn zwischen der Bayer. Staatsbahn bei Aschaffenburg über Miltenberg und der Badischen Odenwald-Bahn, 4) eine Verbindungsbahn zwischen Wertheim und Lohr. Der Bau sämmtlicher Bahnen ist als gesichert zu betrachten. Zwischen Wertheim und Kreuzwertheim soll eine feste Brücke über den Main gebaut werden. Die Bruchsal-Germersheimer Bahn wird mit geringen Ausnahmen auf demselben Terrain, welches die im letzten Kriege entstandene Interimsbahn inne hatte, erstellt werden. Dieselbe wird von Baden gebaut und betrieben und wird in Germersheim eine Wechselstation errichtet werden. Die Fortsetzung der Landau-Germersheimer Bahn, deren Bau nun rasch gefördert wird, vom Bahnhofe letzterer Stadt mittelst einer Schiffbrücke über den Rhein an die Badische Grenze in einer Länge von ¾ Stunden, wird einen Kostenaufwand von 500 000 fl. verursachen.

Am 1. December d. J. wird die $9_{,7}$ Stunden lange Ostbahnstrecke Nürnberg-Neumarkt zur Eröffnung gelangen. Die Stationen auf dieser Linie sind ab Nürnberg: Dutzendteich $0_{,94}$ Std. = $0_{,47}$ Ml., Feucht $3_{,29}$ Std. = $1_{,64}$ Ml., Ochenbruck $4_{,42}$ Std. = $2_{,21}$ Ml., Postbauer $7_{,25}$ Std. = $3_{,62}$ Ml. und Neumarkt $9_{,70}$ Std. = $4_{,85}$ Ml. Täglich verkehren 3 Züge nach jeder Richtung mit einer Fahrdauer von 1 Std. und 35 Minut. Nürnberg ab: $8_{,25}$ Vorm. 3 Nachm., $8_{,30}$ Abds.; Neumarkt an: 10 Vorm., $4_{,35}$ Nachm., 10 Abds.; von Neumarkt ab: $5_{,30}$ Mrgs., $10_{,30}$ Vorm. und $5_{,40}$ Abds., in Nürnberg an $7_{,5}$ Mrgs., $12_{,5}$ Mittgs. und $7_{,15}$ Abds. Zur selben Zeit des nächsten Jahres wird die Linie Neumarkt-Regensburg eröffnet werden. Bereits ist die Einwölbung der sechs am 15. Juni v. J. begonnenen Fluthbrückenbögen an der grossen Donaubrücke bei Mariaort nun vollendet. Voraussichtlich wird zu Ende Mai k. J. die Legung der Schienen mit Locomotivenbetrieb von Regensburg aus über die Donaubrücke weitergeführt werden können.

Für die Fortsetzung der Hochstadt-Gundelsdorf-Stockheimer Bahnlinie wurden folgende Linien festgestellt und vermessen. Die eine Linie über Rothenkirchen, Ludwigsstadt und Eichicht würde bei einer Länge von $9_{,4}$ Stdn. Bahnlänge ein Baucapital von nahezu 10 Millionen fl. benöthigen. Die Linie ist als eine Verbindung zwischen Süden und Norden mit zweckmässiger Abkürzung für bauwürdig befunden worden, jedoch sind die Terrainschwierigkeiten bei verhältnissmässig weniger ergiebigem Bahngebiete gross. Die andere gleichfalls vermessene Bahnlinie würde von Stockheim oder Gundelsdorf ausgehen und über Neuhaus in Sonneberg einmünden. Dieselbe würde bei einer Bahnlänge von 5 Stdn. nicht über 1 Mill. fl. kosten, für die Fortsetzung der bezüglichen Bahn nach dem Norden einen sehr vortheilhaften Anschluss bieten und zugleich das ganze Stockheim-Neuhäuser Kohlengebiet für die Werrabahn und die herzustellende Gera-Coburger Bahn mit einschliessen.

Nach den technischen Erhebungen zur Erbauung einer Eisenbahn von Landshut nach Ingolstadt ist dieselbe mit Steigungen von 1:200 und Curven nicht unter 2500 Fuss Radius durchzuführen. Doch sind sehr namhafte Erdarbeiten und Kunstbauten zur Ausführung zu bringen, indem in einem hügeliehten Terrain die Wasserscheiden zwischen Isar, Laber, Abens und Ilm zu überschreiten sind, bis die Bahn bei Fahlenbach in die München-Ingolstädter Bahn einmünden kann. Für die nur 12½ Stdn. lange Bahn ist ein Bauaufwand von 9 146 000 fl. erforderlich, wonach dieselbe unter die kostspieligen zu zählen ist. Die Ausführung dieser Bahn ist jedoch von dem Weiterbau von Landshut ab nach südlicher oder südöstlicher Richtung abhängig.

Die Herstellung des zweiten Geleises zwischen den Bahnstationen Marktschorgast und Oberkotzau geht ihrem Ende entgegen. Die Kosten für dasselbe auf der $10_{,54}$ Stdn. langen Strecke werden 1 014 000 fl. betragen. Durch Vollendung dieser Doppelspur ist ein ununterbrochenes Doppelgeleise von Untersteinach nach Hof und hierüber hinaus hergestellt. Da auf dieser Gebirgsbahnstrecke täglich durchschnittlich 24 Züge mit ungefähr 520 Wagen verkehren müssen, so wird alsbald eine merkbare Verkehrserleichterung eintreten. Bayern besitzt binnen Kurzem $77_{,56}$ Stdn. Doppelgeleise.

Auf der Ostbahnstrecke Neufahrn-Obertraubling wurde dieses Jahr der Bau sehr gefördert. Die zwei mittelst grösserer Einschnitte zu bewerkstelligenden Wasserscheidenübergänge zwischen der grossen und kleinen Laaber und der Pfatter werden bis nächstes Frühjahr zum grössten Theil hergestellt sein. Die Erdarbeiten an dem Einschnitt bei Ascholtshausen sind bereits weit vorgeschritten. Die Hochbauten für die Stationen in Steirain, Eggmühl und Köfering werden im nächsten Frühjahr beginnen, und die Bahn, welche 8 Stunden lang werden wird, soll bis zum Spätherbst 1872 eröffnet werden.

Der Districtsrath Rotthalmünster hat die Erbauung einer Vicinaleisenbahn von Simbach nach Pocking beantragt und sich zur Aufbringung der ihn gesetzlich treffenden Kosten der Grunderwerbung und Dammschüttung bereit erklärt. Die Linie über Pocking war bei Projectirung der München-Schärdinger Bahn von Seite der Königl. Staatsregierung bereits ins Auge gefasst und soll deren Ausführung nur geringe Schwierigkeiten bieten, Pocking ist als Stapelplatz für die Producte des unteren Rotthales von Bedeutung.

Personalnachrichten.

Preussen. Der bisherige Vorsitzende der Königl. Direction der Westfälischen Eisenbahn, Geheime Regierungsrath Dittmer, ist zum Vorsitzenden des Königl. Eisenbahncommissariats in Coblenz, der bisherige commissarische Vorsitzende der letzteren Behörde, Regierungsrath Gehlen, zum commissarischen Vorsitzenden der Königl. Eisenbahn-Direction in Saarbrücken, und deren bisheriger Vorsitzender, Regierungsrath Pape zum Vorsitzenden der Königl. Direction der Westfälischen Eisenbahn bestellt worden.

Der Königl. Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspector Kricheldorff zu Aachen ist in gleicher Eigenschaft an die Hessische Nordbahn nach Cassel versetzt und dem bisherigen Königl. Eisenbahn-Baumeister Rupertus zu Hanau, unter gleichzeitiger Ernennung zum Königl. Eisenbahn-Bau-Inspector, die Betriebs-Inspectorstelle in Aachen verliehen worden.

Hessische Ludwigsbahn. Dem Regierungs-Commissar bei der Hessischen-Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft, Oberbaurath Dr. Georg Breidert, ist der Character als Geheimer Oberbaurath und dem Ober-Ingenieur Baurath Kramer der Character als Geheimer Baurath verliehen worden.

Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft. Ernannt wurden: Leo Guilloux, Stellvertreter des Central-Directors der Section für Verkehr und commerciellen Betrieb zum Betriebs-Director-Stellvertreter; Franz Schaffer, Zugförderungsbeamter in Wien zum Betriebsleiter für die Strecke Hohenstadt-Zöptau in provisorischer Eigenschaft, Carl v. Ruppert, Bahnerh.-Sous-Chef in Wien zum Bauleiter für die II. Section der Strecke Wien-Brünn, Johann Ludwig, Bauleiter der IV. Section dieser Strecke zum Bahnerh.-Sous-Chef in Wien.

Vorarlberger Bahn. Die oberste Leitung dieses Unternehmens wird künftig anstatt unter der bisherigen Bezeichnung „Bau- und Betriebsleitung“ unter derjenigen einer „Direction“ fungiren und demgemäss der bisherige Bau- und Betriebsinspector Wilhelm Paravicini den Titel „Direc-

tor" führen. Ferner ändert sich auch die Benennung der in Feldkirch bisher unter der Bezeichnung „Oberingenieurs-Abtheilung" die Bauführung überwachenden Abtheilung in die einer „Bau- und Betriebs-Inspection."

Literatur.

Coursbuch 1871 Nr. 6. November und Eisenbahn-Anzeiger Nr. 10. November. Von dem im Cours-Bureau des Kaiserlich Deutschen General-Postamts bearbeiteten, im Verlage der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker) erscheinenden Eisenbahn-, Post- und Dampfschiff-Coursbuche mit der grossen Eisenbahnkarte von Mittel-Europa, auf welcher bei jeder einzelnen Bahnstrecke die correspondirende Seitenzahl in rother Farbe beigedruckt, ist so eben die neue Nr. 6 in der bekannten Ausstattung ausgegeben worden, welche die bis 6. d. M. eingetretenen Aenderungen in dem Gange der Eisenbahnzüge, Posten und Dampfschiffe enthält. Ferner sind darin enthalten: Reisetouren zwischen mehreren Hauptorten Europa's, Tarif für Courier- und Extraposten, Wegemaasse, Münz-Vergleichungs-Tabelle, Zusammenstellung der Bestimmungen über Benutzung der Telegraphenlinien und Gebührentarif etc. Preis 15 Sgr. — „Eisenbahn-Anzeiger Nr. 10. November — ebenfalls im Cours-Bureau des Kaiserlich Deutschen General-Postamts bearbeitet, enthält die Fahrpläne der Eisenbahnen in Deutschland und der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie. Preis 7½ Sgr. — Die Ende October und Anfangs November stattfindenden Militärtransporte sind Veranlassung, dass die Winterfahrpläne im Südwesten und Süden Deutschlands, namentlich in Elsass-Lothringen, Baden, Württemberg, Bayern etc. nicht, wie früher beabsichtigt war, am 1., sondern erst am 6. November in Kraft getreten sind. Mit Rücksicht hierauf erschien es um so mehr geboten, die November-Nummer erst am 6. November herauszugeben.

Inhalts-Verzeichniss der besonderen Beilage zum Deutschen Reichs-Anzeiger und Königl. Preuss. Staats-Anzeiger. No. 30 vom 25. November 1871. Chronik des Deutschen Reichs. — Die Volkszählung im Deutschen Reiche am 1. December 1871. — Zur Geschichte der Stadt Strassburg. II. — Actien-Gesellschaften in Preussen. III. — Die Ausstellung des Vereins der Berliner Künstler.

Officielle und Privat-Anzeigen.

Officielle Mittheilungen über Eisenbahn-Einnahmen im Monat October 1871.

Namen der Bahnen	Betriebslänge in Meilen 1871	Betriebslänge in Meilen 1870	Befördert wurden: Personen 1871	Personen 1870	Centner Güter 1871	Centner Güter 1870	Einnahmen aus dem Personen-Verkehr	Einnahmen aus dem Güter-Verkehr	Einnahmen in Summa incl. Extraordinaria	Differenz gegen denselben Monat im Vorjahre	Einnahmen bis ultimo October	Differenz gegen das Vorjahr
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben.												
Bebra-Hanauer Eisenbahn	19,5	19,5	59830	54583	452127	344918	47153	50800	101233	+11451	1108350	+248626
a. Berg.-Märkische u. Hess. Nordb.	100,54	97,06	—	—	—	—	239100	770547	1071197	+192464	9603986	+1285649
b. Ruhr-Siegbahn	14,39	14,39	—	—	—	—	13800	123721	145571	+26959	1417361	+68785
Berlin-Anhaltische E.	49,14	49,14	—	—	—	—	138600	223900	368500	+3428	3674950	+373677
Berlin-Görlitzer E.	27,6	27,6	—	—	—	—	28010	60942	96010	+7491	949556	+134485
Berlin-Hamburger E.	39,7	39,7	—	—	—	—	85690	281728	387891	+44705	3493964	+107759
Berlin-Potsdam-Magdburger E.	19,54	19,54	—	—	—	—	107423	172904	280327	+35117	2816976	+346308
a. Berlin-Stettin-Stargard	29,7	29,7	—	—	—	—	79288	153591	235352	+45961	—	+359933
b. Stargard-Cöslin-Colberg	22,9	22,9	—	—	—	—	22270	26254	48977	+7092	—	+87951
c. Zweigbahn Cöslin-Danzig[1]	26,31	8,9	—	—	—	—	16889	9977	27380	+2722	—	—
d. Vorpommersche Zweigbahnen	31,4	31,4	—	—	—	—	32078	28900	61561	+6461	—	+69924
a. Breslau-Schweidnitz-Freiburger E.	22,89	22,89	104328	—	—	—	39807	96243	153383	+21418	—	+206720
b. Liegnitz-Glogau[2]	16,6	2,9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cottbus-Grossenhain[3]	10,60	10,60	15338	9128	213411	74382	4281	11664	15945	7533	123772	71574
Halle-Sorau-Gubener E.[4]	5,03	—	—	—	—	—	2685	3552	7320	—	14622	—
Hannoversche Staatsbahn	111,1	109,4	—	—	—	—	282065	583766	927751	+18198	8706820	+1397830
a. Holsteinische excl. Elmsh.-Glückst.	32,4	32,4	130482	120414	964873	786131	55253	85885	141138	+22565	1241548	+84927
b. Glückstadt-Elmshorn	4,5	4,5	13675	15458	146855	103007	3746	4753	8499	+887	109291	+41142
c. Schleswigsche E.	30,9	30,9	45273	41327	340827	307514	22053	39735	61788	+4004	512757	—8705
Homburger E.	2,41	2,41	64587	51248	65027	43505	13266	1914	15180	+3152	159421	+48106
a. Köln-Mindener Hauptbahn[4]	48,72 (a. u. b.)	48,72 (a. u. b.)	—	—	—	—	140239	534370	730822	+37879	7260121	+312798
b. Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn			—	—	—	—	15315	44021	64752	+1265	608283	+96188
c. Köln-Giessen und Rheinbrücken	24,31	24,31	—	—	—	—	29367	177274	224933	+32278	1981681	+289723
d. Zusammen	73,03	73,03	—	—	—	—	184921	775665	1020507	+71422	9850085	+698709
e. Venlo-Hamburger Bahn	15,60	8,94	—	—	—	—	14004	24110	39733	—	215908	—
Leipzig-Dresden	29,35	29,35	—	—	—	—	101672	220504	322176	+28515	3016586	+500078
a. Lübeck-Büchen	6,3	6,3	14874	11451	284211	204661	5026	15423	80840 (a. u. b.)	+17395 (a. u. b.)	646767 (a. u. b.)	+133114 (a. u. b.)
b. Lübeck-Hamburg	8,45	8,3	33062	25763	437288	321159	15634	39557				
Märkisch-Posener E.[6]	36,2	36,2	—	—	—	—	23077	22749	52964	+21040	403778	+53782
a. Magdeburg-Leipzig	22,682	22,682	—	—	—	—	61402	191255	252657	+34993	2269517	+306044
b. Halle-Casseler Zweigbahn	22,25	22,25	—	—	—	—	28789	68016	96805	—7873	1056701	+94839
Magdeb.-Halberstädter E.: a. Strecke Magdeburg-Thale, Cöthen-Vienenburg nebst Zweigbahnen u. Magdeburg-Wittenberge	44,0	44,0	210444	195585	3760526	3695584	67819	184433	252252	+19639	2372563	+209552
b. Berlin-Gardelegen u. Stendal-Salzwedel[7]	25,9	7,6	36809	8684	206009	18074	13313	18557	31870	+27571	173063	+140229
c. Aschersleben-Cönnern[8]	3,8	—	4112	—	68518	—	566	1419	1985	—	1985	—
Vormalige Mecklenburgische Eisenb.	19,27	19,27	—	—	—	—	26389	21891	48280	+5441	462096	+ca. 5300
Nassauische E.	27,58	27,58	136856	112575	2115674	1310435	30593	80529	120148	+33190	1174934	+163807
Niederländische Rheinbahn	28	28	155829	143625	1382363	1491458	107518	117555	225073	+10603	1436258[9]	+105207
Niederschlesische Zweigb.	9,5	9,5	18787	35897	354840	293237	7092	16144	23236	—8421	308166	+6055
Nordhausen-Erfurter E.	10,2	10,2	—	—	—	—	6290	10131	16421	+2671	139488	+25210
a. Oberschlesische Hauptbahn[10]	64,63	64,63	—	—	—	—	86044	522388	685453	+44894	6520290	+452160
b. „ Zweigbahn	12	12	—	—	—	—	—	15627	16098	+12	151268	+17614
c. Breslau-Posen-Glogau	27,84	27,84	—	—	—	—	35596	116035	166870	+16228	1477314	+131927
d. Stargard-Posen	22,63	22,63	—	—	—	—	24371	74778	108328	+16664	874192	+61507
Ostpreussische Südbahn	30,22	30,22	46559	40784	417170	397245	18178	33942	54142	+734	535060	+40561
Preussische Ostbahn	134,59	121,05	—	—	—	—	288295	420909	739109	+72966	7201902	—484533
Rechte Oderufer-E.	40,67	39,5	—	—	—	—	26750	108210	144960	+56000	—	+417780
Rheinische E.	101,83	80,62	540650	600078	8375900	6452071	292000	530550	822550	+52634	8507300	+1945622
a. Rhein-Nahe-Eisenbahn	16,15	16,15	—	—	—	—	61700	86499	152439	—38984	1256611	+195988
b. Saarbrücker E.	21,93	19,55	—	—	—	—	49300	142908	207672	+14435	1724827	+99100
Thüringische Eisenb.: a. Stammb., Leipzig-Corbethaer u. Weissenfels-Geraer Zweigb.	37,256	37,256	—	—	—	—						
b. Dietendorf-Arnstädter Zwgb.	1,345	1,345	—	—	—	—						
c. Gotha-Leinefelder Zweigb.[11]	8,91	8,91	—	—	—	—						
Tilsit-Insterburger E.	7,1	7,1	8973	8388	64769	43302	3814	3265	7779	+1208	81255	+7514
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Rhein. W. angegeben.												
Bayerische Ostbahnen	81,4	81,4										
Bayerische Staatsbahnen	254,5	241,5										
Frankfurt-Hanauer E.	5,46	5,46	63923	50041	718076	594351	37081	66713	107144	+17851	847882	+124897
Hess. Ludwigsb.: a. Alte Strecke (nicht garantirte Linien)	33,98	33,98	297570	339782	2087713	1470553	227303	265101	496452	+20086	4442605	+832371
b. Neue Strecken (garantirte Linien)	12,44	7,84	72753	29669	424899	38515	15235	25578	41038	+34097	263940	+209367
Ludwigsbahn (Nürnberg-Fürth)	0,8	0,8	123449	107167	17150	16540	13790	429	14219	+1863	95315	+9397
Oberhessische Eisenb.	23,47	12,72	—	—	—	—	—	—	32087	—	275624	—
Pfälzische Eisenbahnen	—	—	282805	262207	3899322	2952659	131350	322812	454162	—31621	4811034	+865776
Taunusbahn	—	—	111972	101814	356455	301878	54710	25253	80453	+7595	839759	+143194
Werrabahn	22,8	22,88	—	—	—	—	32647	105748	138395	+20008	1159589	+193312
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Rubeln angegeben.												
Warschau-Wien	46 3/7	46 3/7	93819	78123	4709338	3644034	85949	177034	280289	+25390	2784083	+276362
Warschau-Bromberg	19 6/7	19 6/7	27619	24366	1673441	1110619	17871	41769	71718	+2279	685617	+34533
Riga-Dünaburg	34,56	34,56	—	—	—	—	31686	117018	148958	—61371	1900159	+241583
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Francs angegeben.												
Schweizer Centralbahn	238 kil	238 kil	217000	185854	1300000	1037034	370000	492000	862000	+160000	—	—
Lüttich-Mastrichter Bahn	30 „	30 „	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Anmerkungen zur vorhergehenden Tabelle.

[1] Stolp-Zoppot ($15_{,9}$ M.) am 1. September 1870 eröffnet.
[2] Lüben-Glogau ($4_{,10}$ M.) am 9. Januar 1871, Glogau-Rothenburg ($8_{,9}$ M.) am 1. October 1871 eröffnet.
[3] Eröffnet am 21. April 1870.
[4] Cottbus-Guben ($5_{,03}$ M.) am 1. September eröffnet.
[5] Münster-Osnabrück ($6_{,66}$ M.) wurde am 1. September 1871 eröffnet.
[6] Eröffnet am 21. Juni 1870.
[7] Eröffnet Stendal-Salzwedel ($7_{,6}$ M.) am 15. März 1870, Spandau-Gardelegen ($16_{,56}$ M.) am 1. Februar 1871 und Berlin-Spandau ($1{,}73$ M.) am 15. Juli 1871.
[8] Eröffnet am 15. October 1871.
[9] Vom 1. Mai 1871 bis ult. October 1871.
[10] Incl. Wilhelms- und Neisse-Brieger Bahn, jedoch excl. der am 1. October 1871 eröffneten Strecke Breslau-Strehlen ($4_{,9}$ M.).
[11] Gotha-Mühlhausen ($5_{,30}$ M.) am 11. April 1870, Mühlhausen-Leinefelde ($3_{,91}$ M.) am 3. October 1870 eröffnet.

Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn Verwaltungen. — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 48.

Das Hauptblatt erscheint jeden Freitag; Montags u. Mittwochs je 1 Beilage.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Potsgebietes.

Commissionär: Adolph Refelshöfer in Leipzig, an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

1871.

Inserate werden à 1½ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1900 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

Organ des Vereins.

Elfter Jahrgang.

Leipzig, den 1. December 1871. (Schluss der Nummer: 30. November, Vormittags 8 Uhr.)

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die von der Berliner General-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (August 1871) genehmigten neuen „technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebs-Einrichtungen der Eisenbahnen" haben wir, um den vielfachen Nachfragen nach denselben zu entsprechen, vervielfältigen lassen.

Die zum Vereine gehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihren Bedarf an Exemplaren der unterzeichneten Direction gefälligst mittheilen, wonächst die Zusendung kostenfrei erfolgen wird.

Um den ausserhalb des Vereins Stehenden die „technischen Vereinbarungen" zugänglich zu machen, sind Einleitungen getroffen, um die weiteste Verbreitung der „Vereinbarungen" durch den Buchhandel herbeizuführen. — Berlin, den 20. November 1871.

Nach der Mittheilung des Verwaltungsraths der Ostpreussischen Südbahn-Gesellschaft ist die $2_{,10}$ Meilen lange Strecke von **Lyck** nach **Prostken** (ohne Zwischenstation) am **1. November d. J.** für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden. — Berlin, den 21. November 1871.

Nach der Mittheilung der General-Direction der Oesterreichischen Südbahn-Gesellschaft ist die $27_{,78}$ Oesterr. Meilen lange Bahnstrecke **Villach-Franzensfeste**, durch welche die Linie Wien-Triest mit der Tiroler Linie Kufstein-Innsbruck-Trient u. s. w. verbunden wird, mit den Stationen

Villach, Gummern, Paternion-Feistritz, Rothenthurn, Spittal a. d. Drau, Sachsenburg, Kleblach-Lind, Greifenburg, Dellach, Ober-Drauburg, Nicolsdorf, Dölsach, **Lienz**, Thal, Abfaltersbach, Sillian, Innichen, Toblach, Niederdorf, Welsberg, Olang, **Bruneck**, Ehrenburg, Vintl, Mühlbach und Franzensfeste

am **20. November d. J.** für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden. — Berlin, den 22. November 1871.

Nach der Mittheilung der Verwaltung der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn ist die bisherige Personen-Station **Predmeritz** (nördlich Königgrätz) am **1. November d. J.** auch für den Güterverkehr eröffnet worden. — Berlin, den 22. November 1871.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Berliner Briefe.

Berlin, 26. November 1871. (Vom Berliner Actienmarkt. Aus dem Reichstag: Das Münzgesetz. Petition über Metermaass. Gesetzentwurf, betreff. Einführung des Abschnitts 7 der Reichsverfassung in Elsass-Lothringen. Aus dem Preuss. Handelsministerium: Erlasse, betreffend Bahnpolizei-Reglement, technische Vereinbarungen. Feststellung eines Deutschen Normaltransportwagens. Wagenmangel. Kohlenzüge der Bergisch-Märk. Eisenbahn. Rheinische Eisenbahn. Zütphen-Bocholt. Münster-Enschede. Lenne-Lahnbahn und Warburg-Holzminden. Berlin-Görlitzer Bahnbauten. Pommersche

Centralb. Cottbus-Falkenberg. Berlin-Lehrte. Hannover-Altenbeken. Berliner Verbindungsbahn.)

Während in der zweiten Hälfte der abgelaufenen Woche die Stimmung der Börse wegen der (inzwischen erfolgten) Ultimo-Regulirung matt war, und namentlich auch auf dem Eisenbahn-Actienmarkt die Verkaufs- und Realisationslust so vollständig überwog, dass fast alle Course wichen, hatte sich am Schluss der Woche (Sonnabend) die Börse wieder so weit gekräftigt, dass sie bereits mit der December-Hausse den Anfang machen konnte. Auf dem Eisenbahn-Actienmarkt war in Folge dessen bei steigenden Coursen heute eine rege Kauflust vorherrschend. Die schweren Actien gewannen wieder Festigkeit, auch die Stammactien waren fester. Sehr fest waren Franzosen und Lombarden, desgleichen Italiener. Potsdamer, und zwar junge sowohl wie alte, waren in grösserem Verkehr und schlossen gefragt, ferner gingen Köln-Mindener sehr viel zu steigendem Cours um, ebenso Mainzer, Bergisch-Märkische, Oberschlesische, Thüringer, Magdeburg-Halberstädter, Warschau-Wiener und Russische Eisenbahn-Actien. Von den leichten Papieren, die ebenfalls sehr fest und belebt waren, zeichneten sich Aachen-Mastrichter durch grössere Umsätze aus, am meisten aber Schweizer Westbahn-Actien.

Der Reichstag, dessen Session demnächst geschlossen werden wird, hat die grosse Aufgabe ein vorläufiges Münzreformgesetz mit der Reichsregierung zu vereinbaren, welches Deutschland zur Goldwährung hinüberführt, ein einheitliches Münzsystem anbahnt und die bequeme Zehn- und Hunderttheilung innerhalb desselben in Aussicht stellt, glücklich gelöst. Die Vorlage eines definitiven Münzgesetzes wird voraussichtlich dem nächsten Reichstag gemacht und die so lang ersehnte Münzreform damit zu einem vorläufigen Abschluss gebracht werden. Ob die Regelung des Bankwesens und des Staatspapiergeldes auch so rasch erfolgen kann, ist nach den Aeusserungen des Staatsministers Dellbrück bei der Debattte über das Münzgesetz in zweiter Lesung kaum anzunehmen.

Nicht ohne Interesse wird in Eisenbahnkreisen auch davon Kenntniss genommen werden, dass der Reichstag in den letzten Tagen eine Petition um Abschaffung der eben erst eingeführten Meter-Meile, wonach also das Meter resp. Kilometer allein unser Längenmaass bleiben soll, an den Bundesrath mit willfahrendem Antrag abgegeben hat.

Von Seiten des Reichskanzleramts ist dem Bundesrathe der Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Einführung des das Eisenbahnwesen betreffenden Abschnitts 7 der Reichsverfassung in Elsass-Lothringen, nebst Motiven zur Beschlussnahme vorgelegt worden. In den letzteren wird davon ausgegangen, dass die in Elsass-Lothringen befindlichen Eisenbahnen mit wichtigen Eisenbahnstrecken in der Rheinprovinz, in der Pfalz und in Baden in unmittelbarer Verbindung stehen und für diese insofern von massgebender Bedeutung sind, als sie an der äussersten westlichen Grenze des Reiches für manche Verkehrsrichtung die Ausgangs- und Schlussstrecke bilden. Im Interesse des Deutschen Eisenbahnverkehrs bedarf daher die Einrichtung und Verwaltung der Elsass-Lothringischen Bahnen der Uebereinstimmung mit den übrigen Bahnen des Deutschen Reiches und des engsten Anschlusses an dieselben. Um dieses nach einer Richtung hin zu erreichen, ist bereits die Ausdehnung der Wirksamkeit des Bahnpolizei-Reglements und der Betriebsreglements beim Bundesrathe beantragt worden. Um aber auch für die in Aussicht genommene Herstellung neuer Eisenbahnlinien die nothwendige Einwirkung zu sichern, sowie um die gegenseitigen Beziehungen zwischen den Elsass-Lothringischen und den übrigen, besonders den benachbarten Eisenbahnen des Reiches einheitlich regeln zu können, ist die Einführung des betreffenden Abschnitts der Reichsverfassung erforderlich. Ein Bedenken, heisst es am Schlusse der Motive, steht der Einführung um so weniger entgegen, als fast sämmtliche im Betrieb befindlichen Eisenbahnen des Landes unter der unmittelbaren Verwaltung des Reiches stehen.

Wie aus dem Reichskanzleramt, so auch sind aus unserm Handelsministerium bemerkenswerthe Beschlüsse zu berichten.

Der Handelsminister hat die Königlichen Eisenbahndirectionen aufgefordert, innerhalb vier Wochen zu berichten, ob das Bahn-Polizeireglement nunmehr in allen Beziehungen auf der betreffenden Bahn zur Durchführung gelangt, oder bezüglich welcher Bestimmungen dies noch nicht möglich gewesen ist. Im letzeren Falle ist dabei anzugeben, bis wann die noch erforderlichen Einrichtungen vollendet sein werden.

In einem Circular-Erlass an die Königl. Eisenbahn-Directionen und Commissariate vom 17. November hat der Handelsminister sich mit der Anwendung der technischen Vereinbarungen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen über den Bau und die Betriebs-Einrichtungen der Eisenbahnen, wie sie in der im Juni d. J. zu Hamburg abgehaltenen 5. Techniker-Versammlung beschlossen worden sind, insoweit einverstanden erklärt, als die von der Bundes- und von der Staats-Regierung erlassenen Anordnungen dem nicht entgegenstehen. Jedoch legt der Minister darauf Gewicht, für die Folge nicht nur von den Beschlüssen der Techniker-Versammlungen des Vereins, sondern auch von den zur Berathung kommenden Fragen und deren Motiven rechtzeitig Mittheilung zu erhalten, um für den Fall, dass es ihm erforderlich und wünschenswerth erscheinen sollte, sich bei der Berathung der Fragen durch einen Commissarius vertreten lassen zu können. Aus diesem Grunde sind die Directionen und Commissariate angewiesen worden, rechtzeitig vor dem jedesmaligen Zusammentritt der Techniker-Versammlung des Vereins ausführlichen Bericht über die zur Berathung kommenden Fragen zu erstatten. Ueber die Beschlüsse der Techniker-Versammlung haben wir seiner Zeit ausführlich berichtet, sie umfassen das ganze Gebiet der Anlage von Bahnen vom ersten Spatenstich bis zur Eröffnung des Betriebs und beziehen sich ferner sowohl auf die Beamten und Arbeiter, wie auf die Locomotiv- und Wagenparks und die damit zusammenhängenden Verhältnisse, so dass der gesammte Deutsche Eisenbahn-Betrieb dadurch einheitlichen Normen und Regeln unterworfen wird.

Im Handels-Ministerium haben in den letzten Tagen Conferenzen stattgefunden, an denen Staats-Eisenbahn-Techniker und die General-Directoren Fr. Waltz von der Actiengesellschaft für Fabrikation von Eisenbahnbedarf, Clemens Reiffert der Frankfurter Waggon-Fabrik, A. Samman von der Görlitzer Waggon-Fabrik, Grund von der Breslauer Waggon-Fabrik und Wöhler von der Norddeutschen Waggon-Fabrik in Berlin theilnahmen. Den Vorsitz führte der Geh. Baurath Schwedler und der Zweck der Conferenz bezog sich auf Vereinbarung einheitlicher Bestimmungen über den künftigen Bau von Eisenbahn-Transportwagen. Wie die „Post" sagt hat die Conferenz zur Feststellung eines Deutschen Normaltransportwagens geführt, welcher auf allen Eisenbahnen demnächst eingeführt werden soll. Man hofft durch diese Einrichtung der vielfach besprochenen Wagennoth ein Ende zu machen, indem es dadurch möglich wird, für den Eisenbahn-Transportwagenbau die Massenproduction durchzuführen, insofern als man im Stande ist, die einzelnen Theile der Wagen, wie Achsen, Räder, Federn, Façoneisen etc. in grossen Mengen herzustellen. (Man vgl. die im Eisenbahnverein gemachten Vorschläge zur Feststellung eines Normalwagens S. 908.)

Sind auch, wie wir in voriger Nummer (S. 983) hervorgehoben haben, die October-Eisenbahn-Einnahmen in ihrer Totalität befriedigend, so stehen doch den erzielten Mehreinnahmen für die Mehrzahl der Linien Ausfälle im vorigen Jahre, besonders im Güterverkehr gegenüber. Es liegt somit, das ist unzweifelhaft, keine ausserordentliche Verkehrs-Entwickelung vor; und doch musste man gegenüber den mit ungewöhnlicher Stärke auftretenden Klagen über den Mangel an Betriebsmitteln eine solche voraussetzen. Derselbe kann, da nicht anzunehmen steht, dass der Betriebsdienst dermalen weniger genügend als sonst organisirt wäre, nur darin gefunden werden, dass in Folge der übermässigen Benutzung des Wagenparks während des Krieges eine grössere Zahl von Wagen hat ausrangirt werden müssen, welche nur zum Theil erst wieder ersetzt werden konnten. Es kann hieraus unmöglich ein Vorwurf gegen die Eisenbahn-Verwaltungen gemacht werden, weil die vorhandenen Eisenbahnbetriebs-Fabriken, trotz der Anspannung aller Kräfte, den augenblicklich bestehenden Bedarf nicht befriedigen und also auch keinen genügenden Ersatz für die Zurückstellung älterer Wagen u. s. w. bieten können.

Besonders stark traten die Klagen über den Mangel an Betriebsmittel im Bergisch-Märkischen Gebiet hinsichtlich des Kohlentransports auf. Die Kgl. Direction der Bergisch-Märkischen Eisenbahn will zur Abhülfe dieser Beschwerden mehrere Kohlenzüge des jetzigen Fahrplans den Zechen und Kohlenkonsumenten in der Weise zur Disposition stellen, dass eine regelmässige tägliche Zufuhr von einzelnen Zechengruppen nach bestimmten Empfangsstationen stattfindet. Derartige Züge werden zunächst von den Zechen bei Langendreer und Barop nach der Ruhr-Sieg-Bahn abgelassen werden; desgl. von demselben Kohlenrevier nach Hamm, Soest, Elberfeld; ferner von Dahlhausen, Steele, Ueberruhr und Kupferdreh nach Gladbach bis Wickrath, resp. bis Solingen und Mülheim a. Rh. Der Zweck dieser Einrichtung, der gesicherte Absatz resp. Bezug der Kohlen einerseits, sowie die rasche Circulation der Wagen andererseits, wird nur dadurch erreicht, dass Versender und Empfänger sich zu möglichst kurzer Be- und Entladung eventuell auch in der Nachtzeit verpflichten. Das Bezugsverhältniss muss mindestens 4 Wochen andauern und ein entsprechendes Quantum umfassen.—Schon im vorigen Jahre ist auf der Bergisch-Märkischen Eisenbahn mit derartigen Zügen, — z. B. von Barop nach Siegen auf einer Strecke von ca. 16 Meilen Länge—, mit täglichen Extrazügen von ca. 80 Ladung à 100 Ctr. mit Ausnutzung des Parks von 40 Wagen binnen 24 Stunden gefahren worden. Der Zug ging Abends gegen 8 Uhr beladen von Barop ab, setzte seine Ladungen, die bis Altenhundem glatt durchgefahren wurden, zwischen Altenhundem und Siegen ab, kam dort gegen 2 Uhr Nachts an und fuhr gegen 4 Uhr, also nach 2 Stunden, wieder zurück. die Empfänger hatten sich zur zweistündigen Entladung auch in der Nachtzeit, verpflichtet. Der Zug brachte die entleerten 40 Doppelwagen gegen 3 Uhr Nachmittags wieder zur Zeche bei Barop und fuhr um 8 Uhr Abends wieder von dort nach Siegen. — Auch die neuen Züge, deren die Annonce erwähnt, werden bei der zahlreichen Betheiligung bald ins Leben treten.

Nach Mittheilungen aus dem Rhein.-Westfäl. Industrie-Bezirke vom 22. d. M. hatten sich übrigens die Eisenbahn-Betriebs-Verhältnisse daselbst, wie der Reichs-Anzeiger berichtet, einigermaassen gebessert, obwohl die starken Zufuhren von Osten her — Kartoffeln etc. —

die Bahnhöfe fort und fort übermässig belasteten. An Personal war kein Mangel mehr, wohl aber noch an Locomotiven, indem von den bestellten und zum October fälligen 70 Stück bis zum 15. d. erst 4 Stück zur Ablieferung gebracht waren. Jedoch wollte nunmehr Borsig in Berlin wöchentlich 6 Stück, Hendschel in Cassel wöchentlich 2 Stück abliefern, Hartmann in Chemnitz lieferte dagegen (wohl in Folge des Arbeitcrstrikes) noch gar nicht. Wie der Reichs-Anz. vernimmt, genehmigte inzwischen der Handels-Minister die Einstellung einiger Local-Personenzüge, um für den Güterdienst eine grössere Zahl von Maschinen disponibel zu machen. Aus Veranlassung einer Beschwerde aus Steele über mangelhafte Dispositionen für die Abfuhr der Kohlen hat der Handelsminister den Geheimen Regierungs-Rath Duddenhausen, welchem aus seiner zwölfjährigen Mitgliedschaft in der Elberfelder Eisenbahn-Direction die Verhältnisse genau bekannt sind, an Ort und Stelle gesandt, um die Behauptungen eingehend zu prüfen und für etwa vorhandene Missstände Abhülfe anzuordnen. Die gegenwärtig den Betrieb leitenden technischen Kräfte gehören dem Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Unternehmen schon seit einer langen Reihe von Jahren an. Es ist daher unrichtig, wenn von einigen Seiten die Ursache der gegenwärtigen unbefriedigenden Zustände einem öfteren Personenwechsel zugeschrieben wird. Die vorzüglichen Leistungen dieser Kräfte während des Krieges und beim Aufmarsch der Armee auf der durch Schwierigkeiten vor allen übrigen Linien sich ungünstig auszeichnenden sogenannten Linie B, sind noch in frischer Erinnerung.

Mittelst Allerh. Concessions-Urkunde vom 20. November 1871 ist der Rheinischen Eisenbahn-Gesellschaft der Bau und Betrieb der Eisenbahnen von Wattenscheid nach Dortmund resp. Hörde, von Troisdorf nach Speldorf, von Linn über Crefeld nach Gladbach und von Neuss nach Viersen unter gleichzeitiger Verleihung des Expropriationsrechts gestattet worden.

Die Linie Zütphen-Bocholt, im Anschluss an die im Bau begriffene Bahn Amsterdam-Zütphen, ist in den letzten Tagen vom Holländischen Gouvernement concessionirt worden und steht nun also der Ausbau dieser Linie ausser Frage.

Dem Vernehmen nach lässt die Direction der Berg.-Märkischen Eisenbahn die Ausführbarkeit einer Eisenbahnlinie von Warburg, östlich von der ca. 1 Meile oberhalb Warburg belegenen Station Rimbeck über Peckelsheim, Beverungen an der Weser nach Holzminden untersuchen und ist hierhin die Nachricht der Elberfelder Zeitung, dass eine Verbindungsbahn von der Westfälischen Bahndirection gebaut werde, zu berichtigen.

Die Bergisch-Märkische Eisenbahn hat sich definitiv bereit erklärt, die lange schon projectirte Lenne-Lahn-Bahn (von Altenhundem an der Ruhr-Sieg-Bahn nach Marburg) zur Ausführung zu bringen, sofern der Staat eine Zinsgarantie von $3^1/_2$ Proc. gewährt.

Die Gründung der Münster-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft wird in nächster Zeit voraussichtlich Thatsache sein. Eine nicht geringe Zahl Actien sind bereits gezeichnet und ist auf den 7. December die constituirende General-Versammlung der Gesellschaft nach Burgsteinfurt ausgeschrieben worden, welche über Feststellung der Zeichnung des Grundcapitals und der bewirkten Einzahlung der 10 Proc. auf dasselbe, Genehmigung des Gesellschafts-Statuts und Wahl des Aufsichtsraths beschliessen soll.

Seitens der Verwaltung der Berlin-Görlitzer Bahn wird eine sehr lebhafte Thätigkeit entwickelt, um mit dem Bau der neuen Bahnstrecken, so schnell als möglich vorwärts zu kommen. Die Zweigbahn Weisswasser-Muskau ist bereits abgesteckt, die Linie Görlitz-Zittau und Görlitz-Reichenberg bis zur Landesgrenze werden vermessen und das Baubureau ist bereits in Görlitz errichtet.

Auch an der Pommerschen Centraleisenbahn (Wangerin-Conitz) wird rüstig gearbeitet. Die Erdarbeiten auf den ersten 10 Meilen sind zunächst in Angriff genommen und auf den Bau der Bahn ist zur Zeit bereits nahezu eine Million Thaler verwendet worden; von dem Grundcapital der Geselschaft sind zur Zeit die Stamm-Prioritäts-Actien völlig begeben und von den Stamm-Actien ein bedeutender Theil in den betheiligten Kreisen untergebracht. Von einem Befahren der Bahn mit Materialienzügen von Wangerin bis Dramburg, östlich Falkenburg, wie solche neulich gemeldet wurde, kann jedoch, wie uns aus zuverlässigster Quelle mitgetheilt wird, schon deshalb noch nicht die Rede sein, weil die Entscheidung des Ministeriums über den Ort der Einführung der Bahnlinie in die Hinterpommersche Eisenhahn noch nicht ergangen ist. Gegen den Anschluss der Pommerschen Centralbahn auf Bahnhof Wangerin hat die Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft Einspruch erhoben.

Auf der Halle-Sorauer Bahn wurde die Revision und Abnahme der Strecke Cottbus-Falkenberg durch das Königliche Eisenbahncommissariat am 22. Nov. beendet und findet die Eröffnung derselben am 1. December d. J. statt. Siehe Bekanntmachung mit Fahrplan S. 1015.

Am 1. December findet auch die Betriebseröffnung auf der ganzen Bahnstrecke Berlin-Lehrte auch für den Personenverkehr statt. Nach dem Fahrplan (derselbe findet sich unter den officiellen Bekanntmachungen S. 1016 abgedruckt. Die Red.) werden täglich vier Personenzüge von Berlin nach Stendal und vice versa und drei von Berlin nach Lerthe und umgekehrt befördert.

Dagegen ist die Nachricht (des Hannov. Couriers) nicht begründet, dass die Eröffnung der Strecke Hannover-Hameln der Hannover-Altenbekener Bahn spätestens am 18. December stattfinden soll. Die fragliche Betriebseröffnung soll zwar baldigst statthaben — der Termin derselben lässt sich aber zur Zeit noch nicht bestimmt angeben.

Die neue Berliner Verbindungsbahn, welche für den Transit-Güterverkehr am 17. Juli d. J. in Benutzung genommen worden ist, soll auch für den Personen- und Local-Güter-Verkehr zum 1. Januar k. Js. eröffnet werden.

—r— Elsass-Lothringen. Der Moniteur des Int. Mat. bringt folgende Mittheilungen über die Bahnen von Elsass-Lothringen: Für die Linie Saarburg-Saargemünd ist einer besonderen Gesellschaft — der Gesellschaft der Lothringischen Bahnen—Concession ertheilt; sie ist also nicht an die Preussische Regierung abgetreten wie die Sectionen der Ostbahn. Der Stand der Arbeiten auf dieser Linie lässt deren Inbetriebsetzung in der zweiten Hälfte des Jahres 1872 erwarten.

Die Arbeiten der Linie Bening-Merlebach nach Thionville, zu welcher der Ostbahngesellschaft die Concession ertheilt war, sind noch nicht begonnen. Es ist sogar möglich, dass diese Strecke nicht zur Ausführung kommt, da sie früher einen nur strategischen Werth hatte, der jetzt nicht mehr besteht. Was die Linien von Courcelles über Boulay nach Teterchen, und von Nancy nach Chateâu-Salins et Vic, für welche die Concession an die Gesellschaft der Lothringischen Bahnen ertheilt ist, anlangt kann deren Inbetriebsetzung im Laufe künftigen Jahres erfolgen.

Auf Grund der der genannten Gesellschaft ertheilten Ermächtigung beschäftigt sich dieselbe gegenwärtig mit der Frage der Verlängerung der Linie von Bolchen nach Merzig, und der Linie von Remilly nach Werthelming (?), welche bestimmt ist, eine directe Verbindung zwischen Metz und Strassburg zu bilden.

Wiener Briefe.

♂ Wien, am 28. November. (Vom Eisenbahn-Actienmarkte.) Oesterr. Eisenbahnbauten. Eisenbahnverkehr im Monat October. Beskidbahn. Oesterr. Staatsbahn.)

Da die politischen Vorgänge einen grossen Einfluss auf den Actienmarkt ausüben, so ist es nicht möglich, die Erscheinungen auf diesem ohne Beziehung auf jene zu berühren. Die Wandlung die hier wieder zu Gunsten der Verfassung stattgefunden, hat an der Börse eine frohe Stimmung erzeugt. Ferdinands Nordbahn gewann $1^2/_{10}$%, Ung. Ostbahn 7%, Nordost-, Przemysl-Lupkow, Prag-Dux, Böhmische Nordbahn, Drau-Donau, Linz-Budweis, Fünfkirchen-Barcs, Kaschau-Oderberg, Karl-Ludwig- und Nordwest 1 Fl., Buschtêhrader Lit. B., Franz-Josef und Rudolf 2 Fl. Einen Rückgang von 1 Fl. verzeichnen Alföld-, Böhm. Westbahn, Elisabeth, Pardubitzer und Tranway, während Theissbahn auf Gewinnstrealisirungen um 3 Fl. wichen.

Nunmehr wollen wir uns den andern Vorgängen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens zuwenden.

Von den mit Ende des ersten Semesters im Bau befindlich gewesenen Oesterreichischen Eisenhahnen in der Gesammtlänge von $234,_{5}$ Meilen sind im Laufe des dritten Quartals nachstehende Linien in der Gesammtlänge von $40,_{8}$ Meilen zur Vollendung gelangt und mittlerweile auch dem Verkehr übergeben worden, nämlich: Wiener-Neustadt-Grammat-Neusiedl, eröffnet am 1. September, $4,_{3}$ Meilen; Gmünd-Cercan-Pisely der Kaiser-Franz-Joseph-Bahn, eröffnet am 3. September, $19._{3}$ Meilen; die Hohenstadt-Zöptauer Bahn, eröffnet am 1. October, $3,_{2}$ Meilen; der Flügel Pelsdorf-Hohenelbe der Oesterreichischen Nordwestbahn, eröffnet am 1. October, $0,_{57}$ Meilen; die Dux-Bodenbacher Bahn, eröffnet am 2. October, $6,_{6}$ Meilen; die Strecke Tarnopol-Podwoloeziska der Galizischen Carl-Ludwig-Bahn, eröffnet am 4. October, $6,_{9}$ Meilen. Sieht man ab von den in Angriff genommenen erheblichen Bauten auf der Pilsen-Priesener Bahn ($22,_{2}$ Meilen) und auf der Prag-Duxer Bahn von welcher die Strecken Dux-Sehlan und Oberniez-Brüx ($11,_{2}$) ausgeführt werden, ferner von dem in Bau genommenen Flügel Jägerndorf-Troppau der Mährisch-Schlesischen Centralhahn ($3,_{6}$ M.), so verblieben zu Ende des dritten Quartals in der cisleithanischen Reichshälfte im Ganzen $230,_{8}$ Meilen Eisenbahnen im Baue. Von den mit Ende September 1871 noch im Baue verbliebenen Bahnen ist inzwischen bereits die $9,_{7}$ M. lange Theilstrecke Stockerau-Znaim der Oesterreichischen Nordwestbahn dem Verkekre übergeben worden, ebenso die Südbahnlinie Villach-Franzensfeste, deren Eröffnung am 20. d. M. erfolgte, $27,_{78}$ M Ferner sind gegenwärtig bereits als vollendet anzusehen: die Strecke Zartlesdorf-Summerau der Linz-Budweiser Locomotiv-Bahn, $1,_{9}$ M.; die bereits der Vorrevision unterzogenen Strecken Priesen-Schlackenwerth-Karlsbad (in der Strecke Priesen-Schlackenwerth auch schon dem Frachtverkehre übergeben) $7,_{5}$ M., und Tirschnitz-Franzensbad $0,_{46}$ M, der Buschtêhrader Bahn. Ausserdem steht noch im Laufe dieses Jahres die Bauvollendung und Betriebseröffnung bevor auf den Strecken: Wostromer-Jicin, $2,_{2}$ M., und Trautenau-Freiheit der Oesterreichischen Nordwestbahn, $1,_{2}$ M., Cercan-Pisely-Prag, $5,_{1}$ M., Pilsen-Eger, $13,_{8}$ M., Abtsdorf-Krems, $4,_{2}$ M., und der Prager Verbindungsbahn Kaiser-Franz-Josef-Bahn, $0,_{8}$ M., Komotau-Weipert der Buschtêhrader Bahn, $7,_{7}$ M., endlich Przemysl-Szczawne der ersten Ungarisch-Galizischen Bahn, 16 M. lang.

Für die kräftig fortschreitende Entwicklung des Verkehrs auf den Oesterr.-Ungar. Eisenbahnen gibt auch der October-Ausweis* Zeugniss. Im Vergleiche gegen den gleichen Vorjahrsmonat zeigt sich auf den älteren Bahnen (939,3 Meilen oder gegen October 1870 um 47,4 Meilen mehr) im Personenverkehre bei einer Beförderung von 1 925 923 Personen eine Zunahme von 379 693 Köpfen oder um 24,6 %, im Frachtenverkehr bei 38 325 309 Centner eine solche von 3 848 873 Centner oder um 11,2 %; die Einnahme aus dem Personenverkehr auf denselben Bahnen betrugen im October 1871 3 492 801 Fl., haben sich daher um 501 153 Fl. oder um 16,7 % erhöht, und jene aus dem Frachtenverkehr beliefen sich auf 9 343 123 Fl., haben daher um 520 493 Fl. oder um 5,9 % zugenommen, wonach die Gesammt-Einnahmen dieser Bahnen für den Monat October sich auf 12 835 924 Fl. beziffern und gegen den gleichen Vorjahrsmonat um 1 021 646 Fl. oder um 8,6 % grösser erscheinen. Bei dieser fast gleichen Bahnlänge stellt sich sowohl im Personen- als Frachtenverkehr der Menge nach die Procentziffer grösser heraus, bei den Einnahmen dagegen in beiden Fällen nicht unbeträchtlich geringer, welcher Unterschied der percentuellen Zunahme zwischen Menge und Einnahme und zwar bezüglich des Personenverkehrs sich aus der stärkeren Benützung der vierten Wagenklasse oder aus Truppentransporten erklären lässt, bezüglich des Frachtenverkehrs aber verhältnissmässig grössere Kohlentransporte oder mehrfach eingetretene Tarifermässigungen Ursachen dieses Unterschiedes sein können.

Die Verkehrsergebnisse sämmtlicher Bahnen (1432,7 Meilen oder + um 250,1 Meilen) sind folgende:

	Im October 1871	Jänner bis incl. October 1871	Differenz gegen die 10 Monate des Vorjahres
Personen	2 657 134	22 041 976	+ 5 331 015
Parteigüter . . . . Ztr.	47 377 875	413 982 962	+ 87 325 742
Einnahmen aus dem Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr . . . . Fl.	4 198 988	34 242 848	+ 6 216 068
Frachtenverkehr . . „	10 607 366	92 679 268	+ 16 543 342
Summa . Fl.	14 806 354	126 922 116	+ 22 759 410
wovon auf die jungen Bahnen (493,4 Meilen oder + um 202,7 Meilen) entfallen:			
Personen	731 211	5 476 433	+ 2 886 666
Parteigüter . . . . Ztr.	9 052 566	70 489 442	+ 37 449 745
Einnahmen aus dem Personen-, Gepäcks- und Eilgutverkehr . . . . Fl.	706 187	5 278 806	+ 2 536 296
Frachtenverkehr . . „	1 264 243	9 836 603	+ 5 432 935
Summa . Fl.	1 970 430	15 115 409	+ 7 969 231

In der Regel häufen sich die Massentransporte im Monate October am meisten und mit diesem Monate hatten die Transport-Verwaltungen die kritischeste Zeit gewöhnlich auch überstanden; wiewohl auch im heurigen October die Frachtgüter im Allgemeinen eine bisher noch nicht vorgekommene Masse erreichten, so haben wir dennoch Grund zu zweifeln, dass die Transport-Verwaltungen ihre schwerste Zeit auch heuer schon überstanden hätten, denn erstens zeigt sich im Verkehre schon seit Jänner 1870 aus den Monats-Ausweisen eine fast durchaus steigende Tendenz, was bei der Eröffnung von 212 M. im Jahre 1870 allein, welche sich ziemlich gleichmässig auf beide Reichshälften vertheilen, erklärlich erscheint; im Jahre 1871 aber sind seit Jänner bis zum heutigen Tage in Cisleithanien 136,5 Meilen, in Transleithanien 85,6 Meilen, in der ganzen Monarchie daher schon wieder weitere 222,1 Meilen eröffnet worden, deren Frachtenzufluss zu den älteren Bahnen sich um so fühlbarer machen wird, als die Eröffnung des grössten Theils dieser Bahnen in die letzteren Monate dieses Jahres fällt; so sind im Jänner 1871 16,9 Meilen, im Februar 6,2 Meilen, im April 2,7 Meilen, im Mai 4,9 Meilen, im Juni 40,6 Meilen, im Juli 2,4 Meilen, im September 40 Meilen, im October 32,5 Meilen und vom 1. bis 21. November 51,6 Meilen dem Verkehr übergeben worden. Zudem ist der Bau mehrerer anderer Bahnen so weit vorgeschritten, dass deren Eröffnung noch vor Schluss dieses Jahres in Aussicht steht, und das wären nicht weniger als noch 130,9 Meilen, von welchem 61,1 Meilen cisleithanische und 69,8 Meilen transleithanische Bahn betreffen. Danach zu schliessen, dürfte das Jahr 1871 eine Ausnahme machen und der Verkehr im Allgemeinen in den Monaten November und December sich noch intensiver gestalten, als dies im heurigen October der Fall war.

Die durch das Reichsgesetzblatt veröffentlichte Concessionsurkunde vom 22. September 1871 für die Beskidbahn enthält folgende wichtige Bestimmungen:

Die Hauptlinie der Beskidbahn wird von der Galizischen Carl-Ludwigbahn oder von der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn in der Nähe ihres Vereinigungspunktes bei Lemberg abzweigen und über Szczerzec nach Stryi führen und von da über Skole und Tuchla das Opor-Thal verfolgen und oberhalb Oporec in den von den beiderseitigen Regierungen festgestellten Tunnel unter der die Landesgrenze bildenden Beskid-Wasserscheide ausmünden. Die Zweigbahn wird von dem Bahnhofe in Stryi ausgehen, sich Bolechow, Dolina und Kalusz nähern und nördlich von Stanislau auf den linken Bistrzytza-Ufern in die Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn einmünden. In den Bahnhof Stryi wird auch die unterm 5. September 1870 concessionirte Linie Chyrow-Stryi einzumünden haben.

Die Maximalsteigung ist festgesetzt, wie folgt:

zwischen Lemberg und Stryi	7	pro Mille
„ Stryi und der Station Lawoczne	9	„
„ Lawoczne und der Landesgrenze	23	„
„ Stryi und Stanislau	15	„

Als Krümmungshalbmesser sind zulässig:

zwischen Lemberg und Skole	400	Meter
„ Stryi und Stanislau	300	„
„ Skole und der Grenze	250	„

Die Bahn ist eingeleisig zu bauen. Die Staatsverwaltung ist berechtigt, auf die Herstellung des Unterbaues für das zweite Geleise so wie auf dessen Legung in jenen Strecken zwischen Lemberg und der nördlichen Mündung des Beskid-Tunnels in dem Falle zu dringen, wenn der jährliche Rohertrag während zweier auf einander folgenden Jahre die Summe von 140 000 fl. Silber per Meile überschreitet. Unter der Bedingung einer entsprechenden Erhöhung der Staatsgarantie ist jedoch die Regierung jederzeit berechtigt, die Herstellung eines zweiten Geleises vorzuschreiben.

Vom Staate wird die Garantie eines jährlichen Reinertrages mit Inbegriff der Tilgungsquote von 1 280 000 fl. Oest. W. in Silber für die Dauer der Concession zugesichert. Diese Garantie tritt für jede der drei Sectionen: a) Lemberg-Stryi, b) Stryi-Stanislau, c) Stryi-Ungarische Grenze, mit dem Tage der Eröffnung des Betriebes auf jeder einzelnen Strecke, jedoch bezüglich der Strecke ad c nicht in einem früheren Zeitpunkte in Wirksamkeit, als bis auch die Ungarische Anschlussstrecke bis Munkacs dem Verkehre übergeben sein wird.

Den Concessionären wird das Recht eingeräumt, eine Actiengesellschaft zu bilden und zur Aufbringung der erforderlichen Geldmittel auf Ueberbringer oder auf Namen lautende Actien und Obligationen auszugeben. Von den Letzteren darf jedoch nur ein solcher Betrag ausgegeben werden, dass deren Verzinsung höchstens drei Fünftel des garantirten jährlichen Reinerträgnisses erfordert. Die Tilgung der Obligationen hat der Tilgung der Actien vorauszugeben.

Die Eröffnungstermine, vom Datum der Concessions-Urkunde (22. September) an gerechnet, sind folgendermaassen festgesetzt: Lemberg-Stryi längstens 1½ Jahre; Stryi-Stanislau längstens 2½ Jahre; Stryi-Beskid gleichzeitig mit der Ungarischen Strecke Beskid-Munkacs.

Als Haftung für die Erfüllung ihrer Pflichten haben die Concessionäre der Staatsverwaltung eine Caution im Betrage einer Mill. Gulden Oesterr. W. effectiv geleistet und der Staatsverwaltung das Pfandrecht an dieser Caution eingeräumt.

Die Dauer der Concession mit dem im § 9 lit. b des Eisenbahn-concessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Einrichtung neuer Bahnen wird auf neunzig Jahre, vom Tage der Eröffnung der letzten Bahnstrecke gerechnet, festgesetzt.

Die Station Brüsau der Oesterr. Staatsbahn wird künftighin die Doppelbezeichnung Brüsau-Brünnlitz, die Station Topkowitz der nördlichen Staatsbahnlinie die Doppelbezeichnung Topkowitz-Kartitz führen.

Pester Briefe.

Pest, 26. November 1871. (Vom Eisenbahnactienmarkte. Das grosse Eisenbahngeschäft. Gesetzesvorlagen im Abgeordnetenhause. Eisenbahnverkehr im Monat October. In diesem Jahre noch zu eröffnende Linien. Oesterr. Staatsbahn. Ungar. Nordostbahn Generalversammlung. Ungar. Ostbahn.)

Die abgelaufenen zwei Wochen waren dem Geschäfte in Eisenbahnactien insofern wieder günstiger, als grössere Käufe auf Wiener Rechnung gemacht wurden. Diesem Umstande ist es zuzuschreiben, dass die meisten Bahnwerthe am Course gewannen. Alfölder stiegen von 185 auf 187, Nordostbahn von 163 auf 165, Siebenbürger von 175 auf 176 und Ostbahnactien, welche zumeist begehrt wurden, sogar von 120 auf 127½. Eisenbahn-Anlehen erhält sich constant auf 190½.

Es war vorauszusehen, dass das Project des „grossen Eisenbahngeschäftes", bei seiner bedeutenden Tragweite für die verschiedensten Staats- und Privatinteressen, sofort von der ersten Kunde seiner Existenz an einen Gegenstand des allgemeinsten Interesses bilden werde. Und in der That haben wir nicht blos seinen Einfluss auf die Börsengeschäfte beobachten können, sondern es ergoss sich auch in den Journalen hüben und drüben eine ganze Fluth der mannigfaltigsten und widersprechendsten Ansichten über den Werth und Zweck dieses Projectes, denen allen es anzumerken war, dass sie viel mit dem Geheimnisse, in welches das Project gehüllt blieb, zu kämpfen hatten. Seitdem die „Neue freie Presse" den Schleier gelüftet, und unser Finanzminister nach der einmal begangenen „Indiscretion" keinen Anstand mehr genommen, die Präliminarien des Uebereinkommens der öffentlichen Beurtheilung preiszugeben; dürften wir uns auf einen noch härtern, nun aber auch gehaltvolleren Kampf der Anhänger und Gegner dieses Projectes gefasst machen. Vorläufig muss constatirt werden, dass die Partei der Gegner eine überwiegende ist;

* Siehe die Uebersicht der October-Einnahmen S. 994. Die Red.

allerdings leihen ihr auch die vielen versteckten und offenkundigen Schwächen der Punctationen eine scharfe Waffe und es wäre nicht zu verwundern, wenn das ganze Project schliesslich zu Falle gebracht würde. Jedenfalls dürfte auch das Ministerium den Verlauf der öffentlichen Discussion eine Zeit lang beobachten, bevor es in dieser Angelegenheit einen Schritt weiter thut.

In der Sitzung vom 24. d. Mts. überreichte der Communicationsminister dem Abgeordnetenhause Gesetzentwürfe über die Aenderung eines Punctes der Concessionsurkunde der Drau-Donaubahn (Verlegung der Werkstätte von Dombovár nach Kaposvár), über die Ergänzung des Gömörer Industriebahnnetzes, über die Miskolcz-Diosgyörer und M. Sziget-Szathmárer Industriebahnen, endlich über die Eisenbahnbrücke zwischen Pest-Ofen und über den Bau eines Personenbahnhofes in Pest und hebt namentlich die Dringlichkeit der beiden letzteren Gesetzentwürfe hervor.

Der Eisenbahnverkehr im Monat October weist in allen Zweigen eine bedeutende Zunahme gegen den gleichen Monat des vorigen Jahres auf. Das günstige Betriebsresultat ist wohl zunächst und hauptsächlich der Verkehrsentwickelung im Allgemeinen zuzuschreiben und würde sich noch besser stellen, wenn die neuen Bahnen nicht vielfach noch durch Baumängel behindert und der schlechte Zustand der Zufuhrstrassen im Allgemeinen bei nassem Wetter nicht jede Communication mit den Bahnhöfen unmöglich machen würden.

Ausser der bereits am 20. d. Mts. eröffneten $14_{,7}$ M. langen Strecke Karlsburg-M. Vasárhely der Ostbahn ist für dieses Jahr noch die Eröffnung der Strecke Legenye-Homonna der Ungar.-Galiz. Verbindungsbahn, der Strecke Szathmár-Királyháza der Nordostbahn und der am 23. d. Mts. technisch-polizeilich begangenen, 22½ M. langen Strecke Sillein-Igló der Kaschau-Oderberger Bahn mit Sicherheit zu erwarten. Es ist begreiflich, dass die Handelswelt jede Eröffnung einer neuen Strecke freudig begrüsst und sind ihr besonders Karlsburg-Vasárhely, womit ein bedeutender Vorschritt in das Land Siebenbürgen gewonnen ist, — Szathmár - Királyháza, die Verbindung mit der Theiss für Marmaroser Salz und Holzproducte, — Sillein-Igló als weiteres Glied für die Verbindung mit Oderberg — willkommen. Die Handelswelt fängt an sich auch nach und nach mit der Oesterr. Staatsbahn auszusöhnen; denn es tritt unläugbar in die Augen, dass sich diese (wenn wenn wir auch vorläufig von der Tarifirung absehen wollen), sehr angelegen sein lässt, durch Vermehrung der Betriebsmittel, umfassende Erweiterung der Stationshöfe, Magazine etc. dem Handel und Verkehr jeden möglichen Vorschub zu leisten.

Die Ungar. Nordostbahn wird für den 30. December eine ausserordentliche Generalversammlung einberufen wegen Aufnahme eines vom Staate zu garantirenden Anlehens, welches die Mittel 1) für den Ausbau der eisernen Brücken über die Sturzbäche in der Maramaros, 2) für den Umbau der hölzernen Szamos-Brücke in eine eiserne, definitive Brücke, 3) für den Ausbau des mit der Ungar. Galiz. Verbindungsbahn gemeinsam zu benutzenden Legenye-Mihályi und 4) für den Bau eines Directionsgebäudes in Ofen — bieten soll.

Die Ungar. Ostbahn schreibt die letzte Einzahlung von 60 Francs in Gold auf die Actien aus, welche in der Zeit vom 27. November bis 27. December dieses Jahres in Pest, Wien und Paris erfolgen ann.

tz.— **Erste Siebenbürger Eisenbahn.** (Geschäftsbericht pro 1870). Durch die am 28. August 1870 erfolgte Eröffnung der Zweigbahn Piski - Petrozseny erhöhte sich das Bahnnetz auf $38_{,21}$ Meilen, für welche 35 000 000 fl. (darunter 14 000 000 fl. Actien) verwendet sind.

Die Betriebsmittel bestanden aus 27 Locomotiven mit Tendern, 84 Personen- und 864 Lastwagen. Die Locomotiven legten im Jahre 1870 52016 Meilen zurück.

Im Jahre 1870 wurden befördert: 2359 Personen in der I. Classe, 31 661 in der II. Cl., 63695 in der III. Cl., 182 409 in der IV. Classe, 13 443 Militairs, zusammen 293567 Personen = 114 653 oder $64_{,06}$ Proc. mehr als im Jahre 1869. Durchschnittlich hat jeder Reisende 7½ Meilen durchfahren, es sind pro Person und Meile durchschnittlich $12_{,59}$ Kr. eingekommen und täglich 804 Personen befördert. Ferner kamen in Beförderung: 16 002 Ctr. Gepäck, 8 075 Ctr. Eilgut, sowie an Frachtgütern: I. Classe 370751 Ctr., II. Cl. 177013 Ctr., Wagenladungsclasse I. 656 622 Ctr., Wagenladungsclasse II. 2 499 729 Ctr., Militairgüter 22 981 Ctr., Bauunternehmungsgüter 309¦388 Ctr., zusammen 4 036 484 Ctr., oder nach Abzug der letzteren gegen das Vorjahr mehr 1 260 955 Ctr. = $51_{,61}$ Proc. Ausserdem sind noch 439 229 Ctr. Regiegüter frachtfrei befördert. Jeder Centner Frachtgut hat durchschnittlich $16_{,17}$ Meilen durchfahren und es kommen auf eine Meile Bahnlänge durchschnittlich 126 416 Ctr. Güter.

Die Einnahmen haben betragen: für Personenbeförderung 347 947 fl., für Militair-Transporte 25 349 fl., für Gepäck 12 937 fl., für Eilgut 14 824 fl., für Waaren, Vieh u. s. w. 722 581 fl., aus verschiedenen Quellen 95 641 fl., zusammen 1 219 279 fl. Gegen das Vorjahr haben sich die Einnahmen um 244 460 fl. = $25_{,09}$ Proc. erhöht. Pro Bahnmeile entfällt eine Einnahme von 35 796 fl. Die Betriebs-Auslagen betrugen: für die allgemeine Verwaltung 57 103 fl., für die Bahnerhaltung und Bahnaufsicht 228 160 fl., für den Verkehr und commerciellen Betrieb 209 845 fl., für Zugförderung und Werkstätten 213 152 fl., andere Auslagen 119 714 fl., zusammen 827 974 fl. = 26 377 fl. per Bahnmeile. Gegen das Vorjahr sind 379 223 fl. mehr ausgegeben, weil das Bahngebiet ein grösseres war. Die Ausgaben absorbirten $73_{,69}$ Proc. der Einnahmen.

Der Ueberschuss betrug 391 305 fl. = 9419 fl. pro Bahnmeile. Derselbe wurde zur Verzinsung des Anlage-Capitals verwendet, da er hierzu aber nicht ausreichte, so hat die Staats-Verwaltung den fehlenden Betrag zugeschossen.

Der Pensionsfonds hatte einen Bestand von 81 961 und die Krankencasse von 14 427 fl.

— *tz.* **Kaiserin Elisabethbahn.** (Geschäftsbericht pro 1870). Das Bahngebiet der Kaiserin Elisebethbahn hat sich gegen das Vorjahr insofern verändert, als in Folge des Umbaues eines Theiles der Pferdebahn Linz - Budweis von derselben nur durchschnittlich $10_{,16}$ Meilen im Betriebe waren.

Von dem concessionirten Anlage - Capitale waren 36 251 670 fl. Actien und 47 042 250 fl. Prioritäts - Obligationen im Umlauf. Die Baukosten der Hauptbahn betrugen 73 672 735 fl. und die Kosten für die Lambach-Gmundener und Linz-Budweiser Bahnen 5 527 694 fl.

An Betriebsmitteln waren vorhanden: für die Hauptbahn 126 Locomotiven mit 117 Tendern, 356 Personenwagen mit 11 363 Plätzen, 72 Gepäck- und 2136 Güterwagen mit einer Ladungsfähigkeit von 432 960 Ctrn., 14 Schneepflüge und 7 Draisinen; für die Lambach-Gmundener 14 Tenderlocomotiven, 30 Personen-, 9 Gepäck-, 454 Güterwagen, 2 Schneepflüge und 2 Draisinen; für die Pferdebahn 38 Personen- und 632 Lastwagen.

Im Jahre 1870 wurden Zugsmeilen zurückgelegt: auf der Hauptbahn 371 962 und auf der Lambach-Gemundener 16 459.

Es wurden befördert:

		Hauptbahn	auf der Lambach-Gemundener	Pferdebahn
Personen	Anz.	1 959 377	73 992	16 254
Gepäck	Ctr.	126 692	15 383	220
Eilgut	„	349 929	13 169	98
Gewöhnliches Gut	„	22 065 002	1 781 652	631 468
Regiegüter	„	3 111 741	48 034	178 806
Gegen das Vorjahr sind mehr befördert:				
Personen	Anz.	208 554	9 842	—
Eilgut	Ctr.	34 319	245 489 (Eilgut und Gewöhnliches Gut)	—
Gewöhnliches Gut	„	447 763		—
Die Einnahmen haben betragen:				
für Personen	Fl.	2 684 035	57 129	7 035
„ Gepäck	„	118 402	4 330	77
„ Eilgut	„	299 786	3 786	48
„ gewöhnliche Frachten	„	5 733 588	160 144	178 547
an Miethen, Pächten u. s. w.	„	781 622	241	36 177
zusammen	Fl.	9 617 433	225 630	221 884
pro Bahnmeile	„	186 844	59 533	—
Gegen das Vorjahr haben sich die Einnahmen vermindert um	„	413 503	1 274	—
Ausgegeben wurden:				
für die allgemeine Verwaltung	„	107 015	2 583	3 629
„ „ Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	„	982 660	36 188	50 230
„ den Verkehrs- und comerziellen Dienst	„	1 395 142	64 121	42 810
„ den Zugförderungs- und Werkstättendienst	„	1 270 815	49 521	209 616
zusammen	Fl.	3 755 632	152 413	306 285
pro Bahnmeile	„	71 183	40 215	—

Bei der Hauptbahn haben die Ausgaben $38_{,10}$ Proc. der Einnahme absorbirt — gegen $37_{,95}$ Proc. im Vorjahre.

Das Reinerträgniss betrug: bei der Hauptbahn 5 861 801 Fl. und bei der Lambach-Gmundener Zweigbahn 73 216 Fl. Hiervon sind in Abzug zu bringen: die Steuern, Stempeln etc., welche bei der Hauptbahn 647 365 Fl. und bei der Lambach-Gmundener 3088 Fl. betragen haben, so dass noch 5 284 564 Fl. verbleiben. Bei dem Betriebe der Pferdebahn haben die Ausgaben die Einnahmen um 84 401 Fl. überschritten, ausserdem waren noch 7046 Fl. Steuern, Stempel etc. zu berichtigen; diese Summen von den vorhin erwähnten 5 284 564 Fl. in Abzug gebracht, lassen eine Summe von 5 193 117 Fl. übrig. Die Verzinsung und Amortisation des gesammten Anlage-Capitals erforderte eine Summe von 4 650 502 Fl., alsdann sind 27 131 Fl. zur Dotation des Reservefonds und 25 774 Fl. zur Tantième des Verwaltungsraths überwiesen, von der Restsumme à 489 710 Fl., welcher noch ein Saldo vom Vorjahre im Betrage von 5765 Fl. hinzutritt, sind 474 724 Fl. (2¾ Fl. pro Stück) Superdividende der Actien vertheilt und 20 751 Fl. der nächstjährigen Rechnung überwiesen. Einschliesslich der Zinsen haben die Actien einen Ertrag von $6_{,31}$ Proc. — gegen $8_{,21}$ Proc. im Vorjahre — geliefert.

Die am 20. December 1870 eröffnete Neumarkt - Ried - Braunauer Eisenbahn, bei welcher eigentlich nur die Einleitungen des Verkehrs vorgenommen wurden, hat bis ult. 1870 ein so unbedeutendes Resultat ergeben, dass eine Verkehrs-Nachweisung unterlassen werden konnte.

Der Pensionsfonds hatte einen Bestand von 718 416 Fl. und die Kranken- und Unterstützungscasse von 33 322 Fl.

— *tz.* Königl. Württembergische Staats-Eisenbahnen. (Betriebs-Resultate pro 1869/70). Am 1. Juli 1869 betrug die Länge der im Württembergischen Staatsbetrieb befindlichen Eisenbahnen 105,0 Meilen. Im Rechnungsjahre 1869/70 wurden 34,4 Meilen eröffnet, es waren mithin 139,4 Meilen im Betriebe, von welchen 139,1 Meilen von der Württembergischen Verwaltung gebaut sind. Die durchschnittliche Betriebslänge beträgt 128,7 Meilen; doppelgeleisig waren 20,6 Meilen. Das Anlage-Capital beträgt 149559872 fl., also pro Meile Bahnlänge 1075197 fl. Ausserdem sind zur Erweiterung und Verbesserung der Bahnanlagen und zur Vermehrung der Betriebsmittel bis ult. Juni 1870 zusammen 4435782 fl. verwendet worden.

An Transportmitteln waren vorhanden: 250 Locomotiven und 231 Tender, 514 Personenwagen mit 27958 Sitzplätzen, 8 Gefangenen- und Krankentransportwagen, 40 Bahnpostwagen, 76 Gepäckwagen und 3320 Güterwagen mit einer Gesammt-Tragkraft von 632220 Ctrn. Im Betriebsjahre 1869/70 haben die Locomotiven 730698 Nutzmeilen zurückgelegt und es wurden befördert: 192572 Personen in der I. Classe, 1692239 in der II. Cl., 5205170 in der III. Cl., zus. 7089981 Personen, 242403 Ctr. Reisegepäck, 677646 Ctr. Eilgüter, 36221374 Ctr. Frachtgüter, 406 Equipagen und Fahrzeuge, 409 Pferde, 50666 Hunde, 22375 Stück und 13224 Wagenladungen Vieh. Gegen das Vorjahr sind 892658 Personen = 14,40 Prec. und 4044478 Ctr. Eil- und Frachtgüter = 12,31 Proc. mehr befördert.

Die Einnahmen haben betragen: für Personen-, Gepäck-, Equipagen-, Vieh- und Extrazugs-Taxen 4094560 fl., für Güterfrachten 7922339 fl., an Amersionalvergütigungen für die Postbeförderung 107752 fl., an Erträgen aus Gebäuden und Grundstücken 77385 fl., Zins für die verpachtete Strecke 22207 fl., aus sonstigen Quellen 487474 fl., zusammen 12711717 fl.

Ausgegeben wurden: für die allgemeine Verwaltung 145382 fl., für die Bahnverwaltung 2317575 fl., für die Transport-Verwaltung 3528439 fl., Antheile fremder Bahnverwaltungen an den Transport-Einnahmen vom directen Verkehre 2435038 fl., Zins für die gepachtete Strecke 24241 fl., zusammen 8450675 fl.

Die Reineinnahme beträgt daher 4261042 fl., sie repräsentirt 3,06 Proc. des betreffenden Baucapitals. Weil jedoch bei dem Betriebsfonds eine Erhöhung um 664880 fl. eingetreten ist, so konnten nur 3616161 fl. zur Staatscasse abgeliefert werden.

Werden von der vorstehend aufgeführten Einnahmen und Ausgaben die für Beförderung der Posten, dienstlichen Sendungen etc. verrechneten Summen, die Hinauszahlungen an fremde Bahnen und die Tax- und Rückvergütungen u. s. w. in Abzug gebracht, dann beträgt die eigentliche Betriebs-Einnahme 9848929 fl., die eigentliche Betriebs-Ausgabe 5330244 fl. und der Reinertrag 4518656 fl. Die Betriebs-Ausgaben berechnen sich hierbei auf 54,1 Proc. der Einnahmen (gegen 54,3 Proc. im Vorjahre) und es ist das betr. Anlage-Capital durch den Reinertrag mit 3,25 Proc. (gegen 3,81 Proc. im Vorjahre) verzinst. Ferner haben pro Meile Bahnlänge betragen: die Einnahmen 76526 fl., die Ausgaben 41416 fl. und der Reinertrag 35109 fl. Pro Nutzmeile betrugen: die Einnahmen 13 fl. 29 Kr., die Ausgaben 7 fl. 18 Kr. und der Reinertrag 6 fl. 11 Kr.

Directe Verkehre, Tarif- und Zollwesen.

Der Bundesrath hat beschlossen, dass in Fällen der Verladung der zu einem Frachtbriefe gehörigen Waaren in mehr als einen Wagen, oder wenn einzelne Colli einer Waarenpost zur besseren Ausnutzung des Raumes getrennt von dem übrigen Theil derselben verladen werden, von der besonderen Angabe des Inhalts des betreffenden Wagen, beziehungsweise der Gesammtzahl und des Bruttogewichts der in jedem derselben befindlichen Colli im Ladungsverzeichnisse abgesehen werden kann. Auch kann in solchen Ladungsverzeichnissen, welche eine geringe Zahl von Eintragungen enthalten, von der summarischen Angabe der Zahl und des Bruttogewichts der in jedem einzelnen Wagen befindlichen Waaren, und der Wiederholung der betreffenden Angaben zur Bildung der Hauptsumme in der Weise Abstand genommen werden, dass nur die letzteren in den betreffenden Spalten des Ladungsverzeichnisses anzugeben sind.

Mit dem 15. d. Mts. ist für den Westfälischen Eisenbahn-Verband ein neuer Tarif für den Güterverkehr, sowie für die Beförderung von sonstigen Transportgegenständen unter Aufhebung des seitherigen Tarifs vom 1. April 1868 und der zu demselben erlassenen Nachträge in Kraft getreten, welcher auch Tarif-Sätze für die neu aufgenommenen Stationen der Köln-Mindener Bahnstrecken: Deutz-Giessen, Betzdorf-Siegen sowie Osnabrück-Wanne enthält. Im genannten Tarif sind auch Tarifsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Oldenburg'schen und Westfälischen Bahn aufgenommen, und tritt dadurch der seitherige Tarif für den Westfälisch-Oldenburgischen Verkehr vom 1. September 1869, so wie dessen Nachträge ausser Kraft. Exemplare des neuen Tarifs sind zu 15 Sgr. pro Stück bei den Güterexpeditionen der Westfälischen Bahn zu haben. Dagegen scheidet der directe Güterverkehr zwischen den Stationen der Köln-Mindener Bahn und Stationen der Strecke der Westfälischen Bahn Hamm-Warburg resp. Holzminden (via Hamm) aus dem Westfälischen Verbande aus, und kommt für die Beförderung von Gütern und sonstigen Transportgegenständen zwischen den genannten Stationen ein besonderer Tarif zur Einführung für welchen ausser dem Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Norddeutschlands vom 10. Juni 1870, die für den Rheinisch-Thüringischen Verband zu demselben erlassenen Specialbedingungen, so wie die nach dem Rheinisch-Thüringischen Verbands-Stationen vom 1. Januar 1871 für den Verkehr zwischen den Stationen der der Bergisch-Märkischen und der Westfälischen Bahn bestehende Waaren-Classification und Tarifbestimmungen resp. Transportpreise für Fahrzeuge u. s. w. zur Anwendung kommen.

Zu dem Rheinisch-Thüringisch-Oesterreichischen Eisenbahn Verband-Tarife vom 1. September l. J. ist am 1. November c. ein II. Nachtrag erschienen, welcher 1) eine Berichtigung der Special-Bestimmung zu § 25 des Verband-Tarifes; 2) Frachtsätze für Schwefelkies-Transporte von Grevenbrück und Schwelm nach Aussig und Kralup; 3) neu redigirte Frachtsätze für Schlachtvieh in Wagenladungen enthält.

Vom 20. d. M. ab findet der im Schlesisch-Sächsisch-Thüringischen Verband-Tarif (I. Theil Seite 97) aufgeführte Tarif für Niederschlesische Steinkohlen nach Stationen der Sächsischen Staats- und Leipzig-Dresdener Eisenbahn auch auf Braunkohlen und Cokes-Transporte, jedoch nur unter Berechnung der vollen Tragkraft der verwendeten Wagen, Anwendung.

Vom 15. d. M. ab wird im Localverkehr der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn der Artikel „Mineralweiss" (schwefelsaures Kalk-Erde-Hydrat) zur ermässigten Classe A tarifirt.

Vom 21. November c. ab werden im Bereiche der Berlin-Hamburger Bahn Reisegepäck und Güter, auch ohne Lösung von Fahrbillets unter den Bedingungen der §§ 24 bis 32 des Bundes-Betriebs-Reglements und unter Erhebung der Gepäckfracht von dem ganzen Gewicht auf Gepäckscheine expedirt werden. Als Minimalbetrag wird die Fracht für 50 Pfund erhoben. Die Expedirung erfolgt zu allen Zügen, mit denen Personen- und Gepäckbeförderung stattfindet.

Vom 1. Januar 1872 ab gelten für den Retourbilletverkehr auf der Westfälischen Eisenbahn die in Beilage 2 zu No. 46, Seite 968, veröffentlichten Bestimmungen.

Die Verwaltungen der (Russischen) Riga-Dünaburger, Dünaburg-Witebsker, Königlichen Preussischen Ostbahn, Königlich Niederschlesisch-Märkischen, Süddnorddeutschen Verbindungsbahn, Oesterreichischen Nordwestbahn und Ostpreussischen Südbahn haben sich geeinigt, einen directen Güterverkehr zwischen ihren Hauptstationen in Ausführung zu bringen und zwar gilt für die obengenannten Oesterreichischen Bahnen der directe Verkehr nur für Flachssendungen von den Stationen Königshain, Parschnitz, Trautenau, Böhm.-Skalitz, Josephstadt, Königinhof, Mastig, Eichenbrod, Turnau, Pardubitz, Pilnikau, Arnau, Pelsdorf, Hohenelbe und Starkenbach nach den Stationen Petersburg, Pskow, Ostrow, Dünaburg, Wilna, Kowno, Grodno, Bialystock, Riga, Polotzk und Witebsk; für den Verbandverkehr wurden ermässigte Tarife und Erleichterungen in der Versendung vereinbart.

Zum Zwecke der Combinirung und Vereinfachung der Zoll-Manipulation in Laibach wurde zwischen den Bahnverwaltungen der Südbahn-Gesellschaft und der Kronprinz Rudolf-Bahn die von den k. k. Handels- und Finanzministerien genehmigte Vereinbarung getroffen, dass vom 15. November 1871 an die Auf- und Abgabs-Manipulation von Gütern, welche entweder vor ihrem Austritte aus Oesterreich über die Kronprinz Rudolf-Bahn-Linie Laibach-Tarvis einer Verzollung in Laibach zu unterziehen, — oder welche nach ihrem Eintritte über diese Bahnlinie in Laibach zur Zollamtshandlung zu stellen sind, ausschliesslich am Südbahnhofe daselbst vorgenommen wird, woselbst die Güter durch die Aufgeber bezw. Empfänger nach Vorschrift des a. h. sanctionirten Betriebs-Reglements (§ 35) der zollämtlichen Behandlung zu unterziehen sind. — Für die Besorgung der Auf- resp. Abgabs-Manipulation wird die Manipulations-Gebühr von 1 kr. per Z.-Ctr., demnach im Ganzen eine Gebühr von 2 kr. per Z.-Ctr. berechnet, wobei Bruchtheile unter einem Centner auf volle Centner abgerundet werden. Andere als Zollgüter mit der Bestimmung nach einer Station der Linie Laibach-Tarvis werden nach wie vor in der Station Laibach (Rudolf-Bahn) zur Aufgabe, und von Stationen der Linie Laibach-Tarvis kommende zollfreie Sendungen für Laibach nach wie vor in der Station Laibach (Rudolfbahn) zur Abgabe, resp. Ablieferung an die Partei gelangen.

Die Wirksamkeit des I. Nachtrages zu den Tarifen der Oesterr. Nordwestbahn und der Süddnorddeutschen Verbindungsbahn für mineralische Kohle (Stein- und Braunkohle), Briquets und Coaks in Wagenladungen hat begonnen.

Am 1. December c. tritt auf der Kaschau-Oderberger Eisenbahn ein vollständig umgearbeiteter allgemeiner Tarif in Buchform, sowie Special-Tarife No. 1 bis 4 in Kraft. Siehe die Bekanntmachung in No. 47 S. 989.

Mit 15. November l. J. sind auf der Ungar. Ostbahn neue Tarife für den Personen-, Gepäcks-, Eilgut- und Frachten-Verkehr, in Buchform, in Kraft getreten, wodurch die bisherigen allgemeinen und Special-Tarife in Placatform, sowie die erweiterte Frachtgüter-Classification ausser Wirksamkeit gesetzt worden. Die neuen Tarife können bei der General-Direction in Pest, sowie bei den Stationen zum Preise von 50 kr. per Stück bezogen werden.

An demselben Tage ist ein neuer Special-Tarif für Getreide etc. im Verkehre von Brünn, Olmütz, Wien, dann Stationen der südöstlichen- und Wien-Neu-Szönyer Linie der Oesterr. Staatsbahn und der Theissbahn nach Bremerhafen, Geestemünde, Bremen und Harburg mit theilweise ermässigten Sätzen in Kraft getreten.

Am 1. December 1871 beginnt im Norddeutsch-Galizischen Verband-Güter-Verkehr die Wirksamkeit eines neuen Specialtarifes für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten und Oelsaaten, sowie für Malz, Malzkeime und Mehl bei Auflieferung von mindestens 100 Ctr. auf einen Frachtbrief von Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Galizischen Carl-Ludwig-Bahn und Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft nach den Stationen Görlitz, Chemnitz, Hof, Eger, Berlin, Hamburg, Magdeburg via Berlin und via Görlitz, Halle, Leipzig, Wurzen, Dresden, Nordhausen, Nort-

heim und Cassel (via Arenshausen), sowie für den Transport der leer zurückgehenden Säcke, letztere bei Aufgabe beliebiger Mengen.

Ausland.

t. **Betriebs-Ergebnisse der San Paulo-Bahn pro 1870.** Diese wichtige Brasilianische Bahn, welche 86½ Engl. Meilen Länge hat, hatte im Jahr 1870 eine Brutto-Einnahme von 199258 £; die Betriebskosten waren 78560 £, so dass eine Netto-Einnahme von 120698 £ verblieb. Die Betriebskosten betrugen also nur $39{,}_{42}$ Proc. von der Brutto-Einnahme. Nach Abzug der geneigten Ebenen am Gebirgsabhang besteht die San Paulo-Bahn aus zwei Abtheilungen, von resp. 13½ und 68 Engl. Meilen Länge, unter und auf der Gebirgskette, wodurch der Betrieb ungemein erschwert und vertheuert wird. Es ist also um so mehr anzuerkennen, dass die Betriebskosten einen verhältnissmässig so niedrigen Procentsatz der Brutto-Einnahme ausmachen. (Nach dem Engineering.)

t. **Betriebsstörungen der Indischen Bahnen durch Ueberschwemmung.** Durch die diesjährigen Ueberschwemmungen in Ostindien haben die dortigen Bahnen ungemein gelitten. Die Indischen Ströme sind bei solchen Ueberschwemmungen unberechenbar, sie verändern dabei vielfach ihren Lauf und die Eisenbahndämme sind nicht im Stande, ihnen dabei irgend welche Schranken zu setzen. Das sind schlimme Aussichten für die Zukunft der Indischen Bahnen.

Besonders schlimm ist es in dieser Hinsicht der Punjab and Delhi-Bahn ergangen. Von Delhi bis Moultan liegt diese Bahn auf einem fast ganz ebenen Terrain, worin jedoch mehrere grosse Ströme, der Jumna, der Sutledge und der Beas, ihre weiten und flachen Strombetten eingeschnitten haben. Dazu kommt noch eine grosse Zahl von kleineren Flüssen, wie der Gugger, der Tengri, der Kalee Nuddee, und verschiedene grosse Canäle. Alle diese Flüsse und Ströme, die im Himalaja-Gebirge entspringen, sind bei Ueberschwemmungen äusserst gefährlich, um so mehr als sie fast überall unter dem Boden des Flussbettes einen leicht beweglichen Triebsand haben, in den mit vieler Mühe die Brunnen, woraus die Brückenpfeiler bestehen, hinein versenkt sind. Es scheint nun aus den, allerdings ungenügenden, Nachrichten, welche bisher über die neuesten Ueberschwemmungen in Ostindien nach Europa gelangt sind, so viel hervorzugehen, dass die Bahndämme und die meisten Brücken auf der genannten Bahnstrecke mehr oder weniger durch Unterspülung und Auswaschung beschädigt sind, so dass der Betrieb auf dieser Bahn vollständig unterbrochen ist. U. A. ist die grosse Brücke über den Beas arg beschädigt. Ein Pfeiler derselben ist gesunken und die benachbarten Träger sind in den Strom gestürzt. Ein Landpfeiler ist umgestürzt und hinter demselben hat der Strom sich eine tiefe Rinne quer durch den Bahndamm hindurch ausgespült, worin eine Locomotive versunken ist. Der ganze Strom hat sein Bett in östlicher Richtung verschoben, und scheint in dieser Hinsicht noch nicht wieder in einen Beharrungszustand gekommen zu sein. Man wird später also wohl eine neue Brücke über diesen Strom bauen und grossartige Uferbefestigungen zum Schutz des Strombettes ausführen müssen. Die Brücke über den Sutledge hat freilich nicht in gleicher Weise gelitten, aber man hält sie ebenfalls für gefährdet, und es dürfen daher bis auf Weiteres keine Züge hinüber fahren. Der Sutledge greift sein östliches Ufer an und der Bahndamm ist daselbst schon beschädigt. Zu Rajpoora ist der Bahndamm ebenfalls beschädigt und die Brücke über den Gugger eingestürzt. Ein Mittelpfeiler ist stromabwärts umgefallen und hat die eisernen Brückenträger mit sich niedergerissen. Durch starke Regengüsse war dieser Fluss in der Nacht um 16 Zoll angeschwollen und die Strömung wurde so stark, dass der genannte Mittelpfeiler unterspült wurde. Zwischen Umballah und Sirsawa ist der Bahndamm an mehreren Stellen stark beschädigt und verschiedene kleinere Brücken sollen dort eingestürzt oder dem Einsturz nahe sein. Das ist eine Aufzählung der Unfälle, die auf einer einzigen Bahn durch eine einzige Ueberschwemmung verursacht worden sind. Hoffentlich wird man Mittel finden, um sich in Zukunft vor einer Wiederholung ähnlicher Unfälle besser zu sichern. (Nach dem Engineering.)

—r— **Italien.** Der Monitore delle str. ferr. No. 44 enthält die Nachricht, dass unter dem 28. October d. J. in Rom zwischen der Regierung und der Gesellschaft der Südbahnen eine Convention abgeschlossen wurde, nach welcher die letztgenannte Gesellschaft den Betrieb der Calabrisch-Sicilianischen Bahnen auf 15 Jahre übernimmt. Die Convention muss dem Parlamente zur Genehmigung vorgelegt werden. Inzwischen wird jedoch die Gesellschaft der Südbahnen vom 1. Januar 1872 ab provisorisch den Betrieb dieser Bahnen übernehmen.

Nach einer weiteren der Gazetta di Siracusa entnommenen Mittheilung soll auch die Frage über eine Bahn von Siracus nach Licata nunmehr zum Abschluss gelangt sein, indem die Concession zu dieser Bahn dem Ingenieur Cav. Enrico Guerra ertheilt wurde, welcher in Verbindung mit einer Italienischen Gesellschaft die Herstellung ehestens in Angriff nehmen soll. Die Arbeiten werden gleichzeitig an drei Puncten begonnen, zu Siracus, Modica und Licata. Die Tunnels von Modica und Ragusa sind bereits an die Unternehmer anderer solcher Werke in vortheilhafter Weise vergeben. Die Station für Siracus wird zu Sant Antonio angelegt, welcher Platz Seitens der Militärbehörde definitiv abgetreten ist.

Technisches.

st. **Ventilation eines Tunnels in Liverpool.** Der fragliche Tunnel hat eine Länge von 2025 Yards, einen Querschnitt von 430 Quadratfuss, und mit der darin liegenden Bahn eine durchschnittliche Steigung von 1:97. Während der ersten 33 Betriebsjahre, nämlich von 1837 bis 1870, wurde diese Bahnstrecke mittelst eines Drahtseiles ohne Ende und einer feststehenden Dampfmaschine betrieben. Die erheblichen Aufenthalte, die solche Art des Betriebes immer verursachten, veranlasste endlich zu dem Entschlusse, auch diese stark geneigte Bahnstrecke mit Locomotiven zu betreiben. Bei der grossen Zahl der Züge, welche auf dieser Bahnstrecke gehen, sowie bei der bedeutenden Länge des Tunnels und der Nähe der Stationen vor beiden Tunnelmündungen zeigte es sich aber nach Einführung des Locomotivbetriebes als dringend erforderlich, besondere Einrichtungen behufs einer wirksamen Ventilation des Tunnels zu treffen.

Man beschloss zu diesem Zweck an einem Punkt in der Nähe der Tunnelmitte einen mechanischen Ventilator in einem Schacht seitwärts neben dem Tunnel aufzustellen. Derselbe wurde in einem Gehäuse von Backsteinmauerwerk angebracht und mit einem Paar von horizontalen Dampfmaschinen in Verbindung gesetzt. Ueber diesem Ventilator erhebt sich ein grosser Schornstein 198 Fuss hoch über dem Niveau der Schienen im Tunnel, 54 Fuss an der Basis, 23 Fuss am obern Ende im Durchmesser. Das Ventilationsrad enthält 12 gerade radiale Schaufeln, welche durch Winkeleisen und Zugstangen abgestützt und gehalten werden. Die Welle oder Achse des Ventilators ist von Bessemer Stahl, 8 Zoll dick. Der äussere Durchmesser des (enorm grossen) Ventilationsrades ist 29⅓ Fuss, die Breite desselben 7½ F., die Seitenöffnungen, wo die aus dem Tunnel angesogene Luft einströmt, haben 15 Fuss Durchmesser, oder im Ganzen 353 Quadratfuss Querschnitt, der äussere Umfang des Ventilationsrades hat fast genau dieselbe Oberfläche. Die beiden horizontalen Dampfmaschinen haben Cylinder von 26 Zoll Durchmesser bei 24 Zoll Hub. Die Kurbelachse ist mit der Achse des Ventilationsrades direct verkuppelt. Zur Dampferzeugung dienen 3 Kessel von 30 Fuss Länge, 5¾ Fuss Durchmesser, wovon aber zur Zeit nur immer 2 in Dampf sind. Der verbrauchte Dampf strömt aus in einen kleinen Schornstein, welcher mit in dem grossen Schornstein steht.

Es hat sich gezeigt, dass, wenn der Ventilator 45 Umgänge per Minute macht, die Luft im Tunnel 8 Minuten später, nachdem ein Zug in das untere Ende des Tunnels eingefahren ist, sich vollständig erneuert hat. Zum Durchfahren des Tunnels braucht der Zug etwa 3 Minuten, also findet die Lufterneuerung im obern Theile des Tunnels binnen 5 Minuten, nachdem der Zug die obere Tunnelmündung verlassen hat, statt. Aus diesem Grund ist auch der Ventilationsschacht nicht genau neben der Tunnelmitte, sondern näher nach dem oberen Ende des Tunnels hin angelegt, so zwar, dass der untere Theil des Tunnels (d. h. unterhalb des Ventilationsschachtes) 1 563 000 Cubikfuss Luft, der obere Theil nur 1 049 000 Cubikfuss enthält.

Da die Züge im Tunnel einander nicht den ganzen Tag über in dem kurzen Zwischenraum von 8 Minuten folgen, so ist der Ventilator nicht ununterbrochen, sondern immer nur zeitweilig im Gange. Zu Zu dem Ende hat der vor der untern Tunnelmündung postirte Signalwärter mittelst eines elektrischen Läute-Apparates Zeichen im Maschinenraum zu geben, damit die Maschine in Gang gesetzt wird. Man lässt dieselbe dann so lange arbeiten, bis aus dem Ventilationsrad nur klare und reine Luft, kein Rauch und Dampf mehr, ausströmt. Durch ein ähnliches elektrisches Läutewerk wird auch der Heizer ermahnt, rechtzeitig das Feuer anzufachen.

(Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens.)

Telegraphenwesen.

—i— **Internationaler Telegraphen-Congress.** Auf dem Internationalen Telegraphen-Congress, welcher am 1. December in Rom zusammentritt, werden ausser Italien die Staaten, welche früher den Wiener Telegraphenvertrag geschlossen haben, durch ihre Telegraphendirectoren vertreten sein. Der Congress wird sechs Secretäre haben, welche aus den Beamten des Italienischen Bauten-Ministeriums genommen werden. Das Deutsche Reich wird durch den Preussischen Generalstabsoberst Meydam, durch den Bayerischen Telegraphendirector Gumbart und durch den Württembergischen Telegraphen- und Eisenbahndirector Präsident v. Klein, Russland durch den General Lüders, die Niederlande durch den Referendar Haring, Oesterreich durch den Generaldirector Brunner von Wattwyl, Ungarn durch den Ministerialrath Rey, die Schweiz durch den Telegraphendirector Lendi, zugleich Vorstand des Internationalen Büreaus, und den Secretär Martial, Schweden durch den Etatsrath Brandström vertreten sein. Die Deutschen Bevollmächtigten sind, unter Vorbehalt der Ratification, zur Revision des Vertrags von 1868 und zum Abschluss eines neuen Vertrags ermächtigt. Ob aber ausser der Erhöhung der Gebühren für die Internationale Telegraphie sonst noch Neuerungen von Belang zur Vereinbarung kommen, scheint noch zweifelhaft. Die Verhandlungen werden nicht vor Weihnachten zum Abschluss kommen, wahrscheinlich aber noch länger sich erstrecken.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.)

5. December Kronprinz Rudolf-Bahn zu Wien.
7. December *Bergisch-Märkische Eisenbahn zu Elberfeld. Siehe Seite 909.
7. „ Münster-Enscheder Eisenbahn zu Burgsteinfurt. (Constituirende Gl.-Vers.)
11. „ Hessische Nordbahn zu Cassel.
18. „ *Hessische Ludwigs-Eisenbahn zu Mainz.
19. „ *Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft zu Mainz.
20. „ *Märkisch-Posener Eisenbahn zu Guben.
20. „ *Aussig-Teplitzer Eisenb.-Ges. zu Teplitz. Siehe S. 967.

Einzahlungen.

Ungarische Ostbahn. Die letzte Einzahlung mit 60% in Gold ist bis 27. December d. J. in Pest, Wien oder Paris zu leisten.

Oberlausitzer Eisenbahn. Zweite Einzahlung mit 20% bis 1. Januar k. J. bei der Hauptcasse in Ruhland zu leisten.

Münster-Enscheder Eisenbahn. Die Zeichner der Actien haben die Einzahlung von 10% bei dem Bankinstitute Mendelssohn & Co. zu Berlin oder bei dem Kreistagsdeputirten Blumenfeld zu Burgsteinfurt bis spätestens am 4. December d. J. zu leisten.

Thüringische Eisenbahn. 30% auf die Stammactien Littr. C bis 30. Decbr. d. J. Siehe Bekanntmachung S. 1014.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
4. „	zu Fulda	Bebra-Hanauer E.	Werkstattsmaterialien etc.	965
4. „	zu Messkirch	Badische Staatsb.	Hochbauarbeiten Krauchenwies	
4. „	zu Berlin	Berlin-Görlitzer und Halle-Sorau-Guben	Betriebsmaterialien	998
4. „	zu Hannover	Hannov. Staatsb.	Feilenhauerarbeiten	—
4. Dec.	zu München	Bayer. Staatsb.	5600 Telegraphenstangen	—
4. „	zu Wiesbaden	Nassauische E.	Uniformmaterialien	—
4. „	zu Dramburg	Pomm. Centralb.	Erdarbeiten	—
4. „	zu Zürich	Schweiz. Nordostb.	Eichen-, Lerchen etc. Hölzer	—
5. „	zu Halberstadt	Halberst.-Blankenb.	2 Locomotiven u. 65 Wagen	—
5. „	zu Münster	Westfälische E.	Locomotiven	994
5. „	zu Breslau	Breslau-Schw.-Frbg.	Werkstattsmaterial	995
6. „	zu Elbing	Preuss. Ostbahn	Sand und Kies	—
6. „	zu Saarbrücken	Saarbrücker E.	Oberbaumaterialien	1015
7. „	zu Breslau	Oberschlesische E.	Erd- etc. Arbeiten	965
7. „	zu Stuttgart	Württemb. Staatsb.	2. Loos Horb-Nagold	
7. „	zu Stuttgart	dieselbe	3. „ Horb-Nagold	—
8. „	zu Ratibor	Oberschlesische E.	Werkstatts-Vorrathsstücke	965
8. „	zu Zürich	Schweiz. Nordostb.	Locomotiven	1015
8. „	zu Hannover	Hannoversche E.	Material-Verkauf	1015
9. „	zu Schwerin	Friedr. Franzb.	10000 kief. Schwellen	—
9. „	zu Saarbrücken	Saarbrücker E.	Locomotiven	1014
9. „	zu Breslau	Bresl.-Schw.-Freib.	Wagen	995
10. „	zu Oldenb.	Bau-Director Buresch	Achsen mit Rädern etc.	993
12. „	zu Strassburg	Elsass-Lothr. E.	Werkstattsmaterialien	993
12. „	zu Bromberg	Preuss. Ostbahn	Schienen	994
13. „	zu Thorn	Thorn-Insterburger E.	Eichen- und Kiefernholz	—
15. „	zu Köln	Köln-Minden	Schwellen	993
15. „	zu Carlsruhe	Bad. Staatsb.	Güterwagen	968
15. „	zu Wien	Kaiser. Elisabethb.	Locomotiven	964
15. „	zu Zürich	Schweiz. Nordostb.	Wagen	1015
16. „	zu Guben	Märkisch-Posener E.	Betriebsmaterialien	1005
19. „	zu Köln	Köln-Mindener E.	Locomotiven	1015
20. „	zu Saarbrücken	Saarbrücker E.	Materialen-Verkauf	1014
—	zu Leipzig	Leipziger Pferdeb.	Legen von 14 Kil. Oberbau	—

Officielle und Privat-Anzeigen.

Königliche Saarbrücker Eisenbahn.

Die Lieferung von:

7 025 Stück Eisenbahnschienen,
15 000 „ Seitenlaschen,
30 000 „ Laschenbolzen,
20 000 „ Holzschwellen und
2 000 Cubikfuss Weichenhölzern

soll im Wege der öffentlichen Submission in Verding gegeben werden.

Offerten hierauf sind, mit der Aufschrift: „Submissions-Offerte auf Oberbau-Materialien“ versehen, bis zum Submissions-Termine am **Mittwoch den 6. December Nachmittags 4 Uhr** versiegelt und portofrei an uns einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen. Später eingehende Offerten können nicht berücksichtigt werden.

Die Bedingungen und Zeichnungen sind in unserm Central-Büreau hierselbst einzusehen, können aber auch auf portofreie Gesuche von uns in Abschrift bezogen werden.

Saarbrücken, den 21. November 1871.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Schweizerische Nordostbahn.

Wir beabsichtigen, die Lieferung von

6 dreiachsigen gekuppelten Güterzugslocomotiven nebst Tendern und
4 zweiachsigen Tenderlocomotiven

im Wege der öffentlichen Submission zu vergeben.

Programme und Zeichnungen können vom Büreau des Maschinenmeisters, Herrn Maey, Bahnhof Zürich, bezogen werden.

Die Offerten auf die eine oder andere der beiden Lieferungen müssen genaue Angaben der zu proponirenden Ablieferungs-Termine enthalten und versiegelt mit der Aufschrift: „Locomotivenlieferung“ spätestens bis zum **8. December l. J.** uns eingereicht werden.

Zürich, den 27. November 1871.

Die Direction.

Schweizerische Nordostbahn.

Die Lieferung von 300 Stück Güterwagen (excl. Achsen, Räder und Tragfedern), nämlich von

150 gedeckten Güter- und Viehwagen,
100 offenen Güterwagen und
50 Steintransportwagen

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Zeichnungen und Programm sind vom Büreau des Maschinenmeisters, Herrn Maey, Bahnhof Zürich, zu beziehen.

Die Offerten, in welchen die Ablieferungstermine genau angegeben sein sollen, müssen versiegelt, mit der Aufschrift: „Wagenlieferung“ spätestens bis **zum 15. December l. Js.** der Unterzeichneten eingereicht werden.

Zürich, den 28. November 1871. **Die Direction.**

Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Anfertigung von

20 Güterzug-Locomotiven,
6 Personenzug-Tendermaschinen,
6 Güterzug-Tendermaschinen

soll im Wege der Submission vergeben werden. Die maassgebenden Bedingungen werden auf Verlangen zugesandt. Offerten auf das Ganze, auf einzelne Gattungen, oder auf die Hälfte der Güterzug-Locomotiven, welche mit der äussern Bezeichnung „Submission auf Locomotiven“ zu versehen sind, werden bis zum **19. December c. Abends** von uns entgegengenommen und bleiben von diesem Tage ab für die Submittenten auf drei Wochen verbindlich.

Köln, den 28. November 1871.

Die Direction.

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es sollen circa 55 842 Centner ausrangirte Eisenbahnschienen und
5 342 „ altes Schmiedeeisen, Gusseisen und Stahl, bestehend aus Laschen, Schrauben, Nägeln, Herzstücken etc., welche auf verschiedenen Stationen der Hannoverschen Staats-Eisenbahn lagern, im Wege der öffentlichen Submission verkauft werden.

Offerten darauf sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Ankauf alter Materialien“

bis zu dem auf

Freitag den 8. December d. J. Vormittags 10 Uhr

anstehenden Termine an die unterzeichnete Ober-Betriebs-Inspection einzusenden und sollen diese zur angegebenen Terminstunde geöffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Verkaufsbedingungen können in dem Bureau der Unterzeichneten eingesehen, auch auf portofreie Requisition von derselben bezogen werden.

Hannover, den 29. November 1871.

Königliche Ober-Betriebs-Inspection.
Wiebe.

Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn.

Wir bringen hierdurch zur öffentlichen Kenntniss, dass am **1. December cr.** abermals eine Theilstrecke unserer Bahn und zwar **Cottbus-Falkenberg** dem Verkehr für Personen und Güter übergeben werden wird. Von diesem Tage ab gestaltet sich die Personenbeförderung auf der ganzen dann im Betrieb befindlichen Strecke zwischen Guben und Falkenberg nach nachstehendem Fahrplan:

A. Richtung **Falkenberg-Guben.**

Stationen.		Local-Personen-Zug No. I 1.—4. Cl.	Local-Personen-Zug No. III 1.—4. Cl.	Gem. resp. Personen-Zug No. V 1.—4. Cl.	Gem. resp. Personen-Zug No. VII 1—4. Cl.	Gem. Zug No. IX 2. u. 3. Cl.
		Morgens	Morgens	Nachm.	Nachm.	Vormitt.
Falkenberg	Abf.	—	Dieser Zug wird erst vom 20. December an coursiren.	12^{8}	5^{20}	—
Beutersitz	„	—		12^{25}	5^{38}	—
Dobrilugk (Kirchhain)	„	—		12^{56}	6^{11}	—
Finsterwalde	„	—	6^{0}	1^{28}	6^{48}	—
Gollmitz	„	—	6^{23}	1^{58}	7^{17}	—
Calau	„	—	6^{43}	2^{20}	7^{43}	—
Eichow	„	—	7^{1}	2^{42}	8^{6}	—
Cottbus	Ank.	—	7^{25}	3^{10}	8^{34}	—
Cottbus	Abf.	6^{15}	—	3^{45}	8^{40}	9^{0}
Peitz	„	6^{39}	—	4^{9}	9^{4}	9^{40}
Guben	Ank.	7^{15}	—	4^{45}	9^{40}	10^{26}
		Morgens	Morgens	Nachm.	Abends	Vormitt.

B. Richtung **Guben-Falkenberg.**

Stationen.		Personen- resp. gem. Zug No. II. 1.—4. Cl.	Personen- resp. gem. Zug No. IV. 1.—4. Cl.	Local-Personen-Zug No. VI. 1.—4. Cl.	Gemischt. Zug No. VIII. 2. u. 3. Cl.
		Morgens.	Vormitt.	Abends.	Nachm.
Guben	Abf.	6^{4}	11^{30}	6^{0}	3^{20}
Peitz	„	6^{43}	12^{9}	6^{39}	4^{20}
Cottbus	Ank.	7^{4}	12^{30}	7^{0}	4^{47}
Cottbus	Abf.	7^{40}	12^{45}	7^{7}	—
Eichow	„	8^{7}	1^{12}	7^{28}	—
Calau	„	8^{34}	1^{39}	7^{46}	—
Gollmitz	„	8^{54}	2^{0}	8^{5}	—
Finsterwalde	„	9^{34}	2^{40}	8^{25}	—
Dobrilugk (Kirchhain)	„	10^{0}	3^{6}	(Dieser Zug wird zwischen Cottbus u. Finsterwalde erst v. 20. Dec. c. an coursiren.)	—
Beutersitz	„	10^{29}	3^{35}		—
Falkenberg	Ank.	10^{45}	3^{51}		—
		Vormitt.	Nachmitt.	Abends.	Nachm.

Die Preise für die Beförderung von Personen und Güter sind auf den Stationen einzusehen. Auch sind daselbst die Tarife und Fahrpläne, die speciellen Anschlusszüge und Posten mit enthaltend, käuflich zu haben.

Zu allen Zügen werden ausser den gewöhnlichen Fahrbillets für die 2. und 3. Wagenclasse zu ermässigten Preisen Billets für die Hin- und Rückfahrt mit 5 tägiger Giltigkeit ausgegeben.

Berlin, am 24. November 1871.

Die Direction.

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft.

Am 1. December cr. findet die Betriebseröffnung auf unserer ganzen Bahnstrecke Berlin-Lehrte auch für Personen-Verkehr statt. Der Fahrplan für die Züge auf den Strecken: Berlin-Lehrte, Magdeburg-Wittenberge und Stendal-Salzwedel ist von diesem Tage ab bis auf Weiteres folgender:

Von Berlin nach Lehrte.

Stationen.		2. Personen-Zug. 1.2.3.4. Cl.	4. Personen-Zug. 1.2.3.4. Cl.	8. Personen-Zug. 1.2.3.4. Cl.	12. Personen-Zug. 1.2.3.4. Cl.
		Morgens.	Vormitt.	Nachm.	Nachts.
Berlin	Abf.	6	10_{30}	5_{15}	11_{30}
Spandau	„	6_{21}	10_{51}	5_{36}	11_{52}
Dallgow	„	6_{34}	11_{5}	5_{50}	12_{7}
Wustermark	„	6_{45}	11_{16}	6_{1}	12_{20}
Gross-Behnitz	„	7_{1}	11_{32}	6_{17}	12_{39}
Buschow	„	7_{12}	11_{44}	6_{29}	12_{52}
Nennhausen	„	7_{24}	11_{57}	6_{42}	1_{6}
Rathenow	„	7_{40}	12_{13}	6_{58}	1_{25}
Gross-Wudicke	„	7_{53}	12_{26}	7_{11}	1_{39}
Schönhausen	„	8_{8}	12_{41}	7_{26}	1_{57}
Hämerten	„	8_{19}	12_{52}	7_{37}	2_{10}
Stendal	Ank.	8_{32}	1_{5}	7_{50}	2_{24}
			Mittags.		
Anschlüsse. Ankunft in Wittenberge		10_{5} V.	2_{37} N.	10_{25} N.	—
„ „ Salzwedel		10_{15} „	3_{25} „	9_{41} „	—
„ „ Magdeburg		10_{2} „	3_{25} „	10_{2} „	—
Abfahrt von Magdeburg		7—V.	—	6_{15} N.	—
„ „ Salzwedel		4_{45} „	—	5_{45} „	—
„ „ Wittenberge		5_{10} „	—	6_{40} „	—
Stendal	Abf.	8_{42}	—	8—	3_{4}
Vinzelberg	„	8_{57}	—	8_{15}	3_{22}
Jävenitz	„	9_{12}	—	8_{30}	3_{41}
Gardelegen	„	9_{24}	—	8_{42}	3_{54}
Mieste	„	9_{45}	—	9_{3}	4_{15}
Oebisfelde	„	10_{12}	—	9_{30}	4_{42}
Vorsfelde	„	10_{27}	—	9_{45}	4_{57}
Fallersleben	„	10_{43}	—	10_{1}	5_{13}
Gifhorn	„	11_{3}	—	10_{21}	5_{33}
Meinersen	„	11_{26}	—	10_{44}	5_{56}
Dollbergen	„	11—	—	11	6_{12}
Lehrte	Ank.	11_{28}	—	11_{28}	6_{43}
		Mittags.		Nachts.	Morgens.
Anschlüsse. Abfahrt von Lehrte		12_{15} N.	—	11_{44} N.	6_{48} V.
Ankunft in Hannover		12_{40} „	—	12_{8} V.	7_{12} „
„ „ Minden		4_{10} „ (Schnellzug)	—	2_{35} „	10_{18} „
„ „ Hamm		6_{14} „ (Schnellzug)	—	7_{26} „	1_{55} N.
„ „ Cöln (Deutz)		9— „ (Schnellzug)	—	12_{5} N.	6_{35} „
„ „ Bremen		6_{4} „ (Schnellzug)	—	6_{30} V.	11_{57} V.
„ „ Geestemünde		8_{19} „ (Schnellzug)	—	9— „	1_{55} N.
Abfahrt von Lehrte		2_{45} N.	—	12_{40} V.	8_{30} V.
Ankunft in Hildesheim		3_{29} „	—	1_{24} „	9_{14} „
Abfahrt von Lehrte		4_{31} N.	—	12—N.	8_{25} V.
Ankunft in Celle		5_{5} „	—	1—V.	9_{5} „
Abfahrt von Hannover		4_{10} N.	—	1_{20} V.	9_{35} V.
Ankunft in Cassel		9_{19} „	—	5_{10} „	2_{36} „
„ „ Frankfurt a. M.		5—V.	—	9_{50} „	9— „

Von Lehrte nach Berlin.

Stationen.		1. Personen-Zug. 1.2.3.4. Cl.	3. Personen-Zug. 1.2.3.4. Cl.	5. Personen-Zug. 1.2.3.4. Cl.	11. Personen-Zug 1.2.3.4. Cl.
Anschlüsse. Abfahrt von Frankfurt a.M.		9_{45} V.	—	10_{50} N.	7_{5} V.
„ „ Cassel		5_{44} N.	—	3_{6} V.	11_{34} „
Ankunft in Hannover		10_{47} „	—	7_{25} „	3_{45} N.
Abfahrt von Celle		7_{54} N.	—	6_{10} V.	2_{44} N.
Ankunft in Lehrte		8_{36} „	—	7_{20} „	4_{8} „
Abfahrt von Hildesheim		10_{32} N.	—	6_{59} V.	3_{36} N.
Ankunft in Lehrte		11_{25} „	—	7_{42} „	4_{19} „
Abfahrt von Geestemünde		2_{25} N.	—	—	—
„ „ Bremen		4_{32} „	—	5_{35} V.	—
„ „ Cöln (Deutz)		11_{20} V.	—	11_{30} N.	—
„ „ Hamm		4_{20} N.	—	3_{44} V.	—
„ „ Minden		8_{30} „	—	7_{15} „	—
„ „ Hannover		11_{15} „	—	9_{25} „	4_{40} N.
Ankunft in Lehrte		11_{41} „	—	9_{50} „	5_{7} „
		Nachts.		Vormitt.	Nachmitt.
Lehrte	Abf.	11_{56}	—	9_{54}	5_{11}
Dollbergen	„	12_{20}	—	10_{18}	5_{35}
Meinersen	„	12_{38}	—	10_{36}	5_{53}
Gifhorn	„	1_{3}	—	11_{2}	6_{18}
Fallersleben	„	1_{23}	—	11_{22}	6_{38}
Vorsfelde	„	1_{41}	—	11_{40}	6_{56}
Oebisfelde	„	2—	—	11_{59}	7_{15}
Mieste	„	2_{25}	—	12_{24}	7_{40}
Gardelegen	„	2_{50}	—	12_{49}	8_{5}
Jävenitz	„	3_{1}	—	1—	8_{16}
Vinzelberg	„	3_{21}	—	1_{20}	8_{38}
Stendal	Ank.	3_{41}	—	1_{40}	8_{57}
Anschlüsse. Ankunft in Wittenberge		10_{5} V.	—	—	10_{25} N.
„ „ Salzwedel		10_{15} „	—	3_{25} N.	—
„ „ Magdeburg		8_{20} „	—	3_{25} „	—
Abfahrt von Magdeburg		—	—	11_{40} V.	7_{40} N.
„ „ Salzwedel		—	4_{45} V.	11_{35} „	5_{45} „
„ „ Wittenberge		—	5_{10} „	12_{15} N.	6_{40} „
			Morgens.		
Stendal	Abf.	3_{54}	6_{40}	1_{54}	9_{7}
Hämerten	„	—	6_{54}	2_{8}	9_{21}
Schönhausen	„	4_{20}	7_{7}	2_{21}	9_{32}
Gross-Wudicke	„	—	7_{27}	2_{41}	9_{49}
Rathenow	„	4_{53}	7_{42}	2_{57}	10_{2}
Nennhausen	„	—	7_{59}	3_{14}	10_{17}
Buschow	„	—	8_{13}	3_{28}	10_{29}
Gross-Behnitz	„	—	8_{28}	3_{43}	10_{42}
Wustermark	„	—	8_{47}	4_{2}	10_{58}
Dallgow	„	—	9_{2}	4_{17}	11_{11}
Spandau	„	6_{24}	9_{19}	4_{34}	11_{25}
Berlin	Ank.	6_{50}	9_{45}	5—	11_{50}
		Morgens.	Vormitt.	Nachm.	Nachts.

Bemerkungen. Um denjenigen Passagieren, welche nach ihrer Ankunft in Berlin auf einer der übrigen daselbst einmündenden Eisenbahn mit dem nächsten Zuge weiter zu reisen beabsichtigen, eine prompte Ueberfuhr nach dem betreffenden Bahnhofe zu sichern, oder auch den in Berlin bleibenden Personen eine bequemere Erlangung von Fuhrwerk zu verschaffen, ist die Einrichtung getroffen worden, dass dieselben auf der Station Stendal der Berlin-Hannoverschen Eisenbahn gegen Erlegung von 10 Sgr. eine Bestellkarte für eine Droschke in Berlin lösen können, wogegen auf telegraphischem Wege diese Bestellung in Berlin erfolgt. In Berlin angelangt, erhält der Reisende gegen Rückgabe der Bestellkarte von einem dazu beauftragten und auf dem Perron aufgestellten Schutzmann eine Marke der für ihn bestellten Droschke ausgehändigt. Dieser muss sich der Reisende gegen die betreffende Droschkentaxe bedienen, indem er sich der getroffenen Wahl, ob Tag-, Früh-, oder Nachtdroschke unterwirft. Sollte die Bestellung nicht haben ausgeführt werden können, so wird das erlegte Bestellgeld zurückgewährt, wogegen jede anderweitige Reclamation, namentlich auch wegen einer etwaigen Verspätung des Zuges, unzulässig ist.
Hinsihtlich der Eisenbahn-Anschlüsse wird kein Gewähr geleistet.

Die schwarz eingerahmten Ziffern bedeuten die Zeit von Abends 6 Uhr bis Morgens 6 Uhr.

Von Magdeburg nach Wittenberge.

Stationen.		21. Personen-Zug. 1.2.3.4. Cl.	23. Personen-Zug. 1.2.3.4. Cl.	27. Gem. Zug. 1.2.3.4. Cl.	25. Personen-Zug. 1.2.3.4. Cl.
Anschlüsse. Abfahrt von Dresden		6_{30} N.	4_{30} V.	9_{20} V.	—
„ „ Leipzig		10_{35} „	8— „	12_{30} N.	—
„ „ Halle		11_{25} „	8_{40} „	1_{25} „	—
Ankunft in Magdeburg		1_{40} V.	10_{30} „	3_{45} „	—
Abfahrt von Thale		—	5_{45} V.	2_{30} N.	2_{30} N.
„ „ Halberstadt		—	9— „	4_{30} „	4_{30} „
„ „ Oschersleben		4_{53} N	9_{45} „	5_{10} „	5_{10} „
Ankunft in Magdeburg		6_{3} „	10_{45} „	5_{52} „	5_{52} „
		Morgens	Vorm.	Abends	Abends
Magdeburg	Abf.	7—	11_{40}	6_{15}	7_{40}
Wolmirstedt	„	7_{23}	12_{3}	6_{38}	8_{1}
Rogätz	„	7_{39}	12_{19}	6_{54}	—
Mahlwinkel	„	7_{54}	12_{34}	7_{9}	—
Tangerhütte	„	8_{3}	12_{44}	7_{20}	—
Demker	„	8_{17}	12_{59}	7_{35}	—
Stendal	Ank.	8_{36}	1_{18}	7_{54}	8_{54}
					Abends
Anschlüsse. Ankunft in Berlin		—	5— N.	—	11_{50} N.
„ „ Salzwedel		10_{15} V.	3_{25} „	9_{41} N.	—
„ „ Gardelegen		9_{21} „	—	8_{39} „	—
„ „ Lehrte		12_{11} N.	—	11_{28} „	—
Abfahrt von Berlin		6— V.	10_{30} V.	5_{15} N.	—
„ „ Salzwedel		4_{45} „	11_{35} „	5_{45} „	—
„ „ Hannover		11_{15} N.	—	4_{40} „	—
„ „ Lehrte		11_{56} „	—	5_{11} „	—
„ „ Gardelegen		2_{50} V.	—	8_{5} „	—
Stendal	Abf.	8_{46}	1_{26}	9_{8}	—
Goldbeck	„	9_{4}	1_{44}	9_{26}	—
Osterburg	„	9_{23}	1_{59}	9_{44}	—
Seehausen	„	9_{42}	2_{14}	10_{2}	—
Wittenberge	Ank.	10_{5}	2_{37}	10_{25}	—
		Vorm.	Nachm.	Abends	
Anschluss. Ankunft in Hamburg		3_{15} N.	8— N.	5— V.	—
„ „ Lübeck		3_{19} „	8— „	8_{30} „	—
„ „ Schwerin		1_{27} „	7_{15} „	5_{2} „	—

Von Wittenberge nach Magdeburg.

Stationen.		22. Personen-Zug. 1.2.3.4. Cl.	28. Personen-Zug. 1.2.3.4. Cl.	24. Personen-Zug. 1.2.3.4. Cl.	26. Personen-Zug. 1.2.3.4. Cl.
Anschluss. Abfahrt von Schwerin		11_{13} N.	—	9_{17} V.	4— N.
„ „ Lübeck		7— „	—	7— „	2_{15} „
„ „ Hamburg		11— „	—	7_{45} „	2_{50} „
		Morgens		Mittags	Abends
Wittenberge	Abf.	5_{10}	—	12_{15}	6_{40}
Seehausen	„	5_{32}	—	12_{36}	7_{2}
Osterburg	„	5_{49}	—	12_{51}	7_{18}
Goldbeck	„	6_{6}	—	1_{6}	7_{35}
Stendal	Ank.	6_{30}	—	1_{26}	7_{55}
Anschlüsse. Ankunft in Berlin		9_{45} V.	—	5— N.	11_{50} N.
„ „ Salzwedel		10_{15} „	—	3_{25} „	9_{41} „
„ „ Gardelegen		9_{21} „	—	—	8_{39} „
„ „ Lehrte		12_{11} N.	—	—	11_{28} „
„ „ Hannover		12_{40} „	—	—	—
Abfahrt von Berlin		11_{30} N.	6— V.	10_{30} V.	5_{15} N.
„ „ Salzwedel		4_{45} V.	—	11_{35} „	5_{45} „
„ „ Lehrte		11_{56} N.	—	9_{54} „	—
„ „ Gardelegen		2_{50} V.	—	12_{49} N.	—
			Morgens		
Stendal	Abf.	6_{37}	8_{37}	1_{45}	8_{20}
Demker	„	6_{53}	8_{52}	2_{1}	8_{38}
Tangerhütte	„	7_{8}	9_{5}	2_{16}	8_{53}
Mahlwinkel	„	7_{18}	9_{13}	2_{26}	9_{2}
Rogätz	„	7_{38}	9_{29}	2_{44}	9_{20}
Wolmirstedt	„	7_{55}	9_{42}	3—	9_{34}
Magdeburg	Ank.	8_{20}	10_{2}	3_{25}	10_{2}
		Morgens	Vorm.	Nachm.	Abends
Anschlüsse. Abfahrt von Magdeburg		11_{20} V.	11_{20} V.	4_{20} N.	—
Ankunft in Halle		1_{25} N.	1_{25} N.	6_{50} „	—
„ „ Leipzig		2_{25} „	2_{25} „	8— „	—
„ „ Dresden		5_{45} „	5_{45} „	12_{10} V.	—
Abfahrt von Magdeburg		10_{40} V.	10_{40} V.	4— N.	10_{40} N.
Ankunft in Oschersleben		12— „	12— „	5_{10} „	11_{18} „
„ „ Halberstadt		12_{42} N.	12_{42} N.	5_{50} „	12_{10} V.
„ „ Thale		1_{50} „	1_{50} „	8_{10} „	—

Von Stendal nach Salzwedel.

Stationen.		16. Personen-Zug. 1.2.3.4. Cl.	18. Gem. Zug. 1.2.3.4. Cl.	20. Gem. Zug. 1.2.3.4. Cl.	
Anschlüsse. Abfahrt von Berlin		6— V.	10_{30} V.	5_{15} N.	—
„ „ Magdeburg		7— „	11_{40} „	6_{15} „	—
„ „ Wittenberge		5_{10} „	12_{15} N.	6_{40} „	—
„ „ Lehrte		11_{56} N.	9_{54} V.	—	—
„ „ Gardelegen		2_{50} V.	12_{49} N.	—	—
		Morgens	Mittags	Abends	
Stendal	Abf.	8_{50}	1_{47}	8_{15}	—
Kläden	„	9_{9}	2_{8}	8_{34}	—
Bismark	„	9_{18}	2_{19}	8_{43}	—
Brunau-Packebusch	„	9_{39}	2_{43}	9_{4}	—
Kallehne	„	9_{51}	2_{58}	9_{16}	—
Salzwedel	Ank.	10_{15}	3_{25}	9_{41}	—
		Vorm.	Nachm.	Abends	

Von Salzwedel nach Stendal.

Stationen.		15. Gem. Zug. 1.2.3.4. Cl.		17. Personen-Zug. 1.2.3.4. Cl.	19. Gem. Zug. 1.2.3.4. Cl.
		Morgens		Vorm.	Nachm.
Salzwedel	Abf.	4_{45}	—	11_{35}	5_{45}
Kallehne	„	5_{11}	—	12_{3}	6_{17}
Brunau-Packebusch	„	5_{26}	—	12_{18}	6_{35}
Bismark	„	5_{49}	—	12_{41}	7_{4}
Kläden	„	6_{1}	—	12_{53}	7_{18}
Stendal	Ank.	6_{25}	—	1_{17}	7_{45}
		Morgens		Mittags	Abends
Anschlüsse. Ankunft in Gardelegen		9_{21} V.	—	—	8_{39} N.
„ „ Lehrte		12_{11} N.	—	—	11_{28} „
„ „ Wittenberge		10_{5} V.	—	2_{37} N.	10_{25} „
„ „ Berlin		9_{45} „	—	5— „	11_{50} „
„ „ Magdeburg		8_{20} „	—	3_{25} „	10_{2} „

Zug 1 hält auch in Hämerten, Gr.-Wudicke, Nennhausen, Buschow, Gr.-Behnitz, Wustermark und Dallgow an, wenn Personen zum Ein- oder Aussteigen angemeldet sind.

Die Züge No. 15, 16, 17, 18, 19 und 20 halten auch in Messdorf und Pretzier an, wenn Personen zum Ein- oder Aussteigen gemeldet sind.

Sämmtliche Züge befördern Personen in allen vier Wagenclassen.

Für den Verkehr auf der neu zu eröffnenden Strecke kommen dieselben Reglements und Tarif-Bestimmungen zur Anwendung, welche im Localverkehre unsrer übrigen Bahnstrecken Geltung haben.

Das Nähere ergeben die auf den Stationen ausgehängten Fahrpläne, Personengelder-Tarife etc.

Magdeburg, den 25. November 1871.

Directorium.
Lent.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 48. Beiblatt 1. Leipzig, am 4. December 1871.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Deutsche Eisenbahn-Statistik für das Betriebsjahr 1869.

(Fortsetzung.)

IV. Finanz-Ergebnisse.

A. Einnahmen.

In Folge der Verminderung der specifischen Güter-Frequenz und der Ermässigung der durchschnittlichen Einnahmen pro Person und pro Centner und Meile ist das finanzielle Resultat der Vereinsbahnen hinter demjenigen des Vorjahres zurückgeblieben.

Es haben die Einnahmen aus dem

Personen-Verkehr

betragen:

für Personenbeförderung (incl. Extrazüge) .	65 705 779 Thlr.
für Reisegepäck (incl. Neben-Einnahmen) . .	2 553 186 „
für Hunde (der Reisenden)	48 861 „
zusammen . .	*68 308 826 Thlr.
im Jahre 1868 dagegen . .	60 563 828 „
mithin im Jahre 1869 mehr . .	7 744 998 Thlr. = $12,_{79}$ Proc.

Auch relativ sind die Einnahmen aus dem Personen-Verkehre gegen das Vorjahr gestiegen, weil die Frequenz eine verhältnissmässig grössere war, als die Ermässigung der durchschnittlichen Einnahmen pro Person und Meile.

Es wurden pro Meile Bahnlänge eingenommen

im Jahre 1869 . .	19 590 Thlr.,
„ „ 1868 . .	19 121 „
„ „ 1867 . .	19 158 „
„ „ 1866 . .	20 186 „
„ „ 1865 . .	19 341 „

Die Vermehrung der Einnahmen pro Meile Bahnlänge betrug $2,_{45}$ Proc.

Bei den einzelnen Bahnen sind erhebliche Abweichungen in den relativen Einnahmen vorgekommen. Ueber 30 000 Thlr. pro Meile Bahnlänge wurden eingenommen bei der

Nürnberg-Fürther .	76 151 Thlr.	Kaiser Ferd. Nordb.	36 288 Thlr.
Homburger . . .	62 614 „	Kais. Elisab. Loc.-B.	35 319 „
Berlin-Potsdam-Magdeburger. . . .	55 211 „	Frankfurt-Hanauer	33 828 „
Taunusbahn . . .	52 335 „	Rheinischen . . .	33 446 „
Niederl. Rhein-E. .	50 251 „	Oesterr. nördlichen L.	31 252 „
Main-Neckar-E. . .	46 619 „	Magdeburg-Leipzig.	30 947 „
		Leipzig-Dresdener .	30 658 „

beziehungsweise unter 10 000 Thlr. pro Meile bei der

Kaschau-Oderberger	3775 Thlr.	I. Siebenbürger . .	7851 Thlr.
Pfälzischen Nordbahn	4303 „	Friedrich-Franz-Bahn	7977 „
Brünn-Rossitzer . .	4761 „	Graz-Köflacher . .	8385 „
Tilsit-Insterburger .	5379 „	Schleswigschen . .	9020 „
Kronprinz Rudolfbahn	5571 „	Niederschl. Zweigbahn	9161 „
Ostpreuss. Südbahn .	5942 „	Starg.-Cöslin-Colberg.	9215 „
Mohacs-Fünfkirchener	6113 „	Süd-Norddeutschen .	9337 „
Wilhelmsbahn . . .	6174 „	Werra-E.	9388 „
Greiz-Brunner . . .	6656 „	Lemb.-Czern.-Jassy-E.	9493 „
Fünfkirchen-Barcser	6660 „	Gössnitz-Geraer . .	9546 „
Rechten Oder-Ufer-B.	6929 „	Glückstadt-Elmshorner	9835 „
Buschtêhrader . . .	7096 „	Warschau-Bromberger	9903 „
Kaiser Franz-Josef-B.	7241 „		
Böhmischen Nordbahn	7768 „	Pferdeb. Linz-Budweis	1369 „

Die Einnahmen für Personen-Beförderung nach Verkehrs-Arten getrennt, vertheilen sich — so weit dieselben in der Statistik speciell angegeben sind — wie folgt, es kommen

		1869	1868	1867	1866	1865
auf den Binnenverkehr	Proc.	$75,_{55}$	$72,_{67}$	$72,_{045}$	$73,_{83}$	$73,_{06}$
auf den directen und Durchgangsverkehr	„	$24,_{45}$	$27,_{33}$	$27,_{955}$	$26,_{17}$	$26,_{94}$

* Die finanziellen Resultate der Strecke Hamburg-Bergedorf sind, sobald dieselben in denjenigen der Strecke Berlin-Hamburg enthalten sind, überall ausser Ansatz geblieben.

Die Einnahmen aus dem

Güter-Verkehre

haben im Jahre 1869 betragen:

für Eil-, Post- und Frachtgüter . . .	162 269 668 Thlr.
„ Betriebsdienst- und Baugüter . .	958 634 „
„ Equipagen	173 264 „
„ Eisenbahn-Fahrzeuge . . . . ,	480 384 „
„ sonstige Fahrzeuge	41 677 „
„ Pferde	500 258 „
„ Rindvieh, Schweine und sonstige Thiere	6 258 168 „
an Neben-Erträgen (Lagergeld, Provision, Fachtzuschlag etc.)	2 431 555 „
zusammen	173 113 608 Thlr.
gegen . .	164 230 823 „ im Vorjahre,
mithin im Jahre 1869 mehr	8 882 785 Thlr. = $5,_{41}$ Proc.

Dagegen haben die Einnahmen pro Meile Bahnlänge betragen:

im Jahre 1869 . . .	49 403 Thlr.
„ „ 1868 . . .	51 591 „
„ „ 1867 . . .	47 929 „
„ „ 1866 . . .	43 411 „
„ „ 1865 . . .	43 096 „

sie verminderten sich mithin von 1869 zu 1868 um $4,_{43}$ Proc., und zwar in Folge der in dem vorhergehenden Abschnitten näher erörterten Verminderung der specifischen Frequenz und in Folge des niedrigeren Durchschnitts-Tarifsatzes.

Dessenungeachtet erzielte eine Anzahl Bahnen eine Einnahme von über 60 000 Thlr. pro Meile Bahnlänge und zwar die

Kaiser Ferd. Nordb.	170 355 Thlr.	Niederschlesisch-Märkische . . .	72 959 Thlr
Oberschlesische .	133 736 „	Berlin-Hamburger	72 373 „
Oesterr. nördl. L. .	115 158 „	Saarbrücker . . .	72 281 „
Oesterr. südöstl. L.	102 163 „	Graz-Köflacher . .	69 250 „
Köln-Mindener . .	100 403 „	Mohacs-Fünfkirch.	65 330 „
Magdeb.-Leipziger	91 087 „	Sächsische Staats-E.	65 276 „
Berlin-Potsd.-Magd.	84 036 „	Braunschweigische	64 776 „
Bergisch-Märkische	83 855 „	Brünn-Rossitzer .	64 645 „
Aussig-Teplitzer .	80 511 „	Leipzig-Dresdener	62 221 „
Kais. Elisab. Loc.-B.	74 807 „		

wogegen unter 20 000 Thlr. pro Meile eingenommen sind bei der

Nürnberg-Fürther .	2 379 Thlr.	Schleswigschen . .	10 059 Thlr.
Tilsit-Insterburger .	4 509 „	Greiz-Brunner . .	11 550 „
Pfälzischen Nordb. .	5 043 „	Starg.-Cöslin-Colb.	11 582 „
Homburger	6 461 „	Kirchheimer . . .	13 327 „
Niederländ. Staats-E.	7 111 „	I. Siebenbürger . .	14 846 „
Friedrich-Franz-E.	7 362 „	Mecklenburgischen	15 308 „
Kronprinz-Rudolf-B.	7 993 „	Neisse-Brieger . .	16 513 „
Vorpommerschen .	8 477 „	Recht. Oder-Ufer-E.	17 051 „
Neustadt-Dürkheimer	8 669 „	Böhmischen Nordb.	17 348 „
Oldenburgischen .	8 989 „	Bebra-Hanauer . .	17 411 „
Ostpreuss. Südbahn	9 044 „	Taunusbahn . . .	19 422 „
Glückstadt-Elmsh. .	9 533 „	Lüttich-Mastrichter	19 473 „
Kaiser Franz-Josef-Bahn.	9 768 „	Pferdeb. Linz-Budw.	12 923 „

Hiernach sind bei 19 Linien über 60 000 Thlr. und bei 26 Linien unter 20 000 Thlr. pro Meile Bahnlänge eingenommen, was der Anzahl der Bahnlinien nach mit dem Vorjahre ganz conform ist, nur in der Höhe sind Abweichungen vorgekommen, denn es betrug die relativ höchste Einnahme im Güterverkehre

im Jahre 1869 . . .	170 355 Thlr.
„ „ 1868 . . .	172 791 „
„ „ 1867 . . .	138 745 „

An den Einnahmen für Güterbeförderung participirten — soweit die Statistik hierüber Auskunft giebt —

		1869	1868	1867	1866	1865
der Binnenverkehr mit	Proc.	$42,_{23}$	$48,_{84}$	$41,_{47}$	$49,_{89}$	$47,_{17}$
der directe und Durchgangs-Verkehr mit	„	$57,_{77}$	$51,_{16}$	$58,_{53}$	$50,_{11}$	$52,_{83}$

Die Einnahmen „aus sonstigen Quellen“ (Pacht, Wagenmiethe, Erlös für verkaufte Materialien etc.) haben betragen 13 028 444 Thlr.

Hierzu die Einnahmen
a) aus dem Personen-Verkehr mit . 68 308 826 „
b) „ „ Güter-Verkehr mit . . . 173 113 608 „

ergiebt eine **Gesammt-Einnahme**
von . . . . 254 450 878 Thlr.
gegen 237 360 145 „ im Jahre 1868,
mithin im Jahre 1869 mehr 17 090 733 Thlr. = 7,$_{20}$ Proc.

Von den einzelnen Bahnen erzielten **Mehr-Einnahmen** die:

†Oldenburgische . .	43.$_{16}$ Proc.	Main-Neckar . . .	6,$_{92}$ Proc.
Berlin-Görlitzer . .	34,$_{89}$ „	Friedrich-Franz-E. .	6,$_{50}$ „
Ungarische Staats-E.	30,$_{40}$ „	Lübeck-Büchener .	6,$_{50}$ „
Graz-Köflacher . .	28,$_{02}$ „	Berlin-Potsd.-Magdeb.	6,$_{45}$ „
Frankfurt-Hanauer .	25,$_{47}$ „	Mecklenburgische .	6,$_{44}$ „
Aussig-Teplitzer . .	23,$_{77}$ „	Oesterr. nördl. L. .	6,$_{23}$ „
Mohacs-Fünfkirchener	21,$_{52}$ „	Hessische Ludwigs-E.	5,$_{63}$ „
†Galizische Carl-Ludwig-Bahn	17,$_{0}$ „	Buschtêhrader . . .	5,$_{57}$ „
		Nürnberg-Fürther .	5,$_{52}$ „
†Niederl. Staats-E. .	16,$_{72}$ „	†Niederl. Rhein-E. .	5,$_{47}$ „
Homburger	16,$_{55}$ „	Magdeburg-Leipziger	5,$_{27}$ „
Nassauische	14,$_{97}$ „	†Braunschweigische .	4,$_{58}$ „
Böhmische Westbahn	14,$_{89}$ „	Pfälzische Ludwigsb.	4,$_{29}$ „
Westfälische . . .	14,$_{29}$ „	Preuss. Ostbahn . .	4,$_{15}$ „
Kirchheimer . . .	13,$_{0}$ „	Zittau-Reichenberger	4,$_{07}$ „
Gössnitz-Geraer . .	12,$_{86}$ „	Lüttich-Mastrichter .	3,$_{72}$ „
Berlin-Hamburger .	12,$_{40}$ „	Oesterr. südöstl. Linie	3,$_{70}$ „
Saarbrücker . . .	12,$_{30}$ „	Berlin-Anhaltische .	3,$_{49}$ „
†Greiz-Brunner . .	12,$_{27}$ „	Köln-Mindener . .	3,$_{37}$ „
†Lemberg-Czernowitz-Jassy-E.	12,$_{19}$ „	Werra-E.	3,$_{12}$ „
		Vorpommersche Linie	3,$_{04}$ „
†Bergisch-Märkische u. Hesssische Nordb.	11,$_{59}$ „	†Süd-Norddeutsche .	3,$_{02}$ „
		Altona-Kieler . . .	2,$_{64}$ „
†Rheinische . . .	11,$_{57}$ „	Theissbahn	2,$_{52}$ „
Magdeburg-Wittenb.	10,$_{72}$ „	Niederschl. Zweigb.	2,$_{22}$ „
Löbau-Zittauer . .	10,$_{43}$ „	Warschau-Bromberger	2,$_{22}$ „
†Oesterr. Südbahn .	10,$_{08}$ „	Thüringische . . .	1,$_{89}$ „
Stargard-Cöslin-Colb.	9,$_{35}$ „	Neisse-Brieger . . .	1,$_{36}$ „
Berlin-Stettin-Stargard.	9,$_{02}$ „	†Badische Staats-E. .	1,$_{21}$ „
Taunusbahn . . .	8,$_{98}$ „	Pfälz. Maximiliansb.	0,$_{85}$ „
Rhein-Nahe-E. . .	8,$_{65}$ „	Glückstadt-Elmshorner	0,$_{67}$ „
†Schleswigsche . .	8,$_{61}$ „	Niederschl.-Märkische	0,$_{53}$ „
†Magdeb.-Halberstädt.	8,$_{43}$ „	Breslau-Schweidnitz-Freiburger	0,$_{42}$ „
Neustadt-Dürkseimer	8,$_{43}$ „		
Hannoverschen . .	7,$_{78}$ „	Kaiser Ferdin. Nordb.	0,$_{03}$ „
Grand Central Belge	7,$_{71}$ „		
Sächsischen Staats-E.	7,$_{25}$ „	Pferdeb. Linz-Budweis	7,$_{32}$ „

Gefallen sind die Einnahmen gegen das Vorjahr bei 15 Linien, nämlich der

Tilsit-Insterburger	um 13,$_{58}$ Proc.	Turnmu-Kralup-Prager	um 3,$_{54}$ Proc.
Kais. Elisabeth-B.	„ 12,$_{20}$ „	Warschau-Wiener	„ 3,$_{27}$ „
Wien-Neu-Szönyer Linie	„ 10,$_{52}$ „	†Bayer Staats-E.	„ 3,$_{08}$ „
Main-Weser-Bahn	„ 9,$_{10}$ „	Leipzig-Dresdener	„ 2,$_{76}$ „
Stargard-Posener	„ 8,$_{06}$ „	Bayerischen Ostb.	„ 2,$_{05}$ „
Wilhelmsbahn .	„ 6,$_{30}$ „	Brünn-Rossitzer .	„ 2,$_{0}$ „
Breslau-Posen-Glogauer	„ 3,$_{64}$ „	Oberschlesischen .	„ 1,$_{84}$ „
		Württembergischen	„ 1,$_{51}$ „

Dieses, wenn auch gerade nicht ungünstig zu nennende Verhältniss trat auch in den relativen Einnahmen hervor. Es betrugen die Einnahmen **pro Meile** Bahnlänge

im Jahre 1869 . . .	72 615 Thlr.
„ „ 1868 . . .	74 564 „
„ „ 1867 . . .	70 861 „
„ „ 1866 . . .	66 842 „
„ „ 1865 . .	65 525 „

sie sind mithin von 1869 zu 1868 um 2,$_{61}$ Proc. gefallen und erreichten bei den einzelnen Bahnen folgende Höhe, bei der

	Thlr.		Thlr.
Kais. Ferdinands Nordb.	210 768	Berlin-Hamburger . .	105 052
Oberschlesischen . .	178 552	Niederländ. Rhein-E. .	104 209
Hamburg-Bergedorfer .	167 794	Saarbrücker	104 202
Oesterr. nördlichen Linie	146 773	Leipzig-Dresdener . .	103 145
Berlin-Potsdam-Magdeb.	145 172	Niederschlesisch-Märk.	101 062
Köln-Mindener	143 145	Main-Neckar-E. . . .	94 779
Magdeburg-Leipziger .	134 061	Aussig-Teplitzer . . .	93 680
Oesterr. südöstl. Linie .	130 383	Rheinischen	93 195
Kaiserin Elisabeth-B. .	120 122	Sächsischen Staats-E. .	91 545
Bergisch-Märkischen und Hessischen Nordbahn	106 869	Thüringischen	89 160
		Braunschweigischen . .	87 535
Frankfurt-Hanauer . .	82 996	Turnau-Kralup-Prager .	43 739
Graz-Köflacher . . .	82 899	Nassauischen	43 526
Nürnberg-Fürther . .	82 011	Grand Central Belge .	42 920
Main-Weser-Bahn . .	80 635	Altona-Kieler	42 284
Pfälzischen Ludwigsbahn	80 423	Halle-Casseler	39 709
Oesterr. Südbahn . .	78 632	Lübeck-Büchener . .	39 190
Hannoverschen . . .	78 308	Kaschau-Oderberger .	37 136
Hessischen Ludwigs-E.	78 094	Gössnitz-Geraer . . .	36 414
Taunusbahn	75 417	Berlin-Görlitzer . . .	35 113
Galiz. Carl-Ludwig-B. .	73 639	Lemberg-Czernowitz-Jassy-E.	34 584
Berlin-Anhaltischen .	71 996		
Berlin-Stettin-Stargarder	71 936	Bebra-Hanauer . . .	34 352
Mohacs-Fünfkirchener .	71 799	Warschau-Bromberger .	34 235
Homburger	70 923	Werra-E.	33 223
Brünn-Rossitzer . . .	68 859	Mecklenburgischen . .	32 535
Breslau-Schweidnitz-Freiburger	68 519	Niederschl. Zweigbahn	31 218
		Fünfkirchen-Barcser .	30 822
Magdeburg-Halberstädter	68 286	Böhmischen Nordbahn	30 273
Buschtêhrader	65 816	Neisse-Brieger	29 477
Bayerischen Ostbahn .	65 701	Kirchheimer	28 465
Breslau-Posen-Glogauer	64 410	Rechten Oder-Ufer-E. .	26 534
Preuss. Ostbahn . . .	63 258	I. Siebenbürger . . .	23 218
Rhein-Nahe-E.	60 318	Neustadt-Dürkheimer .	23 017
Wien-Neu-Szönyer L. .	59 527	Stargard-Cöslin Colberg.	22 174
Warschau-Wiener . .	57 694	Vorpommerschen . . .	20 415
Westfälischen	56 787	Oldenburgischen . . .	20 258
Pfälzischen Maximiliansb.	56 296	Glückstadt-Elmshorner	20 182
Stargard-Posener . . .	55 275	Greiz-Brunner	19 914
Badischen Staats-E. .	64 821	Schleswigschen . . .	19 727
Württembergischen .	54 770	Miederländ. Staats-E .	18 273
Bayerischen Staats-E. .	54 464	Kaiser Franz-Josef-B. .	17 180
Zittau-Reichenberger .	52 678	Friedrich-Franz-E. . .	16 784
Löbau-Zittauer . . .	52 369	Ostpreuss. Südbahn . .	15 558
Theissbahn	50 858	Kronprinz Rudolf-Bahn	14 637
Ungarischen Staats-E. .	48 328	Pfälzischen Nordbahn .	12 565
Magdeb.-Wittenbergesch.	47 072	Tilsit-Insterburger . .	11 248
Süd-Norddeutschen . .	45 520	Strecke Cöslin-Stolp . .	7077
Wilhelmsbahn	45 173		
Lüttich-Mastrichter . .	44 904	Pferdeb. Linz-Budweiss	16 394

† Bei den mit † bezeichneten Bahnlinien war die Betriebslänge grösser als im Vorjahre.

Da eine Einnahme von 100 000 Thlr. pro Meile Bahnlänge als eine sehr hohe betrachtet werden muss, so ist es interessant, die höchsten Einnahmen der letzten Jahre kennen zu lernen.

Nach der Statistik erzielten Einnahmen von **über** 100 000 Thlr. pro Meile

im Jahre 1869 15 Bahnlinien (die höchste betrug 210 768 Thlr.)
„ „ 1868 14 „ „ „ „ 210 726 „
„ „ 1867 13 „ „ „ „ 171 753 „
„ „ 1866 9 „ „ „ „ 141 257 „

es ist mithin die Zahl der hohe Einnahmen erzielenden Bahnen stetig gestiegen.

Die Einnahmen **pro Nutzmeile** sind ebenso wie die Einnahmen pro Meile Bahnlänge geringer als im Vorjahre, sie betrugen 12,$_{34}$ Thlr. gegen 12,$_{755}$ Thlr. im Jahre 1868, 12,$_{75}$ Thlr. im Jahre 1867, 12,$_{71}$ Thlr. im Jahre 1866 resp. 12,$_{62}$ Thlr. im Jahre 1865.

In maximo haben dieselben betragen bei der

Brünn-Rossitzer . .	36,$_{18}$ Thlr.	Oberschlesischen . .	18,$_{69}$ Thlr.
Aussig-Teplitzer . .	31,$_{22}$ „	Oesterr. nördl. Linie	17,$_{94}$ „
Kaiser Ferdin. Nordb.	24,$_{38}$ „	Kaschau-Oderberger	17,$_{94}$ „
Galiz. Carl-Ludwig-B.	22,$_{77}$ „	Graz-Köflacher . .	17,$_{47}$ „
Oesterr. südöstl. L.	22,$_{47}$ „	Kaiserin Elisabeth-B.	17,$_{24}$ „
Mohacs-Fünfkirchener	21,$_{09}$ „	I. Siebenbürger . .	16,$_{54}$ „
Theissbahn	20,$_{51}$ „	Böhmischen Westb.	16,$_{18}$ „
Wien-Neu-Szönyer L.	20,$_{25}$ „	Magdeburg-Leipziger	15,$_{62}$ „

und in minimo bei der

Pfälzischen Nordbahn	4,$_{15}$ Thlr.	Pfälz. Maximiliansb.	6,$_{21}$ Thlr.
Greiz-Brunner . . .	4,$_{43}$ „	Friedrich-Franz-E. .	6,$_{33}$ „
Kirchheimer . , . .	5,$_{13}$ „	Lüttich-Mastrichter .	6,$_{33}$ „
Niederländ. Staats-E.	5,$_{35}$ „	Grand Central-Belge	6,$_{59}$ „
Neustadt-Dürkheimer	5,$_{58}$ „	Stargard-Cöslin-Colb.	6,$_{72}$ „
Schleswigschen . .	5,$_{87}$ „	Ostpreussischen Südb.	6,$_{73}$ „
Vorpommerschen . .	6,$_{20}$ „	Pfälzischen Ludwigsb.	9,$_{0}$ „

Nach Verkehrs-Zweigen repartirt kommen von den Einnahmen

		1869	1868	1867	1866	1865
auf den Personenverkehr . .	Proc.:	26,$_{85}$	25,$_{52}$	26,$_{92}$	30,$_{11}$	29,$_{43}$
auf den Güterverkehr . . .	„	68,$_{03}$	69,$_{19}$	67,$_{64}$	64,$_{99}$	65,$_{81}$
auf sonstige Quellen	„	5,$_{12}$	5,$_{29}$	5,$_{44}$	4,$_{90}$	4.$_{76}$

Hiernach haben die Einnahmen aus dem Personen-Verkehr — wie bereits im Anfange dieses Abschnittes näher hervorgehoben

— eine erfreuliche Steigerung ergeben, nichts desto weniger ist aber der dominirende Einfluss des Güter-Verkehrs auf die finanziellen Resultate derselbe geblieben, wie in den Vorjahren.

Dieses vorstehend aufgeführte Verhältniss der Einnahmen — welches bei den einzelnen Bahnen sehr verschieden ist — systematisch zu reproduciren, kann nicht unsere Aufgabe sein. Um diese grosse Verschiedenheit anschaulich zu machen, heben wir jedoch hervor, dass die Einnahmen aus dem Personen-Verkehr betragen haben

in maximo bei der

Nürnberg-Fürther .	92,85 Proc.	Neustadt-Dürkheimer	54,78 Proc.
Homburger	88,28 „	Lüttich-Mastrichter .	50,72 „
Taunusbahn . . .	69,39 „	Oldenburgischen . .	50,49 „
Niederl. Staats-E. .	57,71 „		

gegen in minimo bei der

Brünn-Rossitzer . .	5,53 Proc.	Oberschlesischen .	11,03 Proc.
Buschtêhrader . . .	8,38 „	Aussig-Teplitzer . .	11,56 „
Mohacs-Fünfkirchener	8,51 „	Wilhelmsbahn . . .	12,49 „
Graz-Köflacher . .	10,11 „	Saarbrücker	14,12 „
Kaschau-Oderberger	10,17 „	Pferdeb. Linz-Budweis	8,35 „

Das verwendete Anlage-Capital, welches theilweise nicht angegeben werden kann, ist durch die Einnahmen mit ungefähr 13,3 Proc. (gegen 13,8 Proc. im Jahre 1868, 13,6 Proc. im Jahre 1867 resp. 12,6 Proc. im Jahre 1866) verzinst. Wie hoch dieser Procentsatz bei den einzelnen Bahnen ist, geht aus der Statistik nicht hervor.

B. Ausgaben.

Die Ausgaben sind in Folge des relativ geringeren Güter-Verkehrs und der geringeren Kosten der Bahn-Unterhaltung relativ geringer als im Vorjahre.

Sie betragen

1) für die Bahnverwaltung:

a) für Besoldung der Bahnbeamten incl. Dienstkleidung		11 640 534 Thlr.
b) „ Unterhaltung der Bahnen, und zwar:		
des Bahndammes, der Schienen und Schwellen*	15 556 145 Thlr.	
der Brücken und Durchlässe . . .	619 123 „	
„ Gebäude	1 353 605 „	
„ Telegraphen	426 061 „	
„ übrigen Anlagen	1 518 114 „	
des Inventars und der Geräthe . .	483 211 „	
		19 956 259 „
c) für Heizung der Wärterlocale, Grundsteuer, Feuerversicherung, Reinigen der Bahn vom Schnee, Büreaubedürfnisse, Drucksachen, Formulare und allgemeine Ausgaben		4 399 984 „
zusammen		35 996 777 Thlr.

durchschnittlich pro Meile im Jahre 1869 10272 Thlr.
„ „ 1868 10632 „
mithin im Jahre 1869 weniger 360 Thlr. = 3,39 Proc.

Diese Verminderung ist eine Folge der geringeren Ausgaben für die Unterhaltung der Bahnen. Die Besoldungen sind dagegen im Allgemeinen erheblich höher als in den vorhergehenden Jahren.

Ueberhaupt vertheilen sich die Ausgaben nach Procenten wie folgt, es kommen auf

	1869	1868	1867	1866	1865
a) Besoldungen	32,34 Proc.	30,64 Proc.	31,64 Proc.	35,03 Proc.	33,93 Proc.
b) Unterhaltung	55,44 „	59,45 „	58,55 „	56,41 „	57,25 „
c) allgemeine Ausgaben	12,22 „	9,91 „	9,81 „	8,56 „	8,92 „

Für die Bahnverwaltung sind pro Meile Bahnlänge in maximo ausgegeben bei der

Leipzig-Dresdener .	22008 Thlr.	Aussig-Teplitzer. .	16 878 Thlr.
Saarbrücker . . .	21081 „	Zittau-Reichenberger	16 827 „
Niederschles.-Märk.	20740 „	Köln-Mindener . .	16 245 „
Oberschlesischen .	20725 „	Pfälzischen Ludwigsbahn	16208 „
Kaiser Ferdinands-Nordbahn . . .	18393 „	Oesterr. südöstlichen Linie	16162 „
Oesterr. nördlichen Linie	18172 „	Kaiserin Elisabeth-bahn	15370 „
Berlin-Potsdam-Magdeburger . .	17939 „	Thüringischen . .	15229 „
Berlin-Hamburger .	16903 „	Rhein-Nahe-E. . .	15157 „

und in minimo bei der

I. Siebenbürger . .	2344 Thlr.	Friedrich-Franz-E. .	3266 Thlr.
Tilsit-Insterburger .	2700 „	Kirchheimer	3400 „
Niederländ. Staats-E.	2750 „	Kaschau-Oderberger	3559 „
Turnau-Kralup-Prager	3081 „	Rechten Oder-Ufer-E.	3582 „
Oldenburgischen . .	3125 „	Ungarischen Staats-E.	3598 „
Ostpreussischen Südbahn	3143 „	Greiz-Brunner . . .	3881 „
Böhmischen Nordbahn	3150 „	Schleswigschen . .	3956 „
Kaiser Franz-Josefs-bahn	3229 „	Pferdebahn Linz-Budweis	2502 Thlr.

2) Bei der Transport-Verwaltung

haben sich die Ausgaben im Vergleiche gegen diejenigen des Vorjahres ebenfalls nur bei dem Titel „Besoldungen" erhöht, sie betragen:

A) für Besoldungen etc.		23 403 629 Thlr.
B) Kosten der Transportkräfte und zwar:		
a) Feuerung der Locomotiven . . .	9 591 141 Thlr.	
b) Schmieren und Putzen der Locomotiven und Tender	1 969 135 „	
c) Schmieren und Reinigen der Wagen	977 198 „	
d) Beleuchtung der Züge	528 262 „	
e) Güterverladung	3 881 201 „	
f) sonstige Kosten	2 193 027 „	
		19 139 964 „
C) Reparaturkosten:		
a) der Locomotiven und Tender . .	7 027 722 Thlr.	
b) der Wagen	7 830 339 „	
c) der sonstigen Transportmittel . .	538 429 „	
		15 396 490 „
D) Ergänzung der Transportmittel		1 836 809 „
E) An Wagenmiethen, Entschädigungen, Drucksachen und Büreaubedürfnissen, Heizung und Reinigung der Betriebslocale, sowie „Insgemein"		10 776 889 „
zusammen		70 553 781 Thlr.

beziehungsweise:	1869	1868	1867	1866	1865
pro Nutzmeile	3,42 Thlr.	3,511 Thlr.	3,495 Thlr.	3,44 Thlr.	3,345 Thlr.
„ Achsmeile	2,44 Sgr.	2,413 Sgr.	2,457 Sgr.	2,36 Sgr.	2,31 Sgr.

Sie repartiren sich wie folgt, es kommen auf

	1869	1868	1867	1866	1865
Besoldungen .	33,17 Proc.	29,82 Proc.	29,42 Proc.	30,30 Proc.	30,97 Proc.
Kosten der Transportkräfte	27,13 „	27,12 „	28,71 „	29,91 „	29,73 „
Reparaturkosten . . .	21,82 „	21,85 „	22,12 „	20,53 „	23,01 „
Ergänzungen .	2,60 „	3,83 „	2,54 „	2,98 „	2,03 „
Sonstige Ausgaben . . .	15,28 „	17,08 „	17,21 „	16,28 „	14,26 „

Die höchsten Ausgaben pro Nutzmeile waren bei der

Brünn-Rossitzer . . .	8,37 „	Warschau-Bromberger	5,28 Thlr.
Kaschau-Oderberger .	6,79 „	Kais. Ferdinands Nordb.	5,24 „
Galiz. Carl-Ludwigsb.	6,67 „	Theiss-Eisenbahn . .	5,18 „
Aussig-Teplitzer . .	6,56 „	Main-Neckar-E. . . .	5,09 „
Wien-Neu-Szönyer L.	6,46 „	Oesterr. südöstl. Linie	4,99 „
Mohacs-Fünfkirchener	5,98 „	Fünfkirchen-Barcser .	4,90 „
Berlin-Hamburger . .	5,84 „	Zittau-Reichenberger .	4,60 „

und die geringsten bei der

Schleswigschen . . .	1,34 Thlr.	Nürnberg-Fürther . .	2,0 Thlr.
Kirchheimer	1,70 „	Pfälzischen Nordbahn	2,0 „
Oldenburgischen . .	1,79 „	Böhmischen Nordbahn	2,03 „
Greiz-Brunner . . .	1,80 „	Ostpreussischen Südb.	2,07 „
Nassauischen	1,92 „	Rheinischen	2,12 „
Niederländ. Staats-E.	1,93 „	Pfälzischen Maxbahn .	2,16 „
Pfälz. Ludwigsbahn .	1,96 „	Homburger	2,19 „
Neustadt Dürkheimer	1,97 „	Tilsit-Insterburger . .	2,20 „

Pro Achsmeile betrugen dieselben in maximo bei der

Kaschau-Oderberger .	6,53 Sgr.	Fünfkirchen-Barcser .	4,45 Sgr.
Brünn-Rossitzer . . .	6,02 „	Aussig-Teplitzer . .	4,43 „
Kronprinz Rudolfbahn	5,33 „	Main-Neckar-E. . . .	4,35 „
Kirchheimer	5,22 „	Lübeck-Büchener . .	4,03 „
Süd-Norddeutschen .	4,59 „		

gegen in minimo bei der

Oberschlesischen . .	1,66 Sgr.	Braunschweigischen .	1,94 Sgr.
Pfälzischen Ludwigsb.	1,73 „	Breslau-Posen-Glogauer	1,97 „
Sächsischen Staats-E.	1,76 „	Rheinischen	1,97 „
Wilhelmsbahn . . .	1,87 „		
Magdeburg-Wittenberg.	1,92 „		

3) Für die allgemeine Verwaltung sind im Jahre 1869 verausgabt:

* Die bei der Köln-Mindener Bahn aus dem Reserve- und Erneuerungsfonds verausgabten Summen sind überall ausser Ansatz geblieben.

a) überhaupt . . . . . . *6218529 Thlr.
b) pro Meile Bahnlänge . . 1775 „

gegen 1822 Thlr. im Vorjahre, 1727 Thlr. im Jahre 1867, 1623 Thlr. im Jahre 1866 und 1549 Thlr. im Jahre 1865.

In maximo betrugen die Ausgaben pro Meile Bahnlänge bei der

Lemberg-Czernowitz Jassy-E.	4970 Thlr.	Main-Weser Bahn .	3871 Thlr.
Neustadt-Dürkheimer	4598 „	Warschau-Wiener .	3815 „
Aussig-Teplitzer . .	4116 „	Bergisch-Märkischen	3673 „
Magdeburg-Leipziger	3938 „	Kaschau-Oderberger	3584 „

und in minimo bei der

Kirchheimer	543 Thlr.	Ostpreussischen Südb.	837 Thlr.
Bayerischen Staats-E.	562 „	Badischen	901 „
Halle-Casseler . . .	679 „	Schleswigschen . . .	960 „
Kaiser Franz-Josefsb.	740 „		
Zittau-Reichenberger	816 „	Pferdeb. Linz-Budweis	126 Thlr.
Württembergischen .	819 „		

(Fortsetzung folgt.)

[1] Einschliesslich 15 859 Thlr. von der Berlin-Hamburger an die Magdeburg-Halberstädter geleistete Vergütung für den Bau der Elbbrücke bei Wittenberge.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

— tz. Ungarische Staats-Eisenbahnen. (Geschäftsbericht pro 1870.) Die Ungarischen Staats-Eisenbahnen umfassten ult. 1870 die Linien Salgo-Tarjan-Pest $16,_{70}$ Meilen, Hatvan-Miskolcz $15,_{12}$ Meilen, Vamos-Györk-Gyöngyös $1,_{45}$ Meilen und Zakany-Agram $13,_{53}$ Meilen, zusammen $46,_{80}$ Meilen.

Das Anlage-Capital beträgt für die Linie Salgo-Tarjan-Pest 9429746 Fl., für die Linie Hatvan-Miskolcz 7342648 Fl. und für die Linie Zakany-Agram 6457425 Fl., zusammen 23229819 Fl.

An Betriebsmitteln waren vorhanden: 43 Locomotiven nebst Tendern, 1 Hofsalonwagen, 2 Commissionswagen, 108 Personenwagen, 24 Conducteur- und 4 Postwagen, 1084 Last- und Kohlen- etc. Wagen, sowie 6 Schneepflüge.

Im Jahre 1870 wurden befördert: 8220 Personen in der I. Classe, 81630 in der II. Classe, 204354 in der III. Classe, 197282 in der IV. Classe und 29195 Militairs, zusammen 520681 Personen, 50246 Ctr. Gepäck und Eilgut, 917 Equipagen, 1356 Pferde und Hunde, 12373758 Ctr. Fracht-, sowie 248336 Regiegüter.

Die Einnahmen haben betragen: für die Linien Pest-Tarjan und Hatvan-Miskolcz: für Personen 653236 Fl., für Militair-Transporte und Separatzüge 22154 Fl., für Gepäck-Transporte 23288 Fl., für Eilgut 26426 Fl., für Waaren-, Vieh- und Militairtransporte etc. 1614564 Fl., aus sonstigen Quellen 94648 Fl., zusammen 2434316 Fl. Hiervon ab die Rückvergütungen, Bonificationen etc. von 23324 Fl., verbleiben 2410991 Fl. = 74184 Fl. pro Bahnmeile. Ausgegeben wurden: an allgemeinen Verwaltungskosten 68644 Fl., für die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 324898 Fl., für den Verkehrs- und commerciellen Dienst 389405 Fl., für Zugförderung und den Werkstättendienst 416993 Fl., zusammen 1199940 Fl. = 36921 Fl. pro Meile Bahnlänge. Die Ausgaben repräsentiren $49,_{77}$ Proc. der Einnahmen. Das Netto-Erträgniss betrug 1221052 Fl. = 37263 Fl. pro Bahnmeile, es verzinst das Anlage-Capital mit $7,_{24}$ Proc.

Die Einnahmen der Linie Zakany-Agram betrugen: für Personen-Transporte 91292 Fl., für Militair-Transporte und Separatzüge 7485 Fl., für Gepäck-Transporte 2596 Fl., für Eilgüter 3779 Fl., für Waaren-, Vieh- etc. Transporte 81542 Fl., aus sonstigen Quellen 6913 Fl., zusammen 193607 Fl., wovon die Rückvergütungen etc. mit 695 Fl. in Abzug kommen, so dass verbleiben 192912 Fl. = 14289 Fl. pro Bahnmeile.

Ausgegeben wurden: an allgemeinen Verwaltungskosten 28462 Fl., für Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 70924 Fl., für den Verkehrs- und commerciellen Dienst 89856 Fl., für die Zugförderung und den Werkstättendienst 57103 Fl., zusammen 246345 Fl. = 18247 Fl. pro Bahnmeile. Da die Ausgaben die Einnahmen um 53433 Fl. überschritten haben, so betragen sie $127,_{69}$ Proc. derselben.

Die Pensionscasse hatte ult. 1870 einen Bestand von 18587 Fl. und die Krankencasse von 10710 Fl.

Ausland.

—r— Italienische Eisenbahnen. Ueber den Stand der auf Kosten des Staates gebauten Eisenbahnen am 1. Okt. 1871 bringt der Monitore delle strade ferrate folgende Notizen:

Die Kosten der in der Zeit vom 1. Januar bis 1. September 1871 ausgeführten Arbeiten beliefen sich auf die Summe von $16\,666\,215,_{32}$ Lire, welche sich in nachstehender Weise repartiren:

auf die Calabrisch-Sicilianischen Bahnen mit .	$5\,587\,898_{29}$
„ „ Bahn Savona-Turin mit der Zweigbahn Cairo-Acqui mit	$2\,072\,867_{86}$
„ „ Ligurischen Bahnen mit	$7\,703\,860_{56}$
„ „ Bahn von Asciano-Grossetto mit .	$1\,301\,588_{61}$

Die Zahl der Arbeiter, welche verwendet wurden, betrug 2 485 878. Hiervon kamen

795 870	auf die Calabrisch-Sicilianische
251 237	„ „ Bahn von Savona nach Turin
1 228 569	„ „ Ligurische Bahn
210 202	„ „ Linie Asciano-Grossetto

Die für die drei ersten der vorgenannten Linien definitiven Veraccordirungen beliefen sich nach den betreffenden Anschlägen auf $71\,162\,184_{34}$ Lire; hiervon wurden bei der wirklichen Vergebung $8\,766\,128_{06}$ L. nachgelassen, so dass fragl. Summe sich auf $62\,396\,056_{28}$ Lire stellt, welche sich in nachstehender Weise repartirt:

Calabrisch-Sicilianische Bahnen .	$46\,676\,150_{83}$
Ligurische Bahnen	$13\,720\,359_{27}$
Bahn Asciano-Grossetto	$1999\,546_{18}$

Für die Bahn von Savona nach Turin fand Seitens der Regierung eine Veraccordirung nicht statt, weil die Herstellung an die Unternehmung Guastalla vergeben ist.

Um die obenbezeichnete Summe von $46\,676\,150_{83}$ L. wurden von dem ganzen $632\,422_{03}$ Kilom. umfassenden Netze der Calabrisch-Sicilianischen Bahnen ca. 264 Kilom., sonach mehr als die Hälfte, veraccordirt, während für die noch übrigen ca. 145 Kilom. mit einem Anschlage von ungefähr 30 Millionen die Verhandlungen noch im Gange sind.

Hinsichtlich der Ligurischen Bahnen werden, nachdem die Veraccordirungen der Arbeiten für die Strecke zwischen Sestri und Spezzia um ca. 15 Millionen abgeschlossen sind, alle Maassnahmen getroffen, um die Arbeiten gleichzeitig mit der grossen Gallerie von Biassa zur Vollendung zu bringen, wofür man nach dem gegenwärtigen Stande der Arbeiten die erste Hälfte des Jahres 1873 in Aussicht nehmen darf.

Auf der Linie di Ponente sollte die Strecke Savona-Ventimiglia im November l. J. eröffnet werden.

Die Eröffnung der Linie Asciano-Grossetto steht noch im Laufe dieses Jahres zu erwarten, wie auch alle Aussicht besteht, dass die Vollendung der Bahn Savona-Turin mit der Abzweigung Cairo-Acqui noch innerhalb der durch das Gesetz hierfür festgesetzten Frist erfolgen wird.

Schifffahrt.

st. Der Suez-Canal. (Stand der Arbeiten am 20. Juli 1871.) Seit dem Beginn der Arbeiten bis zu deren Vollendung, die als jetzt erfolgt angenommen werden kann, sind 162 Kilometer des Canals auf eine Tiefe von 8—10 Meter ausgehoben worden, die vollständig genügend erscheint. Die bedeutende Anzahl von Schiffen mit grossem Tonnengehalt und einem Tiefgange von ungefähr 7 M., welche den Canal passirt haben, geben davon das beste Zeugniss.

Seit der Verbindung der beiden Meere hat sich eine Strömung des Wassers von Süd nach Nord, also vom Rothen nach dem Mittelländischen Meer gebildet; der Spiegel ist ansehnlich gestiegen, wodurch bedeutende Baggerarbeiten, die vorgesehen waren, unnöthig wurden, so dass an einer Stelle, wo ein Aushub von 300000 Cubikmeter ausgeführt werden sollte, ein solcher von 210000 genügte. Von noch grösserem Vortheil ist, dass die fragliche Strömung, anstatt Versandungen zu erzeugen, vielmehr den ganzen Theil des Canals nächst dem Mittelländischen Meere vereinigt.

Was die durch den Wind hervorgerufenen Sandverwehungen betrifft, so sind dieselben nach dem letzten Berichte des Herrn von Lesseps unbedeutend, dank der vielen dagegen getroffenen Vorkehrungen.

Bis zum 31. Mai d. Js. haben 813 Schiffe den Canal befahren. Hierunter befanden sich 535 Englische und 101 Französische. Dieses Missverhältniss zeigt wie der Englische Handel oder vielmehr die dortige öffentliche Meinung, nachdem sie so lang dem Unternehmen des Canals feindlich war, demselben nunmehr gewogen ist.

Die Einnahme betrug 8 801 000 Frcs. und sind 46 000 Reisende von einem Meere zum anderen gefahren.

Der Verkehr in den ersten sechs Monaten des Jahres 1871 ist der doppelte des der entsprechenden Monate des Vorjahres und für das Jahr 1872 lässt sich durch die Entstehung neuer Paquetboot-Compagnien und durch die angeknüpften Verbindungen eine Einnahme hoffen, die nicht unter 20 Millionen per Jahr betragen wird.

Erwähnt muss auch noch der ausserordentliche Wachsthum von Port-Said werden, was sich durch den enormen Verkehr von über 1500 Schiffen, die dort anlegen, erklären lässt.

(Oppermann, nouvelles annales de la construction.)

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.)

7. December *Bergisch-Märkische Eisenbahn zu Elberfeld. Siehe Seite 909.
7. „ Münster-Enscheder Eisenbahn zu Burgsteinfurt. (Constituirende Gl.-Vers.)
11. „ Hessische Nordbahn zu Cassel.
18. „ *Hessische Ludwigs-Eisenbahn zu Mainz.
19. „ *Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft zu Mainz.
20. „ *Märkisch-Posener Eisenbahn zu Guben.
20. „ *Aussig-Teplitzer Eisenb.-Ges. zu Teplitz. Siehe S. 967.

Einzahlungen.

Ungarische Ostbahn. Die letzte Einzahlung mit 60% in Gold ist bis 27. December d. J. in Pest, Wien oder Paris zu leisten.

Oberlausitzer Eisenbahn. Zweite Einzahlung mit 20% bis 1. Januar k. J. bei der Hauptcasse in Ruhland zu leisten.

Thüringische Eisenbahn. 30% auf die Stammactien Littr. C bis 30. Decbr. d. J. Siehe Bekanntmachung S. 1014.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
7. Dec.	zu Breslau	Oberschlesische E.	Erd- etc. Arbeiten	965
7. Dec.	zu Stuttgart	Württemb. Staatsb.	2. Loos } Horb-Nagold	—
7. „	zu Stuttgart	dieselbe	3. „ } Horb-Nagold	
8. „	zu Ratibor	Oberschlesische E.	Werkstatts-Vorrathsstücke	965
8. „	zu Zürich	Schweiz. Nordostb.	Locomotiven	1025
8. „	zu Hannover	Hannoversche E.	Material-Verkauf	1025
9. „	zu Schwerin	Friedr. Franzb.	10000 kief. Schwellen	—
9. „	zu Saarbrücken	Saarbrücker E.	Locomotiven	1023
9. „	zu Breslau	Bresl.-Schw.-Freib.	Wagen	995
10. „	zu Oldenb.	Bau-Director Buresch	Achsen mit Rädern etc.	993
12. „	zu Strassburg	Elsass-Lothr. E.	Werkstattsmaterialien	1023
12. „	zu Bromberg	Preuss. Ostbahn	Schienen	994
12. „	zu Ludwigshafen	Pfälz. E.	Materialien	1025
13. „	zu Thorn	Thorn-Insterburger E.	Eichen- und Kiefernholz	—
15. „	zu Köln	Köln-Minden	Schwellen	993
15. „	zu Carlsruhe	Bad. Staatsb.	Güterwagen	968
15. „	zu Wien	Kaiser. Elisabethb.	Locomotiven	964
15. „	zu Zürich	Schweiz. Nordostb.	Wagen	1025
16. „	zu Guben	Märkisch-Posener E.	Betriebsmaterialien	1005
19. „	zu Köln	Köln-Mindener E.	Locomotiven	1015
20. „	zu Saarbrücken	Saarbrücker E.	Materialen-Verkauf	1014
20. „	zu Bromberg	Preuss. Ostbahn	Schienen	1023

Officielle und Privat-Anzeigen.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft.

Nachdem die General-Versammlung vom 21. Juni d. Js. beschlossen hat, das Stamm-Actien-Capital um drei Millionen Thaler zu erhöhen, und den bisherigen Actionairen das Recht einzuräumen, binnen einer von den Verwaltungs-Vorständen festzusetzenden Präclusivfrist auf je drei alte Actien eine neue Actie à 200 Thaler zum Paricourse zu beziehen — welche Actien vom 1. Januar 1872 bis zum 31. December 1873 mit 5% des Nominalbetrages verzinst werden, vom 1. Januar 1874 ab dagegen am Reingewinn der Gesellschaft Theil nehmen, — haben die Verwaltungs-Vorstände die Präclusivfrist, bis zu welcher vom 2. Januar 1872 ab die zeitigen Actien-Inhaber von dem Recht, auf je drei alte Actien eine neue Actie à 200 Thaler zum Paricourse unter Vergütung von fünf Procent Zinsen des Nominalbetrages vom 1. Januar 1872 bis zur geleisteten Vollzahlung zu beziehen, Gebrauch machen können, auf den 29. Februar 1872 Mittags 12 Uhr festgesetzt.

In Folge dessen werden diejenigen Actionaire, welche von diesem Rechte Gebrauch machen wollen, aufgefordert, ihr Bezugsrecht in der Zeit vom 2. Januar 1872 bis 29. Februar 1872 Mittags 12 Uhr bei Verlust dieses Rechts bei unserer Hauptcasse zu Berlin, Askanischer Platz No. 6, in den Geschäftsstunden von 9 bis 12 Uhr Vormittags geltend zu machen, und zwar durch Vorlage ihrer Actien ohne Dividendenschein-Bogen Behufs Abstempelung unter gleichzeitiger Einreichung eines Zeichenscheins in doppelter Ausfertigung.

Diese Zeichenscheine, für welche die Formulare in unserer Hauptcasse vom 20. December d. J. ab unentgeltlich verabfolgt werden, müssen enthalten Littera und Nummern der Actien nach der Reihenfolge, Datum, Namen, Wohnort und Unterschrift des Präsentanten.

Bei der Zeichnung ist der volle Betrag der gezeichneten Actien nebst 5% Zinsen davon seit dem 1. Januar 1872 baar einzubezahlen.

Das Duplicat der Zeichenscheine wird sofort zurückgegeben werden.

Die Erhebung der gezeichneten Actien erfolgt auf Grund und unter Auslieferung des Duplicat-Zeichenscheines zu der von uns bekannt zu machenden Zeit in unserer Hauptcasse.

Der Zeichenschein dient als Legitimation zur Erhebung der durch denselben gezeichneten Actien nebst Coupons, Dividendenscheinen und Talon. Die Zeichenstelle ist zur Prüfung der Legitimation des Präsentanten nicht verpflichtet, wohl aber berechtigt.

Diejenigen Actien, welche von den Inhabern der alten Actien bis zum 29. Februar 1872 Mittags 12 Uhr nicht gezeichnet werden, werden für Rechnung der Gesellschaft begeben werden.

Berlin, den 24. October 1871.

Der Verwaltungsrath. V. v. Magnus. **Die Direction.** Fournier.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die Lieferung der für den Betrieb der Werkstätten der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen im Jahre 1872 erforderlichen Materialien, nämlich: Metalle und Metall-Fabrikate als Blei, Antimon, Zinn, Schmiede- und Gusseisen, Kupfer in Stangen und Blechen, Stahl, Gussfederstahl, Stahlbleche, Stahldraht, Eisenblech, Weissblech, Eisendraht, Gelbguss, Holzschrauben, Eisenketten, Messingblech, Messingdraht, Messingschrauben, Nägel, Nieten, Splinten, Sattlerstifte, Schlagloth, complete Buffer mit schmiedeeisernen Hülsen, messingene Siederohre, Sprungfedern, Unterlagsscheiben, Spiralfedern für Zug- und Bufferapparate, Zinkblech, Chemikalien, Gewebe und Gespinste, Glaswaaren, Gummiwaaren, Nutzhölzer, Lacke und Firnisse, Leder, Oele und Fette, diverse Materialien als: Abschleifsteine, Bimsteine, Fruchtgummi, Glaspapier, Holzkohle, Hutfilz, Kartoffelmehl, Korkpfropfen, Leim, Pappdeckel, Pech, Pferdehaare, selbstschmierende Liderungsschnur, feuerfester Sand, feuerfeste Steine, Schmelztiegel, Schmirgel, Schmirgelleinen, Schwämme, Wachs; ferner diverse Werkzeuge als Feilen, Hammerstiele, Abstäuber, Beisszangen, Drahtzangen, Bohrwinden, Bürsten, Feilkloben, Glaser-Diamanten, Haarbesen, Handfeger, Hobeleisen, Kohlenschaufeln, Pinsel, Bohrknarren, Sägeblätter, Vorhängeschlösser, Englische Schraubenschlüssel, Ziehklingen, Zirkel, Kohlenkörbe, Feilenhefte, Piassavabesen, Locomotiv-Doppelwinden, Handbeile für Schreiner, Hobel diverse und Raumschippen soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Offerten auf die Lieferung dieser Materialien etc. sind uns portofrei und mit der Aufschrift: „Offerte auf die Lieferung von Werkstätten-Materialien" versehen, bis zu dem Dienstag, den 12. December d. J. in unserem Geschäftslocale auf hiesigem Bahnhofe anstehenden Termine einzureichen, in welchem dieselben in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden. Später eingehende Offerten haben auf Berücksichtigung keinen Anspruch.

Die Submissions- und Lieferungs-Bedingungen liegen in den Stations-Büreaus zu Strassburg, Colmar, Mülhausen, Saargemünd und Metz zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie Schreiben von unserer Drucksachen-Verwaltung hierselbst gegen Erstattung der Kosten zugesandt.

Strassburg, den 15. November 1871.

Kaiserliche Eisenbahn-Betriebs-Commission.
Mebes.

Königlich Saarbrücker Eisenbahn.

Die Anlieferung von

2 Stück gekuppelten Güterzug-Locomotiven mit Tendern und
2 Stück Tender-Locomotiven

soll im Wege der öffentlichen Submission in Verding gegeben werden.

Offerten hierauf beliebe man mit der Aufschrift:
Submissions-Offerte auf Locomotiven" versehen, bis zum Submissionstermine am **Samstag den 9. December d. Js. Nachmittags 4 Uhr** versiegelt und portofrei an uns einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen.

Die Bedingungen zur Lieferung sind in unserm hiesigen Central-Büreau einzusehen, können aber auch auf portofreie Gesuche in Abschrift von uns bezogen werden.

Saarbrücken, 21. November 1871.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Königliche Saarbrücker Eisenbahn.

Die Lieferung von:

7 025 Stück Eisenbahnschienen,
15 000 „ Seitenlaschen,
30 000 „ Laschenbolzen,
20 000 „ Holzschwellen und
2 000 Cubikfuss Weichenhölzern

soll im Wege der öffentlichen Submission in Verding gegeben werden.

Offerten hierauf sind, mit der Aufschrift:
„Submissions-Offerte auf Oberbau-Materialien" versehen, bis zum Submissions-Termine am **Mittwoch den 6. December Nachmittags 4 Uhr** versiegelt und portofrei an uns einzureichen, wo dieselben in Gegenwart der persönlich erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen. Später eingehende Offerten können nicht berücksichtigt werden.

Die Bedingungen und Zeichnungen sind in unserm Central-Büreau hierselbst einzusehen, können aber auch auf portofreie Gesuche von uns in Abschrift bezogen werden.

Saarbrücken, den 21. November 1871.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Königliche Ostbahn.

Die Anfertigung und Lieferung von
220 000 laufende Meter Eisenbahnschienen (eiserne oder Bessemer Stahlschienen) zur Bahnunterhaltung und
2825 laufende Meter Stahlschienen zu Weichenzungen
soll im Wege der Submission vergeben werden.

Offerten hierauf sind versiegelt, portofrei und mit der Aufschrift:
„Submission auf Lieferung von Schienen für die Königliche Ostbahn"
versehen, bis zu dem auf
Dienstag, den 12. December d. J., Vormittags 11 Uhr
in unserem Centralbüreau auf dem hiesigen Bahnhofe anstehenden Termine an uns einzureichen.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt zur bezeichneten Terminsstunde in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten.

Offerten, welche den Bedingungen nicht entsprechen, bleiben unberücksichtigt. Die Submissions-Bedingungen liegen auf den Börsen zu Berlin, Breslau und Cöln, sowie in unserem Centralbüreau zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie, an unseren Büreau-Vorsteher Reiser zu richtende Gesuche unentgeltlich mitgetheilt.

Bromberg, den 19. November 1871.

Königliche Direction der Ostbahn.

Königliche Ostbahn.

Für den Bau der **Thorn-Insterburger** und **Schneidemühl-Dirschauer** Eisenbahn soll die Anfertigung und Lieferung von
a) 8 855 000 Kilogr. gewalzten Eisenbahnschienen
b) 77 000 Stück = 278 450 Kilogr. gewalzten schmeideeisernen Seitenlaschen,
c) 600 000 Stück = 165 400 Kilogr. Hakennägel,
d) 154 000 Stück = 68 150 Kilogr. Laschenschraubenbolzen,
e) 154 Stück Schraubenschlüsseln,
im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Offerten hierauf sind an uns portofrei mit der Aufschrift;
„Submission auf Lieferung von Eisenbahnschienen resp. Kleineisenzeug für die Thorn-Insterburger und Schneidemühl-Dirschauer Eisenbahn"
versehen, bis zu dem am
Mittwoch, den 20. December 1871, Vormittags 11 Uhr,
in unserm Central-Büreau auf dem hiesigen Bahnhofe anstehenden Termine einzureichen, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa persönlich erscheinenden Submittenten eröffnet werden. Später eingehende oder den Bedingungen nicht entsprechende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Submissions-Bedingungen liegen auf den Börsen zu Berlin, Breslau und Cöln sowie in unserm Central-Büreau hierselbst zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie, an unsern Büreau-Vorsteher Reiser hierselbst zu richtende Gesuche unentgeltlich mitgetheilt.

Bromberg, den 30. November 1871.

Königliche Direction der Ostbahn.

Nachträge zu den Einnahmen-Uebersichten pro September und October 1871.

Namen der Bahnen	Betriebslänge in Meilen		Befördert wurden				Die Einnahmen betrugen			Differenz gegen denselben Monat im Vorjahr	Bis ultimo	Differenz gegen das Vorjahr
			Personen		Centner Güter		aus dem Personen-Gepäck- & Eilgut-Verkehr	aus dem Frachten-Verkehr	in Summa			
	1871	1870	1871	1870	1871	1870	Gulden	Gulden	Gulden	Gulden	Gulden	Gulden
A. Pro Monat September 1871.												
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben.												
Gössnitz-Geraer E.	4,6	4,6	22901	16570	328934	248358	4756	12201	17128	—2290	129177	+11683
a. Sächsische Staatsbahnen	114,4	—	706590	—	9832068	—	306856	711560	1282159	—	—	—
b. Privatbahnen in Staatsverwaltung	9,8	—	54610	—	814013	—	10913	25105	36018	—	—	—
c. Zusammen	124,2	122,3	761200	607236	10646081	8170974	317769	736665	1318177	+399438	—	—
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Gulden Südd. Währg. angegeben.												
Badische Staatseisenbahnen	—	—	652367	389545	5347786	3712312	545049	1685245	2230294	+830797	19637275	+8621888
Württemb. Staatseisenbahnen	144,0	143,5	841353	464495	2661181	1950907	525305	632040	1157345	+374097	9375161	+2151800
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in fl. Oesterr. Währg. angegeben.												
Fünfkirchen-Barcs	8,99	8,99	23345	18531	188255	120823	12680	20414	33094	+7123	318337	+97528
Mohács-Fünfkirchen	8,08	8,08	18781	13516	639203	619082	1163	79224	90787	+485	829303	+135513
B. Pro Monat October 1871.												
Bahnen, bei welchen die Einnahmen in Thalern angegeben.												
Thüringische E., a. Stammbahn, Corbetha-Leipziger und Weissenfels Geraer Zweigb.	37,256	37,256	—	—	—	—	124652	253648	278300	+38340	3591419	+596422
Thüringische E., b. Dietendorf-Arnstädter Zweigb.	1,345	1,345	—	—	—	—	1030	1441	2471	+579	22758	+3012
Thüringische E., c. Gotha-Leinefelder Zweigbahn	8,91	8,91	—	—	—	—	6420	11902	18322	—	132222	—

Hannoversche Staats-Eisenbahn.

Es sollen circa 55 842 Centner ausrangirte Eisenbahnschienen und 5 342 „ altes Schmiedeeisen, Gusseisen und Stahl, bestehend aus Laschen, Schrauben, Nägeln, Herzstücken etc., welche auf verschiedenen Stationen der Hannoverschen Staats-Eisenbahn lagern, im Wege der öffentlichen Submission verkauft werden.

Offerten darauf sind portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Ankauf alter Materialien“

bis zu dem auf

Freitag den 8. December d. J. Vormittags 10 Uhr

anstehenden Termine an die unterzeichnete Ober-Betriebs-Inspection einzusenden und sollen diese zur angegebenen Terminstunde geöffnet werden. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Verkaufsbedingungen können in dem Bureau der Unterzeichneten eingesehen, auch auf portofreie Requisition von derselben bezogen werden.

Hannover, den 29. November 1871.

Königliche Ober-Betriebs-Inspection.
Wiebe.

Pfälzische Eisenbahnen.

Der Materialbedarf für den Betrieb der Pfälzischen Eisenbahnen pro 1872 soll im Wege der allgemeinen schriftlichen Submission in Lieferung vergeben werden.

Derselbe besteht hauptsächlich in:

1) Brennmaterial: Holzkohlen,
2) Metallwaaren: Schmied- und Walzeisen, Eisen- und Kupferblech, Bancazinn, Blei, Drahtstiften, Nieten, Holzschrauben etc.,
3) Holzwaaren: Tannenborde, Tannendielen, Pappeldielen, Rothrüsterdielen, Hammerstiele etc.,
4) Fettwaaren: Maschinenöl, Lampenöl, Rapsöl, Leinöl, Talg, Kernseife, Schmierseife etc.,
5) Sonstige Materialien: Stearinkerzen, Colophonium, Petroleum, Terpentinöl, verschiedene Glas- und Farbwaaren etc.

Lieferungsverzeichnisse und Bedingnisshefte liegen von heute an bei unserer Directionskanzlei zur Einsicht auf, ebenso können solche bei den Bahnhofverwaltungen Ludwigshafen, Frankenthal, Speyer, Germersheim, Neustadt, Landau, Bergzabern, Kandel, Kaiserslautern, Landstuhl, Homburg, Zweibrücken, St. Ingbert, Kusel, Winnweiler und Rockenhausen in einzelnen Exemplaren bezogen werden.

Die Submissionen sind von heute an bis längstens **zum 12. December nächsthin Mittags 12 Uhr** versiegelt bei der unterfertigten Direction und mit der Bezeichnung:

„Submission für Lieferung von Materialien pro 1872 an die Pfälzischen Eisenbahnen“ franco einzureichen oder können zur Einsendung an obige Bahnhofverwaltungen übergeben werden.

Die Submittenten bleiben bis zum 31. December c. einschliesslich an ihre Angebote gebunden.

Ludwigshafen, den 28. November 1871.

Die Direction.
v. Jaeger.

Schweizerische Nordostbahn.

Die Lieferung von 300 Stück Güterwagen (excl. Achsen, Räder und Tragfedern), nämlich von

150 gedeckten Güter- und Viehwagen,
100 offenen Güterwagen und
50 Steintransportwagen

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Zeichnungen und Programm sind vom Büreau des Maschinenmeisters, Herrn Maey, Bahnhof Zürich, zu beziehen.

Die Offerten, in welchen die Ablieferungstermine genau angegeben sein sollen, müssen versiegelt, mit der Aufschrift: „Wagenlieferung“ spätestens bis **zum 15. December l. Js.** der Unterzeichneten eingereicht werden.

Zürich, den 28. November 1871. **Die Direction.**

Schweizerische Nordostbahn.

Wir beabsichtigen, die Lieferung von

6 dreiachsigen gekuppelten Güterzugslocomotiven nebst Tendern und
4 zweiachsigen Tenderlocomotiven

im Wege der öffentlichen Submission zu vergeben.

Programme und Zeichnungen können vom Büreau des Maschinenmeisters, Herrn Maey, Bahnhof Zürich, bezogen werden.

Die Offerten auf die eine oder andere der beiden Lieferungen müssen genaue Angaben der zu proponirenden Ablieferungs-Termine enthalten und versiegelt mit der Aufschrift: „Locomotivenlieferung“ spätestens bis zum **8. December l. J.** uns eingereicht werden.

Zürich, den 27. November 1871.

Die Direction.

Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn.

Wir bringen hierdurch zur öffentlichen Kenntniss, dass **am 1. December cr.** abermals eine Theilstrecke unserer Bahn und zwar **Cottbus-Falkenberg** dem Verkehr für Personen und Güter übergeben werden wird. Von diesem Tage ab gestaltet sich die Personenbeförderung auf der ganzen dann im Betrieb befindlichen Strecke zwischen Guben und Falkenberg nach nachstehendem Fahrplan:

A. Richtung **Falkenberg-Guben.**

Stationen.		Local-Personen-Zug No. I 1.—4. Cl.	Local-Personen-Zug No. III 1.—4. Cl.	Gem. resp. Personen-Zug No. V 1.—4. Cl.	Gem. resp. Personen-Zug No. VII 1—4. Cl.	Gem. Zug No. IX 2. u. 3. Cl.
		Morgens	Morgens	Nachm.	Nachm.	Vormitt.
Falkenberg	Abf.	—	Dieser Zug wird erst vom 20. December an coursiren.	12^{8}	5^{20}	—
Beutersitz	„	—		12^{25}	5^{38}	—
Dobrilugk (Kirchhain)	„	—		12^{56}	6^{11}	—
Finsterwalde	„	—	6^{0}	1^{28}	6^{48}	—
Gollmitz	„	—	6^{23}	1^{58}	7^{17}	—
Calau	„	—	6^{43}	2^{20}	7^{43}	—
Eichow	„	—	7^{1}	2^{42}	8^{6}	—
Cottbus	Ank.	—	7^{25}	3^{10}	8^{34}	—
Cottbus	Abf.	6^{15}	—	3^{45}	8^{40}	9^{0}
Peitz	„	6^{39}	—	4^{9}	9^{4}	9^{40}
Guben	Ank.	7^{15}	—	4^{45}	9^{40}	10^{26}
		Morgens	Morgens	Nachm.	Abends	Vormitt.

B. Richtung **Guben-Falkenberg.**

Stationen.		Personen- resp. gem. Zug No. II. 1.—4. Cl.	Personen- resp. gem. Zug No. IV. 1.—4. Cl.	Local-Personen-Zug No. VI. 1.—4. Cl.	Gemischt. Zug No. VIII. 2. u. 3. Cl.
		Morgens.	Vormitt.	Abends.	Nachm.
Guben	Abf.	6^{4}	11^{30}	6^{0}	3^{20}
Peitz	„	6^{43}	12^{9}	6^{39}	4^{20}
Cottbus	Ank	7^{4}	12^{30}	7^{0}	4^{47}
Cottbus	Abf.	7^{40}	12^{45}	7^{7}	—
Eichow	„	8^{7}	1^{12}	7^{28}	—
Calau	„	8^{34}	1^{39}	7^{46}	—
Gollmitz	„	8^{54}	2^{0}	8^{5}	—
Finsterwalde	„	9^{34}	2^{40}	8^{25}	—
Dobrilugk (Kirchhain)	„	10^{0}	3^{6}	(Dieser Zug wird zwischen Cottbus u. Finsterwalde erst v. 20. Dec. c. an coursiren.)	—
Beutersitz	„	10^{29}	3^{35}		—
Falkenberg	Ank.	10^{45}	3^{51}		—
		Vormitt.	Nachmitt.	Abends.	Nachm.

Die Preise für die Beförderung von Personen und Güter sind auf den Stationen einzusehen. Auch sind daselbst die Tarife und Fahrpläne, die speciellen Anschlusszüge und Posten mitenthaltend, käuflich zu haben.

Zu allen Zügen werden ausser den gewöhnlichen Fahrbillets für die 2. und 3. Wagenclasse zu ermässigten Preisen Billets für die Hin- und Rückfahrt mit 5 tägiger Giltigkeit ausgegeben.

Berlin, am 24. November 1871.

Die Direction.

Technisches Bureau

Ueberwachung der Ausführung, Inspection und Abnahme in England bestellter Lieferungen.
Einführung Deutscher Erfindungen in England und Frankreich und umgekehrt.
Besorgung und Verwerthung von Patenten in England, Frankreich, Belgien und America.
Betheiligung an Bauten und Unternehmungen auf dem Continente.
Lieferung Englischer Maschinen und Maschinentheile, Metalle, Chemikalien und anderer Materialien für Dampfschiffbetrieb, Fabriken, Arsenale, Bauunternehmungen.
Locomotiven, Waggons, Federn, Schienen und Schienen-Kleinmaterial.
Unternehmer von Eisenbahnen und öffentlichen Bauten werden darauf aufmerksam gemacht, dass neue und gebrauchte Locomobilen, Locomotiven, Waggons, Werkzeugmaschinen, Pumpen etc. fast jederzeit zum sofortigen Versandt bereit sind.
Uebernahme von Agenturen continentaler Industrien für England.

Heinrich Simon
Civil-Ingenieur, 7 St. Peters Square
Manchester.

Vertreter in Plätzen des Continents werden gesucht.

Merseburg.

Wittenberg

Das Eisenhütten- und Emaillirwerk TANGERHÜTTE

Station der Magdeburg-Wittenberger Eisenbahn

liefert die sowohl durch **Billigkeit** wie grosse **Dauer** sich allseitig bewährenden und immer mehr in Aufnahme kommenden

Gusseisernen Locomotiv-Schuppen-Schornsteine

zu den **billigsten Preisen**, und stehen **Prospecte** darüber zu Diensten.

Weitere **Specialitäten** der **Fabrikation** des Werkes zu Bahnbauten sind: **Wasserstations-Einrichtungen, Optische Telegraphen, Perronhallen, Gasanstalten, Candelaber, Laternenarme, Stationstafeln, Warnungstafeln, Pilaren, Gitter, Pumpen, Treppen, Säulen, Fenster, Ofen** für Wartesäle und Bahnwärterhäuser, nach einem sehr **reichhaltigen Modellinventar.** Cataloge über diese Gegenstände werden gern geliefert.

Die Ausdehnung des Werkes, gute mechanische Werkstätten in Verbindung mit tüchtigen Arbeitskräften, ermöglichen sowohl **rasche** als **gediegene Ausführung** der belangreichsten Bestellungen.

In Commissionsverlag der Unterzeichneten ist erschienen und durch alle Buchhandlungen zu beziehen:

Fusions-Project der Gotthard- mit der Lukmanierbahn.

Angefertigt durch Ingenieur Oberst R. La Nicca.
Mit Karten und Zeichnungen. gr. fol. geheftet 5 fl. 30 kr. oder 3 Thlr. 8 Sgr.

Obschon dieses Werk bis jetzt noch nicht veröffentlicht, sondern nur Regierungen und hervorragenden Männern mitgetheilt worden ist, so hat es doch die allgemeine Aufmerksamkeit erregt, und haben sich Deutsche, Schweizerische, Italienische und Englische Blätter vortheilhaft darüber ausgesprochen. Es weist nach, dass „Lukmanier (respective Splügen) oder aber Gotthard allein eine einseitige Lösung des grossen Problems der Alpenbahn sei" und stellt dagegen ein Project auf, durch welches diese schwierige Aufgabe vollständig gelöst wird. Einen besonderen Werth verleihen dem Werk die beigegebenen schönen Karten und Zeichnungen, worin auch das Project für die Splügenbahn dargestellt ist.

Als Nachtrag hierzu ist erschienen:
Schweizerische Alpenbahn. Nachschrift zum Fusions-Project der Gotthard- mit der Lukmanier Bahn von R. La Nicca gr. 4 mit einer Karte und einem Längenprofil in folio geh. 1 fl. oder 18 Sgr. Beide Werke sind mit Ital. Text erschienen.
Stuttgart im November 1871.

J. B. Metzler'sche Buchhandlung.

Verlag von **Friedrich Vieweg und Sohn in Braunschweig.**
(Zu beziehen durch jede Buchhandlung.)

Reuleaux, Professor F., Der Constructeur. Ein Handbuch zum Gebrauch beim Maschinen-Entwerfen. Für Maschinen- und Bau-Ingenieure, Fabrikanten und technische Lehranstalten. Dritte, sorgsam durchgearbeitete und erweiterte Auflage. Mit zahlreichen in den Text eingedruckten Holzstichen. Royal-Octav. Fein Velinpapier. geh. Dritte Lieferung (Schluss des Werkes), enthaltend: **Zahnräder, Hebel, Kurbeln, Pleuelstangen, Querhäupter, Röhren, Ventile, Kolben, Seile und Ketten.**
Preis 2 Thlr. 4 Sgr.
Dasselbe Werk vollständig in drei Lieferungen Preis 4 Thlr. 24 Sgr.

Hartguss

Herzstücke und Räder

Erdtransportwagen

in jeder Grösse und zu jeder Spur, sowohl Seiten- und Vorkipper als Wagen zum Ausschaufeln, liefern in bewährter Konstruktion

Thelen & Weydemeyer,
Eisengiesserei, Maschinen- und Dampfkessel-Fabrik. Nordhausen.

Selbstschmierende Stopfbüchsen-Packung
von
C. Otto Gehrckens.
Ottensen, (Zollverein.) Hamburg, gr. Bäckerstr. 12.
Preis: **10 Sgr.** das ℔.
Eingeführt bei fast allen Bahnen und Fabriken

Brückenwaagen-Fabrik
von
Alex Bernstein,
Berlin,
Blumenstr. 37
empfiehlt ihr Lager von hölzernen und eisernen Decimalwaagen, Centesimalwaagen von 100 bis 1000 Ctr. Tragfähigkeit, eichungsfähigen Schnellwaagen, Viehwaagen, Gepäckwaagen und Karrenwaagen etc.

Reparaturen werd. schnell u. sorgfältig besorgt.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 48. Beiblatt 2. Leipzig, am 6. December 1871.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Mit Begleitschein der Badischen Station Würzburg vom 8. November cr. wurde der **Hessischen Ludwigsbahn** ein mit 125 Militärbänken beladener Wagen ohne Angabe des Bestimmungsortes überwiesen. Die behufs Ermittelung desselben eingeleiteten Recherchen sind erfolglos geblieben.

Die Bänke sind mit den Buchstaben **L. W.** und folgenden Nummern bezeichnet:

a. unbeschädigte Bänke:

No. 1019. 1450. 1293. 1531. 1517. 1645. 1340. 1123. 1228. 1473. 1618. 1506. 1641. 1131. 1231. 1619. 1106. 1085. 1519. 1507.
„ 1518. 1533. 1637. 1522. 670. 1072. 1636. 1513. 1424. 1104. 1520. 1491. 1055. 1516. 1211. 1480. 1644. 1188. 1634. 1489.
„ 665. 1077. 1437. 1080. 1501. 1024. 1638. 1631. 1441. 1138. 1090. 1453. 1068. 1420. 1084. 1111. 1112. 1095. 1282. 1423.
„ 1073. 1075. 1433. 1419. 1467. 1081. 1108. 1447. 1586. 1233. 1023. 1274. 1197. 1078. 1512. 1272. 1463. 1194. 1218. 1262.
„ 1214. 1230 = 82 Stück.

b. beschädigte Bänke:

(Die Beschädigungen bestehen grösstentheils in abgebrochenen Füssen.)

No. 1526. 1445. 1643. 1067. 1314. 1082. 1627. 1629. 1534. 1277. 1229. 1483. 1417. 1510. 1625. 1083. 1465. 1624. 1523. 1628.
„ 1429. 1497. 1524. 1633. 1529. 1076. 1238. 1617. 765. 1621. 1079. 1057. 1496. 1050. 1530. 1043. 1635. 1527. 1026. 1613.
„ 1461. 1071. 851 = 43 Stück.

Eine Bahn, auf welche die Signatur **L. W.** passen könnte, ist weder der Hessischen Ludwigsbahn noch uns bekannt. Die Bänke lagern als herrenlos in Mainz.

Der unbekannte Eigenthümer wolle sich behufs Empfangnahme der Bänke an die Verwaltung der Hessischen Ludwigsbahn in Mainz wenden. — Berlin, den 26. Movember 1871.

Verzeichniss der Wagen-Ausrüstungs-Gegenstände,

welche von den, Seitens der Braunschweigischen Bahnen zur Benutzung bei den Militaitransporten gestellten, abhanden gekommen sind.

Laufende No.	Bezeichnung der Gegenstände.	Stückzahl.	Bemerkungen.
	A. Zur Beförderung von Mannschaften.		
1	Doppelbänke (älterer Construction)	38	gez. Braunschweig
2	do. (neuerer do.)	54	„
3	Einfache Bänke (älterer do.)	95	„
4	do. do. (neuerer do.)	239	„
5	Eingenagelte Sitzbretter (zu 8 Bänken pro Wagen) . . .	Material zu ca. 24 Wagen	
	B. Zur Beförderung von Pferden.		
6	Eichene Eimer	12	gez. B.
7	Complete Einrichtung zu Güterwagen, bestehend in: 4 Stück Vorlegebäumen nebst Ringen und 4 „ Knaggen pro Wagen		und pro Stück 1 Thlr. an Werth. Material zu ca. 480 Wagen je zur Hälfte aus Eichen und aus Tannenholz gefertigt.
	C. Zur Beleuchtung der Wagen.		
8	Militair-Transportlaternen	121	pro Stück 1 Thlr. $2^1/_2$ Gr. an Werth.
9	Coupé-Laternen (grosse)	175	pro Stück 8 Thlr. 15 Gr. an Werth.
10	do. do. (kleine)	64	
11	Laternen, runde von Weissblech (9″ resp. 7″ Durchmesser) mit Oellampen	465	zum Einschrauben an die Wagen.
12	Lampen ohne Laternen	211	

Die zum Vereine gehörenden Verwaltungen wollen nach den vorbezeichneten Ausrüstungs-Gegenständen gefälligst recherchiren und von dem Resultat die Direction der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft in Braunschweig in Kenntniss setzen.

Berlin, den 28. November 1871.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Deutsche Eisenbahn-Statistik für das Betriebsjahr 1869.

(Fortsetzung.)

Rechnet man die Zinse für die gepachteten Bahnstrecken (excl. der Hamburg-Bergedorfer) den Ausgaben hinzu, dann hat die Gesammt-Summe derselben 113 996 601 Thlr., beziehungsweise 32 532 Thlr. pro Meile Bahnlänge (gegen 33 345 Thlr. im Vorjahre) und 5,53 Thlr. pro Nutzmeile (gegen 5,704 Thlr. im Jahre 1868) betragen. Diese Ausgaben würden 44,81 Proc. der Einnahmen — gegen 44,72 Proc. im Vorjahre — absorbirt haben.

Dagegen haben die eigentlichen

Betriebs-Ausgaben

betragen:

für die Bahn-Verwaltung	35 996 777 Thlr.
„ „ Transport-Verwaltung	70 553 781 „
„ „ allgemeine Verwaltung	6 218 529 „
zusammen	112 769 087 Thlr.
gegen	104 979 347 „ im Vorjahre,
mithin im Jahre 1869 mehr	7 789 740 Thlr. = 7,42 Proc.

Diese Steigerung der Ausgaben ist mit Rücksicht auf die Verkehrs-Verhältnisse des Jahres 1869 eine sehr mässige, die Steigerung der Ausgaben von 1867 zu 1868 betrug 12,45 Proc.

Bei den einzelnen Bahnen haben die Mehr-Ausgaben gegen das Vorjahr betragen, bei der

Bahn	Proc.	Bahn	Proc.
Berlin-Görlitzer	38,20 Proc.	Magdeb.-Halberstädter	6,01 Proc
Mohacs-Fünfkirchener	34,62 „	†Greiz-Brunner	5,74 „
Theissbahn	27,84 „	Bayerischen Staats-E.	5,62 „
†Oldenburgischen	26,48 „	Stargard-Cösliner L.	5,74 „
Ungarischen Staats-E.	23,88 „	†Rheinischen	5,16 „
†Galiz. Carl-Ludwig B.	23,06 „	Berlin-Stettin-Stargarder L.	5,12 „
†Lemberg-Czernowitz-Jassy E.	22,83 „	Taunusbahn	4,72 „
Frankfurt-Hanauer	22,48 „	Thüringischen	4,68 „
Main-Neckarb.	21,57 „	Grand Central Belge	4,65 „
Berlin-Hamburger	20,42 „	†Badischen	4,25 „
Aussig-Teplitzer	19,30 „	Wilhelmsbahn	4,22 „
†Süd-Norddeutschen	18,48 „	Oesterr. nördl. Linie	4,07 „
†Niederländ. Staats-E.	14,81 „	Westfälischen	3,45 „
†Württembergischen	14,71 „	Neisse-Brieger	3,45 „
Nürnberg-Fürther	14,45 „	Breslau-Posen-Glogauer	3,30 „
Böhmischen Westbahn	13,34 „	Bayerischen Ostbahnen	3,29 „
†Bergisch-Märk. und Hessischen Nordbahn	12,03 „	Neustadt-Dürkheimer	3,0 „
Hamburg-Bergedorfer	11,81 „	Kirchheimer	2,85 „
Pfälzischen Ludwigsb.	11,59 „	Berlin-Potsdam-Magdeb.	2,77 „
Homburger	11,01 „	†Niederlischen Rhein-E.	2,58 „
Schleswigschen	10,55 „	Löbau-Zittauer	2,58 „
Pfälzischen Maximiliansbahn	10,44 „	Oberschlesischen	2,51 „
Hessischen Ludwigsb.	10,24 „	Nassauischen	2,09 „
†Sächsischen Staats-E.	9,57 „	†Hannoverschen	1,66 „
†Oesterr. Südbahn	9,38 „	Glückstadt-Elmshorner	1,58 „
Buschtêhrader	9,16 „	Gössnitz-Geraer	1,42 „
Oesterr. südöstlichen L.	8,74 „	Lübeck-Büchener	1,42 „
†Leipzig-Dresdener	6,92 „	Breslau-Schweidnitz-Freiburger	0,83 „
Magdeburg-Leipziger	6,69 „	Friedrich-Franz. E.	0,51 „
Vorpommerschen	6,65 „	Saarbrücker	0,31 „
Berlin-Anhaltischen	6,35 „		
Lüttich-Mastrichter	6,18 „	Pferdeb. Linz-Budweis	0,54 Proc.
Kaiser Ferd.-Nordbahn	6,06 „		

Vermindert haben sich dagegen die Ausgaben bei der

Bahn	Proc.	Bahn	Proc.
Kaiserin Elisab.-B.	um 23,69 Proc.	Zittau-Reichenberg.	um 2,77 Proc.
Werra-E.	„ 16,35 „	Wien-Neu-Szönyer L.	„ 2,76 „
Tilsit-Insterburger	„ 14,30 „	Brünn-Rossitzer	„ 2,36 „
Rhein-Nahe-E.	„ 12,47 „	Warschau-Wiener	„ 2,12 „
Niederschles.-Märk.	„ 9,35 „	Graz-Köflacher	„ 2,01 „
Mecklenburgischen	„ 8,79 „	Magdeb.-Wittenberg.	„ 1,99 „
†Braunschweigschen	„ 8,47 „	Warschau-Bromberger	„ 1,78 „
Turnau-Kralup-Prag.	„ 5,12 „	Niederschles. Zweigb.	„ 1,50 „
Köln-Mindener	„ 4,94 „	Main-Weser-Bahn	„ 0,97 „
Preuss. Ostbahn	„ 4,93 „	Stargard-Posener	„ 0,43 „
Altona-Kieler	„ 3,95 „		

Die Betriebs-Ausgaben haben pro Meile Bahnlänge betragen:

im Jahre 1869 . . . 32 182 Thlr.
„ „ 1868 . . . 32 978 „

sie sind mithin um 796 Thlr. = 2,41 Proc. gefallen.

† Bei den mit † bezeichneten Bahnlinien war die Betriebslänge grösser als im Vorjahre.

Geordnet nach ihrer Höhe haben dieselben bei den einzelnen Bahnen betragen, bei der

Bahn	Thlr.	Bahn	Thlr
Hamb.-Bergedorfer	69 699	Homburger	27 537
Berlin-Hamburger	66 312	Bayerischen Ostbahn	27 380
Kaiser Ferdin. Norb.	65 105	Süd-Norddeutschen	27 320
Oberschlesischen	63 258	Berlin-Anhaltischen	26 602
Saarbrücker	59 069	Oesterr. Südbahn	26 485
Niederschles.-Märk.	57 685	Stargard-Posener	26 193
Magdeburg-Leipziger	57 215	Brünn-Rossitzer	24 243
Leipzig-Dresdener	56 097	Graz-Köflacher	24 002
Main-Neckar-E.	54 968	Grand Central Belge	22 904
Köln-Mindener	54 082	Bebra-Hanauer	22 085
Berlin-Potsdam-Magdeb.	53 862	Kaschau-Oderberger	21 953
Oesterr. nördliche Linie	51 961	Altona-Kieler	21 725
Kaiserin Elisabeth-Loc.B.	48 383	Lübeck-Büchener	21 434
Frankfurt-Hanauer	47 481	Theissbahn	21 106
Oesterr. südöstl. Linie	46 883	Nassauischen	21 075
Bergisch-Märkischen und Hessischen Nordb	46 838	Magdeburg-Wittenberg.	20 347
Thüringischen	45 188	Neustadt-Dürkheimer	20 188
Rhein-Nahe-E.	42 408	Werra-E.	20 184
Braunschweigischen	42 128	Gössnitz-Geraer	20 005
Zittau-Reichenberger	40 935	Lemberg-Czernowitz-Jassy-E.	19 637
Pfälzischen Ludwigsbahn	40 708	Halle-Casseler	19 452
Aussig-Teplitzer	40 669	Fünfkirchen-Barcser	18 992
Hannoverschen	39 879	Ungarischen Staats-E.	18 571
Niederländischen Rhein-E.	39 314	Wilhelmsbahn	17 996
Main-Weser-Bahn	39 187	Berlin-Görlitzer	17 413
Sächsischen Staats-E.	39 102	Stargard-Cöslin-Colberg.	14 842
Westfälischen	38 703	Greiz-Brunner	14 784
Bayerischen Staats-E.	34 355	Kronprinz Rudolfbahn	14 398
Mohacs-Fünfkirchener	34 225	Vorpommerschen E.	14 197
Taunusbahn	34 135	Pfälzischen Nordbahn	14 081
Nürnberg-Fürther	34 091	Neisse-Brieger	13 857
Galizischen Carl-Ludwigb.	33 543	Mecklenburgischen	13 702
Wien-Neu-Szönyer L.	33 186	Rechten Oder-Ufer-E.	13 392
Württembergischen	32 922	Kirchheimer	13 352
Breslau-Posen-Glogauer	31 892	Niederschles. Zweigbahn	13 052
Rheinischen	31 611	Glückstadt-Elmshorner	11 926
Warschau-Bromberger	30 052	Böhmischen Nordbahn	11 566
Löbau-Zittauer	29 660	Turnau-Kralup-Prager	11 410
Böhmischen Westbahn	29 569	Friedrich-Franz-E.	11 163
Pfälzischen Waxbahn	29 538	Ersten Siebenbürger	10 688
Hessischen Ludwigsbahn	28 998	Niederländ. Staats-E.	10 415
Preuss. Ostbahn	28 890	Kaiser Franz-Josef-Bahn	10 386
Breslau-Schweidnitz-Freiburger	28 695	Oldenburgischen	9 433
Lüttich-Mastrichter	28 449	Schleswigschen	9 424
Magdeburg Halberstädter	28 415	Ostpreussischen Südbahn	8 756
Warschau-Wiener	28 401	Tilsit-Insterburger	7 351
Buschtêhrader	28 306		
Badischen Staats-E.	27 985	Strecke Cöslin-Stolp	5 659
Berlin-Stettin-Stargarder	27 614	Pferdebahn Linz-Budweis	14 979

Hiernach sind über 50 000 Thlr. pro Meile ausgegeben:

im Jahre 1869 bei 12 Linien (die grösste Ausgabe betrug 69 699 Thr.)
„ „ 1868 bei 12 „ „ „ „ „ 66 928 „
„ „ 1867 bei 12 „ „ „ „ „ 73 866 „
„ „ 1866 bei 7 „ „ „ „ „ 63 877 „

Pro Nutzmeile haben die Betriebs-Ausgaben 5,47 Thlr. gegen 5,64 Thlr. im Vorjahre und 5,61 im Jahre 1867 betragen.

Am grössten waren sie bei der

Bahn	Thlrn.	Bahn	Thlrn.
Aussig-Teplitzer	mit 13,55	Berlin-Hamburger	mit 8,98
Brünn-Rossitzer	„ 12,74	Theissbahn	„ 8,51
Wien-Neu-Szönyer L.	„ 11,29	Lemberg-Czernowitz-Jassy-E.	„ 8,37
Galiz. Carl-Ludwig-B.	„ 10,37	Zittau-Reichenberger	„ 8,09
Kaschau-Oderberger	„ 10,07	Fünfkirchen-Barcser	„ 8,08
Mohacs-Fünfkirchener	„ 10,06	Oesterr. südöstl. Linie	„ 8,08
Warschau-Bromberger	„ 9,37		

und am geringsten bei der

Bahn	Thlrn.	Bahn	Thlrn.
Kirchheimer	mit 2,41	Oldenburgischen	mit 3,29
Schleswigschen	„ 2,80	Greiz-Brunner	„ 3,29
Niederländ. Staats-E.	„ 3,05	Böhmischen Nordbahn	„ 3,42
Hessische Ludwigs-E.	„ 3,21	Grand Central Belge	„ 3,43
Nürnberg-Fürther	„ 3,23	Nassauischen	„ 3,51
Pfälzischen Maxbahn	„ 3,26	Pfälzischen Ludwigsb.	„ 3,54

Von den Betriebs-Ausgaben kommen nach Procenten auf die

	1869	1868	1867	1866	1865
Bahnverwaltung	31,92 Proc.	32,24 Proc.	32,16 Proc.	31,40 Proc.	31,80 Proc.
Transport-Verwalt.	62,56 „	62,23 „	62,30 „	62,95 „	62,61 „
allgemeine Verwalt.	5,52 „	5,53 „	5,54 „	5,65 „	5,59 „

Das Verhältniss der Ausgaben der einzelnen Verwaltungs-

zweige zu der Gesammt-Ausgabe ist bei den einzelnen Bahnen so verschieden, dass wir uns darauf beschränken müssen, die erheblichsten Abweichungen gegen die Gesammt-Durchschnitts-Resultate hier aufzuführen. Auf die Ausgaben für die Bahnverwaltung kamen — wie oben angegeben — $31,_{92}$ Proc., dagegen

in maximo bei der

Glückstadt-Elmshorner	$46,_{39}$ Proc.	Schleswigschen . .	$41,_{98}$ Proc.
Magdeb.-Wittenberger	$44,_{51}$ „	Aussig-Teplitzer . .	$41,_{50}$ „
Böhmischen Westbahn	$43,_{36}$ „	Württembergischen .	$41,_{22}$ „
Bebra-Hanauer . . .	$43,_{21}$ „	Zittau-Reichenberger	$41,_{11}$ „
Pfälzischen Nordbahn	$42,_{47}$ „	Altona-Kieler . . .	$40,_{57}$ „

und in minimo bei der

Kaschau-Oderberger .	$16,_{22}$ Proc.	Löbau-Zittauer . .	$23,_{34}$ Proc.
Taunusbahn	$17,_{29}$ „	Magdeburg-Leipziger	$23,_{81}$ „
Ungarischen Staats-E.	$19,_{37}$ „	Frankfurt-Hanauer .	$23,_{82}$ „
Main-Neckarb. . . .	$20,_{67}$ „	Hessischen Ludwigs-Eisenbahn . . .	$24,_{15}$ „
Sächsischen Staats-E.	$21,_{62}$ „	Berlin-Görlitzer . .	$24,_{66}$ „
Ersten Siebenbürger	$21,_{93}$ „	Grand Central-Belge	$24,_{67}$ „
Niederländ. Rhein-E.	$22,_{76}$ „	Gössnitz-Geraer . .	$24,_{71}$ „
Lemberg-Czernowitz-Jassy-E.	$22,_{95}$ „		

Die Betriebs-Ausgaben absorbirten von den Brutto-Einnahmen $44,_{32}$ Proc. gegen $44,_{23}$ Proc. im Vorjahre und $44,_{01}$ Proc. im Jahre 1867 und zwar bei der

Pfälzischen Nordbahn	$112,_{06}$ Proc.	Nassauischen	$48,_{42}$ Proc.
Kronprinz Rudolf-B. .	$98,_{37}$ „	Braunschweigschen .	$48,_{13}$ „
Warschau-Bromberger	$87,_{80}$ „	Schleswigschen . . .	$47,_{77}$ „
Neustadt-Dürkheimer	$87,_{71}$ „	Mohacs-Fünfkirchener	$47,_{67}$ „
Zittau-Reichenberger	$77,_{71}$ „	Stargard-Posener . .	$47,_{39}$ „
Greiz-Brunner . . .	$74,_{21}$ „	Neisse-Brieger . . .	$47,_{01}$ „
Rhein-Nahe-E. . . .	$70,_{31}$ „	Kirchheimer	$46,_{91}$ „
Vorpommerschen . .	$69,_{54}$ „	Oldenburgischen . .	$46,_{57}$ „
Westfälischen . .	$68,_{15}$ „	Ersten Siebenbürger .	$46,_{03}$ „
Stargard-Cöslin-Colberger	$66,_{93}$ „	Preuss. Ostbahn . . .	$45,_{67}$ „
		Galiz. Carl-Ludwig-B.	$45,_{55}$ „
Friedrich-Franz-E. .	$66,_{51}$ „	Taunusbahn	$45,_{26}$ „
Tilsit-Insterburger .	$65,_{36}$ „	Köln-Mindener . . .	$44,_{81}$ „
Bebra-Hanauer . .	$63,_{95}$ „	Bergisch-Märk. etc. .	$43,_{83}$ „
Lüttich-Mastrichter .	$63,_{35}$ „	Aussig-Teplitzer . .	$43,_{41}$ „
Berlin-Hamburger .	$63,_{12}$ „	Magdeb.-Wittenberg. .	$43,_{22}$ „
Bayerischen Staats-E.	$63,_{08}$ „	Buschtêhrader . . .	$43,_{01}$ „
Fünfkirchen-Barcser	$61,_{62}$ „	Sächsischen Staats-E. .	$42,_{71}$ „
Werra-E.	$60,_{75}$ „	Magdeburg-Leipziger	$42,_{68}$ „
Kaiser Franz-Josef-B.	$60,_{43}$ „	Mecklenburgischen .	$42,_{12}$ „
Württembergischen .	$60,_{11}$ „	Breslau-Schweid.-Freib.	$41,_{88}$ „
Süd-Norddeutschen .	$60,_{02}$ „	Niederschles. Zweigb.	$41,_{81}$ „
Kaschau-Oderberger .	$59,_{17}$ „	Bayerischen Ostbahnen	$41,_{67}$ „
Glückstadt-Elmshorner	$59,_{09}$ „	Magdeburg-Halberst. .	$41,_{61}$ „
Main-Neckar-E. . .	$57,_{99}$ „	Nürnberg-Fürther . .	$41,_{57}$ „
Frankfurt-Hanauer . .	$57,_{21}$ „	Hamburg-Bergedorfer	$41,_{54}$ „
Niederschles.-Märk. .	$57,_{08}$ „	Böhmischen Westbahn	$41,_{54}$ „
Niederländ. Staats-E. .	$57,_{00}$ „	Theissbahn	$41,_{50}$ „
Lemberg-Czernowitz-Jassy E.	$56,_{78}$ „	Kaiserin-Elisabeth-B. .	$40,_{28}$ „
		Wilhelmsbahn . . .	$39,_{84}$ „
Saarbrücker	$56,_{69}$ „	Homburger	$38,_{82}$ „
Löbau-Zittauer . . .	$56,_{84}$ „	Ungarischen Staats-E.	$38,_{43}$ „
Ostpreussischen Südb.	$56,_{28}$ „	Berlin-Stettin-Stargard.	$38,_{39}$ „
Wien-Neu-Szönyer-L.	$55,_{75}$ „	Böhmischen Nordbahn	$38,_{21}$ „
Gössnitz-Geraer . . .	$54,_{94}$ „	Niederländ. Rhein-E. .	$37,_{73}$ „
Lübeck-Büchener . .	$54,_{69}$ „	Hessischen-Ludwigsb.	$37,_{13}$ „
Leipzig-Dresdener . .	$54,_{36}$ „	Berlin-Potsdam-Magd.	$37,_{10}$ „
Grand-Central-Belge .	$53,_{37}$ „	Berlin-Anhaltischen .	$36,_{95}$ „
Pfälzischen-Maxbahn .	$52,_{46}$ „	Oesterr. südöstlichen L.	$35,_{96}$ „
Altona-Kieler . . .	$51,_{38}$ „	Oberschlesischen . .	$35,_{43}$ „
Badischen-Staats-E. .	$51,_{05}$ „	Oesterr. nördlichen L.	$35,_{40}$ „
Hannoverschen . . .	$50,_{93}$ „	Brünn-Rossitzer . . .	$35,_{21}$ „
Thüringischen . . .	$50,_{68}$ „	Rheinischen	$33,_{92}$ „
Pfälzischen Ludwigsb.	$50,_{61}$ „	Oesterr. Südbahn . .	$33,_{68}$ „
Rechten-Oder-Ufer-E.	$50,_{47}$ „	Kaiser-Ferdin. Nordb. .	$30,_{89}$ „
Berlin-Görlitzer . . .	$49,_{59}$ „	Graz-Köflacher . . .	$28,_{95}$ „
Breslau-Posen-Glogauer	$49,_{51}$ „	Turnau-Kralup-Prager	$26,_{08}$ „
Warschau-Wiener . .	$49,_{23}$ „	Pferdebahn Linz-Budweis	$91,_{37}$ „
Halle-Casseler . . .	$48,_{99}$ „		
Main-Weser-Bahn . .	$48,_{60}$ „		

Hervorheben wollen wir noch, dass bei den einzelnen Bahnen die Ausgaben gegen die Einnahmen verglichen, am geringsten gewesen sind

im Jahre 1869	sie betrugen	$26,_{08}$	Proc. der Einnahme, gegen
„ „ 1868	„ „	$26,_{52}$	„ derselben,
„ „ 1867	„ „	$29,_{85}$	„ „
„ „ 1866	„ „	$28,_{28}$	„ „
„ „ 1865	„ „	$30,_{78}$	„ „

C. Ueberschuss.

Da der Ueberschuss nur als die Differenz zwischen den Einnahmen — welche um $7,_{20}$ Proc. — und den Ausgaben — welche um $7,_{42}$ Proc. höher waren als im Vorjahre — anzusehen ist, so ergiebt sich die absolute wie relative Höhe desselben von selbst. Hervorzuheben ist noch, dass auf die Höhe des Ueberschusses der Umstand von Einfluss war, dass die Mehr-Ausgaben des Jahres 1869 nur $45,_{58}$ Proc. der Mehr-Einnahmen absorbirt haben.

Der Ueberschuss hat betragen

im Jahre 1869	*140 460 065 Thlr.
im Vorjahre	131 210 804 „
mithin im Jahre 1869 mehr	9 249 261 Thlr. = $7,_{05}$ Proc.

Pro Meile Bahnlänge betrug dagegen der Ueberschuss

im Jahre 1869 . . .	40 084 Thlr.
„ „ 1868 . . .	41 219 „
im Jahre 1869 also weniger	1 135 Thlr. = $2,_{75}$ Proc.

Von dem Ueberschusse kommen auf

	überhaupt	pro Meile 1869	pro Meile 1868
Staatsbahnen	**32 691 451 Thlr.	28 107 Thlr.	27 978 Thlr.
Privatbahnen unter Staatsverwaltung	12 925 464 „	53 219 „	51 855 „
die übrigen Privatbahnen	94 843 150 „	45 203 „	48 971 „

Gegen das Vorjahr verglichen hat sich der Ueberschuss bei den nachstehenden Bahnen erhöht, bei der

Rhein-Nahe-E. .	um $153,_{42}$ Proc.	Preuss. Ostbahn .	um $13,_{26}$ Proc
Neustadt-Dürkh. .	„ $73,_{84}$ „	Taunusbahn . . .	„ $12,_{77}$ „
†Oldenburgischen	„ $61,_{76}$ „	† Galizischen Carl-Ludwigs-Bahn . .	„ $12,_{34}$ „
†Werra-E. . . .	„ $61,_{16}$ „		
Westfälischen . .	„ $47,_{36}$ „	Mohacs-Fünfkirch.	„ $11,_{83}$ „
Graz-Köflacher .	„ $46,_{30}$ „	Berlin-Stettin-Starg.	„ $11,_{60}$ „
Warschau-Bromb.	„ $44,_{45}$ „	Grand Central-Belge	„ $11,_{28}$ „
Zittau-Reichenb. .	„ $37,_{95}$ „	†Bergisch-Märkisch. u. Hessisch. Nordb.	„ $11,_{25}$ „
†Greiz-Brunner .	„ $36,_{59}$ „		
Ungar. Staats-E. .	„ $35,_{20}$ „	Altona-Kieler . .	„ $10,_{86}$ „
Saarbrücker . .	„ $33,_{12}$ „	†Oesterr. Südbahn .	„ $10,_{43}$ „
Berlin-Görlitzer .	„ $31,_{79}$ „	†Magdeb.-Halberst.	„ $10,_{23}$ „
Gössnitz-Geraer .	„ $30,_{85}$ „	Köln-Mindener . .	„ $9,_{30}$ „
Nassauischen . .	„ $30,_{42}$ „	Berlin-Potsd.-Magd.	„ $8,_{75}$ „
Frankf.-Hanauer .	„ $29,_{45}$ „	Oesterr. nördl. L. .	„ $7,_{45}$ „
Aussig-Teplitzer .	„ $27,_{44}$ „	†Niederl. Rhein-E. .	„ $7,_{29}$ „
Kirchheimer . .	„ $23,_{80}$ „	†Schleswigschen .	„ $6,_{89}$ „
Löbau-Zittauer .	„ $22,_{87}$ „	Hamb.-Bergedorfer	„ $6,_{84}$ „
Magdeb.-Wittenb.	„ $22,_{83}$ „	†Sächs.-Staats-E. .	„ $5,_{59}$ „
Mecklenburgischen	„ $21,_{15}$ „	Niederschl. Zweigb.	„ $5,_{06}$ „
Friedrich-Franz-E.	„ $20,_{79}$ „	†Magdeb.-Leipziger	„ $4,_{23}$ „
†Braunschweig. .	„ $20,_{54}$ „	Hessisch-Ludwigsb.	„ $3,_{09}$ „
Homburger . . .	„ $20,_{37}$ „	Buschtêhrader . .	„ $3,_{03}$ „
†Niederl. Staats-E.	„ $19,_{36}$ „	Berlin-Anhaltischen	„ $1,_{89}$ „
Stargard-Cöslin-Colberger . . .	„ $18,_{14}$ „	Oesterr. südöstl. L.	„ $1,_{07}$ „
		Berlin-Hamburger .	„ $0,_{90}$ „
Niederschles.-Märk.	„ $17,_{57}$ „	†Lemb.-Czernowitz-Jassy	„ $0,_{72}$ „
Böhmisch. Westb.	„ $16,_{02}$ „		
Rheinischen . .	„ $15,_{18}$ „	Breslau-Schweidnitz-Freiburger . . .	„ $0,_{12}$ „
†Hannoverschen .	„ $14,_{96}$ „		
Lübeck-Büchener .	„ $13,_{35}$ „	Pferdeb. Linz-Budw.	„ $275,_{27}$ „

Dagegen verminderte sich derselbe bei der

Württembergisch. .	um $18,_{80}$ Proc.	Bayerischen Ostb. .	um $5,_{55}$ Proc.
Wien-Neu-Szönyer L.	„ $18,_{70}$ „	Warschau-Wiener .	„ $4,_{37}$ „
Süd-Norddeutschen	„ $16,_{08}$ „	Vorpommerschen .	„ $4,_{35}$ „
Main-Weser-Bahn .	„ $15,_{65}$ „	†Oberschlesischen	„ $4,_{07}$ „
†Bayer. Staats-E. .	„ $15,_{03}$ „	Turnau-Kralup-Prag.	„ $2,_{98}$ „
Stargard-Posener .	„ $13,_{99}$ „	Kais. Ferdin. Nordb.	„ $2,_{45}$ „
Leipzig-Dresdener	„ $12,_{23}$ „	Kais. Elisabeth-B. .	„ $2,_{28}$ „
Tilsit-Insterburger	„ $12,_{19}$ „	†Badischen	„ $1,_{78}$ „
Wilhelmsbahn . .	„ $12,_{16}$ „	Brünn-Rossitzer . .	„ $1,_{74}$ „
Theissbahn . . .	„ $9,_{90}$ „	Thüringischen . . .	„ $0,_{83}$ „
Breslau-Posen-Glog.	„ $9,_{59}$ „	Glückst.-Elmshorner	„ $0,_{81}$ „
Pfälz. Ludwigsbahn	„ $9,_{0}$ „	Neisse-Brieger . .	„ $0,_{43}$ „
Main-Neckar-E. . .	„ $8,_{31}$ „	Lüttich-Mastrichter .	„ $0,_{20}$ „
Pfälz. Maxbahn . .	„ $7,_{97}$ „	Nürnberg-Fürther .	„ $0,_{03}$ „

---

* Bei den Pfälzischen Nordbahnen waren die Ausgaben um 5788 Thlr. höher als die Einnahmen.

** Einschliesslich der von der Bayerischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung gepachteten Privatbahnen, sowie der von der Niederländischen Betriebs-Gesellschaft verwalteten Lüttich-Limburger und Almelo-Salzbergener Privatbahnen.

† Bei den mit † bezeichneten Bahnen war die Betriebslänge grösser als im Vorjahre.

Hiernach erzielten geringere Ueberschüsse als in den vorhergehenden Jahren:

28 Bahnlinien im Jahre 1869 gegen 20 Bahnlinien im Jahre 1868
21 „ „ „ 1867 „ 30 „ „ „ 1866

Als Ursachen der Verminderung des Ueberschusses gegen das Jahr 1868 sind anzusehen: bei 9 Linien Verminderung der Einnahmen, bei 12 Linien Erhöhung der Ausgaben und bei 7 Linien Verminderung der Einnahmen und Erhöhung der Ausgaben.

Da für eine Anzahl Linien und Strecken das verwendete Anlage-Kapital nicht angegeben werden kann, so ist auch der Procentsatz, zu welchem sich dasselbe verzinst hat, nicht genau zu ermitteln. Annähernd berechnete sich derselbe

im Jahre 1869 auf . . . 7,3 Proc.
„ „ 1868 „ . . . 7,7 „
„ „ 1867 „ . . 7,5 „
„ „ 1866 „ . . . 7,1 „
„ „ 1865 „ . . . 6,95 „

Dieser Procentsatz, welcher gegen die Jahre 1868 und 1867 nicht unerheblich zurückgeblieben ist, beträgt bei der

Nürnberg-Fürther . .	30,83	Proc.	Mohacs-Fünfkirchener	6,49	Proc
Kaiser-Ferdin.Nordb. .	20,60	„	Frankfurt-Hanauer .	6,44	„
Oberschlesischen . .	18,28	„	Böhmischen Westb. .	6,41	„
Oesterr. südöstl. L. .	16,23	„	Altona-Kieler . . .	6,36	„
Magdeburg-Leipziger	15,54	„	Main-Weserbahn . .	6,33	„
Graz-Köflacher . . .	15,26	„	Magdeb.-Wittenberg. .	5,83	„
Buschtêhrader . . .	13,95	„	Pfälzischen Maxbahn .	5,80	„
Oesterr. nördlichen L.	13,52	„	Mecklenburgischen .	5,76	„
Berlin-Anhaltischen .	13,12	„	Saarbrücker . . .	5,57	„
Braunschweigischen .	12,31	„	Wien-Neu-Szönyer L.	5,47	„
Berlin-Potsdam-Magd.	11,97	„	Kirchheimer	5,42	„
Warschau-Wiener . .	11,24	„	Gössnitz-Geraer . .	5,04	„
Berlin-Hamburger . .	10,99	„	Böhmischen Nordb. .	4,69	„
Aussig-Teplitzer . .	10,36	„	Badischen	4,53	„
Bayerischen Ostbahn	9,61	„	Grand-Central-Belge .	4,35	„
Stargard-Posener . .	9,52	„	Bayerischen Staats-E. .	4,23	„
Köln-Mindener . . .	9,37	„	Berlin-Görlitzer . .	4,09	„
Ungarischen Staats-E.	9,26	„	Westfälischen . . .	3,93	„
Hamburg-Bergedorfer	8,92	„	Schleswigschen . . .	3,91	„
Leipzig-Dresdener . .	8,59	„	Halle-Casseler . . .	3,87	„
Breslau-Schweid.-Freib.	8,56	„	Lübeck-Büchener . .	3,83	„
Berlin-Stettin-Starg. .	8,42	„	Glückstadt-Elmshorn.	3,65	„
Niederl. Rhein-E. . .	8,40	„	Löbau-Zittauer . . .	3,62	„
Sächsischen Staats-E.	8,32	„	Werra-E.	3,59	„
Hessischen Ludwigsb.	8,25	„	Württembergischen .	3,47	„
Oesterr. Südbahn . .	8,21	„	Oldenburgischen . .	3,28	„
Rheinischen	8,18	„	Süd-Norddeutschen .	3,18	„
Magdeb.-Halberstädter	8,14	„	Nassauischen . . .	2,95	„
Taunusbahn	8,02	„	Lüttich-Mastrichter .	2,62	„
Thüringischen . . .	7,98	„	Fünfkirchen-Barcs'er.	2,31	„
Turnau-Kralup-Prager	7,87	„	Ersten Siebenbürger .	2,29	„
Galiz. Carl-Ludwigsb.	7,70	„	Lemberg-Czernowitz-Jassy E.	2,28	„
Hannoverschen . . .	7,53	„	Bebra-Hanauer . . .	2,14	„
Brünn-Rossitzer . .	7,42	„	Greiz-Brunner . . .	2,05	„
Bergisch-Märkischen u. Hessischen Nordb.	7,39	„	Stargard-Cöslin-Colb.	1,80	„
Pfälzischen Ludwigsb.	7,34	„	Kaschau-Oderberger .	1,79	„
Wilhelmsbahn . . .	7,26	„	Rhein-Nahe-E. . . .	1,75	„
Breslau-Posen-Glog. .	7,22	„	Friedrich-Franz-E. .	1,74	„
Ostbahn	7,20	„	Vorpommerschen . .	1,72	„
Theissbahn	7,18	„	Warschau-Bromberger	1,30	„
Niederschles.-Märk. .	7,12	„	Zittau-Reichenberger .	1,15	„
Kaiserin-ElisabethLocb.	7,03	„	Tilsit-Insterburger .	0,97	„
Niederschles. Zweigb.	6,91	„	Kaiser Franz-Josefb. .	0,85	„
Neisse-Brieger . . .	6,58	„	Neustadt-Dürkheimer	0,59	„
Main-Neckar-E. . . .	6,55	„	Kronprinz Rudolfbahn	0,02	„
Homburger	6,54	„	Pferdeb Linz-Budweis	0,82	„

Nach der vorstehenden Zusammenstellung rentirten

	1869	1868	1867
über 10 Proc.	14 Bahnlinien	16 Bahnlinien	16 Bahnlinien
von 4—5 „	5	5	6
„ 3—4 „	10	8	5
„ 2—3 „	7	5	6
„ 1—2 „	7	5	7
„ 0—1 „	4	5	2

Nimmt man eine Verzinsung des Anlage-Kapitals unter 5 Proc. als unzureichend an, da von dem Ueberschusse welcher der Berechnung des Procentsatzes zu Grunde gelegt ist, noch Steuern und die Einlagen in die Reserve- und Erneuerungsfonds, sowie andere Ausgaben in Abzug kommen, so war das Anlage-Kapital bei 33 Bahnlinien im Jahre 1869 gegen 26 Bahnlinien im Jahre 1867
28 „ „ „ 1868 31 „ „ „ 1866
für die betreffenden Unternehmer nicht rentabel.

Der unverwendet gebliebene Ueberschuss des Jahres 1868 beträgt 9 362 654 Thlr. Fernere 2 133 333 Thlr. Bestände der Kaiser Ferdinands Nordbahn sind in der Statistik nicht aufgeführt, da dieselben eine ausserordentliche Reserve bilden. Den vorstehend erwähnten 9 362 654 Thlrn. treten noch hinzu:

97 557	Thlr.	Reingewinn aus dem Betriebe der schmalspurigen Pferdebahnen bei der Oberschlesischen Eisenb.;
18 800	„	Betriebs-Ueberschüsse der Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn (der Köln-Mindener E.-G.);
170 000	„	welche der Baufonds der Berlin-Hannoverschen Eisenbahn dem Betriebsfonds der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn an Zinsen zu zahlen hatte;
563 262	„	Bestand des Zins-Reservefonds der Pfälzischen Ludwigsbahn, welcher in Folge der Fusion der Pfälzischen Bahnen zur Vertheilung kam;
165 101	„	Erträgnisse der Kohlenbahn und der Bergwerke im Ostrauer Grubenreviere (bei der Kaiser Ferdinands Nordbahn);
44 987	„	Reinertrag der Steyerdorfer Bahn, sowie
1 063 404	„	„ der Berg- und Hüttenwerke, Maschinen-Fabriken etc.
271 133	„	an diversen Zinsen bei der Oesterreichischen Staats-Eisenb.-Ges.;
8 527 666	„	Ueberschuss des Italienischen Netzes.

Die in Folge der übernommenen Zinsgarantien erforderlich gewesenen Zinszuschüsse haben betragen: bei der Rhein-Nahe-E. 101 520 Thlr., bei der Stargard-Cöslin-Colberger E. 276 637 Thlr. Seitens des Staats und 54 818 Thlr. Seitens der Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft, bei der Vorpommerschen 378 898 Thlr., bei der Köln-Giessener Eisenbahn und Rheinbrücke 38 556 Thlr., bei der Neustadt-Dürkheimer 28 216 Thlr., bei den Pfälzischen Nordbahnen 30 597 Thlr., bei der Rheinischen Eisenbahn wegen der Coblenzer Stadtbahn und Rheinbrücke und der Strecke Ehrenbreitstein-Oberlahnstein 98 270 Thlr., bei der Dietendorf-Arnstädter (im Betriebe der Thüringischen) 15 811 Thlr., bei der Kaiser Franz-Josef-Bahn 412 496 Thlr., bei der Lemberg-Czernowitz-Jassy-E. 623 176 Thlr., bei den Italienischen Linien 1 144 262 Thlr., bei der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn 345 193 Thlr., bei der Warschau-Bromberger 167 295 Rbl. S.

Nicht angegeben ist die Höhe des Staatszuschusses bei der Kronprinz Rudolfbahn und der I. Siebenbürger.

Eine speciellere Nachweisung über die Verwendung des Ueberschusses fehlt von der Halle-Casseler und den Schleswig'schen Eisenbahnen. Die Verwendung des Ueberschusses der Braunschweigischen und der Grand Central Belge Eisenbahnen ist nicht im tebellarischer Form angegeben (und fällt daher aus), bei den übrigen Privatbahnen war dieselbe folgende:

a) zur Verzinsung der Prioritäts-Obligationen . .	35 046 221 Thlr.
b) „ zur Amortisation derselben	3 362 197 „
c) „ Eisenbahnsteuer	5 550 988 „
d) für 601 829 332 Thlr. Stammactien . . . . . = 8,644 Proc. Dividende (excl. Staatszuschüsse),	52 045 194 „
e) zu Einlagen in den Reservefonds	1 895 570 „
in den Erneuerungsfonds	6 240 648 „
f) Zuschuss zum Pensionsfonds (soweit derselbe nicht bereits in den Ausgaben enthalten ist) .	517 169 „
g) zu sonstigen Zwecken (Tantièmen, Gratificationen, zu Ergänzungsbauten, Superdividende des Staats etc.)	9 870 271 „
h) als Uebertrag auf die Rechnung pro 1870 . . .	9 818 613 „

Die durchschnittliche Dividende betrug:

im Jahre 1869 . . . 8,644 Procent
„ „ 1868 . . . 9,180 „
„ „ 1867 . . . 8,474 „
„ „ 1866 . . . 8,091 „
„ „ 1865 . . . 8,075 „

sie ist mithin vom Jahre 1868 zu 1869 um 0,536 Proc. gefallen, während sie diejenige der Jahre 1865—1867 übertroffen hat.

Soweit eine Vergleichung Platz greifen kann, wurde bei 11 Bahnen eine eben so hohe Dividende als im Vorjahre vertheilt, bei 13 Bahnen war dieselbe geringer, dagegen bei 29 Bahnen grösser als im Jahre 1868.

Der Bestand der Reservefonds der Privatbahnen (bei den Staatsbahnen sind solche Fonds nicht gegründet) betrug ult. 1868 . . . . 15 364 728 Thlr.
Die Fonds vereinnahmten . . . . . . 3 930 465 „
und verausgabten für Bahnanlagen etc. . . 1 044 374 „
„ Betriebsmittel . . . 1 170 631 „
mithin bestand ultimo 1869 . . . . . . 16 989 632* „
= $1{,}_{31}$ Proc. des bekannten Anlage-Capitals der Privatbahnen. Von den Staatsbahnen besitzen die Sächsischen einen Erneuerungsfonds. Der Bestand dieser Fonds (einschliesslich des Bergisch-Märkischen und des Ruhr-Sieg Reserve- und Erneuerungsfonds) betrug ultimo 1868 . . . . . . 16 146 448 Thlr.
Vereinnahmt wurden im Jahre 1869 . . . 10 934 286 „
und verausgabt für Bahnanlagen etc. . . . 6 505 695 „
„ Betriebsmittel . . . . 2 250 067 „
mithin bestand ult. 1869 . . . . 18 344 972** „
= $1{,}_{35}$ Proc. des bekannten verwendeten Anlage-Capitals.

V. Unfälle.

1) Bei fahrenden Zügen (incl. ihres Aufenthaltes auf den Bahnhöfen) wurden bei 131 Unfällen 140 Personen beschädigt und und 47 getödtet. Ausserdem wurden (unabhängig von den eben aufgeführten Unfällen) durch eigene Schuld der Betroffenen 218 Personen beschädigt und 349 getödtet.

   Bei 245 Unfällen, welche eine Verletzung von Personen nicht zur Folge hatten, wurden zerstört oder stark beschädigt: 77 Locomotiven, 21 Tender, 31 Personenwagen, 509 Last- u. Arbeitswagen, 1 Postwagen, 1 Bahnmeisterwagen und 1 Kippkarren.
2) Auf den Bahnhöfen, auf der Bahn, und bei nicht im Gange befindlichen Zügen wurden ohne eigenes Verschulden bei 56 Unfällen 38 Personen beschädigt und 17 getödtet, sowie durch eigenes Verschulden 428 Personen beschädigt und 3 getödtet; ferner sind bei 174 Unfällen zerstört oder stark beschädigt: 34 Locomotiven, 11 Tender, 16 Personenwagen, 289 Lastwagen und 3 sonstige Fahrzeuge.
3) Achsbrüche haben stattgefunden:
   25 bei Locomotiven, 66 bei Tendern,
   13 bei Personen- und 204 bei Lastwagen.
4) Schienenbrüche sind vorgekommen:
   14 bei Stuhlschienen und 397 bei breitbasigen.
5) An Verkehrs-Störungen sind 15 verzeichnet, durch welche im Ganzen während $38^3/_4$ Tagen (wovon jedoch 10 Tage auf die Rheintrajecte sich beziehen) an den betreffenden Orten der Verkehr eingestellt war. Als Ursachen der Störungen sind angegeben: Einsturz von Bauwerken (2), Dammrutschung (1), Schneefall (6), Wasserfluthen (1), Entgleisung (1), Achsbruch (1), Eisgang (2) und Sturz einer Maschine in eine offene Drehbrücke (1).

* Einschliesslich des Bestandes des Bergisch-Märkischen Reservefonds. Bei der Böhmischen Nordbahn wurde der Reservefonds mit 9444 Thlrn. dotirt.
** Dem Erneuerungsfonds der Böhmischen Nordbahn sind 20 000 Thlr. überwiesen worden.

VI. Beamten-Personal.

Aus diesem Abschnitte das Wissenswertheste mitzutheilen, würde den uns zu Gebote stehenden Raum weit überschreiten. Abgesehen hiervon ist aber auch die Organisation der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen so verschiedenartig, dass es schwierig ist, correcte Angaben — und zwar sowohl über die Gesammtzahl, als über die Anzahl einer bestimmten Kategorie von Beamten — zu machen. Annähernd sind bei den Bahnen im Gebiete des Deutschen Eisenbahn-Vereins 115 000 Beamte angestellt und zwar betrug die Zahl derselben bei der Bewachung der Bahn 2191 Bahnmeister und 38 890 Bahn- (und Brücken)-Wärter und Weichensteller (einschliesslich der Hilfswärter und Hilfsweichensteller) nebst 350 Bahnwärterinnen (bei der Grand Central Belge). Bei dem executiven Betriebsdienste waren angestellt 4892 Locomotivführer, 5296 Heizer und Locomotivführer-Lehrlinge, 8448 Zugführer, Packmeister und Schaffner, sowie 4525 Bremser.

Die Anzahl der übrigen Beamten-Kategorien lassen wir aus den obenangeführten Gründen fort.

VII. Pensions-Kassen.

Pensionskassen sind nicht gegründet bei der Badischen, Friedrich-Franz-, Oldenburgischen, Halle-Casseler, Schleswigschen, Ungarischen Staats-, Fünfkirchen-Barcser, Kaschau-Oderberger, Mohacs-Fünfkirchener, Grand Central Belge, Lüttich-Mastrichter und bei den Niederländischen Staats- etc. Eisenbahnen.

Bei einer Theilnehmerzahl von 85 705 Beamten betrug der Bestand der Pensionskassen am Jahresschlusse 15 714 025 Thlr.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Preussen. (Der Etat der Eisenbahn-Verwaltung pro 1872.) Die Brutto-Einnahme ist für 1872 auf 40 778 922 Thlr., um 3 198 585 Thlr. höher als für 1871, veranschlagt und entfallen hiervon auf die Staats-Eisenbahnen 38 893 026 Thlr. (+ 2 987 219 Thlr.), auf die Privatbahnen, bei welchen der Staat betheiligt ist 1 840 113 Thlr. (+ 210 166 Thlr.), auf sonstige Einnahmen 45 783 Thlr. (+ 1200 Thlr.) Die Erträge der Staatsbahnen haben nach den Ergebnissen der Vorjahre und unter Berüchsichtigung des gesteigerten Verkehrs durchgängig mit höheren Beträgen als im Vorjahre auf den Etat gebracht werden können. Im Einzelnen sind angesetzt: für die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn 8 000 000 Thlr. (+ 500 000 Thlr.), die Verbindungsbahn zu Berlin 246 000 Thlr. (+ 16 000 Thl.), die Ostbahn 10 000 000 Thlr. (+ 900 000 Thlr.), die Westfälische Bahn 3 500 000 Thlr. (+ 300 000 Thlr.), die Saarbrücker Bahn 2 400 000 Thlr. (+ 100 000 Thlr.), die Hannoverschen Bahnen 9 700 000 Thlr. (+ 500 000 Thlr.), die Bebra-Hanauer Bahn 1 200 000 Thlr. (+ 300 000 Thlr.), die Nassauische Bahn 1 310 000 Thlr. (+ 110 000 Thlr.), die Main-Weserbahn 2 300 000 Thlr. (+ 200 000 Thlr.), die Main-Neckarbahn 117 025 Thlr. (— 1541 Thlr.), die Frankfurt-Offenbacher Bahn 70 000 Thlr. (+ 48 760 Thlr.), die Heppens Oldenburger Bahn 50 000 Thlr. (+ 14 000 Thlr.).

Die Gesammtausgaben betragen nach dem Etat 28 652 834 Thlr., 4 839 073 Thlr. mehr als im Vorjahre, und zwar die fortdauernden 25 666 834 Thlr. (+ 2 759 573 Thlr.), die einmaligen und ausserordentlichen 2 986 000 Thlr. (+ 2 079 500 Thlr.). Die dauernden Ausgaben haben mit Rücksicht auf den Bedarf der Vorjahre und den gesteigerten Verkehr gegen den letzten Etat höher veranschlagt werden müssen. Es sind angesetzt für die Staatseisenbahnen 24 134 827 Thlr. (+ 2 750 790 Thlr.), für die Privatbahnen, bei welchen der Staat betheiligt ist, 1 399 644 Thlr. (— 7914 Thlr.), für die Centralverwaltung und die Eisenbahn-Commissariate 132 363 Thlr. (+ 16 697 Thlr.). Von den extraordinären Ausgaben sind 2 720 000 Thlr. zur Erweiterung und zum Umbau von Bahnhöfen etc., 101 000 Thlr. als Beihülfe zu neuen Eisenbahnbauten in Ostpreussen und Westfalen, 15 000 Thlr.* als Subvention zum Bau der St. Gotthardbahn bestimmt, während die übrigen 150 000 Thlr. einen Dispositionsfonds zu unvorhergesehenen ausserordentlichen Ausgaben für die Staatseisenbahnen bilden sollen.

Der Ueberschuss der Eisenbahnverwaltung beträgt 12 126 087 Thlr. (gegen 1871 weniger 1 640 487 Thlr.); hiervon kommen jedoch zur Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschuld 11 444 795 Thlr. vorweg in Abzug, so dass den allgemeinen Staatsfonds nur ein Ueberschussbetrag von 681 292 Thlr. zufliesst. Die am Schlusse des Jahres 1871 ausstehenden Eisenbahnschulden, welche im Etat der Staatsschulden-Verwaltung weiter nachgewiesen werden, betragen 200 853 945 Thlr., von welchen im Jahre 1872 3 084 595 Thlr. getilgt werden sollen.

* **Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.** Die Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn hat im Interesse ihrer Beamten mit der Lebensversicherungs-Gesellschaft „Nordstern" im Correspondenzweg sich dahin geeinigt, dass die genannte Gesellschaft den von dieser Bahn bei ihr versicherten Beamten 1) die Zahlung der jährlichen pränumerando fälligen Prämien in monatlichen von der Direction in Abzug zu bringenden Raten gestattet, 2) auf die Befugniss verzichtet, die Versicherungssumme erst drei Monate nach Anerkenntniss der Zahlungsverpflichtung zu entrichten, 3) eine Prämien-Ermässigung von 3 % gewährt und, was am Wesentlichsten ist, 4) das unveränderte Fortbestehen der Versicherung für den Fall eines Krieges und der dadurch veranlassten Einziehung zum Feld-Eisenbahndienst garantirt. Die von den versicherten Beamten zu

* Von der dem Bau der St. Gotthard-Eisenbahn aus der Preussischen Staatscasse zu Theil werdenden Beihülfe von 400 000 werden nämlich $^1/_3$ auf den Etat der Eisenbahnverwaltung und $^2/_3$ auf den Etat der Bergverwaltung übernommen.

zahlenden Prämien werden also monatlich vom Gehalte derselben einbehalten und durch die Haupt-Casse der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn an die Gesellschaft abgeführt. Ein gleiches Abkommen war schon früher mit dem Directorium der Leipziger Lebensversicherungs-Gesellschaft getroffen worden.

Leipzig-Dresdener Eisenbahn (Nossen-Freiberg.) Durch Decret der Sächsischen Regierung vom 16. October d. J. ist der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Compagnie die Concession zum Bau und Betrieb der Linie Nossen-Freiberg ertheilt worden.

Die gedachte Bahn ist zwischen den Bahnhöfen Nossen und Freiberg 23 $346_{,40}$ Meter oder $3_{,113}$ Meilen lang. Sie ist aus 28 geraden Linien von zusammen 10 $585_{,27}$ Metern und 28 Krümmungen von zusammen 12 $861_{,13}$ Metern zusammengesetzt, hat also 45 % der ganzen Länge gerade Linien und 55 % Krümmungen.

Von den Krümmungen sind

$561_{,61}$ Meter mit 340 Metern,
$7628_{,45}$ „ „ 400—500 Netern,
$2133_{,01}$ „ „ 550 und 600 Metern und
$2538_{,06}$ „ „ 800 und 1000 Metern

Halbmesser construirt, und schliessen dieselben zusammen 1453 Kreisbogengrade oder nahezu 4 Vollkreise ein.

Die Verticalprojection ist aus 6 horizontalen Strecken von $2648_{,25}$ Metern, 17 steigenden von 18 $858_{,15}$ Metern und aus drei fallenden Strecken von $1940_{,00}$ Metern Länge zusammengesetzt; die steigenden Strecken — in der Richtung von Nossen nach Freiberg gerechnet — betragen daher 81 % der Gesammtlänge, während die horizontalen 12 % und die fallenden nur 7 % betragen.

Die grösste zusammenhängend vorkommende horizontale Strecke ist $825_{,00}$ Meter lang und liegt bei dem Dorfe Grossschirma, während die grösste und stärkste Steigung (1 : 60) im Zellwalde zwischen Nossen und Grossvoigtsberg vorkommt und $4572_{,83}$ Meter lang ist.

Im Ganzen steigt die Bahn um $210_{,82}$ Meter und fällt um $17_{,96}$ Meter, so dass der Bahnhof zu Nossen $192_{,86}$ Meter tiefer liegt, als der zu Freiberg.

Die Virtuallänge der Bahn, d. i. die rücksichtlich des Betriebes auf eine gradlinige und horizontale Strecke reducirte Bahnlänge berechnet sich auf 65 $274_{,87}$ Meter, so dass sich bei der Nossen-Freiberger Bahn die Baulänge zur Virtuallänge wie 1 : $2_{,796}$ verhält, in welchem Verhältniss sich die vorhandenen Betriebsschwierigkeiten ausdrücken.

Was den gegenwärtigen Stand der Angelegenheit betrifft, so sind die Grunderwerbungen in den Fluren Nossen, Zella, Zellaer Wald, sowie in den Fluren Kleinwalthersdorf, Kleinschirma, Freibergsdorf und Freiberg bereits beendet und stehen noch an in den Fluren Grossvoigtsberg, Grossschirma, Langhennersdorf und dem Nonnenwalde.

Die Anlage der Bahn ist auf doppeltes Gleis zu richten, während der Bau, welcher nach den von der Sächsischen Staatsregierung ertheilten Concessionsbedingungen mit dem Schlusse des Jahres 1872 beendet sein muss, vorläufig nur die Herstellung eines Gleises ins Auge zu fassen hat.

Die gedachte Bahn gewinnt erhöhte Bedeutung erst durch die in nahe Aussicht genommene Fortsetzung nach Böhmen zur Einmündung in das Dux-Brüxer Braunkohlenbecken. In dieser Beziehung bestehen Verhandlungen zwischen dem Directorium der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Compagnie und dem Verwaltungsrath der Prag-Duxer Eisenbahn-Gesellschaft zu dem Ende, dass jede der beiden Gesellschaften die entsprechende Strecke auf ihrem Territorium baut und darnach der Anschluss und das Zusammentreffen beider auf der Sächsisch-Böhmischen Grenze erfolgt.

Durch die Anlegung dieser neuen Schienenstrasse würde die jetzige Entfernung zwischen Prag und Leipzig via Bodenbach-Dresden um nahezu 3½ Meilen, dagegen die Entfernung Leipzigs von dem Dux-Brüxer Braunkohlenbecken gegenüber der bisherigen Linie via Dresden um nahezu 9 Meilen abgekürzt werden.

○ **Aus Bayern.** (Centralwerkstätten. Landau-Zweibrücken. Pfälzer Bahnen: Anlehen, Gehaltsaufbesserung. Aschaffenburg-Wertheim. Lohr-Wertheim. Vicinalbahn München-Tölz. Plattling-Landshut.)

München, den 3. December. Da Reparaturen an Fahrmaterial der Staatsbahn zweckmässig nur in Regie besorgt werden können, die Benutzbarkeit des Fahrmaterials von der schleunigen Beseitigung kleinerer Schäden und die Dauer des ersteren von der sorgfältigen Unterhaltung abhängt, Erfahrungen, welche im Betriebe gemacht werden, aber nur in eigenen Werkstätten, nicht aber in Privatetablissements verwerthet werden können, so wurden im Hinblicke der zu gewährenden Vortheile am 19. Mai v. J. die Errichtung von Centralwerkstätten in München, Nürnberg, Würzburg und Augsburg genehmigt. Die bisher bestandenen Werkstätten mit Kesselschmieden in Augsburg, Nürnberg und Würzburg, welche aber bei Vermehrung des Bayerischen Fahrmaterials nicht entsprechende Leistungen bewerkstelligen konnten, mussten die Reparaturen meistentheils in den Fabriken Krauss und Maffei dahier besorgt werden. Was nun den Baufortschritt dieser Centralwerkstätten anbelangt, so ist die an dem Hirschgarten nächst München neu erbaute in grossartigen Dimensionen angelegte Centralwerkstätte für Wagenreparaturen vollständig im Gange, und werden solche für Locomotiven bis Januar k. J., bis zu welcher Zeit auch die Aufstellung der grösseren hierzu nothwendigen Maschinen bethätigt sein wird, übernehmen können. Dieselbe umfasst einen Flächenraum von 54 Tagewerk und wird auf 1 600 000 fl. zu stehen kommen. In Nürnberg ist die bei Gossenhof neu angelegte Centralwerkstätte, welche 52 Tagewerk gross und einen Kostenaufwand von 1 500 000 verursachen wird, gleichfalls für Wagenreparaturen im Gange, der für Locomotivreparaturen bestimmte Theil wurde jedoch erst unlängst in Bau genommen und wird deren Ausführung noch immer längere Zeit in Anspruch nehmen. Die Umwandlung der in Würzburg und Augsburg bis jetzt bestandenen Werkstätten in Centralwerkstätten wird durch Erweiterung derselben bethätigt.

Die Concession zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn von Landau über Rodalben nach Zweibrücken, dann einer an dieser Linie unmittelbar sich anschliessenden Zweigbahn von Biebermühle nach Pirmasens ist unterm 18. November d. J. ertheilt worden. Behufs Ausführung dieser Bahn wurde wiederum eine Section in Pirmasens errichtet und dieselbe dem Sectionsingenieur Serint übertragen. Nächstes Jahr soll die Detailprojectirung dieser mit grossen Terrainschwierigkeiten kämpfenden Bahn beendet werden. Man hofft bis Anfang des Jahres 1874 die ganze Linie befahren zu können.

Der Verwaltungsrath der Pfälzischen Bahnen beabsichtigt bei der Regierung und der Generalversammlung der Gesellschaften die Annahme eines 4½procentigen Prioritätsanlehens von 2½ Millionen, wovon etwa 2 Mill. für Fahrmaterial (18 Locomotiven, ferner Personen-, Güter- und Kohlenwagen) und der Rest für Rheinuferbauten u. s. w. verwendet werden soll, zu beantragen. In der am 30. v. M. stattgehabten Verwaltungsrathssitzung wurde beschlossen, den Bediensteten mit einem Gehalt bis 1200 fl. Theuerungszulagen zu gewähren und zwar bei einem Gehalt bis zu 600 fl. 20 % und von 600—1200 fl. 15 %. Die Zeitdauer dieser Zulagen ist vorerst vom 1. December bis 1. Juni festgesetzt. Ausserdem ertheilt der Verwaltungsrath der von der Direction beantragten und grösstentheils schon ins Werk gesetzten Lohnerhöhung für die Bahnhofs- und Werkstättearbeiter die Genehmigung.

Mit der Detailprojectirung der Wassertrüdingen-Dinkelsbühler Bahnlinie soll nächstes Frühjahr begonnen werden. Nach den bis jetzt angestellten Untersuchungen würde dieselbe eine Länge von 6½ Stunden erhalten. Die Erbauungskosten betragen 1930000 fl.

Die durch Staatsvertrag zwischen Bayern und Baden vom 23. v. M. zum Bau gesicherte Bahnlinie von Aschaffenburg nach Wertheim wird 17 Stunden lang und wird einen Kostenaufwand von 6 600 000 fl. verursachen. Dieselbe kann mit Steigungen von 1:200 und Radien von 2000 Fuss erstellt werden. Die Strecke gestaltet sich zu einer der günstigsten sowohl für den Bau als Betrieb, indem sie stets auf dem rechten Mainufer verbleibt. Die Terrainverhältnisse im Mainthale sind besonders von Miltenberg abwärts dem Bahnbaue sehr förderlich. Die Trace berührt die Orte Obernau, Sulzbach, Kl. Wallstadt, Obernburg, Erlenbach, Klingenberg, Gr. Heubach, Miltenberg, Freudenberg, Reistenhausen, Radtprozelten, Hassloch, Kreuzwertheim und Wertheim. Durch Gesetz vom 29. April 1869 ist bereits zum Bau einer Bahn von Miltenberg nach Aschaffenburg die Summa von 3 Millionen fl. festgestellt. Die Stände haben nunmehr die weiteren Mittel, sowie den Staatsvertrag zu genehmigen. Die gleichfalls durch oben angegebenen Staatsvertrag zum Bau bestimmte Bahnlinie von Lohr nach Wertheim soll bis zum Frühjahre 1876 fertig gestellt sein. Die Bahntrace wird am linken Mainufer festgestellt werden und wird dieselbe die Orte Neustadt, Rothenfels, Marktheidenfeld, Lengfurt und Wertheim berühren. Ihre Länge wird 9 Stunden, der Kostenaufwand 3 500 000 fl. betragen. Wie der Staatsvertrag, so müssen auch die Mittel zu diesem Bahnbaue erst vom Landtage genehmigt werden, da bekanntlich der Bau dieser Strecke in dem Gesetze vom 29. April 1869 „die Ausdehnung und die Vervollständigung der Bayer. Staatseisenbahnen betreffend“ noch nicht aufgenommen ist.

Das Project der Isarthalbahn von München nach Wolfratshausen und Tölz ist in der jüngsten Zeit Gegenstand lebhafter Erörterung in den betheiligten Gemeinden gewesen, so dass die definitive Bildung eines Comité's für die Vorarbeiten und für die Erlangung der Projectirungsconcession demnächst vollzogen werden kann.

Die Linie Plattling-Landshut wurde als Vicinalbahn projectirt und erfordert incl. des Fahrmaterials und aller Kosten für Grunderwerbung, Hoch- und Kunstbauten und Erdarbeiten 1846200 fl. Sie ist 17 Stunden lang, $^7/_{10}$ der ganzen Linie bestehen aus geraden Linien. Der kleinste Radius der Curven beträgt 2500 Fuss, die durchschnittliche Steigung 1:700. Es sind keine Wasserscheiden zu überschreiten und nur Dämme von 3—5' nothwendig. Als Stationsplätze sind projectirt: Plattling, Wallersdorf, Landau, Mamming, Dingolfing, Wörth, Altheim und Landshut.

Directe Verkehre, Tarif- und Zollwesen.

Seit 21. November c. werden im Bereiche der Berlin-Hamburger Bahn Reisegepäck und Güter auch ohne Lösung von Fahrbillets unter den Bedingungen der §§ 24 bis 32 des Bundes-Betriebs-Reglements und unter Erhebung der Gepäckfracht von dem ganzen Gewicht auf Gepäckscheine expedirt. Als Minimalbetrag wird die Fracht für 50 Pfund erhoben. Die Expedirung erfolgt zu allen Zügen, mit denen Personen- und Gepäckbeförderung stattfindet.

Die Königliche Direction der Preuss. Ostbahn modificirt ihre Bekanntmachung vom 26. September c., betreffend die Beförderung von Reisegepäck und Gütern ohne Billetlösung, auf Gepäckschein, dahin, dass von jetzt ab mit den Courierzügen nur Reisegepäck ohne Billetlösung zur Gepäckfracht auf Gepäckschein expedirt wird, die Beförderung von Gütern mit diesen Zügen in der gedachten Art dagegen für die Folge nicht mehr stattfindet. Die vorgedachte Bekanntmachung findet mit der obigen Modification auch auf den directen Gepäckverkehr zwischen der Ostbahn und der Tilsit-Insterburger Eisenbahn Anwendung.

Seit 27. November c. findet: I. ein directer Personen-, Gepäck- und Viehverkehr zwischen den Ostbahn-Stationen Gerdauen, Skandau, Bischdorf, Rothfliess einerseits und Station Königsberg der Ostpreussischen Südbahn andererseits, II. ein directer Personen- und Gepäckverkehr zwischen: a) Skandau und Rastenburg, b) Rothfliess und Bartenstein, c) Gerdauen einerseits und Berlin, Kreuz, Bromberg, Danzig und Elbing andererseits über die Ostpreussische Südbahn, d) Pröstken einerseits und Berlin, Kreuz, Bromberg, Danzig, Elbing über die Ostpreussische Südbahn und Insterburg, Gumbinnen, Eydtkuhnen über Gerdauen andererseits unter den für den directen Verkehr mit der Ostpreussischen Südbahn bestehenden Bedingungen statt. Der directe Personen- und Gepäckverkehr zwischen den Stationen Insterburg, Gumbinnen, Eydtkuhnen einerseits und den Stationen Bartenstein, Rastenburg, Lötzen, Lyck über Königsberg andererseits wird von dem genannten Tage aufgehoben und an Stelle desselben ein solcher Verkehr über die Strecke Insterburg-Gerdauen eingeführt.

Gütersendungen, welche via Lindau nach Basel instradirt werden, aber nach dem Elsass bestimmt sind, brauchen zum zollfreien Wiedereintritt in das Deutsche Zollvereinsgebiet (Elsass) einen Zollpassirschein, welchen die Kgl. Bayer. Zollbehörde in Lindau jedesmal ausstellt, wenn auf dem Frachtbriefe ersichtlich ist, dass das Gut die Schweiz blos trasitirt.

Mit Wirkung vom 1. December l. J. ab tritt ein siebenter Nachtrag zum Süddeutschen Verbands-Gütertarif d. d. 1. Juli 1870 in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für die Pfälzische Station Weissenburg transit und wird, soweit der Vorrath reicht, ans Publicum unentgeldlich abgegeben.

Am 1. December c. ab trat zum Schlesisch-Sächsisch-Thüringischen Verband-Tarif ein Nachtrag II. in Kraft, welcher ausser der gleichen Tarifirung von Mehl, Getreide und Mühlenfabricaten directe Frachtsätze im Verkehr mit Station Warnsdorf der Sächsischen Staatseisenbahn enthält. Druckexemplare werden bei den Verbandstationen der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, sowie in Berlin und Görlitz, unentgeldlich verabfolgt, so lange solche vorhanden sind.

Mit der am 1 December c. erfolgten Eröffnung der Bahnstrecke Cottbus-Falkenberg der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn sind die zu dem Tarif und Reglement derselben festgesetzten Tarif-Tabellen, zunächst für die bis jetzt fertig gestellten Strecken in Kraft getreten. Durch diese Tabellen vervollständigte Tarif-Exemplare nebst Reglements vom 1. September c. sind zu dem Preise von 10 Sgr. auf sämmtlichen Stationen der genannten Bahn zu beziehen.

Seit 25. November c. findet der gemeinschaftliche Tarif für den Transport Niederschlesischer Steinkohlen von Stationen der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn nach Stationen der Niederschlesischen Zweigbahn vom 15. Februar resp. 20. April 1870 auch auf Braunkohlen und Coaks-Transporte mit der Maassgabe Anwendung, dass der Frachtberechnung die Tragkraft der verwendeten Wagen zu Grunde gelegt wird.

Seit 1. December c. werden die directen Frachtsätze für den Transport von Galizischem Getreide etc., Malz, Kleie, Mehl auf die Stationen der k. k. pr. Galizischen Carl-Ludwigs- resp. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn Slotwina, Mosciska, Tarnopol, Podwoloczyska, Bursztyn und Paskani einerseits, und auf Station Görlitz der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, so wie auf die Stationen Chemnitz, Hof und Eger der Sächsischen Staats-Eisenbahn andererseits ausgedehnt. Druckexemplare des bezüglichen Tarifs werden bei den Niederschlesisch-Märkischen Güter-Expeditionen in Berlin, Breslau und Görlitz unentgeldlich verabfolgt, so lange solche vorhanden sind.

Auf der Oesterr. Staats-Eisenbahn ist am 20. November c. ein Nachtrag III zu den Special-Tarifen für mineralische Kohle und Coaks in Wagenladungen in Kraft getreten. Bei Anwendung dieser Tarife wird stets mindestens die der Tragkraftsziffer des verwendeten Wagens entsprechende Frachtgebühr berechnet. In den Frachtpreisen ist die Auf- und Abladesowie die allgemeine Versicherungsgebühr bereits enthalten. Die Auf-, resp. Abladung besorgt die Bahnanstalt; es erwächst jedoch den Parteien, wenn sie diese Leistungen oder eine derselben besorgen, kein Anspruch auf Vergütung. Die Frachtpreise sind dem jeweiligen Agiozuschlage nicht unterworfen.

Ausland.

—r— Niederlande. Die Herstellung der Eisenbahn von Boxtel nach Wesel ist in vollem Gange. Zur Zeit ist man mit der Mauerarbeit an der Brücke über die Maas bei Gennep beschäftigt. Der kürzlich zwischen der Niederländischen und der Preussischen Regierung abgeschlossene Vertrag über die Verbindung an der Grenze hat der Sache neuen Schwung gegeben, so dass nunmehr auch auf Preussischem Gebiete die Arbeiten werden bald in Angriff genommen werden. In Folge dessen nimmt man für das nächste Jahr die Inbetriebsetzung der Strecke von Boxtel nach Goch und sodann die Herstellung der ganzen Linie bis Wesel in Aussicht.

Miscellen.

Inhalts-Verzeichniss der besonderen Beilage zum Deutschen Reichs-Anzeiger und Königl. Preuss. Staats-Anzeiger. No. 31 vom 2. December 1871. Chronik des Deutschen Reichs. — Zur Geschichte des Wechselrechts. — Die forstlichen Verhältnisse von Deutsch-Lothringen. — Actien-Gesellschaften in Preussen. IV. — Das Grossherzogliche Hoftheater zu Darmstadt. — Moritz Ernst Adolph Naumann.

Officielle und Privat-Anzeigen.

Büreau-Vorsteher Reiser hierselbst zu richtende Gesuche unentgeltlich mitgetheilt.

Bromberg, den 30. November 1871.

Königliche Direction der Ostbahn.

Königliche Ostbahn.

Für die Unterhaltung des Oberbaues soll die Lieferung von:
206 910 Kilogramm oder 57 000 Stück Seitenlaschen,
110 800 do. „ 400 000 Stück Hakennägel,
9 750 do. „ 30 000 Stück Rundnägel,
65 550 do. „ 150 000 Stück Laschenschraubenbolzen
und 150 Stück Schraubenschlüssel
im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Offerten sind bis zu dem
Donnerstag den 21. December 1871 Vormittags 11 Uhr
im Bureau der unterzeichneten Ober-Betriebs-Inspection angesetzten Termine portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:
„Submission auf die Lieferung von Kleineisenzeug für die Königliche Ostbahn"
versehen, an die unterzeichnete Ober-Betriebs-Inspection zu Bromberg, Bahnhof einzusenden.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt zur angegebenen Terminsstunde in Gegenwart der etwa persönlich anwesenden Submittenten.

Die Submissions-Bedingungen liegen auf den Börsen zu Berlin, Köln und Breslau, sowie im Bureau der unterzeichneten Ober-Betriebs-Inspection zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie, an dieselbe zu richtende Gesuche mitgetheilt.

Bromberg, den 1. December 1871.

Königliche Ober-Betriebs-Inspection.

Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn-Gesellschaft.

Wir machen hierdurch bekannt, dass die Zinsen für das **Jahr 1871 mit vollen 5% für die Stamm-Prioritäts- und mit vollen 4% für die Stamm-Actien** gegen Einlieferung des an den Talon jeder Actie befindlichen Dividendenscheines No. 1 (pro 1871) **vom 15. December d. J. ab**

1) **von unserer Haupt-Kasse auf dem Görlitzer Bahnhofe** hierselbst,
2) **von der Direction der Disconto-Gesellschaft**, Behrenstrasse No. 43/44 hierselbst,
3) **von dem Bankgeschäft Jos. Jaques**, Mauerstrasse No. 36 hierselbst,
4) **von der Preussischen Hypotheken-, Credit- und Bank-Anstalt „H. Henckel"** Wilhelmstrasse No. 62 hierselbst,
5) **von dem Halle'schen Bankverein von Kulisch Kaempf** in Halle a/S.,
6) **von dem Bankhause M. A. v. Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M.**

gezahlt werden.

Berlin, am 2. December 1871.

Die Direction.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Die Lieferung von
1000 offenen Güterwagen,
500 Coaks- und Kohlenwagen,
1500 Gussstahlachsen,
3000 schmiedeeisernen Scheibenrädern mit Puddelstahl-Bandagen,
1500 Gussstahlscheibensätzen (1 Achse mit 2 Rädern),
6000 Gussstahltragfedern und
15000 Gussstahlspiralfedern
sol im Wege öffentlicher Submission verdungen werden.

Die Bedingungen sind im Büreau unseres Eisenbahn-Bau-Inspectors Herrn Mechelen hier einzusehen und Abdrücke derselben gegen Erstattung der Kosten zu beziehen.

Offerten sind versiegelt mit entsprechender Aufschrift versehen, bis zu dem auf **Dienstag den 19. December cr. Vormittags 11 Uhr** anberaumten Submissionstermin uns einzureichen, zu welcher Stunde die Eröffnung derselben erfolgen wird.

Elberfeld, den 2. December 1871.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N° 49.

Das Hauptblatt erscheint
jeden Freitag;
Montags u. Mittwochs je 1 Beilage.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Potsgebietes.

Commissionär:
Adolph Refelshöfer
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins

1871.

Inserate
werden à 1½ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile
oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten
erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1900 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 8 Thlr. beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Elfter Jahrgang.

Leipzig, den 8. December 1871. (Schluss der Nummer: 7. December, Vormittags 8 Uhr.)

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der Direction der K. priv. Bayerischen Ostbahnen ist die $9_{,70}$ Stunden = $4_{,85}$ Meilen lange Bahnstrecke **Nürnberg-Neumarkt** mit den Stationen ab Nürnberg

Dutzendteich, Feucht, Ochenbruck (Personen-Haltestelle), Postbauer und Neumarkt in der Oberpfalz

am 1. December d. J. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

Berlin, den 4. December 1871.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Versicherung gegen die Haftpflicht der Eisenbahnen.

Unter den Gegenständen, welche der Verein der Privateisenbahnen im Deutschen Reiche in seinen Bereich gezogen hat, finden sich auch Massnahmen zur Abschwächung der den Eisenbahnverwaltungen durch das Gesetz vom 7. Juni 1871 (Haftpflichtgesetz) drohenden Nachtheile resp. Ersatzverpflichtungen bei Verunglückungen und Beschädigungen von Menschen durch den Bahnbetrieb.

Man hat eine solche Abschwächung der Folgen des Gesetzes darin zu erblicken geglaubt, dass bei Eisenbahn-Unfällen der gedachten Art die Gesammtheit der Vereinsmitglieder (oder doch der dieser Vereinbarung Beitretenden) für die einzelne Verwaltung eintritt und die Tragung der Entschädigungsansprüche gemeinsam übernimmt. Jedoch soll diese gemeinsame Uebernahme der Entschädigungspflicht nur unter folgenden Modificationen erfolgen:

Zunächst soll sich diese gegenseitige Versicherung nur auf Unfälle beziehen, welche Passagieren oder anderen nicht in der Ausübung des Eisenbahnbetriebsdienstes begriffenen Personen zugestossen sind und auch auf diese nur insoweit, als die zu zahlende Entschädigung im Ganzen einen Betrag von 5000 Thlr. in Capital übersteigt, wobei Renten von unbestimmter Dauer zum 12½fachen Betrage capitalisirt angerechnet werden. Entschädigungen, die diesen Minimalsatz nicht übersteigen und von höheren Entschädigungen dieser Betrag von 5000 Thalern, sind von derjenigen Verwaltung allein zu tragen, welche dem Gesetze nach für den Schaden aufzukommen hat.

Die Repartition der über 5000 Thlr. hinausgehenden Entschädigungen erfolgt in der Weise, dass vorweg mit 5 Proc. die zunächst dem Gesetze gegenüber vertretungspflichtige Eisenbahn belastet wird, während die Vertheilung der übrigen 95 Proc. auf sämmtliche Mitglieder in folgender Weise geschieht:

Die einzelnen Entschädigungen werden am Schlusse des Jahres zusammengestellt und zur Hälfte nach der Zahl der gesammten Wagen-Achsmeilen, zur Hälfte nach der Gesammtzahl der Personenmeilen repartirt.

Bei Letzteren wird jedoch

die Personenmeile der IV. Classe	1 fach,
die Personenmeile der III. Classe, insofern eine IV. Classe überhaupt auf der betreffenden Bahn nicht existirt, ...	2 fach,
die Personenmeile der III. Classe beim Vorhandensein einer IV. Classe	3 fach,
die Personenmeile der II. Classe	6 fach,
die Personenmeile der I. Classe	10 fach

gerechnet.

Die nach dem Gesetze vertretungspflichtige Eisenbahn regelt die Ersatzansprüche im eigenen Namen und hat hierbei volle Befugniss, sowohl die Berechtigung eines Entschädigungsanspruches überhaupt anzuerkennen, als auch die Höhe der Entschädigung und die Form, in der sie gewährt werden soll, also namentlich ob in Capital oder Rente, zu vereinbaren oder aber den Rechtsweg zu betreten.

Regressansprüche gegen solche Personen, welche für einen zunächst von der Eisenbahn zu vertretenden Unfall haftbar sind (gegen Eisenbahn-Officianten, wie gegen dritte Personen), werden von der regulirenden Verwaltung nach ihrem Ermessen und in ihrem Namen verfolgt. Die hierbei erlangte Summe wird nach demselben Maassstab vertheilt, wie die Entschädigung, wobei der von der regulirenden Verwaltung vorweggetragene Betrag von 5000 Thlr. erst nach Deckung der übrigen Beiträge zur Erstattung kommt.

Die Vertretung der Gesammtheit wird durch einen Ausschuss wahrgenommen, doch ist die Haftung dem Publicum gegenüber immer an die zunächst vertretungspflichtige Eisenbahn gebunden, während die Gesammthaftung nur eine innere, unter den Mitgliedern bestehende ist.

Diese Vereinbarung soll mit Beginn des Jahres 1872 in Wirksamkeit treten und läuft vorerst unkündbar drei Jahre unter Stipulation stillschweigender Verlängerung auf je weitere drei Jahre. Nach Ablauf der ersten drei Jahre kann jede Verwaltung nach vorausgegangener halbjähriger Kündigung, welche zu Anfang eines Kalenderjahres zu erfolgen hat, aus der Gemeinschaft austreten.

Dies die wesentlichen Grundzüge dieser Angesichts des Haftpflichtgesetzes so wichtigen Vereinbarung, von der vorauszusetzen ist, dass ihr alle Deutschen Privateisenbahnen beitreten werden.

Es lässt sich nicht leugnen, dass ein solches Abkommen, falls man nicht einer der seit Kurzem bestehenden Unfall-Versicherungs-Gesellschaften beizutreten geneigt ist, vorzüglich den kleineren und mit geringeren Fonds ausgestatteten Bahnen die Gefahr nimmt, bei grossen Unfällen in ihrer Existenz erschüttert oder doch in ihrer Lucrativität auf lange Zeiten hinaus vernichtet oder geschmälert zu werden, während der, wenn auch möglicherweise stetige, so doch in mässigen Grenzen bleibende jährliche Repartitionsbetrag eine weittragende Bedeutung für den Bestand und die Entwickelung des Unternehmens selbst nicht auszuüben vermögen wird. *

* In Oesterreich, wo durch das Gesetz vom 5. März 1869 ebenfalls eine strengere Haftpflicht der Eisenbahnen für Unfallsbeschädigung der Personen eingeführt worden war, ist nach Analogie der Vereinbarungen der Deutschen Privatbahnen die Bildung eines ähnlichen Assecuranzvereines unter den Oesterreichischen Eisenbahnverwaltungen angeregt worden. Ein Comité, bestehend aus Vertretern der Südbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Böhmischen Westbahn (v. Schreiner, Dr. Kuh und Dr. Sochor), ist gewählt worden, um einen Vertrags-Entwurf auszuarbeiten, wobei dem Vernehmen nach auch eine gegenseitige Transportversicherung ins Auge genommen werden soll.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Berliner Briefe.

Berlin, 5. Decbr. 1871. (Vom Eisenbahn-Actienmarkt. Concession für Gleiwitz-Morgenroth etc. Concession für Deutz-Obercassel. Halle-Sorau-Gubener E. Gera-Eichicht. Zeitz-Altenburg. Ruhrthalbahn und Mülheim-Deutz. Einführung des Norddeutschen Betriebs-Reglements in Württemberg, Baden, Südhessen und Elsass-Lothringen. Mitteldeutscher Personen-Schnellzug. Differentialtarife.)

Der Monat December hat mit einer starken Hausse begonnen. Sofort nachdem die Ultimo-Liquidation im Grossen und Ganzen abgewickelt war, setzte die Börse von neuem eine steigende Coursbewegung in Scene, wobei eine ganze Reihe neuer Unternehmungen (Banken und industrielle Unternehmungen) auf den Platz kamen. Der Verkehr selbst bewegte sich zwar im Ganzen in ruhiger Weise vorwärts, alle Course aber und namentlich die der Eisenbahn-Actien stiegen gleichmässig, wie folgende Coursübersicht derjenigen Eisenbahn-Actien zeigt, mit welchen sich die Börse hauptsächlich beschäftigte:

	Zins u. Divid. 1870.	27.	28.	29.	30.	1.	2.	4.
Berg.-Märkische	8	142	142	141½	142½	143¾	143½	143
Köln-Minden	10½	169	170	170	171¾	174½	174	174
Oberschles. A. C.	12⅔	209⅞	209⅞	210	211⅞	213½	214	213
Rheinische . . .	8⅖	159¼	159¼	159	160	162¼	161½	161⅜
Thüringer . . .	9	161½	162¼	162¼	162½	164	164¾	164¾
Oestr. Staatsbahn	12	225½	224⅞	225¼	225	226¼	226½	226¾
Oestr. Südbahn .	3	115⅜	115¼	115⅜	115¼	117⅛	117¾	117

Wie man sieht, traten am 1. Lombarden (Oestr. Südb.) wieder in den Vordergrund, welchen die Franzosen (Oestr. Staatsb.) folgten und zwar auf Anregung der Pariser und Wiener Börse, auf welcher letzteren ein Hausse-Syndicat die rapide Steigerung der Course veranlassen soll.

Hinsichtlich der schweren Eisenbahn-Actien ist zu bemerken, dass die am 2. Januar bevorstehende Lostrennung der Dividenden-Coupons von der Speculation stark in Berechnung gezogen wird, namentlich bei den grossen westlichen Bahnen. — Am heutigen Tage war die Börse matter und zurückhaltender in Folge der Reaction gegen die ungewöhnlichen Coursfortschritte der letzten Börse.

Noch ehe die Session des Reichstags (am 1. December) geschlossen wurde, haben die Landtage der Einzelstaaten des Deutschen Reichs ihre legislative Thätigkeit begonnen. Dem Preussischen Landtage wurde als einer der ersten Berathungsgegenstände der Entwurf eines Expropriationsgesetzes vorgelegt, welcher nach den Wünschen der frühern Commission des Abgeordnetenhauses umgearbeitet worden ist. Die glänzende Finanzlage Preussens, auf welche die Thronrede mit gerechtem Stolz nach den weltgeschichtlichen Leistungen in den letzten grossen Jahren hinblickt, spiegelt sich auch, wie der geniale Finanzminister Camphausen in seiner Budget-Rede hervorhob, in den finanziellen Resultaten der Eisenbahnen in 1870. Bei denselben ergiebt sich gegen den Etat ein Plus von 1891396 Thlr. Einnahmen und 500000 Thlr. Minderausgaben, ca. 2400000 Thlr. Letztere haben in der Abnahme von 574200 Thlr. Zinszuschüssen ihren Grund. Die Rhein-Nahebahn hat eine grosse Verkehrszunahme gehabt, der Zuschuss brauchte nicht gezahlt zu werden, so dass der Staat noch 270000 Thlr Vorschuss zurückgezahlt erhält.

Der „Reichsanzeiger“ veröffentlicht eine Bekanntmachung vom 25. November wegen Ertheilung der landesherrlichen Concession an die Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft zum Bau und Betrieb einer Locomotivbahn von Gleiwitz in der Richtung auf Morgenroth und über Antonienhütte in der Richtung auf Schwientochlowitz und Kattowitz nebst Zweigbahnen, behufs Anschlusses an die zwischen der Oberschlesischen und der Wilhelmsbahn belegenen Gruben- und Hüttenwerke.

Nach Bekanntmachung vom 10. November ist der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft die landesherrliche Concession ertheilt zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Deutz nach Obercassel, sowie in dem Aggerthale aufwärts bis Ründeroth nebst Anschlüssen an die Rechtsrheinische und die Deutz-Giessener Eisenbahn und zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn in und durch das Emscherthal.

Der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn-Gesellschaft ist ein Privilegium zur Ausgabe von 5procentigen Prioritäts-Obligationen bis zum Betrage von 2500000 Thlr. in Stücken von 1000, 500, 200 und 100 Thlr. ertheilt worden. Die Prioritäts-Obligationen unterliegen der Amortisation, wozu alljährlich und zwar vom 1. Januar des auf die Betriebs-Eröffnung der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn in ihrer Gesammtlänge folgenden Jahres, die Summe von 12500 Thlr. unter Zuschlag der durch die eingelösten Prioritäts-Obligationen ersparten Zinsen aus dem Ertrage des Eisenbahn-Unternehmens verwendet wird.

Der Bau der Gera-Eichichter Bahn ist nunmehr soweit vollendet, dass am 6., 7. u. 8. d. M. die bautechnische und landespolizeiliche Abnahme des Baues durch Regierungscommissare der betheiligten Staaten erfolgen wird. Die Bahn wird sodann in den nächstfolgenden Tagen dem Betrieb übergeben werden, so dass die Zinsgarantie der Staaten am 1. Januar 1872 eintritt.

In Betreff der Eröffnung der Eisenbahnlinie Zeitz-Altenburg wird mitgetheilt, dass die Bahn am 15. Februar nächsten Jahres dem Verkehr übergeben werden soll.

Für den Abschnitt Arnsberg-Meschede der Ruhrthalbahn ist die Eröffnung des Betriebes für die ersten Tage des Monats December und die der Strecke Mülheim am Rhein-Deutz im Laufe desselben Monats in Aussicht genommen.

Mit dem 1. Januar 1872 wird das Betriebsreglement für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde unter Modificirung einzelner Bestimmungen und unter der Bezeichnung „Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands“ auch in Württemberg, Baden, Südhessen und Elsass-Lothringen in Kraft treten.

Auf Antrag der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft und unter Zustimmung sämmtlicher betheiligten Verwaltungen sollen vom nächsten Monat ab auf der Mitteldeutschen Route (Frankfurt a. M. — Bebra — Berlin bez. Leipzig) in allen Fällen, wo ein Schnellzug eine Verspätung von mehr als einer halben Stunde erhält, von den grösseren Stationen Extrazüge unter Zugrundelegung des Fahrplans des verspäteten Schnellzuges abgelassen werden. Die Kosten dieser Züge hat diejenige Verwaltung zu tragen, auf deren Strecke die Verspätung des Zuges entstanden ist.

Eine Petition des Sagan-Sprottauer land- und volkswirthschaft-

lichen Vereins, die Differentialtarife der Eisenbahnen betreffend, hat der Reichstag dem Reichskanzler mit dem Ersuchen überwiesen, die Frage der Differentialtarife auf den Eisenbahnen einer eingehenden Prüfung unter Mitwirkung von Sachverständigen der Landwirthschaft, des Handels, der Industrie und der Eisenbahnverwaltungen unterziehen zu lassen, und dem Reichstage von dem Resultate dieser Untersuchung Mittheilung machen zu wollen, und ist dann von dem Reichskanzler in der Sitzung vom 19. v. M. dem Bundesrathe vorgelegt und von letzterem dem Ausschusse für Eisenbahnen, Post und Telegraphen überwiesen worden.

Oesterreich-Ungarische Correspondenz.

Hs Wien, 3. December 1871. (Feste Haltung der Bahneffecten. Werthschätzung der Ungar.-Oesterr. Bahnen. Günstige Syndikats-Realisirungen. Ungar. Gesetz-Vorlagen. Der neue Oesterr. Handelsminister. Regierungs-Verhandlungen über Bauanstände, Schwellen, politische Begehung, Haftbarkeit, Tracirungsthätigkeit, Parthei-Plus, Betriebs-Ordnung. Directoren- und Reklamations-Conferenz. Getreidestatistik und Enquête. Berichte von der Elis.-West-, Oesterr. Staats-, Rudolfs-, Oesterr. Nord-, Oesterr. Nordwest-, Buschtêhrader, Dniester-, Carl-Ludwigs-, Ungar. Ost-, Theiss- und Böhmischen Bahn.)

Der enorme Prioritäten-Absatz hat der Börse so viel Geldzuflüsse gebracht, dass Escompte und Report sich sehr verwohlfeilten. Dazu hat auch die frühzeitige Einstellung der so viel Geld absorbirenden Eisenbahnbauten beigetragen. Doch kamen diese günstigen Momente den Bahnwerthen nicht zu Gute; sie bieten wegen ihrer Courshöhe der Speculation bereits zu wenig Spielraum; dafür wendete sie sich den Banken zu. Dessen ungeachtet trat keine Reaction ein und die Bahnactien behaupteten durchgängig eine feste Haltung, einige sogar ziemliche Avancen; so notirten Lombarden 205, Staatsbahn 395, Nordbahn 214 und Fünfkirchen-Barcs in Folge der Ungar. Refundirungsverhandlungen mit der Donaudampfschifffahrt, welche dieser Bahn den Transport von 1 500 000 Ctr. Kohlen oder 90 000 Fl. Reinerträgniss jährlich garantiren soll, auf 182. Carl-Ludwigsbahn wurde für Berliner Rechnung bis auf 260 poussirt, ob zwar in andern Berliner Kreisen der Zutritt der letzten Actien-Emission von 28 000 Stück zum Dividenden-Genuss und 36 000 Prioritäten Bedenken erregt.

Bei dem äusserst geringen Aufschwung, den der Getreide-Export heuer genommen hat, zeigt sich die Grundlosigkeit der bisherigen Ansicht, dass Oesterr.-Ungar. Bahnen nur durch massenhafte Fruchttransporte rentiren können. Dazu tritt die erfreuliche Wahrnehmung der amtlichen Statistik vom 1. Semester d. J. über die Waarenbewegung im Verkehr mit dem Auslande, welche Zahlen eine gesteigerte Consumtionsfähigkeit und somit auch die Prosperität unserer Bevölkerung darthun; Factoren, welche die schönsten Hoffnungen für die Zukunft unserer Bahnen begründen. Die in nächster Zeit zu gewärtigenden Emissionen: 30 Mill. Ungar. Anlehen durch die Credit-Bank, 10 Mill. Prioritäten Franz-Josefbahn zum Ausbau ihrer Linien und ca. 5—6 Mill. Actien Pilsen-Priesen durch die Anglo-Bank — können daher auf die wärmste Aufnahme rechnen.

Günstige Realisirungen wurden bekannt und zwar von den Syndikaten der Dux-Bodenbacher Bahn $1_{,1}$ %, der Oesterr.-Ungar.-Galiz. Bahn $6\frac{1}{2}$ % und der Kaschau-Oderberger Bahn $6_{,6}$ % bei welcher letztern der Fürst Thurn und Taxis als Concessionair $2\frac{1}{3}$ Mill. und als Syndikats-Mitglied 360 000 Fl. gewonnen haben soll.

Im Ungar. Landtage wurden die Eisenbahnfragen fleissig ventilirt und (wie bereits gemeldet) Gesetzesvorlagen über die Ergänzung der Gömörer Bahnen, der Marmaros-Sziget-Szatmarer Industriebahn, und über die Pest-Ofener Verbindungsbahn eingebracht; für Letztere sind die Donaubrücken, ein Rangir- und Personen-Bahnhof mit dem Gesammt-Aufwande von 8 920 000 Fl. projectirt. Anerkannt werde von allen Partheien, dass das durch die für 1872 mit 35 Mill. präliminirten Bauten entstandene Deficit, und die für nächstes Jahr zu bezahlende Zinsengarantie pr. 9 Mill. eine fruchtbare Investirung bilde. Das grosse Eisenbahngeschäft, zu welchem die Ungar. Regierung einige ihre ungünstige Position wenig verändernde Zusatzartikel veröffentlicht, wird noch lange die Gemüther bewegen; es muss sich daher die weitere Besprechung vorläufig versagt werden.

Habemus papam! Endlich einen tüchtigen Handelsminister in Oesterreich; von Dr. Banhans kann man sich die schönsten Erfolge fürs Bahnwesen versprechen; er hat auch seinen Amtsantritt mit der Bitte um Unterstützung den Bahnen angezeigt. Die Oesterr. Regierung hat die politischen Behörden zum directen Verkehr mit den Bahngesellschaften in Bahnbau- und Grundeinlösungsfragen mit Ausschluss der Bauunternehmungen angewiesen. Ueber die Imprägnirung der Schwellen finden Berathungen statt; eben so über den Antrag der Troppauer und Grazer Handelskammer, dass Handelsvertreter den politischen Bahnbegehungen zugezogen und dass das Norddeutsche Haftbarkeitsgesetz gegen Unfälle eingeführt werde. In der verflossenen Tacirungsperiode wurden technische Vorarbeiten für 170 Meilen Bahnen von der Oesterr. General-Inspection ausgeführt. Unter Anderem sind die Terrain- und geognostischen Aufnahmen für die Arlberghahn, sowie für die Strecke Tarvis-Grabria der Predilhahn vollständig beendet, jene der Strecke Görz-Triest bis zur Hälfte gedieben. Die Ungar. General-Inspection hat die bereits erwähnte Avisirung aller Parthei-Guthahungen aus Calkulationsfehlern angeordnet, dann die Republicirung der Bestimmungen der Betriebsordnung gegen das muthwillige Betreten der Bahn veranlasst.

In der Oesterr. Directoren-Conferenz wurde die Befürwortung des Deutschen Betriebs-Reglements bei der Regierung, dann die Ausarbeitung eines Statuts für die Unfall-Versicherung auf Grund des von mehreren Deutschen Bahnen acceptirten beschlossen. Zur Berathung gelangte noch die von der Regierung gewünschte Ermässigung des Militairtarifs, welche nach ihrer Angabe in Italien 85 % betragen soll; schade, dass nicht auch der andern Länder gedacht wurde.

Der Nieder-Oesterr. Gewerbeverein will die von mehreren Bahnen verweigerten Ausweise über den Getreideverkehr wieder anregen. Die Wiener Handelskammer wird den Schlussbericht über die Eisenbahn-Enquête noch in diesem Monate in einer Plenar-Sitzung verhandeln.

In der letzten Reclamations-Conferenz wurde ein Bescheid des Handelsministers verlesen, wonach die vom Aufgeber von Viehtransporten am Frachtbrief zu unterfertigende Bemerkung, dass Seitens der Aufnahmsstation die zu bezeichnende Anzahl Begleiter gefordert werde, zur Befreiung der diesfälligen Haftpflicht genüge.

Von den einzelnen Bahnen ist Folgendes zu berichten:

Die Kaiserin-Elisabeth-Westbahn eröffnet die Pferdebahn Linz-Budweis für den Locomotivbetrieb; auf ihrem Wiener Bahnhofe werden nun Eil- und Frachtgüter zollamtlich ausgefolgt; die Verwaltung steht wegen Uebernahme der Traunthal Kohlengewerke pr. ¼ Mill. in Verhandlung. Die Direction wird die durch den Wiener Gemeinderath befürwortete Eingabe der täglich bei 2000 Maass Milch nach Wien liefernden Station Hörsching, wegen Wiederherabsetzung der angeblich erhöhten Gebühren damit erledigen, dass gegenwärtig die Sätze von 5 und 4 Kr. für Eil- und Frachtsendung dieselben geblieben sind, und zwar das Agio eine kleine Erhöhung bewirken kann, aber diese Tariffrage noch einer erfahrungsmässigen Erwägung unterzogen wird. (Die Franz-Josefsbahn erhebt für Milch als Eilgut nur 3 Kr. pro Ctr.)

Die Oesterr. Staatsbahn hat für ausreichende Schlaf-Coupés bei den Zügen gesorgt; in ihren h. o. Maschinenwerkstätten wurden heuer 10, 19 und 6 Locomotiven für die Süd-, Buschtêhrader und Elisabeth-Westbahn, dann 200—250 Wagen für Letztere und die eigene Bahn fertig. In Prag sind Erhebungen wegen der permanenten Magazins-Ueberfüllung, ebenso auch in Bodenbach, wo 49 Beamte und 40 Züge täglich den Verkehr nicht bewältigen, im Zuge; die diesfällige Beschwerde der Reichenberger Kammer der Staats- und Theissbahn ist grundlos.

Dem Berichte der Rudolfsbahn für die übermorgige General-Versammlung sind folgende Daten zu entnehmen: Die Brutto-Einnahmen stellen sich auf 1 191 517 Fl., d. i. per Bahnmeile auf 25 125 Fl. Von den Auslagen kommen auf die allgemeine Verwaltung 96 180 Fl., auf Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 381 304 Fl., auf den Verkehrsdienst 376 033 Fl., auf Zugförderungs- und Werkstättendienst 243 710 Fl., auf besondere Auslagen 9835 Fl., zusammen 1 107 064 Fl., so dass sich ein Ueberschuss von 84 452 Fl. Oesterr. W. oder 69 098 Fl. in Silber ergibt. Demnach muss die Zinsen-Garantie des Staates für das abgelaufene Geschäftsjahr mit 2 239 325 Fl. in Anspruch genommen werden. Demungeachtet ist nach dem bald erfolgenden Ausbau der Ergänzungslinien insbesondere von Villach-Tarvis, bezüglich welcher fast jeder der vielen Oesterr. Handelsminister ein anderes Project verfolgte, eine günstigere Wendung zu erwarten, insbesondere wenn die durch den Gotthard gefährdete Stadt Triest endlich über den Predil mit dieser Bahn verbunden wird, da sie bisher nur auf den geringen Localverkehr beschränkt war (jeder Centner legte durchschnittlich nur $6_{,84}$ Meilen zurück).

Die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn steht wegen Ankaufs des Kohlenwerkes Jaworzno in Unterhandlung, eventuell würde eine Verbindungslinie dahin gebaut. In Floridsdorf wurde die Desinfection aller Viehwagen angeordnet.

Die Oesterr. Nordwestbahn ist um die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit eingeschritten. Die Direction beabsichtigt eine Verminderung des Beamten-Personals durch Vervollkommnung der Controle. Der Flügel, welcher die Kaiser-Franz-Josefs- mit der Oesterr. Nordwesthahn verbindet, und mit Ausnahme der Strecke Jedlersee-Wien mit der Donaubrücke sämmtliche Strecken der Oesterr. Nordwesthahn abschliesst, wird im Januar 1872 dem Verkehre übergeben werden. Die Strecke Jedlersee-Wien soll in Folge des vom Handelsministeriums beim rechtseitigen Brückenkopfe der grossen Donaubrücke bis zur Vollendung der Donau-Regulirung bewilligten Holzprovisorium bereits im kommenden Frühjahre dem Verkehre übergehen werden können. Der Bau einer definitiven Stein- und Eisenconstruction hätte die Verkehrs-Uebergabe der Donaubrücke jedenfalls um ein ganzes Jahr verzögert.

Die Buschtêhrader Eisenbahn eröffnet am 9. d. M. die Strecke Pilsen-Eger, sowie den Bahnflügel Tirschnitz-Franzensbad für den Personen- und Frachtenverkehr.*

Die Dniesterbahn soll der Carl-Ludwigsbahn zum Betriebe

---

* Die betreffende Bekanntmachung nebst Fahrplan wird in Beilage 1 zu Nr. 49 abgedruckt. Die Red.

übergeben werden, was schon deshalb unvortheilhaft erscheint, da ihr Hauptartikel Petroleum und Erdwachs in der Station Boryslaw, durch mehrere im Stryer Kreise entdeckten Erdwachsschächte eine starke Concurrenz erhält.

Die Galiz. Carl-Ludwigsbahn hat den Process mit dem Bau-Consortium des Fürsten Sapieha zu 2½ Mill. verglichen.

Der Ausbau der Ungar. Ostbahn erregt Bedenken; gerade die technisch schwierigere Hauptbahn von Tövis über Mediasch und Schässburg nach Kronstadt und die Strecke von Kis-Kapus nach Hermannstadt, auf welchen zwei bedeutende Wasserscheiden zu überwinden sind und die Trace grossentheils in Alluvial-Terrain eingeschnitten werden muss, sind noch kaum begonnen und doch wurde schon das letzte Actien-Fünftel eingezahlt. Die Ungar. Regierung wird wohl den angeblichen Ausfall von 9 Mill. decken müssen.

Die Böhmischen Bahnen entwickeln eine grosse Thätigkeit. Die Nordbahn eröffnet die neue Strecke Bensen-Leipa im Frühjahr; Rumburg-Schluckenau wird ehestens begangen — die Linie Pilsen-Eger wird Januar 1872 eröffnet. — Der Berliner Borsig legt eine Maschinenfabrik im Falkenauer Kohlenwerke an. — Um Postelberg-Liebenau bewerben sich 2 Consortien.

Ausland.

—*r*— **Französische Ostbahn.** (Geschäftsbericht pro 1870 und Generalversammlung). Ueber die finanziellen Verhältnisse der Ostbahn bringt der Geschäftsbericht, welcher der am 4. v. M. in Paris abgehaltenen ordentlichen und ausserordentlichen Generalversammlung vorgelegt wurde, folgende Mittheilung. Die Ausgaben für das alte Netz betrugen 21 492 965_{07} Frcs. Die Ausgaben für das neue Netz einschliesslich der Verzinsung und Amortisirung betrugen 63 013 160_{15} Frcs. Sodann kommen in Betracht die Ausgaben für Dividenden etc. mit 23 052 315_{83} Frcs. Diesen Ausgaben stehen gegenüber der Reinertrag des alten Netzes mit 22 903 298_{20} Frcs. die Einnahme des neuen Netzes mit 40 682 645_{94} Frcs. Die Vorschüsee des des Staates auf Grund der Garantieleistung mit 22 330 514_{21}. Für das Betriebsjahr 1870 werden die Aktionären 25 Frcs. für jede nicht amortisirte Aktie, und 5 Frcs. für jede Aktie mit Zinsgenuss als Dividende erhalten.

Da die Gesellschaft noch nicht die Zinsen aus den 325 Millionen erhalten hat, welche ihr der Staat schuldet, so ist es unmöglich z. Zt. schon den Betrag von 20 Frcs. pro Aktie zu verabfolgen, welche bisher gewöhnlich als Abschlagszahlung aus dem laufenden Betriebsjahre ausgezahlt wurde.

Von den an Deutschland nach dem Frankfurter Vertrage abgetretenen Linien gehörten 466 Kilom. zum alten, und 363 Kilom. zum neuen Netze.* Die Zinsen aus der Summe von 325 Millionen, welche von der Kriegsentschädigung in Abzug zu kommen hat, und welche der Staat der Ostbahn schuldet, laufen vom Zeitpunkte der Ratification des Vertrages.

In Folge der Abtretung der Linien von Elsass-Lothringen besteht für die Ostbahn kein directer Anschluss mehr mit den Luxemburgischen und Schweizerischen Bahnen.

Der Bericht verhehlt übrigens nicht, dass durch Abtretung der Elsässischen und Lothringischen Linien der Verkehr der Ostbahn schwer leidet. Die Haupt-Transitstellen Metz und namentlich Strassburg sind für die Gesellschaft verloren und das Bahnnetz der Ostbahn ist jetzt in mehrere Strecken zerstückelt, die nur am Ausgangspunkte, Paris, mit einander verbunden sind. Man hofft, dass der Staat durch ausreichende Subventionen der Gesellschaft behülflich sein werde, die Transversal-Linien längs der neuen Grenz-Stationen zu bauen, was schon aus strategischen Rücksichten nöthig sei.

Von historischem Interesse ist das im Rechenschaftsbericht enthaltene Tableau —die successive Einstellung des Betriebs. — Der Betrieb der Ostbahn hörte auf: Am 8. August zu Sarreburg; am 11. August zu Bar-le-Duc; am 15. August zu Blesme; am 19. August zu Châlons; am 27. August zu Epernay; am 4. September zu Meaux; am 8. September zu Lagny; am 12. September war Paris eingeschlossen.

—*r*— **Belgien.** Der Moniteur belge enthält nachstehendes Königl. Decret in Betreff der Organisation in der Ober-Leitung der Staats-Eisenbahnen:

Art. 1. Der Generaldirector leitet, unter unmittelbarer Aufsicht des Ministers, die gesammten Dienstzweige, aus denen die Administration besteht. Er ist für den regelmässigen Gang des Dienstes nach Maassgabe der vom Minister getroffenen Bestimmungen verantwortlich.

Er benimmt sich unmittelbar mit dem Minister und unterbreitet demselben jede seiner Entscheidung vorbehaltene Angelegenheit, gegebenen Falles mit gutachtlichem Vortrage.

Art. 2. Bei der Verwaltung sind Generalinspectoren aufgestellt, welchen die Oberaufsicht der verschiedenen Dienstzweige, die Vornahme von Untersuchungen, ferner die Behandlung von speciellen Angelegenheiten obliegt, welche ihnen vom Minister selbst, oder im Einvernehmen mit demselben vom Generaldirector übertragen werden.

Art. 3. Vor dem Antritte ihrer Dienstreisen benebmen sich dieselben mit dem General-Director über die Verhältnisse, denen sie hauptsächlich ihre Aufmerksamkeit zuzuwenden haben; nach der Rückkehr erstatten sie dem Minister Bericht und theilen dem General-Director das Ergebniss ihrer Mission mit.

Art. 4. Dieselben haben, besondere desfallsige Aufträge ausgenommen, in die Thätigkeit der Directionen nicht einzugreifen, und haben daher auch hinsichtlich des Dienstbetriebes, die den Aufsichtsbeamten zukommende Verantwortlichkeit.

Die für ihre Zwecke erforderlichen Schriftstücke etc. gehen ihnen durch den General-Director zu.

Art. 5. Die Zahl der Generalinspectoren ist auf fünf festgestellt. Zwei derselben können durch den Minister dem General-Director zugetheilt werden, um ihn ständig in der Geschäftsleitung zu unterstützen und bei Abwesenheit oder Verhinderung zu vertreten.

Art. 6. Die bei der Central-Administration aufgestellten Directoren leiten unmittelbar unter dem General-Director die ihnen übertragenen Dienstessparte. Sie sind für den geregelten Dienstgang nach Maassgabe der Verordnungen und der Instructionen des General-Directors verantwortlich.

Art. 7. Die Vorstände der verschiedenen Dienstes-Abtheilungen sind der General-Direction gegenüber für den entsprechenden Betrieb, den raschen und geeigneten Vollzug der Befehle, Instructionen und Reglements verantwortlich.

Art. 8. Die Correspondenz der Centralverwaltung ist mit der einfachen Fertigung „die General-Direction" versehen, insofern nicht der Minister Ausnahmen hiervon bestimmt.

Art. 9. Jede der Directionen besorgt die Angelegenheiten ihres eigenen Personals und der zu ihrer Sparte gehörigen Aufsichts- und Vollzugsbehörden. Die Versetzungen der Beamten vom Range der Commis und darunter, mit Ausnahmen der Titulare von Stationen und Einnahmereien steht den Directoren zu.

Art. 10. Bei der Centralverwaltung werden eigene Bureaux gebildet für die Berechnung der Transporterträgnisse, der Vornahme aller für die Verwaltung interessanten Erhebungen, die Codificirung der Reglements und Instructionen, die Redaction der Rechenschaftsberichte.

Art. 11. Dem Vorhergehenden entgegenstehende frühere Bestimmungen sind aufgehoben.

-*r*- **Griechenland.** Ueber die Frage der Centralbahn, d. i. der Bahn von Athen nach Lamia und die Türkische Grenze bringt der M. d. str. f v. 4. Nov. l. J. folgende Nachrichten:

Die Concession zu dieser Bahn wurde vor länger als einem Jahre einem Französischen Ingenieur Herrn Piat ertheilt, welcher auch während des ganzen verflossenen Sommers vorbereitende Studien hiefür machte. Während sich vor ungefähr zwei Monaten Hr. Piat in Constantinopel befand, bewarb sich ein anderer Französischer Ingenieur unter günstigeren Bedingungen um die Concession derselben Linien. Die Angelegenheit blieb in der Schwebe bis zur Ankunft des Königs. Hr. Piat hatte nach seiner Rückkehr Audienz beim König, und erfuhr hiebei, was während seiner Abwesenheit vorgegangen war; in Folge dessen stellte derselbe die Bitte an die Regierung, der Vereinbarung gemäss, den von der Kammer genehmigten Vertrag zu veröffentlichen.

Dieser Bitte wurde Seitens der Regierung entsprochen, worauf sich Hr. Piat sofort nach Frankreich begab, um das Weitere für seine Unternehmung vorzubereiten.

r **Egyptische Bahnen.** Während man von einer Bahn nach Indien spricht, um die Strecke von London nach Calcutta in fünf Tagen zurückzulegen, hat der Vicekönig von Egypten auf seinem Gebiete eine gleiche Riesenarbeit unternommen, nämlich die Verbindung Ober- und Unteregyptens mittels einer Eisenbahn. Auf dem Punkte, wo alle antike und moderne Civilisation aufhört, wo die Perser und Römer in der Wüste ein unüberwindliches Hinderniss erblickten, ist jetzt auf Befehl des Vicekönigs ein Heer von Ingenieuren und Eisenbahnarbeitern thätig, nicht blos an den Grenzen von Nubien, sondern

* Die mit Elsass und Lothringen an Deutschland übergegangenen Linien und Bahnstrecken des Franz. Ostbahn-Netzes sind nach dem Bericht:

1) Altes Bahnnetz.

Theil der Linie von Paris nach Strassburg und Kehl, von Avricourt nach Kehl	107 K. 584
Linie von Wendenheim nach Weissenburg	57 „ 542
Linien von Strassburg nach der Schweizerischen Grenze und von Thann nach Wesserlingen	165 „ 126
Theil der Linie Frouard nach Forbach	90 „ 71
Linie Metz-Thionville und an die Luxemburgische Grenze	46 „ 219
	466 K. 542

2) Neues Bahnnetz.

Theil der Linie Paris-Mühlhausen	34 „ 828
Theil der Ardennen-Linie von der neuen Grenze nach Thionville	18 „ 379
Linie von Dieuze nach Avricourt	22 „ 229
Linie von Strassburg nach Barr, nach Mutzig und Wasselonne	48 „ 866
Linie von Ste. Marie-aux-Mines nach Schlettstadt	20 „ 915
Linie von Thionville nach Niederbronn	153 „ 801
Linie von Hagenau nach Niederbronn	20 „ 861
Theil der Linie Rheims-Metz	12 „ 618
Theil der Linie von Belfort nach Gebweiler	31 „ 338
	363 K. 835

bis ins Innerste von Afrika, auf diese Weise neue Verkehrswege schaffend und vielleicht Livingston's Rückkehr ermöglichend. Die Bahnlinie beginnt beim zweiten Catarakt und hat eine Länge von von 600 engl. Meilen. Der Plan ist grossartig, aber die Ausführung wird sicher eine langwierige Arbeit sein.

Brasilianische Eisenbahnen. Von Eisenbahnen, die Pferdebahnen mitgerechnet, hat Brasilien gegenwärtig, ungerechnet jedoch die Pferdebahnen in Para und Alagons, 812 Kilometer.

Bahnen	Kilometer
Dom Petro II	260 Kilom.
Valencia-Zweigbahn	25 „
Santos nach Jundiahy	139 „
Bahiabahn	124 „
Recife (Pernambuco) zum San Francisco	125 „
Cantagallo	49 „
Maua	18 „
Apupicos nach Cascanga (Peru)	8 „
Recife nach Olinda	8 „
Zum botanischen Garten etc., in Rio	13 „
S. Christavao etc. in Rio	43 „
Im Bau waren im Juli 1871 noch 307 Kilom., nämlich:	
Dom Petro II., Fortsetzung	160 „
Cantagallo nach Neu Freiburg	35 „
Jundiahy nach Champinas	43 „
„ nach Itu	69 „

Für etwa 1500 Kilometer sind die Concessionen ertheilt und auf mehreren Strecken finden Vermessungen auf Kosten der Regierung statt. (Globus.)

Literatur.

Der Eisenbahn-Oberbau, in seiner Durchführung auf den Linien der K. K. privil. Südbahn-Gesellschaft, von Rud. Paulus. Wien, bei Lehmann & Wenzel. 2. Aufl. 1872.

Diese Schrift, welche in erster Auflage schon im Jahre 1868 erschien und viel Anklang gefunden zu haben scheint, so dass jetzt schon die zweite Auflage erforderlich geworden ist, zeigt, dass der in der technischen Welt rühmlichst bekannte Verfasser eine grosse Praxis und Erfahrung in allen Geschäften hat, welche sich auf die Lieferung und Verdingung von Oberbau-Materialien und auf die Ausführung des Eisenbahn-Oberbaues beziehen. Es ist daher sehr erfreulich, dass derselbe zum Nutzen der jüngeren Eisenbahntechniker die Erfahrungen, welche er beim Bau der neueren Linien der Oestr. Südbahn-Gesellschaft, nämlich der Bahnen Pragerhof-Ofen, Uj-Szöny-Stuhlweissenburg, Steinbrück-Sissek, Agram-Carlstadt, Marburg-Villach, Oedenburg-Kanizsa, Innsbruck-Bozen (Brennerbahn), Kanizsa-Barcs, Bruck-Leoben und bei dem Umbau der Bahnhöfe der Wien-Triester Bahn gesammelt, in übersichtlicher Weise zusammengestellt und veröffentlicht hat.

Die vorliegende Schrift enthält zunächst allgemeine praktische Bemerkungen über die Beschaffung von Schwellen, Schienen, Schienen-Befestigungsmitteln, Weichen, Kreuzungen, grossen und kleinen Drehscheiben, Schiebebrücken und Geräthschaften zum Legen des Oberbaues, sowie contractliche Bedingungen zur Verdingung der Lieferung dieser Materialien und Geräthe. Sodann enthält die vorliegende Schrift Mittheilungen über die verschiedenen Schienenprofile und die Normalgewichte der verschiedenen Schienen auf der Oesterr. Südbahn, über deren Elasticitätsgrenze und damit angestellte Bruchproben, über die Preise und Fabrikation der Schienen mit Köpfen von Feinkorneisen oder Bessemer-Stahl, oder ganz aus Bessemer-Stahl angefertigt, welche von der Oesterr. Südbahn-Gesellschaft in Graz fabricirt werden. Auch von den Schienen-Befestigungsmitteln der Oesterr. Südbahn sind die Normalgewichte und die Durchschnittspreise angegeben. Hinsichtlich der Weichen und Kreuzungen enthält die vorliegende Schrift ferner allgemeine Bemerkungen über deren Construction, sowie über deren Gewichte und Durchschnittspreise und die Bestimmung des Radius der Weichenzungen, hinsichtlich der Drehscheiben und Schiebebrücken, eine allgemeine Beschreibung der verschiedenen, auf der Oesterr. Südbahn gebräuchlichen Constructionen, sowie Notizen über deren Normalgewichte und durchschnittlichen Preise. Aehnliche Mittheilungen enthält die vorliegende Schrift über Construction, Gewichte und Preise der Werkzeuge, Schienenbiegmaschinen und Transportwagen zum Legen des Oberbaues, und über die Lagerung, Magazinirung und Vertheilung der Oberbau-Materialien, ferner allgemeine Notizen, contractliche Bedingungen und Preise für das Legen des Oberbaues, sowie die Eintheilung und das Einschneiden der Schwellen, ferner Normalpläne für Stationen und deren Erläuterung, Notizen zur Aufstellung von detaillirten Kostenanschlägen über Oberbau-Arbeiten, ein Muster einer Abrechnung über solche Arbeiten, eine Uebersichts-Tabelle der Kosten des Oberbaues von 120 Meilen der neueren Linien der Oesterr. Südbahn, geeignet zur Aufstellung von generellen Kostenanschlägen über Oberbau-Arbeiten, und schliesslich eine ausführliche Berechnung der Länge, Radien, Kreuzungswinkel etc., der verschiedenen Weichencurven. Die letztere Berechnung ist zu sehr ausschliesslich theoretisch gehalten, man vermisst dabei eine Rücksichtnahme auf die üblichen Längen der Schienen aus denen man gern, ohne viel Schienen abzuhauen, die Weichencurven zusammensetzt.

Ferner ist zu bemerken, dass die mitgetheilten Schienenprofile der Oesterr. Südbahn nicht besonders zweckmässig sind, da man auf den Norddeutschen Bahnen fast allgemein eine scharfe Unterschneidung des Schienenkopfes als empfehlenswerth erprobt hat, damit die Laschen mit geradlinigen Anschlussflächen sich zwischen Schienenkopf und Schienenfuss einklemmen, während bei den halbrunden Anschlussflächen der Laschen, wie die Oesterr. Südbahn solche besitzt, auf einen guten Anschluss der Laschen und demnach auf eine steife Stossverbindung der Schienen nicht mit Sicherheit zu rechnen ist. Diese mangelhafte Stossverbindung der Schienen wird auch die Ursache davon sein, dass in der vorliegenden Schrift von dem Legen des Oberbaues mit schwebenden Stössen gar keine Rede ist, ein Verfahren, welches auf anderen Deutschen Bahnen in neuerer Zeit eine sehr allgemeine und wohlbegründete Anwendung gefunden hat. Es ist daher der Oesterr. Südbahn-Gesellschaft zu empfehlen, das Profil ihrer Schienen und Laschen zu verbessern und sodann den Oberbau mit schwebenden Stössen zu legen, dann erspart man die Stossschwellen und Stossplatten und die ganze Oberbau-Construction wird wesentlich vereinfacht. Auch wird sich etwas Material an den Laschen der Oesterr. Südbahn ersparen lassen, wenn man deren Dicke in der Mitte, wo die grössere Dicke werthlos für die Festigkeit ist, etwas einschränkt.

Im Uebrigen enthält die vorliegende Schrift eine Menge von lehrreichen und praktischen Notizen, welche von der grossen Erfahrung des Verfassers Zeugniss ablegen, und sorgfältig ausgeführte Constructions-Zeichnungen.

Miscellen.

Eisenbahnpapiere als Aequivalente der Preussischen Staatspapiere. In Folge der bevorstehenden Rückzahlung der Schatzscheine und Obligationen des Norddeutschen Bundes, sowie der 5proc. Preussischen Staats-Anleihe kommen einerseits viele Millionen Capital in die Capital in die Lage, eine Anlage von gleicher Sicherheit in Werthpapieren zu suchen, während andererseits sich der Kreis der Werthpapiere, für deren Sicherheit der Staat einsteht, verkleinert, die Auswahl also beschränkt wird.

Eine zuverlässige Zusammenstellung aller derjenigen an der Berliner Börse notirten Eisenbahn-Papiere, von welchen der Staat Preussen selbst anerkannt hat, dass sie an Sicherheit seinen eigenen Staatspapieren gleichstehen, d. h. der sogenannten depositalfähigen Eisenbahn-Papieren wird nicht nur den von obigen Rückzahlungen Betroffenen willkommen sein, sondern auch den übrigen Besitzern Preussischer Staatspapiere den Vortheil gewähren, dass sie mit Zuhülfenahme des Courszettels leicht übersehen können, ob sich ein Umtausch ihrer Staatspapiere gegen Eisenbahn-Papiere von gleichem Zinserträgniss und gleicher Sicherheit empfiehlt, weil Letztere zeitweilig zu billigerem Course zu haben sind. Die neue Berliner Börsen-Zeitung bringt (unter Allegirung der betreffenden Bestimmungen der Preussischen Gesetzgebung) folgende Zusammenstellung von staatlich als sicher anerkannter Eisenbahn-Werthpapieren, welche also pupillen- und depositalmässige Sicherheit gewähren, resp. in welchen nach gesetzlicher Vorschrift die Capitalien der Minderjährigen, Kirchen, Schulen, milden Stiftungen und aller andern öffentlichen Anstalten, ebenso wie in Preussischen Staatspapieren, angelegt werden können.

Es gehören hierher:

I. Die Actien der in den Preussischen Staatsbesitz übergegangenen früheren Privateisenbahnen, nämlich

1) der Münster-Hammer Eisenbahn und

2) der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn (All. Erl. v. 22. October 1855, G.-S. S. 683). Die Actien tragen 4 Procent Zinsen.

Den Prioritätsobligationen dieser Eisenbahnen ist auffallender Weise die Depositalfähigkeit nicht ausdrücklich beigelegt, obgleich der Staat für ihre Verzinsung und Amortisation haftet (s. sub II).

II. Diejenigen Eisenbahnactien oder Eisenbahnobligationen, für welche bis zur Rückzahlung der darin angelegten Capitalien die Zinsen vom Staate unbedingt garantirt worden sind, oder künftig garantirt werden. (Cabinetsordre vom 22. December 1843 G.-S. 1844 S. 45). Hierher gehören:

1) Die Oberschlesischen Eisenbahnactien Litt. B, garantirt mit 3½ Procent. (Bestätigungsurkunde v. 11. August 1843 G.-S. S. 310.)

2) Die Stargard-Posener Eisenbahnactien (Bestätigungs-Urkunde v. 8. März 1847 G.-S. S. 177). Der Staat hat denselben 3½ Proc. Zinsen garantirt; ausserdem ist den Actien von der Oberschlesischen Eisenbahngesellschaft noch ein Procent Zinsen garantirt. Dagegen sind sie nicht, wie die Oberschlesischen Actien Litt. B, dividendenberechtigt. Beide Actien werden zu Pari amortisirt.

3) Die 3½proc. Bergisch-Märkischen Prioritäts-Obligationen III. Serie Litt. A und B, garantirt mit 3¼ Proc. (Gesetz v. 30. April 1856 G.-S. S.329.) Diese Obligationen dürfen für Pflegebefohlene nur mit Genehmigung der vorgesetzten Behörde angekauft werden, da die Staatsgarantie 3½ Proc. nicht erreicht (Cabinets-Ordre v. 22. December 1843 G.-S. 1846 S. 45).

4) Die vierprocentigen Berlin-Stettiner Prioritäts-Obligationen 2. und 3. Serie, vom Staat garantirt mit 3½ Proc. (Gesetz v. 15. Mai 1856 G.-S. S. 346; Vertrag v. 28. Februar 1856 G.-S. S. 349; Privilegium v. 6. September 1858 G.-S. S. 530).

5) Die $4^1/_2$proc. Berlin-Stettiner Prioritäts-Obligationen 4 Serie, garantirt mit $4^1/_2$ Proc. (Bestätigungsurkunde v. 21. Juni 1861 und zweiter Nachtrag zum Statut G.-S. S. 432).

6) Die 4proc. Berlin-Stettiner Prioritäts-Obligationen 6. Serie, garantirt mit $3^1/_2$ Proc. (Gesetz. v. 13. März 1867 G.-S. S. 557 und Vertrag v. 21. Nov. 1866 G.-S. 1867 S. 461).

7) Die $3^1/_2$proc. Rheinischen Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen, garantirt mit $3^1/_2$ Proc. (Privilegium v. 8. September 1843 G.-S. S. 326).

8) Die $4^1/_2$proc. Prioritäts-Obligationen der Rhein-Nahe-Eisenbahn 1. und 2. Emission, garantirt mit $4^1/_2$ Proc. (Gesetz v. 22. Mai 1861 G.-S. S. 233 und Gesetz v. 16. April 1860 G.-S. S. 172).

9) Endlich sind hierher die Niederschlesisch-Märkischen Prioritäten aller Serien zu rechnen.

Es giebt noch eine Anzahl vom Staate garantirter Eisenbahn-Actien und Prioritäts-Obligationen, welche aber als Aequivalente der Preussischen Staatspapiere nicht angesehen werden können, da sie keine unbedingte Zinsengarantie besitzen. Der Staat haftet für dieselben entweder nur für eine beschränkte Zeit oder nur mit gewissen Intraden. Eine Zusammenstellung derselben soll nachfolgen.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.)

18. December *Hessische Ludwigs-Eisenbahn zu Mainz.
19. „ *Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft zu Mainz.
20. „ *Märkisch-Posener Eisenbahn zu Guben.
20. „ *Aussig-Teplitzer Eisenb.-Ges. zu Teplitz. Siehe S. 967.

Einzahlungen.

Ungarische Ostbahn. Die letzte Einzahlung mit 60% in Gold ist bis 27. December d. J. in Pest, Wien oder Paris zu leisten.

Oberlausitzer Eisenbahn. Zweite Einzahlung mit 20% bis 1. Januar k. J. bei der Hauptcasse in Ruhland zu leisten.

Thüringische Eisenbahn. 30% auf die Stammactien Littr. C bis 30. Decbr. d. J. Siehe Bekanntmachung S. 1014.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
10. Dec.	zu Wesel	Venlo-Hambg. E.	Niedermendinger Basaltlava	—
10. Dec.	zu Osnabrück	dieselbe	Erdarbeiten bei Haltern	—
12. „	zu Wiesbaden	Nass. Staatsb.	2800 Schwellen	—
12. „	zu Strassburg	Elsass-Lothr. E.	Werkstattsmaterialien	1023
12. „	zu Bromberg	Preuss. Ostbahn	Schienen	994
12. „	zu Ludwigshafen	Pfälz. E.	Materialien	1025
13. „	zu Dahl	Berg.-Märk. E.	Röhrendurchlässe Oberhagen-Brügge	—
13. „	zu Thorn	Thorn-Insterburger E.	Eichen- und Kiefernholz	—
15. „	zu Köln	Köln-Minden	Schwellen	993
15. „	zu Carlsruhe	Bad. Staatsb.	Güterwagen	968
15. „	zu Wien	Kaiser. Elisabethb.	Locomotiven	964
15. „	zu Zürich	Schweiz. Nordostb.	Wagen	1025
15. „	zu München	Bayer. Staatsb.	Schreib- und Packmaterialien	—
15. „	zu Osnabrück	Venlo-Hambg. E.	200000 Ziegelsteine	—
15. „	zu Mainz	Hess. Ludwigsb.	Materialien pro 1872	—
16. „	zu Guben	Märkisch-Posener E.	Betriebsmaterialien	1005
18. „	zu Osnabrück	Venlo-Hambg. E.	2560′ Perroneinfassungsquader	—
18. „	zu Berlin	Berlin-Hamburger E.	Locomotiven- etc. Verkauf	—
19. „	zu Köln	Köln-Mindener E.	Locomotiven	1015
19. „	zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Wagen, Räder etc.	1041
19. „	zu Darmstadt	Main-Neckarb.	Materialien- etc. Verkauf	1041
19. „	zu Witten	Berg.-Märk. E.	Locomotiven-Verkauf	1041
19. „	zu Wiesbaden	Nassauische E.	Schwellen und Schienen	1041
20. „	zu Saarbrücken	Saarbrücker E.	Materialien-Verkauf	1041
20. „	zu Bromberg	Preuss. Ostbahn	Schienen	1023
21. „	zu Bromberg	dieselbe	Kleineisenzeug	—
21. „	zu Bromberg	dieselbe	Eiserne Dachconstruction	—
22. „	zu Sachsenhausen	Hanau-Offenbach-Frankfurter E.	Mainbrücke	1041
28. „	zu Erfurt	Thüringische E.	Material pro 1872	—

Briefkasten.

Herrn Ober-Güterverwalter H. in Schwerin, Herrn Maschinen-Meister S. in W.: Die neueste (4) Auflage unseres Stations-Verzeichnisses ist im Druck begriffen und werden wir Ihnen, sobald der Druck beendet ist, die gewünschten Exemplare desselben übersenden.

Officielle und Privat-Anzeigen.

K. k. pr. Kaiser Franz-Josef-Bahn.

Die am 28. Juni l. J. stattgehabte General-Versammlung der Actionäre der Kaiser Franz-Josef-Bahn hat beschlossen, für die auf Grund des Gesetzes vom 20. Mai 1869 und des mit der hohen k. k. Regierung abgeschlossenen Uebereinkommens vom 20. Juni 1869 auszuführenden Bauten eine weitere Emission von fl. 14400000 in Actien und Prioritäts-Obligationen vorzunehmen.

Von diesem Baucapitale werden vorerst mit Genehmigung der h. Staatsverwaltung nur **10 400 000 fl. u. zw. in 52 000 Stück Actien** emittirt und wird den Besitzern der im Umlaufe befindlichen 102 583 Stück Actien das Bezugsvorrecht in der Art eingeräumt, dass **auf jede dieser Actien eine halbe neue Actie** entfällt.

Die Actien der neuen Emission geniessen die gleichen Rechte und Begünstigungen wie die früher emittirten, sie lauten auf 200 fl. Oesterr. Währ. Silber, gleich $133^1/_3$ Thlr., gleich $233^1/_3$ fl. Südd. Währ., gewähren ein einkommensteuerfreies vom Staate garantirtes Minimal-Reinerträgniss jährlicher 5% in Silber, sind mit Coupons vom 1. Januar und 1. Juli versehen, und werden hinsichtlich der Amortisation in den Verloosungsplan der alten Actien mit einbezogen.

Der Emissionscours ist auf 200 fl. Oesterr. Währung in Bank- oder Staatsnoten für je 200 fl. Nominale Silber festgesetzt.

Die Herren Actionäre, welche das Bezugsrecht geltend machen wollen, werden hiermit eingeladen, die in ihrem Besitze befindlichen Actien nebst einer Consignation, welche die bezüglichen Actien-Nummern in arithmetischer Ordnung zu enthalten hat,

in **Wien** bei der **k. k. priv. Oesterr. Creditanstalt für Handel und Gewerbe,**
„ **Prag** bei der **Filiale derselben,**
„ **Frankfurt a/M.** bei der **Filiale der Bank für Handel und Industrie** und bei **Herrn M. A. v. Rothschild & Söhne,**
„ **Stuttgart** bei **Herrn Pflaum & Comp.,**
„ **München** bei der **Bayerischen Vereinsbank,**
„ **Nürnberg** bei **Herren Lödel & Merkel,**
„ **Berlin** bei der **Direction der Disconto-Gesellschaft,**
in **Leipzig** bei der **allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,**
„ **Breslau** bei dem **Schlesischen Bankvereine,**
„ **Hamburg** bei **Herrn L. Behrens & Söhne,**

vom **11. bis 23. December 1871** einzureichen.

Nach dem **23. December 1871** erlischt das Bezugsrecht.

Die Actien können auch ohne Couponsbogen eingereicht werden.

Bei der Anmeldung des Bezugsrechtes ist für jede zu beziehende Actie eine **Caution von zwanzig Gulden Oesterr. Währ.** zu erlegen.

Den Einreichern werden zur Bestätigung der erfolgten Anmeldung nebst Rückstellung der abgestempelten Actien, auf den Namen lautende Bezugsscheine über die auf jede Anmeldung entfallende Anzahl Actien ausgefertigt.

Die auf jeden Bezugsschein entfallenden mit Coupons pr. 1. Juli 1872 versehenen Actien-Interimsscheine können vom 15. Januar 1872 angefangen bis längstens 31. März 1872 jederzeit im Ganzen oder in Theilbeträgen gegen Erlag des Emissions-Courses von 200 fl. Oesterr. Währ. per Stück und Vergütung der an denselben haftenden Zinsen à 5 Procent nach Wiener Börse-Usance in Oesterr. Währ. Bankvaluta bezogen werden.

Bei den Anmeldestellen im Auslande sind die Einzahlungen in stempelfreien Vista-Wechseln auf Wien zu leisten.

Am 31. März 1872 erlischt das Bezugsrecht für die bis dahin nicht bezogenen Interimsscheine und verfällt die erlegte Caution.

Die Caution wird bei der letzten Zahlung eingerechnet und bis dahin mit 5 Procent Oesterr. Währung Bankvaluta verzinst.

Der Bezug der Interimsscheine hat bei denselben Stellen zu geschehen, wo die Anmeldung des Bezugsrechtes erfolgte.

Für Interimsscheine, welche für halbe Stücke ausgegeben werden, findet ein Interessenbezug erst dann statt, wenn je zwei derselben in einen ganzen auf 200 fl. lautenden Interimsschein beziehungsweise Actie umgewechselt wurden.

Der Zeitpunkt des Umtausches der Interimsscheine gegen effective Stücke wird später kundgemacht werden.

Wien, am 4. December 1871.

Der Verwaltungsrath der k. k. pr. Kaiser Franz-Josef-Bahn.

Königlich Sächsische Staats-Eisenbahnen.

Bekanntmachung,

directen Verkehr zwischen diesseitigen und Thüringischen Stationen betr.

Für den directen Güterverkehr zwischen Bautzen, Löbau, Zittau, Grossschönau, Warnsdorf, Reichenberg, Görlitz und Bodenbach einerseits und den hauptsächlichsten Stationen der Thüringischen Eisenbahn andererseits tritt

vom 1. December d. J. an

ein Tarif in Kraft, welcher bei den Güterexpeditionen der vorgedachten diesseitigen Stationen für den Preis von 2 Gr. pro Exemplar zu erlangen ist.

Durch diesen Tarif werden die Tarife für Salztransporte vom 1. Juni 1868 und für den Transport von Steinplatten etc. vom 1. November 1868 aufgehoben.

Dresden, am 1. December 1871.

Königliche General-Direction der Sächsischen Staats-Eisenbahnen.
von Tschirsky.

Bekanntmachung.

Die im Laufe des Jahres 1872 in den Werkstätten zu St. Johann und St. Wendel sich ergebenden alten Materialien-Abgänge, als:

circa	125 000	Kilogramm	Schmiedeeisenabfälle,
„	2 500	do.	altes Eisenblech,
„	22 500	do.	Gusseisenstücke,
„	15 000	do.	Stahlabfälle,
„	500	do.	altes Messing,
„	1 000	do.	altes Kupfer,
„	51 000	do.	alte Radreifen von Schmiedeeisen und Puddelstahl,
„	15 000	do.	alte Radreifen von Gussstahl,
„	80 000	do.	Drehspäne von Eisen und Puddelstahl,
„	6 500	do.	do. von Gussstahl,
„	5 000	do.	do. von Gusseisen,
„	2 300	do.	Gummiabfälle,
„	600	do.	Wagendeckenabfälle und
„	80	do.	Tuchabfälle

sollen im Wege der öffentlichen Licitation an den Meistbietenden verkauft werden.

Die Offerten sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:

„Submission auf Ankauf von Materialien-Abgängen pro 1872“

versehen, zum Termine

am Mittwoch, den 20. December 1871, Vormittags 10 Uhr

an den Unterzeichneten einzureichen.

Die Verkaufs-Bedingungen liegen in meinem Büreau, sowie auf den Stationen Trier, Neunkirchen, St. Wendel und Bingerbrück zur Einsicht aus und werden auch auf portofreie an mich zu richtende Anträge verabfolgt.

Saarbrücken, den 24. November 1871.

Der Ober-Maschinenmeister.
Finckbein.

Nassauische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von:

a) **9500 Stück oder 1 635 430 Kilogramm eiserner Lang-Langschwellen,**

b) **9430 Stück oder 1 387 630 Kilogramm Eisenbahnschienen niedrigen Profils aus Bessemer-Stahl oder Puddelstahl,**

c) **5400 Stück oder 1 195 290 Kilogramm Eisenbahnschienen hohen Profils aus Puddelstahl**

im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Offerten sind bis zum

Dienstag den 19. December l. J. Vormittags 11 Uhr

portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Langschwellen-Lieferung resp. Schienen-Lieferung“

versehen, an die unterzeichnete Direction einzureichen, welche dieselben zur genannten Terminsstunde in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnen wird. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen sind auf dem Büreau der unterzeichneten Direction zur Einsicht aufgelegt, und können auch von da gegen Erstattung der Copial-Gebühren bezogen werden.

Wiesbaden, den 28. November 1871.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Main-Neckar-Eisenbahn.

Dienstag, den **19. December 1871, Vormittags 10 Uhr,** werden auf der Station Darmstadt

96	Satz	ausrangirte, noch brauchbare Wagenachsen von 90mm Dicke mit Rädern und Bandagen,
31	Satz	dergleichen ohne Bandagen,
270	Centner	alte Radbandagen,
200	„	Gusseisen-Abfälle,
450	„	Schmiedeeisen-Abfälle,
100	„	Kupfer von Feuerbüchsen

und sonstige angesammelte alte Materialien an die Meittbietenden versteigert.

Die Bedingungen können bei unserer Materialverwaltung eingesehen werden.

Wegen näherer Auskunft und Einsichtsnahme wolle man sich an den Maschinenmeister der Centralwerkstätte dahier wenden,

Darmstadt, den 4. December 1871.

Die Bahnverwaltung.
Gessner.

Hanau-Offenbach-Frankfurter Eisenbahn.

Die Ausführung der Maurerarbeiten zur Herstellung der Mainbrücke bei Hanau, soll in dem auf

Freitag den 22. December c. Vormittags 11 Uhr

in meinem Büreau zu Sachsenhausen anberaumten Submissions-Termine vergeben werden.

Qualificirte Unternehmer wollen ihre Offerten versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:

„Offerte auf Herstellung der Mainbrücke“

vor dem gedachten Termine an den Unterzeichneten einreichen.

Zeichnungen und Bedingungen sind in meinem und in dem Büreau des Herrn Sections-Baumeister Zimmermann zu Hanau zur Einsicht ausgelegt, auch können Bedingungen gegen Erstattung der Copialien von mir bezogen werden. Zwei Tage vor Abgabe der Offerte muss die Submissions-Caution von 5 % der Summe der Offerte bei der Königlichen Haupt-Casse der Bebra-Hanauer Eisenbahn zu Cassel hinterlegt sein.

Sachsenhausen, den 5. December 1871.

Der Abtheilungs-Baumeister.
Lehwald.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Es sollen drei für den diesseitigen Betrieb nicht mehr geeignete, im Uebrigen aber noch betriebsfähige ältere Personenzugmaschinen nebst Tendern und Reservestücken, ein einzelner Tender, zwei noch betriebsfähige stationaire Dampfkessel nebst Armaturen und eine eiserne Schiebebühne im Wege der öffentlichen Submission verkauft werden.

Reflectirende wollen ihre Offerten bis spätestens **Dienstag, den 19. d. M., Vormittags 11 Uhr, franco** an den Unterzeichneten einsenden.

Die Locomotiven und Tender können in den Werkstätten der Bergisch-Märkischen Eisenbahn zu Crefeld, die stationairen Dampfkessel und die Schiebebühne in der Werkstätte zu Elberfeld besichtigt werden.

Witten, den 5. December 1871.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
Stambke.

Technisches Bureau

Ueberwachung der Ausführung, Inspection und Abnahme in England bestellter Lieferungen.
Einführung Deutscher Erfindungen in England und Frankreich und umgekehrt.
Besorgung und Verwerthung von Patenten in England, Frankreich, Belgien und America.
Betheiligung an Bauten und Unternehmungen auf dem Continente.
Lieferung Englischer Maschinen und Maschinentheile, Metalle, Chemikalien und anderer Materialien für Damdfschiffbetrieb, Fabriken, Arsenale, Bauunternehmungen.
Locomotiven, Waggons, Federn, Schienen und Schienen-Kleinmaterial.
Unternehmer von Eisenbahnen und öffentlichen Bauten werden darauf aufmerksam gemacht, dass neue und gebrauchte Locomobilen, Locomotiven, Waggons, Werkzeugmaschinen, Pumpen etc. fast jederzeit zum sofortigen Versandt bereit sind.
Uebernahme von Agenturen continentaler Industrien für England.

Heinrich Simon

Civil-Ingenieur, 7 St. Peters Square

Manchester.

Vertreter in Plätzen des Continents werden gesucht.

Norddeutscher Lloyd.

Postdampfschifffahrt

von Bremen nach Newyork und Baltimore

eventuell Southampton anlaufend

D. Main	9. Decbr. nach	Newyork	D. Leipzig	10. Januar „	Baltimore
D. Ohio	13. Decbr. „	Baltimore	D. Rhein	13. Januar „	Newyork
D. Weser	16. Decbr. „	Newyork	D. Hansa	20. Januar „	Newyork
D. Bremen	23. Decbr. „	Newyork	D. Newyork	27. Januar „	Newyork
D. Donau	30. Decbr. „	Newyork	D. America	3. Febr. „	Newyork
D. Hermann	6. Jan. 1872 „	Newyork			

Passage-Preise nach Newyork: Erste Cajüte **165** Thaler, zweite Cajüte **100** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.
Passage-Preise nach Baltimore: Cajüte **135** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Pr. Crt.

von Bremen nach Neworleans

D. Frankfurt 10. Decbr; D. Köln 30. Decbr.
und ferner alle 4 Wochen, Sonnabends.
Passage-Preise: Cajüte **180** Thaler, Zwischendeck **55** Thaler Preuss. Courant.
Fracht nach New-Orleans **£ 2. 10 s.**, nach Havana **£ 3** beides mit 15% Primage per 40 Cubicfuss Bremer Maasse. Ordinäre Güter nach Uebereinkunft.

von Bremen nach Westindien via Southampton

Nach St. Thomas, Colon, Savanilla, La Guayra und Porto Cabello mit Anschlüssen via Panama nach allen Häfen der Westküste Amerikas, sowie nach China und Japan.
D. Hannover Donnerstag 7. Decbr.; D. Kronprinz Friedrich Wilhelm Sonntag 7. Jan. 1872 und ferner am 7. jeden Monats.
Nähere Auskunft ertheilen sämmtliche Passagier-Expedienten in Bremen und deren inländische Agenten, sowie **Die Direction des Norddeutschen Lloyd.**

Buismann, Heyl & Vorster

in Meppen a. d. Westfälischen Bahn
empfehlen sich zur Anfertigung jeder Art Guss aus Hoh- und Cupolöfen zu billigsten Preisen, besonders auch zur Lieferung der Eisengusssachen zu Brücken, Eisenbahnwagen etc. an Fabriken für Eisenbahnbetriebsmaterial.

Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft.

Directe Post-Dampfschifffahrt zwischen

Hamburg und Newyork

vermittelst der Post-Dampfschiffe

Silesia,	Mittwoch	13. Decbr.	Morgens.	Holsotia,	Mittwoch,	3. Januar	Morgens.
Allemannia	do.	20. Decbr.		Thuringia,	do.	10. Januar	
Westphalia,	do.	27. Decbr.					

Passagepreise: 1. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **165**, 2. Cajüte Pr. Crt.-Thlr. **100**, Zwischendeck Pr. Crt.-Thlr. **55**.

zwischen **Hamburg** und **Westindien**
Grimsby und Havre anlaufend,
nach St. Thomas, La Guayra, Puerto Cabello, Curacao, Colon, Santa Marta, Sabanilla und von Colon (Aspinwall) mit Anschluss via Panama nach allen Häfen des Stillen Oceans zwischen Valparaiso und San Francisco
Dampfschiff Teutonia, Capt. Milo, am 23. December,
„ Bavaria, „ Stahl, „ 23. Januar.

zwischen **Hamburg-Havana** und **New-Orleans**,
Havre und Santander anlaufend,

	Von Hamburg:	Von Havre:	Von Santander:	Von New-Orleans:
Germania,	16. December.	19. December.	22. December.	24. Januar.
Saxonia,	13. Januar	16. Januar.	19. Januar.	21. Februar.

und ferner alle vier Wochen Sonnabends.
Passagepreise: I. Cajüte Pr.-Thlr. **180**, Zwischendeck Pr.-Thlr. **55**.
Näheres bei dem Schiffsmakler **August Bolten, Wm. Miller's Nachf., Hamburg.**

Hartguss

Herzstücke und Räder

Erdtransportwagen

in jeder Grösse und zu jeder Spur, sowohl Seiten- und Vorkipper als Wagen zum Ausschaufeln, liefern in bewährter Konstruktion

Thelen & Weydemeyer,

Eisengiesserei, Maschinen- und Dampfkessel-Fabrik. Nordhausen.

Ein practisch und theoretisch gebildeter **Ingenieur**, dem als Constructeur und Dirigent, sowie für den Abschluss von Geschäften eine langjährige und erfolgreiche Praxis in **renommirten Maschinenfabriken** zur Seite steht, sucht einen angemessenen und dauernden Wirkungskreis in einer grösseren Maschinenfabrik oder Wagenbauanstalt, in welcher er seine bedeutende Bekanntschaft unter dem consumirenden Publikum verwerthen kann. Gefl. Franco-Offerten befördert sub C D 664 die Annoncen-Expedition von Haasenstein & Vogler in Berlin.

Windhoff Deeters & Co.

in Lingen a/d. Ems
empfehlen die in ihrer Fabrik seit vielen Jahren als Specialitäten verfertigten Weichen-Drehscheiben, Wasserkrähne und schmiedeeisernen Constructionen.

Schauwecker's pat. selbstthätiger Oeltropfapparat für Dampfschieber u. Kolben Allein zu beziehen durch
Fr. Schauwecker, Maschinenmeister der Ostbahn in Weiden (Bayern).

Ein **Betriebs-Beamter** einer grossen Privat-Eisenbahn in allen Dienstbranchen durchaus bewandert, augenblicklich als Kassirer fungirend, cautionsfähig, 29 Jahre alt, wünscht in die Dienste einer neu zu eröffnenden Bahn als Verwaltungs- oder Betriebs-Beamter überzutreten.
Gefl. Off. La. T 637 nimmt d. Expedition d. Zeitung entgegen.

Gebrüder Decker & Co.

in Canstatt (Württemberg)
empfehlen die in ihrer Fabrik seit vielen Jahren als Specialitäten verfertigten eisernen Brücken, Drehscheiben, Schiebebühnen, Weichen, Kreuzungen, Wasserstations-Einrichtungen, fahrbare Laufkrahne und Brückenwaagen bis 1000 Centner Tragkraft, eiserne Dachconstructionen, Schachtpumpen, Ventilatoren und Hebmaschinen für Tunnel-Bauten, Dampfmaschinen, Dampfkessel, patentirte American. Universal-Dampfpumpen.

Putztücher

in allen Quantitäten liefert in bester Waare zu den billigsten Preisen die **Fabrik** von
C. Louis Klinge in Chemnitz.

Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch. Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 49. Beiblatt 1. Leipzig, am 11. December 1871.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Inhalt: Zum Reichs-Eisenbahngesetz. — Officielle Anzeigen: Sillein-Poprád und Priesen-Carlsbad eröffnet. — Eisenbahn-Kalender. — Coursblatt. — Privat-Anzeigen.

Zum Reichs-Eisenbahngesetz.

III.

In Weiterführung der Discussion „Zum Reichs-Eisenbahngesetz" in No. 37 und 42 d. Bl. möge es erlaubt sein, gegen Herrn A. Beitz in Warschau, welcher sich in der glücklichen Lage befindet, mit Nennung seines Namens schreiben zu können, zunächst zu bemerken, dass gegen Einiges aus seinen Einwendungen bereits in No. 37 entgegnet sein dürfte. Gern sei zugegeben, die Idee eines „Deutschen Gesammt-Wagen-Parks" kann nicht ohne Weiteres als practisch hingestellt werden, indess, da durch Stipulirung eines Zeitmiethesatzes für diese Wagen entgegen den sonst gebräuchlichen Achsmeilenmiethsätzen den Gesammt-Wagen zu Gunsten ihrer vereinigten und an der Rentabilität derselben interessirten Eigenthümer eine stete Benutzung auch in Perioden des Wagen-Ueberflusses gesichert wäre, so würde keiner Zeit ein Bedürfniss ihrer Unterbringung eintreten; dieselben würden bei lauftüchtigem Zustande der Calamität des Leerstehens nicht unterliegen. Der hierbei vorausgesetzte, den gegenwärtigen Verhältnissen entsprechende Verkehrs-Zustand kann jedoch nicht das zu erstrebende Entwickelungsziel sein. Das Ziel der Eisenbahn-Zukunft im jetzigen Deutschen Reiche lässt sich nur in der Herstellung einer Deutschen Reichs-Eisenbahnverwaltung erblicken, welche die Haupt-Verkehrszüge in das Eigenthum des Reiches oder doch derart unter einheitliche Reichsverwaltung bringt, dass sie wie ein einheitliches Netz administrirt werden können. Als offene Frage bei Erstrebung dieses Zieles erscheint das Verhältniss der in Privatbesitz bleibenden Bahnen zum Reichs-Eisenbahnwesen, sei es, dass ein grösserer oder kleinerer Theil der Gesellschaftsbahnen in selbstständiger Administration verbleibe, sei es, dass man durchweg eine allmälige ausschliessliche Einführung der Reichs-Administration je nach Lage der Umstände zu erreichen suche. Bezüglich unserer Staatsbahnen ist, soweit der Preussische Staat in Frage kommt, ein Uebergehen derselben in das Eigenthum des Reiches gegen Erstattung ihres Rentabilitätswerthes schon jetzt denkbar, denn Preussen würde durch einen solchen Verkauf, welcher durch die daraus resultirende Hebung der Reichs-Finanzen in späterer Entwickelung eine wesentliche Minderung der von den Einzelstaaten zu leistenden Zuschüsse zur Folge haben müsste, die Mittel zur Gründung der allseitig gewünschten Provinzialfonds gewinnen, die überall nöthig sind, um Volksschulwesen und sonstige öffentliche Anstalten, Wegebesserungen, Entwässerungen, Bewaldungen subventioniren zu können. In andern Staaten, z. B. in Sachsen und Württemberg, würde die Unterstellung der dortigen Staatsbahnen unter die einheitliche Reichs-Administration vielleicht als einstweilen entbehrlich unterbleiben oder vielleicht durch Reichsgesetz unter alljährlicher Auskehrung der Bahn-Revenuen an die betreffenden Einzelstaats-Regierungen bewerkstelligt werden. Dass im Ressort der zur Zeit noch imaginären Reichs-Eisenbahnverwaltung, obwohl eine Mehrzahl von Eigenthumsberechtigten an dem einheitlich verwalteten Gesammt-Complexe finanziell betheiligt sein könnte, doch das rollende Material als im gemeinschaftlichen Besitze befindlich zu behandeln wäre, liegt auf der Hand. Ebenso ist es einleuchtend, dass in vielen Fällen zur Verwirklichung des bezeichneten Zieles der Bau von Concurrenzbahnen dem Ankaufe oder der Expropriation hoch rentirender Actienbahnen vorzuziehen sein würde. Beispielsweise sei angeführt, es ist richtiger, eine directe Reichsbahn „Berlin-Cassel" (Guntershausen) zu bauen, als die einzelnen von Berlin nach Cassel führenden Privatbahnen zu erwerben.

Die Vorbedingungen zur Schaffung einer einheitlichen Deutschen Reichs-Eisenbahnverwaltung liegen nicht lediglich auf dem Gebiete der bisher mit gutem Erfolge cultivirten Einigung der Eisenbahn-Technik. Zur Herstellung einer wirksamen Deutschen Reichs-Eisenbahnverwaltung bedarf es neben der weitern Ausführung des Abschnittes VII der Reichsverfassung zu einem Eisenbahnrechte oder Eisenbahngesetze auch eines besondern Eisenbahn-Expropriationsgesetzes für volle und für streckenweise Expropriation und einer speciellen Fürsorge für die Gewinnung eines sich in den Details des Dienstes durchaus sicher fühlenden einsichtigen höhern Administrations-Personales. Zur Erreichung dieses letztern Erfordernisses hat es die Königlich Preussische Regierung nicht an häufigen Versetzungen fehlen lassen, welche mindestens die Durchbildung für die Geschäfte der höheren Verwaltung wesentlich fördern. Diese Versetzungen gehen aber überwiegend von Oberbehörde zu Oberbehörde und lassen die sehr nothwendige Detail-Kenntniss des practischen Dienstes unberücksichtigt. Deshalb ist noch ein zweiter Versetzungs-Modus wünschenswerth, nämlich ein persönliches Durcharbeiten einer Anzahl ausgesuchter begabter Beamten und Aspiranten durch die practischen Einzelheiten des Stations-, Expeditions- und Güterbegleitungs-Dienstes in seinen verschiedenartigen Gestaltungen, neben welchen ferner die practische Bewältigung der Geschäfte auf Uebergangsstationen und in grossen Versandplätzen zu berücksichtigen sein würde. Auch das Wagen-Dispositionswesen ist hierher zu ziehen, sobald solches zu grösserer Klarheit als gegenwärtig sich geläutert haben wird. Dieser Bildungsgang für Detail-Dienstkenntniss müsste mit der persönlichen Ausrichtung der betreffenden Dienstthätigkeiten beginnen und sodann zu den controlirenden Dienstzweigen aufsteigen, damit schliesslich ein Kern allseitig routinirter Ober-Beamten gewonnen würde, welcher zur einheitlichen Gestaltung einer Verwaltung der nach allen Grenzen des Reichs verzweigten Reichsbahnen und zur Schaffung practischer neuer Dienst-Organisationen, beziehungsweise zur Vereinfachung oder sonstigen Reformirung mangelhafter Geschäfts-Einzelnheiten sich eignet.

Mit der Beherrschung des Deutschen Eisenbahnverkehrs durch einheitlich administrirte Reichsbahnen, welche von den Mittelpunkten des Reiches nach den Grenzen sich erstrecken, und als deren Vorstufe die Vereinigung der jetzigen Preussischen Staatsbahnen in zwei grosse Betriebs-Complexe unter Einrückung der jetzigen Oberbetriebs-Inspectionen in die selbstständige Leitung der laufenden technischen und commerciellen Geschäfte innerhalb der ihnen jetzt unterstellten Bezirke der Königlichen Eisenbahn-Directionen zu begrüssen sein würde, fiele die dringliche Nothwendigkeit einer besondern gesetzlichen Anordnung für einheitliche Eisenbahn-Administration zur Kriegszeit hinweg. Eine derartige einheitlich geführte Administration, welche die im letzten Winter stattgehabten Verkehrsstockungen auf einen unerheblichen Umfang beschränkt haben würde, wäre in der überstandenen Kriegs-Periode durch Competenz-Erweiterung der Linien-Commissionen herzustellen gewesen, wenn nicht ihrer Herbeiführung die Erforderlichkeit einer durch kein Gesetz gerechtfertigten Beiseitesetzung der Eigenthumsrechte der Bahnen als ein der finanziellen Consequenzen halber unübersteigliches Hinderniss entgegen gestanden hätte. Da wir mit Grund uns der freudigen Hoffnung auf einen lange andauernden Frieden hingeben können, so sind wir nicht zur eiligen Erledigung der Frage genöthigt, wie wir ein abermaliges Obwalten von peinlich unvollkommenen Güter-Transport-Verhältnissen, gleich denen der letzten Kriegsperiode, vielleicht in künftigen Kriegen, die Niemand herbeiwünscht, zu vermeiden haben werden. Doch anders steht es mit den Fragen:

A. von der Einführung Tag und Nacht laufender, über eine Mehrzahl von Bahnen transitirender Güterzüge ohne Wechsel des Güterbegleitungspersonales;

B. von der Verbindlichkeit zur fahrplanmässigen Beförderung leerer Wagen nach Vorschrift des Absenders zum Zweck

des Einladens von Ladung nach der Richtung der Leer-Hinfahrt;

C. von der Zulassung von Privatwagen und der Schaffung eines Eisenbahn-Rechtes für diese Privatwagen.

Die weitere Erörterung dieser drei Punkte fällt nicht in das Gebiet der nach vieler Leser Ansicht eine feste Gestaltung nicht verheissenden Zukunftswünsche; es sind diese drei Punkte von einschneidender Bedeutung für die Vervollkommnung der zur Zeit thatsächlich bestehenden Verkehrszustände.

Die Frage ad A — (Einführung von Tag und Nacht laufenden Lastzügen mit einheitlichem Fahrplan und mit einem bei dem Zuge auf der ganzen Fahrt über sämmtliche betheiligte Bahnen hinüber verbleibenden ständigen Güterbegleitungspersonale) — ist in No. 37 so gestellt, dass nicht, wie Herr B. in No. 42 annimmt, das Begleitungspersonal als strafpflichtig für Verspätungsfälle gedacht wird, sondern die Geldstrafen würden gegen die transportirenden Bahnen selbst zu richten sein; es ist indess in No. 37 unterlassen hervorzuheben, dass die Transportgegenstände des Ein-Pfennig-Tarifs nicht zu denjenigen zu gehören brauchen, denen man ein die Bahnverwaltungen bindendes Anrecht auf Beförderung im durchgehenden Güterzuge mit staatsseitig controlirten Fahrzeitsterminen zuzugestehen hätte. Etwas Aehnliches, wie die Geldstrafe, welche in No. 37 als zweckdienlich zur Sicherung des regelmässigen Ganges bestimmter, über mehrere Bahnen laufenden Güterzüge bezeichnet ist, besteht bereits nach freiwilliger Uebereinkunft der betheiligten Verwaltungen für den Personenverkehr zwischen Berlin und den Rheinischen Plätzen in Form einer den Einzelbahnen obliegenden Verpflichtung zum Ablassen eines stellvertretenden Zuges auf Kosten derjenigen Bahn, der die Verspätung eines nicht rechtzeitig eintreffenden transitirenden Personenzuges zur Last fällt. Nicht aber die Geldstrafe als Zuschuss zu den mit den transitirenden Lastzügen sich verbindenden gemeinsamen Kosten, sondern das stete Weiterführen bei Tag und Nacht, welches die lang andauernden Aufenthalte auf den Trennungs- und Uebergangsstationen beschränkt und das ein ungesäumtes Erledigen der Umrangirungsarbeiten bedingt, ist das Hauptsächlichste bei der gewünschten Einrichtung. Die Institution der in einem gemeinschaftlichen Fahrplane von Bahn zu Bahn übergehenden Lastzüge hat sich bereits ohne Zug-Verspätungsstrafe und mit nur mangelhafter durchgehender Güterbegleitung zwischen den Endpunkten Köln-Berlin und Köln-Dresden etc. etc. seit Jahren als den Bedürfnissen des Verkehrs entsprechend bewährt; sie hat auf den Routen von Ost nach West ein solch gutes Ineinandergreifen des über mehrere Bahnen laufenden Dienstes bewirkt, dass im letzten Kriegsjahre Verkehrsstockungen in den bezeichneten Richtungen fast gar nicht stattfanden, während in der Richtung von Nord nach Süd, welche die Institution der durchgehenden Güterzüge bis jetzt nicht kennt, ja auf welcher bei der Fahrt von den Seehäfen südwärts die Packmeister sogar im Bereiche ein und derselben Bahn mehrfach wechseln, im letzten Kriegsjahre die Verkehrsstockungen als unüberwindlich sich erwiesen haben. Es war von jeher auf diesen Routen mit den Ueberführungen von Bahn zu Bahn viel Zeitverlust verknüpft, was aber im Frieden schon mangelhaft ist, das versagt im Kriege gänzlich.

Die Concurrenz mit den Holländischen Seeplätzen, welche die Deutschen Seehandelsstädte im Verkehr nach Süden hin zu bestehen haben, und umgekehrt das Bedürfniss der binnenländischen Industrie, ihre Sendungen genau an die Abgangszeiten der Seedampfschiffe anschliessen zu können, lässt die Einführung der eine pünktliche Güterbeförderung in festgestellten Zeitfristen sichernden Verbandszüge zwischen Nord und Süd als nothwendig erscheinen. In weiterer Entwickelung schliesst sich an die Etablirung dieser zuverlässigen Verkehrsbasis die Erlangung des correcten Anschlusses Deutscher Geschäftsthätigkeit an die südwärts der Alpen bestehenden commerciellen Beziehungen, die nicht allein Italien und das Mittelländische Meer, sondern auch den Indisch-Europäischen Handel umfassen. Richtet man sich in dieser Erkenntniss auf genügend rasche Ueberwindung ungünstiger Terrain-Verhältnisse durch zeitweise Theilung schwerer Züge und auf Vermeidung aller Zeitverluste beim Umrangiren ein, so wird man lediglich den Zwecken dienen, zu welchen der Staat die Eisenbahnen baut oder den Bau von Bahnen concessionirt. Bei der grossen Zahl und bei der Verschiedenheit der Particular-Interessen der zwischen den Alpen und der Nordsee belegenen Bahnen, bei dem sachlich begründeten Vorwalten localer Anschauungen innerhalb der einzelnen selbstständigen Bahnverwaltungen, bei der Unmöglichkeit, jeder einzelnen Bahn die Ueberzeugung zu gewähren, dass der aus ihrer etwaigen Belastung (z. B. Nachtdienst oder Bahnhofserweiterungen) erwachsende Geschäftsgewinn wirklich in vollem Umfange nur ihr und nicht zum Theil einer andern Bahn zu Gute komme, besteht leider nur sehr geringe Aussicht auf ein freiwilliges Zusammentreten behuf der Herstellung durchgehender Güter- oder Lastzüge von den Küstenplätzen bis zur Südgrenze Deutschlands. Wenn demnach die Herstellung eines gemeinsamen Güterbeförderungsdienstes ohne staatsseitige Einwirkung nicht zu erlangen steht, so wird bei etwaiger Durchführung der gewünschten Einrichtung die andauernd controlirende Einwirkung der Reichsgewalt nur anregende und bessernde Wirkung in Aussicht stellen. Gegen unrichtiges Verfahren der Aufsichtsbehörde schützt der Eifer, mit welchem das verkehrtreibende Publicum persönliche Interessen zu vertreten weiss.

Die in No. 42 vorgeschlagene Entsendung von Güter-Controleuren zur Bereisung verschiedener Bahngebiete erscheint insofern als bedenklich, als es diesen Controleuren sehr schwierig sein würde, die dem Wechsel unterworfene wirkliche Beschaffenheit des Verkehrs mit genügender Klarheit zu erkennen und genügend zu constatiren. Selbst wenn es den Herren Controleuren nicht an eingehender Kenntniss der Details des Dienstes und der maassgebenden Local-Verhältnisse fehlen sollte, — was erfahrungsgemäss von vorn herein für eine offene Frage gelten muss —, so stände der Bewältigung der ihnen sich stellenden Aufgaben jederzeit ein wesentliches Hinderniss in der jedenfalls gegen sie stattfindenden Zurückhaltung aller der Beamten entgegen, denen nicht ein und dieselbe vorgesetzte Dienststelle mit den Controleuren gemeinschaftlich ist. Jeder Subalterne hat Anlass, vor Allem die Auffassungen und das persönliche Interesse seines ihm Nächst-Vorgesetzten zu respectiren und in dieser Rücksichtnahme sich mit Reserve gegen Alles zu gebahren, was ihm ferner als sein nächster Vorgesetzter steht.

Wünscht man speciell von zu erwartenden grössern Transportmassen, von periodisch wiederkehrenden oder ausserordentlichen Conjuncturen im Voraus Kenntniss zu erlangen, so lässt sich dies durch die mit den Verhältnissen ihrer Stationsorte vertrauten Expeditions-Beamten und Bahnhofs-Vorstände ohne Vermittelung von Controleuren erreichen. Berichterstattungen in Anschluss an bestimmt gestellte Fragen würden dabei zweckmässig sein.

(Fortsetzung folgt.)

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.)

18. December *Hessische Ludwigs-Eisenbahn zu Mainz.
19. „ *Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft zu Mainz.
20. „ *Märkisch-Posener Eisenbahn zu Guben.
20. „ *Aussig-Teplitzer Eisenb.-Ges. zu Teplitz. Siehe S. 967.

Einzahlungen.

Ungarische Ostbahn. Die letzte Einzahlung mit 60% in Gold ist bis 27. December d. J. in Pest, Wien oder Paris zu leisten.

Oberlausitzer Eisenbahn. Zweite Einzahlung mit 20% bis 1. Januar k. J. bei der Hauptcasse in Ruhland zu leisten.

Thüringische Eisenbahn. 30% auf die Stammactien Littr. C bis 30. Decbr. d. J. Siehe Bekanntmachung S. 1014.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
15. Dec.	zu Köln	Köln-Minden	Schwellen	993
15. „	zu Carlsruhe	Bad. Staatsb.	Güterwagen	968
15. „	zu Wien	Kaiser. Elisabethb.	Locomotiven	964
15. „	zu Zürich	Schweiz. Nordostb.	Wagen	1025
15. „	zu München	Bayer. Staatsb.	Schreib- und Packmaterialien	—
15. „	zu Osnabrück	Venlo-Hambg. E.	200000 Ziegelsteine	—
15. „	zu Mainz	Hess. Ludwigsb.	Materialien pro 1872	—
16. „	zu Guben	Märkisch-Posener E.	Betriebsmaterialien	1005

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
18. Dec.	zu Osnabrück	Venlo-Hambg. E.	2560' Perroncinfassungsquader	—
18. „	zu Berlin	Berlin-Hamburger E.	Locomotiven- etc. Verkauf	—
18. „	zu Stargard	Stargard-Posener E.	Metallabgänge-Verkauf	—
19. „	zu Cassel	Hess. Nordb.	Perron- etc. Telegraphen	1048
19. „	zu Köln	Köln-Mindener E.	Locomotiven	1015
19. „	zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Wagen, Räder etc.	1041
19. „	zu Darmstadt	Main-Neckarb.	Materialien- etc. Verkauf	1048
19. „	zu Witten	Berg.-Märk. E.	Locomotiven-Verkauf	1041
19. „	zu Wiesbaden	Nassauische E.	Schwellen und Schienen	1045
20. „	zu Saarbrücken	Saarbrücker E.	Materialien-Verkauf	1041
20. „	zu Berlin	Berlin-Görlitzer E.	Schienen	1047
20. Dec.	zu Witten	Berg.-Märk. E.	Presskohlen	1045
20. „	zu Bromberg	Preuss. Ostbahn	Schienen	1023
21. „	zu Bromberg	dieselbe	Kleineisenzeug	1047
21. „	zu Bromberg	dieselbe	Eiserne Dachconstruction	—
22. „	zu Sachsenhausen	Hanau-Offenbach-Frankfurter E.	Mainbrücke	1041
23. „	zu Münster	Westfälische E.	Eisenbahnwagen	1048
27. „	zu Breslau	Oberschlesische E.	19 500 eichene Schwellen	—
28. „	zu Erfurt	Thüringische E.	Material pro 1872	1045
28. „	zu Breslau	Oberschlesische E.	Eisengusswaaren	—
9. Jan. 72	zu Wien	Kais. Elisabethb.	Lastwagen	1045

OFFICIELLE ANZEIGEN.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn-Gesellschaft.

Eröffnung der Theilstrecke Sillein-Poprád
(Fortsetzung der Linie Oderberg-Sillein.)

Vorläufig wird die Strecke Sillein-Poprád mit den Stationen Varin, Turán, Kralowán, Lubochna, Rosenberg, Tepla, Párisháza, Liptó-SztMiklós, Hradek, Vazsecz, Hochwald, Lucsivna und Poprád-Felka

am 8. December 1871

dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Die Stationen Hochwald und Párisháza sind nur für Personen- und Gepäckaufnahme, alle andern Stationen auch für Eilgut und Frachtentransport eingerichtet. — Die Station Rutka wird bis auf Weiteres dem allgemeinen Verkehre nicht übergeben.

Fahrpläne und Tarife sind bereits mittelst specieller Kundmachungen zur Kenntniss des P. T. Publikums gebracht worden.

Pest, im December 1871.

Die General-Direction.

Nachdruck wird nicht honorirt.

Thüringische Eisenbahn.

Die Lieferung der für die Thüringische und die Werrabahn pro 1872 erforderlichen Werkstatts- und Betriebs-Materialien, nämlich: Radreifen von Guss-, Puddel- oder Bessemerstahl, Guss-, Stab-, Mutter-, Niet- und Roststabeisen, Schweiss-, Brandring- und Gussfederstahl, eiserne und messingene Siederohre, Eisenblech, Eisen- und Federdraht, Weissblech, Stangenkupfer, Kupfer-Blech und Platten, kupferne Feuerbuchsen, Messing-Blech und Draht, Blei, Antimon regulus, Lammzinn, Rohzink, Feilen, Tafelglas, Lampencylinder, Tuch, Plüsch, Thibet, Segel-, Polster- und Façonleinen, Nessel, Drell, Rosshaare, Hanf, Watte, Gummiringe, Leinölfirniss, Terpentin-, Kien- und Cohäsionsöl, Chromgrün, Bleiweiss, Schlemmkreide, Umbra, Mennige Terra jayonica, Spachtelgrund, grüne und weisse Seife, Burgunder Harz, Kienrauch, Talg, Stärke, Kupfervitriol, Ammoniakspiritus, Glaubersalz, Fruchtgummi, Schmirgelleinen, baumwollenen Spinnabgang, Reissigbesen, buchene Holzkohlen etc. soll im Submissionswege vergeben werden.

Reflectanten können die Lieferungsbedingungen von unserem Secretariate hier beziehen und wollen ihre mit der Aufschrift: „Offerte auf Lieferung von Material pro 1872" versehenen und versiegelten Offerten nebst einem unterschriebenen Exemplar der Lieferungsbedingungen unter Beifügung von Materialproben bis spätestens

Donnerstag, den 28. December 1871, Vormittags 11 Uhr,

an uns einsenden.

Den Bedingungen nicht entsprechende oder zu spät eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Erfurt, den 30. November 1871.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Nassauische Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von:

a) **9500 Stück oder 1 635 430 Kilogramm eiserner Langschwellen,**

b) **9430 Stück oder 1 387 630 Kilogramm Eisenbahnschienen niedrigen Profils aus Bessemer-Stahl oder Puddelstahl,**

c) **5400 Stück oder 1 195 290 Kilogramm Eisenbahnschienen hohen Profils aus Puddelstahl**

im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Offerten sind bis zum

Dienstag den 19. December l. J. Vormittags 11 Uhr

portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf Langschwellen-Lieferung resp. Schienen-Lieferung"

versehen, an die unterzeichnete Direction einzureichen, welche dieselben zur genannten Terminsstunde in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnen wird. Später eingehende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen sind auf dem Büreau der unterzeichneten Direction zur Einsicht aufgelegt, und können auch von da gegen Erstattung der Copial-Gebühren bezogen werden.

Wiesbaden, den 28. November 1871.

Königliche Eisenbahn-Direction.

K. k. priv. Kaiserin Elisabeth-Bahn.

Lieferung von Lastwagen.

Dir Lieferung von:
100 Stück offenen Lastwagen,
100 „ Kohlenwagen und
200 „ Kastenwagen, soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Offerten sind mit der Aufschrift: „Submission für die Lieferung von Lastwagen", bis **9. Januar 1872 Mittags 12 Uhr** versiegelt und portofrei einzureichen.

Die Lieferungsbedingnisse und Zeichnungen können im Werkstätten-Inspectorate eingesehen und in Empfang genommen werden.

Wien, am 6. December 1871.

Die Direction.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Für die Heizung der Personenzüge der Bergisch-Märkischen Eisenbahn sind noch circa 500 Ctr. Presskohlen erforderlich, welche im Submissionswege vergeben werden sollen.

Die Kohle, in Stücken von 230 Mm. Länge und 80 × 65 Mm. Stärke, muss 20 Stunden brennen und so fest gepresst sein, dass die Stücke beim Anschlagen klingen.

Die Ablieferung hat zur Hälfte bis Mitte Januar, der Rest bis Mitte Februar 1872 zu erfolgen.

Offerten sind bis zum **20. d. Mts.** an den Unterzeichneten einzureichen.

Witten, den 9. December 1871.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
Stambke.

A. priv. Buschtêhrader Eisenbahn.

Betriebs-Eröffnung der Strecke Priesen-Carlsbad

und des Bahnflügels **Tirschnitz-Franzensbad** für den Personen- und Frachten-Verkehr.

Nachdem am 9. November d. J. die Theilstrecke Priesen-Schlackenwerth für den Frachtenverkehr eröffnet wurde, wird **am 9. December d. J.** diese Theilstrecke auch für den Personenverkehr und gleichzeitig die weitere Theilstrecke Schlackenwerth-Carlsbad, sowie der Bahnflügel Tirschnitz-Franzensbad für den Personen- und Frachtenverkehr eröffnet.

Hierdurch sind die bisher getrennten Strecken Prag-Priesen-Komotau und Carlsbad-Eger-Franzensbad sowohl für den Personen- wie für den Frachtenverkehr in Verbindung gebracht.

Die für sämmtliche im Betriebe stehenden Linien giltigen Tarife können im commerciellen Bureau der gefertigten General-Direction (Prag, Quai No. 12), im gesellschaftlichen Stadtbureau in Prag, Elisabeth-Strasse No. 1081-I, und in allen gesellschaftlichen Stationen behoben werden.

Die mit dem 9. December d. J. für sämmtliche gesellschaftlichen Linien in Wirksamkeit tretende neue Fahrordnung wird gleichzeitig mit dieser Kundmachung veröffentlicht.

Prag, am 1. December 1871.

Die General-Direction.

FAHRPLAN,

giltig vom 9. December 1871 an bis auf Weiteres.

Prag-Priesen-Carlsbad-Eger.

Meilen.	Kilometer.	Stationen.		Personen-Zug No. 1 (I. II. III. Classe) U. M.	Personen-Zug No. 3 (I. II. III. Classe) U. M.	Personen-Zug No. 5 (I. II. III. Classe) U. M.	Gem. Zug No. 21 (I. II. III. IV. Classe) U. M.	Last-Zug mit Personenbeförderung No. 41 (II. III. IV. Classe) U. M.
				Früh.	Nchts.			
		Prag (Staatsbahnhof)	Abf.	8,41	11,—			
0,8	2,1	Prag (Bubna)	Ank.	8,50	11,9		Nchm.	Abds.
			Abf.	8,53	11,12		1,10	7,20
0,8	5,7	Prag (Sandthor-bahnhof)	Ank.	9,0	11,19		1,20	7,31
			Abf.	9,2	11,21		1,25	7,36
1,3	9,8	Weleslawin	"	9,14	11,33		1,44	7,56
1,5	11,5	Liboc	"	.	.		1,52	8,3
1,7	12,9	Rusin	"	.	.		1,58	8,10
2,2	16,7	Hostivic	"	9,30	11,49		2,11	8,24
2,7	20,1	Jenč	"	.	.		2,23	8,37
3,0	22,4	Rössel	"	.	.		2,34	8,48
3,5	26,3	Unhoscht	"	9,47	12,6		2,46	9,2
4,0	30,1	Wejhybka	Ank.	9,53	12,12		2,54	9,12
			Abf.	9,56	12,15		3,9	Abds.
4,8	36,3	Mrakau	"	10,7	12,26		3,23	Im Anschlusse an Zug No. 141 nach Kladno.
5,7	43,0	Lana	"	10,19	12,38		3,39	
6,6	50,2	Neustraschitz	"	10,33	12,52		3,56	
7,3	55,1	Renč	"	10,45	1,4		4,22	
8,3	62,0	Lužna-Lischan	"	11,4	1,23		4,53	
8,9	67,6	Krupa	"	11,16	1.35		5,4	
9,7	73,7	Milostin-Kounowa	"	11,28	1,49		5,21	
11,0	83,5	Satkau-Teschnitz	"	11,47	2,8		5,46	
12,1	91,5	Mecholup	"	12,2	2,23		6,7	
13,2	99,8	Trnowan	"	12,18	2,39		6,24	
13,8	104,2	Saaz	Ank.	12,26	2,47		6,33	
			Abf.	12,31	2,52		6,53	
14,7	111,1	Horatitz	"	12,46	3,7		7,13	
15,5	117,5	Priesen	Ank.	12,58	3,19	Abds.	7,30	
			Abf.	1,18	3,24	8,—	Abds.	
16,2	122,7	Tuschmitz	"	1,30	3,37	8,13	Im Anschlusse an Zug No. 5 nach Eger.	
16,9	128,2	Kaaden-Brunnersdorf	"	1,44	3,52	8,28		
17,8	134,5	Klösterle	"	1,58	4,8	8.45		
18,7	141,9	Pürstein	"	2,15	4,26	9,3		
19,6	148,2	Hauenstein-Warta	"	2,29	4,41	9,18		
20,3	153,6	Wickwitz	"	2,42	4,55	9.32		
21,1	160,0	Schlackenwerth	"	2,59	5,10	9.48		
22,1	167,4	Neudau	"	3,16	5,28	10,6		
23,2	175,6	Carlsbad	Ank.	3,33	5,47	10,25		
			Abf.	3,43	6,2	10,39		
24,7	186,4	Chodau	"	4,3	6,22	10,59		
25,1	190,5	Elbogen-Neusattel	"	4,12	6.31	11,8		
26,2	198,4	Falkenau a. d. Eger	"	4,30	6,50	11,27		
26,6	201,8	Zieditz	"	4,36	6,56	11,33		
27,4	207,7	Dassnitz	"	4,46	7,6	11.43		
28,1	212,8	Königsberg-Maria-Kulm	"	4,55	7,15	11,52		
28,5	216,2	Mostau-Nebanitz	"	5,1	7,21	11,58		
29,3	222,2	Tirschnitz	Ank.	5,11	7,31	12,8		
			Abf.	5,14	7,34	12,11		
30,1	228,4	Eger	Ank.	5,25	7,45	12,22		
				Nchm.	Früh.	Nchts.		

Eger-Carlsbad-Priesen-Prag.

Meilen.	Kilometer.	Stationen.		Personen-Zug No. 2 (I. II. III. Classe) U. M.	Personen-Zug No. 4 (I. II. III. Classe) U. M.	Personen-Zug No. 6 (I. II. III. Classe) U. M.	Gem. Zug No. 22 (I. II. III. IV. Classe) U. M.	Last-Zug mit Personenbeförderung No. 42 (II. III. IV. Classe) U. M.
				Früh.	Abds.	Nchts.		
		Eger	Abf.	9,—	8,25	2,30		
0,8	6,1	Tirschnitz	Ank.	9,10	8,35	2,40		
			Abf.	9,13	8,38	2,43		
1,6	12,2	Mostau-Nebanitz	"	9,24	8,49	2,54		
2,1	15,6	Königsberg-Maria-Kulm	"	9,30	8,56	3,—		
2,7	20,7	Dassnitz	"	9,39	9,6	3,9		
3,5	26,6	Zieditz	"	9,49	9,17	3,19		
4,0	30,0	Falkenau a. d. Eger	"	9,59	9,28	3,29		
5,0	37,8	Elbogen-Neusattel	"	10,14	9,43	3,44		
5,5	42,0	Chodau	"	10,22	9,52	3,52		
7,0	52,7	Carlsbad	Ank.	10,41	10,11	4,11		
			Abf.	10,56	10,26	4,26		
8,0	61,0	Neudau	"	11,14	10,44	4,46		
9,0	68,4	Schlackenwerth	"	11,32	11,2	5,15		
9,9	74,7	Wickwitz	"	11,47	11,17	5,30		
10,6	80,2	Hauenstein-Warta	"	12,—	11,30	5,44		
11,4	86,4	Pürstein	"	12,14	11,44	5,59		
12,4	93,9	Klösterle	"	12.35	12,2	6,21		
13,2	100,1	Kaaden-Brunnersdorf	"	12,50	12,17	6,38		
13,9	105,7	Tuschmitz	"	1,3	12,30	6,52		
14,6	110,9	Priesen	Ank.	1,14	12,41	7,4	Früh.	
			Abf.	1,54	12,49	Früh.	8,28	
15,5	117,2	Horatitz	"	2,7	1,2	Im Anschlusse an Zug No. 22 nach Prag.	8,43	
16,4	124,2	Saaz	Ank.	2,21	1,16		8,59	
			Abf.	2,27	1,21		9,11	
17,0	128,6	Trnowan	"	2,37	1,31		9,23	
18,0	136,7	Mecholup	"	2,54	1,48		9.50	
19,1	144,9	Satkau-Teschnitz	"	3,15	2,9		10,16	
20,4	155,0	Milostin-Kounowa	"	3,36	2,33		10,45	
21,2	160,8	Krupa	"	3.51	2,49		11,13	
21,8	165,4	Lužna-Lischan	"	4,5	3,4		11,35	Im Anschlusse an Zug No. 142 von Kladno.
22,8	173,3	Renč	"	4,21	3,23		11,57	
23,5	178,1	Neustraschitz	"	4,31	3,34		12,11	
24,4	185,4	Lana	"	4,46	3,51		12,31	
25,3	192,1	Mrakau	"	4,58	4,4		12,51	
26,1	198,2	Wejhybka	Ank.	5,8	4.15		1,7	Früh.
			Abf.	5,13	4,23		1,22	5,58
26,6	202,0	Unhoscht	"	5,20	4,31		1,31	6,9
27,1	205,0	Rössel	"	.	.		1.40	6,19
27,4	208,2	Jenč	"	.	.		1.47	6,26
27,9	211,6	Hostiwic	"	5,38	4,50		2,12	6,37
28,4	215,5	Rusin	"	.	.		2.23	6.48
28,6	216,9	Liboc	"	.	.		2,28	6,53
28,8	218,6	Weleslawin	"	5,54	5,6		2,39	7,5
29,4	222,7	Prag (Sandthor-bahnhof)	Ank.	6,3	5,15		2,52	7,20
			Abf.	6,6	5,18		2,57	7,30
29,8	226,8	Prag (Bubna)	Ank.	6,12	5,25		3,7	7,41
			Abf.	6,14	5,28		Nchm.	Früh.
30,1	228,3	Prag (Staatsbahnhof)	Ank.	6.23	5,37			
				Abds.	Früh.			

Wejhybka-Kladno-Brandeisl-Kralup

Meilen	Kilometer	Stationen		Gemischter Zug No. 121	Gemischter Zug No. 123	Gemischter Zug No. 125	Last-Zug mit Personenbeförderung No. 141
				I. II. III. IV. Classe			II. III. IV. Classe
				U. M. Nachm.	U. M. Früh	U. M. Vorm.	U. M. Abends
		Wejhybka . . .	Abf.	3,14	4,45	10,0	9,32
0,6	4,8	Kladno	Ank.	3,29	5,0	10,15	9,47
			Abf.	4,38	5,12		
1,2	9,4	Buschtěhrad . . .	„	4,52	5,25		
1,8	12,0	Brandeisl . . .	Ank.	4,59	5,31		
			Abf.	5,4	5,36		
2,4	18,0	Zakolan	„	5,22	5,52		
2,7	20,1	Wotwowic	„	5,30	5,59		
3,4	25,6	Kralup	Ank.	5,45	6,10		
				Nachm.	Früh		

Zug No. 121 hat in Wejhybka Anschluss von Prag (Bubna), Komotau u. Eger
„ „ 123 „ „ „ „ „ Komotau und Eger
„ „ 125 „ „ „ „ „ Prag (Staatsbahnhof)
„ „ 141 „ „ „ „ „ Prag (Bubna).

Kralup-Brandeisl-Kladno-Wejhybka

Meilen	Kilometer	Stationen		Gemischter Zug No. 122	Gemischter Zug No. 124	Gemischter Zug No. 128	Last-Zug mit Personenbeförderung No. 142	Last-Zug mit Personenbeförderung No. 162
				I. II. III. IV. Classe			III. IV. Classe	
				U. M.	U. M. Früh	U. M. Abends	U. M.	U. M. Vorm.
		Kralup . .	Abf.	.	8,48	6,30	.	9,20
0,7	5,5	Wotwowic .	„	.	8,54	6,47	.	9,37
1,0	7,7	Zakolan . .	„	.	8,59	6,58	.	9,48
1,8	13,6	Brandeisl	Ank.	.	9,11	7,22	.	10,12
			Abf.	.	9,14	7,27	.	10,18
2,1	16,2	Buschtěhrad	„	.	9,20	7,39	.	10,30
2,8	20,9	Kladno .	Ank.	Mittags	9,30	7,54	Früh	10,54
			Abf.	12,53	9,36	Abends	5,23	Vorm.
3,4	25,6	Wejhybka	Ank.	1,12	9,48		5,38	
				Mittags	Vorm.		Früh	

Zug No. 122 hat in Wejhybka Anschluss nach Prag (Bubna), Komotau und Eger
„ „ 124 „ „ „ „ „ Komotau und Eger
„ „ 142 „ „ „ „ „ Prag (Bubna).

Priesen-Komotau

Meilen	Kilometer	Stationen		Personen-Zug No. 205	Personen-Zug No. 207	Gemischter Zug No. 223	Gemischter Zug No. 225
				I. II. III. Classe	I. II. III. IV. Classe	I. II. III. Classe	
				U. M. Früh	U. M. Abends	U. M. Nachm.	U. M. Früh
		Priesen	Abf.	7,32	8,2	1,28	3,29
1,2	9,3	Komotau	Ank.	7,50	8,20	1,46	3,47

Zug No. 205 hat in Priesen Anschluss von Eger
„ „ 207 „ „ „ „ „ Prag (Bubna) und Kladno
„ „ 223 „ „ „ „ „ Prag (Staatsb.), Kralup, Eger und Franzensbad
„ „ 225 „ „ „ „ „ Prag (Staatsb.), Eger u. Franzensbad.

Komotau-Priesen

Meilen	Kilometer	Stationen		Personen-Zug No. 206	Personen-Zug No. 208	Gemischter Zug No. 224	Gemischter Zug No. 226
				I. II. III. Classe	I. II. III. IV. Classe	I. II. III. Classe	
				U. M. Abends	U. M. Früh	U. M. Mittags	U. M. Nachts
		Komotau	Abf.	7,15	7,55	12,45	12,16
1,2	9,3	Priesen	Ank.	7,33	8,13	1,3	12,34

Zug No. 206 hat in Priesen Anschluss nach Eger
„ „ 208 „ „ „ „ „ Prag (Bubna) und Kralup
„ „ 224 „ „ „ „ „ Prag (Staatsb.), Eger u. Franzensbad
„ „ 226 „ „ „ „ „ Prag (Staatsb.), Kralup, Eger und Franzensbad.

Tirschnitz-Franzensbad

Meilen	Kilometer	Stationen		Gemischter Zug No. 321	Gemischter Zug No. 323
				I. II. III. Classe	
				U. M. Nachm.	U. M. Früh
		Tirschnitz	Abf.	5,16	7,39
0,5	4,0	Franzensbad	Ank.	5,27	7,50

Zug No. 321 hat in Tirschnitz von Prag (Staatsb.), Kralup und Komotau
„ „ 323 „ „ „ „ Prag (Staatsb.) und Komotau.

Franzensbad-Tirschnitz

Meilen	Kilometer	Stationen		Gemischter Zug No. 322	Gemischter Zug No. 324
				I. II. III. Classe	
				U. M. Früh	U. M. Abends
		Franzensbad	Abf.	8,47	8,14
0,5	4,0	Tirschnitz	Ank.	8,58	8,25

Zug No. 322 hat in Tirschnitz Anschluss nach Prag (Staatsb.) u. Komotau
„ „ 324 „ „ „ „ „ Prag (Staatsb.), Kralup u. Komotau

Berlin-Görlitzer Eisenbahn.

Die Lieferung von 5 Millionen und 153 000 Kilogramm oder rund 141 Tausend laufende Meter gewalzter Eisenbahn-Schienen für die Neubauten der Berlin-Görlitzer Eisenbahn soll im Wege öffentlicher Submission vergeben werden.

Offerten sind versiegelt und portofrei mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von Eisenbahnschienen für die Berlin-Görlitzer Eisenbahn“ spätestens bis zum Submissionstermine am **20. December d. Js. Vormittags 11 Uhr** in unserm Büreau, Wilhelmstrasse No. 62 hierselbst abzugeben.

Die Submissions-Bedingungen und die Zeichnung liegen daselbst zur Einsicht offen und sind auch von demselben gegen Ersatz der Copialien mit 10 Sgr. zu beziehen.

Berlin, am 30. November 1871. **Die Direction.**

Königliche Ostbahn.

Für die Unterhaltung des Oberbaues soll die Lieferung von:
206 910 Kilogramm oder 57 000 Stück Seitenlaschen,
110 800 do „ 400 000 Stück Hakennägel,
9 750 do. „ 30 000 Stück Rundnägel,
65 550 do. „ 150 000 Stück Laschenschraubenbolzen
und 150 Stück Schraubenschlüssel
im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Offerten sind bis zu dem
Donnerstag den 21. December 1871 Vormittags 11 Uhr
im Bureau der unterzeichneten Ober-Betriebs-Inspection angesetzten Termine portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:
„Submission auf die Lieferung von Kleineisenzeug für die Königliche Ostbahn“
versehen, an die unterzeichnete Ober-Betriebs-Inspection zu Bromberg, Bahnhof einzusenden.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt zur angegebenen Terminsstunde in Gegenwart der etwa persönlich anwesenden Submittenten.

Die Submissions-Bedingungen liegen auf den Börsen zu Berlin, Köln und Breslau, sowie im Bureau der unterzeichneten Ober-Betriebs-Inspection zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie, an dieselbe zu richtende Gesuche mitgetheilt.

Bromberg, den 1. December 1871.

Königliche Ober-Betriebs-Inspection.

Hessische Nordbahn.

Für die Hessische Nordbahn sollen 17 Perron- und 30 Halte-Telegraphen beschafft werden.

Termin zur Submission ist auf **Dienstag den 19. d. Mts. Vormittags 11 Uhr** in unserm Geschäftslocal anberaumt worden.

Die Offerten sind frankirt und versiegelt mit der Aufschrift „Submission auf Lieferung von Perron- und Halte-Telegraphen“ bis zum genannten Termine, in welchem die Eröffnung der Offerten erfolgt, an uns einzureichen.

Später eingehende Offerten können nicht berücksichtigt werden.

Exemplare der Bedingungen und Zeichnungen können von uns gegen Erstattung dnr Kosten bezogen werden.

Cassel, den 5. December 1871.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Main-Neckar-Eisenbahn.

Dienstag, den **19. December 1871, Vormittags 10 Uhr,** werden auf der Station Darmstadt
96 Satz ausrangirte, noch brauchbare Wagenachsen von 90mm Dicke mit Rädern und Bandagen,
31 Satz dergleichen ohne Bandagen,
270 Centner alte Radbandagen,
200 „ Gusseisen-Abfälle,
450 „ Schmiedeeisen-Abfälle,
100 „ Kupfer von Feuerbüchsen
und sonstige angesammelte alte Materialien an die Meistbietenden versteigert.

Die Bedingungen können bei unserer Materialverwaltung eingesehen werden.

Wegen näherer Auskunft und Einsichtsnahme wolle man sich an den Maschinenmeister der Centralwerkstätte dahier wenden.

Darmstadt, den 4. December 1871.

Die Bahnverwaltung.
Gessner.

Westfälische Eisenbahn.

Die Lieferung von:
6 Stück 6rädr. Personenwagen I. und II. Cl.,
6 „ 6rädr. Personenwagen III. Cl.,
6 „ 6rädr. Gepäckwagen,
100 „ offenen 4rädr. Güterwagen,
100 „ offenen 4rädr. Kohlenwagen und zwar:
50 Stück mit Wendeschemeln,
50 „ ohne Wendeschemeln,
50 „ bedeckten 4rädr. Güterwagen mit Einrichtung zum Militairtransport,
30 „ 4rädr. Viehwagen,
soll im Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungs-Bedingungen und Zeichnungen sind in unserem Central-Büreau hierselbst einzusehen und von dem Rechnungs-Rath Meyer gegen Erstattung der Copialien zu beziehen.

Offerten auf diese Lieferung sind versiegelt und mit der Aufschrift:
„Submission auf Lieferung von Eisenbahnwagen“
bis zu dem am **23. December cr. Vormittags 10 Uhr** in unserem Central-Büreau hier anstehenden Termine, in welchem dieselben in Gegenwart der erschienenen Submittenten eröffnet werden sollen, portofrei an uns einzusenden.

Münster, den 7. December 1871.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

Die mit 600 Thlr. dotirte Stelle eines Zeichners in den hiesigen Werkstätten ist vacant. Hierauf Reflectirende, welche bei einer tüchtigen theoretischen Ausbildung etwas practische Erfahrung besitzen und nicht über 30 Jahre alt sind, wollen sich unter Beifügung der Zeugnisse und wo möglich einer Probezeichnung bis zum **15. Januar 1872** an uns wenden.

Altona, den 7. December 1871.

Die Direction.
H. Tellkampf.

Börsen: Berlin, Basel, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, Paris, Wien = B., Ba., F., H., L., P. u. W.
***Papiere, deren Zinsen vom Staate garantirt sind.**

Coursblatt vom 30. November 1871.

Redigirt von **R. Grossschupf.**

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	4½	B.	87½	%
do. II. Emiss.	5	B.	96¾	% à 500, 200, 100 Thlr.
do. III. Emiss.	5	B.	96½	%
Altöld-Fiumaner	5 i.S.	W.	93	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Altona-Kiel	5	L.	—	% à 500 u. 100 Thlr.
Annaberg-Weipert	5	L.	92¾	% à 100 Thlr.
Aussig-Teplitz	5i.S.	L.	96¾	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.	5i.S.	L.	93¾	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1868	5i.S.	L.	91¼	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1871	5i.S.	L.	89¼	% à do. — do.
Bergisch-Märkische	4½	B.	98½	%
do. II. Ser.	4½	B.	98½	%
do. III. Serie * 3¼	3½	B.	81⅞	%
do. III. Serie B. * 3¼	3½	B.	81⅞	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. IV. Serie	4½	B.	97½	%
do. V. Serie	4½	B.	97½	%
do. VI. Serie	4½	B.	97½	%
do. Nordbahn	5	B.	102¼	%
do. Düsseldorf-Elberfeld	4	B.	88	%
do. do. II. Ser.	4½	B.	97	%
do. Dortmund-Soest	4	B.	89	%
do. do. II. Ser.	4½	B.	97	%
do. Aachen-Düsseldorf	4	B.	89	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. do. II. Emiss.	4	B.	89	%
do. do. III. Emiss.	5	B.	97	%
do. Ruhrort-Crefeld-Gladbach	4½	B.	—	%
do. do. II. Emiss.	4	B.	—	%
do. do. III. Emiss.	4½	B.	96½	%
Berlin-Anhalt	4	B.	—	%
do.	4½	B.	98¼	% à 500 u. 100 Thlr.

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Berlin-Anhalter Lit. B.	4½	B.	97¾	% à 500 u. 100 Thlr.
Berlin-Görlitz	5	B.	102	% à 100 Thlr.
Berlin-Hamburg I. Emiss.	4	B.	89½	%
do. II. Emiss.	4	B.	89½	% à 500, 200, 100 und 50 Thlr.
do. III. Emiss.	5	B.	103	%
Berlin-Potsdam-Magdbg. A. u. B.	4	B.	90	% à 200, 100 u. 25 Thlr.
do. C.	4	B.	90	%
do. D.	5	B.	102½	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
Berlin-Stettin	4½	B.	—	% à 200 Thlr.
do. II. Emiss. 3½	4	B.	89¾	%
do. III. Emiss. 3½	4	B.	—	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. IV. Emiss. * 3½	4½	B.	98⅝	%
do. VI. Emiss. * 3½	4	B.	89¾	%
Böhmische Nordbahn	5 i.S.	W.	101½	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Böhmische Westbahn *	5 i.S.	W.	93¼	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1869 *	5 i.S.	W.	92½	% à do. = do. i. S.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg	4½	B.	97½	% à 500 und 100 Thlr.
do. Emiss. 1868	4½	B.	97½	% à 1000, 500 u. 100 Thlr.
Brünn-Rossitz	5i.S.	L.	87¼	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Buschtêhrader (Böhm. Nordwestb.)	5i.S.	L.	88⅝	% à 100 Thlr. = do.
do. Emiss. 1871	5i.S.	L.	88	% à do. = do.
Chemnitz-Würschnitz	4	L.	86	% à 100 Thlr.
Cöln-Crefeld	4½	B.	—	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden	4½	B.	98½	%
do. II. Emiss.	5	B.	104	%
do. do.	4	B.	90	% à 1000, 500, 200 und 100 Thlr.
do. III. Emiss. * 3½	4	B.	89½	%
do. do. Lit. B * 3½ u. B.	4½	B.	98	%
do. IV. u. V. Emiss. * 3½	4	B.	89⅛	%

Eisenbahn-Priorit.-Obligationen	Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Dux-Bodenbach	5 i.S.	L.	83 1/2	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Fünfkirchen-Barcser*	5 i.S.	W.	90 1/2	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Galizische Carl-Ludwigbahn*	5 i.S.	L.	90 1/8	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.*	5 i.S.	L.	86 7/8	% à do. = do. i. S.
do. III. Emiss.*	5 i.S.	L.	84 1/4	% à do. = do. i. S.
Gloggnitzer	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 100 fl. C.-M.
Graz-Köflach	4 1/2 i.S.	L.	81 3/4	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
Hessische Ludwigsbahn	4 1/2	F.	—	% in fl. S. W. } à 175 und
do. do.	4	F.	—	% in Thlr. à 105 kr. } 350 fl.
do. do.	5	F.	—	% à 200 Thlr. à 105 kr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	C. M. 5	W.	90	fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M. } à 1000,
	ö. W. 5	W.	86 1/2	do. pr. 100 fl. ö. W. } 500, 100 fl.
ditto	5 i.S.	W.	105 1/4	do. pr. 100 fl. ö. W. i. S.
Kaiser Franz-Josephsbahn*	5 i.S.	W.	99 3/4	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn*	5 i.S.	W.	95	fl. ö. W. pr. 100 fl. ö. W. }
ditto* Emiss. 1862	5 i. Silb.	W.	94	do. pr. 100 fl. ö. W. } à 300 fl.
ditto* Emiss. 1869	do.	W.	102 1/2	fl. ö. W. pr. 100 fl. ö. W. }
ditto* Emiss. 1870	do.	W.	102	fl. ö. W. pr. do. à 200 fl. i. S.
Kaschau-Oderberg*	5 i.S.	W.	92 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Kronprinz Rudolfsbahn*	5 i.S.	W	90 1/2	% à 300 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1869*	5 i.S.	W.	90 1/2	% à do.
Leipzig-Dresden Partial	3 1/2	L.	101 1/2	% à 100 und 50 Thlr.
do. von 1854	4	L.	94	% à 100 Thlr.
do. von 1860	4	L.	92 1/2	% à 100 Thlr.
do. von 1866	4	L.	91 7/8	% à 100 u. 500 Thlr.
do. von 1866	5	L.	103	% à do.
Lemberg-Czernowitz*	5 i.S.	L.	67 1/2	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
do. II. Emiss.*	5 i.S.	L.	77 3/4	% à do. = do. i. S.
do. -Jassy* III. Em.	5 i.S.	L.	72 1/8	% à do. = do. i. S.
Ludwigshafen-Bexbach	4 1/2	F.	99 1/2	% }
do.	4	F.	93 1/8	% } à 1000, 500 u. 100 fl. S. W.
do.	5	F.	102 3/4	% }
Magdeburg-Halberstadt	4 1/2	B.	97 1/2	% à 100 Thlr.
do. do. v. 1865	4 1/2	B.	97 1/2	% à 100 u. 500 Thlr.
do. do. v. 1870	5	B.	102 1/4	% à do. u. do.
do. Wittenberge, Stamm	3	B.	70 3/8	% à 200 Thlr.
do. do. Priorit.	4 1/2	B.	98	% à 100 Thlr.
Magdeburg-Leipzig Pr. A v. 1840/42	4	L.	92 1/2	% }
do. I. Emiss.	4	L.	91	% }
do. II. Emiss.	4	L.	88 3/8	% } à 100 Thlr.
do.	4 1/2	L.	97	% }
Mähr.-Schles. Centralbahn	5 .S.	W.	87	% à 300 fl. ö. W. i. S.
Niederschlesisch-Märkische I. Ser.	4	B.	91 1/2	% }
do. II. Ser.	4	B.	90	% }
do. conv. I. u. II. Ser.	4	B.	91	% } à 62 1/2, 100 u. 500 Thlr.
do. III. Ser.	4	B.	90	% }
do. IV. Ser.	4 1/2	B.	99	% }
Niederschles. Zweigbahn Lit. C.	5	B.	101 1/2	% à 100 Thlr.
do. Litt. D.	5	B.	101 1/2	% do.
Oberschlesische A.	4	B.	—	% }
do. B.	3 1/2	B.	82 1/2	% }
do. C.	4	B.	90	% }
do. D.	4	B.	90	% }
do. E.	3 1/2	B.	82 3/8	% } à 1000, 500 und 100 Thlr.
do. F.* 3 1/2	4 1/2	B.	97 1/2	% }
do. G.	4 1/2	B.	97 1/2	% }
do. H.	4 1/2	B.	97 1/2	% }
do. von 1869	5	B.	102 1/2	% à 100 Thlr.
do. Brieg-Neisse	4 1/2	B.	97 1/2	% à 100 Thlr.
do. Cosel-Oderberg	5	B.	102 1/2	% à 100 Thlr.
do. do.	4	B.	—	% à do.
do. do. III. Emiss.	4 1/2	B.	97 1/2	% à do.
do. do. IV. Emiss.	4 1/2	B.	97 1/2	% à do.
Oesterr. Nordwestbahn*	5 i.S.	W.	100	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Oesterr. Staats-Eisenbahn*	3	W.	135 3/4	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do. Ergänzungsnetz*	3	W.	133 3/4	fl. ö. W. pr. do. à do.
Oesterr. Südbahn* (Lombard.)	3	W.	111 1/4	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do.*	5 i.S.	W.	92 3/4	% à 200 fl. ö. W. i. S.
do. Bons 1870—74	6	W.	229	fl. ö. W. pr. 500 fs. à 500 fs.
do. do. 1875—76	6	W.	231	do. pr. do. à do.
do. do. 1877—78	6	W.	—	do. pr. do. à do.
Ostpreuss. Südbahn	5	B.	100	% à 500 u. 100 Thlr.
do. Litt. B	5	B.	100	% à do.
Ostrau-Friedland	5 i.S.	L.	81 3/4	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Pardubitz-Reichenberg	5	W.	—	% fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M.
do.*	5 i.S.	W.	97	% à 200 Thlr. = 300 fl. ö. W. i. S.
Prag-Dux	5 i.S.	W.	103 1/4	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W. i. S.
Rheinische	4	B.	—	% }
do.*	3 1/2	B.	—	% } à 250, 200 u. 100 Thlr.
do. III. Emiss. v. 1858—1865	4 1/2	B.	97 1/2	% }
do.*	4 1/2	B.	—	% }
Rhein-Nahe Bahn*	4 1/2	B.	98 1/2	% } à 1000, 500 und
do. II. Emiss.*	4 1/2	B.	98 1/2	% } 100 Thlr.
Russische* (Mosco-Rjäsan)	5	B.	94 7/8	% à 200 „
do. * (Rjäsan-Kozlow)	5	B.	93	% à 200 „
do. * (Kozlow-Woronesch)	5	B.	93 1/2	% à 200 Thlr.
do. * (Jelez-Woronesch)	5	B.	89 3/4	% à 136 Thlr.
do. * (Jelez-Orel	5	B.	92 1/8	% à
do. * (Kursk-Charkow)	5	B.	92 1/4	% à
do. * (Kursk-Kiew)	5	B.	92 3/4	% à 1000, 500 u. 200 Thlr.
do. * (Schuja-Ivanovo)	5	B.	92	% à
do. * (Poti-Tiflis)	5	B.	89	% à 680 u. 136 Thlr.
Schleswigsche v. Altona-Kiel abgest.	4 1/2	L.	96	% à 1000, 500, 200, u. 100 Thlr.
I. Siebenbürger*	5 i.S.	W.	99	% à 200 fl. ö. W. i. S.
Stargard-Posen	4	B.	—	% }
do. II. Emiss.	4 1/2	B.	97 1/2	% } à 100 und 50 Thlr.
do. III. Emiss.	4 1/2	B.	97 1/2	% }
Theissbahn*	5 i.S.	W.	—	% à 200 fl. ö. W.
Thüringische I. Emiss.	4	L.	90 1/4	% }
do. II. Emiss.	4 1/2	L.	98	% } à 1000, 500, 200 und
do. III. Emiss.	4	L.	89 1/2	% } 100 Thlr.
do. IV. Emiss.	4 1/2	L.	98	% }
do. V. Emiss.*	4 1/2	L.	97 3/8	% à do.
Turnau-Kralup-Prag.	5 i.S.	L.	90 1/4	% à 100 Thlr. = 150 fl. ö. W. i. S.
do. Emiss. 1870	5 i.S.	L.	88 1/8	% à do. = do.
Ungarische Nordostbahn*	5 i.S.	W.	86 3/4	% à 300 fl. ö. W. i. S.
Ungarische Ostbahn*	5 i.S.	W.	87	% à 300 fl. ö. W. i. S.
Warschau-Terespol*	5	B.	91	% à 1000 u. 100 S.R. = 107 Thlr.
Warschau-Wien	5	B.	92 1/2	% à 500 u. 100 Thlr
Werrabahn*	5	L.	98	% à 500, 200 u. 100 Thlr.

Eisenbahn-Stamm-Actien	Dividende und Zinsen in % 1865	1866	1867	1868	1869	1870	Börsen-Zinsfuss	Börsen	Notiz	Versteht sich in und Nominal-Betrag
Aachen-Mastricht	0	0	0	1	1/2	8/15	4	B.	47 1/4	% à 200 Thlr.
Alföld-Fiumaner*	—	—	—	5	5	5	5	W.	184	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Altenburg-Zeitz Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	5	5	L.	88 3/4	% à 100 Thlr.
Altona-Kiel	10	9	5	6	7	7	4	B.	125	% à 100 Spec. = 150 Thlr.
Amsterdam-Rotterdam	7 1/4	4 3/4	5 1/2	6	7 1/4	6 1/10	4	B.	109 1/4	% à 250 fl. holl. = 145 Thlr.
Aussig-Teplitz	9 1/8	8 1/4	10	10	10	12	5	L.	168	Thlr. pr. 150 fl. C. M. à 200 fl. C. M.
Bayerische Ostbahn*	5 3/4	6	7	7 3/4	7 3/4	7 1/2	4 1/2	F.	145	% à 200 fl. S. W.
Bergisch-Märkische	9	8	7 1/2	8	8 1/2	8	4	B.	144	% à 100 Thlr.
do. junge	—	—	—	—	—	—	5	B.	138	% à 100 Thlr.
Berlin-Anhalt	13	13 1/3	13 7/12	13 7/12	13 7/8	16	4	B.	252 1/2	% à 200 „
Berlin-Görlitz	—	—	—	0	1	1	4	B.	82 1/2	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	5	5	5	5	5	5	5	B.	102 1/8	% à 200 „
Berlin-Hamburg	9 1/2	9	9 1/2	9 1/2	10 1/2	10	4	B.	170 7/8	% à 200 „
Berlin-Potsdam-Magdeburg	16	16	16	17	18	20	4	B.	205	% à 100 „
Berlin-Stettin	8	8 7/12	8	8 1/8	9 1/6	9 1/6	4	B.	157 1/2	% à 200 „
Böhmische Nordbahn	—	—	—	5	3 1/2	3 1/2	5	W.	145	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W.
Böhmische Westbahn* 5 2/10	5	5	5	6	7 1/4	7 9/20	5	W.	261	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Breslau-Schweidnitz-Freib.	9	9 1/8	8	8 1/3	8 1/3	7 1/2	4	B.	133	% à 200 Thlr.
do. neue	—	—	—	—	5	5	5	B.	125 1/2	% à 200 Thlr
Brünn-Rossitz Stamm-Prior.	6	4	6	6	6	6	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Buschtěhrader	9 13/14	9 13/14	10 5/42	12 5/21	12 5/21	13 13/14	5	W.	—	do. pr. 500 fl. C. M.
do. Lit. B	—	—	—	—	—	—	5	W.	226 1/2	do. pr. 200 fl. ö. W.
Chemnitz-Würschnitz	11	8	6 1/2	7	7 1/2	7 1/4	4	L.	152	% à 100 Thlr.
Cöln-Minden*	17 2/8	9 1/12	8 11/20	8 1/12	8 9/10	10 1/2	4	B.	174 1/4	% à 200 „
do. Lit. B.	—	—	—	—	5	5	5	B.	111 7/8	% à 200 „
Cottbus-Grossenh. Stamm-Pr.	—	—	—	—	—	5	5	L.	104 1/2	% à 200 Thlr.
Crefeld-Kreis Kempen	—	—	—	—	—	5	5	B.	—	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	—	5	6	B.	86 1/4	% à 100 „
Dux-Bodenbach	—	—	—	—	5	5	5	W.	176 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Frankfurt-Hanau	5 1/2	5 4/5	6 1/10	6 3/10	6 1/2	6 1/2	3 1/2	F.	131	% à 250 fl. S. W.
Fünfkirchen-Barcser*	—	—	—	5	5	5	5	W.	179 1/2	fl. ö. W. pr. 200 ö. W. i. S.
Galizische Carl Ludwigb.* 5 2/10	5	6 1/20	9 1/2	7	7	8	5	W.	260 1/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Glückstadt-Elmshorn	0	0	0	0	0		4	H.	—	% à 150 Thlr.
Graz-Köflach	3	2 1/2	4 1/4	7	10	9	ob.7	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Halle-Sorau-Guben	—	—	—	—	4	4	4	B.	56 3/4	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	5	5	5	B.	82	% à 200 Thlr.
Hannover-Altenbeken	—	—	—	—	5	5	5	B.	53 1/8	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	5	5	5	B.	80 1/2	% à 200 Thlr.
Hessische Ludwigsbahn	8	7 3/4	8 1/2	9	9 1/2	9 1/2	4	F.	184 1/4	% à 250 fl. S. W. u. 200 Thlr.
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	13	13 3/4	15 10/21	19 3/4	20	17 1/7	5	W.	213	fl. ö. W. pr. 100 fl. C. M. à fl. 1000, 500, 200 C. M.
Kaiser Franz-Josephsb.*	—	—	—	5	5	5	5	W.	212 1/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Kaiserin Elisabethbahn*	5	5	5		8 1/5	6 3/10	5	W.	247	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
do. Linz-Budweis	—	—	—	—	5	5	5	W.	210 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Kaschau-Oderberg*	—	—	—	—	5	5	5	W.	190	fl. ö. W. p. eingez. 100 fl. ö. W.
Kronprinz Rudolfsbahn* 5 2/10	—	—	—	5 i.S.	5	5	5	W.	165	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz. i. S.
Leipzig-Dresden	23	20	25	28 1/2	14	14 1/2	4	L.	249	% à 100 Thlr.
Lemberg-Czernowitz-Jassy*	—	7	7	2	7	5	5	W.	169 3/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Leoben-Vordernberg	—	—	—	—	—	—	5	W.	—	do. pr. 200 fl. ö. W.
Ludwigsh.-Bexbach (Pfälz. L.-B.)*	10	10 2/5	9 2/3	11 1/5	10 3/10	9 9/10	4	F.	193	% à 500 fl. S. W.
Lübeck-Büchen	3 5/8	2 1/3	2 3/8	2 1/2	2 7/8	3 1/8	4	H.	—	% à 200 Thlr.
Magdeburg-Halberstadt	15	14	13	15	10 1/2	8 2/3	4	B.	159	% à 100 Thlr.
do. Lit. B.	—	—	3 1/2	3 1/2	3 1/2	3 1/2	3 1/2	B.	96	% à 100 „
Magdeburg-Leipzig	20	20	18	19	11 1/2	12	4	L.	204	% à 100 „
do. Lit. B.*	4	4	4	4	4	4	4	L.	104	% à 100 Thlr.
Mähr.-Schles. Centralbahn	—	—	—	—	—	5	5	W	135 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. i. S.
Märkisch-Posener	—	—	—	—	4	4	4	B.	53 3/4	% à 100 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	5	5	5	B.	80 7/8	% à 200 „
Münster-Hamm*	4	4	4	4	4	4	4	B.	93 1/2	% à 100 „
Neust.-Weissenburg* (Pfälz. Max.)	4 1/2	5 1/10	5	5 1/2	5 4/10	6 4/10	4 1/2	F.	141 1/2	% à 500 fl. S. W.
Niederschlesisch-Märkische*	4	4	4	4	4	4	4	B.	93 3/4	% à 100 Thlr.
Niederschles. Zweigbahn	3 2/3	5 1/2	3 3/4	4 1/8	5	6	5	B.	107 7/8	% à 100 „
Nordhausen-Erfurt*	—	—	—	—	4	4	4	B.	74 1/2	% à 100 „
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	5	1	5	B.	72 1/2	% à 100 u. 500 Thlr.
Oberschlesische Lit. A. u. C.	11 2/3	12	13 2/3	15	13 1/2	12 2/3	3 1/2	B.	213 1/4	% à 100 „
do. * Lit. B.	11 2/3	12	13 2/3	15	13 1/2	12 2/3	3 1/2	B.	191 3/4	% à 100 „
Oberhessische*	—	—	—	—	3 1/2	3 1/2	3 1/2	F.	80	% à 350 fl. S. W.
Oesterr. Nordwestbahn*	—	—	—	—	5	5	5	W.	222	fl. ö. W. p. 200 fl. ö. W. i. S.
Oesterr. Staats* 5 2/10 (Oest. Franz.)	5	7	8 1/2	10 1/2	12	12	5	W.	393	fl. ö. W. pr. Stück von frs. 500.
Oesterr. Südbahn* (Lombard.)	7 1/2	7 1/2	6 3/5	6 3/5	5	3	5	W.	202 1/4	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Ostpreuss. Südbahn	—	—	—	—	0	0	4	B.	45	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	5	5	—	—	0	0	5	B.	70 5/8	% à 200 Thlr.
Ostrau-Friedland	—	—	—	—	—	—	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W.
Pardub.-Reichenb.* (S.-Ndd. V.-B.)	4 1/2	4 4/10	5	5	5	4 1/2	4 1/2	W.	180 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. C. M.
Pfälz. Alsenzb.*	—	—	—	4	4	4	4	F.	120 1/4	% à 500 fl. S. W.
Pfälz. Nordb.*	—	4	4	4	4	4 9/10	4	F.	121	% à 500 fl. S. W.
Prag-Dux	—	—	—	—	—	—	5	W.	114 1/4	fl. ö. W. pr. 150 fl. ö. W. i. S.
Rechte Oderufer	—	—	—	—	5		5	B.	108	% à 200 Thlr.
do. Stamm-Prior.	—	—	—	—	5		5	B.	113 3/4	% à 200 „
Rheinische	7	6 1/2	7 1/2	7 1/8	7 4/5	8 2/5	4	B.	162	% à 250 „
do. Stamm-Prior.	7	6 1/2	7 1/2	7 1/8	7 4/5	8 2/5	4	B.	162 1/4	% à 250 „
do.* Lit. B.	—	—	—	—	4	4	4	B.	94 5/8	% à 250 „
Rhein-Nahe-Bahn	0	0	0	0	0	0	4	B.	35 5/8	% à 200 „
Russische Bahnen*	5	5	5	5	5	5 1/6	5	B.	92 7/8	% à 125 Rb. = 134 Thlr.
I. Siebenbürger*	—	—	—	5	5	5	5	W.	177 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Stargard-Posen*	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	4 1/2	3 1/2	B.	97 3/8	% à 100 Thlr.
Stuhlweissenburg-Raab-Graz*	—	—	—	—	—	—	5	W.	176	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S
Taunusbahn	8	3 1/5	7	7 1/5	8 1/5	6 8/10	ob.7	F.	444	fl. S. W. pr. 250 fl. S. W.
Thüringische	8 1/8	7 2/3	8 1/2	9	8 3/4	9	4	L.	162 1/2	% à 100 Thlr.
do. Em. v. 1868 (Gotha-Leinef.)*	—	—	—	4	4	4	4	L.	89 1/2	% à 100 „
do. Litt. C (Gera-Eichicht)*	—	—	—	—	4 1/2	4 1/2	4 1/2	L.	98 1/2	% à 100 „
Theissbahn* 5 2/10	5	5	5	19 3/4	8 7/25	7 1/2	5	W.	255 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
Turnau-Kralup-Prag.	—	5	6	7	7	8	5	W.	—	fl. ö. W. pr. 200 fl. Einz.
K. Ung. priv. Nordostbahn*	—	—	—	5	5	5	5	W.	163 1/2	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
I. Ungar.-Galizische*	—	—	—	—	—	5	5	W.	162	fl. ö. W. pr. 200 fl. ö. W. i. S.
Ungar. Ostbahn*	—	—	—	—	5	5	5	W.	125 3/4	fl. ö. W. p. eingez. 80 fl. i. S.
Warschau-Terespol*	—	—	—	—	5		5	B.	—	% à 100 S.-R. = 107 Thlr.
Warschau-Wien	8 1/3	8 1/3	8 1/3	6 2/3	9 7/12		5	B.	81 7/8	Thlr. pr. 60 Rub.
Werrabahn (beschränkt gar.)	2 2/3	2 6/10	2 6/10	2 1/4	1 1/3	1	4	B.	—	% à 100 Thlr.
Schweizer Centralbahn	5 60	5 6/10	5 8/10	6 2/5	6 4/5	6 8/10	ob.7	Ba.	—	fs. pr. 500 fs. Einz.
do. Nordostbahn	8	8	7 1/2	8	7 1/2	7	„	Ba.	—	fs. pr. 500 „ „
Vereinigte Schweizerbahnen	—	0	0	0	0	0	„	Ba.	—	fs. pr. 500 „ „
Schweizer Westbahn	—	0	0	0	0	0,4	„	Ba.	—	fs. pr. 500 „ „
Französische Orléans	11 1/5	11 1/5	11 1/5	11 1/5	11 1/5		ob.7	P.	—	fs. pr. 500 fs. Einz.
do. Nordbahn	17 7/8	17 1/2	18	15 1/4	16 3/4		„	P.	—	fs. pr. 400 „ „
do. Ostbahn	6 3/5	6 3/5	6 3/5	6 3/5	6 3/5		„	P.	—	fs. pr. 500 „ „
do. Südbahn	8 1/2	8	8	8	8		„	P.	—	fs. pr. 500 „ „
do. Westbahn	7 1/2	7	7	7	7		„	P.	—	fs. pr. 500 „ „
Paris-Lyon-Mittelmeer	12	12	12	12	12		„	P.	—	fs. pr. 500 „ „

PRIVAT-ANZEIGEN.

☞ Hierzu eine Beilage: Eisenbahnsignalapparate von Remy & Reifenrath in Herborn.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. Jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 49. Beiblatt 2. Leipzig, am 13. December 1871.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Inhalt: Zum Reichs-Eisenbahngesetz. — Officielle Anzeigen: Poprád-Igló eröffnet. — Privat-Anzeigen.

Zum Reichs-Eisenbahngesetz.

III.

(Schluss.)

Zur Frage ad B — (gesetzliche Feststellung einer Verpflichtung bezüglich der richtigen und präcisen Beförderung leerer Wagen zur Ladestelle) — sei hier gegen No. 42 bemerkt, dass eine Disposition in der daselbst angedeuteten Weise nirgends verlangt wurde. Vielleicht gestattet die geehrte Redaction dieses Blattes demnächst die Veröffentlichung eines besondern Artikels über Wagen-Disposition im internen Dienste; aber in No. 37 war von Beförderung leerer Wagen von der Absendebahn über Transitbahn bis zur Ankunftsbahn die Rede, ohne irgend welche Andeutung der Idee einer staatsseitig gehandhabten Disposition über leere Wagen. Zur eingehendern Verdeutlichung des in No. 37 Gewünschten, möge hier der Hinweis auf ein thatsächlich bestehendes Verhältniss Platz finden.

In der Praxis ist es unausführbar, den Westfälischen Kohlenzechen einzelne leere Wagen zum Abholen bestimmter Kohlenlieferungen regelmässig zuzuführen, weil die auf dem Hinwege belegenen Transitbahnen und auch die Ankunftsbahnen die Verpflichtung nicht anerkennen, für die richtige präcise Durchführung bestimmter leerer Wagen zur Adressstation und zu der bei dieser letztern belegenen Kohlenzeche einzustehen. Dabei wird angegeben, auf den Uebergangs-, Rangir- und Adressstationen sei man nicht in der Lage, derartige leere Wagen nach Vorschrift des Absenders, d. i. nach Maassgabe der Beklebungen und der den Wagen bei ihrer Ablassung beigegebenen Begleitscheine, für die im Voraus bestimmten Beförderungsziele einzurangiren. Dies erscheint als richtig; es steht in Zweifel, ob die Begleitscheine nicht in vielen Fällen beim Wechseln des Zugsbegleitungspersonals von den Wagen getrennt werden, und ausserdem würden auch die Transit- und Ankunftsbahnen, wollten sie den Vorschriften der Begleitscheine oder der Wagenbeklebungen nachkommen, ihre Bahnhofs-Gleisanlagen erweitern, ihr Stationspersonal auf einigen Punkten vermehren, ihren Zugbegleitungsdienst reformiren müssen. Diese Bahnen könnten bei einer solchen der Hebung des Verkehrs dienenden Leistung in die Lage kommen, in Folge der damit verbundenen Betriebskosten-Erhöhung vielleicht um ein Fünftel oder ein Zehntel Procent geringere Dividenden zu erlangen, als sie bei dem jetzigen unvollkommenen Verfahren (nämlich bei dem Verfügen über eingehende leere Wagen lediglich nach Maassgabe der Achsenzahl), alljährlich auszukehren im Stande sind. In Folge der hierin bedingten Unvollkommenheit der Wagenbeförderung wird es sogar den Eisenbahn-Directionen unmöglich, leere Kohlenwagen zum Abholen von Dienstkohlen in regelmässiger Weise bestimmten Zechen zuzufertigen, noch mehr aber als die Bahnverwaltungen werden durch diesen Uebelstand die Privatbezieher von Kohlen dem monopolistischen Gebahren der Heimathbahnen der Kohlenzechen untergeordnet. Eine Reihe von Jahren blieb dies Verhältniss ohne merkbare Nachtheile. Bei dem noch vor einigen Jahren obwaltenden Ueberfluss an Bergisch-Märkischen und Köln-Mindener Wagen und bei der anscheinend sehr entschiedenen Bevorzugung der grossen Privatbahnen durch die Königliche Regierung hatten die Kohlenzechen keine Veranlassung zur Erstrebung einer gesetzlichen Basis für ihre Ausrüstung mit eigenen Wagenparks behuf des Verfrachtens der Kohlen nach entfernten Consumtionsstellen; die Bahnen, an denen diese Consumtionsstellen liegen, empfanden es als eine Annehmlichkeit, zeitweise nur wenige Wagen ins Kohlenrevier entsenden zu müssen; die Wagenparks der Kohlenversandbahnen repräsentirten durch die Achsmeilenleistung, beziehungsweise sie ergaben durch die Achsmeilenmiethe bei den andauernden Befrachtungen für weite Touren eine hohe Revenue. Neuerdings reichen die Wagen der Westfälischen Kohlenversandbahnen nicht mehr aus, die in dem stets grösser werdenden Kohlen-Verbrauchs-Rayon belegenen Bahnen besitzen nicht hinreichend Wagen zur Contingentsgestellung behuf des Kohlen-Transports, würden sie indess später irgend wie in die Lage kommen, über das nach den Bahnmeilen sich berechnende Contingentsverhältniss hinaus leere Wagen ins Kohlenrevier entsenden zu können, so wäre die Zulassung dieser leeren Wagen lediglich Gnadensache der Kohlen-Heimath-Bahnen, ebenso wie die Zulassung von Privatwagen bis heute überall nur Gnadensache der Eisenbahnen ist. Bei dieser Sachlage erschien die Vermehrung der Wagenparks vor klar erkanntem Local-Bedürfniss, d. h. vor dem Eintreten einer peinlichen Bedrückung des consumirenden Publicums, von jeher als eine precäre Sache. Daher fehlen heute in der Gesammtheit der Bahnen die dem Bedarf entsprechenden Wagenmassen zum Kohlen-Transport, was für Händler und Gross-Industrie zeitweiligen Kohlenmangel und demzufolge eine allgemeine Erhöhung der Kohlenpreise zur Folge hat.

Für die Eisenbahnen ist es zweifelhaft, ob sie bei sehr starker Vermehrung ihrer Wagenparks darauf rechnen dürfen, eine längere Zeit in jedem Jahre durch Contingentsgestellung nach den Kohlenrevieren einen grossen Theil ihrer Wagen ausnutzen zu können; der Consum in ihren heimathlichen Rayon ist eine mit ziemlicher Sicherheit klar zu stellende Grösse, nicht aber ebenso die Frage, in wessen Wagen die erforderliche Zufuhr erfolgen wird. Dies ändert sich, sobald in Beachtung der in No. 37 sub B gestellten Forderung die Heimathbahnen der Kohlenzechen zum richtigen Zuführen der bei ihnen behuf Abholens von Kohlen zugehenden Wagen verpflichtet sein werden, obwohl auch nach Stipulirung einer solchen Verpflichtung das jetzige System der Contingentsgestellung von Wagen sich in vielen Fällen nach wie vor als den Eisenbahn-Betriebs-Interessen entsprechend erweisen wird. Noch befriedigender aber für die Wahrscheinlichkeit einer Erniedrigung der Kohlenpreise, also für die Interessen der Privaten und der producirenden Industrie, gestaltet sich diese Verkehrslage, wenn gegen das jetzige Befrachtungs-Monopol der Versandbahnen nicht allein den Bezugsbahnen, sondern auch Privat-Versendern die Möglichkeit einer vortheilhaften Benutzung eigener Eisenbahnwagen eröffnet wird, wenn es hinfort den geschäftlichen Interessen der Kohlenzechen und Hüttenwerke entsprechen wird, sich durch Beschaffung zahlreicher eigener Wagen mehr oder minder von den Leistungen der Wagenparks der Eisenbahnen zu emancipiren. Die Frage von der sichern rentabeln Benutzung der Privat-Kohlenzechen-Wagen und der Privat-Hüttenwagen geht mit den Absatz-Interessen der Kohlenzechen, mit den Interessen der kleinern Consumenten, und nicht minder mit der Frage von der Hebung der stets neue Transportgegenstände schaffenden Gewerbthätigkeit Hand in Hand; ihre Lösung kann uns eine Erniedrigung der Kohlenpreise bringen, sie ist überhaupt

C. die Frage von der Zulassung von Privatwagen und der Schaffung eines Eisenbahnrechtes für dieselben.

Es ist von der höchsten national-öconomischen Wichtigkeit, dass man noch andern Unternehmern als lediglich den Eisenbahnen die Berechtigung ertheile, Eisenbahnwagen in Deutschland coursiren zu lassen. Die Nothwendigkeit einer klaren einheitlichen Gestaltung der Tarife und der thunlichsten Concentrirung der Gütermassen zur Gewinnung grösstmöglichster Ausnutzung der Transportmittel (Minderung der todten Last) schliesst die freie Concurrenz der Privat-Unternehmer von der Mitbetheiligung am Frachtgeschäft aus, doch fällt diese Nothwendigkeit der Zurückweisung hinweg für die Gestellung von mit voller Ladung laufendem Privat-Eisenbahnfuhrwerk, sei es, dass die Ladung für Rech-

nung des Wageneigenthümers, sei es, dass sie für Rechnung Dritter befördert werde. Von dem Vorhalten solchen Fuhrwerks, gleichviel ob es im Eigenthum der Wagenbauanstalten stehe oder ob es andern Unternehmern angehöre, ist hier die Rede. Der erstere Modus würde einzelnen Wagenbauanstalten, welche industriellen Etablissements, Kohlenhändlern etc. etc. Wagen zur Disposition stellen, eine Chance zur Fortführung der producirenden Thätigkeit für solche Zeiten gewähren, in denen Aufträge von Eisenbahnverwaltungen nicht eingehen. Er würde geeignet sein, das wichtige Wagenbaugeschäft vor gefährlichen Schwankungen zu schützen, zumal bezüglich solcher Wagenbau-Werkstätten, welche nahe bei grossen Versandplätzen belegen sind und deren Wagen, sofern sie einen Theil ihres Herstellungs-Capitals in Form von Wagenmiethe bereits aufgebracht hätten, bei eintretender Nachfrage eventuell zu ermässigtem Preise zu verkaufen sein würden. Diese Modalität ist indess von untergeordneter Bedeutung bei Beurtheilung der uns heute bedrückenden Eisenbahnmängel, unter denen als sehr wesentlich die allgemeine Ausschliessung der Tausende und Hunderttausende von Arbeitern ernährenden und hoffentlich auch im Laufe der Entwickelung zu einer menschenwürdigen Existenz heranbildenden Gross-Industrie von der activen Betheiligung am Wagengestellungsgeschäft der Eisenbahnen hervortritt. Diese Ausschliessung lässt die Deutsche Gewerbthätigkeit in der peinlichsten Abhängigkeit von den Unvollkommenheiten des Eisenbahnwesens beharren und hält sie unter der steten Gefahr zeitweiliger Lähmung durch ungenügende Transportleistung der Eisenbahnen. Gegenwärtig giebt es zahlreiche (sogar ärarische) Kohlenbergwerke, welche schwer in ihrem Absatze geschädigt werden, weil die Bahnen, an denen sie liegen, ihnen nicht hinreichend Wagen stellen können; es giebt zahlreiche und grossartige Gas-Anstalten, Salzwerke, Hüttenwerke (ebenfalls zum Theil ärarisch), welche in ihrer Existenz gefährdet sind, weil das benöthigte Kohlenquantum ihnen durch die Bahnen in Folge Wagenmangels nicht zugeführt werden kann, ja Einsender dieses kennt ein grosses Eisenwerk, welches zur annähernden Sicherung seiner regelmässigen Bezüge bereits im Besitz einer erheblichen Anzahl eigener Wagen ist und welchem trotzdem die Bahn, bei deren Endpunkte dasselbe liegt, die Gestellung von Wagen zu Transporten über diesen Endpunkt hinaus verweigert, während die Empfangsbahnen dieser Transporte nur ausnahmsweise es ermöglichen können, Wagen behuf der Abfuhr zu entsenden. Derartige Uebelstände schmälern für den Transport der Rohstoffe die Segnungen unserer Verkehrs-Entwickelung auf das Empfindlichste. Der Druck, den diese Uebelstände ausüben, wird wesentlich gemindert, ihre periodische Wiederkehr wird wesentlich erschwert werden, wenn es gelingt, zu Gunsten der wichtigeren Verhältnisse der producirenden Industrie und namentlich zur Sicherstellung regelmässiger Erlangung der aus dem Erdboden selbst zu entnehmenden Roh-Producte als Erze, Kohlen, Steine etc. Bestimmungen zu treffen, welche einigermaassen die Gewinnung und den Versand dieser Grundstoffe menschlicher Thätigkeiten vor Störungen bewahren. Eine solche den gleichmässigen Fortbetrieb der Roh-Production und der höhern Gewerbthätigkeit fördernde Bestimmung würde die Schaffung eines Eisenbahnrechtes für Privatwagen sein, das den grossen industriellen Etablissements wie den Kohlenzechen es zu einem vortheilhaften Geschäfte macht, als Eigenthum oder leihweise je eine grössere oder geringere Anzahl eigener Eisenbahnwagen zu unterhalten, welche durch die Regelmässigkeit ihrer Course eine hohe Revenue des Wagen-Bau-Capitals erzielen, und zugleich den Gewerbtreibenden, deren Frachten sie führen, es erleichtern, den nachtheiligen Folgen des bei den Eisenbahnen zeitweise eintretenden Wagenmangels zu begegnen. Damit die betreffenden Unternehmer vor etwaiger Lahmlegung des zur Herstellung von Privatwagen verwandten Capitals durch etwaigen übeln Willen einzelner Bahnen oder durch Mängel im Eisenbahn-Transport gesichert seien, muss mittelst gesetzlicher Vorschrift festgestellt werden, wie es mit dem Transportiren derartiger zum Abholen von Ladung etc. leer entsandter Wagen von der Heimathbahn über Transitbahnen bis zur Ankunftsbahn zu halten sei, welche Stationsfristen gewährt werden können und wie das geschäftliche Verhältniss der Privatwagen zur Verwaltung ihrer Heimathbahn sich gestalten soll. Dass die Heimathbahn, die bei ihr domicilirten Privatwagen gegen Erstattung des rechnungsmässigen Selbstkostenpreises in Reparatur zu halten, dieselben in sicherheitspolizeilicher Beziehung gleich ihren eigenen Wagen zu controliren und im Abrechnungswesen gegen die übrigen Bahnen zu vertreten habe, erscheint durch die allgemeine Sachlage geboten; ebenso erscheint es als billig, dass ihr hierfür eine Vergütung nach gesetzlich fixirtem Satze werde. Stipulirt man für die Privatwagen eine Miethvergütung von $^3/_4$ Sgr. pro Wagen und Stunde, so kann die der Heimathbahn zu gewährende Vergütung für Geschäftsführung und für Hergabe des Platzes zum Aufstellen der Wagen zweckmässig in einem Antheile an dieser Miethe bestehen.

Es erübrigt noch die Rechtfertigung dieses Vorschlages einer reinen Zeitmiethe von $^3/_4$ Sgr. pro Stunde für jeden 200 Centner-Wagen, d. i. der Proposition einer Miethvergütung, welche bei dem ziemlich hoch gegriffenen Wagenwerthe von 1000 Thlrn. und bei steter Benutzung des Wagens dann einen Ertrag von 18—20% pro Jahr für Zinsen und Unterhaltungskosten repräsentiren würde, wenn nicht etwa die Miethzahlpflicht von dem Augenblicke an, in welchem auf der Heimathbahn der Wagen entladen sein müsste, so lange zu cessiren hätte, bis derselbe zu einer neuen Fahrt bereit gestellt wird. Auch beim Ausfall dieser Zeiten des Leerstehens bleibt an Revenue rund 15% jährlich oder 1—1½% monatlich, falls ein ganzes Jahr oder einen einzelnen Monat die Wagen regelmässig laufen, wobei zu beachten ist, dass industrielle Unternehmungen und Private sich voraussichtlich nur insoweit eigene Wagen anschaffen werden, als sie die Gewissheit regelmässiger Benutzung derselben haben. Die Revenue, die sich aus dem für Privatwagen bis auf Weiteres gesetzlich festzustellenden Zeitmiethfusse ergiebt, und durch welche der Besitz solcher Wagen sich als vortheilhaft für diejenigen erweisen soll, denen andauernd Gegenstände zu ihrer Befrachtung zu Gebote stehen, ist weit höher als die nach der jährlich geleisteten Achsmeilenzahl zu berechnende imaginaire Revenue der im Besitz der Eisenbahnverwaltungen befindlichen Wagen, denn bekanntlich sind die Bahnverwaltungen sehr häufig in der Lage, ihre Wagen nur mangelhaft ausnützen zu können, zumal wenn dieselben in der Heimath verblieben, daselbst kurze Fahrten mit halber Ladung machen oder wenn bei Verkehrs-Abnahme Wagen-Ueberfluss herrscht. Doch entspricht theoretisch die Zeitmiethe am richtigsten demjenigen, was der Wageneigenthümer zu Gunsten des Wagenmiethers wirklich leistet; sie würde bei allgemeiner Einführung das Ineinandergreifen der Fahrpläne und die präcise Fortschaffung der Züge, überhaupt die Ausnutzung der Wagen wesentlich befördern. Leider musste bisher die reine Zeitmiethe zurückgewiesen werden, weil sie der bestehenden Tarifbildung nicht entspricht, mit Ausnahme jedoch derjenigen des „Ein-Pfennig-Tarifs", welchem Tarife die auf den Privatwagen von Kohlengruben und industriellen Etablissements verfrachteten Gegenstände fast ausnahmslos unterfallen würden.

Die geschichtliche Entstehung des jetzigen Deutschen Güter-Tarifwesens stellt sich als ein von Bahn zu Bahn weitergehendes oder überspringendes Adoptiren bestehender Local-Tarifsätze dar, das mit einer allmäligen Ausgleichung hinderlicher Verschiedenheiten der jetzigen Tarif-Classificirungen sich verband und noch verbindet. Bei Schaffung der ersten Local-Tarife zur Zeit als noch keine Eisenbahnverbände bestanden, beachtete man nicht die in jener Zeit fast noch nicht vorhandenen Interessen, welche mit dem Uebergehen der Wagen von Bahn zu Bahn sich verknüpfen und besteuerte die zu transportirenden Güter einfach nach ihrem Werthe, ihrem Gewichte und der zu durchlaufenden Entfernung unter Eintheilung derselben in Fracht- und Eilgut, wozu später der Begriff des Fahrgutes hinzutrat. Das Princip der Frachterhebung lediglich nach Gewicht und Entfernung, welches noch heute mit Ausnahme des „Ein-Pfennig-Tarifs" das Vorwiegende ist, berücksichtigt nicht die Aufenthalte der zum Transport dienenden Wagen, welche per Kalendertag nach Abzug der Re-

paraturzeiten etc. $^1/_{300}$ der jährlichen Leistung eines Wagens repräsentiren. Auf jeden Tag (oder auf jede Stunde) entfällt imaginair ein verhältnissmässiger Antheil der jährlichen Capital-Verzinsung und Amortisations-, beziehungsweise der Unterhaltungskosten der Wagen. Hätte man bei Fortentwickelung der Tarife dieses Moment rechnungsmässig eingeschätzt und ähnlich, wie es factisch jetzt beim „Ein-Pfennig-Tarif" geschieht, die besondern Gebühren der Aufgabe- und Ablieferungsstationen in Berücksichtigung des täglichen Wagenleistungswerthes normirt, so wäre schon heute die höchst einfache Verrechnungsformen bietende reine Zeitmiethe nicht allein der richtigste, sondern auch der practischste Wagenmiethefuss, was sie jetzt gegenüber den irrationell gebildeten Güter-Tarifen allerdings nicht ist.

Eine Annahmegebühr von $^1/_2$ Sgr. pro Centner Colligut und eine Auslieferungsgebühr von gleicher Höhe an Stelle der jetzigen in geringerer Höhe bereits in viele Tarife eingerechneten Expeditionsgebühr würde entsprechend der Eigenthümlichkeit der Ausnützung bedeckter nicht oft ganz leer laufenden und nur selten zum Vollgewicht beladenen Wagen, wie der Verschiedenheit der Arbeitsbelästigungen und Wagenaufenthalte, welche durch Colligut, von denjenigen Arbeitsbelästigungen und Wagenaufenthalten, welche durch das in ganzen Wagenladungen laufende Fahrgut auf den Eisenbahnstationen erwachsen, das richtige Correctiv der bestehenden Tarifbildung sein. Die Einführung einer solchen Gebühr würde unbeschadet sonstiger Ermässigungen und unbeschadet der Vereinfachung der Tarife die Annahme der reinen Wagenzeitmiethe auch ausserhalb des „Ein-Pfennig-Tarifs" ermöglichen. Allerdings entstehen nicht allein auf den Cours-Endstationen, sondern auch auf Uebergangs- und Abzweigestationen Wagenaufenthalte, jedoch lassen sich diese letztern gegenüber den Wagenzeitmiethekosten, die sich mit ihnen verknüpfen, als in vortheilhafter Weise durch die Gewinnung der Transportgutmassen compensirt erachten, deren Zuführung die Bahnen rentabel macht.

Es möge erlaubt sein, hier auf die Eingangs der No. 42 gemachten Angaben zurück zu gehen, nach welchen, wenn von den $16^2/_3$ Sgr. Fracht-Revenue pro Meile und Doppelladung der Gegenstände des Ein-Pfennig-Tarifs je 3 Sgr. Achsmeilenmiethe für fremde Wagen in Absatz kommen, der Transitbahn nur $13^2/_3$ Sgr. als Netto-Fracht verbleiben. Die durchschnittliche Beförderungs-Geschwindigkeit der Lastzüge in den industriellen Gegenden, in denen voraussichtlich die Privatwagen zu coursiren hätten, ist bei richtigem Ineinandergreifen der Fahrpläne und unter Einrechnung der unvermeidlichen Aufenthalte etwas mehr als 30 Minuten pro Meile. Es wäre also bei dem vorstehend zu $^3/_4$ Sgr. angezeigten Stundenmiethsatze für Privatwagen auf jede Transportmeile etwa $4^1/_2$ bis 6 Pfge. oder wenn die entsprechende Gegentour des Wagens leer stattfindet in maximo 1 Sgr. zu rechnen. Demnach verbliebe ungünstigsten Falles der Transitbahn als Netto-Fracht $16^2/_3$ Sgr. — 1 Sgr. = $15^2/_3$ Sgr. pro Transportmeile, also 2 Sgr. mehr als beim jetzigen Achsmeilen-Wagenmiethefuss, während demungeachtet die Privatwagen sich durch die auf sie entfallende Wagenzeitmiethe als rentabel für ihre Eigenthümer erweisen würden.

Aus dieser Ermässigung der jetzigen Achsmeilen-Wagenmiethe ergiebt sich für die Mehrzahl der betheiligten Bahnen eine Ersparung an den Miethekosten der zwischen Kohlengruben und Hüttenwerken coursirenden Privatwagen, welcher durchschnittlich der Geldausgabe für einen Wagenzeitmiethetag mindestens gleich gerechnet werden darf. Bei Prüfung der allgemeinen Anwendbarkeit des Princips dürften nur einzelne ganz kleine Bahnen möglicher Weise Anlass finden einer etwaigen Ausdehnung der Anwendung der gegen den Ein-Pfennig-Tarif schon heute richtigen Wagenzeitmiethe abgeneigt zu sein, wenn nicht etwa durch die Berechnung des Gewinns, der ihnen am Transitlauf fremder Wagen über ihre Strecken und an der Zeitmiethe der eigenen Wagen, bei deren Auslauf nach fremden Stationen in der Nähe ihrer Grenzpunkte zufallen muss, sie günstig gestimmt werden für die Vertauschung der complicirten und nicht immer mit befriedigender Geschäftsklarheit sich verbindenden Mietheberechnung nach Achsmeilen gegen die einfache nach einheitlichem Fusse normirte Mietheberechnung nach Zeit.

Schliesslich möge hier noch ein Zweifel gegen die Eingangs der No. 42 d. Bl. gemachten Angaben bezüglich der geringen finanziellen Productivität von Beförderungen nach Maassgabe des „Ein-Pfennig-Tarifs" Platz finden.

Es ist richtig, hätte eine Bahn lediglich Gegenstände des „Ein-Pfennig-Tarifs" und keinerlei andere Transport-Objecte zu fahren, so könnte es leicht bedenklich mit ihrer Rentabilität stehen, zumal wenn sie ein relativ hohes Bau-Capital zu verzinsen oder schwierige Gebirgsstrecken im Betriebe zu halten hat. Werden aber einer bereits mit allen Betriebs-Einrichtungen versehenen und in sich rentabeln Bahn diese Massen-Transport-Gegenstände als Zuwachs zu dem bereits bestehenden Verkehre zugeführt, so repräsentirt jede dabei mit fremden Wagen gefahrene Achsmeile einen Zuwachs der Betriebs-Ausgaben von $2^1/_2$ Sgr., welchem, wenn ausnahmsweise 2 Achsmeilen auf eine Transportmeile entfallen, ein Netto-Gewinn von mindestens 10 Sgr., oder, wenn 4 Achsmeilen einer Transportmeile entsprechen, immer noch die Hälfte dieses Gewinnes gegenüber steht.

Dahingegen ist dem Geschäftsgewinne, welcher aus den Expeditionszuschlägen den Absende- und Ankunftsbahnen erwachsen mag, die bedeutende Capitalverwendung entgegen zu stellen, deren es zur Herstellung der Be- und Entladegleise für die grosse Zahl der zu den täglich wachsenden Massen-Transporten benöthigten Wagen bedarf. Der national-öconomisch höchst segensreich wirkende Verkehr mit Gegenständen des „Ein-Pfennig-Tarifs", welcher rückwirkend die Masse der den höhern Tarifsätzen unterliegenden Beförderungs-Objecte vermehren hilft, bedingt erfahrungsmässig für die Versand- und Empfangsbahnen ein häufig aufs Neue in Angriff zu nehmendes sehr kostspieliges Vergrössern der Bahnhofsanlagen.

Anfang November 1871.

OFFICIELLE ANZEIGEN.

(Officielle Anzeigen sind an die Redaction (nicht an die Expedition) der Zeitung zu richten.)

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn-Gesellschaft.

Eröffnung der Theilstrecke Poprád-Igló

(Fortsetzung der Linie Oderberg-Poprád.)

Die Strecke Poprád-Igló mit der Zwischenstation Kapsdorf wird **am 12. December 1871** dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Diese Stationen sind zur Aufnahme von Personen, Gepäck, Eil- und Frachtgüter eingerichtet.

Fahrpläne und Tarife sind bereits mittelst specieller Kundmachungen zur Kenntniss des P. T. Publikums gebracht worden.

Pest im December 1871. **Die General-Direction.**

Nachdruck wird nicht honorirt.

Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn-Gesellschaft.

Wir machen hierdurch bekannt, dass die Zinsen für das **Jahr 1871 mit vollen 5% für die Stamm-Prioritäts- und mit vollen 4% für die Stamm-Actien** gegen Einlieferung des an den Talon jeder Actie befindlichen Dividendenscheines No. 1 (pro 1871) **vom 15. December d. J. ab**

1) **von unserer Haupt-Kasse auf dem Görlitzer Bahnhofe** hierselbst,
2) **von der Direction der Disconto-Gesellschaft,** Behrenstrasse No. 43/44 hierselbst,
3) **von dem Bankgeschäft Jos. Jaques,** Mauerstrasse No. 36 hierselbst,

4) von der Preussischen Hypotheken-, Credit- und Bank-Anstalt „H. Henckel" Wilhelmstrasse No. 62 hierselbst,
5) von dem Halle'schen Bankverein von Kulisch Kaempf in Halle a/S.,
6) von dem Bankhause M. A. v. Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M.

gezahlt werden.

Berlin, am 2. December 1871.

Die Direction.

Werra-Eisenbahn.

Die am 2. Januar 1872 fälligen Zinscoupons der 5 procentigen Prioritäts-Anleihe werden von den in unseren früheren Bekanntmachungen genannten Cassestellen, Banken und Bankiers eingelöst.

Meiningen, den 4. December 1871.

Der Verwaltungsrath der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft.

Badische Staatseisenbahnen.

Wir bedürfen nachbezeichnete Schienen und Schienenbefestigungs-Materialien, auf deren ganze oder theilweise Lieferung wir zur Einreichung von Angeboten einladen:

33 500	Stück Eisenschienen im Gewichte von ca.	162 720	Ctr.
1 500	„ Puddelstahlschienen im Gewichte von ca.	7 280	„
2 200	„ Guss- oder Bessemerstahlschienen im Gewichte von ca.	9 115	„
39 000	„ Stahllaschen im Gewichte von ca.	3 730	„
91 000	„ Laschenschrauben im Gewichte von ca.	999	„
59 000	„ Unterlagsplatten im Gewichte von ca.	2 530	„
400 000	„ Schienenkloben im Gewichte von ca.	2 200	„

Die Angebote, in welchen der Preis per Zollcentner franco Banhof, Rhein- oder Neckarhafen in Mannheim oder auf irgend eine andere Güterstation der Grossh. Badischen Staatsbahn zu stellen ist, sind spätestens bis zum **27. December d. J. Morgens 9 Uhr** verschlossen und mit der Aufschrift: „Lieferung von Schienen und Schienenbefestigungs-Materialien" versehen an die unterzeichnete Stelle einzusenden.

Die nähern Lieferungs-Bedingungen können bei sämmtlichen Grossh. Eisenbahnämtern, sowie bei der Verwaltung der Grossh. Eisenbahnmagazine hier entgegen genommen werden.

Carlsruhe, den 29. November 1871.

Direction der Grossh. Bad. Verkehrs-Anstalten.
Zimmer.

Berlin-Görlitzer Eisenbahn.

Die Lieferung von 5 Millionen und 153 000 Kilogramm oder rund 141 Tausend laufende Meter gewalzter Eisenbahn-Schienen für die Neubauten der Berlin-Görlitzer Eisenbahn soll im Wege öffentlicher Submission vergeben werden.

Offerten sind versiegelt und portofrei mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von Eisenbahnschienen für die Berlin-Görlitzer Eisenbahn" spätestens bis zum Submissionstermine am **20. December d. Js. Vormittags 11 Uhr** in unserm Büreau, Wilhelmstrasse No. 62 hierselbst abzugeben.

Die Submissions-Bedingungen und die Zeichnung liegen daselbst zur Einsicht offen und sind auch von demselben gegen Ersatz der Copialien mit 10 Sgr. zu beziehen.

Berlin, am 30. November 1871. Die Direction.

Hanau-Offenbach-Frankfurter Eisenbahn.

Die Ausführung der Maurerarbeiten zur Herstellung der Mainbrücke bei Hanau, soll in dem auf

Freitag den 22. December c. Vormittags 11 Uhr

in meinem Büreau zu Sachsenhausen anberaumten Submissions-Termine vergeben werden.

Qualificirte Unternehmer wollen ihre Offerten versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:

„Offerte auf Herstellung der Mainbrücke"

vor dem gedachten Termine an den Unterzeichneten einreichen.

Zeichnungen und Bedingungen sind in meinem und in dem Büreau des Herrn Sections-Baumeister Zimmermann zu Hanau zur Einsicht ausgelegt, auch können Bedingungen gegen Erstattung der Copialien von mir bezogen werden. Zwei Tage vor Abgabe der Offerte muss die Submissions-Caution von 5 % der Summe der Offerte bei der Königlichen Haupt-Casse der Bebra-Hanauer Eisenbahn zu Cassel hinterlegt sein.

Sachsenhausen, den 5. December 1871.

Der Abtheilungs-Baumeister.
Lehwald.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Für die Heizung der Personenzüge der Bergisch-Märkischen Eisenbahn sind noch circa 500 Ctr. Presskohlen erforderlich, welche im Submissionswege vergeben werden sollen.

Die Kohle, in Stücken von 230 Mm. Länge und 80 × 65 Mm. Stärke, muss 20 Stunden brennen und so fest gepresst sein, dass die Stücke beim Anschlagen klingen.

Die Ablieferung hat zur Hälfte bis Mitte Januar, der Rest bis Mitte Februar 1872 zu erfolgen.

Offerten sind bis zum **20. d. Mts.** an den Unterzeichneten einzureichen.

Witten, den 9. December 1871.

Der Königliche Ober-Maschinenmeister.
Stambke.

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

Die mit 600 Thlr. dotirte Stelle eines Zeichners in den hiesigen Werkstätten ist vacant. Hierauf Reflectirende, welche bei einer tüchtigen theoretischen Ausbildung etwas practische Erfahrung besitzen und nicht über 30 Jahre alt sind, wollen sich unter Beifügung der Zeugnisse und wo möglich einer Probezeichnung bis zum **15. Januar 1872** an uns wenden.

Altona, den 7. December 1871. Die Direction.
H. Tellkampf.

Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter.

a) Ueberzählige.

Bayerische Ostbahnen. 1. December 1871.

S S. 1 Stab Flacheisen (29 Pfd.) lagert in Nürnberg.
8. 40. 2 leere Glaskisten (84 Pfd.) lagern in Nürnberg.
6 Tafeln Zinkblech (67 Pfd.) lagern in Nürnberg.
H 4. 1 Kiste, Kocheinrichtung (47 Pfd.) lagert in Nürnberg.
1 Tisch mit versperrter Schublade (43 Pfd.) lagert in Nürnberg.
J B 7. 1 Pack leere Säcke (40 Pfd.) lagert in Nürnberg.
M & C 4493. 1 Ballot Guttapercha (54 Pfd.) lagert in Nürnberg.
Blumsche Dampfmühle, Ofen. 1 Pack leere Säcke (57 Pfd.) lagert in Passau.
A S. 1 Pack Schleifsteine (141 Pfd) lagert in Passau.
S G. 1 Kette lagert in Passau.
3 Matten lagern in Passau.
Wien. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 139 Pfd.) lagert in Passau.
Pass 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 49 Pfd.) lagert in Passau.
G F. 1 Bund Stabeisen (130 Pfd.) lagert in Furth a. W.
1 Tischfuss lagert in Eger.
2 eiserne Dachfenster lagern in Eger. Schwarzenberg - Weiden bezettelt.
1 Brückenwaagschlüssel lagert in Eger.
Adele Reindl in München. 1 Ballot Bücher (15 Pfd.) lagert in Amberg. Kam mit Begleitschein von Landshut.
R 3. 1 Sack Hadern (31 Pfd.) von Fürth lagert in Röthenbach.
R H C 388. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 9 Pfd.) lagert in München.
B 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 60 Pfd.) lagert in München.
11 Säcke Säcke Mehl (22 Ctr.) lagern in München.
[Zeichen WS] - 8725. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 25 Pfd.) lagert in München. Leipzig-München bezettelt.
[Zeichen AL] 2825. 1 Ballen [Rolle] (Inhalt unbekannt, 30 Pfd.) lagert in München. Berlin-München bezettelt.

C.B. 672. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 15 Pfd.) lagert in München.
H S 81. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 235 Pfd.) lagert in München. Nürnberg-München bezettelt.

Nachweisung
der erledigten Differenzen aus den Meldungen früherer Monate über lagernde Güter und Gepäckstücke der **Berlin-Potsdam-Magdeburger** Stationen pro October 1871.

F H F 990. 1 Bürde Draht (1 Ctr. 13 Pfd.) lagerte in Berlin seit Juli. Nach Hagen zurückgesandt.
C L 567. 1 Kiste Leder (1 Ctr. 27 Pfd.) lagerte in Berlin seit August. Nach Dessau als dorthin gehörig gesandt.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.
October 1871.

Ohne Marke. 5 Theile eines Arbeitswagens (3 Ctr.) lagern in Berlin seit 12. October.
1 circa 5' lange Eisenstange aus Rundeisen (25 Pfd.) von K. O. Bahn lagert in Berlin seit 20. October.
J S. 1 leinene Privatdecke lagert in Berlin seit 24. October.
B. Lammerhirt in Mattierzoll Eugen & Otto. 3 Pack Säcke (2 Ctr. 15 Pfd.) lagern in Berlin seit 26. October.
Alexander in Beslau. 1 Pack Säcke (55 Pfd.) lagert in Berlin seit 26. October.
Manasse Werner in Posen. 3 Pack Säcke (1 Ctr. 98 Pfd.)
B C 177. 1 Korb Eisenwaaren (84 Pfd.)
L S 449. 1 Kiste Eisenwaaren (26 Pfd.)
W Berlin 574. 1 Korb Schraubstock (1 Ctr. 28 Pfd.)
MB 4057. 1 Ballen (3 Ctr. 53 Pfd.)
G E 4052. 1 Ballen (3 Ctr. 80 Pfd.)
} lagern in Berlin seit 29. October.
G H 4054, 6945, 6955. 3 leere Kisten von Stettin lagern in Berlin seit 29. October. Stettin-Celle.
R J 1436. 1 Kiste von Solingen fehlt in Berlin seit 28. October. Solingen-Bromberg.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn. October 1871.

1. Kisten und Koffer.

A Bertha Schmidt 1. 1 Kiste alte Kleider und Lumpen (39 Pfd.) lagert in Mainz, Eilg.-Exp. Mainz bezettelt.
A G 29. 1 Kiste Korbwaaren (147 Pfd.) lagert in Darmstadt. Elberfeld-Lichtenfels bezettelt.
B V 39. 1 Kiste Liebesgaben (106 Pf.) lagert in Mainz, Eilg.-Exp.
C D 1472. 1 gefüllte Kiste lagert in Frankfurt.
D W 703. 1 leere Kiste (14 Pfd.) lagert in Mainz, Güt.-Exp
E 1569. 1 leere Kiste (26 Pfd.) lagert in Mainz, Güt.-Exp.
E S 3354. 1 Kiste Kleider (40 Pfd.) lagert in Mainz, Eilg.-Exp. Mainz bezettelt.
E S 301. 1 Kiste Kurzwaaren lagert in Frankfurt.
F A 955/6. 2 leere Kisten (34 Pfd.) lagern in Bingen.
G C 12847. 1 gefüllte Kiste (66 Pfd.) lagert in Mainz, Güt.-Exp.
H 83. 1 leere Kiste (65 Pfd.) lagert in Mainz, Güt.-Exp.
H L 2. 1 Kiste Porzellan (34 Pfd.) lagert in Mainz, Eilg.-Exp.
H R G 45. 1 gefüllte Kiste (19 Pfd.) lagert in Mainz, Güt.-Exp.
H S 799. 1 Kiste Tapeten (25 Pfd.) lagert in Mainz, Eilg.-Exp.
H & S 537. 1 Kistchen Hutschachteldeckel (18 Pfd.) lagert in Mainz, Eilg.-Exp.
J H W 615. 1 Kiste leere Flaschen (74 Pfd.) lagert in Darmstadt
J K 2582. 1 Kiste Wichse (84 Pfd.) lagert in Mainz, Eilg.-Exp.
J M G 43542. 1 Kistchen Eau de Cologne (15 Pfd.) lagert in Mainz Eilgut-Exp.
J O. 1 Kiste (10 Pfd.) lagert in Mainz Eilg.-Exp. Zollblei Asch-Eger-Mainz.
J R 229/30. 2 gefüllte Kisten (64 Pfd.) lagern in Mainz Güter-Exp.
K B Kissingen. 1 Kiste Wasser (166 Pfd.) lagert in Aschaffenburg Bez. Eltville-Frankfurt.
K & C 3354. 1 Kiste Bilder (87 Pfd.) lagert in Aschaffenburg. Bez. Cöln-München.
K & R 91. 1 Kiste Verbandzeug (38 Pfd.) lagert in Mainz Eilgut-Exp. Bez. Deutzerfeld.
L B 3003. 1 gefüllte Kiste (59 Pfd.) lagert in Mainz Güter-Exp.
L L. 1 Kistchen Nudeln (37 Pfd.) lagert in Darmstadt.
P S 6109. 1 leere Kiste (60 Pfd.) lagert in Mainz Güter-Exp.
Q 4858. 1 Kiste, 5 Stück Kleiderstoffe (68 Pfd.) lagert in Mainz Eilgut-Exp.
S 1. 1 Kiste Hufnägel (56 Pfd.) lagert in Mainz Eilgut-Exp.
S & C 2480. 1 Kiste Lipueur (148 Pfd.) lagert in Mainz Eilgut-Exp. Bez. Dresden-Mainz.
T W. 9 leere Nudelkistchen (62 Pfd.) lagern in Bingen.
1504. 1 leere Kiste (35 Pfd.) lagert in Aschaffenburg.
618. 1 Kiste Wollenwaaren (155 Pfd.) lagert in Mainz Güt.-Exp.
A B 1. 1 gefüllter Koffer (46 Pfd.) lagert in Mainz Güter-Exp.
B L 242. / G M 4. } 1 Koffer alte Kleider (39 Pfd.) lagert in Mainz Eilgut-Exp.
C M. 1 Holzkoffer alte Kleider (39 Pfd.) lagert in Mainz Eilgut-Exp.
J A 20. 1 Koffer alte Kleider (42 Pfd.) lagert in Mainz Eilgut-Exp.
S 8. 1 Koffer alte Kleider (38 Pfd.) lagert in Mainz Eilgut-Exp.
Jsaac Bourgeois cadet. 1 Koffer Kleider (62 Pfd.) lagert in Aschaffenburg. Bez. Zürich-München.
Mr. Bonn & frères, Boulogne. 1 Kiste (71 Pfd.) lagert in Mainz Eilgut-Exp. Bez. Zollblei Cöln.

2. Ballen und Packete.

C F F 1905. 1 Ballen Düten (78 Pfd.) lagert in Mainz Güter-Exp.
L C 1296. 1 Ballen Kurzwaaren (103 Pfd.) lagert in Mainz Eilgut-Exp.
N 11/12. 2 Ballen Wollenwaaren (104 Pfd.) lagern in Frankfurt.
N G 266. 1 Ballen Baumwollenwaaren (26 Pfd.) lagert in Mainz Eilgut-Exp.
O B 529. 1 Ballen Tuch (45 Pfd.) lagert in Mainz Eilgut-Exp.
O R 780. 1 Ballen anscheinend Bücher in Leinen (84 Pfd.) lagert in Darmstadt.

3. Fässer, Tonnen und Kübel.

F 9257. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert in Bingen.
F H 370. 1 Fässchen mit Sack (15 Pfd.) lagert in Mainz Eilgut-Exp. Bez. Gerau-Mainz.
F R 3003. 1 leeres Fässchen lagert in Darmstadt.
G S 12. 1 leeres Fass (9 Pfd.) lagert in Bingen.
H 1. 1 leeres Fass (25 Pfd.) lagert in Alsheim.
H 2. 1 leeres Fass (13 Pfd.) lagert in Aschaffenburg.
H K I. 11. 2 leere Fässer (85 Pfd.) lagern in Mainz Eilgut-Exp.
H K 4146. 1 leeres Fass (14 Pfd.) lagert in Mainz Güter-Exp.
J G 79. 1 leeres Fass (22 Pfd.) lagert in Mainz Eilgut-Exp.
J S F. 1/4 Ohm Wein (64 Pfd.) lagert in Mainz Eilgut-Exp.
J W M 4008. 1 leeres Fässchen (22 Pfd.) lagert in Aschaffenburg.
K D 112. 1 leeres Fässchen (21 Pfd.) lagert in Mainz Eilgut-Exp. Bez. Bingen-Frankfurt.
L M 19. 1 leeres Bierfass (16 Pfd.) lagert in Mainz Güter-Exp.
M 1466. 1 Fass Stärke (162 Pfd.) lagert in Dieburg.
N 626. 1 leeres Fässchen (18 Pfd.) lagert in Mainz Eilgut-Exp. Bez. Ingelheim.
W 3335. 1 Fass Farbe (66 Pfd.) lagert in Aschaffenburg.
BC 3251. 1 leeres Fässchen (22 Pfd.) lagert in Mainz Eilgut-Exp.
Veit 93. 1 leeres Fässchen (39 Pfd.) lagert in Aschaffenburg.
G. Appel, Hanauer-Hof-Darmstadt. 1 leeres Fass (75 Pfd.) lagert in Mainz Güter-Exp.

4. Säcke.

A G. 1 Sack Säcke (58 Pfd.) lagert in Mainz Eilgut-Exp.
A G. Chr. Roger, Hernsheim. 1 Sack Zuggeschirr (142½ Pfd.) lagert in Gaualgesheim.
J H. 1 Sack Säcke (85 Pfd.) lagert in Mainz Eilgut-Exp.
P P 160. 1 Sack Kartoffeln (175 Pfd.) lagert in Oppenheim.
U K. 1 Sacke Gerste (102 Pfd.) lagert in Mainz Güter-Exp.
Chr. Kern 1. 1 Sack Säcke (83 Pfd.) lag. in Aschaffenburg. Bez. Würzburg.
Johann Blum, Dampfmühle. 1 Sack Bohnen (170 Pfd.) lagert in Darmstadt.

5. Körbe.

D L P 736. 1 gefüllter Korb (80 Pfd.) lagert in Mainz Güter-Exp.
J K 407. 1 leerer Weinkorb (10 Pfd.) lagert in Darmstadt. Bez. Leipzig-Darmstadt.
2230/1. 2 leere Körbe (31 Pfd.) lagern in Mainz Güter-Exp.

6. Diverse.

E 189. 2 Ofen-Cylinder (106 Pfd.) lagern in Bingen.
E O. 2 Colli Guss lagern in Darmstadt.
F S 4. 1 Bürde Stahl (60 Pfd.) lagert in Aschaffenburg. Bez. Gelnhausen-Bayreuth.
366. 1 Bündel Zwetschen (50 Pfd.) lagert in Mainz Eilgut-Exp.
L. 3 Colli Gusswaaren (6 Pfd.) lagern in Mainz Güter-Exp.
M. 1 Bund □Eisen (108 Pfd.) lagert in Aschaffenburg.
R. 1 Stück Gussrohr (40 Pfd.) lagert in Mainz Eilgut-Exp. Bez. Cöln.
S 136. 1 Pack Eisenwaaren (34 Pfd.) lagert in Mainz Eilgut-E. Plombirt.
Goebel. 1 Maschinentheil (17 Pfd.) lagert in Mainz Eilgut-Exp.
112. 2 Vorstellplatten / 124. 1 Heerdplatte } (29 Pfd.) lagern in Darmstadt.
154. 1 leeres Fass (47 Pfd.) lagert in Mombach.
5965. 1 leeres Fass (20 Pfd.) / 1 Holzkoffer alte Kleider (32 Pfd.) } lagern in Mainz Eilgut-Exp.
1 Fass Harz (237 Pfd.) lagert in Bingen.
1 Körbchen Kleider (10 Pfd.)
1 Füllofen mit Zubehör (130 Pfd.)
6 eiserne Scheiben (19 Pfd.)
1 Buttermaschine (40 Pfd.)
} lagern in Mainz Eilgut-Exp.
1 Feldtisch in Stroh verpackt lagert in Darmstadt.
1 Waschtischchen lagert in Darmstadt.
1 Rapier lagert in Darmstadt. Bez. Tübingen.
2 Gebund Spalierhölzer (70 Pfd.) lagern in Mainz Güter-Exp.
1 Pack Düten (33 Pfd.) lagert in Mainz Eilgut-Exp.
1 Cocosmatte lagert in Mainz Eilgut-Exp.

A. p. Kaiser Ferdinands- und Mähr.-Schles. Nordbahn.
Monat November 1871.

4 Stück Stränge von Krakau / 8 Stück Unterlagen } lagern in Wien seit 28. September.

D R 1. 1 Ballen Manufactur (23 Pfd).
D R 2. 1 Ballen Manufactur (57 Pfd.).
F Z 1357. 1 Kiste Manufactur (113 Pfd.).
} lagern in Wien. Für d. K.-L.-B.

Königl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Pro September und October 1871.

△ 1 Fass Sardellen (100 Pfd.) lagert in Berlin seit 4. October cr.
D D 123. 1 Kiste Farbstoff (131 Pfd.) lagert in Berlin seit 11. Oct. cr.
1 Dampfmaschinenrohr lagert in Frankfurt a. O. seit 11. October cr.
2 buchene Pfosten, à 16' lang, 4" stark (482 Pfd.) lagern in Greiffenberg seit 7. October cr.
E V 1682. 1 leere Kiste (19 Pfd) lagert in Lauban seit 27. Septbr. cr.

Verzeichniss

der aus dem Monat October 1871 auf Stationen der **Rheinischen Eisenbahn** überzählig lagernden Güter und Gepäckstücke.

Kisten und Koffer.

A R 403. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Düren.
A P 132. 1 gefüllte Kiste (50 Pfd.) lagert in Cöln G.
A A D 11057. 1 gefüllte Kiste (240 Pfd.) lagert in Cöln G.
A B 4. 1 gefüllte Kiste (15 Pfd.) lagert in Cöln G.
B 1015, 1019. 2 Kisten (Inhalt unbekannt) lagern in Heissen.
B 948. 1 gefüllte Kiste (45 Pfd.) lagert in Cöln G.
C E 4189. 1 gefüllte Kiste (96 Pfd.) lagert in Cöln E.
E E 6535. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Düren.
F V 2369. 1 Kiste Hohlglas (111 Pfd.) lagert in Gerolstein.
G B 4742. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Heissen.
G K 9811. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Heissen.
G U 2885. 1 gefüllte Kiste lagert in Cöln G.
G L 1935. 1 gefüllte Kiste lagert in Cöln G.
H G 363. 1 gefüllte Kiste (82 Pfd.) lagert in Cleve.
J P 7. 1 Holzkoffer (39 Pfd.) lagert in Bonn.
Marienburg J M C 807, 826. 2 Kisten Glaswaaren lagern in Cöln G.
K C 45. 1 gefüllte Kiste (60 Pfd.) lagert in Cöln G.
M M
1867 2451. 1 gefüllte Kiste (49 Pfd.) lagert in Neuss
B S
M 42. 1 gefüllte Kiste (40 Pfd.) lagert in Cleve.
P S Burtscheid 14. 1 gefüllte eiserne Kiste lagert in Aachen.
R S 885 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Düren.
S M 303. 1 gefüllte Kiste lagert in Cöln G.
T C 257/58. 2 gefüllte Kisten (95 Pfd.), lagern in Cleve.
T W C 127. 1 gefüllte Kiste (52 Pfd.) lagert in Cleve.
Sophie von Wenth, Münster. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 112 Pfd.) lagert in Cöln E.

Ballen und Packete.

B C 342. 1 Ballen Seide (167 Pfd.) lagert in Crefeld.
F W 2290. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Düren.
G K 7810. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Heissen.
G 73/75. 3 Ballen (Inhalt unbekannt, 217, 205, 295 Pfd.) lagern in Crefeld.
G W 73. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Cöln G.
G M 31. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Cöln G.
H 5461. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Stolberg.
H W 1524. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Düren.
J D L London 175. 1 Ballen Seidenwaaren (192 Pfd.) lagert in Cöln E.
J S 928. 1 Ballen (Inhalt unbek., 165 Pfd.) lagert in Wevelinghofen.
J B 371. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 35 Pfd.) lagert in Linz.
K S 1878. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Düren.
MH 444. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Cöln G.
V C 76. 1 Ballen Emballage (50 Pfd.) lagert in Cöln G.
W K 977. 1 Ballen (Inhalt unbekannt) lagert in Düren.
48. 1 Ballen Hopfen lagert in Cöln G.
(70.) 1/4, 6/9, 11/9, 3. 18 Ballen Lumpen lagern in Düren.
◇SH div. Nrn. 6 Ballen Wolle lagern in Cöln G.

Fässer, Tonnen und Kübel.

A 839. 1 gefülltes Fass lagert in Cöln G.
C N. 2 leere Fässer (138 Pfd.) lagern in Cleve.
C B. 1 leeres Fass (47 Pfd.) lagert in Düren.
F R E 44/45. 2 Fässer (Inhalt unbek., 1027, 420 Pfd.) lagern in Bonn.
F W 6296. $^1/_4$ Ohm Wein lagert in Neuss.
F v A 927. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 16 Pfd.) lagert in Cleve.
F M 209. 1 Fass Schmalz lagert in Düren.
H 335. 1 Fass Wein lagert in Heissen.
J S 861. 1 leeres Fass lagert in Cöln G.
J M 2828. 1 leeres $^1/_2$ Ankerfass (10 Pfd.) lagert in Trier.
K W 1/12.
K W 24/26.
L 18/30.
A M 200/204.
A M 206.
} 25 Fässer Petroleum lagern in Cöln Thürmchen.
L S 61. 1 gefülltes Fass (44 Pfd.) lagert in Oberwesel.
L K 2873. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 275 Pfd.) lagert in Cöln G.
M. 2 leere Fässer (116 Pfd.) lagern in Neuss.
M 8650. 1 leeres Fass (13 Pfd.) lagert in Aachen.
O M C 46. 1 leeres Fass (230 Pfd.) lagert in Bingerbrück.
N 92. 1 leeres Fass (32 Pfd.) lagert in Bingerbrück.
S S 7294. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 160 Pfd.) lagert in Cleve.
Th. Cie. 673. 1 Fass Bier lagert in Düren.
W K 257. 1 gefülltes Fass lagert in Cöln G.
NH 3695. 1 Fass Oel (357 Pfd.) lagert in Crefeld.
Kierdorf 108/9. 2 Fässer Wein lagern in Cöln G.
1 gefülltes Fass (670 Pfd.) lagert in Cöln G.
Adr. 42. 1 leeres Fass lagert in Heissen.

Diverse.

A M 4. 1 Schiebkarre (74 Pfd.) lagert in Neuss.
A E Paris 44. 1 kleines Tischchen (16 Pfd.) lagert in Godesberg. Bekl. Stettin-Aachen.
B C 59. 1 defecter Ofentheil (15 Pfd.) lagert in Bingerbrück.
B K 3. 2 Pack Sohlleder (195 Pfd.) lagern in Düren.
E 1. 1 Gebund Holzschuhe lagert in Cöln G.
G E 710. 1 Gebund Stahl lagert in Düren.
G S 261. 1 Stein (35 Pfd.) lagert in Crefeld.
L 4. 1 Pack Rosterstäbe lagert in Essen. Bekl, Uerdingen.
L 1828. 1 Rahmen lagert in Cöln G.
K. 8 Colli Eisentheile (17 Pfd.) lagern in Cöln E.
T W 3661/62. 2 gefüllte Korbflaschen lagern in Bingerbrück.
Dr. Pfohl. 1 Pultaufsatz lagert in Hochfeld.
25 Colli Messingblech lagern in Nippes.
20 Colli Maschinenlager lagern in Nippes.
G K 1459. 1 Korb (Inhalt unbekannt) lagert in Nippes.
1 Bufferscheibe lagert in Nippes.
1 Kopfwand lagert in Nippes.
1 Pack Eisenbändchen lagert in Nippes.
20 Stück Laschen (95 Pfd.) lagern in Urmitz.
22 Stück Unterlagsplatten (46 Pfd.) lagern in Düren.
1 Bürde Stahl lagert in Düren. Bekl. Hagen-Neuss.
1 Drehschwengel lagert in Stolberg.
1 Pack, 5 Hammerstiele (3 Pfd.) lagert in Cleve.
$2^1/_2$ Paar Holzschuhe lagern in Trier.
6 Colli Eisentheile lagern in Gerolstein.

Säcke.

◇ 1126. 1 Sack Linsen lagert in Ehrenbreitstein.
12. 1 Sack Salz lagert in Ehrenbreitstein.
Seligmann. 1 Sack Säcke (48 Pfd.) lagert in Bingerbrück.
Adr. 1 Sack Säcke lagert in Cöln G
1 Pack leere Säcke (48 Pfd.) lagert in Cleve. Bekl. Crefeld-Aldekerk.
1 Sack Kartoffeln (105 Pfd.) lagert in Cöln G.
1 Pack leere Säcke (90 Pfd.) lagert in Langerwehe. Bekl. Langerwehe.
4 Säcke Mehl (800 Pfd.) lagern in Oberwesel.
2 Pack leere Säcke (170 Pfd.) lagern in Uerdingen.

Körbe.

A R $2618^1/_2$. 1 Korb (Inhalt unbekannt) lagert in Düren.
C F E 1185. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 82 Pfd.) lagert in Bonn.
K 82. 1 gefüllter Korb (158 Pfd.) lagert in Cöln G.
P B 9655. 1 gefüllter Korb (56 Pfd.) lagert in Cöln G.
1 Korb Kleider (24 Pfd.) lagert in Cöln E.
1 Schliesskorb alte Kleider (107 Pfd.) lagert in Cöln E.
1 Schliesskorb (Inhalt unbekannt, 80 Pfd.) lagert in Cöln G.

Material.

1 Privat-Decke (35 Pfd.) lagert in Cöln E.

b) Fehlende.

Nachweisung

der erledigten Differenzen aus den Meldungen früherer Monate über fehlende Güter und Gepäckstücke der **Berlin-Potsdam-Magdeburger** Eisenbahn pro Monat October 1871.

S H 466. 1 Bürde Stahl-Draht (90 Pfd.) von Altena fehlte in Berlin seit Juni. Durch Ausgleich mit dem Absender erledigt.
R S 902. 1 Kiste Papier (1 Ctr. 27 Pfd.) von Mülheim H. fehlte in Berlin seit August. Durch nachträglichen Eingang von Leipzig auf der Anh. B. hier eingegangen.
D P 937. 1 Collo Tuch (1 Ctr. 20 Pfd.) von Aachen M. fehlte in Berlin seit August.
E M 8921. 1 Ballen Wollwaaren
L & C 1643. 1 Ballen Wollwaaren (26 Pfd.)
} von Aachen M. fehlten in Berlin seit August. Durch nachträglichen Eingang erledigt.
C H 410. 1 Ballen Wollwaaren (46 Pfd.) von Elberfeld fehlte in Berlin seit September. Durch nachträglichen Eingang erledigt.
1 Standbaum von Saarlouis fehlte in Berlin seit September. Durch nachträglichen Eingang erledigt.
B P M E 340, 296. 2 Pläne von Kaiserslautern fehlten in Berlin seit September. Durch nachträglichen Eingang erledigt.
B P M E 148, 142, 131. 3 Plombirleinen von Kaiserslautern fehlten in Berlin seit September. Durch nachträglichen Eingang erledigt.
L L H 3026. 1 Korb Farbwaaren (82 Pfd.) von Barmen fehlte in Berlin seit September. Durch nachträglichen Eingang erledigt.
B B 790. 1 Korb Eisenwaaren (52 Pfd.) von Mülheim H. fehlte in Potsdam seit Sept. Durch nachträglichen Eingang ab Cassel erl.
St B 49/50. 2 Kisten Zählbriefhalter (1 Ctr. 86 Pfd. u. 1 Ctr. 69 Pfd.)

von Elberfeld fehlten in Berlin seit September. Durch nachträglichen Eingang erledigt.
G K 1140. 1 Ballot Waare (60 Pfd.) von Elberfeld fehlte in Berlin seit September. Durch nachträglichen Eingang erledigt.
F B 55/57. 3 Kisten Chamillen (5 Ctr. 72 Pfd.) von Marburg fehlten in Berlin seit September. Durch nachträglichen Eingang ab Bremen erledigt.
S & Co. 928. 1 Fass Degras (5 Ctr. 41 Pfd.) von Worms fehlte in Berlin seit September. Durch nachträglichen Eingang per Anhaltischen Bahn erledigt.
K & L 406. 1 Ballen Wollwaaren (2 Ctr. 29 Pfd.) von Duisburg fehlte in Berlin [Eilgut]. Durch nachträglichen Eingang erledigt.
F A & St 8658. 1 Fass Wein (94 Pfd.) von Kaiserslautern fehlte in Berlin seit September. Durch nachträglichen Eingang erledigt.
B P M E 423. 1 Plombirleine von Crefeld fehlte in Berlin seit September. Durch nachträglichen Eingang erledigt.
W D 17. 1 Kiste Litographien (3 Ctr. 50 Pfd.) von Paris fehlte in Berlin seit September. Durch nachträglichen Eingang erledigt.

Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.
October 1871.

Wellmitz 3. 1 Plan von Dortmund B. M. fehlt in Berlin seit 4. Oct.
G H 1660. 1 Ballen Papier (1 Ctr. 93 Pfd.) von Mülheim-Heissen fehlt in Berlin sein 5. October.
G H 1662. 1 Kiste Papier (1 Ctr. 37 Pfd.) von Mülheim-Heissen fehlt in Berlin seit 5. October.
N P 341/56. 16 Bürden Sohlleder (3400 Pfd.) von Mülheim-Heissen fehlen in Berlin seit 10. October.
F N 1/12. 12 Bürden Sohlleder (28 Ctr. 33 Pfd.) von Mülheim-Heissen fehlen in Berlin seit 10. October.
E C 10. 1 Fass Butter (64 Pfd.) von Emden fehlt in Berlin seit 7. Oct.
A 3. 1 Ballen Engl. Leinen (60 Pfd.) vom Güterboden fehlt in Brandenburg seit 16. October. Mülh. H.-Stettin.
D & T 659. 1 Ballen Papier (1 Ctr. 25 Pfd.) von Mülheim-Heissen fehlt in Berlin seit 14. October.
E & E 974. 1 Ballen baumw. Garn (3 Ctr. 17 Pfd.) von Deutzerfeld fehlt in Berlin seit 13. October.
I H 3029. 1 Fass Wein (2 Ctr. 83 Pfd.) von Mülheim-Heissen fehlt in Berlin seit 18. October.
Tiedemann & Berendt XXIII. 1 Decke von Barmen fehlt in Berlin seit 18. October.
J P 4158. 1 Ballen baumw. Waaren (2 Ctr. 60 Pfd.) von M. Gladbach fehlt in Berlin. M. Gladbach-Posen.
[Zeichen] 938. 1 Collo halbwoll. Waaren (30 Pfd.) von Rheydt fehlt in in Berlin seit 18. October. Rheydt-Sommerfeld.
Fürstenberg 9. 1 Decke von Essen B. M. fehlt in Berlin seit 19. Oct.
P H 1672. 1 Koffer Kleider (61 Pfd.) von Frankfurt a/M. fehlt in Berlin seit 22 October.
170 Stück Schienenstuhlnägel von Hagen fehlen in Magdeburg seit 23. October. Hagen-Berlin.
J L B 1. 1 leeres Fass (25 Pfd.) von Heidelberg M. N. B. fehlt in Berlin seit 21. October.
JH 6173/4. 2 Kisten leere Flaschen (1 Ctr. 50 Pfd.) von Creuznach fehlen in Berlin seit 21. October.
2 Bund Schwarzblech (2 Ctr. 2 Pfd.) von Letmathe fehlen in Berlin seit 23. October.
C H 2473. 1 Kiste Leder (2 Ctr. 36 Pfd.) von Worms fehlt in Berlin seit 3. October.
A H S Co. 2372. 1 Kiste Lederschmiere (18 Pfd.) von Worms fehlt in Berlin seit 3. October.
WB 7181. 1 Ballen baumw. Waaren (1 Ctr. 30 Pfd.) von M. Gladbach fehlt in Berlin seit 22. October.
185 Stück Schienenstuhlnägel von Hagen fehlen in Magdeburg seit 22. October. Hagen-Berlin.
L W 1255. 1 Wagenfeder (29 Pfd.) von Saarbrücken fehlt in Berlin seit 19. October.
G H 6514, 6918, 6575. 3 leere Kisten von Stettin fehlen in Berlin seit 20. October. Stettin-Celle.
W & S 3549. 1 Ballen baumw. Waaren (32 Pfd.) bei der Verladung für Spandau fehlt in Berlin seit 25. October.
R J 1356. 1 Kiste Messingwaaren von Solingen fehlt in Berlin seit 28. October. Solingen-Bromberg.
B P M E 189. 1 Plombirleine von Neuss fehlt in Berlin seit 24. Oct.
B P M E 63. 1 Plombirleine von Lennep fehlt in Berlin seit 23. Oct.
P & C 1119. 1 Fass Cichorien (7 Ctr. 19 Pfd.) bei der Verladung nach Freiburg i/Schl. fehlt auf dem Empfangs-Güterboden seit 20. Sept.
J L M 19915. 1 Collo Wein (2 Ctr. 30 Pfd.) von Givet fehlt in Berlin seit 24. October.
[Zeichen] 62. 1 Kiste Käse (50 Pfd.)
61. 1 Kiste Käse (49½ Pfd.)
59/60. 2 Kisten Käse (99½ Pfd.)
58. 1 Kiste Käse (50 Pfd.)
} von Frankfurt a/M. fehlen in Berlin seit 28. October.

A. p. Kaiser Ferdinands- und Mähr.-Schles. Nordbahn.
Monat November 1871.

M S 4299. 1 Kiste Lauge (98 Pfd.) von Wien fehlt in Raigern seit 16. October.
LK 453. 1 Kiste Kurzwaaren (91 Pfd.) von Wien fehlt in Oderberg seit 3. September. Für Hamburg.
2 leere Fässer (200 u. 600 Pfd.) von Dzieditz fehlen in Lundenburg seit 29. August. Beide Fässer für Solaröl.
S B. 4 leere Butten (40 Pfd.) von Troppau fehlen in Bisenz seit 24. September.
S K M. 2 leere Butten (20 Pfd.) von Troppau fehlen in Hradisch seit 16. September.
E R. 4 leere Butten (60 Pfd.) von Troppau fehlen in Hradisch seit 25. September.
L W. 1 leeres Fass (9 Pfd.) von Wien fehlt in Hradisch seit 1. Octbr.
R S 1687. 1 Kiste Schuhwichse (100 Pfd.) von Brünn fehlt in Ostrau 4. October.
J U 1949. 1 Ballen Tuch (23 Pfd.) von Reichenberg fehlt in Olmütz seit 12. October.
1 Koffer Militär-Effecten (Rohleder mit gelben Nägeln) fehlt in Krakau.

Kgl. Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.
Pro September und October 1871.

M A C 4345. 1 Collo Papier (117 Pfd.) von Breslau fehlt in Berlin seit 12. September cr.
H W. 1 Pack Flachs (27 Pfd.) von Liegnitz fehlt in Berlin seit 12. October cr.
[Zeichen] 2379. 1 Kiste Cichorien (156 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Frankfurt seit 26. September cr.
F S. 1 Pack Decken (20 Pfd) von der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn fehlt in Guben seit 15. October cr.
[Zeichen] 7611. 1 Kiste Blauholz-Extract (130 Pfd.) von Rabishau fehlt in Sorau seit 11. October cr.
B D 510. 1 Ballot wollene Waaren (50 Pfd.) von Frankenberg fehlt in Hainau seit 17. October cr.
22 Sack Phosphorit (44 Pfd.) von Görlitz fehlen in Breslau seit 29. Juli cr.
R H 13. 1 Ballen (28 Pfd.) von Dresden fehlt in Breslau seit 27. August cr.
J D 348. 1 Fass eiserne Nägel (371 Pfd.) von Berlin fehlt in Breslau seit 2. September cr.
[Zeichen] 7835. 1 Collo Tuche (116 Pfd.) von Guben fehlt in Breslau seit 30. September cr.
S L 2249. 1 Collo baumwollene Waaren (10 Pfd) von Görlitz fehlt in Breslau seit 23. October cr.
LH 916. 1 Fass Wein (92 Pfd.) von Görlitz fehlt in Breslau seit 4. November cr.
B C 12628. 1 Kiste Kerzen (60 Pfd.) von Görlitz fehlt in Breslau seit 6. November cr.
A H 1/2. 2 Anker Sardellen (200 Pfd.) von Stettin fehlen in Hirschberg seit 14. October cr.

PRIVAT-ANZEIGEN.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 50.

Das Hauptblatt erscheint
jeden Freitag;
Montags u. Mittwochs je 1 Beilage.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Potsgebietes.

Commissionär:
Adolph Refelshöfer
in Leipzig,
an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Elfter Jahrgang.

1871.

Inserate
werden à $1^1/_2$ Ngr.
für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.

1900 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 8 Thlr. beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

Leipzig, den 15. December 1871. (Schluss der Nummer: 14. December, Vormittags 8 Uhr.)

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der General-Direction der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn wird die 7,7 Oesterr. Meilen lange Bahnstrecke **Priesen-Karlsbad** mit den Stationen

Priesen, Tuschmitz, Kaaden-Brunnersdorf, Klösterle, Pürstein, Hauenstein-Warta, Wickwitz, Schlackenwerth, Neudau und Karlsbad, sowie die 0,5 Oesterr. Meilen lange Flügelbahn **Tirschnitz-Franzensbad** mit den gleichnamigen Stationen **am 9. December d. J.** für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden.

Hierdurch sind die bisher getrennten Linien der Buschtêhrader Bahn, Prag-Wejhybka-Priesen-Komotau und Karlsbad-Eger-Franzensbad, mit einander verbunden und folgende durchgehende Linien hergestellt:

Prag-Wejhybka-Saaz-Priesen-Karlsbad-Eger, Bodenbach-Teplitz und Aussig-Teplitz-Dux-Komotau-Priesen-Karlsbad-Eger.

Die dem Vereine angehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

Berlin, den 8. December 1871.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

*Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Aufnahme des Verwaltungsrathes der Arad-Temesvarer Eisenbahn in den Verein.) Der Verwaltungsrath der Arad-Temesvarer Eisenbahn zu Pest hat seine Aufnahme in den Verein beantragt.

Die Bahn ist 7,154 Oesterr. Meilen lang und am 6. April d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. Nach dem mit der Theissbahn-Verwaltung geschlossenen Uebereinkommen vom 21. December 1870 hat deren Direction den Betrieb d. h. den Fahrdienst auf der Arad-Temesvarer Eisenbahn unter Oberleitung des Verwaltungsraths dieser Bahn auf 5 Jahre, vom Tage der Betriebs-Eröffnung an, übernommen.

Der Verwaltungsrath der Arad-Temesvarer Eisenbahn, welcher nach § 51 des Gesellschafts-Statuts aus 8 Mitgliedern besteht, ist die zur Leitung aller gesellschaftlichen Angelegenheiten eingesetzte Verwaltungsstelle.

Die für den Betriebsdienst erforderlichen Beamten werden vom Verwaltungsrathe der Arad-Temesvarer Eisenbahn angestellt. Die Gesellschaft dieser Bahn besitzt ihre eigenen Betriebsmittel.

Da die Arad-Temesvarer Eisenbahn innerhalb derjenigen Grenzen gelegen ist, welche § 2 des Vereins-Statuts vorschreibt, auch im Uebrigen die Verhältnisse dieser Bahn und ihrer Verwaltung der Art sind, dass dem Aufnahme-Antrage ein Bedenken nicht entgegen steht, so hat die geschäftsführende Direction demselben vorbehaltlich der nachträglichen Genehmigung der Generalversammlung entsprochen.

Berliner Briefe.

Berlin, 11. December 1871. (Störungen des Eisenbahnverkehrs durch Schneefall. Die Stockungen im Eisenbahnverkehre Central-Europa's und dessen Gründe. Die grossen Submissionen auf Transport-Material. Denkschrift. Verkehrsstörungen in Elsass-Lothringen. Verfügungen des Handelsministers den gegenwärtigen Wagenmangel und die Heizung der Eisenbahnwagen betreffend. Denkschrift des Handelsministers, betreffend die Herstellung einer telegraphischen Verbindung in den Eisenbahnzügen. Gesetzentwürfe, betreffend Memel-Tilsit, Bebra-Friedland, Harburg-Stade etc. Anträge des Ausschusses des Handelstags, betreffend Eisenbahnwesen. Bergisch-Märkische Eisenbahn. Münster-Enscheder E. Berliner Ringbahn.)

Der Winter hat sich in diesem Jahre ungewöhnlich früh mit voller Strenge angemeldet und hemmt bereits jetzt den Schiffahrtsverkehr zu einer Zeit, wo sonst noch kaum eine Eisscholle sichtbar zu werden pflegt. Durch den begleitenden starken Schneefall hat sie auch auf den Eisenbahnverkehr bereits störend eingewirkt,[1] welcher

[1] Die Schneewehen der letzten Tage haben in dem Betriebe der Eisenbahnen gewaltige Störungen hervorgerufen. So z. B. waren auf der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn am Sonnabend eidc Geleise zwischen

nach dem Krieg gegen Frankreich, der das Eisenbahn-Material wie das Personal gleichmässig angegriffen hat, an sich schon schwer alsbald wieder zu der frühern Pünctlichkeit in der Beförderung gelangen kann.

Die Klagen des Handelstands, der Fabrikanten und Bergwerksbesitzer über die Stockungen im Verkehr sind daher allgemein und zwar nicht nur in Deutschland, sondern ebenso in Oesterreich-Ungarn, Belgien, Frankreich etc. In Frankreich greift man die grossen Eisenbahngesellschaften, in Belgien wie in Preussen den Handelsminister dieserhalb an, indem man dieselben — abgesehen von der Oberaufsicht über die Privatbahnen — für die Verwaltung der Staatsbahnen verantwortlich macht. Man sollte doch bedenken, dass nach einem die Verkehrsverhältnisse so sehr erschütterndem Kriege im Herzen Europa's, wenn auch die Fahrpläne auf dem Papiere wieder vollkommen geordnet sind und in der alten Vollständigkeit vorliegen, die Nachwehen des Kriegs im Verkehrsleben nicht so rasch zu beseitigen sind. Man sollte vor allem bedenken, dass die Production, welche während des Kriegs in ganz Central-Europa so verhältnissmässig geringen Absatz hatte, um die Consumenten neu zu versorgen, jetzt womöglich doppelte Transportmassen mittelst der Eisenbahn befördert haben will, und dass diesem sich so rasch steigernden Verkehr die Vermehrung der Transportmittel unmöglich ebenso rasch folgen kann.— Dass in den vergangenen Monaten Seitens der Bahnverwaltung in der Vermehrung der Transportmittel alles Mögliche, sobald sich der vergrösserte Transportbedarf zeigte, geschehen ist, kann man aus den in dieser Zeitung veröffentlichten Submissions-Ausschreibungen, betreffend neues Betriebs-Material ersehen, wonach anzunehmen steht, dass während der Zeit von August bis Ende d. J. in Deutschland 159 Locomotiven, 168 Personen-, 2949 bedeckte und 2826 unbedeckte Güterwagen, in Oesterreich 27 Locomotiven, 140 Personen- und 1172 unbedeckte Güterwagen in Bestellung gegeben worden sind, zusammen also wenigstens 6955 Güterwagen, 308 Personenwagen und 186 Locomotiven. Dass solchen Bestellungen gegenüber die Eisenbahnwagen- und Locomotiv-Fabriken, welche doch auch noch die neu eröffneten Bahnlinien mit Material zu versorgen haben und nicht in der Lage sind, rasch den an sie gemachten Anforderungen des plötzlich in solchen Dimensionen auftauchenden Verkehrs zu genügen, muss jeder Sachverständige sich selbst sagen.

Nirgends wohl sind die Klagen über die Stockungen im Verkehr lauter als in dem grossen Rheinisch - Westfälischen Bergbau- und Hüttenrevier (in welchem selbst unter normalen Verhältnissen ein so ausgedehnter Transport von Massengütern stattfindet), da hier ebenso die Bergwerksbesitzer als die Menge der arbeitenden Classen von jeder Unterbrechung des Versandts der Rohmaterialien sehr bald in einer Weise betroffen werden, dass die Arbeit beschränkt oder ganz eingestellt werden muss. Zur Beseitigung dieses Nothstandes im Transportwesen der Rheinisch-Westfälischen Eisenbahnen hat der Verein zur Wahrung der gemeinsamen wirthschaftlichen Interessen in Rheinland und Westfalen eine Denkschrift dem Handelsminister überreicht, welche die Mittel dieses Nothstands erörtert. Die Gründe des Wagenmangels sind aber hier ganz dieselben wie in den übrigen Theilen des Reichs[2] und bei aller Anstrengung der betreffenden Bahnverwaltungen eben so wenig wie dort so rasch wie es zu wünschen wäre zu beseitigen. Ebenso steht es im Elsass, wo noch der Uebelstand hinzukommt, dass die Elsass-Lothringischen Eisenbahnen ohne Material und ohne Personal von der Deutschen Verwaltung übernommen werden mussten, so dass dort 4000 Eisenbahnbeamte erst angestellt und 300 Locomotiven und 9000 Wagen neu beschafft werden müssen. Nachdem der Reichstag den Etat der Reichs-Eisenbahnen festgestellt hat, werden jedoch in dem neuen Reichsland die Verkehrsverhältnisse in nicht ferner Zeit unter der umsichtigen Kaiserlichen Eisenbahn-Betriebs-Commission vollkommen ebenso (wenn nicht noch besser) organisirt dastehen, wie im übrigen Deutschland.[3]

Um den Transport-Calamitäten entgegenzutreten hat unser Herr Handelsminister an sämmtliche Eisenbahn-Verwaltungen eine Verfügung erlassen, welche sich in sehr ausführlicher Weise über den gegenwärtigen Wagenmangel und die damit verbundenen Nachtheile für den Verkehr verbreitet, und verschiedene Vorschriften enthält, wodurch eine Abhülfe erzielt werden soll. Eine weitere Vergrösserung des Wagenparks der einzelnen Bahnen, welche wie oben bemerkt gegenwärtig mit grossen Schwierigkeiten verbunden ist, wird vorerst nicht in Aussicht genommen; dagegen wird eine bessere Ausnützung und raschere Circulation der vorhandenen Waggons als unerlässlich bezeichnet und darauf hingewiesen, dass auf eine schnellere Entladung der Wagen (namentlich der Kohlen-Convoys) Seitens der Empfänger hauptsächlich geachtet werden müsse. Auch darauf soll von den Güter-Expeditionen gesehen werden, dass jeder Wagen thunlichst bis zu dem Maasse seiner Tragfähigkeit beladen und nach Ankunft auf der Bestimmungsstation alsbald zurückgesandt wird.

Auch mit einer andern das reisende Publicum interessirenden Einrichtung, hat sich neuerdings unser Handelsministerium wiederholt beschäftigt, nämlich mit der Herstellung einer telegraphischen Verbindung zwischen den Reisenden und dem Fahrpersonale in den Eisenbahnzügen, welche seit längerer Zeit Gegenstand besonderer Aufmerksamkeit und eingehender Erörterungen gewesen ist. Von einigen Seiten wurde die Nothwendigkeit einer solchen Einrichtung überhaupt in Abrede gestellt, von anderen wurden Zweifel darüber erhoben, ob die Einrichtung in solcher Einfachheit und Vollkommenheit herzustellen möglich sei, dass der beabsichtigte Zweck im gegebenen Fall auch mit Sicherheit erreicht werde. Durch die versuchsweise Ausführung solcher Einrichtungen, wozu die Verwaltungen der Preussischen Eisenbahnen vom Handelsminister veranlasst worden sind, ist ein befriedigendes Resultat bis jetzt nicht erzielt worden. Es ist daher für wünschenswerth zu erachten, dass auf diese Angelegenheit auch die Aufmerksamkeit weiterer Kreise hingelenkt und der Erfindungsgeist zu einer zweckmässigen Lösung der Aufgabe angeregt werde. Mit Bezug hierauf ist im Handelsministerium eine Denkschrift ausgearbeitet worden, welche eine Zusammenstellung der Resultate enthält, die sich bei den bisher auf den Preussischen Eisenbahnen angestellten Versuchen ergeben haben.

Der bleibende Ausschuss des Deutschen Handelstages hat an den Handelsminister mehrere die Eisenbahn-Verwaltung betreffende beachtenswerthe Anträge gerichtet, welche dahin gehen, dass 1) der Minister an die Königlichen Eisenbahn-Directionen und an die Eisenbahn-Commissariate ein Rundschreiben richten wolle, in welchem darauf aufmerksam gemacht wird, dass die §§ 424 ff. des Handelsgesetzbuches nur den Zweck haben, die Eisenbahnverwaltungen gegen böswillige Ansprüche zu schützen, und in welchem dieselben aufgefordert werden, die auf Billigkeit beruhenden Ersatzansprüche selbst dann zu erfüllen, wenn dieselben nach dem Buchstaben des Gesetzes abgelehnt werden können; dass 2) der Minister anordnen wolle, in die statistischen Nachrichten von den Eisenbahnverwaltungen und Eisenbahnen Nachweisungen darüber aufzunehmen, in wie vielen Fällen die Eisenbahn-Verwaltungen erst auf dem Wege des Klage und des Richterspruches zur Erfüllung ihrer Ersatzverbindlichkeiten angehalten werden konnten, und 3) dass der Minister veranlassen wolle, dass eine Centralstelle für Eisenbahnstatistik geschaffen werde, welche sich die weitere Ausbildung der Statistik des innern Handels und Verkehrs zur Aufgabe zu stellen hätte.

Dem Preussischen Abgeordnetenhause sind vom Handelsminister Graf Itzenblitz mehrere Gesetzentwürfe vorgelegt worden, betreffend 1. die Bahn Memel-Tilsit, welche inclusive einer Eisenbahnbrücke über den Memelstrom 5800000 Thlr. kostet, 2. die langersehnte Bahn von Bebra nach Friedland mit Zweigbahn nach Niederlohne bei Eschwege, welche 7600000 Thlr. kosten soll; 3. eine Bahn von Harburg nach Stade (3300000 Thlr.); 4. eine Bahn von Hainau nach Sommerfeld (Arnsdorf-Gassen) um den Weg von Berlin nach Breslau durch Abschneiden der grossen Ecke nach Kohlfurt hin abzukürzen; 5. eine Bahn von Eschhofen (Limburg a. d. Lahn — Camberg (900000 Thaler). Zur Vermehrung der Betriebsmittel auf den Staatsbahnen werden 4200000 Thlr. verlangt, zusammen 27 Millionen. Diese 27 Millionen sollen mit 2 Mill. aus den Beständen des Staatsactivcapitalien-Fonds und im Uebrigen durch consolidirte Anleihen beschafft werden, von denen 14 Millionen im Jahre 1872, 10 Millionen im Jahre 1873 zu realisiren sein werden.

Bei dem strengen Winter, welcher uns voraussichtlich bevorsteht, wird die Anordnung des Handelsministers doppelt erwünscht sein, dass in den nächsten Tagen auf allen Preussischen Staats- und Privatbahnen Versuche mit einer neuen besseren Methode zur Heizung der Eisenbahnwagen angestellt werden soll, und zwar mittelst einer chemisch zubereiteten comprimirten Kohle. Die Heizung soll sich auf alle drei Wagenclassen erstrecken. Die Verwaltung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn hat bereits in dieser Richtung eine Submission

---

Sorau und Hansdorf derart verweht, dass die Strecke viele Stunden gänzlich unfahrbar war, und zwischen Frankfurt und Finkenheerd war ein Güterzug mitten in der Fahrt eingeschneit und liegen geblieben und konnte nur unter den grössten Anstrengungen noch das andere Geleise für den Verkehr freigehalten werden. Durch die erwähnte Verschneiung bei Sorau hatten sich auf dem dortigen Bahnhofe drei Personen- und drei Güterzüge augesammelt, die erst nach 5 bis 6 Stunden langem Warten weiter befördert werden konnten.

[2] Einen Beleg hierzu bildet folgende Bekanntmachung der Kgl. Direction zu Elberfeld vom 7. December: Zur Beseitigung der Verkehrsstörung auf den Bergisch-Märkischen Bahnlinien, welche durch den eingetretenen Schneefall vergrössert ist, und zur Aufräumung der massenhaften unterwegs befindlichen Transporte, sistiren wir die Annahme von Gütern (sowohl Einzelgut als Wagenladungsgut) von folgenden Stationen: Elberfeld, Barmen, Barmen-Rittershausen, Ronsdorf, Lüttringhausen, Lennep, Remscheid, Schwelm, Milspe, Gevelsberg, Haspe, Hagen, Herdecke, Wetter, Witten für den Localverkehr und die Verbandsverkehre für Sonnabend den 9. December, Montag den 11. und Dienstag den 12. December. Ferner wird für dieselben Tage die Annahme der Güter zum Versand von allen Stationen des Bergisch-Märkischen Bahnnetzes nach den vorgenannten Stationen eingestellt. Der Kohlen- und Eilgüter-Verkehr ist von vorstehenden Sistirungsmaassregeln ausgeschlossen. Die Abfuhr der Güter auf den Bestimmungs-Stationen, namentlich der zur Zeit unterwegs befindlichen, findet uneingeschränkt statt.

Man vergl. auch den nachfolgenden Artikel über Wagenmangel auf der Köln-Mindener Eisenbahn.

[3] Vom 25. August d. J. an hat die Deutsche Verwaltung die Verantwortlichkeit für jede Beschädigung übernommen zu den nämlichen Bedingungen wie auf allen Deutschen Eisenbahuen.

ausgeschrieben.[4] Auch die Preussischen Privatbahnen scheinen diese Heizungsmethode adoptiren zu wollen.[5]

In der zu Elberfeld am 7. December stattgehabten ausserordentlichen General-Versammlung der Actionäre der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft, wurden die zum Beschluss vorgelegten Gegenstände: 1) der Bau und der Betrieb einer directen Eisenbahn von Bochum nach Essen und einer Verbindungsbahn zwischen Essen und Werden; 2) eine weitere Betheiligung der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft bis zur Höhe von 2 Mill. Thalern an dem Stammactien-Capital der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft; sowie 3) die Ermächtigung der Gesellschafts-Deputation und der Königl. Eisenbahn-Direction zur Beschaffung des für die bezeichneten Zwecke, sowie zur weiteren Beschaffung von Betriebsmitteln erforderlichen Capitals bis zum Gesammtbetrage von 6 Millionen Thalern einstimmig genehmigt, und die Gesellschaftsvorstände ermächtigt, das erforderliche Capital nach bestem Ermessen durch Ausgabe von Stammactien oder Prioritäts-Obligationen zu beschaffen.

Am 7. December 1871 fand zu Burgsteinfurt die erste constituirende Generalversammlung der Münster-Enscheder Eisenbahn statt. Es wurde in derselben constatirt, dass das Actiencapital vollständig gezeichnet und die erste zehnprocentige Einzahlung geleistet sei. Die Eisenbahnbaugesellschaft F. Plessner & Co. in Berlin, die bekanntlich den Bau übernommen hat, wird schon in der nächsten Zeit mit den Vorarbeiten zur Ausführung beginnen.

Zum Schluss[6] erlauben Sie mir auch unsere hiesigen Eisenbahnverhältnisse noch zu berühren, nämlich unsere Ringbahn, von welcher wir hoffen, dass solche der hier herrschenden Wohnungsnoth demnächst Abhülfe bringen soll.

Die Benutzung der neuen Berliner Verbindungsbahn zur Personenbeförderung war von Anfang an ins Auge gefasst. Es haben indess in erster Reihe Vorkehrungen getroffen werden müssen, um die Eröffnung für den Güterverkehr zu ermöglichen, damit die mit der alten Verbindungsbahn verbundenen Uebelstände so rasch als thunlich beseitigt wurden. Die Vorbereitungen sind inzwischen so weit gediehen, dass (wie bereits in meinem vorletzten Brief von mir mitgetheilt wurde) gehofft werden kann, den lokalen Personenverkehr zwischen den einzelnen Stationen der Verbindungsbahn mit dem 1. Januar k. J. zu eröffnen. Da zunächst und bis zur Ablieferung der in Bestellung gegebenen Personenwagen für den Localdienst nur ein verhältnissmässig kleiner Wagenpark zur Verfügung steht, so werden die Züge in erster Zeit freilich nur in beschränkter Zahl und vornehmlich nach dem Bedürfnisse derjenigen Arbeiterbevölkerung Berlins, welche entfernt von der Arbeitsstelle Wohnungen suchen muss, abgelassen werden können. Mit Vermehrung der Personenbahnhöfe an der Verbindungsbahn will man jedoch vorgehen, sobald sich herausgestellt hat, dass und an welchen Stellen ein Bedürfniss hierfür vorliegt. Die Vollendung der Ringbahn durch Ausbau der Strecke von Schöneberg über Charlottenburg nach Moabit ist in Aussicht genommen.

Gegenüber dem Verlangen der N. Preuss. Z., dass die Direction der Verbindungsbahn nöthigenfalls durch Druck auf die Privat-Eisenbahn-Verwaltungen die Annahme von Frachtstücken zur Beförderung nach den verschiedenen Verkehrsrichtungen auf jedem Berliner Bahnhofe ermögliche, macht der Reichs-Anzeiger auf die Hindernisse aufmerksam, welche bei der massenhaften Beförderung der Eisenbahn-Frachtgüter einer solchen Annahme der Frachtgüter zur Beförderung nach allen Verkehrsrichtungen auf jedem der verschiedenen Eisenbahn-Verwaltungen gehörigen hiesigen Bahnhöfe entgegenstehen. Derselbe sagt:

Das als wünschenswerth bezeichnete Ziel ist von den Verwaltungen der hier mündenden Eisenbahnen wiederholt zum Gegenstand eingehender Berathungen gemacht. Bei den Verhandlungen wurde als das zunächst zu befriedigende Bedürfniss die Einrichtung anerkannt, dass die in Berlin auf einer Bahn ankommenden Wagenladungsgüter nach einem anderen hiesigen Bahnhofe zur Entladung übergeführt werden können. So viel möglich, wird in dieser Beziehung schon jetzt den Wünschen des Publicums entgegengekommen, die tarifmässige Verpflichtung zur Uebernahme muss aber so lange ausgesetzt bleiben, bis die Umbauten, welche auf verschiedenen hiesigen Bahnhöfen im Gange sind, vollendet sein werden, da zur Zeit nicht überall der nöthige Raum vorhanden ist, um jederzeit die von den verschiedenen hier mündenden Eisenbahnen ankommenden grossen Wagenladungstransporte aufnehmen zu können. Bezüglich des Stückgutverkehrs würde von einer gleichen Einrichtung schwerlich ein ausgedehnter Gebrauch gemacht werden, da die für die Expedirung und den Transport über die Verbindungsbahn zu erhebenden Gebühren sich höher stellen würden, als dieselben gegenwärtig betragen, wo für die An- bezw. Abfuhr von einem der hiesigen Bahnhöfe nach Privatwohnungen und umgekehrt durch die Bahnspediteure in der Regel nur 9 Pf. pro Centner erhoben werden. Sollte sich im Laufe der Zeit ein wirkliches Bedürfniss zur weiteren Ausdehnung der zunächst in Aussicht genommenen Einrichtungen herausstellen und namentlich auch die uneingeschränkte Annahme der nach den verschiedensten Verkehrsrichtungen zu versendenden Frachtgüter auf jedem der hiesigen Bahnhöfe trotz der hiermit verbundenen höheren Frachtkosten vom Handelsstande als eine wesentliche Verkehrserleichterung erkannt werden, so ist wohl zu erwarten, dass die Eisenbahn-Verwaltungen bemüht sein werden, den Wünschen des Publicums soweit entgegenzukommen, als die Betriebseinrichtungen auf den Bahnhöfen und der Verbindungsbahn dies irgend gestatten.

Wagenmangel auf der Köln-Mindener Eisenbahn. Gegenüber den Klagen über den Wagenmangel auf der Köln-Mindener Eisenbahn bringt der „R.-A." einen längern Artikel, dem wir Folgendes entnehmen:

Der Wagenmangel auf der Köln-Mindener Eisenbahn ist insoweit Thatsache, als den Zechen zur Zeit nicht diejenige Zahl von Wagen überwiesen werden kann, welche zur Abfuhr ihrer Producte beansprucht wird. Was aber den Kohlenwagenpark der Bahn anlangt, so ist derselbe von 1143600 Ctr. Tragfähigkeit im Jahre 1867 auf circa 1556400 Ctr. im Jahre 1870 gestiegen, wird bis auf 1700000 Ctr. am Schlusse des Jahres 1871 und weiter bis auf 1900000 Ctr. im Jahre 1872 sich erhöhen, sofern die neu bestellten Wagen innerhalb der contractlich stipulirten Fristen zur Ablieferung gelangen. Dieser Vermehrung der Transportmittel steht die Thatsache gegenüber, dass der Umfang der Kohlentransporte auf der Köln-Mindener Eisenbahn von ca. 80600000 Ctr. im Jahre 1867 in stetiger Abnahme auf ca. 69300000 Ctr. im Jahre 1870 heruntergegangen war und erst im Jahre 1871, in welchem das Transportquantum bis zum 1. October ca. 55 Millionen Ctr. betragen hat, sich wieder zu heben scheint. Hatten sich hiernach die Transportmassen vermindert, so waren andererseits die Transportlängen, welche ein Centner durchschnittlich zurücklegte, von $8_{,136}$ Meilen pro 1867 auf $9_{,169}$ Meilen pro 1870, also um ca. 13 Proc. gewachsen, während die Transportmittel, deren Umlauf durch ausgedehntere Wegstrecken freilich verlangsamt wird, nach den vorstehenden Zahlenangaben der Tragfähigkeit in dem Zeitraum 1867—70 um 36 Proc. vermehrt worden sind.

Es bleibt dahingestellt, ob nicht mit den jetzt in der Ausführung begriffenen sehr bedeutenden Neubeschaffungen von Wagen (je 1000 Stück à 200 Ctr. pro 1871 und 72) unter Berücksichtigung einer gewissen Reserve, so weit wir die Bereithaltung einer solchen nach den in unserer Darlegung vom 19. Sept. als eine vorsorglich zu treffende Massnahme bezeichnet haben, wenigstens theilweise schon früher hätte vorgegangen werden sollen. Jedenfalls wird eine unbefangene und gerechte Beurtheilung der Bahnverwaltung nicht Platz greifen können ohne Beachtung einiger Momente, welche hinsichtlich der Halden-Vorräthe auf den Zechen im Bereiche der Köln-Mindener Bahn in Betracht kommen.

Die Haldenvorräthe, welche auf allen diesen 34 Zechen zusammen am 7. November c. 812100 Centner betrugen, entstammen zum Theil der vorjährigen Kriegsperiode, wo Entstehung und Anwachsen dieses Theils der Vorräthe dadurch herbeigeführt wurde, dass die zufolge der militärischen Anforderungen beschränkte Leistungsfähigkeit der Bahnen die Zechen nöthigte, Kohlen auf die Halde zu stürzen. Im laufenden Jahre wurden alsdann zuvörderst die älteren Theile dieser Vorräthe abgefahren, neue Förderung aber den Haldebetänden zugeschüttet, und zwar im Interesse der Gruben, die des älteren Materials in erster Reihe ledig sein wollten. Dazu kommt, dass ein enormer Vorrath von Kohlen, welcher auf 7000000 Ctr. geschätzt wird, in Ruhrort als Speculationsobject angehäuft ist, woraus der Bahnverwaltung die doppelte Aufgabe erwuchs, den Transport dieser Massen, welche für die dringensten Bedürfnisse der Industrie nicht bestimmt waren, zu bewerkstelligen und zugleich den erhöhten Anforderungen der Zechen zu genügen, welche aus Besorgniss, dass durch die Ruhrorter Vorräthe die Preise herabgedrückt werden möchten, nach Möglichkeit die Förderung steigern und schlennigste Abfuhr verlangen. Auch von diesem speciellen Concurrenzfalle abgesehen, hat auf die Anhäufung der Halden-Vorräthe wohl der Umstand mit eingewirkt, dass bei der Höhe der Kohlenpreise das an sich natürliche Bestreben der Zechen, die Rentabilität ihres Anlagecapitals zu erhöhen, dieselben bestimmt hat, ihre Förderung weiter auszudehnen, als es nach der immerhin wenigstens annähernd im Auge zu behaltenden Rücksicht auf die zur Abfuhr erforderlichen Eisenbahn-Transportmittel räthlich gewesen sein dürfte.

---

[4] Siehe S. 1054.

[5] Die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn hatte mit grossen Unkosten Einrichtungen getroffen, die Coupés in den Zügen zwischen Berlin und Magdeburg, sowie nach Köln mittelst gepresster Kohle zu heizen und zwar sollte die Heizung in allen vier Wagenclassen durchgeführt werden. Leider ist diese löbliche Absicht bis jetzt zum Schaden des reisenden Publicums vereitelt worden, weil der Fabrikant die übernommene Lieferung der Kohle unterlassen hat. Auch die Oesterr. Staatseisenbahn-Gesellschaft, auf deren Linien bisher nur die Erwärmung der I. und II. Classe mistelst Wärmflaschen stattfand, wie auf den meisten Deutschen Bahnen, lässt nun vorläufig bei zwei zwischen Wien und Pest verkehrenden Zügen die Heizung der Wagen I. und II. Classe mittelst präparirter Holzkohle und jene der III. Classe durch Luftheizung mittelst Mantelöfen herstellen.

[6] Zum Eisenbahnactienmarkt: Die Missstimmung der Börse, welche ich in meinem letzten Briefe zu melden hatte, hat sich weder im Laufe der vergangenen Woche noch auch heute verloren. Das Geschäft war matt und fehlte für Speculationspapiere, wie Lombarden und Franzosen, die Geschäftslust ganz. Dagegen bewahrten inländische Eisenbahn-Actien, wenn sie sich auch nicht ganz auf der letztgewonnenen Höhe erhalten konnten, eine grosse Festigkeit und am Sonnabend entwickelte sich namentlich: in Köln-Mindener, Hess. Ludwigsbahn, Berlin-Görlitzer, Magdeb.-Halberstädter ein lebhaftes Geschäft.

Thatsache ist, dass die Köln-Mindener Bahn alle irgend disponiblen offenen Wagen für den Kohlenverkehr verwendet und in der Zeit vom 18. bis 31. October 1871 den Zechen insgesammt 30612 Achsen à 100 Ctr. — gegen 29093 innerhalb des gleichen Zeitraums im Jahre 1869 — gestellt hat. (Das abnorme Kriegsjahr eignet sich nicht zum Vergleiche.)

Uelzen-Langwedeler Eisenbahn. Die freie Hansestadt Bremen, vertreten durch das „Hansestadt Bremische Commissariat für die Uelzen-Langwedeler Eisenbahn", baut laut Staats-Vertrag zwischen Preussen und der freien Hansestadt Bremen, wegen Herstellung der Eisenbahn von Uelzen nach Langwedel vom 17. Juli 1870 diese $12,_{976}$ (Deutsche Reichsmeilen) = $97,_{83}$ Kilom. lange Bahn.

Der Unterbau wird für 1 Geleise hergestellt; es wird jedoch das Terrain für 2 Gleise erworben.

Die Baukosten sind veranschlagt im Ganzen mit 2598000 Thlr. incl. Grunderwerb und mit 2473000 Thlr. für den reinen Bau. Daher pro Meile mit $200215,_{8}$ Thlr. resp. $190582,_{6}$ Thlr.

Der Bau ist am 1. Juli 1871 in Angriff genommen und wird voraussichtlich am 1. Januar 1873 fertig gestellt sein.

Das Terrain ist mit sehr geringer Ausnahme auf gütlichem Wege erworben worden zum Preise von durchschnittlich 78¾ Thlr. pro Morgen Hannov. Maass. Expropriation hat nur in 5 Fällen eintreten müssen.

Die Bahn hat als Fortsetzung der von der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft erbauten Linie Berlin-Stendal-Uelzen für den durchgehenden Verkehr insofern eine besondere Bedeutung, als sie das Schlussglied bildet für die kürzeste Verbindung von Berlin mit Bremen und weiter durch die Oldenburger Bahn mit den Holländischen Bahnen.

Die Wichtigkeit der Bahn ist so einleuchtend, dass es wohl kaum nöthig ist, auf die hierdurch geschaffene Verbindung Bremens mit den Ostprovinzen und mit Russland, speciell (über Königsberg und Eydtkuhnen) mit Petersburg noch besonders hinzuweisen.

Für den Local-Verkehr ist die Bahn von sehr geringer Bedeutung. Sie durchschneidet in ihrer ganzen Ausdehnung die Lüneburger Haide, deren Producte in Schaafen (Haidschnucken), Wolle derselben, Honig und einzelnen waldreichen Gegenden (bei Gr. Linteln, Soltau, Munster, Ebstorf) in Holz bestehen. Industrielle Etablissements fehlen — mit Ausnahme einiger kleinen Ziegeleien — fast ganz.

Die wichtigsten Stationsorte und deren Entfernungen ab Uelzen sind: Uelzen (Kreuzungspunct der Hannoverschen Staatsbahn mit der Berlin-Stendal-Uelzener Bahn einerseits und der Uelzen-Langwedeler Bahn andererseits), Alten-Ebstorf $1,_{51}$ Meilen, Soltau $5,_{41}$ Meil., Visselhövede $2,_{52}$ Meil., Langwedel (Anschluss an die Hannoversche Staatsbahn) $3,_{54}$ Meilen.

Besondere technische Schwierigkeiten im wahren Sinne des Wortes sind nicht zu überwinden. Dagegen sind an einzelnen Stellen nicht unbedeutende Erdmassen zu bewegen, z. B.: In der 1. Meile Einschnitt im Bobenwalde 500° lang, grösste Tiefe 27′, enthält circa 57000 Schachtruthen, wovon 17000 S° auf Entfernung von 1200 Ruthen, 10000 S° auf 100 Ruthen zu bewegen sind. In der 3. Meile; Einschnitt bei Brockhöfe 600° lang, grösste Tiefe 30′, enthält 54000 S°, wovon 50000 S° auf 630° zu transportiren sind. An der Grenze der 6. und 7. Meile bei Moide; Einschnitt 380° lang, grösste Tiefe 20′, enthält 17000 S°, wovon 13000 S° auf 300° Entfernung zu transportiren sind. In der 11. Meile; Einschnitt bei Bendingbostel Länge 600°, grösste Tiefe 14′, enthält 30000 S°, wovon circa 25000 S° auf 360° Entfernung zu transportiren sind. Diese grosse Erdmassen werden mittelst Locomotiven auf Interimsbahnen bewegt.

Bauleitender Techniker: Bau-Director Berg in Bremen, Mitglied des Hansestadt Bremischen Commissariates für die Uelzen-Langwedeler Eisenbahn. Vertreter desselben: Baumeister Schneider in Verden. Unternehmer: die Deutsche Union-Bank in Berlin. Technischer Vertreter derselben: Regierungs- und Baurath a. D. Jacdicke in Uelzen. Bremischer Seits sind 3 Bau-Abtheilungen gebildet, deren jeder ein Abtheilungsbaumeister vorsteht. Die erste Abtheilung beginnt bei Uelzen und erstreckt sich bis zur Mitte der 4. Meile; sie umfasst das Stadtgebiet Uelzen und die Aemter Oldenstadt und Medingen. Die zweite Abtheilung erstreckt sich bis zur Mitte der 9. Meile und umfasst die Aemter Soltau und Fallingbostel. Die dritte Abtheilung endlich nimmt den Rest bis Langwedel ein und umfasst die Aemter Rotenburg und Verden.

Crefeld-Kreis-Kempener Industrie-Eisenbahn. Die landespolizeiliche Revision derselben auf ihrer ganzen 6¼ Meilen langen Strecke und ihrer Anschlüsse an die Geleise der Rheinischen bez. Bergisch-Märkischen Eisenbahn bei Crefeld, Kempen und Grefrath hat zu Anfang des Monats November stattgefunden. Erbauer der Bahn sind die Herren Robert Schaper & Sons in Crefeld, welche die Arbeiten zur vollständigen Befriedigung der Gesellschaft ausgeführt haben. Bezüglich des Anschlusses der Bahn an den Viersener Bahnhof schweben noch gemeinschaftliche Verhandlungen mit der Rheinischen Eisenbahn. Die Crefelder Industriebahn durchschneidet, wie bekannt, den gewerbtüchtigsten Bezirk des Niederrheins; auf ihrer kurzen Ausdehnung befinden sich elf Stationen und Haltestellen. Seit dem November v. J. waren von der Bahn bereits 3¾ Meilen dem Betriebe übergeben, und obgleich bisher die Anschlüsse fehlten, hat doch schon der begrenzte Localverkehr auf den eröffneten Strecken binnen zwölf Monaten eine Bewegung von 304000 Personen und 2468000 Centnern Gütern nachgewiesen. Die Eröffnung der ganzen Bahn steht demnächst bevor.

⊙**Aus Bayern.** (Concession für die Landau-Zweibrücken und Pirmasenser Bahn. Bergzabern-Kaltenbach. Germersheim-Landau-Annweiler. Straubing-Sünching. Subordinationsänderung der Kgl. Verkehrsanstalten.)

München, den 10. December. Der Concessionsurkunde für die Landau-Pirmasens und Zweibrückener Bahn, d. d. Hohenschwangau, 18. November d. J., entnehmen wir das Folgende:

Der Actiengesellschaft der Pfälzischen Ludwigsbahn wird die Concession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Landau über Rodalben nach Zweibrücken, dann einer an diese Linie unmittelbar anschliessenden Zweigbahn von Biebermühle nach Pirmasens nach Maassgabe der Verordnung vom 20. Juni 1855, die Erbauung von Eisenbahnen betreffend, und vorbehaltlich der in Folge Kgl. Declaration vom 30. Januar 1871, den Deutschen Bündnissvertrag betreffend, allgemein für die Eisenbahnverwaltungen und Unternehmungen sich ergebenden Verpflichtungen und Beschränkungen ertheilt.

Die Haupt- und Zweigbahn sind, erstere im unmittelbaren Anschlusse einerseits an die bereits bestehende Bahnlinie bei Zweibrücken, andererseits an die Pfälzische Maximiliansbahn bei Landau, nach den von der Staatsregierung genehmigten Bauplänen und Kostenanschlägen als integrirende Bestandtheile der Pfälzischen Ludwigsbahn zu bauen und ohne Ausscheidung der älteren und neueren Bahnen nach den genehmigten Grundlagen für die Vereinigung der Pfälzischen Eisenbahngesellschaften vom 31. August 1869 zu betreiben.

Zur Beschaffung des für Haupt- und Zweigbahn mit dem Maximalbetrage von 10 Mill. fl. festgestellten Bau- und Einrichtungscapitals wird der Ludwigsbahngesellschaft gestattet, ein Prioritätsanlehen aufzunehmen und gewährleistet die Staatsregierung auf Grund des Gesetzes vom 29. April 1869 zur Sicherstellung der Verzinsung des aufgenommenen Prioritätenanlehens einen Ueberschuss der Betriebsrente bis zur Höhe des 4½ procentigen Zinses aus der Maximalsumme von 10 Mill. fl. in der Art, dass die Gewährleistung mit dem Tage der Betriebseröffnung der neuen Bahn beginnt und mit dem 31. December 1904 erlischt, dann mit dem Ablaufe der Garantiezeit das Recht des Staates auf einen Antheil an der jährlichen Betriebsrente die Grundlagen für die Vereinigung der Pfälzischen Bahnen massgebend sein sollen.

Die Ludwigsbahngesellschaft ist verpflichtet: 1) für alle von der Staatsregierung künftig als wünschenswerth erachteten Eisenbahnverbindungen den kostenfreien Anschluss an ihre Bahnen bei den von der Staatsregierung bestimmten Puncten und die Herstellung eines directen Verkehrs zu gestatten; 2) bei der künftigen Aufnahme ihres subalternen Personals gemäss der Verordnung vom 6. April 1869 auf Militärbewerber vorzugsweise Rücksicht zu nehmen.

Die neue Bahn von Landau nach Zweibrücken ist thunlichst bald in Bau zu nehmen und längstens binnen 3 Jahren vom Tage der Concessionsurkunde an gerechnet, zu vollenden und dem Betrieb zu übergeben, widrigenfalls die Staatsregierung befugt ist, auf Kosten und Gefahr der Gesellschaft den Ausbau zu vollenden oder sonst das Fehlende nachzutragen.

Der Bau der Zweigbahn Biebermühle-Pirmasens ist so rechtzeitig in Angriff zu nehmen und zu vollenden, dass dieselbe gleichzeitig mit Eröffnung der Strecke der Hauptbahn Zweibrücken-Rodalben dem Betriebe übergeben werden kann.

Die Baupläne für Anlage von Kunstbauten auf der Haupt- und Zweigbahnlinie sind im Einvernehmen mit der Militärverwaltung anzufertigen.

Die Verwaltung der Pfälzischen Bahnen hat sich zum Bau der Strecke von Bergzabern über Dahn nach Kaltenbach, welche einen approximativen Aufwand von 3 Mill. fl. erfordern würde, gegen eine 4½ procentige Zinsgarantie des Staates bereit erklärt. Dieselbe würde eine Länge von 6 Stunden erhalten und eine eigentliche Gebirgsbahn werden.

Die Strecke von Germersheim, bezw. Lingenfeld nach Landau wird im nächsten Sommer eröffnet werden. Wenn die Witterung einigermaassen günstig ist, kann auch schon im Spätherbst die Bahn von Landau nach Annweiler dem Betrieb übergeben werden.

Die Eröffnung der durch Concessionsurkunde vom 3. August 1869 zum Bau durch die Kgl. pr. Bayerische Ostbahngesellschaft genehmigten Verbindungslinie von Straubing direct nach Sünching soll im Herbste k. J. zuversichtlich erfolgen. Die Linie hat eine Länge von $2,_{42}$ Stunden und wird ein Baucapital von 790000 fl. benöthigen. Für die von Osten nach Westen (Passau-Regensburg) und umgekehrt coursirenden Züge soll bekanntlich die Kopfstation Geiselhöring beseitigt werden. Diese Bahn bezweckt auch eine Abkürzung insofern, als der Winkel, welchen die jetzige Bahnstrecke bei Geiselhöring macht, abgeschnitten und dadurch eine kürzere Verbindung hergestellt wird. Die Rohbauten werden bald vollendet sein.

Da das durch Verordnung vom 11. November 1848 gebildete Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten durch Kgl. Verordnung, d. d. Hohenschwangau, den 1. December d. J., vom 1. Januar k. J. an aufgelöst wird, so wird die oberste Aufsicht über

Eisenbahn-, Post- und Telegraphenwesen, die oberste Leitung der Staatsanstalten für den Verkehr (Posten, Eisenbahnen, Telegraphen, Dampfschifffahrt, Ludwigskanal), des Baues der Staatseisenbahnen, die oberste Aufsicht über die Privat-Eisenbahn- und Dampfschifffahrts-Unternehmungen dem Staatsministerium des Kgl. Hauses und des Aeussern unterstellt und ressortirt demnach vom genannten Tage an die Generaldirection der Kgl. Verkehrsanstalten mit ihren vier Abtheilungen zu vorgenanntem Staatsministerium.

Wiener Briefe.

♂ Wien, am 11. December. (Vom Eisenbahn-Actienmarkte. Rudolfsbahn. Reichenberg-Görlitzer Bahn. Kaiser Franz-Josefsbahn. Priesen-Karlsbad. Oestreich-Ungarns Durchfuhrhandel.

Die Speculation wiegte sich bereits in dem angenehmen Dusel eines anhaltenden Hausserummels und erfreute sich ansehnlicher Gewinne, als die Nachricht, die Berliner Börse lombardire nicht, wie ein Donner aus reiner Luft hineinkrachte und die Speculation aus der behaglichen Ruhe scheuchte. Obwohl die Nachricht aus Berlin nichts Befremdendes haben sollte, da die Seehandlung gegen Neujahr hin, wegen ihres Geldbedarfes immer mit dem Lombard einhält, so war doch diesmal die Wirkung fatal für manchen Speculanten. Bezüglich der Bahnactien waren jedoch die Chancen verschieden. Folgende wiesen eine Steigerung der Course nach u. zw.: Carl-Ludwigbahn fl. 1, Linz-Budweis 50 kr., Ferdinands-Nordbahn fl. 10, Graz-Köflach fl. 5, Siebenbürger fl. 2, Staatsbahn fl. 4, Südbahn fl. $1_{,20}$, Theissbahn $1_{,50}$ und Tramway fl. $4_{,25}$. Verloren haben dagegen: Alföld-Fiumaner 50 kr., Böhm. Westbahn fl. 1, Buschtêhrader Lit. B. fl. $5_{,50}$, Donau-Draubahn fl. $1_{,50}$, Dux-Bodenbacher fl. $5_{,50}$ Elisabethbahn 50 kr., Franz-Josefsbahn 25 kr., Fünfkirchen-Barcser fl. 1, Kaschau-Oderberger fl. 2, Lemberg-Czernowitzer fl. 4, Mährisch-Schles. Centralbahn fl. $1_{,50}$, Rudolfsbahn fl. 2, Ungar. Nordostbahn fl. $1_{,25}$ und Ungar. Ostbahn 25 kr.

Was die weiteren Vorgänge auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens anlangt, so stehen uns folgende Notizen zu Gebote:.

In der am 5. d. M. abgehaltenen ordentlichen General-Versammlung der Kronprinz Rudolfsbahn waren durch die anwesenden 94 Actionäre 27 565 Actien und 5513 Stimmen repräsentirt. Von der Verlesung des Berichts über den Bau und Betrieb der Bahn und über die Erwerbung der Concession für die Strecken Hieflau-Eisenerz und Villach-Tarvis wurde Abstand genommen, worauf der Präsident die ergänzende Mittheilung machte, dass die letztere Concession erst am 25. Novbr. d. J. ertheilt wurde, zu einer Zeit, wo der Rechenschaftsbericht schon abgeschlossen war. Sodann werden die Anträge des Verwaltungsrathes: a) den Bericht zur Kenntniss zu nehmen: b) die Erwerbung der Concession für die Linien Villach-Tarvis und Hieflau-Eisenerz zu genehmigen, endlich c) den Verwaltungsrath zu ermächtigen und zu beauftragen, hinsichtlich des Baues der Linie Hieflau-Eisenerz und bezüglich der Feststellung des Anlagecapitals für diese Strecke die erforderlichen Vereinbarungen zu treffen — ohne Debatte einstimmig angenommen. Auf Antrag des Aufsichtsrathes genehmigt die General-Versammlung ferner die Bilanz per 31. December 1870, und ertheilt dem Verwaltungsrath das Absolutorium.

Die Verwaltung der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn trifft nunmehr die Einleitungen zum Beginne des Baues von Reichenberg nach der Preussischen Grenze bei Görlitz. Bereits im letzten Sommer wurde ein Uebereinkommen mit der Berlin-Görlitzer Gesellschaft abgeschlossen, wonach die letztere sich verpflichtet, von Görlitz bis zur Grenze zu bauen. Die gemeinschaftliche Grenzstation wird in Seidenberg (Preuss.-Schlesien) angelegt. Hierdurch wird eine neue directe Linie mit Berlin hergestellt. Die Pardubitzer Bahn gewinnt dadurch einen zweiten Anschluss an das Preussische Eisenbahnnetz und wird im Verein mit der Oester. Nordwestbahn mit Erfolg in den Concurrenzverkehr zwischen Wien und Norddeutschland eintreten können. Die Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn beabsichtigt, keine neuen Actien für diesen Bau zu emittiren, sondern wird Silber-Prioritäts-Obligationen ausgeben, welche im Sinne des Gesetzes vom 19. Juli d. J. mit 5 Procent vom Staate garantirt sind.

Am 14. d. M. wird die Theilstrecke Cercan-Pisely-Prag der Kaiser Franz-Josefsbahn dem allgemeinen Verkehre übergeben, und hierdurch ein neuer directer Schienenweg zwischen Wien und Prag erschlossen werden, welcher um 8 Meilen kürzer ist, als die Route via Brünn. Nach der Fahrordnung* werden die gewöhnlichen Personenzüge die Strecke Wien-Prag in 12 Stunden zurücklegen. Durch die kürzere Route ermässigen sich auch die Fahr- und Frachtpreise. Die General-Direction hat gleichzeitig mit der neuen Fahrordnung Gütereilzüge zwischen Wien und Prag eingeführt, welche die ganze Strecke in 20 Stunden zurücklegen und bei welchen Zügen kein höherer Tarif in Anwendung gelangt.

Am 9. d. M. wurde (wie wir bereits officiell meldeten. Die Red.) die Theilstrecke Priesen-Karlsbad der Buschtêhrader Eisenbahn dem Verkehre übergeben und damit die directe Bahnverbindung zwischen Prag und Karlsbad geschaffen. Man wird nunmehr von Wien aus nach Kalsbad nicht mehr den weiten Weg über Passau und Eger machen müssen, sondern wird den kürzeren Weg über Prag wählen können. Diese Fahrt wird 16 Stunden 17 Minuten in Anspruch nehmen.

* Wir theilen dieselbe in Beilage 1 zu No. 50 mit. Die Red.

Somit wäre eine der längsten und bedeutendsten Bahnen Böhmens dem Verkehre übergeben. Der Staat wird es nicht zu bereuen haben, dass er sich an dem Unternehmen mit Actien, wenn auch in mässiger Summe, betheiligte, und auf diese vernünftige Weise die Bahn subventionirte, denn er hat Geld dadurch gewonnen. Aber noch weniger hat man zu bedauern, dass die Buschtêhrader Bahn es war, welche den Bau geführt, da hierdurch 14 Millionen erspart wurden. Die Bahn selbst, durch welche ein blühender Wohlstand erzielt wurde, durchzieht die reichsten Schwarz- und Braunkohlenlager Böhmens im Norden und Westen und reicht bis nach Deutschland. Bedenkt man nun, dass diese Bahn eine directe Verbindung mit Prag-Priesen-Karlsbad-Eger bietet, an die Kaiser Franz-Josefsbahn, Böhmische Westbahn, kurz an allen Bahnen dieser Strecke anschliesst, und demnächst eine neue Strecke Pilsen-Priesen ausgebaut haben wird, so ersieht man, welch ein grosses Verkehrsnetz hier geschaffen worden.

Je weiter das Oesterr.-Ungarische Eisenbahnnetz sich entwickelt, desto grösser wird auch der Werth der Transitogüter, welche ihren Weg durch Oesterreich-Ungarn nehmen. Die Richtung, die diese Verkehrsart einschlägt, ist leicht zu finden; sie nimmt ihren Weg von Westen nach Osten, der bei dem Mangel an Industrie auf die Erzeugnisse des industriösen Westen angewiesen ist. Die Routen, welche die Durchfuhrwaaren einschlagen, sind: von Süddeutschland durch Tirol nach Triest und Italien mit der Fortsetzung in die Levante, von Sachsen und Preussen im Eintritte und ebenfalls Triest und Italien im Austritte; von Sachsen und Bayern über Wien und Ungarn nach den Donaufürstenthümern und darüber hinaus, von Preussen durch Galizien ebendahin und umgekehrt. Der Werth der Durchfuhrwaaren hat in den folgenden Jahren betragen: im Jahre 1860 95 861 000 fl., im Jahre 1866 72 324 000 fl., im Jahre 1867 114 575 000 fl. im Jahre 1868 166 207 000 fl., im Jahre 1869 185 185 000 fl., im Jahre 1870 193 688 000 fl. Mit Ausnahme des Kriegsjahres 1866 ist derselbe alljährlich gestiegen und konnte ihm selbst der Deutsch-Französische Krieg im Jahre 1870 nicht viel anhaben.

Directe Verkehre und Tarifwesen.

Seit 10. December c. wird im Hamburg-Russischen Verbandverkehr der Wagenladungssatz der ermässigten Classe B für die Strecke Hamburg-Wirballen von $24_{,7}$ Sgr. auf $22_{,7}$ Sgr. und der Wagenladungssatz des Specialtarifs I. für Flachs etc. von $30_{,3}$ Sgr. auf $28_{,3}$ Sgr. ermässigt. Seit demselben Tage werden in dem genannten Verbandverkehr die Artikel „Baumwollengarn- und Twist-Abfälle“ zu den Tarifsätzen der ermässigten Classe B, „Chamottmörtel“ zur ermässigten Classe C und die Artikel: Alizarin und Alizarinwurzeln, Bleichererde, Bleichpulver, Benzin in Fässern, Bienenrass oder Drost, Bleikugeln, Blumenzwiebeln, Borsten, Colophonium, Coriander, Hausenblase, Kali, Kienruss, Kirschblätter, fabricirte, Kobalt, Kunstkorn (Seifenkorn), Natron, Nickel, Nickelspeise, Putzkalk, Ricinusöl, Rothstein, Waldwolle, Wermuth und Wermuthmehl, Zinknägel, Zinkkugeln, Zuckercouleur in Fässern, Zuckerschnur in festen Ballen, zu den Sätzen der ermässigten Classe A befördert.

Zwischen der Station Magdeburg einerseits und den Russischen Stationen St. Petersburg, Pskow, Ostrow, Dünaburg, Wilna, Kowno, Grodno, Bialystock, Riga, Polotzk und Witebsk andererseits findet vom 1. Januar 1872 ab eine directe Beförderung von Gütern statt. Exemplare des für diesen „Magdeburg-Russischen Eisenbahn-Verband“ geltenden Tarifs sind von den genannten Verbandstationen käuflich zu beziehen.

Für alle diejenigen Gütersendungen, welche nach den bezüglichen Verband-Reglements den Elbtraject zwischen Lauenburg und Hohnstorf passiren sollen, kommt die nachstehende Special-Bestimmung zu § 13 des Bundes-Betriebs-Reglements zur Anwendung:

„Für den Fall, dass der Traject zwischen Hohnstorf und Lauenburg durch Eisgang, Hochwasser etc. behindert ist, gilt in Ansehung der bereits auf dem Transporte befindlichen Güter als bedungen, dass die Eisenbahn berechtigt ist, die zur Weiterbeförderung via Hohnstorf bestimmten Güter über Lehrte-Stendal-Wittenberge oder über Harburg, bezw. Magdeburg-Wittenberge zu dirigiren, und fallen dem Empfänger resp. Versender des Gutes die dadurch veranlassten tarifmässigen Frachten geradeso zur Last, als wenn in den Frachtbriefen die Beförderung via Lehrte-Stendal-Wittenberge oder via Harburg, bezw. Magdeburg-Wittenberge vorgeschrieben wäre.“

Die Beförderung der während der Dauer der Betriebsstörung der Traject-Anstalt ausgelieferten, erst noch zu expedirenden Güter kann nur übernommen werden, wenn der Versender entweder eine anderweitige geeignete Route auf dem Frachtbriefe vorschreibt, oder sich durch einen Vermerk auf dem Frachtbriefe damit einverstanden erklärt, dass die Güter auf dem (nach dem Ermessen der Eisenbahn geeignetsten) freien Wege der Bestimmungsstation zu den für diese Route geltenden tarifmässigen Frachtsätzen zugeführt werden. Güter mit Frachtbriefen ohne diesen Vermerk, bezw. geeignete Routenvorschrift, müssen zurückgewiesen werden.

In Gemässheit des Bundes-Gesetzes vom 17. August 1868 ist ein Meilenzeiger nach der neuen Meile für die Berlin-Hamburger Eisenbahn aufgestellt worden, welcher vom 1. Januar 1872 ab ausschliesslich zur Anwendung kommen wird. Eine Aenderung der publicirten Tarifsätze ist hiermit nicht verbunden. Nur in denjenigen Fällen, wo nicht vorher ausgerechnete bestimmte Tarifsätze, sondern nur Einheitssätze pro Meile publicirt sind wie bei Extrazügen, wird vom 1. Januar 1872 ab die Tarifberechnung nach dem neuen Meilenzeiger erfolgen.

Am 1. December c. ist ein directer Tarif für Oberschlesische

Steinkohlen von den Stationen der Rechte-Oder-Ufer Eisenbahn nach den Stationen der Berlin-Stettiner Eisenbahn und zwar der Strecke Berlin bis incl. Chorin via Berlin in Kraft getreten. Druckexemplare werden bei den Güter-Expeditionen der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn in Berlin und Breslau unentgeldlich verabfolgt, so lange solche vorhanden sind.

Am 1. December c. hat die Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft einen Nachtrag I zum Anhange zur Sammlung der Special-Tarife für mineralische Kohle und Coaks in Wagenladungen in Kraft treten lassen, welcher die Frachtsätze von den Stationen Dux, Kosten, Teplitz und Rosenthal der Dux-Bodenbacherbahn nach Bodenbach enthält. Dieselben betragen per Zoll-Ctr. incl. Manipulat.-Gebühr von Dux nach Bodenbach 8,$_2$ kr., von Kosten nach Bodenbach 6,$_8$ kr., von Teplitz nach Bodenbach 6,$_3$ kr. und von Rosenthal nach Bodenbach 5,$_7$ kr. Oe. W. Diese Preise sind dem Agiozuschlage nicht unterworfen und wird die Gebühr stets mindestens für die volle Tragkraftsziffer der verwendeten Wagen berechnet, kleinere Quantitäten zahlen die Gebühr der I. Classe. Stellt sich die Gebühr für die Tragkraftsziffer des verwendeten Wagens nach obigen Sätzen billiger, so sind diese zu berechnen. Das Auf- und Abladen haben die Parteien auf eigene Kosten innerhalb der festgestellten Zeit zu besorgen.

Personalnachrichten.

Preussen. Der Maschinen-Ingenieur Werchan zu Frankfurt a. O. ist als Königlicher Eisenbahn-Maschinenmeister bei der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn angestellt worden. Der Königl. Eisenbahn-Baumeister Lehwald zu Sachsenhausen bei Frankfurt a/M. ist unter Belassung in seinem jetzigen Dienstverhältniss als Abtheilungs-Baumeister beim Bau der Hanau-Offenbach-Frankfurter Eisenbahn, zum Königlichen Eisenbahn-Bau-Inspector ernannt worden. An Stelle des Assessors Windthorst, welcher zu der Eisenbahnbau-Gesellschaft übergegangen ist, ist der Finanzrath Kuntzen aus Braunschweig in die gemeinsame Direction der Halle-Sorauer und Berlin-Görlitzer Eisenbahn als Decernent für das Güter- und Tarifwesen eingetreten.

Münster-Enscheder Eisenbahn. Zu Mitgliedern des Aufsichtsrathes wurden gewählt:

Sr. Durchlaucht der Fürst zu Bentheim, als Präses,
der Herr Landrath von Basse
„ „ Regierungsrath Dr. Schüssler } aus Burgsteinfurt,
„ „ Kreistagsdeputirte Blumenfeld
„ „ Baumeister Schultze aus Herford,
„ „ Generalagent de Vos aus Münster,
„ „ Fabrikbesitzer Ledeboer aus Enschede
und zum Specialdirector
der Herr Freiherr v. Schorlemmer-Aest.

Bayer. Staatsbahnen. Der Secretär der Generaldirection der Kgl. Verkehrsanstalten (Bauabtheilung) E. Rutz wurde zum Assessor und Fiscal daselbst befördert.

Bayer. Ostbahnen. Der Sectionsingenieur K. Hüttner in Cham wurde zum Betriebsingenieur in Furth a/W. befördert und die Sektionsingenieure J. Carré von Schwandorf nach Nürnberg und M. Siry von Furth nach Schwandorf versetzt.

Pfälzische Bahnen. Die bisherige Section Alsenz wurde aufgelöst und dem Ingenieur Otto Serini die neugebildete Section Pirmasens übertragen; eingetreten sind ferner als Ingenieure J. Mergenthaler von Annweiler Frdrch. Keyser von Albersweiler bei der Section Pirmasens.

Galizische Carl-Ludwig-Bahn. Der Verwaltungsrath hat den Posten des Betriebs-Directors in Lemberg dem bisherigen Betriebs-Director Anton Ursprung nunmehr definitiv übertragen. Ferner hat der Verwaltungsrath die bei der General-Direction in Wien neu creirten Stellen: des Central-Directors dem Secretär Louis de Lens, der beiden Central-Inspectoren den Inspectoren Maximilian Luschka und Gabriel Spitzer, des Central-Buchhalters dem Buchhalter Leopold Weiss, des Central-Chefs des commerciellen Bü- reaus dem Ober-Expeditor Daniel Lewicki und des Central-Cassiers dem Cassier Alois Bunzel verliehen.

Stellen-Vacanz. Bei der Altona-Kieler Eisenbahn ist die Stelle eines Zeichners mit 600 Thlrn. Gehalt zu besetzen. Siehe Bekantmachung Seite 1054.

Ausland.

— *r* — Italien. (Römische Bahnen.) Am 21. September l. J. fand zu Florenz die Generalversammlung der Actionäre der Römischen Bahnen statt. Dem hiebei erstatteten Geschäftsberichte entnehmen wir folgende Notizen:

In Folge der Abtretung der Linien Florenz-Pistoja-Pisa und Pisa-Massa an die Regierung, und der Linien Ravenna-Castel-Bolognese und Ancona-Bologna an die Südbahn umfasst das gegenwärtige Netz der Römischen Bahnen 1.617 Kilometer.

An diesem Netze sind noch herzustellen 130 Kilom.; die Länge der im Betriebe stehenden Linien betrug in Jahre 1870 wie im Vorjahre 1487 Kilom.*

Die Verkehrs - Erträgnisse beliefen sich im Jahre 1870 auf 18 372 738,$_{08}$ Frcs., die entsprechenden Ausgaben auf 11 680 444,$_{42}$ Frcs. Der Netto-Ertrag des Betriebes war im Jahre 1870 6 692 294,$_{56}$ Frcs. um 538 394,$_{03}$ Frcs. mehr als im Vorjahre.

Nach Kilometer berechnet beliefen sich die Einnahmen, abzüglich der nicht aus dem Verkehre kommenden Einnahmen, auf 12 281,$_{33}$ Frcs., die Ausgaben auf 7 807,$_{78}$ Frcs. per Kilom. Der Netto-Ertrag war 1870 per Kilom. 4473,$_{45}$ Frcs.

Dem vorangeführten Netto-Ertrage von 6 692 294,$_{56}$ Frcs. müssen die aus den übrigen der Gesellschaft zur Verfügung stehenden Einnahmsquellen fliessenden Summen zugezählt werden, nämlich die nicht aus dem Verkehre selbst fliessenden Einnahmen mit 261 111,$_{50}$, sodann die kilometrische Subvention der Italienischen Regierung mit 15 489 250 Frcs., die fixe Subvention der Päbstlichen Regierung mit 2 500 000 Frcs., die Annuität der Südbahnen für die Abtretung der Linie Bologna-Ancona u. Ravenna-Castelbolognese mit 3 557 758,$_{64}$ Frcs., Zinsen und Disconto 552 848,$_{30}$ Frcs., sohin im Ganzen 40 733 707,$_{42}$ Francs.

Die Lasten der Gesellschaft beliefen sich, ohne die gewöhnlichen Betriebskosten auf 11 680 444,$_{42}$ Frcs. Dazu kommen noch an ausserordentlichen Kosten 1 265 211,$_{62}$ Frcs. Verzinsung und Amortisirung von Aktien und Obligationen mit 24 391 244,$_{21}$ Frcs., somit in Summa 37 336 900,$_{24}$ Frcs.

Der sich sonach ergebende Einnahmsüberschuss von 3 396 807,$_{18}$ Frcs. musste der Convention von 1868 gemäss für ausserordentliche Arbeiten und neue Herstellungen verwendet werden.

* Die im Betriebe stehenden Linien erscheinen in den statistischen Nachweisen mit 1496 Kilom.; es wird nämlich in diesen Nachweisen die Strecke Falconara-Ancona mit einbezogen, deren Benutzung die Südbahngesellschaft den Römischen Bahnen zu gestatten verbunden ist.

Miscellen.

— *r* — Internationale Versicherung gegen Eisenbahnunfälle. In Belgien will man eine Gesellschaft zur Versicherung von Personen gegen Eisenbahnunfälle gründen, welche ihre Wirksamkeit über alle Länder der Erde ausdehnen soll. Die Versicherungsgebühr soll 3 Centimes für jede Fahrkarte I. Classe, 2 Centimes für eine Karte II. Classe und 1 Centimes für jede Karte III. Classe und für jeden Frachtbrief betragen. Diese Gebühren sollen von den Eisenbahnkassen eingehoben und an die Gesellschaft abgeliefert werden, welche auch ein Capital von 3 Millionen Franken aufzubringen gedenkt. Die Gesellschaft soll im Falle des Todes eines Reisenden den Hinterbliebenen eine Pension oder einmalige Abfertigung, bei vorkommenden Verwundungen, welche die Arbeitsunfähigkeit nach sich ziehen, eine lebenslängliche Rente oder summarische Entschädigung gewähren und überdiess sollen den Beamten jener Bahnen, auf welchen im Laufe eines Jahres wenige oder gar keine Unglücksfälle vorkommen, Prämien ertheilt werden. (Austria.)

Eisenbahn-Anzeiger No. 11. December. Im Cours-Bureau des Kaiserlich Deutschen General-Postamts bearbeitet, enthält die bis heute eingetretenen Aenderungen in den Fahrplänen der Eisenbahnen in Deutschland und der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie, Preis 7⅓ Sgr. (Verlag der Königl. Geh. Ober-Hofbuchdruckerei (R. v. Decker), ist soeben ausgegeben. — Das Coursbuch erscheint im Januar 1872.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.)

18. December *Hessische Ludwigs-Eisenbahn zu Mainz.
19. „ *Taunus-Eisenbahn-Gesellschaft zu Mainz.
20. „ *Märkisch-Posener Eisenbahn zu Guben.
20. „ *Aussig-Teplitzer Eisenb.-Ges. zu Teplitz. Siehe S. 967.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
18. Dec.	zu Osnabrück	Venlo-Hambg. E.	2560′ Perroneinfassungsquader	—
18. „	zu Regensburg	Bayer. Staatsb.	1 Million Backsteine	—
18. „	zu Berlin	Berlin-Hamburger E.	Locomotiven- etc. Verkauf	—
18. „	zu Stargard	Stargard-Posener E.	Metallabgänge-Verkauf	—
19. „	zu Cassel	Hess. Nordb.	Perron- etc. Telegraphen	1048
19. „	zu Köln	Köln-Mindener E.	Locomotiven	1015
19. „	zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Wagen, Räder etc.	1041
19. „	zu Darmstadt	Main-Neckarb.	Materialien- etc. Verkauf	1048
19. „	zu Witten	Berg.-Märk. E.	Locomotiven-Verkauf	1041
19. „	zu Wiesbaden	Nassauische E.	Schwellen und Schienen	1045
20. „	zu Mainz	Hess. Ludwigsb.	Verkauf von Materialien	—
20. „	zu Köln	Köln-Mind. E.	Verkauf von Materialien	—
20. „	zu Strassburg	Reichsbahnen	Verpachtung der Restauration	Metz
20. „	zu Nürnberg	Bayer. Staatsb.	9600 Schwellen und Hölzer	—
20. „	zu Saarbrücken	Saarbrücker E.	Materialien-Verkauf	1041
20. „	zu Berlin	Berlin-Görlitzer E.	Schienen	1047
20. „	zu Witten	Berg.-Märk. E.	Presskohlen	1045
20. „	zu Bromberg	Preuss. Ostbahn	Schienen	1023
21. „	zu Bromberg	dieselbe	Kleineisenzeug	1047
21. „	zu Bromberg	dieselbe	Eiserne Dachconstruction	—
22. „	zu Sachsenhausen	Hanau-Offenbach-Frankfurter E.	Mainbrücke	1041
23. „	zu München	Bayer. Staatsb.	6275 Telegraphenstangen	—
23. „	zu Münster	Westfälische E.	Eisenbahnwagen	1048
27. „	zu Carlsruhe	Badische Staatsb.	Schienen etc.	1054
27. „	zu Breslau	Oberschlesische E.	19 500 eichene Schwellen	—
28. „	zu Erfurt	Thüringische E.	Material pro 1872	1045
28.. „	zu Breslau	Oberschlesische E.	Eisengusswaaren	—
28. „	zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Locomotiven	1065
9. Jan. 72	zu Wien	Kais. Elisabethb.	Lastwagen	1045

Briefkasten.

Herrn Dr. C. in Pest: Die handelspolitische Bedeutung der Linie Villach-Franzensfeste ist bereits in unserer No. 45 besprochen. Glossen zu dem Eisenbahnvertrag würden erwünscht sein, sobald dessen Zustandekommen gesichert.

Gebrüder Trier in Darmstadt: Die Postverwaltung hat sich während des laufenden Quartals nicht, wie wir zuversichtlich gehofft hatten, zur mehrmaligen Beförderung unserer Zeitung in der Woche verstehen wollen, obgleich derselben Seitens unseres Commissionärs Ersatz der Mehrkosten der Spedition zugesagt worden war. Da wir an dem 3maligen Erscheinen der Zeitung festhalten müssen, so werden bis zum neuen Jahr denjenigen Abonnenten, welche unsere Zeitung durch die Post beziehen, die nach dem Hauptblatt (am Montag und Mittwoch) erscheinenden Beiblätter erst mit der nächsten Nummer zugestellt. Wir bedauern diesen Missstand, können jedoch denselben vor dem neuen Jahre nicht ändern, wo die Post sich nicht länger einer 3maligen Beförderung der Zeitung entziehen kann, und bitten die betreff. Abonnenten zu bedenken, dass wenn die Zeitung nur einmal wöchentlich erschiene, die in den fragl. Beiblättern enthaltenen Nachrichten ihnen auch erst mit dem nächsten Hauptblatt zugehen würden.

Officielle und Privat-Anzeigen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. Jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 50. Beiblatt 1. Leipzig, am 18. December 1871.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Statistische Zusammenstellung der von mehreren Verwaltungen Deutscher Eisenbahnen gemachten Mittheilungen über

Achsbrüche,

welche im Laufe des Jahres 1870 auf diesen Bahnen erfolgt sind.

Rubrik 1 und 2. Name der Bahn und der Bahnstrecke. Zahl der Achsbrüche.

	Achsbrüche bei			Zusammen
	Locomotiven	Tender	Wagen	
1. Bergisch-Märkische E.	.	.	10	10
2. Berlin-Anhaltische E.	1	.	.	1
3. Berlin-Stettiner E.	.	.	1	1
4. Herzogl. Braunschweigische E.	.	.	3	3
5. Frankfurt-Hanauer E.	2	.	1	3
6. Hannoversche Staats-E.	2	3	.	5
7. Köln-Mindener E.	.	.	1	1
8. Königl. Sächsische Staats-E.	.	1	7	8
9. Magdeburg-Halberstädter	.	1	2	3
10. Chemnitz-Würschnitzer E.	.	.	1	1
11. Main-Neckar-E.	.	1	1	2
12. Niederschles.-Märkische E.	1	.	.	1
13. Preuss. Ostbahn	.	.	3	3
14. Oberschlesische E.	.	2	.	2
15. Rheinische Eisenbahn	.	1	1	2
16. Königl. Württemb. Staats-E.	1	.	2	3
17. Oesterr. Staats-E.-Gesellschaft	1	6	41	48
18. Böhmische Westbahn	1	.	1	2
19. Galiz. Carl-Ludwig-Bahn	.	.	2	2
20. Kaiser Ferdinands-Nordbahn	.	3	4	7
21. Oesterr. Südbahn-Gesellschaft	2	9	9	20
22. Theiss-E.	.	3	1	4
Sa. der stattgehabten Achsbrüche	11	30	91	132

Gegen das Vorjahr, in welchem die Zahl der Achsbrüche 163 betrug, zeigt sich somit die sehr erfreuliche Abnahme von 31 Achsbrüchen = 19,3%, ein Resultat, das mit Rücksicht auf die, während der Hälfte des Jahres ganz aussergewöhnliche Inanspruchnahme der Fahrzeuge auf den Deutschen Eisenbahnen in Folge des Deutsch-Französischen Krieges, und mit Rücksicht auf die grosse Vermehrung der Fahrzeuge auf den Oesterreichischen Eisenbahnen als ein sehr günstiges bezeichnet werden muss; und muss gleich hierbei der sehr erfreulichen Thatsache Erwähnung gethan werden, dass kein Menschenleben durch die Achsbrüche Schaden litt, und überhaupt nur 3 Brüche umfangreiche Schäden an Fahrzeugen und an der Bahn herbeiführten.

Rubrik 3. Datum, an welchem der Bruch geschehen oder bemerkt wurde.

Die stattgehabten Achsbrüche vertheilen sich bezüglich der Monate, in welchem der Bruch geschehen ist, oder bemerkt wurde, in folgender Weise.

In den Monaten	Locomotiven	Tender	Wagen	Zusammen	
Januar	1	3	9	13	39
Februar	2	2	10	14	
März	3	2	7	12	
April	.	1	9	10	57
Mai	.	3	5	8	
Juni	.	2	6	8	
Juli	1	1	4	6	
August	.	6	5	11	
September	.	3	11	14	
October	2	3	6	11	36
November	1	2	10	13	
December	1	2	9	12	
Zusammen	11	30	91	132	

Es sind somit in den kalten Monaten, d. i. Januar bis März und October bis December 75, in den wärmeren Monaten nur 57 Achsen zum Bruch gekommen, und kann man die erstere viel höhere Zahl nur dem Einfluss der Kälte auf das Achsmaterial und den Bahnkörper zuschreiben.

Rubrik 4, 5 u. 6. Datum, an welchem die Achse in Benutzung genommen wurde. Zurückgelegte Meilen.

Aus der Zusammenstellung der in diesen und in den vorhergehenden Rubriken enthaltenen Angaben ergiebt sich die Benutzungsdauer, sowie die durchschnittlich zurückgelegte Meilenzahl der gebrochenen Achsen.

Name der Bahn	Locomotive				Tender				Wagen				Bemerkung.
	Zahl der Achsbrüche	Mittlere Laufdauer J. M. T.	Durchschnittlich zurückgelegte Meilen-Zahl	Meilen seit der letzten Revision	Zahl der Achsbrüche	Mittlere Laufdauer J. M. T.	Durchschnittlich zurückgelegte Meilenzahl	Meilen seit der letzten Revision	Zahl der Achsbrüche	Mittlere Laufdauer J. M. T.	Durchschnittlich zurückgelegte Meilenzahl	Meilen seit der letzten Revision	
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.
Bergisch-Märkische E.	.	.	.	.	.	.	.	.	10	9. 10. 10.	12826,9	1261,0	
Berlin-Anhaltische E.	1	24. 0. 20.	ca. 69000	500,0	.	.	.	.	.	.	.	.	
Berlin-Stettiner E.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	15. 1. 1.	47810,0	3356,0	
Herzogl. Braunschw. E.	.	.	.	.	.	.	.	.	3	10. 2. 29.	35279,0	1614,0	
Frankfurt-Hanauer E.	2	8. 10. 7.	16711,0	1616,0	.	.	.	.	1	22. 3. 4.	?	?	Rub. 12 u. 13 fehlen die Angaben.
Hannoversche Staats-E.	2	15. 0. 21.	48576,8	3718,8	3	11. 5. 19.	31252,0	2024,8	.	.	.	.	
Köln-Mindener E.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	9. 10. 22.	19025,1	3940,6	
Sächs. Staats-E.	.	.	.	.	1	6. 0. 0.	25600,0	880,0	7	13. 8. 23.	29572,0	1085,0	
Magdeburg-Halberst. E.	.	.	.	.	1	14. 10. 20.	26605,7	4136,2	2	3. 7. 20.	3756,7	1526,4	
Chemnitz-Würschn. E.	.	.	.	.	.	.	.	.	1	14. 2. 5.	30000,0	1200,0	
Main-Neckar E.	.	.	.	.	1	24. 4. 17.	49478,0	1500,0	1	23. 9. 13.	31173,0	185,0	
Niederschles.-Märk. E.	1	?	?	18,0	.	.	.	.	.	.	.	.	Rubr. 3 u. 4 fehlen die Angaben.
Preussische Ostbahn	.	.	.	.	.	.	.	.	3	15. 5. 27.	53707,5	1608,0	Rubr. 12 u. 13. Von 1 Achse fehlten die Angaben.
Oberschlesische E.	.	.	.	.	2	15. 9. 8.	43851,2	3111,4	.	.	.	.	
Rheinische E.	.	.	.	.	1	0. 2. 25.	640,5	640,5	1	4. 2. 7.	5644,0	637,0	
Württemberg. Staats-E.	1	7. 5. 28.	35000,0	1500,0	.	.	.	.	2	11. 11. 12.	?	2062,0	Rubr. 12 u. 13 fehlen die Angaben. Rubr. 13. Von 1 Achse fehlen die Angaben.
Oesterr. Staats-E.-G.	1	4. 8. 18.	18236,0	1924,0	6	17. 8. 19.	19879,0	1707,3	41	12. 7. 11.	?	?	R. 7. Von 1 Achs. k. Ang. „ 8. „ 5 „ „ „ „ 9. „ 2 „ „ „ „ 11. „ 15 „ „ „
Böhmische Westbahn	1	7. 2. 20.	30290,0	2614,0	.	.	.	.	1	?	?	?	R. 12 u. 13 fehlen d. Angaben.
Galiz. Carl-Ludwigsb.	.	.	.	.	.	.	.	.	2	10. 0. 12.	?	92,0	R. 13. Von 1 Achse k. Ang. „ 12 keine Angaben.
Kaiser Ferdin.-Nordb.	.	.	.	.	3	15. 3. 22.	31917,0	1764,0	4	11. 8. 2.	25834,0	2388,0	„ 8. Von 1 Achse k. Ang. „ 11 u. 12. „ 1 „ „ „
Südbahn-Gesellschaft	2	11. 2. 10.	29658,0	3006,0	9	11. 8. 14.	32654,0	1579,0	9	11. 0. 14.	24078,0	?	R. 13 fehlen die Angaben.
Theiss-E.	.	.	.	.	3	12. 0. 17.	?	1197,0	1	?	?	?	R. 7. V. 2 Achs. fehl. d. Ang. „ 9. „ 1 „ „ „ „ „ 8, 11, 12, 13 fehlen alle Angaben.

Hieraus berechnet sich die mittlere Laufdauer der im Jahre 1870 gebrochenen Achsen
bei Locomotiven mit 11 Jahren 4 Monaten 13 Tagen,
„ Tendern „ 13 „ 4 „ 20 „
„ Wagen „ 11 „ 11 „ 13 „ und
im Durchschnitt ohne Rücksicht auf die Gattung der Fahrbetriebsmittel mit 12 Jahren 2 Monaten und 29 Tagen.

Von den Locomotiv-Achsen hatte die längste Dauer, 24 Jahre 20 Tage, eine gerade Trieb-Achse der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn; von den Tender-Achsen 24 Jahre 8 Monate 17 Tage eine Achse der Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft; und von den Wagen-Achsen hatte die längste Dauer 24 Jahre 11 Monate und 12 Tage eine derselben Bahn gehörige Achse.

Die kürzeste Dauer der gebrochenen Achsen betrug
bei den Locomotiven 4 Jahre 8 Monate 18 Tage,
„ „ Tendern — „ 2 „ 25 „ und
„ „ Wagen — „ 6 „ 17 „
und gehörte die erstere der Oesterr. Staats-Eisenbahn Gesellschaft, die zweite der Rheinischen Eisenbahn und die dritte der erstgenannten Bahn an.

Aus der vorstehenden Zusammenstellung ergiebt sich ferner die durchschnittlich zurückgelegte Meilenzahl
bei den Locomotiv-Achsen mit 34 241,7 Meilen,
„ „ Tender- „ „ 31 494,5 „ und
bei den Wagen-Achsen mit 24 040,1 Meilen.

Ohne Rücksicht auf die Gattung der Fahrzeuge beziffert sich die bis zum Bruch zurückgelegte Meilenzahl mit 27 631,1 Meilen.

Von den Locomotiv-Achsen hat die grösste Meilenzahl, 69 000 Meilen, eine Achse der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn,
von den Tender-Achsen, 49 478 Meilen, eine Achse der Main-Neckar-Eisenbahn und
von den Wagen-Achsen hat die grösste Meilenzahl, 67708,0 Meilen, 1 Achse der Herzogl. Braunschweigischen Eisenbahn gemacht.

Seit der letzten Revision haben zurückgelegt
eine Locomotiv-Achse 2110,7 Meilen,
„ Tender- „ 1795,8 „ und
„ Wagen- „ 1456,6 „
und ohne Rücksicht auf die Gattung
der Fahrbetriebsmittel 1677,6 Meilen.

Ebenso wie im Vorjahre weisen auch im Jahre 1870 die gebrochenen Tender-Achsen eine weit höhere Meilenzahl auf, als die Wagen-Achsen, und wird man die Erklärung darin zu suchen haben, dass die Tender-Achsen öfter zur Revision gelangen, und dabei die als anbrüchig gefundenen ausgeschieden werden.

Rubrik 7 und 9. Name des Erzeugers oder des Lieferanten. Material und Erzeugungsart der Achsen.

Nachstehend sind die gebrochenen Achsen mit Rücksicht auf den Erzeuger und den Lieferanten, mit Angabe der durchschnittlich zurückgelegten Meilenzahl und Laufdauer zusammengestellt:

Name des Erzeugers oder des Lieferanten	Zahl der gebrochenen Achsen	Zahl der Achsen, von denen die Meilenzahl angegeben ist	Material der Achsen				Bemerkung
			Schmiedeeisen	Bündeleisen	Puddelstahl	Gussstahl	
			Mittlere Meilenzahl				
Locomotiv-Achsen.							
Borsig in Berlin	1	1	69000,0	.	.	.	Triebachse
Axle tree et Comp.	1	1	.	50172,0	.	.	Laufachse.
Hörder-Verein in Hörde	1	1	46981,0	.	.	.	gerade Triebachse.
Fabrik der Staats-Eisenb.-Gesellsch. in Wien	1	1	35870,0	.	.	.	Laufachse.
Eisenwerk Wasseralfingen	1	1	.	35000,0	.	.	Laufachse in Folge Entgleisung gebrochen.
G. Sigl in Wien und Wr. Neustadt	1	1	30290,0	.	.	.	Laufachse.
Günther in Wr. Neustadt, jetzt Sigl	1	1	.	23446,0	.	.	Triebachse.
Henschel et Sohn in Cassel	1	1	23282,0	.	.	.	Kurbelachse.
Reschitzaer Eisenwerk	1	1	.	18236,0	.	.	Laufachse.
Maschinen-Fabrik in Carlsruhe	1	1	.	.	.	10140,0	Kurbelachse.
Krupp in Essen	1	1	.	.	.	9920,0	Laufachse. — Die Jahreszahl 1854. Meilen, seit 1859: 9920.
Tender-Achsen.							
Hörder-Verein in Hörde	4	4	30090,4	.	.	.	
Kessler in Carlsruhe	1	1	.	49478,0	.	.	
A. Borsig in Berlin	2	2	43851,2	.	.	.	
Prevali in Kärnthen	4	1	.	42902,0	.	.	Erzeugungsart unbekannt.
„ „ „	9	5	36316,2	.	.	.	
Specker am Tabor in Wien	1	1	31345,0	.	.	.	do. do.
Fabrik der Oesterr. Staats-Eisenb.-Ges.	1	1	.	30763,0	.	.	do. do.
Günther in Wr. Neustadt, jetzt Sigl	2	2	29934,0	.	.	.	
Krupp in Essen	1	1	.	.	.	25600,0	do. do.
Fabrik der Staats-Eisenb.-Gesellsch. in Wien	1	1	11264,0	.	.	.	
Eberhardt Hösch in Düren	1	1	640,0	.	.	.	do. do.
Reschitzaer Eisenwerk	1	.	.	.	.	.	
Unbekannt	2	.	.	.	.	.	Die Ursache des sobald erfolgten Bruches nicht angeführt.
Wagen-Achsen.							
Piepenstock in Hörde	1	1	67708,0	.	.	.	
Zeltweger Eisenwerk	3	3	32148,0	.	.	.	
Schaller in Dinglingen	1	1	31173,0	.	.	.	
Prevali in Kärnthen	25	5	24124,0	.	.	.	6 St. in Folge Heisslaufens gebr.
Eschenweiler Pümpchen	2	1	23673,5	.	.	.	
Hörder-Verein in Hörde	3	3	13694,1	.	.	.	
Hüttenwerk Wasseralfingen	2	.	.	.	.	.	
Compagnie centrale Nivelles	1	.	.	.	.	.	
Wittkowitzer Eisenwerk	2	.	.	.	.	.	
G. Phönix in Eschweiler Au	1	.	.	.	.	.	
S. Brown	2	.	.	.	.	.	
Vickers	1	.	.	.	.	.	
Unbekannt	9	.	.	.	.	.	
Reschitzaer Eisenwerk	3	.	.	.	.	.	
Van der Zypen	1	1	4560,0	.	.	.	
Eberhardt Hösch et Söhne	1	1	.	55361,2	.	.	In Folge Zusammenstoss gebrochen.
Wöhlert	1	1	.	52054,0	.	.	
Axle tree et Comp.	3	1	.	35314,0	.	.	2 Stück sind Hohlachsen gewesen.
G. Phönix in Eschweiler Au	8	8	.	29625,0	.	.	
Hörder-Verein in Hörde	2	2	.	16773,5	.	.	
Englerth et Günzer in Aachen	2	2	.	12884,9	.	.	1 Achse in Folge Heisslaufens gebr.
Prevali in Kärnthen	8	.	.	.	.	.	In Folge Heisslaufens gebrochen.
Owens Patent	1	.	.	.	.	.	
Hörder Verein in Hörde	1	1	.	.	23618,0	.	
G. Phönix in Eschweiler Au	1	1	.	.	5644,0	.	
Bochumer Verein	5	5	.	.	.	8135,9	In Folge Heisslaufens gebrochen.
Carlswerk	1	1	.	.	.	47810,0	1 Achse in Folge Entgleisung gebr.

Name des Erzeugers oder des Lieferanten	Zahl der gebrochenen Achsen	Zahl der Achsen, von denen die Dauer angegeben ist	Material der Achsen: Schmiedeeisen	Bündeleisen	Puddelstahl	Gussstahl	Bemerkung
			Mittlere Meilenzahl				
Locomotiv-Achsen.							
Borsig in Berlin	1	1	24. 0. 20.	.	.	.	
Axle tree et Comp.	1	1	.	16. 10. 23.	.	.	
Hörder Verein in Hörde	1	1	13. 2. 19.	.	.	.	
Fabrik der Staats-Eisenb.-Gesellsch. in Wien	1	1	10. 8. 7.	.	.	.	
Eisenwerk Wasseralfingen	1	1	.	7. 5. 28.	.	.	
G. Sigl in Wr. Neustadt	1	1	7. 2. 20.	.	.	.	
Günther, jetzt G. Sigl in W. Neustadt	1	1	.	11. 8. 13.	.	.	
Henschel et Sohn in Cassel	1	1	12. 7. 14.	.	.	.	
Reschitzaer Eisenwerk	1	1	.	4. 8. 18.	.	.	
Maschinen-Fabrik in Carlsruhe	1	1	.	.	.	5. 1. 1	
Krupp in Essen	1	.	.	.	.	?	
Tender-Achsen.							
Hörder Verein in Hörde	4	4	12. 4. 4.	.	.	.	
Kessler in Carlsruhe	1	1	.	24. 4. 17.	.	.	
Borsig in Berlin	2	2	15. 9. 8.	.	.	.	
Prevali in Kärnthen	4	4	.	16. 10. 25.	.	.	
do. do.	9	8	13. 8. 4.	.	.	.	
Specker am Tabor in Wien	1	1	16. 6. 0.	.	.	.	
Fabrik der Staats-Eisenb.-Gesellsch. in Wien	1	1	.	18. 11. 0.	.	.	
Günther, jetzt G. Sigl in W. Neustadt	2	1	11. 1. 12.	.	.	.	
Krupp in Essen	1	1	.	.	.	6. 0. 0.	
Fabrik der Staats-Eisenb.-Gesellsch. in Wien	1	1	15. 1. 3.	.	.	.	
Eberhardt Hösch in Düren	1	1	2. 25.	.	.	.	
Reschitzaer Eisenwerk	1	1	3. 3. 24.	.	.	.	
Unbekannt	2	1	15. 2. 26.	.	.	.	
Wagen-Achsen.							
Piepenstock in Hörde	1	1	15. 7. 0.	.	.	.	
Zeltweger Eisenwerk	3	3	10. 1. 2.	.	.	.	
Schaller in Dinglingen	1	1	23. 9. 13.	.	.	.	
Prevali in Kärnthen	25	17	14. 0. 8.	.	.	.	
Eschweiler Pümpchen	2	1	21. 2. 15.	.	.	.	
Hörder Verein in Hörde	3	3	6. 8. 21.	.	.	.	
Eisenwerk Wasseralfingen	2	2	11. 11. 12.	.	.	.	
Compagnie centrale Nivelles	1	.	?	.	.	.	
Wittkowitzer Eisenwerk	2	1	23. 0. 3.	.	.	.	
G. Phönix in Eschweiler Au.	1	1	22. 3. 4.	.	.	.	
S. Brown	2	1	0. 6. 17.	.	.	.	
Vickers	1	1	0. 10. 0.	.	.	.	
Unbekannt	9	3	?	.	.	.	
Reschitzaer Eisenwerk	3	3	6. 10. 2.	.	.	.	
Van der Zypen	1	1	2. 3. 5.	.	.	.	
Eberhardt Hösch et Söhne	1	1	.	10. 4. 24.	.	.	
Wöhlert	1	1	.	18. 5. 26.	.	.	
Axle tree et Comp.	3	2	.	7. 8. 23.	.	.	
G. Phönix in Eschweiler Au	8	.	.	13. 9. 13.	.	.	
Hörder Verein in Hörde	2	2	.	10. 0. 4.	.	.	
Englerth et Günzer in Aachen	2	2	.	8. 4. 28.	.	.	
Prevali in Kärnthen	8	5	.	17. 1. 24.	.	.	
Owens Patent	1	.	.	?	.	.	
Hörder Verein in Hörde	1	.	.	.	21. 3. 16.	.	
G. Phönix in Eschweiler Au	1	.	.	.	4. 2. 7.	.	
Bochumer Verein	5	.	.	.	.	5. 17. 7.	
Carlswerk	1	.	.	.	.	15. 1. 1.	

Wie aus dieser Tabelle zu ersehen ist, so weisen die Puddelstahl- und Gussstahl-Achsen wieder eine geringere Meilenzahl und ebenso auch eine geringere Dauer auf, als die schmiedeeisernen. Es ist daher gewiss die grösste Vorsicht bei der Wahl dieses Materials, welche im Vorjahre angedeutet wurde, nicht ausser Acht zu lassen. Ein anderer bemerkenswerther Umstand ist der, dass bei den Gussstahl-Achsen der gänzliche Bruch bei einem schon gebildeten Anbruch viel eher eintritt, als bei den Eisenachsen, daher dem Brechen der ersteren durch rechtzeitiges Auswechseln solcher anbrüchiger Achsen viel schwerer vorgebeugt werden kann.

Rubrik 8. Die Gattung der Achse und des Fahrzeuges, die Gattung des Zugs, sowie dessen Geschwindigkeit zur Zeit des Bruches sind aus der folgenden Tabelle zu ersehen.

Benennung des Zuges		Locomotive	Tender		Wagen		Summa der Brüche	Bemerkung
		6rädrige	4rädrige	6rädrige	4rädrige	6- u. 8rädrige		
Eilzüge	volle Geschwindigkeit	.	.	.	1	1 (8rädrig)	2	
	gemässigte	1 Kurbelachse	.	1	1	.	3	
	in der Ruhe bemerkt	.	.	.	.	.	.	
Personen- und gemischte Züge	volle Geschwindigkeit	1 Kurbelachse 2 Laufachsn	.	2	7	.	12	
	gemässigte	.	.	4	6	1 (8rädrig)	11	
	in der Ruhe bemerkt	1 Laufachse	.	2	.	.	3	
Last- und Material-Züge	volle Geschwindigkeit	1 Laufachse	.	.	26	2 (8rädrig) 1 (6rädrig)	30	Ferner ist bei 1 Schneepflug eine Achse in Folge Heisslaufens gebrochen und der Bruch in der Station bemerkt worden.
	gemässigte	.	.	2	15	5 (8rädrig) 1 (6rädrig)	23	
	in der Ruhe bemerkt	1 Triebachse	.	4	11	4 (8rädrig)	20	
Rangirdienst	gemässigte Geschwindigkeit	1 Triebachse	.	3	1	1 (6rädrig)	6	Von 6 gebroch. Tender-, „ 6 „ Wagen-Achsen fehlen die Angaben.
Leere Fahrten der Maschine	volle Geschwindigkeit	.	.	1	.	.	1	
	gemässigte	2 Laufachsn	.	4	.	.	6	
	in der Ruhe bemerkt	1 Triebachse	.	1	.	.	2	

Nach dieser Tabelle sind von den Brüchen, von denen die Angaben gemacht wurden, 45 = 38 Proc. bei voller, 49 = 41 Proc. bei gemässigter Geschwindigkeit, also wieder die viel kleinere Zahl bei der vollen Zugsgeschwindigkeit erfolgt, 26 = 20 Proc. sind erst in der Ruhe bemerkt worden.

Bei Eil- und Personenzügen sind 15 Wagen-Achsen gebrochen, und waren hiervon 3 unter Personenwagen, die übrigen unter Post- und Gepäckwagen.

Es führt dies darauf, den Achsen der in Eil- und Personenzügen verkehrenden Gepäckwagen eine eben so grosse, wo nicht noch grössere Aufmerksamkeit, als den Achsen der Personenwagen zu schenken, da die Gepäckwagen immer schwerer belastet und gewöhnlich vorne am Zuge einrangirt sind.

Rubrik 18.

Die Folgen des Bruches sind durch nachstehende Zusammenstellung ersichtlich gemacht:

Gattung des Zuges und des Fahrzeuges, in dem der Bruch erfolgte		Folgen des Bruches: Blosse Entgleisungen	Beschädigung eines Fahrzeuges	Beschädigung mehrerer Fahrzeuge	Zertrümmerung von Fahrzeugen	Bedeutende Beschädigungen am Bahnkörper u. der Fahrzeuge	Menschenleben beschädigt	Ganz ohne Folgen	Bemerkung
Eilzüge	Locomotive	.	.	.	.	.	.	1	Kurbelachse.
	Tender	.	.	.	.	.	.	1	
	Wagen	.	1	.	1	.	.	1	In Folge Entgleisung gebr.
Personenzüge	Locomotive	.	.	.	.	.	.	4	Hiervon 1 Kurbel-, 3 Laufachsen
	Tender	.	.	.	.	.	.	7	
	Wagen	1	4	2	.	.	.	7	Hiervon 3 Personenwagen.
Lastzüge	Locomotive	.	.	.	.	.	.	2	Hiervon 1 Triebachse, 1 Laufachse.
	Tender	.	.	.	.	.	.	13	1 Achse in Folge Einschleifens einer Stange gebrochen.
	Wagen	4	17	9	.	2	.	42	In Folge Heisslaufens 14, „ „ Zusammenstoss 2, „ „ Ueberlastung 1.
Rangirdienst	Locomotive	1	.	.	.	.	.	.	Triebachse.
	Tender	.	.	.	.	.	.	4	
	Wagen	.	.	.	.	.	.	.	
Leere Fahrten der Maschine	Locomotive	.	.	.	.	.	.	3	Hiervon 1 Triebachse, 2 Laufachsen.
	Tender	.	.	.	.	.	.	5	
Zusammen		6	22	11	1	2	.	90	

Von den 132 Achsbrüchen hatten somit 36 = 27 Proc. Beschädigungen an den Fahrzeugen und der Bahn, 90 = 68 Proc. aber gar keine weiteren Folgen, und ist im Vergleiche zum Vorjahre hier eine Besserung eingetreten. Von den bei den Eil- und Personen-Zügen gebrochenen 30 Achsen waren bei 9 = 30 Proc. Beschädigungen an Fahrzeugen, bei den übrigen 21 = 70 Proc. aber keine Folgen zu verzeichnen.

Die in den Lastzügen gebrochenen 89 Achsen hingegen theilen sich auf 32 und 57 = 36 Proc. und 64 Proc., also ein ungünstigeres Verhältniss, als bei den Eil- und Personenzügen, und wird dies wohl durch die geringere Zugsaufsicht, und durch die nicht so feste Kupplung der Wagen bei den Lastzügen zu erklären sein.

Rubrik 10. Art der Bruchfläche.

Gattung der Fahrzeuge		An der Zapfenwurzel	An der Aussenseite der Nabe	An der Innenseite der Nabe	In der Nabe selbst	Gegen die Achsmitte zu	Mehr als einmal gebrochen	Bemerkung
Locomotiven	Schmiedeeisen	1 (Laufachse)	.	1 Kurbelachse 3 Triebachsen 3 Laufachsen	.	1 Lauf-, 1 Kurbelachse	.	
	Gussstahl	.	.	1 Laufachse	.	.	.	
Tender	Schmiedeeisen	9	.	16	4	.	.	
	Gussstahl	.	.	1	.	.	.	
Wagen	Schmiedeeisen	48*	.	18	7	10	.	* Eine in Folge Heisslaufens.
	Gussstahl	2	.	1	2†	1	2	† Eine in Folge Bruches einer zweiten gebrochen.
Zusammen	Schmiedeeisen	58	.	41	11	12	.	
	Gussstahl	2	.	3	2	1	2	

Die Brüche bei den Tendern sind, wie zu ersehen, wieder grösstentheils an der Innenseite der Radnabe erfolgt. Die Brüche der Wagenachsen traten überwiegend im Zapfen ein.

Im Allgemeinen muss hier das wiederholt werden, was im Vorjahre an dieser Stelle gesagt wurde und wird als Ergänzung angeführt, dass es sich empfehlen dürfte, die Achsen im Schaft gegenüber den Stummeldimensionen etwas stärker zu halten, um so sicherer zu sein, dass die Bruchstelle nicht an und in der Nabe erfolge, weil hier Anbrüche sehr schwer zu erkennen sind, und auch die Folgen da gefährlicher werden können als bei Stummelbrüchen.

Rubrik 11. Beschaffenheit der Bruchflächen.

Gattung des Fahrzeuges		Ort der Bruchstelle: An der Zapfenwurzel	An der Aussenseite der Nabe	An der Innenseite der Nabe	In der Nabe selbst	Gegen die Achsmitte zu	Mehr als einmal gebrochen	Mangelhafte Beschaffenheit des Materials	Mangelhafte Schweissung und Guss	Bemerkung
Locomotive	frisch gebrochen	.	.	.	.	.	.	.	.	
	1/3 alter Anbruch	.	.	4	.	2	.	1	1	
	mehr als 1/3 alter Anbruch	1	.	4	.	.	.	.	.	
Tender	frisch gebrochen	.	.	2	.	.	.	.	.	
	1/3 alter Anbruch	1	.	5	.	.	.	1	.	
	mehr als 1/3 alter Anbruch	8	.	10	4	.	.	.	.	
Wagen	frisch gebrochen	17	.	2	.	1	.	3	2	Alle im Zapfen gebrochen.
	1/3 alter Anbruch	12	.	8	4	4	1	1	.	1 im Zapfen, 1 in der Achsmitte.
	mehr als 1/3 alter Anbruch	21	.	9	5	6	1	.	1	In der Achsmitte. Im Zapfen.
Zusammen	frisch gebrochen	17	.	4	.	1	.	.	.	
	1/3 alter Anbruch	13	.	17	4	6	1	.	.	
	mehr als 1/3 alter Anbruch	30	.	23	9	6	1	.	.	

Nach dieser Darstellung hatten
22 = 16 Proc. der gebrochenen Achsen frische Brüche,
110 = 84 „ hatten einen alten Anbruch und war dieser bei
69 = 52 „ grösser als 1/3 des Querschnittes.

Werden jene Anbrüche herausgehoben, welche nach ihrer Oertlichkeit bemerkbar waren, durch deren rechtzeitige Wahrnehmung somit der erfolgte Achsbruch hätte vermieden werden können, so finden wir, dass diese Zahl bei den

Locomotiven sich mit 11, also bei allen,
Tendern sich mit 26 und
Wagen „ „ 82

beziffert, dass somit den grössten Theil der erfolgten Brüche hintanzuhalten in der Möglichkeit lag.

Rubrik 12. Belastung der Achszapfen bei normaler Benutzung der Fahrzeuge.

Die nachstehende Tabelle stellt die Belastung der Achszapfen mit Beziehung auf den Querschnitt in der Nabe dar.

Belastung der Achszapfen pro □" in der Nabe (Pfd.)		Locomotive mit aussenliegenden Rahmen	Locomotive mit innenliegenden Rahmen	Tender	Wagen: Personenwagen	Wagen: Lastwagen	Bemerkung
150 — 175	Gussstahl	.	.	.	.	.	
	Schmiedeeisen	.	.	.	.	.	
175 — 200	Gussstahl	.	.	.	.	.	
	Schmiedeeisen	.	.	.	.	.	
200 — 225	Gussstahl	.	.	.	.	.	
	Schmiedeeisen	.	1	1	.	.	
225 — 250	Gussstahl	.	.	.	.	.	
	Schmiedeeisen	.	.	2	.	1	
250 — 275	Gussstahl	1	.	.	.	.	
	Schmiedeeisen	2	.	2	1	.	
275 — 300	Gussstahl	.	1	.	.	1	
	Schmiedeeisen	.	1	3	.	7	
300 — 325	Gussstahl	.	.	.	.	.	
	Schmiedeeisen	4	.	1	2	11	
325 — 350	Gussstahl	.	.	.	.	1	
	Schmiedeeisen	.	1	2	.	11	
350 — 375	Gussstahl	.	.	1	.	.	
	Schmiedeeisen	.	.	5	.	9	
375 — 400	Gussstahl	.	.	.	.	.	
	Schmiedeeisen	.	.	2	.	21	
400 — 425	Gussstahl	.	.	.	.	.	
	Schmiedeeisen	.	.	.	.	6	
425 — 450	Gussstahl	.	.	.	.	2	
	Schmiedeeisen	.	.	6	.	6	
450 — 475	Gussstahl	.	.	.	.	1	
	Schmiedeeisen	.	.	3	.	1	
475 — 500	Gussstahl	.	.	.	.	2	
	Schmiedeeisen	.	.	.	.	3	
500 — 525	Gussstahl	.	.	.	.	1	
	Schmiedeeisen	.	.	2	.	2	
525 — 550	Gussstahl	.	.	.	.	.	
	Schmiedeeisen	.	.	.	.	1	
550 — 575	Gussstahl	.	.	.	.	.	
	Schmiedeeisen	.	.	.	.	.	

Wir sehen hieraus, dass die Belastung der Achsen per Quadratzoll Querschnitt in der Nabe sehr variirt, sowohl bei Tendern, als bei Wagen, und kann man die Frage aufwerfen: wenn selbst stärkere Achsen brechen und dies nicht in Folge des schlechten Materials oder anderwärtiger äusserer Ursachen, wie gering ist die Sicherheit bei schwach dimensionirten Achsen.

Vergleicht man die Stärke der gebrochenen Achsen mit den in den technischen Vereinbarungen der Deutschen Eisenbahnen normirten, so sind die meisten Wagenachsen und hiermit auch die Tenderachsen weit aus zu hoch belastet gewesen und liegt hierin eine Mahnung, die diesbezüglichen Vereins-Vorschriften gewissenhaft zu erfüllen.

Rubrik 13. Belastung der Achsen zur Zeit des Bruches.

Die Mehrzahl der gebrochenen Achsen waren zur Zeit des Bruches unter dem Normale belastet, vier waren wenig, eine sehr bedeutend überlastet, so dass die Ueberlastung Veranlassung des Bruches war.

Rubrik 14. 15. 16 und 17. Gewicht der Räderpaare und der Achsen, Durchmesser der Räder, Beschreibung der Lagerbüchsen und der Federhaltung.

Bezüglich der in diesen Rubriken gemachten Angaben ist insofern nichts zu bemerken, als aus denselben keine merklichen Einflüsse auf die Achsbrüche entnommen werden konnten.

Können wir auch, wie dieses gleich Eingangs erwähnt wurde, das Resultat, die Verminderung der Achsbrüche, als befriedigend bezeichnen, so sind doch diese Ziffern im Vergleich zu den auf den Englischen Bahnen im Jahre 1870 stattgehabten Achsbrüchen keineswegs noch niedrig zu nennen.

Auf diesen Bahnen ist nämlich im Jahre 1870, nach einem, dem Englischen Parlamente erstatteten Berichte nur 1 Achsbruch bei Wagen erfolgt, und wäre man fast versucht, daran zu zweifeln, wenn es nicht diese Körperschaft wäre, der diese Ziffer angegeben wurde. Es ist uns hier gezeigt, wie weit wir noch vom Ziel entfernt, doch entnehmen wir auch, dass der auf Deutschen Bahnen eingeschlagene Weg zur Verminderung der Achsbrüche ganz derselbe ist, den die Englischen Bahnen beobachten und der im Vorjahre an dieser Stelle besprochen wurde, und können wir also einem gleich günstigen Resultate entgegen sehen.

Wir glauben schliesslich noch einmal darauf hinweisen zu sollen, den Achsen die hinreichende Stärke zu geben, und dabei Stahlachsen nicht schwächer als Eisenachsen im Querschnitt zu halten, denn gewiss haben stärkere Achsen eine grössere Dauer, als solche von schwächerem Querschnitt und werden wir es dann erreichen, dass die Achsen nicht früher brechen werden, als die Wagen ausgenützt sind, im Gegensatz zu jetzt, wo die Achsen nur eine Durchschnittsdauer von 11 Jahren haben, während die Benutzungsdauer eines Wagens auf 20 Jahre veranschlagt werden kann.

Wien, am 18. October 1870.

Direction der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Pester Briefe.

Pest, 10. December 1871. (Vom Eisenbahnactienmarkte. Das grosse Eisenbahngeschäft. Praktischer Widerstand gegen dasselbe. Pest-Ofener Verbindungsbahn. Refundirungs-Angelegenheit der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft. Ungar.-Galiz. Verbindungsbahn. Ungar. Nordostbahn. Kaschau-Oderberger Bahn.)

Nachdem in den ersten Tagen der beiden abgelaufenen Wochen der stärkere Begehr nach Eisenbahnwerthen nachgelassen hatte, gingen diese in ihren Coursen zurück und erhalten sich seitdem die Alföld-Fiumaner Actien auf $185\frac{1}{2}$, Nordostbahn $162\frac{1}{2}$, Ostbahn 125, Eisenbahnanlehen constant auf $190\frac{1}{2}$.

Zwei kurze Wochen, und wie verhängnissvoll für das „grosse Eisenbahngeschäft"! Kaum war die Hülle von dem stattlichen Baue gefallen, als auch schon die öffentliche Meinung ihn in stürmischen Discussionen und mit grausamer Unbarmherzigkeit hin- und herwarf. Unter den wuchtigen Stössen fast zum Wrack geworden, droht er nun an dem starren Felsen des allgemeinen Widerspruchs vollends zu zerschellen. Was nützt es ihm noch, wenn sich die Regierung anstellig macht, durch nachhinkende Beschwichtigungen den Sturm zu bannen, etwaige Missverständnisse aufzuhellen? Die bereits festgewurzelte Angst vor den Gefahren, welche in den zumeist angefeindeten §§ 6 und 11 vermuthet werden, ist sie nicht mehr im Stande zu entkräften. Das Project ist in der öffentlichen Meinung gerichtet und auf den ursprünglichen Grundlagen unausführbar.— Hegt unser Finanzminister dennoch die Absicht, dasselbe zu verwirklichen, dann wird er sich zu umfassenden Vertragsmodificationen verstehen müssen, bevor es vom Ministerrathe in Erwägung gezogen werden kann. Denn nur eine wesentliche, von dem öffentlichen Urtheile angedeutete Umgestaltung des Vertrages lässt die Aussicht offen, dass sich auch die Legislative mit demselben befreunden werde. Allerdings dürften diese mannigfaltigen Modificationen den Vertrag in solch veränderter Gestalt erscheinen lassen, dass ihn der andere Theil der Contrahenten nicht wieder erkennen und sich von der ihm fremden Sache abwenden könnte. Damit würde das kühne Unternehmen zu Grabe getragen, um vielleicht in kurzer Zeit wie ein Phönix verjüngt und verschönt wieder emporzutauchen. Jedenfalls wird die nächste Woche, in welcher der Ministerrath darüber berathen wird, greifbarere Anhaltspunkte schaffen. Es verdient übrigens hervorgehoben zu werden, dase mittlerweile die Oesterr. Creditanstalt und die Ungar. Creditbank bei dem Oesterr. Handelsministerium um die Vorconcession zu den technischen Vorarbeiten für die beiden auf Oesterreichischem Gebiete zu führenden Anschlussstrecken der im Vertrage in Aussicht genommenen Transitlinie angesucht haben.

Der Widerstand gegen das grosse Bahnproject beschränkt sich aber nicht mehr auf rein theoretische Widerlegungen, er gewinnt bereits auch an praktischer Bedeutung. Concessionswerber, die, durch ministerielle Aufforderungen veranlasst, namhafte materielle Opfer für Vorarbeiten gebracht haben, erheben ihre gegründeten Ansprüche auf Schadloshaltung. Hier ist das Consortium zu nennen, welches sich für die Concessionserwirkung des circa 40 Meilen langen Netzes von Komorn über Szered und Tyrnau bis Lundenburg und Göding und von Pressburg über Freistadtl nach Neutra engagirte. — Ganze Districte, deren Industrielle auf die Zusicherung des baldigen Ausbaues einer Eisenbahnlinie hin begonnen haben, ihre Etablissements zu erweitern und neue Industriezweige ins Leben zu rufen, fühlen sich durch das grosse Project eines successive durchzuführenden Eisenbahnnetzes in ihren Interessen arg geschädigt und remonstriren. Die Stadt Ofen fühlt sich der Gefahr ausgesetzt, dass der Bau der für ihren Aufschwung unentbehrlichen Linie Ofen-Gran-Uj-Szöny auf Jahre hinausgeschoben werde und betraut ein Comité, diese Frage sowie die gegenwärtige Bahnpolitik überhaupt einer eingehenden Erörterung zu unterziehen und der Generalversammlung der Stadtrepräsentanz diesfalls motivirte Anträge zu stellen. — Consortien schreiten um die Concessionirung einzelner in das grosse Netz einbezogener Linien ohne Staatsgarantie ein, namentlich für die Linien Debreczin-Miskolcz und Szegedin-Neusatz. — Das dürften für die betheiligten Minister momentan gerade keine erfreulichen Erscheinungen sein.

Hingegen werden sie die Genugthuung erfahren, die höchst lebensfähige, gleichwohl aber von ihren Vorgängern durch drei Jahre verschleppte Angelegenheit der Pest-Ofener Verbindungsbahn demnächst zum würdigen Abschluss gebracht zu sehen. Die dem Reichstage diesbezüglich vorgelegten, äusserst sorgfältigen und sachgemässen Detailarbeiten finden allgemein ungetheilten Beifall und nachdem sich das Ministerium auch mit der Pester Stadtbehörde geeinigt hat, wird wohl die Gesetzes-Berathung nicht mehr lange auf sich warten lassen.

In gleicher Weise wird auch eine andere, leider schon über Gebühr hinausgezogene Angelegenheit, wir meinen die Refundirungs-Angelegenheit der k. k. pr. I. Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft zum Austrage gebracht werden, trotzdem der Präsident der Vereinigten Ungar. Dampfschifffahrtsgesellschaft dagegen agitirt. In maassgebenden Kreisen ist man viel zu tief von der richtigen Erkenntniss durchdrungen, dass es ein verfehlter Patriotismus wäre, an ein kaum lebensfähiges Landesinstitut unsägliche Opfer zu verschwenden, während das „fremde" Unternehmen, auf eigene Füsse gebracht, in die Lage versetzt wird, den Verkehrsinteressen in ausgedehntestem Maasse zu entsprechen.

Die, gelinde gesagt, höchst unerquicklichen Differenzen, wie sie sich eben bei der Ungarisch-Galizischen Verbindungsbahn zwischen den Concessionären und dem General-Bauunternehmer abspielen, werden nicht ohne Rückwirkung auf unsere Verhältnisse bleiben. Während dieselben einestheils einen noch längeren Aufschub der Eröffnung der Ungarischen Theilstrecke Legenye-Mihalyi-Hommona verursachen, dürfte anderntheils durch deren energische Austragung ein nicht unwillkommenes Präcedenz für auch bei uns nicht unmögliche, ähnliche Fälle geschaffen werden.

Der Bauunternehmer der Nyiregyhaza-Ungvarer Theilstrecke der Ungarischen Nordostbahn ist in Concurs verfallen. Der Verwaltungsrath beabsichtigt, den Bau dieser Linie in eigener Regie fortzusetzen. Hiermit mag in Zusammenhang gebracht werden, dass die beabsichtigte Einberufung einer ausserordentlichen General-Versammlung bisher nicht erfolgt ist.

Nachdem die Kaschau-Oderberger Eisenb.-Gesellschaft die Strecke Sillein-Poprád am 8. d. M. dem öffentlichen Verkehr übergeben hate (siehe Bekanntmachung S. 1045), wurde bereits am 12. d. M. die weitere Strecke Poprád-Igló eröffnet (siehe Bekanntmachung S. 1051).

Personalnachrichten.

Gotthardbahn. Der auf Grundlage der Statuten ernannte Verwaltungsrath der Gotthardbahn-Gesellschaft bestehend aus den Herren Nationalrath Dr. Alfred Escher in Zürich, Regierungsrath J. Zingg in Luzern, Director W. Schmidlin in Basel, Landammann von Hettlingen in Schwyz, Nationalrath Oberst Arnold in Altorf, Staatsrath Franchini in Bellinzona, Ständerath Weber, Regierungsrath in Bern, Nationalrath Feer-Herzog in Aarau, Nationalrath Oberst Stehlin in Basel, Nationlrath Anderwert, Regierungsrath in Frauenfeld, Eidg. Oberst A. Stocker in Luzern, Nationalrath Karrer in Sumiswald, Geheimrath A. Hansemann in Berlin, Director Stoll in Zürich, Ständerath Köchlin in Basel, Oberst Rieter in Winterthur, Freiherr Carl von Rothschild in Frankfurt a. M., Geheimer Commercienrath Mevissen in Köln, Geheimer Commercienrath Freiherr A. von Oppenheim in Köln, Commercienrath Wendelstadt in Köln, Ser-

vadie, Präsident der Société générale de Crédit Provincial et communal in Florenz, Bombrini, Generaldirector der Banqua Nationale in Florenz, General Graf Menabrea, Senater in Rom, und Mordini, gewesener Minister der öffentlichen Arbeiten in Rom, hat sich am 6. d. M. in Luzern constituirt und den Herrn Nationalrath Feer-Herzog in Aarau zum Präsidenten des Verwaltungsrathes, den Herrn Nationalrath Oberst Stehlin in Basel zum Vice-Präsidenten des Verwaltungsrathes und sodann die Herren Nationalrath Dr. Alfred Escher zum Präsidenten der Direction, Regierungsrath J. Zingg zum Vice-Präsidenten der Direction, Ständerath Weber zum Mitgliede der Direction ernannt.

Nachdem so die Organe der Gotthardbahngesellschaft gewählt und in Wirksamkeit getreten sind, ist die erste und zwar eine besonders angelegentliche Sorge der Direction darauf gerichtet, für die Oberleitung des Baues der Gotthardbahn einen Techniker zu finden, welcher sich ganz auf der Höhe der grossen von ihm zu lösenden Aufgabe befindet. Wie verlautet, ist indessen bis zur Stunde noch keinerlei irgendwie vorgreifliche Entscheidung über die Besetzung der Oberingenieurstelle erfolgt und die ausserordentlich wichtige Frage somit lediglich noch in dem Vorbereitungsstadium begriffen.

Eisenbahn-Kalender.

Generalversammlungen (* = ausserord. Gl.-Vers.)

20. Dec. *Märkisch-Posener Eisenbahn zu Guben.
20. „ *Aussig-Teplitzer Eisenb.-Ges. zu Teplitz. Siehe S. 967.

Einzahlungen.

Oberlausitzer Eisenbahn. Zweite Einzahlung mit 20% bis 1. Januar k. J. bei der Hauptcasse in Ruhland zu leisten.

Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Die Inhaber von Interimsscheinen neuer Actien, 2. Emission, haben die zweite Rate von 100 fr. in der Zeit vom 2. bis 10. Januar 1872, abzüglich fr. 1. 87½ Zinsen der 1. Einzahlung, also mit fr. 98. 12½ per Actie zu leisten.

Thüringische Eisenbahn. 30% auf die Stammactien Littr. C bis 30. Decbr. d. J. Siehe Bekanntmachung S. 1014.

Ungarische Ostbahn. Die letzte Einzahlung mit 60% in Gold ist bis 27. December d. J. in Pest, Wien oder Paris zu leisten.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
20. Dec.	zu Mainz	Hess. Ludwigsb.	Verkauf von Materialien	—
20. „	zu Köln	Köln-Mind. E.	Verkauf von Materialien	—
20. „	zu Strassburg	Reichsbahnen	Verpachtung der Restauration	Metz
20. „	zu Nürnberg	Bayer. Staatsb.	9600 Schwellen und Hölzer	—
20. „	zu Saarbrücken	Saarbrücker E.	Materialien-Verkauf	1041
20. „	zu Berlin	Berlin-Görlitzer E.	Schienen	1047
20. „	zu Witten	Berg.-Märk. E.	Presskohlen	1045
20. „	zu Bromberg	Preuss. Ostbahn	Schienen	1023
21. „	zu Bromberg	dieselbe	Kleineisenzeug	1047
21. „	zu Bromberg	dieselbe	Eiserne Dachconstruction	—
22. „	zu Sachsenhausen	Hanau-Offenbach-Frankfurter E.	Mainbrücke	1041
23. „	zu München	Bayer. Staatsb.	6275 Telegraphenstangen	—
23. „	zu Münster	Westfälische E.	Eisenbahnwagen	1048
27. „	zu Carlsruhe	Badische Staatsb.	Schienen etc.	1054
27. „	zu Breslau	Oberschlesische E.	19 500 eichene Schwellen	—
28. „	zu Erfurt	Thüringische E.	Material pro 1872	1045
28. „	zu Breslau	Oberschlesische E.	Eisengusswaaren	—
28. „	zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Locomotiven	1065
30. „	zu Erfurt	Thüringische E	Schwellen etc.	1074
9. Jan. 72	zu Wien	Kais. Elisabethb.	Lastwagen	1045
11. „	zu Strassburg	Elsass-Lothr. E.	Schienen etc.	1074

Officielle und Privat-Anzeigen.

K. k. priv. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn.

Vom **2. Januar 1872** ab werden die **volleingezahlten Interims-Scheine** für die neue **Actien-Emission** gegen Actien mit mit Coupons bei folgenden Zahlungsstellen umgetauscht:
in **Prag** bei der **Haupt-Cassa** der Gesellschaft No. 1012/I,
„ „ „ „ **Allgem. Böhm. Bank,**
„ „ „ Herrn **Moritz Zdekauer,**
„ **Wien** bei der **Niederösterr. Escompte-Gesellschaft,**
„ **Leipzig** bei der **Allgemeinen Deutschen Creditanstalt,**
„ **Berlin** bei Herrn **David Liepmann.**
Gleichzeitig werden bei obigen Zahlstellen die bis **31. December 1871** für die Ratenzahlungen auf diese **Interims-Scheine** noch entfallenden 5%Zinsen beglichen.
Prag, im December 1871.
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Badische Staatseisenbahnen.

Wir bedürfen nachbezeichnete Schienen und Schienenbefestigungs-Materialien, auf deren ganze oder theilweise Lieferung wir zur Einreichung von Angeboten einladen:

33 500	Stück	Eisenschienen im Gewichte von ca.	162 720 Ctr.
1 500	„	Puddelstahlschienen im Gewichte von ca.	7 280 „
2 200	„	Guss- oder Bessemerstahlschienen im Gewichte von ca.	9 115 „
39 000	„	Stahllaschen im Gewichte von ca.	3 730 „
91 000	„	Laschenschrauben im Gewichte von ca.	999 „
59 000	„	Unterlagsplatten im Gewichte von ca.	2 530 „
400 000	„	Schienenkloben im Gewichte von ca.	2 200 „

Die Angebote, in welchen der Preis per Zollcentner franco Banhof, Rhein- oder Neckarhafen in Mannheim oder auf irgend eine andere Güterstation der Grossh. Badischen Staatsbahn zu stellen ist, sind spätestens bis zum **27. December d. J. Morgens 9 Uhr** verschlossen und mit der Aufschrift: „Lieferung von Schienen und Schienenbefestigungs-Materialien" versehen an die unterzeichnete Stelle einzusenden.
Die nähern Lieferungs-Bedingungen können bei sämmtlichen Grossh. Eisenbahnämtern, sowie bei der Verwaltung der Grossh. Eisenbahnmagazine hier entgegen genommen werden.
Carlsruhe, den 29. November 1871.
Direction der Grossh. Bad. Verkehrs-Anstalten.
Zimmer.

Thüringische Eisenbahn.

Die Lieferung von
50 000 Stück eichenen Bahnschwellen und ca. 270 Cubikm. eichenen Weichenhölzern
soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.
Die Offerten sind mit der Aufschrift:
„Submission auf Lieferung von Schwellen und Weichenhölzern"
versehen, versiegelt und portofrei, bis zu dem auf den
30. d. M., Vormittags 11 Uhr,
in unserem Geschäfts-Locale unberaumten Submissionstermine an uns einzureichen, in welchem dieselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten eröffnet werden.
Die Lieferungsbedingungen, von welchen ein unterschriftlich anerkanntes Exemplar der Offerte beigefügt sein muss, werden auf portofreie Requisition von unserem Secretariate unentgeldlich abgegeben.
Erfurt, den 11. December 1871.
Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Für die Unterhaltung der Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen pro 1872 soll die Lieferung von
4 400 000 Kilogramm gewalzten Eisenbahn-Schienen,
sowie des zugehörigen Befestigungs-Materials, bestehend in
8648 Kilogramm Unterlagsplatten,
175 310 Kilogramm Seitenlaschen,
48 945 Kilogramm Laschenschraubenbolzen,
102 000 Kilogramm galvanisirte Tirefonds
12 000 Kilogramm Hakennägel
im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.
Die Offerten sind, für die Lieferung von Schienen und Schienen-Befestigungs-Material getrennt, bis zu dem
Donnerstag, den 11. Januar 1872, Vormittags 10 Uhr
in unserem Geschäftslocale auf hiesigem Bahnhofe anstehenden Termin portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:
„Submission auf die Lieferung von Eisenbahnschienen"
resp.
„Submission auf die Lieferung von Schienen-Befestigungs-Material"
an uns einzusenden.
Die Eröffnung der Offerten erfolgt zu vorangegebener Terminsstunde in Gegenwart der etwa persönlich anwesenden Submittenten.
Die Submissions-Bedingungen und Zeichnungen liegen in unserem technischen Central-Bureau zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie, an unsere **Drucksachen-Verwaltung** hierselbst zu richtende Schreiben gegen Erstattung der Kosten zugesandt.
Strassburg, den 13. December 1871.
Kaiserliche Eisenbahn-Betriebs-Commission.

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

Die mit 600 Thlr. dotirte Stelle eines Zeichners in den hiesigen Werkstätten ist vacant. Hierauf Reflectirende, welche bei einer tüchtigen theoretischen Ausbildung etwas practische Erfahrung besitzen und nicht über 30 Jahre alt sind, wollen sich unter Beifügung der Zeugnisse und wo möglich einer Probezeichnung bis zum **15. Januar 1872** an uns wenden.
Altona, den 7. December 1871. **Die Direction.**
H. Tellkampf.

K. k. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn.
Betriebs-Eröffnung

der sämmtlichen Stationen auf der **Theilstrecke Gmünd-Prag am 14. December 1871** und Herstellung der directen Verbindung von **Prag** nach **Wien.**
Mit dem Tage der Betriebs-Eröffnung der Stationen: Mnichowic-Stranšic, Řičan,Ouřinowes, Hostiwař, Prag, ist die ganze Flügelbahn Gmünd-Prag dem allgemeinen Verkehre übergeben und die directe Verbindung sämmtlicher Stationen von Wien bis Pilsen mit Prag hergestellt.
Von diesem Tage an treten gleichzeitig die dermalen bestehenden Gebühren-Tarife in Plakatform und die Tarifsammlung für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Eilgütern, Equipagen Hunden, Geflügel und Frachten, sowie die Ausnahms-Tarife ausser Kraft und an deren Stelle
neue Tarife mit geänderter Waaren-Classification
in Buchform in Wirksamkeit.
Die neuen Tarife können sowohl bei der General-Direction (im commerciellen Bureau am Bahnhofe) als auch bei sämmtlichen Stations-Vorständen der gesellschaftlichen Linien und in den Speditions-Bureaux in Wien, Prag, Pest und Pilsen um den Preis von einem Gulden Oesterr. W. per Stück bezogen werden.
Wien, im November 1871. **Die General-Direction.**

FAHRPLAN
der k. k. priv.
Kaiser Franz-Josef-Bahn.

Giltig vom 14. December 1871 für die Linien **Wien-Pilsen** und **Gmünd-Prag**
und
vom Tage der Betriebs-Eröffnung für die Linien **Pilsen-Eger** und **Absdorf-Krems**
bis auf Weiteres.

Wien-Eger.

Meilen	Stationen	Personen-Zug No. 1		Personen-Zug No. 5		Local-Zug No. 11		Local-Zug No. 15		Personen-Zug No. 3		Gem. Zug No. 7		Gem. Zug No. 9	
		I. II. III. IV. Classe				I. II. III. Classe						I. II. III. IV. Classe			
		U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.
		Früh		Nachm.		Nachm.		Abends		Abends					
	Wien, Restauration Abf.	7	15	2	15	5	15	6	30	9	—				
0,5	Nussdorf . . . . „	7	25	2	25	5	26	6	41	9	10				
0,8	Kahlenbergerdorf . „	7	30	2	30	5	32	6	47	—	—				
1,2	Klosterneuburg . . „	7	39	2	39	5	42	6	55	9	22				
1,8	Kritzendorf . . . „	7	52	2	52	5	56	Abends		—	—				
2,4	Greifenstein . . . „	8	2	—	—	6	7			—	—				
2,9	St. Andrä-Wördern „	8	10	3	9	6	16			9	47				
3,8	Langenlebarn . . „	8	23	3	22	6	30			—	—				
4,3	Tulln . . . . . . „	8	33	3	34	6	43			10	8				
5,3	Neu-Aigen . . . . „	8	47	3	48	6	59			—	—				
5,8	Absdorf-Hippersdorf „	8	58	3	58	7	7			10	32				
6,9	Gross-Weikersdorf . „	9	14	4	15	Abends				10	48				
8	Ziersdorf . . . . „	9	31	4	34					11	5				
9,2	Limberg-Maissau . „	9	49	4	53					—	—				
10,4	Eggenburg . . . . „	10	10	5	15					11	42				
11,7	Sigmundsherberg-Horn „	10	31	5	38					12	3				
12,9	Hötzelsdorf . . . „	10	50	5	58					12	22				
14,4	Wappoltenreith . . „	11	14	6	23					12	46				
16	Göpfritz-Gr. Siegharts „	11	42	6	49					1	15				
18,2	Schwarzenau-Zwettl „	12	12	7	18					1	45				
19,4	Vitis . . . . . . „	12	31	7	37					—	—				
20,3	Pürbach-Schrems . „	12	45	7	51					2	14				
21,6	Gmünd, Restaurat. Ank.	1	2	8	8					2	31				
		Nachm. Mittag-essen.		Abend-essen.										Nachm.	
	Gmünd . . . . Abf.	Weiterfahrt bis Budweis mit Zug No. 9.		8	28					3	14			2	40
23,4	Gratzen . . . . . „			8	52					3	40			3	9
25,5	Forbes . . . . . „			9	20					4	8			3	45
28,1	Budweis, Restaurat. Ank.			9	52					4	42			4	30
										Früh-stück.		Früh		Nachm.	
	Budweis . . . . Abf.			10	2					4	57	8	—		
29,8	Frauenberg . . . „			10	19					5	13	8	21		
30,9	Nakři-Netolic . . . „			10	42					5	36	8	50		
32	Wodnian . . . . „			11	1					5	54	9	10		
32,9	Protiwin . . . . . „			11	14					6	8	9	26		
34,1	Ražice-Pisek . . . „			11	32					6	26	9	46		
35	Čejtic . . . . . . „			11	45					6	40	10	2		
35,9	Strakonic . . . . „			12	3					6	59	10	26		
36,9	Katowic . . . . . . „			12	17					7	14	10	43		
38,2	Horažd'owic . . . „			12	38					7	35	11	9		
39,7	Wolšan . . . . . „			1	6					8	3	11	43		
41,4	Nepomuk . . . . „			1	32					8	30	12	13		
42,8	Žd'ar-Ždirec . . . „			1	45					8	44	12	29		
42,9	Blowic . . . . . . „			1	54					8	55	12	41		
44,3	Stiahlau . . . . . „			2	13					9	15	1	5		
44,8	Plzenec . . . . . „			2	22					9	25	1	15		
46	Pilsen, Restauration Ank.			2	39					9	44	1	35		
												Mittag-essen.			
	Pilsen . . . . Abf.			3	14					10	19	2	15		
47,5	Tuschkau . . . . „			3	39					10	40	2	46		
49,1	Neuhof . . . . . „			4	4					11	3	3	18		
50,4	Mies-Kladrau . . . „			4	30					11	25	3	48		
51,6	Schweissing . . . „			4	49					11	43	4	14		
54,4	Plan . . . . . . „			5	36					12	29	5	7		
56	Marienbad . . . . „			6	3					12	53	5	37		
57	Königswart . . . . „			6	22					1	8	5	57		
57,8	Sandau . . . . . „			6	36					1	20	6	13		
59,9	Eger, Restauration Ank.			7	7					1	50	6	50		
				Früh						Nachm.		Abends			

Eger-Wien.

Meilen	Stationen	Gem. Zug No. 8		Personen-Zug No. 4		Personen-Zug No. 6		Personen-Zug No. 2		Local-Zug No. 12		Local-Zug No. 16		Gem. Zug No. 10	
		I. II. III. IV. Cl.		I. II. III. Classe		I. II. III. IV. Class				I. II. III. Classe				I. II. III. IV. Cl.	
		U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.
		Früh		Nachm.		Abends									
	Eger, Restauration Abf.	9	—	2	—	8	20								
2,1	Sandau . . . . . „	9	41	2	32	8	53								
2,9	Königswart . . . „	10	—	2	45	9	8								
3,9	Marienbad . . . . „	10	21	3	1	9	26								
5,5	Plan . . . . „	10	52	3	28	9	54								
8,3	Schweissing . . . „	11	43	4	11	10	38								
9,5	Mies-Kladrau . . . „	12	5	4	30	10	59								
10,8	Neuhof . . . . . „	12	28	4	51	11	20								
12,4	Tuschkau . . . . „	12	53	5	14	11	46								
13,9	Pilsen, Restauration Ank.	1	15	5	35	12	10								
		Mittag-essen.		Abend-essen.											
	Pilsen . . . . Abf.	1	45	6	10	12	25								
15,1	Plzenec . . . . . „	2	7	6	28	12	43								
15,6	Stiahlau . . . . . „	2	18	6	36	12	51								
17	Blowic . . . . . . „	2	43	6	56	1	10								
17,6	Žd'ar-Ždirec . . . „	2	54	7	5	1	19								
18,5	Nepomuk . . . . „	3	11	7	19	1	33								
20,2	Wolšan . . . . . „	3	47	7	45	2	1								
21,7	Horažd'owic . . . „	4	18	8	9	2	27								
23,0	Katowic . . . . . „	4	39	8	26	2	45								
24,0	Strakonic . . . . „	5	3	8	43	3	2								
24,9	Čejtic . . . . . „	5	20	8	56	3	15								
25,9	Ražice-Pisek . . . „	5	37	9	10	3	29								
27	Protiwin . . . . . „	5	57	9	26	3	45								
27,9	Wodnian . . . . „	6	14	9	42	4	1								
29	Nakři-Netolic . . . „	6	33	9	57	4	16								
30,7	Frauenberg . . . „	7	3	10	20	4	38								
31,8	Budweis, Restaurat. Ank.	7	23	10	35	4	53								
		Abends												Vorm.	
	Budweis . . . . Abf.			10	50	5	8	Abfahrt von Budweis mit Zug No. 10.						11	15
34,4	Forbes . . . . . „			11	27	5	44							12	4
36,6	Gratzen . . . . . „			11	54	6	12							12	40
38,3	Gmünd, Restraurat. Ank.			12	16	6	35							1	7
						Früh-stück.		Nachm.						Nachm.	
	Gmünd . . . . Abf.			12	58	7	10	3	—						
39,9	Pürbach-Schrems . „			1	16	7	28	3	19						
40,5	Vitis . . . . . . „			—	—	7	42	3	33						
41,7	Schwarzenau . . . „			1	45	8	2	3	54						
43,9	Göpfritz-Gr. Siegharts „			2	18	8	37	4	29						
45,5	Wappoltenreith . . „			2	42	9	2	4	54						
47,0	Hötzelsdorf . . . „			3	2	9	23	5	16						
48,2	Sigmundsherberg-Horn „			3	22	9	43	5	36						
49,5	Eggenburg . . . . „			3	44	10	7	5	58						
50,7	Limberg-Maissau . „			—	—	10	24	6	15						
52	Ziersdorf . . . . „			4	19	10	44	6	34						
53	Gross-Weikersdorf . „			4	34	11	—	6	49	Früh					
54,1	Absdorf-Hippersdorf „			4	52	11	18	7	7	7	18				
54,6	Neu-Aigen . . . . „			—	—	11	26	7	15	7	27				
55,6	Tulln . . . . . . „			5	15	11	42	7	31	7	45				
56,2	Langenlebarn . . . „			—	—	11	51	7	40	7	55				
57,0	St. Andrä-Wördern . „			5	34	12	4	7	53	8	10				
57,5	Greifenstein . . . „			—	—	—	—	8	—	8	19				
58,1	Kritzendorf . . . „			—	—	12	21	8	10	8	30	Abends			
58,7	Klosterneuburg . . „			6	1	12	36	8	25	8	45	7	30		
59,1	Kahlenbergerdorf . „			—	—	12	44	8	33	8	54	7	39		
59,4	Nussdorf . . . . „			6	14	12	51	8	40	9	2	7	47		
59,9	Wien, Restauration Ank.			6	23	1	—	8	49	9	12	7	57		
				Früh		Nachm.		Abends		Vorm.		Abends			

Gmünd - Prag.

Meilen	Stationen		Person.-Zug No. 101		Gem. Zug No. 105		Person.-Zug No. 103	
			I. II. III. IV. Classe				I. II. III. Classe	
			Uhr	Min.	Uhr	Min.	Uhr	Min.
			Früh		Nachm.		Abends	
	Wien	Abf.	7	15	2	15	9	—
			Vorm.					
	Budweis	„	11	15	—	—	—	—
			Nachm.		Abends		Nachts	
	Gmünd, Restauration	„	1	22	8	40	2	49
2,2	Suchenthal	„	1	53	9	23	3	19
2,9	Chlumec	„	2	3	9	37	—	—
4,4	Wittingau	„	2	27	10	12	3	53
5,6	Lomnic	„	2	43	10	33	—	—
7,2	Wessely	„	3	5	11	5	4	29
8,1	Soběslau	„	3	18	11	23	4	42
9,7	Planá	„	3	41	11	56	5	4
10,7	Tábor, Restauration	Ank.	3	54	12	14	5	17
							Frühstück	
	Tábor	Abf.	4	—	12	34	5	32
12,5	Sudoměřic	„	4	26	1	15	5	58
13,4	Stupčic	„	4	40	1	39	—	—
14,6	Klein-Heřmanic	„	4	57	2	1	6	27
15,3	Bestahow	„	5	8	2	13	—	—
15,8	Wottic	„	5	17	2	26	6	46
17,1	Bistřic	„	5	35	2	50	—	—
17,8	Beneschau	„	5	48	3	17	7	15
19,0	Čerčan-Pišely	„	6	7	3	43	7	34
20,8	Mnichow-Strančic	„	6	37	4	21	—	—
21,7	Řičan	„	6	52	4	40	—	—
22,5	Ouřinowes	„	7	10	5	1	8	33
23,2	Hostiwař	„	7	22	5	16	—	—
24,4	Prag, Restauration	Ank.	7	43	5	40	9	4
			Abends		Früh		Vorm.	

Prag - Gmünd.

Meilen	Stationen		Person.-Zug No. 102		Person.-Zug No. 104		Gem. Zug No. 106	
			I. II. III. IV. Classe		I. II. III. Classe		I. II. II. IV. Classe	
			Uhr	Min.	Uhr	Min.	Uhr	Min.
			Früh		Abends		Abends	
	Prag, Restauration	Abf.	8	—	6	30	9	15
1,2	Hostiwař	„	8	21	—	—	9	40
1,9	Ouřinowes	„	8	35	7	6	9	59
2,7	Řičan	„	8	50	—	—	10	17
3,6	Mnichow-Strančic	„	9	6	—	—	10	38
5,4	Čerčan-Pišely	„	9	37	8	4	11	17
6,6	Beneschau	„	9	59	8	26	11	57
7,3	Bistřic	„	10	10	—	—	12	13
8,6	Wottic	„	10	31	8	56	12	47
9,1	Bestahow	„	10	39	—	—	12	57
9,8	Klein-Heřmanic	„	10	50	9	13	1	13
11,0	Stupčic	„	11	9	—	—	1	46
11,9	Sudoměřic	„	11	23	9	43	2	8
13,7	Tábor, Restauration	Ank.	11	46	10	6	2	42
	Tábor	Abf.	11	52	10	12	3	7
14,7	Planá	„	12	5	10	25	3	27
6,3	Soběslau	„	12	26	10	46	4	2
17,2	Wessely	„	12	40	11	1	4	29
18,8	Lomnic	„	1	1	—	—	4	56
20,0	Wittingau	„	1	21	11	39	5	27
21,5	Chlumec	„	1	42	—	—	5	53
22,2	Suchenthal	„	1	54	12	9	6	9
24,4	Gmünd, Restauration	Ank.	2	25	12	38	6	50
			Nachm.		Nachts		Früh	
	Budweis	„	4	30	—	—	—	—
			Nachm.					
	Wien	„	8	49	6	23	1	—
			Abends		Früh		Nachm.	

Absdorf - Krems.

Meilen	Stationen		Gem. Zug No. 201		Local-Zug No. 211	
			I. II. III. IV. Classe		I. II. III. Classe	
			Uhr	Min.	Uhr	Min.
			Früh		Nachm.	
	Wien, Restauration	Abf.	7	15	5	15
			Vorm.		Abends	
	Absdorf, Restauration	„	9	10	7	12
1,0	Kirchberg	„	9	30	7	30
2,2	Wagram	„	9	52	7	51
2,7	Hadersdorf	„	10	4	8	1
3,2	Gedersdorf	„	10	14	8	10
4,2	Krems, Restauration	Ank.	10	30	8	25
			Vorm.		Abends	

Krems - Absdorf.

Meilen	Stationen		Local-Zug No. 212		Gem. Zug No. 202	
			I. II. III. Classe		I. II. III. IV. Classe	
			Uhr	Min.	Uhr	Min
			Früh		Nachm.	
	Krems, Restauration	Abf.	6	—	5	30
1,0	Gedersdorf	„	6	16	5	47
1,5	Hadersdorf	„	6	26	5	59
2,0	Wagram	„	6	35	6	9
3,2	Kirchberg	„	6	58	6	33
4,2	Absdorf, Restauration	Ank.	7	14	6	50
			Früh		Abends	
	Wien, Restauration	„	9	12	8	49
			Vorm.		Abends	

Anmerkung.

Die Localzüge No. 11 und 12 verkehren bis zur Eröffnung der Linie Absdorf-Krems nur in der Strecke Wien-Tulln.

Die Localzüge No. 15 und 16 verkehren nur an Sonn- und Feiertagen.

Die Züge No. 3 und 4 halten in den Stationen: Kahlenbergerdorf, Kritzendorf, Greifenstein, Langenlebarn, Neu-Aigen, Limberg-Maissau und Vitis nicht an.

Die Züge No. 5 und 6 halten in der Station Greifenstein nicht an.

Die Züge No. 103 und 104 halten in den Stationen: Chlumec, Lomnic, Stupčic, Bestahow, Bistřic, Mnichow-Strančic, Řičan und Hostiwař nicht an.

Route: Prag-Pilsen-Eger.

Prag Abf. 6.45 Früh. Pilsen Ank. 10. 9 Vorm. Eger Ank. 1.50 Nachm.
(Bahnhof Smichow.)
Prag Abf. 9.20 Vorm. Pilsen „ 12.50 Nachm. Eger „ 6.50 Abends

Route: Prag-Gmünd-Budweis.

Prag Abf. 8.— Früh. Gmünd Ank. 2.25 Nachm. Budweis Ank. 4.30 Nachm.
(Bahnhof der Kaiser Franz-Josef-Bahn.)

Route: Eger-Pilsen-Prag.

Eger Abf. 9.— Vorm. Pilsen Ank. 1.15 Nachm. Prag Ank. 5.45 Nachm.
(Bahnhof Smichow.)
Eger „ 2.— Nachm. Pilsen „ 5.35 „ Prag Ank. 9. 7 Abends

Route: Budweis-Gmünd-Prag.

Budweis Abf. 11.15 Vorm. Gmünd Ank. 1.7 Nachm. Prag Ank. 7.43 Abends
(Bahnhof der Kaiser Franz-Josef-Bahn.)

Anschlüsse.

Personenzug No. 1.

	Ankunft	Abfahrt
Wien		7,15 Früh
Gmünd	1,2 Nachm.	— —
Budweis	4,30 "	— —
Prag	7,43 Abends	8,37 Abends
Komotau	3,29 Früh	— —
Pardubitz	3 — "	— —
Aussig	11,55 Nachts	12,10 Nachts
Teplitz	5,19 Früh	— —
Bodenbach	12,45 Nachts	2 — Nachts
Dresden	3,25 Früh	4,15 Früh
Berlin	8,45 "	10,40 Vorm.
Hamburg	8 — Abends	— —
Lübeck	8 — "	— —
Leipzig	6,45 Früh	— —
Magdeburg	11,28 Vorm.	— —
Harburg	7,55 Abends	— —
Bremen	6,4 Abends	— —

Personenzug No. 2.

	Ankunft	Abfahrt
Bremen	— —	10,50 Vorm.
Harburg	— —	10,20 "
Magdeburg	— —	6,40 Abends
Leipzig	— —	9,50 "
Lübeck	— —	7 — Früh
Hamburg	— —	7,45 "
Berlin	— —	7,45 Abends
Dresden	12,32 Nachts	1,8 Nachts
Bodenbach	2,30 "	3,25 "
Teplitz	— —	10,48 Nachts
Aussig	3,59 Früh	4,10 Früh
Pardubitz	— —	4,46 "
Komotau	— —	12,16 Nachts
Prag	7,20 Früh	8 Früh
Budweis	— —	11,15 Vorm.
Gmünd	2,25 Nachm.	3 — Nachm.
Wien	8,49 Abends	— — —

Personenzug No. 3.

	Ankunft	Abfahrt
Wien		9 — Abends
Gmünd	2,31 Früh	3,14 Früh
Budweis	4,42 "	4,57 "
Pilsen	9,44 Vorm.	10,19 "
Eger	1,50 Nachm.	3,37 Nachm.
Franzensbad	3,50 "	— —
Karlsbad	6,16 Abends	— —
Reichenbach	7,5 "	— —
Leipzig	9,30 "	10,35 Abends
Halle	11,20 Nachts	— —
Magdeburg	1,40 "	— —
Braunschweig	5,55 Früh	— —
Hannover	8,2 "	— —
Bremen	11,57 Vorm.	— —
Pilsen		10,24 Vorm.
Furth	12,46 Nachm.	1 — Nachm.
Schwandorf	3 — "	3,20 "
Regensburg	4,20 "	— — —
München	8,5 Abends	— —
Nürnberg	7,30 "	— —
Würzburg	11,36 Nachts	— —
Aschaffenburg	4,15 Früh	— —
Frankfurt	5,15 "	— —
Mainz	6,15 "	— —
Köln	11,25 Vorm.	— —
Gmünd		2,49 Nachts
Prag	9,4 Vorm.	10,55 Vorm.
Pardubitz	4,23 Nachm.	— —
Böhm. Trübau	8,16 Abends	— —
Kralup	— —	12,15 Nachm.
Aussig	3,43 Nachm.	— —
Teplitz	4,46 "	— —
Bodenbach	5,2 "	7 — Abends
Warnsdorf	9,2 Abends	— —
Dresden	9,15 "	— —

Personenzug No. 4.

	Ankunft	Abfahrt
Dresden	— —	7 — Früh
Warnsdorf	— —	6,8 "
Bodenbach	9,10 Vorm.	10 — Vorm.
Teplitz	— —	10,19 "
Aussig	10,57 Vorm.	11,18 "
Kralup	— —	3,9 Nachm.
Pardubitz	— —	11,15 Vorm.
Prag	4,26 Nachm.	6,30 Abends
Gmünd	12,38 Nachts	— —
Köln	— —	5 — Nachm.
Mainz	— —	9,6 Nachts
Frankfurt	— —	10,15 "
Aschaffenburg	— —	11,45 "
Würzburg	— —	3,20 Früh
Nürnberg	— —	8,15 "
München	— —	7,45 "
Regensburg	— —	11,28 Vorm.
Schwandorf	— —	12,50 Nachm.
Furth	2,55 Nachm.	3,25 "
Pilsen	— —	5,50 "
Berlin	— —	10,30 Nachts
Leipzig	— —	6,30 Früh
Reichenbach	— —	8,55 "
Karlsbad	— —	10,5 Vorm.
Franzensbad	— —	12,10 Mittags
Eger	12,20 Mittags	2 — Nachm.
Pilsen	5,35 Nachm.	6,10 Abends
Budweis	10,35 Nachts	10,50 Nachts
Gmünd	12,16 "	12,58 "
Wien	6,23 Früh	— —
Aussig	11,17 Vorm.	11,27 Vorm.
Teplitz	12,36 Nachm.	— —
Komotau	1,46 "	— —
Pardubitz	8,18 Früh	— —
Böhm. Trübau	9,38 "	— —
Bodenbach	12,2 Nachm.	12,40 Nachm.
Warnsdorf	5,51 "	— —
Dresden	2,15 "	— —
Leipzig	5,50 Nachm.	— —
Berlin	10 — "	— —
Hamburg	5 — Früh	— —
Lübeck	10,52 Vorm.	— —

Personenzug No. 5.

	Ankunft	Abfahrt
Wien	— —	2,15 Nachm.
Gmünd	8,8 Abends	8,28 Abends
Budweis	9,52 "	10,2 "
Pilsen	2,39 Früh	3,14 Früh
Prag (via Pilsen)	6,35 "	— —
Eger	7,7 "	— —
Karlsbad	10,45 Vorm.	— —
Franzensbad	8,40 Früh	— —
Reichenbach	12,45 Nachm.	— —
Leipzig	4,20 "	— —
Magdeburg	8,25 Abends	— —
Berlin	8,35 "	— —
Hof	11,5 Vorm.	11,45 Vorm.
Bamberg	5,4 Nachm.	8 — Abends
Frankfurt	5,15 Früh	— —
Gmünd	— —	8,40 Abends
Prag	5,40 Früh	8,11 Früh
Kralup	8,38 "	9,7 "
Bakow	11,24 Vorm.	11,27 Vorm.
Turnau	12,8 Nachm.	12,23 Nachm.
Reichenberg	2,3 "	— —
Böhm. Leipa	1 — "	— —
Rumburg	2,56 "	— —

Personenzug No. 6.

	Ankunft	Abfahrt
Lübeck	— —	7 — Abends
Hamburg	— —	11 — "
Berlin	— —	6,45 Früh
Leipzig	— —	9,5 "
Dresden	— —	12,45 "
Warnsdorf	— —	9,40 "
Bodenbach	2,20 Nachm.	3,— Nachm.
Böhm. Trübau	— —	2,50 "
Pardubitz	— —	4,46 "
Komotau	— —	12,45 "
Teplitz	— —	2,34 "
Aussig	— —	3,44 "
Rumburg	— —	12,4 "
Böhm. Leipa	— —	2,2 "
Reichenberg	— —	1,1 "
Turnau	2,40 Nachm.	2,53 "
Bakow	3,32 "	3,38 "
Kralup	5,52 "	6,4 "
Prag	6,53 Abends	9,15 Abends
Gmünd	6,50 Früh	— —
Berlin	— —	6,— Früh
Leipzig	— —	12,20 Nachm.
Reichenbach	— —	3,35 "
Franzensbad	— —	7,50 Abends
Karlsbad	— —	5,30 Nachm.
Eger	8,5 Abends	8,20 Abends
Prag (via Pilsen)	— —	8,35 "
Pilsen	12,10 Nachts	12,25 Nachts
Budweis	4,53 Früh	5,8 Früh
Gmünd	6,35 "	7,10 "
Wien	1,— Nachm.	— —

Gemischter Zug No. 7.

	Ankunft	Abfahrt
Budweis	— —	8 — Früh
Pilsen	1,35 Nachm.	2,15 Nachm.
Prag (via Pilsen)	5,45 "	— —
Eger	6,50 Abends	8,5 Abends
Franzensbad	8,30 "	— —
Oelsnitz	11,5 "	— —
Karlsbad	10,14 Nachts	— —

Gemischter Zug No. 8.

	Ankunft	Abfahrt
Bamberg	— —	12,45 Nachts
Hof	4,5 Früh	4,55 Früh
Karlsbad	— —	5,20 "
Oelsnitz	— —	5,5 "
Franzensbad	— —	7,30 "
Eger	7,50 Früh	9,— "
Prag (via Pilsen)	— —	9,20 "
Pilsen	1,15 Nachm.	1,45 Nachm.
Budweis	7,23 Abends	— —

Der Zeitpunct der Betriebs-Eröffnung der Linie Pilsen-Eger uud Absdorf-Krems wird durch specielle Kundmachungen bekannt gegeben werden.

Der um 9 Uhr Abends von Wien abgehende Personenzug No. 3 verkehrt bereits am 13. d. M. nach der neuen Fahrordnung.

Die General-Direction.

Die

Maschinen-Fabrik

von

C. F. SCHELLENBERG

Chemnitz in Sachsen

empfiehlt sich zur Ausführung von **Werkzeugmaschinen** in bewährtester Construction, als:

Maschinen für Metallbearbeitung.

Support-, Hand- und Plan-Drehbänke jeder Art,
Drehbänke für Eisenbahnwagen-, Tender- und Locomotiv-Räder,
Hobel-, Shaping- und Nuthstoss-Maschinen,
Wand-, Horizontal- und freistehende Bohrmaschinen,
Radial-, Cylinder- und Langloch-Bohrmaschinen,
Maschinen- und Werkzeuge für Schraubenfabrikation,
Räder-, Theil- und Frais-Maschinen,

Maschinen für Eisenbahn-Reparatur-Werkstätten,

Maschinen für Hüttenbetrieb,
Scheeren, Durchstoss- und Blechbiegemaschinen,
Dampfhämmer, Schmiedemaschinen und Ventilatoren,
Maschinen für Gewehrfabrikation.

Maschinen für Holzbearbeitung.

Einfache Gattersägen,
Bunt-Gattersägen,
Doppel- und Horizontal-Gattersägen,
Schwartensägen,
Kreis- und Band-Sägen,
Schweif- und Decupir-Sägen,
Sägen-Stanzmaschinen,
Sägen-Schärfmaschinen,
Hobelmaschinen für Breter, Pfosten und Simse,
Zapfen-Schneid- und Schlitz-Maschinen,
Verticale Bohr- und Stemm-Maschinen,
Horizontale Bohr- und Stemm-Maschinen,
Wand-Bohrmaschinen,
Freistehende Bohrmaschinen,
Frais-Maschinen.

Complete Fabrikeinrichtungen in dieser Branche werden zur schnellen Lieferung übernommen.
Courante Maschinen sind stets vorräthig oder befinden sich in Arbeit.
Ausserdem liefert die Fabrik **Maschinen zum Heben und Fortschaffen von Lasten** jeder Art.

Reiche Auswahl von Modellen nach den Entwürfen der renomirtesten Architecten.

Ed. Puls,

Bauschlosserei und Fabrik schmiedeeiserner Ornamente

Berlin, Dorotheenstrasse No. 44

fertigt

Einfache und verzierte Anker,
Thür- und Fensterbeschläge,
Messing- u. Broncegarnituren,
Ventilations-Fenster,
Eiserne Kassenthüren,
Eiserne Fensterläden,
Tresor-Einrichtungen,
Eiserne Schaufenster,
Eiserne Treibhäuser,
Glasdächer, Oberlichte,
Perronbedachungen,
Eiserne Haus- u. Gartenthore,
Garten-, Balcon-, Erbbegräbniss-, First- u. Fenstergitter,
Treppengeländer, Kandelaber,
Wetterfahnen, Kronenleuchter,
Schmiedeeiserne Treppen
etc. etc.

nach eigenen oder gegebenen Zeichnungen zu billigen Preisen bei kürzesten Lieferfristen.

Zeichnungen und Preiscourante gratis.

Haeckel & Co. in Leipzig.

Königl. Sächsische Patent-Inhaber

(Etablirt seit 1853.)

Eisenbahn-Behörden

empfehlen wir zur

Einrichtung resp. Completirung von autographischen Druckereien,

um Pläne, Schriftstücke etc. zu vervielfältigen, unsere bewährten

Steindruck-Pressen

ganz von Eisen, in 6 Grössen, Lithographie-Steine, Walzen, Farben, Firnisse und alle Specialitäten.
Referenzen von Eisenbahn-Behörden, denen wir Druckereien einrichteten, stehen zu Diensten.
Illustrirte Preislisten gratis und frankirt.

P. P.

Da für **Raucher** eine Originalkiste feine ächte Habana-Cigarren stets das **angenehmste Weihnachtsgeschenk** zu sein pflegt und diese Thatsache von Jahr zu Jahr durch zahlreichere Aufträge bestätigt wird, so bitte ich ergebenst mir Ordres auf Habana-Cigarren, welche für den **Weihnachtstisch** bestimmt sind, geneigtest **recht bald** zugeben lassen zu wollen, damit die Zusendung in allen Fällen rechtzeitig bewerkstelligt werden kann.

Leipzig, im December 1871.

Hochachtungsvoll

J. L. Geyer.

Mauricianum.

Engros-Lager feiner und ächt importirter Habana-Cigarren.

Neu importirte Marken 1870r. und 1871r. Ernte.

	Preis per Mille
La Ingenuidad	Thlr. 150 —
Bella Maar	„ 120 —
El Conde de Bismarck	„ 120 —
Palmitos	„ 100 —
El Globo de Manuel Cabal	„ 80 —
El Globo (Brevas)	„ 80 —
Figaro (Flor fina)	„ 80 —
Aguila de Oro	„ 70 —
Imperiales (superfein)	„ 70 —
La Magnifica	„ 70 —
Imperiales (Flor fina)	„ 60 —
Millar Flor	„ 50 —
Imperiales (Flor)	„ 50 —
Ramilette de Aroma	„ 40 —
Imperiales (fina)	„ 50 —

Sämmtlich in Originalkisten à 100 Stück.

Ausserdem empfehle ich noch meine bekannten Marken No. 1 bis 20 à 25 Thlr. pr. m.

Sämmtliche Sorten habe ich in 4 Farbennuançen auf Lager, nämlich:

Claro, das hellste Habanabraun.
Colorado Claro, ein mittleres Habanabraun.
Colorado, ein etwas dunkles Habanabraun.
Maduro, ein dunkles Habanabraun.

In **Maduro** sind die Cigarren schwer.
„ **Colorado** kräftig.
„ **Colorado Claro** mildkräftig.
„ **Claro** leicht.

Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn Verwaltungen. — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 50. Beiblatt 2. Leipzig, am 20. December 1871.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Auf den Stationen der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn sind nachstehende **Ausrüstungsgegenstände** zu Militärtransportwagen angesammelt worden. Dieselben sind ohne Eigenthumsmerkmale und lagern in **Cöpenick**, Station der genannten Bahn.

1. Bänke.

1 Doppelbank mit Rücklehne, gez. 4 Mann,
1 „ „ „ „ 5 „
1 „ ohne Lehne, grau gestrichen, No. 4364,
4 „ „ „ ungestrichen, No. 1458, 1375, 1386, 1373.

2. Sitz-, resp. Bank-Bretter.

4 Stück grau gestrichen, No. 5687,
7 „ „ „ „ 4331,
1 „ „ „ „ 4375,
2 „ „ „ „ 5737,
3 „ „ „ „ 5575,
6 „ ungestrichen „ 1365,
4 „ „ „ „ 1425,
4 „ „ „ „ 1378,
1 „ „ „ „ 5082,
3 „ „ „ „ 195,

3. Tornisterbretter.

4 lange zum Anhängen,
1 kurzes.

4. Rücklehne.

2 No. 4331.

5. Bankträger.

2 kieferne (1 defect).

6. Flankirbäume, resp. Standbäume.

5 grau gestrichen, No. 1181. 1176, 1185, 1171, 171.
7 „ „ ohne Nummern.
4 „ „ gelbe Nummer, No. 1425,
4 „ „ „ „ 5081,
3 „ „ „ „ 5063,
4 „ „ „ „ 1468,
4 „ „ „ „ 209,
4 „ „ „ „ 5128,
4 „ „ „ „ 1450,
4 „ „ „ „ 1487,
4 „ „ „ „ 1974,
4 „ „ „ „ 1449,
3 „ „ „ „ 5097,
1 „ „ „ „ 5465,
1 „ „ „ „ 5138,
3 „ „ „ „ 5161,
1 „ „ „ „ 191,
1 „ „ „ „ 5045,
1 „ „ „ „ 1365,
4 „ „ weisse Nummer, No. 1959,
4 „ „ „ „ 5052,
4 „ „ „ „ 1414,
2 „ „ „ „ 5034,
1 „ „ „ „ 5097,
4 „ „ mit eingebrannter „ 4331,
1 „ „ „ „ 3648,
1 grau gestrichen, mit eingebrannter Nr. 5700,
3 „ „ „ „ 4475,
4 „ „ „ „ 4327,
1 „ „ „ „ 5514,
2 „ „ „ „ 4339,
2 „ „ „ „ 5575,
3 „ „ „ „ 5665,
3 „ „ „ „ 5574,
1 „ „ „ „ 5533,
1 „ „ „ „ 5648,
1 „ „ „ „ 4318,
3 „ „ „ „ 5732,
1 „ „ „ „ 5639,
4 von Buchen-Holz ohne Nummern,
44 von Kiefernholz mit 3 Ringen,
1 „ „ „ 4 „
4 „ „ in der Mitte mit 1 Ring,
3 mit Kronen eingebrannt,
66 von Kiefernholz ohne Ringe, ganz roh,
18 „ „ kantige „ „
5 „ „ breite, 3 mit 3, 1 ohne und 1 mit 2 Ringen.

7. Laternen.

2 Lampen inwendig mit Messingblenden, oben Eisenbügel.
1 grosse Blechlaterne, Bezeichnung auf dem Deckel: **A. T. 1.**
2 mittel „ „ „ „ „ **A. T. 3.**
3 kleine „ „ „ „ „ **A. T. 4.**
5 mittel Laternen ohne Lampen, die Scheiben mit Kreuzdraht gesichert.
1 grün gestrichen mit neusilbernen Blenden, runde Form.
1 grosse Wandlaterne, schwarz lackirt, hinten zwei Oesen ohne Lampen.
1 mittele Wandlaterne, schwarz, hinten mit einer Oese.
1 schwarz lackirt hinten 3 Oesen, vorn eine runde Scheibe.
3 Weissblech, ohne Lampen, mit eisernen Bügel.
1 weissblech, mit Bügel, runde Lampe.
1 kleine mit Bügel, runde Lampe, gezeichnet: **Well.**
1 mit einer eisernen Oese zum Anhängen, ohne Lampe.
1 „ „ „ „ „ „ mit Lampe.
1 dreikantig, zum Anhängen.
2 Handlaternen ohne Lampen.
1 mit Lampe und Runddocht.
3 grosse Laternen, 1 ohne Lampe, oben breite Blechbügel.
1 kleine grüne mit Bügel, ohna Lampe.
4 kleine ohne Lampen, die Scheiben durch Draht gesichert.
1 kleine Kugellaterne gezeichnet: **Hirte Nr. 1098.**
3 Kugellaternen ohne Lampen.
1 Kugellaterne mit Lampe und Runddocht.
1 kleine Wagenlaterne mit kleiner Messinglampe,
1 grosse Wagenlaterne ohne Lampe.
1 Wagenlaterne, gezeichnet **Nr. 233**, ohne Angabe der Bahn.
1 Wagenlaterne, gezeichnet: **Nr. 107**, ohne Angabe der Bahn.
1 ditto.

Die unbekannten Eigenthümer dieser Ausrüstungsgegenstände wollen sich behufs Empfangnahme derselben an die Königl. Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn in Berlin wenden.

Berlin, den 14. December 1871.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Sachsen. Die Sächsische Regierung fordert von dem Landtage in dem ausserordentlichen Budget auf die die Jahre 1872 und 1873 umfassende Finanzperiode die Summe von 10880000 Thlr. zu Staats-Eisenbahnzwecken. Davon 7 Millionen für den Bau neuer, schon früher beschlossener Staatsbahnen, nämlich der Strecke der Südlausitzer Bahn von Warnsdorf bis Sohland mit Zweigbahn von Ebersbach nach Löbau, der Aue-Jägersgrüner und der Plauen-Oelsnitzer Linie, der Fortsetzung der Radeberg-Camenzer Bahn von Camenz bis zur Landesgrenze (in der Richtung nach Berlin), endlich zur Vollendung des Umbaues des Chemnitzer und zur Erweiterung des Schlesischen Bahnhofes in Dresden. Zwei Millionen werden gefordert zur Vermehrung der Transportmittel der Staatsbahnen. Es sollen 52 Locomotiven und 50 Tender, 120 Personenwagen, 25 Gepäckwagen, 1342 einfache Achsen auf bedeckte Güterwagen, 2683 Doppelachsen auf offene Güterwagen angeschafft werden, die zusammen auf 2909015 Thlr. veranschlagt sind, wovon aber nur, wie erwähnt, 2 Millionen in der nächsten Finanzperiode zur Verwendung kommen. Zur Erweiterung von Bahnhöfen und Haltestellen werden gefordert 1630000 Thlr. und 890000 Thlr. für den Personen-, den Güter- und den Kohlenbahnhof in Altstadt-Dresden, sowie zur Ueberbrückung der Falkenstrasse über die Dresdener Verbindungsbahn, und 740000 Thlr. für die Bahnhöfe in Crimmitschau, Döbeln, Zwickau, Meerane und Reichenbach, sowie die Haltestellen Siegmar und Lauter und die Ladestellen bei Gittersee. Zur Einführung des neuen Signalsystems auf den Staatsbahnen werden 250000 Thlr. gefordert. — Was den Umbau des Bahnhofes in Chemnitz betrifft, so ist das neue Stationsgebäude kürzlich dem Betriebe übergeben worden: ein grosses schönes Gebäude mit geräumigen, überall hellen Localitäten und einer prächtigen durch Oberlicht erleuchteten Halle in der Mitte.

Thüringische Eisenbahn-Projecte. Der Landtag des Grossherzogthums Sachsen-Weimar-Eisenach wird seine diesmalige Thätigkeit Regierungsvorlagen zuzuwenden haben, welche hauptsächlich die Anlage von Eisenbahnen bezwecken. Es handelt sich dabei meistens um Ertheilung des Expropriationsrechts nach den Normen, welche man s. Z. beim Bau der Werrabahn in Anwendung gebracht hatte. Die drei dahin gehörigen Ministerialdecrete betreffen die Herstellung 1) einer Bahn von Mehltheuer nach Triptis, 2) einer Bahn, welche von Naschhausen ausgehend, in der Nähe von Pössneck in die Gera-Eichichter Bahn münden soll (um diese Bahn mit der Saalbahn in Verbindung zu bringen) und 3) eine Bahn von Naumburg nach Artern (welche freilich das Grossherzogthum nur in der Länge einer Drittelmeile durchschneidet).

Wichtiger ist das 4. Ministerialdecret, betreffend die Linie Meiningen-Fulda. Dieses Project ist früher an dem Widerspruch Preussens gescheitert, wird aber jetzt wieder aufgenommen, weil die Preuss. Regierung das auf 7200000 Thlr. normirte Anlagecapital für entsprechend erachtet. Diese Bahn hat bereits, wie wir schon berichtet, eine Subvention vom Meininger Landtage bewilligt erhalten und soll auch von Preussen und Weimar dadurch gefördert werden, dass diese Staaten für jede Meile, welche die Bahn von ihrem Gebiete berührt, sich mit 100000 Thlr. Stammactien oder 25000 Thlr. als fond perdu betheiligen. Die Bahn ist 10½ Meilen lang, wovon ungefähr 5⅓ auf Preussen, 3⅓ auf Weimar und 2⅔ auf Meiningen kommen. Das Weimarische Gebiet wird nur am Südende des Eisenacher Oberlandes berührt. Dieselbe bezweckt die Herstellung einer kürzeren Verbindung zwischen Cöln und dem Lande in östlicher Richtung über Lichtenfels hinaus. Sie soll bei Meiningen von der Werrabahn abzweigen, durch das Harpfthal führen, zwischen Golmershausen und Bettenhausen in das Weimarische Gebiet eintreten, oberhalb Kaltenwestheim die Wasserscheide zwischen Fulda und Ulster durchbrechen und dem Werbgrunde folgend in das Preussische Gebiet übergehen, um weiter in der Richtung nach Fehrbach über Margretenhausen und Kümdels in den Bahnhof Fulda geführt zu werden. — Da die beantragten Staatssubventionen aller Wahrscheinlichkeit nach werden bewilligt werden, so ist an dem Zustandekommen des Projects nicht zu zweifeln.

— *tz.* Hannoversche Staatseisenbahnen. (Geschäftsbericht pro 1870.) Die Bahnlänge betrug ult. 1870: 111,$_{242}$ Meilen beziehungsweise im mittleren Jahresdurchschnitte 109,$_{877}$ Meilen, von welcher 57,$_{978}$ Meilen doppelgeleisig sind. Das für diese 111,$_{242}$ Meilen verwendete Aulage-Capital beträgt 56941184 Thlr. resp. pro Meile Bahnlänge 512185 Thlr. Werden von diesem Anlage-Capitale die von Schaumburg-Lippe, Bremen und der Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft verausgabten 8518001 Thlr. für von ihnen selbstständig oder gemeinschaftlich erbaute Strecken in Abzug gebracht, so bleiben als rein Preussischer Antheil für 93,$_{003}$ Meilen 48423183 Thlr.

An Betriebsmitteln waren vorhanden: 285 Locomotiven mit 263 Tendern, 459 Personenwagen mit 20990 Plätzen, 100 Gepäck-, 5473 Güter- und 208 Arbeitswagen mit einer Gesammt-Ladungsfähigkeit von 925370 Ctrn. und 12 Draisinen.

Die Locomotiven haben 764387 Nutzmeilen zurückgelegt.

Betrieb. Bis zum Ausbruche des Krieges mit Frankreich, im Juli 1870, hatte der Betriebsdienst im allgemeinen keine Störungen erlitten. Diese traten dann mit den massenhaften Truppen-Transporten in solchem Umfange ein, dass zunächst während der Zeit vom 23. Juli bis 22. August neben den Militär-Extrazügen täglich nur ein allgemeiner Personen- resp. gemischter Zug nach beiden Richtungen zur Beförderung gelangen konnte. Grosse Schwierigkeiten für den Betrieb erwuchsen auch aus der starken Verminderung des Eisenbahn-Dienstpersonals und der Eisenbahn-Fahrzeuge, welche in grosser Zahl zur Verwaltung occupirter Bahnen in Frankreich und Elsass-Lothringen abgegeben werden mussten. Für Militärzwecke wurden befördert 920115 Personen, 120342 Pferde, 12437 Fahrzeuge und 166534 Ctr. Effecten. An Liebesgaben für die im Felde stehenden Truppen kamen 113941 Ctr. zur Beförderung.

Ueberhaupt wurden befördert: 45314 Personen in der I. Classe, 637504 in der II. Cl., 2013393 in der III. Cl., 1158321 in der IV. Cl., 920115 Militärs und 81959 Auswanderer, zusammen 4856606 Personen (davon 3635324 im Binnenverkehre), 918 Equipagen, 2931 Ladungen und 1428 Stück Pferde, 11081 Hunde, 120342 Militärpferde, 12437 Fahrzeuge und Geschütze, sowie 166534 Ctr. Effecten. Im Güterverkehre kamen zur Beförderung: 1124296 Ctr. Eilgüter, 3841613 Ctr. Frachgüter der I. Classe, 36359718 Ctr. Frachtgüter der ermässigten Classen, 23056150 Ctr. Kohlen und Coaks, 188010 Ctr. aussergewöhnliche Gegenstände, 542199 Ctr. Betriebsdienstgut zu ermässigter Fracht, 1262968 Ctr. frachtfrei, 4672950 Ctr. Baugut, 322 Locomotiven, 2406 Achsen Eisenbahnfahrzeuge, zusammen 71047904 Ctr. (davon 25811160 Ctr. im Binnenverkehre), 16963½ Wagenladungen, 15295 Stück und 2060 Ctr. Thiere im Gesammt-Gewichte von 1088682 Ctrn., überhaupt 72136586 Ctr.

Jede Person hat durchschnittlich 7,$_{30}$ Meilen und jeder Ctr. Gut (incl. Thiere) 12,$_{82}$ Meilen zurückgelegt, es beträgt daher die specifische Frequenz 322445 Personen- resp. 8,463058 Centnermeilen. Die Einnahmen betrugen pro Person und Meile 2,$_{01}$ Sgr. und pro Centner und Meile 2,$_{09}$ Pf. Gegen das Vorjahr wurden 8275 Personen in der I., 81615 in der II., 735799 in der IV. Classe und 30220 Auswanderer weniger befördert, dagegen wurden 215615 Personen mehr befördert, weil während des Krieges die Wagen der IV. Classe dem Privatverkehre entzogen und zu Truppen- und Sanitätszügen verwendet wurden. Mit Einschluss der Militärs resultirt gegenüber dem Vorjahre eine Mehrbeförderung um 138617 Personen = 2,$_{94}$ Proc. und an Gütern (excl. der Betsiebsdienst- und Baugüter, sowie Thiere) 2982012 Ctr. = 4,$_{84}$ Proc.

Die Einnahmen haben betragen: für Personen 2441894 Thlr. (darunter 271035 Thlr. für Militärs), für Gepäck 91398 Thlr., für Equipagen 9454 Thlr., für Pferde 63797 Thlr., für Hunde 2121 Thlr., für Militair-Pferde 357523 Thlr., für Fahrzeuge 75646 Thlr., für Effecten 17272 Thlr. (zusammen im Personen-Verkehr 3059106 Thlr.), für Eilgüter 432184 Thl., für die Postbeförderung 20620 Thlr., für Frachtgüter der I. Classe 677409 Thlr., der ermässigten Classe 3044932 Thr., für Kohlen 881121 Thlr., für aussergewöhnliche Gegenstände 20494 Thr., für Eisenbahn-Fahrzeuge 11419 Thlr., für Betriebs-Dienstgut 30952 Thlr., für Baugut 13561 Thlr., für Vieh 190056 Thlr., an Neben-Erträgen 58714 Thlr. (zusammen im Güterverkehre 5381462 Thlr.), aus sonstigen Quellen 607942 Thlr., zusammen 9,048,511 Thlr., per Meile Bahnlänge 82351 Thlr. per Nutzenmeile 11,$_{84}$ Thlr.

Gegen das Vorjahr sind die Einnahmen um 576339 Thlr. = 6,$_{80}$ Proc. gestiegen.

Ausgegeben wurden: für die allgemeine Verwaltung 318756 Thlr., für die Bahnverwaltung 1533174 Thlr. und für die Transportverwaltung 2696964 Thlr., zusammen 4548894 Thlr. = 41400 Thlr. pro Meile und 5,$_{65}$ Thlr. pro Nutzmeile. Die Ausgaben, welche um 234333 Thlr. = 5,$_{43}$ Proc. grösser waren, als 1869, absorbirten von den Einnahmen 50,$_{27}$ Proc. Bei dem Vorhandensein von Reserve- und Erneuerungsfonds würden sich die Ausgaben auf 3923174 Thlr. = 43,$_{36}$ Proc. der Einnahmen reduciren.

Der Ueberschuss beträgt 4 4999617 Thlr. = 40951 Thlr. per Meile. Er ist gegen das Vorjahr um 342,006 Thlr. = 8,$_{23}$ Proc. gestiegen und verzinst das verwendete Anlage-Kapital mit 7,$_{90}$ Proc. Werden von dem Ueberschusse die Herauszahlungen an die fremden Eigenthümer (Bremen, Schaumburg, Lippe und die Köln-Mindener Eisenb.-Ges.) im Betrage von 764788 Thlr. in Abzug gebracht, so verbleiben 3734829 Thlr. Dieser Summe steht ein Anlage-Kapital von 48423183 Thlr. gegenüber, so dass dasselbe durch den Ueberschuss mit 7,$_{71}$ Proc. verzinst ist. Die Beamten-Pensionskasse hatte bei 3556 Betheiligten einen Bestand von 386842 Thlr. und der Sterbekassen-Verein bei 5381 Theilnehmern von 60049 Thlrn.

— *tz.* Kaiser Franz-Josefs-Bahn. (Geschäftsbericht pro 1870.) Von der Kaiser Franz-Josefs-Bahn war ult. 1870 die 46 Meilen lange Strecke Wien-Eggenburg-Budweis-Pilsen im Betriebe, für welche Strecke ein Anlage-Capital von 16512200 fl. Actien und 25560000 fl. Prioritäts-Obligationen verausgabt ist.

An Betriebsmitteln waren vorhanden: 45 Locomotiven, 43 Tender, 157 Personenwagen mit 4502 Sitz- und 2520 Stehplätzen, sowie 1195 Lastwagen mit einer Ladungsfähigkeit von 239000 Ctrn.

Die Locomotiven legten 116986 Nutzmeilen zurück.

Befördert wurden: 4298 Personen in der I. Cl., 50988 in der II. Cl., 255516 in der III. Cl., 342048 in der IV. Classe und 20940 Militärs, zusammen 673790 Personen (davon 648932 im Localverkehre), 37921 Ctr. Gepäck, 813 Hunde, 40 Pferde, 10 Equipagen, 21283 Ctr. Eil- und

3 057 304 Ctr. Frachtgüter (davon 2 134 993 Ctr. im Localverkehre). Ausserdem sind noch 488 313 Ctr. Regiegüter befördert worden. Durchschnittlich hat zurückgelegt, jede Person $8_{,89}$ Meilen und jeder Centner Frachtgut $20_{,67}$ Meilen und es betrugen die Einnahmen pro Meile und Person $14_{,21}$ kr. resp. Centner Gut $1_{,49}$ kr.

Die Einnahmen haben betragen: für Personen-Transporte 817 258 fl., für Militär-Transporte 34 170 fl., für Gepäck 24 496 fl., für Eilgut 20 932 fl., für Waaren, Vieh und Militärgüter 943 012 fl., an Nebengebühren 16 544 fl., an besonderen Versicherungs- etc. Gebühren 1628 fl., aus verschiedenen Quellen 2885 fl., zusammen 1 860 925 fl., d. i. 45 366 fl. per Bahnmeile und $14_{,79}$ fl. per Nutzmeile.

Ausgegeben wurden: für die allgemeine Verwaltung 51 102 fl., für die Bahn-Aufsicht und Erhaltung 251 696 fl., für den Verkehrs- und commerciellen Dienst 308 816 fl., für den Zugförderungs- und Werkstättendienst 246 894 fl., zusammen 858 508 fl., d. i. 20 929 fl. per Bahnmeile, $6_{,34}$ fl. per Locomotiv- und $7_{,33}$ fl. per Zugmeile.

Die Ausgaben absorbirten $46_{,13}$ Proc. der Einnahmen gegen $59_{,96}$ Proc. im Vorjahre. Den vorstehenden Ausgaben treten noch 19 580 fl. öffentliche Abgaben und 5169 fl. für Adaptirungs- und Erweiterungs. bauten hinzu, so dass als Rein-Erträgniss 977 668 fl. verblieben sind. Diese Summe beträgt in Silber 799 925 fl., da aber zur Verzinsung des Anlage-Capitals 1 704 422 fl. erforderlich waren, so war ein Staatszuschuss von 904 497 fl. nöthig.

Die Pensionscasse hatte ult. 1870 einen Bestand von 34 032 fl. und die Krankencasse von 8787 fl.

— *tz* **Kronprinz Rudolf-Bahn.** (Geschäftsbericht pro 1870.) Von den Linien der Kronprinz Rudolf-Bahn waren ult. 1870 im Betriebe: St. Valentin-Weyer (Küpfern) $8_{,15}$ M., Rottenmann-Villach $30_{,585}$ M., St. Michael-Leoben $1_{,56}$ M., Launsdorf-Mösel $3_{,206}$ M., St. Veit-Klagenfurt $2_{,325}$ M., Zeltweg-Fohnsdorf $1_{,02}$ M. eröffnet am 29. März 1870, Mösel-Hüttenberg $0_{,65}$ M., eröffnet am 6. October, und Laibach Tarwis $13_{,474}$ M., eröffnet am 14. December 1870, zusammen $60_{,970}$ Meilen, beziehungsweise im mittleren Jahresdurchschnitte $47_{,422}$ Meil.

Von dem Gesellschafts-Capital waren im Umlauf 42 270 800 fl. Actien und 47 105 100 fl. Prioritäten; amortisirt waren 6200 fl. Actien und 172 200 fl. Prioritäten. Verwendet sind 80 684 919 fl.

An Betriebsmitteln waren vorhanden 50 Locomotiven mit Tendern, 136 Personenwagen mit 3781 Sitz- und 2010 Stehplätzen, 1054 Lastwagen mit einer Gesammt-Tragfähigkeit von 210 800 Ctrn., 11 Schneepflüge, 9 Draisinen und 75 Bahnwagen.

Die Locomotiven legten 96 095 Meilen zurück.

Im Jahre 1870 wurden befördert: 3616 Personen in der I. Cl., 35 780 in der II. Cl., 202 478 in der III. Cl., 413 860 in der IV. Cl., 4514 Militärs, zusammen 670 248 Personen (davon 613 888 im Localverkehre), 26 297 Ctr. Gepäck, sowie an Gütern: 23 737 Ctr. Eilgüter, 1 306 695 Ctr. Parteigüter I. Cl., 109 918 Ctr. II. Cl., 19 978 Ctr. III. Cl., 4 771 992 Ctr. der Wagenladungs-Classen und 30 705 Ctr. Militärgüter, zusammen 6 263 025 Ctr. (davon 2 842 446 Ctr. im Localverkehre) und 373 513 Ctr. Regiegüter. Auf jede Bahnmeile entfallen 14 134 beförderte Personen und 132 287 Ctr. Güter. Jede Person hat durchschnittlich $4_{,44}$ Meilen und jeder Centner Gut $6_{,84}$ Meilen zurückgelegt.

Die Einnahmen haben betragen: für Personen-Beförderung 428 019 fl., für Militär-Transporte 2283 fl., für Gepäck 10 514 fl., für Eilgüter 12 979 fl., für Frachtgüter 659 163 fl., an Mieth- und Pachtzinsen 1564 fl., an Wagenmiethe 32 631 fl., für Telegramme 3076 fl. aus verschiedenen Quellen 41 288 fl., zusammen 1 191 517 fl., d. i. 25 126 fl. per Bahnmeile resp. $12_{,40}$ fl. per Zugmeile.

Die Ausgaben betrugen: für die allgemeine Verwaltung 96 181 fl., für die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 381 304 fl., für den Verkehrs- und commerciellen Dienst 376 034 fl., für den Zugförderungs- und Werkstättendienst 243 710 fl., an besonderen Ausgaben 9836 fl., zusammen 1 107 065 fl. = 23 345 fl. per Bahnmeile resp. $11_{,516}$ fl. per Zugmeile.

Es ergiebt sich somit ein Ueberschuss von 84 452 fl. = 1781 fl. per Bahnmeile.

Der Stand der Bauarbeiten Ende October 1871 war folgender: auf der $11_{,10}$ Meilen langen Strecke Weyer-Rottenmann waren aus geführt: $73_{,8}$% der Erd- und Felsenarbeiten, $73_{,2}$% der Tunnelarbeiten, $59_{,6}$% der Bauobjecte, $56_{,2}$% der diversen Arbeiten, $34_{,4}$% der Hochbauten und $80_{,3}$% der Oberbau-Arbeiten, von Rottenmann bis über Admont hinaus, in einer Ausdehnung von ca. 3 Meilen ist der Oberbau bereits gelegt und verkehren daselbst Schotterzüge. Auf der $5_{,78}$ Meilen langen Strecke waren hergestellt: $43_{,9}$% der Erdarbeiten, $28_{,4}$ Proc. der Bauobjecte, $14_{,5}$ Proc. der diversen Arbeiten und $20_{,4}$ Proc. der Hochbauten.

Projectirt sind die Linien Villach-Tarvis $3_{,50}$ Meilen und Hieflau-Eisenerz.

Die Beamten-Pensions-Casse schloss ult. 1870 mit einem Bastande von 22 591 fl. und die Kranken-Unterstützungscasse mit 12 655 fl. ab.

Ausland.

—*r*— **Italien.** Nach einer von dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten publicirten vergleichenden Zusammenstellung der Einnahmen der Italienischen Eisenbahnen in der Zeit vom 1. Januar bis 30. September 1871 mit denen des Jahres 1870 während des gleichen Zeitraums haben sich die Erträgnisse der Bahnen in diesem Zeitraume im Jahre 1871 auf 77 439 898 Lire belaufen, während sie im Jahre 1870 72 158 063 Lire betrugen.

In der Zeit vom 1. Januar bis letzten September 1871 wurden nachbenannte Linien in Betrieb gesetzt:

von Lentini nach Syracus . . .	58 Kilom.
von Bianconovo nach Bonella .	36 „
von Cagliari nach Villasor . . .	26 „
von Villasor nach San Gavino .	24 „
von Terrenieri nach Monte Amiata	13 „
von Turin nach Rivoli	12 „
Im Ganzen .	169 Kilom.

—*r*— **Italien.** (Südbahnen und Calabrisch-Sicilianische Bahnen.) Nach dem Monitore delle strade ferrate sind die Hauptpuncte der zwischen der Regierung und der Südbahn-Gesellschaft über den Betrieb der Calabrisch-Sicilianischen Bahnen abgeschlossenen Convention folgende:

1) Die Concession zum Betriebe der bereits gebauten und noch zu bauenden Bahnen erstreckt sich auf 15 Jahre.

2) Der Betrieb gründet sich auf den Ersatz der Kosten, wie sich solche, im Verhältniss zum Verkehre für die Südbahnen berechnen.

3) Den Südbahnen ist eine Vergütung von 4 % vom Bruttoertrage, und von 5 % vom Nettoertrage, wenn sich ein solcher ergiebt, zugestanden.

4) Die Tarife und Reglements der Südbahnen finden auf die Calabrisch-Sicilianischen Bahnen Anwendung.

—*r*— **Neue Eisenbahnlinie zur Abkürzung der Route zwischen Rom und dem Brenner.** Am 12. November hat in Livorno eine Commission, die aus Abgeordneten der Provinzialdelegation, der Gemeinde und der Handelskammer bestand, sich versammelt, um die Räthlichkeit einer beschleunigten Herstellung der Eisenbahnlinie Viareggio-Livorno-Cecina zu berathen. Aus den gemachten Vorstudien ergiebt sich auf dem Wege über Genua, im Vergleiche zu der Linie von Valconara, eine Abkürzung der Strecke zwischen Rom und dem Brenner um 117 Kilometer. Die Versammlung entschied sich für die unvorzügliche Vornahme der definitiven Studien bezüglich der genannten Linie. Die hiesigen Capitalien sind schon bereit, dem Werke zuzufliesen; ausserdem hat sich auch eine Englische Gesellschaft zur Ausführung desselben erboten.

—*r*— **Italien.** In Turin hat sich eine Gesellschaft behufs Herstellung öffentlicher Arbeiten unter dem Namen Societa Generale Italiana di lavori publici constituirt. Das Actiencapital besteht in 45 Millionen, in 3 Serien à 15 Millionen mit je 30 000 Actien zu 500 Lire Nominalwerth. Zum Präsidenten des Verwaltungsrathes, der nach den Statuten aus 12 Mitgliedern zu bestehen hat, wurde Herr Grattoni gewählt.

Technisches.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin. Versammlung am 14. November 1871. Vorsitzender Herr Weishaupt, Schriftführer Herr Streckert. Der Vorsitzende überreichte der Versammlung die Seiten des Herrn Handesministers veröffentlichten, in Folge der Einführung des Metermaasses neu aufgestellten Normalien für die technischen Vorarbeiten zu Eisenbahnanlagen mit dem Bemerken, dass dieselben in der Buch- und Kunsthandlung von Ernst und Korn zu haben seien. Die Abweichungen von den früheren Vorschriften erläuterte der Schriftführer mit einigen Worten.

Herr Kaselowsky sprach unter Bezugnahme auf die verschiedenen Locomotiv-Constructionen zu Gunsten einer einheitlichen Locomotive. Das Deutsche Eisenbahnnetz, welches im Jahre 1850 an 637 Meilen Bahnlänge mit 752 Locomotiven aufzuweisen hatte, hat sich bis zum Jahre 1869 auf 3590 Meilen mit 7072 Locomotiven ausgedehnt. Die Construction der letzteren für Courier-, Personen- und Güterzüge sei für jede der vielen Bahnverwaltungen verschieden und empfehle es sich auf eine einheitliche Construction derselben hinzuwirken. Der Vortragende möchte, ohne behaupten zu wollen, dass die Locomotiven auf allen Bahnen gleich sein können, doch zuversichtlich aussprechen, dass es möglich sei, eine Courier- sowohl als auch eine Schnell- und Güterzug-Locomotive zu construiren, welche auf allen Deutschen Eisenbahnen, die nicht ganz aussergewöhnliche Curven und Steigungen haben, gut laufen kann und glaubt, dass auf gewöhnlichen Bahnen für den allgemeinen Dienst sämmtliche Locomotiven der Deutschen Eisenbahnen nach 3 oder 4 Modellen mit dem besten Erfolg sowohl für die Bahnverwaltungen als auch für die Fabrikanten hergestellt werden könnten. Die einzige Aenderung, welche einzelne Bahnverwaltungen vielleicht beanspruchen möchten, wäre die durch das verschiedene Feuermaterial — die Kohlensorten — erforderliche Rostconstruction, welche jedoch auf die Hauptconstruction der Locomotiven ohne Einfluss bleibe. Dass die verschiedensten Locomotiven auf Bahnen zu laufen vermögen, für welche sie nicht construirt sind, habe der Eisenbahnbetrieb im letzten Kriege gezeigt, denn dort seien die verschieden construirten Roste mit Kohlen gefeuert worden, für welche sie nicht berechnet waren. Den Grund warum die Locomotiven so verschieden construirt sind, findet der Redner darin, dass jede Bahn nach ihrem eigenen besten Ermessen und gemachten Erfahrungen ohne Rücksicht auf das Vorhandene oder gleichzeitig Entstehende anderer Bahnen construirte. Obgleich bei den Schienen und ihren Verbindungen sowie bei den Eisenbahnwagen dasselbe der Fall gewesen sei, so wäre doch bei den Locomotiven die

grösste Verschiedenartigkeit, welche mit der Zahl der Variationen der Details derselben wachse. Der Nachtheil, welcher den Fabrikanten sowie den Bahnverwaltungen aus der fortwährend neuen verschiedenen Construction der Locomotiven erwachse, sei gross, indem die durchschnittlichen Kosten der Neuconstruction einer Locomotive — die eigentlichen Vorarbeiten, welche hinzugerechnet werden müssten — circa 2000 bis 3000 Thlr. betrügen. Für die kleinen Verwaltungen, welche nur eine geringe Zahl Maschinen auf einmal anfertigen liessen, entstehe hierdurch der Nachtheil, diese Kosten bei jeder Lieferung, sofern dieselbe einem anderen Fabrikanten übertragen würde, nochmals bezahlen zu müssen. Sodann sei es den Fabrikanten in unbeschäftigter Zeit nicht möglich, einen Vorrath zu bauen, da sie nicht einmal die Bleche, Siederohre, Feuerbüchsen und Radsätze im Voraus beschaffen könnten. — Nach erzielter Einigung über die Construction würde es leicht sein, schnell und auch billig Locomotiven liefern zu können, auch für Reparaturen Reservestücke zur Verfügung zu halten und dadurch zu verhindern, dass Locomotiven nicht längere Zeit ausser Gebrauch gesetzt werden müssten. Ferner würde es den verschiedenen Bahnen möglich sein, sich gegenseitig mit ihrem Material auszuhelfen. Redner glaubt nicht, dass durch solche Mustermaschinen, welche nach reiflicher Erwägung und Einholung vieler Rathschläge und Urtheile hergestellt und zur Ausführung vorgeschrieben würden, der Endpunct des Fortschritts in diesem Zweige der Technik erreicht sei und resp. dass Verbesserungen alsdann nicht mehr denkbar seien, doch befinde sich durch die langjährigen und vielseitigen Erfahrungen die heutige Technik des Locomotivbaues auf dem Standpuncte, dass sie im Stande sei, einen oder mehrere Mustersätze von Locomotiven herzustellen, welche auf der Höhe der Jetztzeit stehend, alles Bewährte und Gute in sich vereinigend, als nachahmungswerthe Vorbilder bei Neubestellungen dienen könnten. Auf der Techniker-Versammlung des Vereins der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen würden bei Besprechung solcher Maschinen die einzelnen Mängel sofort mit Bestimmtheit constatirt und für die nächste Ausführung beseitigt werden können.

Herr Hartwich hebt hiergegen hervor, dass grade durch die fortwährenden Aenderungen in der Construction der Schienen, der Wagen etc. die Verbesserungen und Vervollkommnungen derselben ohne eine Vertheuerung herbeizuführen, entstanden seien und dass man zu weit gehe und den weiteren Fortschritt ausschliesse, wenn man auch die Locomotiven nach Normalien bauen wolle. Ausserdem glaube er, dass die Fabrikanten nach Einführung der Normalien doch nicht billiger liefern würden.

Der Vorsitzende erwähnt, dass es schon seit längerer Zeit die Absicht der Staats-Regierung gewesen sei, auf eine Vereinfachung und grössere Gleichartigkeit der Betriebsmittel hinzuwirken, ohne dies grade durch unumstössliche Normalien und ohne den Fortschritt auszuschliessen, erreichen zu wollen. Für Güterwagen sei bekanntlich das Erforderliche bereits angeordnet. Es werde genügen, für Locomotiven gewisse Grundbestimmungen zu treffen und diese von Zeit zu Zeit zu revidiren. Uebrigens sei eine einheitlichere Gestaltung der Locomotiv-Construction seit dem Jahre 1867 unverkennbar; insbesondere suche man mehr und mehr die Gesammtlast der Maschinen für die Leistung nutzbar zu machen und construire daher vorwiegend gekuppelte Maschinen für alle Arten von Zügen.

Die Herren Malberg und Hennig sprechen sich gegen die Einführung von Normal-Locomotiven aus und hielt der erstere den Vorschlag für eine theoretische Anschauung, welche practisch schwer durchführbar sei.

Die Herren Kaselowsky und Schwartzkopff glauben keine Hinderung des weiteren Fortschritts in einer Normal-Construction der Locomotiven zu erblicken. In erster Reihe sei auf eine Gleichartigkeit der Achsen und Räder hinzuwirken und sollen Seitens der Verwaltungen im Verein mit den Maschinenfabrikanten Normativbestimmungen aufgestellt werden, damit es möglich sei, die Maschinen billiger zu liefern, auf allen Bahnen laufen zu lassen und nicht Mangel eintrete, wie bei den Bahnen in Elsass und Lothringen während des letzten Krieges.

Herr Borsig schliesst dieser Ansicht insoweit sich an, dass die Fabrikanten wohl billiger fabriciren könnten, doch glaube auch er, dass der Fortschritt im Locomotivbau durch eine entsprechende Maassnahme nicht gefördert werden würde.

Die Herren Hartwich, Malberg und Hennig finden, dass eine Einheit im Wagenpark mehr von Nutzen sei, als eine einheitliche Construction der Locomotiven, da die letzteren doch nur für bestimmte Bahnen und Strecken gebaut und gebraucht würden; vor Allem dürfte es sich ihrer Meinung nach empfehlen, zunächst die aus einer Einigung der Fabrikanten hervorgegangenen Wünsche bezüglich der einheitlichen Gestaltung der Maschinen kennen zu lernen.

Der Vorsitzende bemerkte noch, dass nicht sowohl wegen mangelnder Normativbestimmungen die Maschinen auf den Eisenbahnen im Elsass und Lothringen gefehlt hätten, sondern vornehmlich weil die Fabriken zu sehr mit Bestellungen versehen waren und deshalb nicht genug liefern konnten.

Herr Hagenl. zeigte sodann das Modell eines Hebekrahnes vor, welches nach dem von Stephenson beim Bau des Leuchtthurmes bei Bell-Rock angewandten, gefertigt worden war; derselbe unterscheidet sich von anderen Krahnen ähnlicher Construction dadurch dass die Kette, welche die Last hebt, nicht am Ladebaum herabgeführt, sondern von dem oberen Ende desselben über eine Zwischenscheibe nach der dritten am Kopfe der Drehsäule befindlichen Scheibe gezogen ist, von wo aus sie nach der an der Drehsäule befestigten Welle führt. Diese Construction hat, sobald man bestimmte Längenverhältnisse für die Lage der Scheiben zu einander wählt, den grossen Vortheil, dass man die Last in radialer Richtung beinahe auf die ganze Länge des Ladebaumes bewegen kann, ohne dass sie sich merklich hebt oder senkt.

Der Vorsitzende gab sodann eine Uebersicht über die zwischen Berlin und dem Rhein bezw. Cöln hergestellten und in Ausführung begriffenen Bahnlinien und deren Länge. Die Linie Berlin-Magdeburg Lehrte habe eine Länge von 39,$_6$ Meilen, und diejenige Berlin-Stendal-Lehrte 31,$_7$ Meilen, die letztere sei also eine Abkürzung um 7,$_9$ Meilen für die Route über Hannover, Minden, Osnabrück, Amsterdam etc. Die Linie Berlin-Burg-Magdeburg-Helmstedt-Lehrte, welche wohl im Jahre 1872 in Betrieb gesetzt werden würde, erhalte eine Länge von 35,$_9$ Meilen; wird daher die ersterwähnte über Magdeburg führende Linie um 3,$_7$ Meilen abkürzen, dagegen immer noch 4,$_2$ Meilen länger sein wie die Route über Stendal. Gegenwärtig ist die kürzeste Verbindung zwischen Berlin und Cöln: Berlin, Stendal, Lehrte, Hannover, Minden, Hamm, Unna, Hagen-Elberfeld, Haan, Opladen, Cöln mit 73,$_4$ Meilen. Bei beiden Linien ist angenommen, dass bei Hamm der Thalweg verlassen und statt dessen die Bergisch-Märkische Route gewählt wird. Wird bei Hamm die Cöln-Mindener Bahn weiter über Oberhausen verfolgt, so verlängert sich die Route um 4,$_4$ Meilen auf 77,$_7$ Meilen. Diesen Weg, welchen schon jetzt die Güterzüge benutzen, werden demnächst die Courierzüge befahren. Die Concurrenzlinie Berlin, Magdeburg, Kreiensen, Cöln ist 78,$_5$ Meilen lang, mithin 5,$_1$ Meilen länger als die Route über Stendal und 0,$_8$ Meile länger als die letzterwähnte Linie, welche die Courierzüge demnächst über Oberhausen einschlagen werden. Die im Bau begriffenen Abkürzungslinien bei Magdeburg und im Braunschweigischen Gebiet verkürzen demnächst die Route von Berlin über Magdeburg, Eisleben, Schöningen, Jerxheim, Kreiensen, Elberfeld, Cöln auf 76,$_7$ Meilen, also um 1 Meile gegen die Route über Stendal-Oberhausen. Sie bleibt daher nur 3,$_3$ Meilen länger gegen die jetzt bestehende kürzeste Route über Stendal-Hannover, Elberfeld und Cöln. Die 63½ Meilen lange Luftlinie Berlin-Cöln führt ziemlich genau über Magdeburg, Oschersleben, Northeim, Karlshafen, Brilon, Meschede, Wipperfürth etc. Ueber den Einfluss der Bahn Hannover-Altenbeken auf die Berlin-Cölner Verbindungen wurde Mittheilung vorbehalten.

Am Schlusse der Sitzung wurden durch übliche Abstimmung die Herren Major a. D. von Goerne und Assessor Magnus als einheimische ordentliche Mitglieder in den Verein aufgenommen.

Miscellen.

Inhalts-Verzeichniss der besonderen Beilage zum Deutschen Reichs-Anzeiger und Königl. Preuss. Staats-Anzeiger. No. 32 vom 9. December 1871. Chronik des Deutschen Reichs. — Die Literatur des Deutschen Strafgesetzbuches. I. — Aus den Motiven zu dem Entwurfe eines Gesetzes über den Eigenthumserwerb und die dingliche Belastung der Grundstücke, Bergwerke und selbständigen Gerechtigkeiten. — Die Mineral-Industrie in Oberschlesien. — Drei Gräber Fränkischer Ritter in der Klosterkirche zu Berlin. — Die Illustration der Deutschen Dichtung. I. — Der Russische St. Georgen-Orden.

Eisenbahn-Kalender.

Einzahlungen.

Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Die Inhaber von Interimsscheinen neuer Actien, 2. Emission, haben die zweite Rate von 100 fr. in der Zeit vom 2. bis 10. Januar 1872, abzüglich fr. 1. 87½ Zinsen der 1. Einzahlung, also mit fr. 98. 12½ per Actie zu leisten.

Thüringische Eisenbahn. 30% auf die Stammactien Littr. C bis 30. Decbr. d. J. Siehe Bekanntmachung S. 1014.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
23. Dec.	zu München	Bayer. Staatsb.	6275 Telegraphenstangen	—
23. „	zu Münster	Westfälische E.	Eisenbahnwagen	1048
27. „	zu Carlsruhe	Badische Staatsb.	Schienen etc.	1085
27. „	zu Breslau	Oberschlesische E.	19 500 eichene Schwellen	—
28. „	zu Erfurt	Thüringische E.	Material pro 1872	1045
28. „	zu Breslau	Oberschlesische E.	Eisengusswaaren	—
28. „	zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Locomotiven	1065
28. „	zu Breslau	Bresl.-Schw.-Frbg.	Schienen	1085
28. „	„	dieselbe	Kleineisenzeug	1085
28. „	„	dieselbe	Schwellen	1085
29. „	zu Elberfeld	Berg.-Märk. B	10 eiserne Feuergruben	—
30. „	zu Erfurt	Thüringische E	Schwellen etc.	1074
30. „	zu Meschede	Ober-Ruhrthalb.	Dienstgebäude in Arnsberg	—
30. „	zu Biel	Schweiz. Jurabahn.	Erdarbeiten im Immenthal	—
31. „	zu Lausanne	Westschw. B,	36000 Schwellen	—
2. Jan. 72	zu Köln	Köln-Mind.-E.	Personenwagen etc.	1085
9. „	zu Wien	Kais. Elisabethb.	Lastwagen	1045
11. „	zu Strassburg	Elsass-Lothr. E.	Schienen etc.	1083
18. „	zu Calsruhe	Badische Staatsb.	Locomotiven	108

Officielle und Privat-Anzeigen.

Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Für die Unterhaltung der Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen pro 1872 soll die Lieferung von

4 400 000 Kilogramm gewalzten Eisenbahn-Schienen,

sowie des zugehörigen Befestigungs-Materials, bestehend in

8648 Kilogramm Unterlagsplatten,
175 310 Kilogramm Seitenlaschen,
48 945 Kilogramm Laschenschraubenbolzen,
102 000 Kilogramm galvanisirte Tirefonds
12 000 Kilogramm Hakennägel

im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Offerten sind, für die Lieferung von Schienen und Schienen-Befestigungs-Material getrennt, bis zu dem

Donnerstag, den 11. Januar 1872, Vormittags 10 Uhr

in unserem Geschäftslocale auf hiesigem Bahnhofe anstehenden Termin portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf die Lieferung von Eisenbahnschienen“

resp.

„Submission auf die Lieferung von Schienen-Befestigungs-Material“

an uns einzusenden.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt zu vorangegebener Terminsstunde in Gegenwart der etwa persönlich anwesenden Submittenten.

Die Submissions-Bedingungen und Zeichnungen liegen in unserem technischen Central-Bureau zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie, an unsere **Drucksachen-Verwaltung** hierselbst zu richtende Schreiben gegen Erstattung der Kosten zugesandt.

Strassburg, den 13. December 1871.

Kaiserliche Eisenbahn-Betriebs-Commission.

Thüringische Eisenbahn.

Die am **2. Januar 1872** fälligen Zinscoupons der 4 und $4^1/_2$ procentigen Prioritäts-Obligationen unserer Gesellschaft:

1. Serie I ($4^0/_0$) Coup. No. 6
2. Serie II ($4^1/_2{}^0/_0$) „ „ 4
3. Serie III ($4^0/_0$) „ „ 6
4. Serie IV ($4^1/_2{}^0/_0$) „ „ 6
5. Serie V ($4^1/_2{}^0/_0$) „ „ 3

werden von dem gedachten Tage ab eingelöst:

1) in Erfurt durch unsere Haupt-Casse
2) während des Monats Januar 1872,
   a) durch die Billet-Expeditionen in den an unserer Bahnlinie gelegenen Städten nach vorausgegangener Anmeldung,
   b) die unter 1, 3, 4 erwähnten Coupons

in Dessau durch Herrn J. H. Cohn und für dessen Rechnung,
in Berlin durch die Herren Breest & Gelpcke,
in Frankfurt a/M. durch die Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
in Leipzig durch die Leipziger Bank;

c) die Coupons der Serie II

in Berlin durch die Herren Breest & Gelpcke,
in Frankfurt a/M. durch die Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
in Leipzig durch die Leipziger Bank,
in Erfurt durch Herrn Adolph Stürcke und

b) die Coupons der Serie V

in Berlin durch die Direction der Disconto-Gesellschaft,
in Frankfurt a./M. durch die Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
in Leipzig durch die Allgemeine Deutsche Credit-Anstalt,
in Weimar durch die Weimarische Bank und
in Erfurt durch Herrn Adolph Stürcke.

Die Einlösung erfolgt nur in den Vormittagsstunden von 9 bis 12 Uhr und vom **1. Februar 1872** ab überhaupt nur noch durch unsere Hauptcasse hier.

Erfurt, den 5. December 1871.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Vereinigte Südösterr., Lombardische und Central-Italienische Eisenbahn-Gesellschaft.

Bei der am **15. December l. J.** stattgehabten öffentlichen Ziehung von **8389 gesellschaftlichen 3perc. Obligationen** sind nachstehende Nummern gezogen worden:

Serie	Nr.		bis	Stück
Serie A	Nr. 55 213	bis	55 300	88 Stück
„	60 501	„	60 600	100 „
„	71 501	„	71 600	100 „
„	99 101	„	99 200	100 „
„	117 601	„	117 700	100 „
				488 Stück
Serie C	Nr. 21 765	bis	21 800	36 Stück
„	33 901	„	34 000	100 „
				136 Stück
Serie O	Nr. 12 001	bis	12 100	100 Stück
„	58 201	„	58 300	100 „
„	73 301	„	73 400	100 „
„	117 911	„	117 927	17 „
„	137 101	„	137 200	100 „
„	161 401	„	161 500	100 „
				517 Stück
Serie K	Nr. 15 711	bis	15 718	8 Stück
„	42 301	„	42 400	100 „
„	46 201	„	46 300	100 „
„	172 001	„	172 100	100 „
„	185 701	„	185 800	100 „
„	209 001	„	209 100	100 „
„	209 301	„	200 400	100 „
„	249 801	„	249 900	100 „
„	281 501	„	281 600	100 „
				808 Stück
Serie H	Nr. 22 401	bis	22 500	100 Stück
„	35 101	„	35 200	100 „
„	57 161	„	57 168	8 „
„	94 201	„	94 300	100 „
„	135 301	„	135 400	100 „
„	176 301	„	176 400	100 „
„	192 901	„	193 000	100 „
„	268 201	„	268 300	100 „
„	294 801	„	294 900	100 „
				808 Stück
Serie I	Nr. 332 901	bis	333 000	100 Stück
„	427 501	„	427 600	100 „
„	452 801	„	452 900	100 „
„	480 801	„	480 900	100 „
„	513 901	„	514 000	100 „

Serie	Nr.		bis	Anzahl
Serie I	Nr. 546 301	„	546 400	100 „
„	563 801	„	563 900	100 „
„	616 724	„	616 800	77 „
„	656 501	„	656 600	100 „
„	658 601	„	658 700	100 „
„	678 301	„	678 400	100 „
				1077 Stück
Serie D	Nr. 777 201	bis	777 300	100 Stück
„	791 724	„	791 800	77 „
„	859 601	„	859 700	100 „
„	889 401	„	889 500	100 „
„	912 301	„	912 400	100 „
„	957 701	„	957 800	100 „
„	961 601	„	961 700	100 „
„	961 901	„	962 000	100 „
„	1 010 701	„	1 010 800	100 „
„	1 011 501	„	1 011 600	100 „
„	1 030 801	„	1 030 900	100 „
				1077 Stück
Serie S	Nr. 1 152 001	bis	1 152 100	100 Stück
„	1 166 101	„	1 166 200	100 „
„	1 177 101	„	1 177 200	100 „
„	1 205 124	„	1 205 200	77 „
„	1 239 001	„	1 239 100	100 „
„	1 262 101	„	1 262 200	100 „
„	1 283 601	„	1 283 700	100 „
„	1 421 001	„	1 421 100	100 „
„	1 444 901	„	1 445 000	100 „
„	1 445 701	„	1 445 800	100 „
„	1 450 501	„	1 450 600	100 „
				1077 Stück
Serie T	Nr. 1 519 841	bis	1 519 883	43 Stück
„	1 574 001	„	1 574 100	100 „
„	1 579 001	„	1 579 100	100 „
„	1 653 901	„	1 654 000	100 „
„	1 684 301	„	1 684 400	100 „
„	1 684 601	„	1 684 700	100 „
				543 Stück
Serie P	Nr. 11 701	bis	11 800	100 Stück
„	15 101	„	15 200	100 „
„	56 701	„	56 800	100 „
„	82 001	„	82 100	100 „
„	173 801	„	173 900	100 „
„	193 441	„	193 484	44 „
				544 Stück
Serie X	Nr. 2 023 801	bis	2 023 900	100 Stück
„	2 114 601	„	2 114 700	100 „
„	2 275 601	„	2 275 700	100 „
„	2 307 301	„	2 307 400	100 „
„	2 334 701	„	2 334 800	100 „
„	2 358 301	„	2 358 400	100 „
„	2 364 401	„	2 364 500	100 „
„	2 373 001	„	2 373 100	100 „
„	2 392 001	„	2 392 100	100 „
„	2 494 901	„	2 495 000	100 „
„	2 563 901	„	2 564 000	100 „
„	2 568 601	„	2 568 700	100 „
„	2 668 401	„	2 668 500	100 „
„	2 748 761	„	2 748 774	14 „
				1314 Stück

Totale 8389 Stück.

Bei der gleichzeitig vorgenommenen Verlosung zweier Serien der in den Jahren 1870—1874 zur Rückzahlung gelangenden Bons wurden nachstehende Serien gezogen:

Serie 5 à 30 000 Bons, rückzahlbar am 1. März 1872.
Serie 4 à 30 000 Bons, rückzahlbar am 1. September 1872.
Totale 60 000 Bons.

Die Rückzahlung der gezogenen 3percentigen Obligationen mit je 200 Gulden Oesterr. W. Silber findet (mit Ausschluss der Obligationen Serie X) vom **2. Jänner 1872** ab, die der Obligationen Serie X vom **1. April 1872** ab, statt, von welchen Tagen an die weitere Verzinsung der gezogenen Obligationen aufhört.

Die Einlösung der Coupons der 3 perc. Obligationen (mit Ausschluss der Obligations-Coupons Serie X, welche am 1. April fällig sind) findet ebenfalls vom **2. Jänner** ab mit 3 fl. Oesterr. W. Silber statt.

Die Zahlung geschieht bei nachbenannten Cassen:

in **Wien** bei der **k. k. priv. Oesterr. Credit-Anstalt für Handel und Gewerbe,**
„ **Triest** bei den Herren **Morpurgo & Parente,**
„ **Frankfurt a./M.** bei den Herren **M. A. v. Rothschild & Söhne,**
„ **Berlin** bei Herrn **S. Bleichröder,**
„ **Leipzig** bei der **allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt,**
„ **Hamburg** bei der **Norddeutschen Bank,**
u. a. m.

Ferner werden vom **2. Jänner** an die Coupons der 5 percent. Obligationen mit 5 fl. Oesterr. W. Silber, sowie die am 5. Juli verloosten 211 Stück dieser 5 perc. Obligationen bei den obgenannten Cassen und ausserdem

in **Wien** bei Herrn **S. M. v. Rothschild** und
„ „ „ der **k. k. priv. Oesterr. Boden Creditanstalt,**
„ **Hamburg** bei den Herren **L. Behrens Söhne**

eingelöst.

Wien, am 15. December 1871.

Der Verwaltungsrath.

Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft.

Nachdem die General-Versammlung vom 21. Juni d. Js. beschlossen hat, das Stamm-Actien-Capital um drei Millionen Thaler zu erhöhen, und den bisherigen Actionairen das Recht einzuräumen, binnen einer von den Verwaltungs-Vorständen festzusetzenden Präclusivfrist auf je drei alte Actien eine neue Actie à 200 Thaler zum Paricourse zu beziehen — welche Actien vom 1. Januar 1872 bis zum 31. December 1873 mit 5 % des Nominalbetrages verzinst werden, vom 1. Januar 1874 ab dagegen am Reingewinn der Gesellschaft Theil nehmen, — haben die Verwaltungs-Vorstände die Präclusivfrist, bis zu welcher vom 2. Januar 1872 ab die zeitigen Actien-Inhaber von dem Recht, auf je drei alte Actien eine neue Actie à 200 Thaler zum Paricourse unter Vergütung von fünf Procent Zinsen des Nominalbetrages vom 1. Januar 1872 bis zur geleisteten Vollzahlung zu beziehen, Gebrauch machen können, auf den 29. Februar 1872 Mittags 12 Uhr festgesetzt.

In Folge dessen werden diejenigen Actionaire, welche von diesem Rechte Gebrauch machen wollen, aufgefordert, ihr Bezugsrecht in der Zeit vom 2. Januar 1872 bis 29. Februar 1872 Mittags 12 Uhr bei Verlust dieses Rechts bei unserer Hauptcasse zu Berlin, Askanischer Platz No. 6, in den Geschäftsstunden von 9 bis 12 Uhr Vormittags geltend zu machen, und zwar durch Vorlage ihrer Actien ohne Dividendenschein-Bogen Behufs Abstempelung unter gleichzeitiger Einreichung eines Zeichenscheins in doppelter Ausfertigung.

Diese Zeichenscheine, für welche die Formulare in unserer Hauptcasse vom 20. December d. J. ab unentgeltlich verabfolgt werden, müssen enthalten Littera und Nummern der Actien nach der Reihenfolge, Datum, Namen, Wohnort und Unterschrift des Präsentanten.

Bei der Zeichnung ist der volle Betrag der gezeichneten Actien nebst 5 % Zinsen davon seit dem 1. Januar 1872 baar einzubezahlen.

Das Duplicat der Zeichenscheine wird sofort zurückgegeben werden.

Die Erhebung der gezeichneten Actien erfolgt auf Grund und unter Auslieferung des Duplicat-Zeichenscheines zu der von uns bekannt zu machenden Zeit in unserer Hauptcasse.

Der Zeichenschein dient als Legitimation zur Erhebung der

durch denselben gezeichneten Actien nebst Coupons, Dividendenscheinen und Talon. Die Zeichenstelle ist zur Prüfung der Legitimation des Präsentanten nicht verpflichtet, wohl aber berechtigt.

Diejenigen Actien, welche von den Inhabern der alten Actien bis zum 29. Februar 1872 Mittags 12 Uhr nicht gezeichnet werden, werden für Rechnung der Gesellschaft begeben werden.

Berlin, den 24. October 1871.

Der Verwaltungsrath. V. v. Magnus. — Die Direction. Fournier.

Badische Staatseisenbahnen.

Wir bedürfen nachbezeichnete Schienen und Schienenbefestigungs-Materialien, auf deren ganze oder theilweise Lieferung wir zur Einreichung von Angeboten einladen:

33 500	Stück Eisenschienen im Gewichte von ca.	162 720 Ctr.
1 500	„ Puddelstahlschienen im Gewichte von ca.	7 280 „
2 200	„ Guss- oder Bessemerstahlschienen im Gewichte von ca.	9 115 „
39 000	„ Stahllaschen im Gewichte von ca.	3 730 „
91 000	„ Laschenschrauben im Gewichte von ca.	999 „
59 000	„ Unterlagsplatten im Gewichte von ca.	2 530 „
400 000	„ Schienenkloben im Gewichte von ca.	2 200 „

Die Angebote, in welchen der Preis per Zollcentner franco Banhof, Rhein- oder Neckarhafen in Mannheim oder auf irgend eine andere Güterstation der Grossh. Badischen Staatsbahn zu stellen ist, sind spätestens bis zum **27. December d. J. Morgens 9 Uhr** verschlossen und mit der Aufschrift: Lieferung von Schienen und Schienenbefestigungs-Materialien“ versehen an die unterzeichnete Stelle einzusenden.

Die nähern Lieferungs-Bedingungen können bei sämmtlichen Grossh. Eisenbahnämtern, sowie bei der Verwaltung der Grossh. Eisenbahnmagazine hier entgegen genommen werden.

Carlsruhe, den 29. November 1871.

Direction der Grossh. Bad. Verkehrs-Anstalten.
Zimmer.

Grossh. Badische Staats-Eisenbahnen.

Lieferung von Locomotiven.

Die Lieferung von
10 Personenlocomotiven mit Tendern und von
26 Güterlocomotiven mit Tendern
für die Grossh. Staats-Eisenbahnen soll im Wege des Accords vergeben werden.

Angebote hierauf versiegelt und mit der Aufschrift „Lieferung von Locomotiven“ versehen, werden bis zum **18. Januar k. J.** einschliesslich, von der unterzeichneten Direction, bei welcher die Bedingungen erhoben werden können, entgegen genommen.

Carlsruhe, den 15. December 1871.

Direction der Grossh. Badischen Verkehrs-Anstalten.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von
1 400 000 Kilogramm Eisenbahnschienen aus Walzeisen
im Submissionswege verdungen werden.

Uebernahme-Offerten sind mit der Aufschrift
„Submission auf Lieferung von Eisenbahnschienen“
versiegelt und portofrei zu dem am
28. December cr., Vormittags 11 Uhr,
anstehenden Submissionstermine unter unserer Adresse einzureichen. Die Bedingungen können in unserem Central-Bureau eingesehen, auch gegen Zahlung von 5 Sgr. Copialien bezogen werden.

Breslau, den 16. December 1871.

Directorium.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von
p. p. 75 000 Kilogramm kleinen Eisenzeuges
im Submissionswege verdungen werden.

Uebernahme-Offerten sind mit der Aufschrift:
„Submission auf Lieferung des kleinen Eisenzeuges“
versiegelt und portofrei zu dem am
28. December cr., Vormittags 11½ Uhr,
anstehenden Submissionstermine unter unserer Adresse einzureichen. Die Bedingungen können in unserem Central-Bureau eingesehen, auch gegen Zahlung von 5 Sgr. Copialien bezogen werden.

Breslau, den 16. December 1871.

Directorium.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von
15 000 Stück eichenen Bahnschwellen
im Submissionswege verdungen werden.

Uebernahme-Offerten sind mit der Aufschrift;
„Submission auf Lieferung von Bahnschwellen“
versiegelt und portofrei zu dem am
28. December cr., Vormittags 12 Uhr,
anstehenden Submissionstermine unter unserer Adresse einzureichen. Die Bedingungen können in unserem Central-Bureau eingesehen, auch gegen Zahlung von 5 Sgr. Copialien bezogen werden.

Breslau, den 16. December 1871.

Directorium.

K. k. priv. Kaiserin Elisabeth-Bahn.

Lieferung von Lastwagen.

Dir Lieferung von:
100 Stück offenen Lastwagen,
100 „ Kohlenwagen und
200 „ Kastenwagen, soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Offerten sind mit der Aufschrift: „Submission für die Lieferung von Lastwagen“, bis **9. Januar 1872 Mittags 12 Uhr** versiegelt und portofrei einzureichen.

Die Lieferungsbedingnisse und Zeichnungen können im Werkstätten-Inspectorate eingesehen und in Empfang genommen werden.

Wien, am 6. December 1871. **Die Direction.**

Köln-Mindener Eisenbahn-Gesellschaft.

Wir beabsichtigen die Beschaffung von
54 Personenwagen IV. Cl.
100 Viehwagen und
70 Holztransportwagen
im Wege der Submission zu vergeben.

Die Lieferungstermine sind:
a) für die Personenwagen IV. Cl.
18 Stück am 1. Juli 1872,
18 „ „ 1. October 1872,
18 „ „ 31. December 1872,
b) für die Viehwagen
50 Stück am 1. October 1872,
50 „ „ 31. December 1872,
c) für die Holztransportwagen
50 Stück am 1. October 1872,
20 „ „ 31. December 1872.

Offerten auf das Ganze oder auch auf einzelne der bezeichneten Positionen sind spätestens bis zum **2. Januar k. J.** franco und mit der Aufschrift:
„Submission auf Wagenlieferung“
an uns einzureichen.

Die zugehörigen Zeichnungen und Bedingungen liegen in unserem hiesigen Central-Büreau, sowie im Büreau des Vorstehers unserer Wagen-Verwaltung in Dortmund zur Einsicht offen, werden auch auf frankirtes Ansuchen den reflectirenden Fabrikanten unter Nachnahme von 5 Sgr. für jedes Blatt Zeichnungen und je ein ein Exemplar der Bedingungen zugesendet.

Die Submittenten bleiben bis zum 15. Januar k. J. an ihre Offerten gebunden.

Köln, 16. December 1871. **Die Direction.**

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 51.

Das Hauptblatt erscheint jeden Freitag; Montags u. Mittwochs je 1 Beilage.
Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes.
Commissionär: Adolph Refelshöfer in Leipzig, an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind.
Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

1871.

Inserate werden à $1^1/_2$ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen.
Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.
1900 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 8 Thlr. beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Elfter Jahrgang.

Leipzig, den 22. December 1871. (Schluss der Nummer: 21. December, Vormittags 8 Uhr.)

Namentlich um die Bekanntmachungen der Bahnverwaltungen schneller in die Hände unserer Abonnenten zu bringen, erscheint die Zeitung seit November bereits dreimal wöchentlich und wird von Neujahr ab auch regelmässig durch die Post dreimal wöchentlich geliefert werden, was bisher leider von Seite derselben beanstandet wurde.

Die meisten Buchhandlungen werden die Zeitung mindestens zweimal wöchentlich liefern können. Der Abonnements-Preis der Zeitung bleibt unverändert.

Die Redaction.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung der General-Direction der K. k. priv. **Kaschau-Oderberger** Eisenbahn-Gesellschaft ist die $18_{,32}$ Oesterr. Meilen lange Strecke **Sillein-Poprad** mit den Stationen

Sillein, Varin, Rutka,* Turan, Kralovan, Lubochna, Rosenberg, Tepla, Parishaza (Personen-Haltestelle), Lipto Szt. Miklos, Hradek, Vazsecz, Hochwald (Personen-Haltestelle), Lucsivna und Poprad-Felka

am 8. December d. J. und die $3_{,49}$ Oesterr. Meilen lange Fortsetzung **Poprad-Iglo** mit den Stationen

Kapsdorf und Iglo

am 12. December d. J. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden. Berlin, den 14. December 1871.

Nach der Mittheilung der Königlich Preussischen Eisenbahn-Direction zu Elberfeld, welche die Bergisch-Märkische Eisenbahn verwaltet, wird die $2_{,64}$ Reichsmeilen lange Bahnstrecke **Arnsberg-Meschede** der oberen Ruhrthalbahn mit den Stationen ab Arnsberg:

Oeventrop und Meschede

am 18. December d. J. für den Personen-, Güter- und Privat-Depeschen-Verkehr eröffnet werden. Berlin, den 17. December 1871.

Nach der Mittheilung der Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft wird die $10_{,28}$ Meilen lange Zweigbahn von **Gera** nach **Eichicht** mit den Stationen

Gera, Wolfsgefärth, Weida, Nieder-Pöllnitz, Triptis, Neustadt, Oppurg, Poesneck, Könitz, Unterwellenborn, Saalfeld und Eichicht

am 20. December d. J. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden. Berlin, den 17. December 1871.

Die dem Vereine gehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

* Die Station Rutka wird erst später dem öffentlichen Verkehre übergeben werden.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

Berliner Briefe.

Berlin, den 18. December 1871. (Normalien für Vorarbeiten. Eisenbahnbetriebsdienst. Aus dem Abgeordnetenhause. Einführung des Norddeutschen Betriebs-Reglements in Württemberg, Baden und Süd-Hessen etc. Differentialtarife. Berlin-Hamburger E. Altona-Kieler E. Elsass-Lothringische Projecte. Oberschlesische E. Plauen-Greiz-Weida. Ruhrthalbahn. Bremen-Bielefeld-Paderborn-Marburg. Odenwaldbahn. Hess. Ludwigs- und Taunusbahn. Vom Eisenbahnactienmarkte.)

Von der Rührigkeit unseres Handelsministeriums im Eisenbahnfache, wie solche sich in den von mir jüngst gemeldeten Erlässen und Denkschriften documentirt, geben auch die neu entworfenen Normalien für die Anfertigung der technischen Vorarbeiten zu Eisenbahn-Anlagen (bestehend aus den autographirten Bestimmungen vom October d. J. und 2 Musterblättern) Zeugniss. Dieselben treten an die Stelle der bisher giltig gewesenen gleichartigen Normalien vom 9. August 1845, welche sich als unzureichend erwiesen haben, und insbesondere durch die Einführung des Metermaasses wesentliche Aenderungen erleiden mussten.[1]

In einer so eben ergangenen Verfügung des Handelsministers werden die Königlichen Eisenbahndirectionen darauf hingewiesen, dass nach den bisherigen Erfahrungen der Eisenbahnbetriebsdienst nur dann die erforderliche Sicherheit bieten könne, wenn die Leitung und Ueberwachung desselben in einer Hand liege. Auf den Königlichen Bahnen sei das zwar insofern der Fall, als die Leitung derselben einer einheitlich organisirten Direction obliege, aber es sei nöthig, diese Einheit der Leitung auch auf die einzelnen Bahnstrecken, auf denen gegenwärtig die Oberbeamten für die einzelnen Dienstzweige neben einander fungiren, herzustellen. Als berufenes Organ für diese Einheit wird der Betriebsinspector erklärt, welchem zur grösseren Sicherheit des Dienstes die nöthige Assistenz durch den Eisenbahnbaumeister und den Betriebs-Controlleur gewährt werden soll. Der Handelsminister hat die Eisenbahn-Directionen angewiesen, die Instruction für die Bahn- und Betriebsbeamten einer Revision zu unterwerfen, und die im einheitlichen Sinne vorgenommenen Abänderungen seiner Genehmigung zu unterbreiten. Die bestehenden Inspections-Bezirke sollen dabei eine anderweitige Abgrenzung erhalten.

Die Commissarien des Abgeordnetenhauses haben zu dem Etat der Eisenbahnverwaltungen folgende Anträge eingereicht: Das Haus der Abgeordneten wolle beschliessen: I. die Königliche Staatsregierung aufzufordern, die von ihr bereits getroffenen Massnahmen behufs Beseitigung der jetztigen Verkehrsstockungen auf vielen Eisenbahnen zu vervollständigen und die Wiederkehr ähnlicher Calamitäten möglichst zu verhindern. II. Zu A und B der Einnahmen des Etats. Die Königliche Staatsregierung aufzufordern, Einrichtungen dahin zu treffen, 1) dass die Central-Directionen der grösseren Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, von untergeordneten Geschäften entlastet werden, damit sich dieselben vorzugsweise der oberen Beaufsichtigung und Controlle, den wichtigen financiellen, organischen Tarif- und Fahrplan-Angelegenheiten widmen können; 2) dass zur Beaufsichtigung des Dienstes auf den einzelnen Strecken und zur Ueberwachung der Ausführung der von der Central-Direction getroffenen Anordnungen besondere Organe mit ausgedehnten Befugnissen (Betriebs-Commissionen) etablirt werden; 3) dass in den künftigen Etats die Mittel gefordert werden, um durch Gewährung von Localzulagen die an den verschiedenen Orten herrschenden Preis-Differenzen der nothwendigen Lebensbedürfnisse auszugleichen. — III. Zur Ausgabe für Central-Verwaltung und Eisenbahn-Commissariate. Cap. 13. Die Königliche Staatsregierung aufzufordern, den Häusern des Landtages noch in der gegenwärtigen Session ein Gesetz über die Organisation und rechtliche Stellung der Eisenbahn-Commissariate vorzulegen. IV. Zu Ausgabe D. „Einmalige und ausserordentliche Ausgaben." Die Königliche Staatsregierung aufzufordern, die Entwicklung des Eisenbahnwesens auf denselben Grundlagen, wie es nach dem vorliegenden Etat für einzelne Privatbahnen beabsichtigt ist, zu fördern, insbesondere aber die gesetzliche Regulirung der Subvention von Eisenbahnen, die vorwiegend einem localen Interesse dienen, in ernste Erwägung zu nehmen.

Wie der Preussische Staat, so lässt sich auch das Deutsche Reich das Eisenbahnwesen des neugeeinten Vaterlandes angelegen sein und bemüht sich auch auf diesem Gebiet so viel als förderlich zu centralisiren. So erfahre ich, dass die Bundesrathsausschüsse für Eisenbahnen, Post und Telegraphie das Bahnpolizeireglement des Norddeutschen Bundes in mehreren Punkten abgeändert haben und beantragen, dass dieses Reglement in seiner neu hergestellten Gestalt mit dem Beginn des nächsten Jahres auch in Württemberg, Baden, Süd-Hessen und Elsass-Lothringen eingeführt werde. Hinsichtlich der Durchführung des Normalprofils ist dem Fürsten Bismarck anheimgegeben worden, den Württembergischen Bahnen eine ihren speciellen Verhältnissen entsprechende Frist einzuräumen und zwar wird zur Ausführung der nöthig werdenden Aenderungen bestehender Bahnanlagen eine Frist bis Ende 1874 und zur Herstellung der electro-magnetischen Läutewerke eine Frist bis Ende 1876 für zulässig erklärt. — Auf Anregung der Württembergischen Regierung ist im Bundesrathe die Frage ventilirt worden, ob die Vorschriften wegen der Bremsvorrichtungen nicht das vorhandene Bedürfniss überschreiten. Die Frage soll Technikern solcher Bahnen, die unter gleichen Gefällverhältnissen wie die Württembergischen Bahnen gebaut sind, zur Begutachtung überwiesen werden. Ein anderer Beschluss des Bundesraths verdient hervorgehoben zu werden, welcher nämlich dahin zielt, dass die Reichs-Regierung die Concessionirung neuer Bahnen sich vorbehält, den Bau eines zweiten Geleises jederzeit fordern zu können. In Anschluss hieran eine Nachricht die ich Rheinischen Blättern entnehme! Gemäss derselben haben mehrere Bahnen unter Berücksichtigung des ungeheuren Verkehrs am Rhein und der dadurch hervorgerufenen Verkehrsstockungen den Ausbau eines dritten resp. vierten Geleises in's Auge gefasst, so z. B. die Rheinische, die Bergisch-Merkische und die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft. — Aus Veranlassung der von dem Reichskanzler dem Bundesrathe überwiesenen Petition wegen der Differentialtarife der Eisenbahnen hat derselbe dem Antrage des betreffenden Ausschusses gemäss beschlossen: dem Beschlusse des Reichstages vom 16. Nov. d. J. beizutreten und demgemäss an den Reichskanzler das Ersuchen zu richten, die Frage der Differentialtarife auf den Eisenbahnen einer eingehenden Prüfung unter Mitwirkung von Sachverständigen der Landwirthschaft, des Handels, der Industrie und der Eisenbahnverwaltung unterziehen zu lassen und das Ergebniss zum Gegenstande einer weitern Vorlage zu machen. —

Von sonstigen Vorgängen in unserem Eisenbahnwesen sei zunächst erwähnt, dass am 15. d. M. die Berlin-Hamburger Eisenbahn den Tag beging, an welchem vor 25 Jahren der Verkehr auf der gesammten Bahnstrecke eröffnet wurde.[2] Die Verwaltung hat von jeder äusseren Feier des Tages abgesehen, hat ihn aber für die sämmtlichen Angestellten zu einem festlichen gemacht, indem sie ihnen ankündigte, dass die an die Pensionskasse der Bahn von den Beamten zu zahlenden jährlichen Beiträge von nun an in Wegfall kommen und die Gesellschaft deren Zahlung übernimmt, während die Pensionskasse im Uebrigen unverändert bleibt.

Die Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft hat die vom Handelsministerium gestellten Bedingungen wegen Erbauung der Neumünster-Segeberg-Oldesloer Eisenbahn angenommen; die Arbeiten an dieser Bahnstrecke sollen bereits im Anfange des nächsten Jahres in Angriff genommen werden.

Die Verwaltung der Elsass-Lothringischen Bahnen hat in Bezug auf die Vervollständigung ihres Bahnnetzes zunächst die Ausführung folgender Bauten ins Auge gefasst: Colmar-Breisach; eine directe Bahn von Remilly nach Saarburg, um Metz und Strassburg auf kürzestem Wege zu verbinden; Wasselnheim-Zabern und Barr-Schlettstadt zur Herstellung einer geraden Eisenbahnlinie zwischen Zabern und Schlettstadt, endlich Mutzig-Schirmeck. In zweiter Reihe stehen die speciellen Verbindungs- und Ergänzungslinien des Lothringischen Netzes, sowie die Herstellung eines directen Schienenweges zwischen Strassburg und Lauterburg, auch das neu aufgetauchte Project einer Verbindung von Strassburg über den Schwarzwald mit Ulm wird in den maassgebenden Kreisen in Erwägung gezogen.

Der Oberschlesischen Eisenbahn-Gesellschaft ist die Erlaubniss zur Vornahme von Vorarbeiten für eine Eisenbahn von Gleiwitz über Gross-Strehlitz nach Oppeln ertheilt worden.

Die wegen Concessionsertheilung zur Herstellung von Eisenbahnverbindungen zwischen der Sächsisch-Bayerischen und der Gera-Eichichter Bahn (und zwar zwischen Plauen, Greiz und Weida, sowie zwischen Mehltheuer, Zeulenroda, Weida) erforderlichen Staatsverträge sind, wie aus Greiz vom 15. d. M. berichtet wird, in voriger Woche in Dresden durch Commissarien der betheiligten Regierungen abgeschlossen worden, dagegen sind die Verhandlungen wegen des für die Verbindungsbahn mit Holland nothwendigen Ems-Ueberganges noch nicht abgeschlossen; sie werden aber jetzt lebhaft betrieben werden, so dass man eine baldige Erledigung derselben, um die Angelegenheit noch in dieser Session an die Preussischen Kammern zu bringen, hoffen darf.

Die von den betheiligten Kreisen so ersehnte Eröffnung der Ruhrthalbahn hat, was die Strecke Arnsburg-Meschede anlangt, am 18. d. M. stattgefunden, während am 15. December, wie aus Werden berichtet wird, die Linie Kupferdreh-Düsseldorf zum ersten Male mit einigen Kohlenzügen „nach Düsseldorf gehend" befahren wurde.

Das Preussische Handelsministerium hat die Genehmigung zur Vornahme von Vorarbeiten für den Bau einer Eisenbahn von Bremen (Neustadt) über Bielefeld und Paderborn nach Marburg ertheilt.

Von der Odenwaldbahn wurde, nach Mittheilung aus Höchst i. O.

[1] Die Bestimmungen sind uns durch die Güte des Herrn Handelsministers zugegangen und werden wir solche in einer der nächsten Nummern zum Abdruck bringen. Die Red.

[2] Siehe die betreffende Mittheilung auf Seite 1089. Die Red.

vom 15. December, die Strecke von Wiebelsbach bis Erbach befahren und übernommen; dieselbe soll dieser Nachricht zufolge noch vor den Feiertagen dem Publicum eröffnet werden.

Auf dem E.-B.-Actienmarkt war das Geschäft auch in der vergangenen Woche flau und Course in der Mehrheit rückgängig. Am beliebtesten zeigten sich noch einige leichte Papiere, insbesondere Märkisch-Posener, Halle-Sorauer und Berlin-Görlitzer. Das Project, diese drei Bahnen zu verschmelzen, ist wiederum in den Vordergrund getreten und wird von betheiligter Seite mit Eifer gefördert; es besteht dabei die Absicht, zunächst die Märkisch-Posener und Halle-Sorauer Bahn zu vereinigen und diesem Complex dann die Berlin-Görlitzer Bahn anzuschliessen, und da eine mächtige Finanzgruppe die Sache in die Hand genommen hat, so lässt sich wohl erwarten, dass diesmal das Project durchgeführt werden wird. Für die Hessische Ludwigsbahn dürfte das Motiv einer Curssteigung wegen der beabsichtigten Fusion mit der Taunusbahn wegfallen, denn dieselbe kann in diesem Augenblick als aufgegeben angesehen werden. Die Regierung legte bekanntlich schon seit dem Jahre 1866 grosses Gewicht auf die Erwerbung der Taunusbahn und sie hat zur Erreichung dieses Zieles die verschiedensten Vorschläge bereits gemacht. In Folge von Verhandlungen zwischen der Hessischen Ludwigsbahn und der Regierung, zu deren Beendigung sich Herr Dr. Parcus persönlich hier befand, tritt die Hessische Ludwigsbahn freiwillig von der Erwerbung der Taunusbahn zurück und die Preussische Regierung erwirbt auf derselben Basis, auf welcher die Mainzer Bahn die Taunusbahn übernehmen wollte, die letztere. Als Aequivalent soll die Regierung in einer Reihenfolge von Puncten den Wünschen der Hessischen Ludwigsbahn nachgegeben haben. Die bereits einberufenen ausserordentlichen General-Versammlungen der interessirten Bahnen, wovon bekanntlich die erste am 18., die zweite am 19. stattfinden wird, werden genaueren Aufschluss hierüber bringen.[3]

Ueber den Stand der Eisenbahn-Course giebt folgende Tabelle Aufschluss:

	Zins u. Div. 1870.	9.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	18.
Berg.-Märkische	8	141 1/2	141 3/4	140 1/2	141	140 1/2	140 3/4	140 1/2	140 3/4
Köln-Minden ..	10 1/2	172	172 1/4	171	171 1/8	170 1/2	172 3/4	172 3/4	173 1/4
Hess. Ludwigsb.	9 1/2	181 5/8	182	182 1/4	182 1/4	180 1/2	182 1/4		
Oberschles. A. C.	12 2/3	210 1/8	210 3/4	210	210	208 1/2	210 1/4	211	210 7/8
Rheinische	8 2/5	159 3/4	160	159	159 1/2	159	160	160	160 3/8
Thüringer	9	162 1/2	163	163	162 3/4	162 3/4	161 3/4	161 1/4	162 1/2
Oestr. Staatsb. .	12	224 3/8	224 7/8	224 1/2	224	223 3/4	224 1/8	224 1/4	224 1/2
Oestr. Südbahn .	3	114 1/2	114 5/8	114 1/4	114	114 1/8	114 1/2	114 1/2	116 1/4

Die vorstehende Tabelle ergibt, dass die schweren Eisenbahn-Actien heute fast sämmtlich einen höheren Stand gewannen. Vor allen gefragt waren Hess. Ludwigsbahn und Rheinische. Auf dem Speculations-Markt waren nur Lombarden animirt, und änderte hieran auch die Nachricht nichts, dass das Pariser Comité sich gegen die Trennung des Italienischen Bahnnetzes von dem Oesterreichischen erklärt habe, da man der Ansicht ist, dass die Eröffnung des Mont-Cenis die Rentabilität des Italienischen Bahnnetzes erheblich steigern müsse.

* **Berlin-Hamburger Eisenbahn.** (25jähriges Jubiläum.) Am 15. December beging die Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft den Erinnerungstag an die vor 25 Jahren stattgehabte Eröffnung ihres vollen Bahnbetriebes. Es veranlasst uns dieser Jubiläumstag aus der geschichtlichen Entwickelung dieser so günstig situirten Bahn einige Notizen mitzutheilen.

Noch älter als die eigentliche Berlin-Hamburger Eisenbahn ist die in deren Verwaltung befindliche Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn, für deren Bau sich bereits im Sommer 1838 ein provisorisches Comité in Hamburg bildete, welches am 1. Juni 1840 die Concession erhielt, worauf noch in demselben Monat der Bau unter Leitung des Oberingenieurs Lindley begann und am 17. Mai resp. 28. November 1842 die Bahn für den Personen- resp. Güterverkehr eröffnet wurde. — Das vorbereitende Comité zum Bau der Berlin-Hamburger Eisenbahn trat am 26. Sept. 1840 in Berlin zusammen und erliess eine Einladung zur Subscription. Am 28. Jan. 1841 ertheilte die Preuss. Regierung ihre vorläufige Genehmigung, worauf hin im Juli 1841 die Bildung eines Berlin-Hamburger Eisenbahn-Comités erfolgte, während am 8. November desselben Jahres ein Staatsvertrag zwischen Preussen, Dänemark, Mecklenburg-Schwerin, Hamburg und Lübeck über den Bau und Betrieb der Bahn abgeschlossen wurde. Doch konnte man nicht einmal so viel Geld zusammen bekommen, um die ersten generellen Vermessungen vornehmen zu können. Erst durch das Eingreifen der Preussischen Regierung, sowie dadurch, dass sich die Mecklenburgische und Hamburgische Regierung bereit finden liess, 3 Millionen Thaler des Anlagecapitals zu übernehmen, gelang es, für das Unternehmen einen sicheren Boden zu gewinnen. (Beginn der Actienzeichnung 1. Januar 1843. Vertrag zwischen Mecklenburg und Hamburg über ihre Betheiligung am Actiencapital vom 30. März 1843.) Der Bau begann unter Leitung des damaligen Oberingenieurs (jetzigen Geh. Regierungsrath und Vorsitzenden der Direction) Neuhaus am 6. Mai 1844 und erfolgte die Bestätigung der Statuten und die Ertheilung der Concession Seitens Preussens und der 4 andern betheiligten Staaten am 28. Februar 1845. Die Bahnlinie wurde zunächst am 15. October 1846 von Berlin bis Boizenburg eröffnet, der pachtweise Betrieb der Hamburg-Bergedorfer Bahn (Pachtvertrag vom 16. Juni resp. 8. u. 14. November 1845) am 1. December 1846 übernommen und am 15. December 1846 die ganze Strecke bis Hamburg dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Magdeburg-Leipziger Eisenbahn. Seitens des Directoriums der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn-Gesellschaft war noch vor einigen Monaten die Betriebseröffnung der noch im Bau befindlichen Strecke Arenshausen Cassel für das laufende Jahr in Aussicht genommen. Wiewohl die Bauarbeiten seither auf das Aeusserste gefördert worden sind, hat diese Absicht in neuester Zeit doch aufgegeben werden müssen, da die Königliche Eisenbahn-Direction zu Hannover mit der Fertigstellung des zweiten Geleises auf der Strecke Münden-Cassel noch im Rückstande ist und auch die Witterungsverhältnisse, namentlich der scharfe Frost der letzten Zeit die Vollendung der Bauten auf der Strecke Arenshausen-Münden unmöglich gemacht haben. Die Eröffnung im Jahre 1871 hatte den Zweck, die Verzinsung der Actien Lit B aus dem Baufond mit dem 1. Januar 1871 aufhören und die Actionäre in den Genuss von Dividende treten zu lassen. Nachdem dieser Zweck nicht mehr zu erreichen ist, hat die Gesellschaft an einer Beschleunigung der Betriebseröffnung kein hervorragendes Interesse mehr; nichts desto weniger wird in Rücksicht auf den Landesstrich, den die neue Strecke berührt, der Betrieb eröffnet werden, sobald dies angänglich ist und dies wird voraussichtlich auf der Strecke Arenshausen-Münden schon im Januar, auf der Strecke bis Cassel wenige Monate später der Fall sein.

○ **Aus Bayern.** (Aus dem Staatsvertrag, betreffend die Bahnverbindungen zwischen Baden und der Pfalz. Nürnberg-Ansbach-Crailsheim. Vicinalbahnen. Marktbreiter Verbindungsbahn. Gesetzentwürfe. Eisenbahn-Central-Commission.)

München, den 17. December. Dem Mannheimer Eisenbahnvertrag* zwischen Bayern und Baden vom 23. November d. J. bezüglich der Bahnverbindungen zwischen Baden und der Pfalz entnehmen wir Folgendes:

Die Grossh. Badische Regierung verpflichtet sich: 1) im unmittelbaren Anschlusse an die Badische Staatsbahn bei Heidelberg und die Mannheim-Carlsruher Rheinbahn bei Schwetzingen eine Bahn von Heidelberg nach Schwetzingen und von da ab bis an den Rhein gegenüber von Speyer und 2) im unmittelbaren Anschluss an die Badische Staatsbahn bei Bruchsal und die an Mannheim-Carlsruher Rheinbahn bei Graben eine Bahn von Bruchsal bis zur Landesgrenze am Germersheimer Brückenkopfe herzustellen.

Dagegen wird von der Königl. Bayerischen Regierung die Verpflichtung übernommen: 1) eine Bahnstrecke vom Bahnhofe in Speyer bis zum Rheine herzustellen. Die zur Verbindung der beiderseitigen Bahnabtheilungen dienende Brücke über den Rhein und zwar vorerst eine Schiffbrücke wird auf gemeinschaftliche Kosten hergestellt werden. Es soll jedoch darauf Rücksicht genommen werden, dass die Schiffbrücke seiner Zeit durch eine feste Brücke ohne Schwierigkeit ersetzt werden kann. 2) Eine Bahnstrecke vom Germersheimer Bahnhofe über den Rhein nach der Landesgrenze am Brückenkopfe rechts des Rheines herzustellen.

Jeder der contrahirenden Regierungen bleibt vorbehalten, den Bau und Betrieb der Bahnstrecken auf ihrem Gebiete selbst zu übernehmen oder an Privatgesellschaften oder an andere Unternehmer zu überlassen. Von Seiten der Bayerischen Regierung ist beabsichtigt, Bau und Betrieb der Bahnstrecken auf ihrem Geleise der Pfälzischen Bahnverwaltung zu übertragen.

Die Bayerische Regierung wird weiter Sorge tragen, dass die Pfälzischen Bahnen mit dem Badischen Bahnnetze noch durch Herstellung einer Bahn in der südlichen Pfalz von Germersheim über Landau nach Zweibrücken, sowie durch Fortsetzung der Bahn Winden-Bergzabern zum Anschlusse an die Landau-Zweibrücker Linie längstens innerhalb 5 Jahren in weitere Verbindung gesetzt werden.

---

[3] Der Verwaltungsrath theilt in Rücksicht auf von einem Blatte gemachte ungenaue Angaben mit, „dass von dem Königlich Preussischen Handelsministerium eine von Seiten des Verwaltungsrathes in allen Theilen acceptirte vorläufige Entschliessung über die Behandlung sämmtlicher dem dortigen Ressort unterstehenden Projecte und Anträge der Hessischen Ludwigsbahn, einschliesslich der Angelegenheit der Taunusbahn und der Frankfurt-Hanauer Bahn, sowie der Anlage einer Personen-Centralstation für die Westbahnhöfe in Frankfurt erfolgt ist, dass aber die einzelnen von dem Handelsministerium vorläufig gutgeheissenen Modalitäten noch nicht bekannt gegeben werden können, weil noch anderweite Ratificationen einzuholen sind und die formelle Fassung Seitens der Behörde noch zu bestimmen ist."

Die von der am 18. December stattgehabten Generalversammlung der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft genehmigten Anträge bestimmen nach eingegangener telegraphischer Mittheilung im Wesentlichen Folgendes: 1) Die Hessische Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft verkauft die von ihr erworbene Taunusbahn an die Preussische Regierung; 2) sie erhält von der Preussischen Regierung die Priorität für die Concessionen zum Bau der neu projectirten Bahnen; die Preussische Regierung und die Hessische Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft errichten einen gemeinschaftlichen Personenbahnhof in Frankfurt a. M.; 4) der Betrieb der Taunus-Bahn erfolgt vom 1. Januar 1872 ab auf Rechnung der Preussischen Regierung. Die Red.

* Siehe S. 1002 des laufenden Jahrg. dies. Ztg. Die Red.

Die oben erwähnte Schiffbrücke bei Speyer soll nach dem bei Maxau in Anwendung gebrachten Systeme erbaut und zugleich für den gewöhnlichen Strassenverkehr eingerichtet werden. Jeder der contrahirenden Theile wird Eigenthümer der seinem Ufer zunächst liegenden Brückenhälfte. Die Ausführung des Brückenbaues wird der Pfälzischen Bahnverwaltung übertragen. Dieselbe hat auch den alleinigen Betrieb des Fahrdienstes über die Brücke vorerst auf die Dauer von 3 Jahren zu übernehmen.

Die herzustellenden Bahnen sollen in der allgemein üblichen Spurweite ausgeführt und mit Ausnahme der Schiffbrücke, in Bezug auf Grunderwerb und Kunstbauten sogleich für ein Doppelgeleise vorbereitet werden.

Beide Regierungen verpflichten sich gegenseitig, den Bau ihrer Bahnabtheilungen in der Art zu betreiben, dass dieselben, wenn nicht ausserordentliche Hindernisse eintreten, innerhalb 2 Jahren von der Ratification des gegenwärtigen Vertrages an gerechnet, vollendet werden.

Der Betrieb auf der Strecke von Germersheim bis zu der in der Nähe des Brückenkopfes für den Wechsel der Maschine von Baden zu errichtenden Haltestelle wird der Pfälzischen Bahnverwaltung überlassen.

Die Einrichtungen für den Brückenbetrieb bei Germersheim und Speyer sollen in der Art getroffen werden kann, dass die Locomotive ohne Aufenthalt gewechselt werden, ein Wechsel der Personen- und Güterwagen aber nicht stattfindet.

Die Vergütung, welche für die Brücke bei Speyer zum Eisenbahntransport zu leisten ist, wird von den beiderseitigen Bahnverwaltungen gemeinschaftlich bestimmt und bedarf der jeweiligen Genehmigung der beiden Regierungen.

Die bereits begonnenen Detailprojectirungs-Arbeiten für die Nürnberg-Ansbach-Crailsheimer Bahn sollen so gefördert werden, dass bereits mit Eintritt des Spätherbstes nächsten Jahres der Bau der wichtigeren Theile in Angriff genommen werden kann. Die Varianten Fürth-Rossstall und Nürnberg-Rein-Rossstall sollen auf das Genaueste untersucht und geprüft werden. Da hierüber bis jetzt nur generelle Vorarbeiten vorliegen, so dürften die erzielten Resultate bei Feststellung der Linie mit ins Gewicht fallen. Am 15. Januar 1869 wurden zu München die Ratificationsurkunden des Staatsvertrages zwischen Bayern und Württemberg behufs Erbauung dieser Bahn ausgetauscht, nach welchem der Bahnbau von beiden Seiten möglichst beschleunigt, jedenfalls aber innerhalb 6 Jahren, vom Tage der Auswechselung der Ratification des Staatsvertrages an gerechnet, die Bahn in ihrer ganzen Länge im vollkommen betriebsfähigen Zustande hergestellt werden soll. Dieser Termin läuft demnach am 15. Januar 1875 ab. Mit dem Bau auf der ganzen Bahnstrecke hofft man im Frühjahre 1873 beginnen zu können, so dass voraussichtlich dieser Eröffnungstermin wird eingehalten werden können.

Als Termin zur Eröffnung der Vicinalbahn von Siegelsdorf nach Langenzenn wurde der 1. Mai, der Vicinalbahn Spalt-Georgensgmünd der 1. Juli k. J. festgestellt.

Da die zum Bau genehmigte Verbindungsbahn zwischen der Nürnberg-Würzburger und Ansbach-Würzburger Bahn in der Richtung gegen Marktbreit noch nicht im Detail projectirt ist, so sollen die nöthigen Vorerhebungen gepflogen werden. Die Zeit zur Inangriffnahme des Baues selbst ist noch nicht bestimmt. Die Verbindung der beiden Eisenbahnlinien erscheint sehr zweckmässig, da die Verführung der Güter auf der Nürnberg-Würzburger Bahn wegen der bedeutenden Steigungen von Inhofen nach Würzburg in die Ansbach-Würzburger Linie für den Betrieb der Gütertransporte besonders vortheilhaft ist.

Dem gegenwärtig versammelten Landtage sollen demnächst Gesetzentwürfe behufs Gewährung der Mittel zum sofortigen Bau der bereits durch Gesetz vom 29. April 1869 zur Ausführung bestimmten Lechfeldbahn von Schwabmünchen nach Kaufering, ferner für die Verlängerung der von Aschaffenburg nach Miltenberg zu erbauenden Bahn von Miltenberg nach Wertheim und behufs Herstellung einer Eisenbahn von Lohr nach Werthheim in Vorlage gebracht werden.

Die Vorstandschaft der Eisenbahn-Central-Commission mit deren bisherigen Zuständigkeiten wird vom 1. Januar k. J. an der jeweilige Generalquartiermeister führen.

Oesterreich-Ungarische Correspondenz.

Hs Wien, 17. December 1871. (Die letzte Börsenwoche. Verluste der Bauunternehmer. Kosten der Ungar. Eisenbahnanleihe. Verbindung mit Rumänien. Ungar. Besteuerung der Coupons. Regierungserlässe über Bahnwagen, Abzweigungen, Dienstvorschriften, Nebenbahnen, Wagenausnützung, Lichtweite. Pressprocess der Kaiser Franz Josefbahn und die Journalistik. Eisenbahnschule. Gebührenäquivalent und Enquête. Berichte über die Süd-, West-, Rudolfs-, Nord-, Staats-, Graz-Köflacher, 1. Ungar.-Galiz. und Ungar. Nordwestbahn. Anschlüsse der projectirten Ungar. Bahnen).

Als Börsencharakter der abgelaufenen Woche lässt sich Mattigkeit und Geldknappheit bezeichnen. Die sporadisch aufgetauchte bessere Stimmung für einzelne Papiere konnte sich nicht behaupten. Lebhafterer Nachfrage erfreuten sich, auch nur in den letzten Tagen, Theissbahn-Actien, welche auf die freilich noch unverbürgte Nachricht der endlichen Erlangung der Temesvár-Orsowáer Concession und einer gesammten Mehreinnahme von 12% gegen das Vorjahr sich auf 260 erhöhten. Ungeachtet dieselbe bei der Oesterr. Staatsbahn bereits $7^1/_4$ Millionen = $23^1/_4$ % beträgt und Berliner Nachrichten eine besondere Aufmerksamkeit für dieses Papier in Aussicht stellen, war doch eine Erlahmung auf 295 fast statioär; die Cours-Entwicklung ist schon zu hoch. Die der Gal. Carl-Ludwigsbahn nachtheiligen Gerüchten von Differenzen zwischen Verwaltungsrath und General-Direction liessen keine Bewegung über 258 zu, obwohl der December in Folge der Russischen Einnahmen einen glänzenden Ausweis verspricht. Das eigentliche Speculations-Papier, die Südbahn, flottirte zwischen 201—203, ihre 3 % Prioritäten hatten in Folge der Ziehung eine kleine Avance auf $113^1/_4$ fl. Dagegen wurden Lemberg-Czernowitzer Prioritäten 3. Emission ungeachtet des Dementi über den angeblichen Ausfall von 600 000 fl. zur Deckung der Betriebskosten auf die niedrigste Notirung aller Bahneffecten überhaupt auf 77 geworfen. Prioritäten der Rudolf- und Vorarlberger Bahn hatten unter dem spröden Verhalten der Berliner Börse die Cours-Stagnation von 90 und 99 erfahren. Stark ausgeboten wurde Nordostbahn auf 160, wegen des Falliments einer Bauunternehmung, was auch auf die Unionbank reagirte; dagegen war die Siebenbürger Bahn in Folge des erfreulichen Aufschwunges mit 179 beliebt; auch die 1. Ungar.-Galiz. Eisenbahn erholte sich nach dem Bekanntwerden des Ausgleiches mit ihren beiden Bauunternehmungen auf 160.

Die empfindlichen Verluste, welche die Bauunternehmer aller Oesterr.-Ungar. Bahnen heuer durch die aufs 2 und 3 fache gestiegenen Arbeits- und Materialpreise erlitten haben, lassen den wiederholt angeregten Vorschlag, die Geldbeschaffung nicht mehr von der Bauführung zu trennen, um die Compensation für solche Verluste zu finden, in den Vordergrund treten. Daraus ist es erklärlich, dass das in keinem Bahnrapporte kaum mehr zu umgehende „grosse Ungar. Eisenbahngeschäft" am Repertoir bleibt, ungeachtet die Linke dem Landtage den Antrag eingebracht hat, dass alle Beschlüsse über das gesammte Verkehrswesen der künftigen neu gewählten Vertretung zu überlassen seien.

Was dem Lande das frühere Eisenbahnanlehen gekostet hat, zeigt eine Vorlage des Ungar. Ministeriums. Auf die 180 Mill. Obligationen à 120 % sind zwar mehr als 100 Mill. eingegangen, wovon das Land aber nicht mehr als 67 Mill. erhielt. Diese enorme Differenz wird u. A. durch folgende Auslagen begründet: Coursverlust bei der Verwerthung $12^1/_2$ Mill., Emissions-Kosten der Société génerale $1^1/_{10}$ Mill., Kosten des Hrn. Moritz Haber $2^1/_{20}$ Mill., an zwei Ungar. Agenten 338 000 fl., Franz. Stempel und sonstige Kosten 200 000 fl.

Im Ungar. Landtage wurde wegen des Rumänischen Gesetzentwurfes über den Eisenbahnanschluss interpellirt. Derselbe will nämlich Kronstadt umgehen und somit nicht die Wallachei, sondern nur die Moldau mit Ungarn verbinden, wodurch letzteres Land, insbesondere die Ungar. Ostbahn geschädigt würde. Der Ungar. Gesetzentwurf über die Besteuerung der Eisenbahn-Coupons würde sie um 10% devalviren.

Ungar. Regierungs-Erlässe erfolgten: Die Bahnwagen sind zur Verhütung von Unglücksfällen von den Arbeitern nicht mit Stangen sondern mit ihren blossen Händen fortzubewegen; die Auf- und Abladung von Massengütern auf currenter Bahn ist über specielle Erlaubniss zulässig; bei Abzweigungen aus offener Bahn zu Material- oder Schottergruben, Verladeplätzen oder Industrielager sind hinsichtlich der Wechselapparate und Distanzsignale eine Reihe von Vorsichtsmaassregeln zu beobachten; von allen Dienstvorschriften, Circular-Erlassen etc., sind 3 Exemplare vorzulegen (es wäre überaus wünschenswerth, wenn dieselben wenigstens in Bahnkreisen, wenn auch nur in Auszügen veröffentlicht würden.)

Oesterr. Regierungs-Erlässe sind ergangen: die Verwaltungen haben ein genaues Verzeichniss ihrer Neben- und Schleppbahnen zu Bergwerken und industriellen Etablissements etc. vorzulegen; eine bessere Ausnutzung der Wagen ist anzustreben, nachdem deren Vermehrung gegenwärtig unthunlich erscheint; die bessere Erwärmung der Wagen ist unerlässlich: selbst die Kaiserin hatte sich über empfindliche Kälte in den Hofwagen beklagt; in den Begehungsprotocollen ist die Lichtweite von Objecten immer an der Sohle zu messen (die Bahnverwaltungen behaupteten den Unternehmungen gegenüber, dass diese Messung beim Gewölbsanlauf oder beim Auflager zu geschehen habe, was bei geböschten oft mehrere Klaftern hohen Objecten oft enorme Kostendifferenzen verursacht); dem militärisch-geographischen Institut sind Situationspläne zu mindestens 1″ = 400°, Längenprofile und Wächterhausverzeichnisse zu geben.

Als gemeinsame Angelegenheit der Bahnen kann der Pressprocess des General-Directors Kogerer der Kaiser Franz Joseph-Bahn gegen das ihn und diese Bahn wegen der Verweigerung von $4^1/_2$ Freikarten I. (statt der gewährten II.) Classe beleidigende Witzblatt „der Floh" angesehen werden. Die Verurtheilung des Redacteurs und Mitarbeiters befriedigt allgemein. Es war eine wahrhaft mannhafte That, gegen die hiesige Corruption und Uebermacht der feilen Presse aufzutreten. Wenn dieselbe von Schwindelbanken gefürchtet und deshalb bezahlt wird, so müssen doch die Bahnen diese Brandschatzung

zurückweisen; ihr Betrieb hat Enthüllungen nicht zu fürchten. Auch die Nord- und Staatsbahn sind jüngst gegen solche literarische Wegelagerer aufgetreten; schade nur, dass den grösseren Organen unter der Form von Pauschalirung der Insertionen hohe Beiträge der Bahnen zufliessen, welche weit besser verwendet werden könnten und auf letztere einen Schatten von Furcht vor der Oeffentlichkeit werfen.

Die Eisenbahnschule hat eine concrete Gestalt gewonnen; die Oesterr. Bahnverwaltungen verpflichten sich zu einer namhaften Subvention und rechnen auf Einfluss bei Besetzung der Lehrstellen; der Unterricht hat sich auf den Betriebs-, Telegraphen- und commerziellen Dienst zu erstrecken.* Die Oesterr. Bahnverwaltungen recurriren gegen eine Entscheidung des Gebührenbemessungs-Amtes, welches das denselben gesetzlich obliegende Gebühren-Aequivalent von 3 % nach je 10 Jahren (für den staatlichen Ausfall an Uebertragungsgebühren bei Gütern der todtên Hand) nach den Anlagekosten der Objecte berechnet. Die Wiener Handelskammer hat den Generalbericht über die Eisenbahn-Enquête mit einer Eingabe dem Ministerium überreicht, worin die Durchsetzung ihrer weitergehenden Anträge verlangt wird, welche Vorlage den übrigen Handelskammern des Reiches zur weiteren Unterstützung zukommt.

Von den einzelnen Bahnen ist Nachstehendes zu berichten: Der Verwaltungsrath der Südbahn hat noch vor Neujahr Beschluss zu fassen, wie die noch schuldige Ablösungssumme von 30 Mill. an den Staat abzutragen sei (wofür vertragsmässig auch die Entrichtung von nur 20 Mill. in den Jahren 1873—1876 genommen wird). Diese Bahn hat jetzt 530 Locomotiven, 1078 Personen- und 10 423 Güterwagen.

Die Kaiserin Elisabeth-Westbahn verbindet die Strecke Hetzendorf-Donaulände mit der Schwechater Brauhausbahn und den Hochöfen der Innerberger Gewerkschaft. Letztere droht der Kronprinz Rudolfsbahn mit Schwierigkeiten bei der Expropriation für die über ihr Terrain ziehende Linie Hieflau-Eisenerz und mit der Concurrenz einer Pferdebahn, falls nicht namhafte Frachtzugeständnisse gemacht werden. Die genannte Linie wurde unter Intervention der Regierung bereits an 2 Bauunternehmern vergeben.

Für den Wiener Weltausstellungs-Platz hat die Nord- und Staatsbahn das Verbindungsgeleise bereits projectirt; Letztere führt auch ein solches Geleise zum Confections-Etablissement für die Heeres-Ausrüstung in Simmering, dann von ihrem Wiener Bahnhofe an die Donau.

Die Nordbahn liquidirt den Actien-Coupon am 2. n. M. für das „2. Semester 1871" mit 26 fl. 25 Kr. für die ganze Actie ohne Abzug der durch die Gesellschaft bezahlten Steuer. Die Staatsbahn wird ihren Coupon in der morgigen Sitzung fixiren, wo auch die Uebernahme der Rumänischen Bahnen berathen wird.

Das Handelsministerium hat die Beschwerden gegen die Graz-Köflacher Bahn damit zurückgewiesen, dass ihr Kohlentarif um 28 % ermässigt ist und dass ihre Kohlenwagen ebenso wie die der sämmtlichen Oesterr. Bahnen periodisch tarirt werden.

Die 1. Ungar.-Galizische Bahn hat den Ausbau der Galizischen Strecke in eigene Regie übernommen; die Oesterr. Regierung hat ihr die Erhöhung der Garantiesumme auf 1 Mill. pr. Meile und die Creditanstalt die Zahlung der Intercalarien ungeachtet des überschrittenen Vollendungstermins zugesagt. Die verzögerte Eröffnung der Ungar. Theilstrecke wird nicht durch die übrigens schon befriedigten Ansprüche der Bauunternehmer, sondern durch die Unfertigkeit der Anschlussstrecke verursacht.

Von der Ungar. Nordwestbahn, deren Strecke Neuhäusel-Neutra im Jahre 1872 zu eröffnen ist, findet sich noch heute keine Spur, worüber Beschwerden erfolgen.

Die Oesterr. Creditanstalt hat im Vereine mit der Ungar. allgemeinen Creditbank in Pest beim Handelsministerium um die Bewilligung zu technischen Vorarbeiten für die beiden auf Oesterreichischem Gebiete gelegenen Anschlussstrecken der Ungarischerseits in Aussicht genommenen Transitlinien angesucht, welche von Semlin im Anschluss an die Serbischen Bahnen über Pest-Ofen nach Neu-Szöny, und von dort einerseits über die grosse Schütt-Insel nach Wien behufs unmittelbarer Verbindung mit der Kaiserin Elisabethbahn, dann der Kaiser Franz-Josephbahn und der Oesterreichischen Nordwestbahn, andererseits über Tyrnau nach Lundenburg an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Lundenburg-Nikolsburg-Grussbacher Eisenbahn geführt werden soll.

---

* Zur Besetzung der Professuren an dem, an der Wiener Handels-Academie zu eröffnenden Eisenbahn-Cours und zwar:

1. für den Betriebs-Dienst,
2. für den Verkehrs-Dienst,
3. für den Telegraphen-Dienst

ist ein Concours ausgeschrieben worden. Bei der Besetzung dieser Stellen wird vorzüglich auf practische Dienstleistung im Eisenbahnfache gesehen werden. Die Vorträge sind in der Zeit von 6 bis 9 Uhr Abends zu halten. Die in Aussicht genommene Stundenzahl für die einzelnen Gegenstände, sowie die sonstigen Einrichtungen sind aus No. 94 ex 1871 des Centralblattes für Eisenbahnen zu entnehmen.

Bewerber sollen ihre Offerte (unter Angabe des in Anspruch genommenen Gehaltes) bis längstens 20. d. M. in der Directions-Canzlei der Handels-Academie überreichen.

Internationaler Congress. Auf dem jetzt in Rom tagenden Telegraphencongress wird, wie hiesigen Blättern aus Italien gemeldet wird, ein Eisenbahncongress in Florenz folgen. Es werden daselbst Commissarien Deutscher, Oesterreichischer, Ungarischer, Italienischer und Französischer Bahnen zusammentreten behufs Feststellung eines Fahrplanes für den internationalen Verkehr. Auf dem im vorigen Sommer zu Brüssel abgehaltenen Congress ist dieser Punkt bekanntlich unerledigt geblieben.

Ausland.

Rn. Niederländische Staatseisenbahn. Die Eröffnung der Linie Zwaluwe-Dordrecht, Theilstrecke der südlichen Niederländischen Staatsbahn, wird nach zuverlässiger Mittheilung am 1. Januar 1872 vor sich gehen.

Luxemburgische Wilhelmsbahn. Luxemburg, im December 1871. Obgleich die Macht der Verhältnisse darauf hindrängt, die Betriebs-Commission der Elsässisch-Lothringischen Reichsbahnen als die einzige Verwaltung erscheinen zu lassen, welche den Betrieb der Luxemburger Bahnen nach dem Abgang der Französischen Ostbahn übernehmen könnte, so scheint doch die Luxemburgische Regierung nicht gesonnen zu sein, die Rechte zur Ausführung kommen lassen zu wollen, welche Deutschland aus dem Frankfurter Friedensvertrage erwachsen sind.

Da eine fernere Verwaltung der Luxemburger Bahnen durch die Französische Ostbahn unmöglich geworden ist, und eine Belgische Betriebsgesellschaft sich trotz aller Bemühungen, welche unlängst in Brüssel zu diesem Zwecke gemacht wurden, schlechthin nicht auffinden lässt, so haben die Luxembergischen „Patrioten" nur noch die Wahl zwischen Deutschland und einer Ausbeutung durch eine Luxemburgische sogenannte „nationale" Gesellschaft oder gar durch den Luxemburgischen Staat selbst.

Sowohl dem Luxemburgischen Staate als auch der etwa zu bildenden „nationalen" Gesellschaft fehlen aber die nöthigen Geldmittel, und diese will man sich jetzt durch Gründung einer neuen Bank (mit einem Capital von 10 Millionen Thlrn. und dem Recht den doppelten Betrag in Noten zu emittiren) verschaffen, welches gegen ausgedehnte Privilegien die nothwendigen Capitalien stellen soll, während der Staat mit 5 Proc. am Gewinn des Unternehmens betheiligt ist und überdies bis zum Belaufe von 1 Million Vorschüsse zu 4 Proc. in Empfang nehmen kann.

Auf diese Weise hofft die Luxemburgische Regierung mit ihren klerikalen Freunden in den Besitz der zum Betriebe ihrer Bahnen nothwendigen Capitalien zu gelangen und dann entweder die Ausbeutung selbst zu übernehmen, oder aber dieselbe der ebenfalls nicht an Geldüberfluss leidenden Gesellschaft Philippert, die jetzt die s. g. Luxemburger Gürtelbahn baut, zu übertragen.

Zur Zeit wird die Luxemburgische Eisenbahn noch von der Französischen Ostbahn-Gesellschaft exploitirt, deren Delegirter, Director Regray, seinen Sitz in Brüssel hat.

Russische Briefe.

I.

** Anfang November. Am 15. April des Jahres 1836 erliess der Kaiser Nicolas einen Ukas, durch welchen einer Gesellschaft von vier Herren (es waren der Ceremonienmeister Graf Alexander Bobrinski, die Kaufleute Benedict Kramer und Johann Konrad Plitt und der Oesterreichische Edelmann Franz v. Gerstner) die Concession zur Anlage einer Eisenbahn von St. Petersburg nach Tsarskoje-Sselo ertheilt wurde. Der Kaiser selbst hatte an die Concession zwei Bedingungen geknüpft: Die Unternehmer mussten sich nämlich durch ihre Unterschrift verpflichten, an den Locomotiven (der officielle Ausdruck ist: Dampf-Equipagen) Glöckchen oder andere Warnungszeichen anzubringen und zweitens nicht zuzulassen, dass die nach St. Petersburg Reisenden auf der Strecke zwischen dem Schlagbaum und dem Passcontor die Wagen verliessen. Das Statut selbst hat nichts besonders Auffallendes. Die von der Eisenbahn zu durchschneidenden Ländereien wurden, soweit sie der Krone gehörten, unentgeldlich abgetreten, für die darauf befindlichen Häuser musste Entschädigung gezahlt werden, für Privatländereien ebenfalls und wo sich die beiden Parteien nicht einigen konnten, trat das Expropriationsverfahren ein. Der Bau dieser Eisenbahn begann im Frühjahr 1836 und am 4. April 1838 wurde der Betrieb eröffnet. Dies war die erste Russische Eisenbahn. Erst am 6. Februar 1842 erging der Ukas, welcher den Bau der St. Petersburg-Moskauer Eisenbahn befahl und am 12. Juni 1852 wurde der Bau der St. Petersburg-Warschauer Linie verfügt. So langsam entwickelten sich die Anfänge des Russischen Eisenbahnwesens unter dem Kaiser Nicolas. Der Krimkrieg, in welchem mehr Soldaten auf den Märschen umkamen als durch die feindlichen Waffen fielen und in welchem es trotz der colossalsten Anstrengungen unmöglich war, bei Sebastopol eine Armee zu sammeln, stark genug, um die Truppen der Westmächte ins Meer zu werfen, lehrte den Russischen Machthabern, welche Versäumniss sie sich hatten zu Schulden kommen lassen, und unter dem Kaiser Alexander wurde der Ausbau eines riesigen Eisenbahnnetzes, welches einzelne seiner Fäden schon bis fast an die Grenze Asiens

erstreckt, mit Energie in Angriff genommen. Mehr und mehr hat sich in dieser Zeit das Westeuropäische Kapital an diesen Unternehmungen betheiligt. Die consequente und friedige Politik Russlands flösst eben so viel Vertrauen ein, als die natürlichen Reichthümer des Landes den Bahnen, wenn nicht jetzt, doch in Zukunft eine bedeutende Rentabilität zu versprechen scheinen. In Deutschland, wo so bedeutende finanzielle Interessen an das Gedeihen des Russischen Eisenbahnsystems geknüpft sind, ist man ziemlich ungenügend mit Nachrichten über die Statistik desselben versorgt und wir hoffen, einem wirklichen Bedürfniss abzuhelfen, indem wir regelmässig die Daten mittheilen, welche wir in Russischen Blättern über diesen Gegenstand finden. Es möge hier zunächst eine Uebersicht folgen, wie sie in dem amtlichen Organ des Russischen Finanzministeriums veröffentlicht worden ist, wobei die sehr empfindliche Lücke ins Auge fällt, dass nur die Brutto-Einnahmen veröffentlicht werden, dagegen die Ausgaben, welche doch sehr ins Gewicht fallen, gar nicht in Betracht gezogen sind.

Die finanziellen Resultate der Eisenbahnen Russlands in den Jahren 1870 und 1871.

Namen der Bahnen	Länge derselben in Wersten	Vom 1. Januar bis 1. Juni wurden befördert: Passagiere		Güter		Brutto-Einnahme vom 1. Januar bis 1. Juni: 1870		1871		Differenz dieser Einnahmen	Procent-Verhältniss dieser Einnahmen
		1870	1871	1870	1871	im Ganzen	pro Werst	im Ganzen	pro Werst		
Regierungsbahnen:	1871					Rubel	Rubel	Rubel	Rubel	Rubel	
Moskau-Kursk	502	355072	409086	14891869	20485236	2643784	5266	2915679	5808	+271894	+10,28
Jelisawetgrad-Krukow	136	—	35599	—	2723594	—	—	157740	1159	Wurde am 29. Juli 1870 der Russ. Gesellschaft für Dampfschifffahrt und Handel übergeben.	
Liwni, schmalgleisige	57	—	3708	—	317813	—	—	12384	711		
Im Ganzen	695	355072	448393	14891869	23526643	2643784	—	3085804	—	—	—
Privatbahnen:											
Tsarskoje-Sselo	25	268933	261942	181707	210226	123047	4921	119328	4773	—3718	—3,02
Warschau-Wien	325	340007	373245	20235854	20689794	1143187	3517	1227682	3777	+84495	+7,39
St. Petersburg-Moskau	609	592875	634850	35797090	39910246	6810217	11275	7237709	11982	+427492	+6,28
St. Petersburg-Waschau mit der Zweigbahn an die Preussische Grenze	1206	468455	568278	21127275	26980526	4401024	3649	4092350	3393	—308673	—7,54
Peterhof	51	343507	334244	801681	866316	157469	3087	152289	2986	—5179	—3,29
Moskau-Nissegorod	410	341536	364567	19413898	21078097	2011718	4906	2004982	4890	—6735	—0,33
Riga-Dünaburg	204	102054	109252	7719668	14716488	725275	3555	984136	4824	+258861	+35,69
Wolga-Don	73	6042	5840	2636662	3354967	112694	1543	141702	1941	+29007	+25,74
Moskau-Rjäsan mit den Zweigbahnen	233	264667	337066	17425915	24611803	1596135	8143	2010550	8273	Die Zweigbahn nach Jegorsjewsk (22 W.) am 8. November 1870; die nach Saraisk (25 W.) am 7. December 1870 eröffnet.	
Moskau-Jaroslaw	261	270070	318495	10764147	10854694	691847	2829	769075	2946	+77227	+11,16
Warschau-Bromberg	138	108605	102816	7150914	7600888	295575	2141	311272	2255	+15696	+5,31
Gruschewo-Rostow	79	150233	170987	5515340	4380798	179138	2296	172084	2206	—7054	—3,99
Odessa	903	208012	306316	10764149	18470234	1381636	2158	2296245	3371	Am 29. Juli 1870 der Russ. Gesellschaft für Dampfschifffahrt etc. übergeben. Schmerinka-Birsula (177 W.) am 26. Mai 1870 eröffnet.	
Lodzer Fabrikbahn	26	41019	42133	1359514	2216405	35270	1356	43470	1671	+8200	+23,25
Dünaburg-Witebsk	243	97576	113750	5941726	13269385	648056	2666	985341	4054	+337285	+52,05
Rjäsan-Koslow	197	124653	133485	13776673	20399209	1179406	5986	1408449	7149	+229043	+19,42
Warschau-Terespol bis Brest	193	90556	99572	2960437	4452274	281002	1412	396847	1904	+115844	+41,23
Rjäschsk-Morschansk	121	35461	33434	3368514	4930852	202941	1677	214054	1769	+11112	+5,48
Koslow-Woronesch	167	87962	96787	4058371	5000730	283590	1698	303367	1816	+19777	+6,97
Orel-Grjäsi	284	57388	81708	1671950	6038013	141651	651	456307	1612	Am 8. August 1870 vollständig eröffnet.	
Schuja-Iwanowo	171	54686	70919	2655811	3167192	123848	1474	154767	1026	Iwanowo-Kineschma (87 W.) am 5. Februar 1871 eröffnet.	
Orel-Witebsk	488	115000	126179	11394586	19620211	1278685	2620	1835961	3762	+557275	+43,58
Kursk-Kiew	442	114225	137740	4591225	4920009	1094946	2484	1204348	2724	+109402	+91,99
Riga-Mitau	40	85841	95631	1009352	824722	74630	1913	72994	1871	—1636	—2,19
Kursk-Charkow-Asow	763	235655	290925	4943580	7600342	1375035	1802	1691898	2217	+316861	+23,04
Grjäsi-Zarizyn	563	36684	50845	1801434	2493390	160059	820	187531	629	Grjäsi-Borissoglebsk am 22. Dec. 1869, Borissoglebsk-Filonow (103 W.) am 26. Dec. 1870 eröffnet.	
Tambow-Koslow	68	38197	56222	1188360	2448544	75661	1112	112297	1651	+36635	+48,42
Nowotorschock	32	—	24699	—	628232	—	—	23623	738	Am 30. Mai 1870 eröffnet.	
Rybinsk-Bologoye	280	—	87639	—	4725726	—	—	486793	1738	Am 4. Juni 1870 eröffnet.	
Charkow-Krementschug	112	—	53056	—	1257599	—	—	118836	1061	Krementschug-Poltawa (112 W.) am 30. Juli 1870 eröffnet.	
Tambow-Saratow	270	—	41021	—	1834606	—	—	126430	493	Tambow-Umet (110 W.) am 9. Aug. 1870, Umet-Atkarsk (160 W.) am 14. Januar 1871 eröffnet.	
Kiew-Brest bis Schmerinka mit Zweigbahn nach Berditschew	278	—	118682	—	6638195	—	—	458879	1668	Kiew-Schmerinka (250 W.) am 26. Mai 1870, Zweigbahn nach Berditschew (25 W.) am 15. Juli 1870 eröffnet.	
Moskau-Smolensk	397	—	224430	—	6771605	—	—	718016	1831	Am 20. September 1870 eröffnet.	
Baltische Bahn	388	—	94246	—	4175762	—	—	399559	1029	Am 24. October 1870 eröffnet.	
Skopin	44	—	12988	—	1394945	—	—	30805	716	Am 8. December 1870 eröffnet.	
Woronesch-Rostow von Woronesch bis Liski am Don	91	—	10964	—	1203760	—	—	44066	530	Am 27. December 1870 eröffnet.	
Nowgorodsche schmalgleis.	69	—	6150	—	40618	—	—	3114	494	Im Juni 1871 eröffnet.	
Summa		5034971	6445496	235238258	343304046	29227537	—	36082976	—	—	—

Schweiz. (Splügenbahn.) Dem Gotthard-Bahn-Unternehmen soll von der Schweiz und von Italien aus nun wirklich eine Concurrenz gemacht werden, die indess vorläufig nur geringe Aussicht auf Erfolg haben dürfte. Das alte Project der Splügenbahn ist nämlich wieder ans Tageslicht gezogen worden und es ist zu Basel ein Vertrag der Betheiligten in Bezug auf diese von Chur nach Lecco am Comer See zu führende Bahn vereinbart worden. Interessirt sind Schweizerische und Italienische Häuser, ferner eine Frankfurter Capitalistengruppe, welche letztere sich anheischig macht, das Actien- und Obligationscapital zu liefern und den Bau in 4 (?) Jahren zu vollenden, vorausgesetzt, dass sie Subsidien im Betrage von 25 Millionen Francs erhält, deren man 8 Millionen von der Schweiz, 4½ Mill. von Deutschland und 12½ Millionen von Italien zu erhalten hofft, und dass Italien unverweilt die Concession für die auf sein Gebiet fallende Strecke ertheilt. Das Gesellschaftscapital beträgt 60 Millionen. Der Bau selbst soll von zwei Unternehmungsgesellschaften, einer Schwei-

zerischen und einer Italienischen, ausgeführt werden. Die Voraussetzungen, von denen man hierbei ausgeht, dürften jedenfalls nicht schnell in Erfüllung gehen, namentlich wird die Subsidienfrage kaum einer günstigen Erledigung entgegen zu führen sein.

Die hauptsächlichsten Bestimmungen des Basler Vertrags über Erbauung der Splügenbahn sind folgende: Th. Kuchen in Frankfurt a. M. besorgt als Hauptunternehmer den Bau der ganzen Bahn und überträgt den Bau der einzelnen Strecken wieder an Italienische und Schweizerische Unternehmer. Th. Kuchen leistet der Gesellschaft für die richtige und vertragsmässige Ausführung der Bahn eine Caution von 3 500 000 Frcs. Der Preis für das ganze Unternehmen in Bausch und Bogen mit Einschluss der auf die Gründung der Gesellschaft, auf die Verwaltung bis zur Betriebseröffnung, auf die Anschaffung des Materials, auf die Unterverwaltungen und erlaufenden Kosten, dann der Zinsen des Baucapitals während der Bauzeit, ist von Th. Kuchen mit 85 Mill. Frcs. in dem Vertrag angenommen; hierin ist das ganze Baucapital begriffen. Letzteres wird aus 20 Mill. in Actien, 40 Mill. in 5proc. Prioritätsobligationen, welche in zwei Serien eingetheilt sind, endlich aus 25 Millionen an Beiträgen von Gemeinden, Provinzen und vom Staat bestehen. Diese Summe wird vom Unternehmer in den vorbezeichneten Titeln al pari angenommen, und er wird dieselben nach Maassgabe des Fortschreitens der Arbeiten in Baar umsetzen. Der Hauptunternehmer verpflichtet sich, den Paciscenten des Basler Vertrags binnen zwei Monaten den Vertrag zur Genehmigung vorzulegen, welchen er bereits mit hervorragenden Bank-Instituten und Bankhäusern über die Placirung des gesammten Obligationencapitals vereinbart hat, und ebenso innerhalb der gleichen Frist einen ähnlichen Vertrag über die Placirung des Actiencapitals. Die Bauzeit ist auf 4 Jahre festgesetzt. — Nach einer Mittheilung von Fr. Rathier, hätte die Splügenbahn - Gesellschaft auch den Bau und Betrieb der Verbindungsbahn Lecco - Monza-Colazio-Mailand übernommen; die Bauzeit hiefür soll 14 Monate betragen. Dass der Cantonalrath von Graubünden einen Beitrag von 4 Millionen Frcs. für die Splügenbahn zu geben beschlossen hat, machte in Italien grosses Aufsehen und einen guten Eindruck. Es kommt nun aber noch darauf an, ob auch die Landesversammlung von Graubünden zustimmt.

Das „Bünd. Tagblatt" giebt folgende nähere Beschreibung der projectirten Trace der Splügenbahn: Die Bahn geht vom Bahnhof Chur weg in der Richtung der früheren Trace bis Ems, vom Ems nach Reichenau und von dort auf dem rechten Ufer des Hinterrheins bis in die Nähe von Realta, wo sie den Rhein überschreitet und unterhalb der Correctionsanstalt unter Katzis nach Thusis führt. Maximalsteigung zwischen Chur und Thusis: 12‰. In Thusis wird die Station unter dem Orte in den sogenannten Löchern angelegt. Hier beginnt die Bergbahn und geht mit Steigungen, die 5% nirgends überschreiten, bis zum Tunnel am Splügenberg. Die Trace von Thusis erhebt sich bis zu der zweiten Nollabrücke, geht einige Meter unter derselben über die Nolla, dann durch den sogenannten Rosenhügel und längs dem diesseitigen Rheinufer, durch den Wald hinauf, gegenüber Rongella zum Rheinbett, und von da, meistens dem Rhein folgend, theils in Tunnels bis Ranie, von wo sie Zillis und die Station Andeer gewinnt, letzere vor dem Dorfe Andeer, ziemlich hoch über demselben. Von Andeer geht die Trace über Bärenburg und St. Steffen, hoch über der Averserbrücke ein Stück weit nach Avers hinein, kehrt dann mit einer grossen Curve und gelangt auf das Plateau von Sufers. Von hier führt die Linie nach Splügen mit Station oberhalb dem Dorfe am Splügenbergbach. Von Splügen zieht sie sich auf dem linken Rheinufer gegen Nufenen, wendet sich mit einem Kehrtunnel und gelangt zum Beginn der Kehren, wo sie den Berg mit einem Tunnel durchsticht, unterhalb der Dogana wieder an den Tag tritt und von dort, meist mit starkem Gefälle, doch nie mehr als 5%, den Cardinell berührend, hoch über Tegiate den Bergabhang entlang, nach dem Thalbecken von Madesimo gelangt. Hier dreht sie sich und führt, oberhalb Pianazzo, hinunter bis in die Nähe von Torni, wendet sich und zieht am linken Ufer des Liro nach Campodolcino. Von hier führt sie am Bergabhange oberhalb Gallivaggio und Lirone hinunter, bis sie in das Bergell einschneidet, zwischen Clefen und Villa. Hier überschreitet sie das Thal mit einer Curve und fährt hinaus nach Clefen, Riva, Colico, Varenna und Lecco.

Italien. Der Gemeinderath von Neapel hat das Project einer directen Privateisenbahn von Neapel nach Rom geprüft und, vorbehaltlich der erforderlichen Genehmigung des Gemeindecollegiums, 200 000 Lire jährlich auf 10 Jahre dafür bewilligt. Die projectirte Linie geht über Aversa nach dem unteren Lauf des Volturno, dann über Mondragona nach dem unteren Lauf des Garigliano, dann über Formia, Terracina, durch die Pontinischen Sümpfe und über Velletri nach Rom. Diese Linie, welche so ziemlich die Richtung der alten via Appia einhält, ist um 80 Kilometer kürzer, als die jetzige Eisenbahnverbindung zwischen Rom und Neapel, und man würde auf ihr in nicht viel mehr als drei Stunden von der einen Stadt zur andern kommen können. Aus Besorgniss vor dieser Concurrenzbahn hat die Gesellschaft der Römischen Eisenbahnen jetzt in Erwägung gezogen, wie sie ihre eigenen Linien abkürzen könnte, um etwa die gleichen Vortheile zu erzielen. Man musste zu diesem Behuf einige der zahlreichen und grossen Curven, welche ihre Bahn von Rom nach Neapel aufweist, abkürzen oder ganz beseitigen, um so eine Ersparniss von 50 bis 60 Kilometer Länge zu gewinnen, dann hätte ihre Bahn etwa noch 200 Kilometer Länge, die man in etwa vier Stunden zurücklegen könnte. Aber die Kosten dieser Abkürzung wären bedeutend; es fragt sich nun, ob dem Wunsch der Gesellschaft entsprechend, ein Theil derselben von den Provinzen, welche die Bahn durchzieht, übernommen werden wird.

Miscellen.

st. **Neue Anwendung der Photographie durch die Americanische Regierung.** Eine sinnreiche und practische Anwendung der Photographie geschieht beim Steuer-Departement in Nordamerica. Wenn z. B. in New-York von auswärts Güter ankommen für Kaufleute in anderen Städten, so werden sie in gesicherten Eisenbahnwagen placirt und mit dem photographischen Schlosse des Zollhauses verschlossen. Das Schloss selbst ist nichts als ein gewöhnliches Vorlegschloss, bei welchem mittelst einer besonderen Einrichtung ein Stück Glas von einem Zoll im Quadrat über dem Schlüsselloch angebracht und dort durch eine Feder festgehalten wird, die man nicht erreichen kann, ohne das Glas zu zerbrechen. Durch kein Mittel der Welt, selbst nicht durch die schlauesten Manöver ist es möglich, das Schloss zu entfernen oder zu öffnen, ohne das Stück Glas zu zerbrechen. Hier zeigt sich der Werth der Photographie. Eine grosse Glasscheibe, auf einer Seite roth, wird in New-York präparirt, indem man sie zunächst in Quadrate von der betreffenden Grösse theilt. Auf jedem Quadrate bringt man nun allerlei eigenthümliche rothe Figuren und unregelmässige Flecke hervor, indem man die rothe Farbe an den übrigen Stellen mittelst Flusssäure fortätzt. So ein Stück Glas kann nicht vervielfältigt werden. Der Regierungs-Photograph empfängt diese Gläser in Washington und macht drei Photographien davon, welche ganz getreue Abbildungen der Figuren und Flecke auf dem Glase zeigen, und dann werden Glas und Photographien in kleine Quadrate zerschnitten und in kleine Kästen verpackt; jedes Glasquadrat mit seinen drei Papierphotographien zusammen. Diese werden dann den Beamten zum Gebrauche übergeben. Der Beamte in New-York verschliesst die Eisenbahnwagen, in denen sich die betreffenden Waaren befinden, befestigt die Glasscheibe über dem Schlüsselloche und schickt die Photographie davon an den Beamten in Philadelphia oder anderwärts, der nachher die Güter in Empfang zu nehmen hat. Wenn bis zur Ankunft des Wagens das Schloss erbrochen und die Glasscheibe durch eine andere ersetzt worden ist, so wird der Beamte dies sogleich gewahr.

(Nach Dingler's polytechn Journal.)

Officielle und Privat-Anzeigen.

Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Für die Unterhaltung der Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen pro 1872 soll die Lieferung von

4 400 000 Kilogramm gewalzten Eisenbahn-Schienen,

sowie des zugehörigen Befestigungs-Materials, bestehend in

8648 Kilogramm Unterlagsplatten,
175 310 Kilogramm Seitenlaschen,
48 945 Kilogramm Laschenschraubenbolzen,
102 000 Kilogramm galvanisirte Tirefonds
12 000 Kilogramm Hakennägel

im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Offerten sind, für die Lieferung von Schienen und Schienen-Befestigungs-Material getrennt, bis zu dem

Donnerstag, den 11. Januar 1872, Vormittags 10 Uhr

in unserem Geschäftslocale auf hiesigem Bahnhofe anstehenden Termin portofrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Submission auf die Lieferung von Eisenbahn-schienen"

resp.

„Submission auf die Lieferung von Schienen-Befestigungs-Material"

an uns einzusenden.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt zu vorangegebener Terminsstunde in Gegenwart der etwa persönlich anwesenden Submittenten.

Die Submissions-Bedingungen und Zeichnungen liegen in unserem technischen Central-Bureau zur Einsicht aus, werden auch auf portofreie, an unsere **Drucksachen-Verwaltung** hierselbst zu richtende Schreiben gegen Erstattung der Kosten zugesandt.

Strassburg, den 13. December 1871.

Kaiserliche Eisenbahn-Betriebs-Commission.

Grossh. Badische Staats-Eisenbahnen.

Lieferung von Locomotiven.

Die Lieferung von

10 Personenlocomotiven mit Tendern und von
26 Güterlocomotiven mit Tendern

für die Grossh. Staats-Eisenbahnen soll im Wege des Accords vergeben werden.

Angebote hierauf versiegelt und mit der Aufschrift „Lieferung von Locomotiven" versehen, werden bis zum 18. Januar k. J. einschliesslich, von der unterzeichneten Direction, bei welcher die Bedingungen erhoben werden können, entgegen genommen.

Carlsruhe, den 15. December 1871.

Direction
der Grossh. Badischen Verkehrs-Anstalten.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von

1 400 000 Kilogramm Eisenbahnschienen aus Walzeisen

im Submissionswege verdungen werden.

Uebernahme-Offerten sind mit der Aufschrift

„Submission auf Lieferung von Eisenbahnschienen"

versiegelt und portofrei zu dem am

28. December cr., Vormittags 11 Uhr,

anstehenden Submissionstermine unter unserer Adresse einzureichen. Die Bedingungen können in unserem Central-Bureau eingesehen, auch gegen Zahlung von 5 Sgr. Copialien bezogen werden.

Breslau, den 16. December 1871.

Directorium.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von

p. p. 75 000 Kilogramm kleinen Eisenzeuges

im Submissionswege verdungen werden.

Uebernahme-Offerten sind mit der Aufschrift:

„Submission auf Lieferung des kleinen Eisenzeuges"

versiegelt und portofrei zu dem am

28. December cr., Vormittags 11½ Uhr,

anstehenden Submissionstermine unter unserer Adresse einzureichen. Die Bedingungen können in unserem Central-Bureau eingesehen, auch gegen Zahlung von 5 Sgr. Copialien bezogen werden.

Breslau, den 16. December 1871.

Directorium.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

Es soll die Lieferung von

15 000 Stück eichenen Bahnschwellen

im Submissionswege verdungen werden.

Uebernahme-Offerten sind mit der Aufschrift;

„Submission auf Lieferung von Bahnschwellen"

versiegelt und portofrei zu dem am

28. December cr., Vormittags 12 Uhr,

anstehenden Submissionstermine unter unserer Adresse einzureichen. Die Bedingungen können in unserem Central-Bureau eingesehen, auch gegen Zahlung von 5 Sgr. Copialien bezogen werden.

Breslau, den 16. December 1871.

Directorium.

K. k. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn.
Betriebs-Eröffnung

der sämmtlichen Stationen auf der **Theilstrecke Gmünd-Prag am 14. December 1871** und Herstellung der directen Verbindung von Prag nach Wien.

Mit dem Tage der Betriebs-Eröffnung der Stationen: Mnichowic-Stranšic, Řičan, Ouřinowes, Hostiwař, Prag, ist die ganze Flügelbahn Gmünd-Prag dem allgemeinen Verkehre übergeben und die directe Verbindung sämmtlicher Stationen von Wien bis Pilsen mit Prag hergestellt.

Von diesem Tage an treten gleichzeitig die dermalen bestehenden Gebühren-Tarife in Plakatform und die Tarifsammlung für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Eilgütern, Equipagen Hunden, Geflügel und Frachten, sowie die Ausnahms-Tarife ausser Kraft und an deren Stelle

neue Tarife mit geänderter Waaren-Classification

in Buchform in Wirksamkeit.

Die neuen Tarife können sowohl bei der General-Direction (im commerciellen Bureau am Bahnhofe) als auch bei sämmtlichen Stations-Vorständen der gesellschaftlichen Linien und in den Speditions-Bureaux in Wien, Prag, Pest und Pilsen um den Preis von einem Gulden Oesterr. W. per Stück bezogen werden.

Wien, im November 1871.

Die General-Direction.

FAHRPLAN

der k. k. priv.

Kaiser Franz-Josef-Bahn.

Giltig vom 14. December 1871 für die Linien **Wien-Pilsen** und **Gmünd-Prag**

und

vom Tage der Betriebs-Eröffnung für die Linien **Pilsen-Eger** und **Absdorf-Krems**

bis auf Weiteres.

Wien-Eger.

Meilen	Stationen		Personen-Zug No. 1	Personen-Zug No. 5	Local-Zug No. 11	Local-Zug No. 15	Personen-Zug No. 3	Gem. Zug No. 7	Gem. Zug No. 9
			I. II. III. IV. Classe		I. II. III. Classe			I. II. III. IV. Classe	
			U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.
			Früh	Nachm.	Nachm.	Abends	Abends		
	Wien, Restauration	Abf.	7 15	2 15	5 15	6 30	9 —		
0,5	Nussdorf	„	7 25	2 25	5 26	6 41	9 10		
0,8	Kahlenbergerdorf .	„	7 30	2 30	5 32	6 47	— —		
1,2	Klosterneuburg . .	„	7 39	2 39	5 42	6 55	9 22		
1,8	Kritzendorf . . .	„	7 52	2 52	5 56	Abends	— —		
2,4	Greifenstein . . .	„	8 2	— —	6 7		— —		
2,9	St. Andrä-Wördern	„	8 10	3 9	6 16		9 47		
3,8	Langenlebarn . .	„	8 23	3 22	6 30		— —		
4,3	Tulln	„	8 33	3 34	6 43		10 8		
5,3	Neu-Aigen	„	8 47	3 48	6 59		— —		
5,8	Absdorf-Hippersdorf	„	8 58	3 58	7 7		10 32		
6,9	Gross-Weikersdorf .	„	9 14	4 15	Abends		10 48		
8	Ziersdorf	„	9 31	4 34			11 5		
9,2	Limberg-Maissau .	„	9 49	4 53			— —		
10,4	Eggenburg	„	10 10	5 15			11 42		
11,7	Sigmundsherberg-Horn	„	10 31	5 38			12 3		
12,9	Hötzelsdorf . . .	„	10 50	5 58			12 22		
14,4	Wappoltenreith . .	„	11 14	6 23			12 46		
16	Göpfritz-Gr. Sieghart	„	11 42	6 49			1 15		
18,2	Schwarzenau-Zwettl	„	12 12	7 18			1 45		
19,4	Vitis	„	12 31	7 37			— —		
20,3	Pürbach-Schrems .	„	12 45	7 51			2 14		
21,6	Gmünd, Restaurat.	Ank.	1 2	8 8			2 31		
			Nachm. Mittag-essen.	Abend-essen.					Nachm.
	Gmünd	Abf.	Weiterfahrt bis Budweis mit Zug No. 9.	8 28			3 14		2 40
23,4	Gratzen	„		8 52			3 40		3 9
25,5	Forbes	„		9 20			4 8		3 45
28,1	Budweis, Restaurat.	Ank.		9 52			4 42		4 30
							Früh-stück.	Früh	Nachm.
	Budweis	Abf.		10 2			4 57	8 —	
29,3	Frauenberg . . .	„		10 19			5 13	8 21	
30,9	Nakři-Netolic . . .	„		10 42			5 36	8 50	
32	Wodnian	„		11 1			5 54	9 10	
32,9	Protiwin	„		11 14			6 8	9 26	
34,1	Ražice-Pisek . . .	„		11 32			6 26	9 46	
35	Čejtic	„		11 45			6 40	10 2	
35,9	Strakonic	„		12 3			6 59	10 26	
36,9	Katowic	„		12 17			7 14	10 43	
38,2	Horažd'owic . . .	„		12 38			7 35	11 9	
39,7	Wolšan	„		1 6			8 3	11 43	
41,4	Nepomuk	„		1 32			8 30	12 13	
42,3	Žd'ar-Ždirec . . .	„		1 45			8 44	12 29	
42,9	Blowic	„		1 54			8 55	12 41	
44,3	Stiahlau	„		2 13			9 15	1 5	
44,8	Plzenec	„		2 22			9 25	1 15	
46	Pilsen, Restauration	Ank.		2 39			9 44	1 35	
								Mittag-essen.	
	Pilsen	Abf.		3 14			10 19	2 15	
47,5	Tuschkau	„		3 39			10 40	2 46	
49,1	Neuhof	„		4 4			11 3	3 18	
50,4	Mies-Kladrau . . .	„		4 30			11 25	3 48	
51,6	Schweissing . . .	„		4 49			11 43	4 14	
54,4	Plan	„		5 36			12 29	5 7	
56	Marienbad . . .	„		6 3			12 53	5 37	
57	Königswart . . .	„		6 22			1 8	5 57	
57,8	Sandau	„		6 36			1 20	6 13	
59,9	Eger, Restauration	Ank.		7 7			1 50	6 50	
				Früh			Nachm.	Abends	

Eger-Wien.

Meilen	Stationen		Gem. Zug No. 8	Personen-Zug No. 4	Personen-Zug No. 6	Personen-Zug No. 2	Local-Zug No. 12	Local-Zug No. 16	Gem. Zug No. 10
			I. II. III. IV. Cl.	I. II. III. Classe	I. II. III. IV. Classe		I. II. III. Classe		I. II. III. IV. Cl.
			U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.	U. M.
			Früh	Nachm.	Abends				
	Eger, Restauration	Abf.	9 —	2 —	8 20				
2,1	Sandau	„	9 41	2 32	8 53				
2,9	Königswart . . .	„	10 —	2 45	9 8				
3,9	Marienbad	„	10 21	3 1	9 26				
5,5	Plan	„	10 52	3 28	9 54				
8,3	Schweissing . . .	„	11 43	4 11	10 38				
9,5	Mies-Kladrau . . .	„	12 5	4 30	10 59				
10,8	Neuhof	„	12 28	4 51	11 20				
12,4	Tuschkau	„	12 53	5 14	11 46				
13,9	Pilsen, Restauration	Ank.	1 15	5 35	12 10				
			Mittag-essen.	Abend-essen.					
	Pilsen	Abf.	1 45	6 10	12 25				
15,1	Plzenec	„	2 7	6 28	12 43				
15,6	Stiahlau	„	2 18	6 36	12 51				
17	Blowic	„	2 43	6 56	1 10				
17,6	Žd'ar-Ždirec . . .	„	2 54	7 5	1 19				
18,5	Nepomuk	„	3 11	7 19	1 33				
20,2	Wolšan	„	3 47	7 45	2 1				
21,7	Horažd'owic . . .	„	4 18	8 9	2 27				
23,0	Katowic	„	4 39	8 26	2 45				
24,0	Strakonic	„	5 3	8 43	3 2				
24,9	Čejtic	„	5 20	8 56	3 15				
25,9	Ražice-Pisek . . .	„	5 37	9 10	3 29				
27	Protiwin	„	5 57	9 26	3 45				
27,9	Wodnian	„	6 14	9 42	4 1				
29	Nakři-Netolic . . .	„	6 33	9 57	4 16				
30,7	Frauenberg . . .	„	7 3	10 20	4 38				
31,8	Budweis, Restaurat.	Ank.	7 23	10 35	4 53				
			Abends						Vorm.
	Budweis	Abf.		10 50	5 8	Abfahrt von Budweis mit Zug No. 10.			11 15
34,4	Forbes	„		11 27	5 44				12 4
36,6	Gratzen	„		11 54	6 12				12 40
38,3	Gmünd, Restraurat.	Ank.		12 16	6 35				1 7
					Früh-stück.	Nachm.			Nachm.
	Gmünd	Abf.		12 58	7 10	3 —			
39,9	Pürbach-Schrems .	„		1 16	7 28	3 19			
40,5	Vitis	„		— —	7 42	3 33			
41,7	Schwarzenau . . .	„		1 45	8 2	3 54			
43,9	Göpfritz-Gr. Sieghart	„		2 18	8 37	4 29			
45,5	Wappoltenreith . .	„		2 42	9 2	4 54			
47,0	Hötzelsdorf . . .	„		3 2	9 23	5 16			
48,2	Sigmundsherberg-Horn	„		3 22	9 43	5 36			
49,5	Eggenburg	„		3 44	10 7	5 58			
50,7	Limberg-Maissau .	„		— —	10 24	6 15			
52	Ziersdorf	„		4 19	10 44	6 34	Früh		
53	Gross-Weikersdorf .	„		4 34	11 —	6 49			
54,1	Absdorf-Hippersdorf	„		4 52	11 18	7 7	7 18		
54,6	Neu-Aigen	„		— —	11 26	7 15	7 27		
55,6	Tulln	„		5 15	11 42	7 31	7 45		
56,2	Langenlebarn . . .	„		— —	11 51	7 40	7 55		
57,0	St. Andrä-Wördern .	„		5 34	12 4	7 53	8 10		
57,5	Greifenstein . . .	„		— —	— —	8 —	8 19		
58,1	Kritzendorf . . .	„		— —	12 21	8 10	8 30	Abends	
58,7	Klosterneuburg . .	„		6 1	12 36	8 25	8 45	7 30	
59,1	Kahlenbergerdorf .	„		— —	12 44	8 33	8 54	7 39	
59,4	Nussdorf	„		6 14	12 51	8 40	9 2	7 47	
59,9	Wien, Restauration	Ank.		6 23	1 —	8 49	9 12	7 57	
				Früh	Nachm.	Abends	Vorm.	Abends	

Gmünd - Prag.

Meilen	Stationen		Person.-Zug No. 101 (I. II. III. IV. Classe) Uhr	Min.	Gem. Zug No. 105 (I. II. III. IV. Classe) Uhr	Min.	Person.-Zug No. 103 (I. II. III. Classe) Uhr	Min.
			Früh		Nachm.		Abends	
	Wien	Abf.	7	15	2	15	9	—
			Vorm.					
	Budweis	„	11	15	—	—	—	—
			Nachm.		Abends		Nachts	
	Gmünd, Restauration .	„	1	22	8	40	2	49
2,2	Suchenthal	„	1	53	9	23	3	19
2,9	Chlumec	„	2	3	9	37	—	—
4,4	Wittingau	„	2	27	10	12	3	53
5,6	Lomnic	„	2	43	10	33	—	—
7,2	Wessely	„	3	5	11	5	4	29
8,1	Soběslau	„	3	18	11	23	4	42
9,7	Planá	„	3	41	11	56	5	4
10,7	Tábor, Restauration . .	Ank.	3	54	12	14	5	17
							Frühstück	
	Tábor	Abf.	4	—	12	34	5	32
12,5	Sudoměřic	„	4	26	1	15	5	58
13,4	Stupčic	„	4	40	1	39	—	—
14,6	Klein-Heřmanic . . .	„	4	57	2	1	6	27
15,3	Bestahow	„	5	8	2	13	—	—
15,8	Wottic	„	5	17	2	26	6	46
17,1	Bistřic	„	5	35	2	50	—	—
17,8	Beneschau	„	5	48	3	17	7	15
19,0	Čerčan-Pišely	„	6	7	3	43	7	34
20,8	Mnichow-Strančic . . .	„	6	37	4	21	—	—
21,7	Řičan	„	6	52	4	40	—	—
22,5	Ouřinowes	„	7	10	5	1	8	33
23,2	Hostiwař	„	7	22	5	16	—	—
24,4	Prag, Restauration . .	Ank.	7	43	5	40	9	4
			Abends		Früh		Vorm.	

Prag - Gmünd.

Meilen	Stationen		Person.-Zug No. 102 (I. II. III. IV. Classe) Uhr	Min.	Person.-Zug No. 104 (I. II. III. Classe) Uhr	Min.	Gem. Zug No. 106 (I. II. II. IV. Classe) Uhr	Min.
			Früh		Abends		Abends	
	Prag, Restauration . .	Abf.	8	—	6	30	9	15
1,2	Hostiwař	„	8	21	—	—	9	40
1,9	Ouřinowes	„	8	35	7	6	9	59
2,7	Řičan	„	8	50	—	—	10	17
3,6	Mnichow-Strančic . . .	„	9	6	—	—	10	38
5,4	Čerčan-Pišely	„	9	37	8	4	11	17
6,6	Beneschau	„	9	59	8	26	11	57
7,3	Bistřic	„	10	10	—	—	12	13
8,6	Wottic	„	10	31	8	56	12	47
9,1	Bestahow	„	10	39	—	—	12	57
9,8	Klein-Heřmanic . . .	„	10	50	9	13	1	13
11,0	Stupčic	„	11	9	—	—	1	46
11,9	Sudoměřic	„	11	23	9	43	2	8
13,7	Tábor, Restauration . .	Ank.	11	46	10	6	2	42
1	Tábor	Abf.	11	52	10	12	3	7
14,7	Planá	„	12	5	10	25	3	27
16,3	Soběslau	„	12	26	10	46	4	2
17,2	Wessely	„	12	40	11	1	4	29
18,8	Lomnic	„	1	1	—	—	4	56
20,0	Wittingau	„	1	21	11	39	5	27
21,5	Chlumec	„	1	42	—	—	5	53
22,2	Suchenthal	„	1	54	12	9	6	9
24,4	Gmünd, Restauration .	Ank.	2	25	12	38	6	50
			Nachm.		Nachts		Früh	
	Budweis	„	4	30	—	—	—	—
			Nachm.					
	Wien	„	8	49	6	23	1	—
			Abends		Früh		Nachm.	

Absdorf - Krems.

Meilen	Stationen		Gem. Zug No. 201 (I. II. III. IV. Classe) Uhr	Min.	Local-Zug No. 211 (I. II. III. Classe) Uhr	Min.
			Früh		Nachm.	
	Wien, Restauration.	Abf.	7	15	5	15
			Vorm.		Abends	
	Absdorf, Restauration	„	9	10	7	12
1,0	Kirchberg	„	9	30	7	30
2,2	Wagram	„	9	52	7	51
2,7	Hadersdorf	„	10	4	8	1
3,2	Gedersdorf	„	10	14	8	10
4,2	Krems, Restauration	Ank.	10	30	8	25
			Vorm.		Abends	

Krems - Absdorf.

Meilen	Stationen		Local-Zug No. 212 (I. II. III. Classe) Uhr	Min.	Gem. Zug No. 202 (I. II. III. IV. Classe) Uhr	Min
			Früh		Nachm.	
	Krems, Restauration	Abf.	6	—	5	30
1,0	Gedersdorf	„	6	16	5	47
1,5	Hadersdorf	„	6	26	5	59
2,0	Wagram	„	6	35	6	9
3,2	Kirchberg	„	6	58	6	33
4,2	Absdorf, Restauration	Ank.	7	14	6	50
			Früh		Abends	
	Wien, Restauration	„	9	12	8	49
			Vorm.		Abends	

Anmerkung.

Die Localzüge No. 11 und 12 verkehren bis zur Eröffnung der Linie Absdorf-Krems nur in der Strecke Wien-Tulln.

Die Localzüge No. 15 und 16 verkehren nur an Sonn- und Feiertagen.

Die Züge No. 3 und 4 halten in den Stationen: Kahlenbergerdorf, Kritzendorf, Greifenstein, Langenlebarn, Neu-Aigen, Limberg-Maissau und Vitis nicht an.

Die Züge No. 5 und 6 halten in der Station Greifenstein nicht an.

Die Züge No. 103 und 104 halten in den Stationen: Chlumec, Lomnic, Stupčic, Bestahow, Bistřic, Mnichow-Strančic, Řičan und Hostiwar nicht an.

Route: Prag-Pilsen-Eger.

Prag Abf. 6.45 Früh. Pilsen Ank. 10. 9 Vorm. Eger Ank. 1.50 Nachm. (Bahnhof Smichow.)
Prag Abf. 9.20 Vorm. Pilsen „ 12.50 Nachm. Eger „ 6.50 Abends

Route: Prag-Gmünd-Budweis.

Prag Abf. 8.— Früh. Gmünd Ank. 2.25 Nachm. Budweis Ank. 4.30 Nachm. (Bahnhof der Kaiser Franz-Josef-Bahn.)

Route: Eger-Pilsen-Prag.

Eger Abf. 9.— Vorm. Pilsen Ank. 1.15 Nachm. Prag Ank. 5.45 Nachm. (Bahnhof Smichow.)
Eger „ 2.— Nachm. Pilsen „ 5.35 „ Prag Ank. 9. 7 Abends

Route: Budweis-Gmünd-Prag.

Budweis Abf. 11.15 Vorm. Gmünd Ank. 1.7 Nachm. Prag Ank. 7.43 Abends (Bahnhof der Kaiser Franz-Josef-Bahn.)

Anschlüsse.

Personenzug No. 1.

	Ankunft	Abfahrt
Wien		7,15 Früh
Gmünd	1,2 Nachm.	— —
Budweis	4,30 „	— —
Prag	7,43 Abends	8,37 Abends
Komotau	3,29 Früh	— —
Pardubitz	3 — „	— —
Aussig	11,55 Nachts	12,10 Nachts
Teplitz	5,19 Früh	— —
Bodenbach	12,45 Nachts	2 — Nachts
Dresden	3,25 Früh	4,15 Früh
Berlin	8,45 „	10,40 Vorm.
Hamburg	8 — Abends	— —
Lübeck	8 — „	— —
Leipzig	6,45 Früh	— —
Magdeburg	11,28 Vorm.	— —
Harburg	7,55 Abends	— —
Bremen	6,4 Abends	— —

Personenzug No. 2.

	Ankunft	Abfahrt
Bremen	— —	10,50 Vorm.
Harburg	— —	10,20 „
Magdeburg	— —	6,40 Abends
Leipzig	— —	9,50 „
Lübeck	— —	7 — Früh
Hamburg	— —	7,45 „
Berlin	— —	7,45 Abends
Dresden	12,32 Nachts	1,3 Nachts
Bodenbach	2,30 „	3,25 „
Teplitz	— —	10,48 Nachts
Aussig	3,59 Früh	4,10 Früh
Pardubitz	— —	4,46 „
Komotau	— —	12,16 Nachts
Prag	7,20 Früh	8 Früh
Budweis	— —	11,15 Vorm.
Gmünd	2,25 Nachm.	3 — Nachm.
Wien	8,49 Abends	— — —

Personenzug No. 3.

	Ankunft	Abfahrt
Wien		9 — Abends
Gmünd	2,31 Früh	3,14 Früh
Budweis	4,42 „	4,57 „
Pilsen	9,44 Vorm.	10,19 „
Eger	1,50 Nachm.	3,37 Nachm.
Franzensbad	3,50 „	— —
Karlsbad	6,16 Abends	— —
Reichenbach	7,5 „	— —
Leipzig	9,30 „	10,35 Abends
Halle	11,20 Nachts	— —
Magdeburg	1,40 „	— —
Braunschweig	5,55 Früh	— —
Hannover	8,2 „	— —
Bremen	11,57 Vorm.	— —
Pilsen		10,24 Vorm.
Furth	12,46 Nachm.	1 — Nachm.
Schwandorf	3 — „	3,20 „
Regensburg	4,20 „	— —
München	8,5 Abends	— —
Nürnberg	7,30 „	— —
Würzburg	11,36 Nachts	— —
Aschaffenburg	4,15 Früh	— —
Frankfurt	5,15 „	— —
Mainz	6,15 „	— —
Köln	11,25 Vorm.	— —
Gmünd		2,49 Nachts
Prag	9,4 Vorm.	10,55 Vorm.
Pardubitz	4,23 Nachm.	— —
Böhm. Trübau	8,16 Abends	— —
Kralup	— —	12,15 Nachm.
Aussig	3,43 Nachm.	— —
Teplitz	4,46 „	— —
Bodenbach	5,2 „	7 — Abends
Warnsdorf	9,2 Abends	— —
Dresden	9,15 „	— —

Personenzug No. 4.

	Ankunft	Abfahrt
Dresden	— —	7 — Früh
Warnsdorf	— —	6,3 „
Bodenbach	9,10 Vorm.	10 — Vorm.
Teplitz	— —	10,19 „
Aussig	10,57 Vorm.	11,18 „
Kralup	— —	3,9 Nachm.
Pardubitz	— —	11,15 Vorm.
Prag	4,26 Nachm.	6,30 Abends
Gmünd	12,38 Nachts	— —
Köln	— —	5 — Nachm.
Mainz	— —	9,6 Nachts
Frankfurt	— —	10,15 „
Aschaffenburg	— —	11,45 „
Würzburg	— —	3,20 Früh
Nürnberg	— —	8,15 „
München	— —	7,45 „
Regensburg	— —	11,28 Vorm.
Schwandorf	— —	12,50 Nachm.
Furth	2,55 Nachm.	3,25 „
Pilsen	— —	5,50 „
Berlin	— —	10,30 Nachts
Leipzig	— —	6,30 Früh
Reichenbach	— —	8,55 „
Karlsbad	— —	10,5 Vorm.
Franzensbad	— —	12,10 Mittags
Eger	12,20 Mittags	2 — Nachm.
Pilsen	5,35 Nachm.	6,10 Abends
Budweis	10,35 Nachts	10,50 Nachts
Gmünd	12,16 „	12,58 „
Wien	6,23 Früh	— —

Personenzug No. 5.

	Ankunft	Abfahrt
Wien	— —	2,15 Nachm.
Gmünd	8,8 Abends	8,38 Abends
Budweis	9,52 „	10,2 „
Pilsen	2,39 Früh	3,14 Früh
Prag (via Pilsen)	6,35 „	— —
Eger	7,7 „	— —
Karlsbad	10,45 Vorm.	— —
Franzensbad	8,40 Früh	— —
Reichenbach	12,45 Nachm.	— —
Leipzig	4,20 „	— —
Magdeburg	8,25 Abends	— —
Berlin	8,35 „	— —
Hof	11,5 Vorm.	11,45 Vorm.
Bamberg	5,4 Nachm.	8 — Abends
Frankfurt	5,15 Früh	— —
Gmünd	— —	8,40 Abends
Prag	5,40 Früh	8,11 Früh
Kralup	8,38 „	9,7 „
Bakow	11,24 Vorm.	11,27 Vorm.
Turnau	12,8 Nachm.	12,23 Nachm.
Reichenberg	2,3 „	— —
Böhm. Leipa	1 — „	— —
Rumburg	2,56 „	— —
Aussig	11,17 Vorm.	11,27 Vorm.
Teplitz	12,36 Nachm.	— —
Komotau	1,46 „	— —
Pardubitz	8,18 Früh	— —
Böhm. Trübau	9,38 „	— —
Bodenbach	12,2 Nachm.	12,40 Nachm.
Warnsdorf	5,51 „	— —
Dresden	2,15 „	— —
Leipzig	5,50 Nachm.	— —
Berlin	10 — „	— —
Hamburg	5 — Früh	— —
Lübeck	10,52 Vorm.	— —

Personenzug No. 6.

	Ankunft	Abfahrt
Lübeck		7 — Abends
Hamburg	— —	11 — „
Berlin	— —	6,45 Früh
Leipzig	— —	9,5 „
Dresden	— —	12,45 „
Warnsdorf	— —	9,40 „
Bodenbach	2,20 Nachm.	3,— Nachm.
Böhm. Trübau	— —	2,50 „
Pardubitz	— —	4,46 „
Komotau	— —	12,45 „
Teplitz	— —	2,34 „
Aussig	— —	3,44 „
Rumburg	— —	12,4 „
Böhm. Leipa	— —	2,2 „
Reichenberg	— —	1,1 „
Turnau	2,40 Nachm.	2,53 „
Bakow	3,32 „	3,38 „
Kralup	5,52 „	6,4 „
Prag	6,53 Abends	9,15 Abends
Gmünd	6,50 Früh	— —
Berlin	— —	6,— Früh
Leipzig	— —	12,20 Nachm.
Reichenbach	— —	3,35 „
Franzensbad	— —	7,50 Abends
Karlsbad	— —	5,30 Nachm.
Eger	8,5 Abends	8,20 Abends
Prag (via Pilsen)	— —	8,35 „
Pilsen	12,10 Nachts	12,25 Nachts
Budweis	4,53 Früh	5,8 Früh
Gmünd	6,35 „	7,10 „
Wien	1,— Nachm.	— —

Gemischter Zug No. 7.

	Ankunft	Abfahrt
Budweis	— —	8 — Früh
Pilsen	1,35 Nachm.	2,15 Nachm.
Prag (via Pilsen)	5,45 „	— —
Eger	6,50 Abends	8,5 Abends
Franzensbad	8,30 „	— —
Oelsnitz	11,5 „	— —
Karlsbad	10,14 Nachts	— —

Gemischter Zug No. 8.

	Ankunft	Abfahrt
Bamberg	— —	12,45 Nachts
Hof	4,5 Früh	4,55 Früh
Karlsbad	— —	5,20 „
Oelsnitz	— —	5,5 „
Franzensbad	— —	7,30 „
Eger	7,50 Früh	9,— „
Prag (via Pilsen)	— —	9,20 „
Pilsen	1,15 Nachm.	1,45 Nachm.
Budweis	7,23 Abends	— —

Der Zeitpunct der Betriebs-Eröffnung der Linie Pilsen-Eger und Absdorf-Krems wird durch specielle Kundmachungen bekannt gegeben werden.

Der um 9 Uhr Abends von Wien abgehende Personenzug No. 3 verkehrt bereits am 13. d. M. nach der neuen Fahrordnung.

Die General-Direction.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

No. 51. Beiblatt 1 und 2. Leipzig, am 25. December 1871.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Bekanntmachung.

Am 1. Januar 1872 wird die hiesige neue Verbindungsbahn für den **Personen-** und **Local-Güter-Verkehr** eröffnet. Die Personenzüge, welche vorläufig nur die 2. und 3. Wagenclasse führen, werden nach folgendem Fahrplane coursiren.

Stationen	Personen-Zug I. Ank. U.	Ank. M.	Abfahrt U.	Abfahrt M.	Personen-Zug III. Ank. U.	Ank. M.	Abfahrt U.	Abfahrt M.
	Früh				Abends			
Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahnhof	—	—	—	—	—	—	6	20
Schöneberg	—	—	—	—	6	30	—	—
Schöneberg	—	—	5	—	—	—	6	35
Tempelhof	5	6	5	8	6	41	6	43
Rixdorf	5	17	5	20	6	52	6	55
Berlin-Görlitzer Bahnhof	—	—	5	10	—	—	6	35
Berlin-Görlitzer Anschluss	5	21	—	—	6	47	—	—
Berlin-Görlitzer Anschluss	5	26	5	28	7	1	7	3
Niederschlesisch-Märkischer Bahnhof	—	—	5	20	—	—	6	50
Niederschlesisch-Märkischer Anschluss	5	30	—	—	7	—	—	—
Niederschlesisch-Märkischer Anschluss	5	34	5	39	7	9	7	14
Niederschlesisch-Märkischer Anschluss	—	—	5	40	—	—	7	15
Niederschlesisch-Märkischer Bahnhof	5	50	—	—	7	25	—	—
Berlin-Stettiner Bahnhof	—	—	5	44	—	—	7	16
Gesundbrunnen	5	54	—	—	7	26	—	—
Gesundbrunnen	5	54	5	57	7	28	7	31
Gesundbrunnen	—	—	6	—	—	—	7	35
Berlin-Stettiner Bahnhof	6	10	—	—	7	45	—	—
Moabit	6	7	—	—	7	41	—	—
Moabit	—	—	6	12	—	—	7	46
Berlin-Lehrter Bahnhof	6	17	—	—	7	51	—	—
	Vorm.				Abends			

Stationen	Personen-Zug II. Ank. U.	Ank. M.	Abfahrt U.	Abfahrt M.	Personen-Zug IV. Ank. U.	Ank. M.	Abfahrt U.	Abfahrt M.
	Früh				Abends			
Berlin-Lehrter Bahnhof	—	—	—	—	—	—	6	25
Moabit	—	—	—	—	6	30	—	—
Moabit	—	—	5	5	—	—	6	35
Berlin-Stettiner Bahnhof	—	—	5	—	—	—	6	30
Gesundbrunnen	5	10	—	—	6	40	—	—
Gesundbrunnen	5	14	5	16	6	45	6	48
Gesundbrunnen	—	—	5	18	—	—	6	50
Berlin-Stettiner Bahnhof	5	28	—	—	6	59	—	—
Niederschlesisch-Märkischer Bahnhof	—	—	5	20	—	—	6	50
Niederschlesisch-Märkischer Anschluss	5	30	—	—	7	—	—	—
Niederschlesisch-Märkischer Anschluss	5	31	5	36	7	2	7	7
Niederschlesisch-Märkischer Anschluss	—	—	5	40	—	—	7	15
Niederschlesisch-Märkischer Bahnhof	5	50	—	—	7	25	—	—
Berlin-Görlitzer Bahnhof	—	—	5	10	—	—	6	35
Berlin-Görlitzer Anschluss	5	21	—	—	6	47	—	—
Görlitzer Anschluss	5	41	5	43	7	13	7	15
Görlitzer Anschluss	—	—	5	45	—	—	7	18
Berlin-Görlitzer Bahnhof	5	57	—	—	7	30	—	—
Rixdorf	5	48	5	51	7	20	7	23
Tempelhof	6	1	6	3	7	33	7	35
Schöneberg	6	8	6	13	7	40	—	—
Schöneberg	—	—	6	13	—	—	7	45
Berlin-Postdam-Magdeburger Bahnhof	6	23	—	—	7	55	—	—
	Vorm.				Abends			

Die Mitnahme von Handgepäck ist gestattet. Eine besondere Gepäckabfertigung auf Garantieschein findet nicht statt.
Die Personen-Fahrgelder werden nach folgendem Tarife erhoben:

Von \ nach	Berlin-Lehrter Bahnhof II.	III.	Moabit II.	III.	Gesundbrunnen II.	III.	Berlin-Stettiner Bahnhof II.	III.	Niederschles.-Märkischer Bahnhof II.	III.	Rixdorf II.	III.	Berlin-Görlitzer Bahnhof II.	III.	Tempelhof II.	III.	Schöneberg II.	III.	Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahnhof II.	III.
	Silbergroschen																			
Berlin-Lehrter Bahnhof	—	—	1½	½	3	1	4½	1½	6	2	6	2	7½	2½	6	2	6	2	7½	2½
Moabit	1½	½	—	—	1½	½	3	1	4½	1½	4½	1½	6	2	4½	1½	4½	1½	6	2
Gesundbrunnen	3	1	1½	½	—	—	1½	½	4½	1½	3	1	4½	1½	4½	1½	4½	1½	6	2
Berlin-Stettiner Bahnhof	4½	1½	3	1	1½	½	—	—	6	2	4½	1½	6	2	6	2	6	2	7½	2½
Niederschlesisch-Märkischer Bahnhof	6	2	4½	1½	4½	1½	6	2	—	—	3	1	4½	1½	4½	1½	4½	1½	6	2
Rixdorf	6	2	4½	1½	3	1	4½	1½	3	1	—	—	1½	½	1½	½	3	1	4½	1½
Berlin-Görlitzer Bahnhof	7½	2½	6	2	4½	1½	6	2	4½	1½	1½	½	—	—	3	1	4½	1½	6	2
Tempelhof	6	2	4½	1½	4½	1½	6	2	4½	1½	1½	½	3	1	—	—	1½	½	3	1
Schöneberg	6	2	4½	1½	4½	1½	6	2	4½	1½	3	1	4½	1½	1½	½	—	—	1½	½
Berlin-Potsdamer Bahnhof	7½	2½	6	2	6	2	7½	2½	6	2	4½	1½	6	2	3	1	1½	½	—	—

Der Local-Güter-Verkehr von und nach den Stationen der Verbindungsbahn erstreckt sich nur auf Güter in ganzen Wagenladungen. Der zur Anwendung kommende Achstarif ist auf allen Verbindungsbahn-Stationen einzusehen und wird, soweit Exemplare vorhanden sind, unentgeltlich verabfolgt werden.

Berlin, den 13. December 1871.

**Königliche Direction
der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.**

Berlin-Görlitzer Eisenbahn.

Für den Verkehr zwischen **Hamburg** einerseits und unseren Stationen **Cottbus** und **Spremberg** andererseits ist ein directer Tarif, als Nachtrag zu dem Hamburg-Görlitzer Verband-Tarif vom 10. August cr., festgesetzt worden, welcher mit dem 20. d. Mts. in Kraft tritt.

Exemplare dieses Tarif-Nachtrages können durch die bezeichneten Verbandstationen bezogen werden.

Berlin, am 15. December 1871. **Die Direction.**

Westfälische Eisenbahn.

Die Lieferung der Eisen-Construction für einen zweiten polygonalen Locomotivschuppen auf Bahnhof Paderborn in ungefährem Gewicht von etwa 80 000 Kilogramm soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Zeichnungen, Bedingungen sowie Gewichtsberechnung sind durch das Büreau der Betriebs-Inspection Paderborn zu beziehen, woselbst auch die Offerten, mit der Aufschrift versehen

„Offerte auf Lieferung der Eisen-Construction für den zweiten polygonalen Locomotivschuppen auf Bahnhof Paderborn“

bis **Donnerstag, den 11. Januar a. f., Vormittags 11 Uhr** einzureichen sind. Paderborn, den 18. December 1871.

Der Königliche Eisenbahn-Bau-Inspector.
Bramer.

Nassauische Eisenbahn.

Die Lieferung von **100 000 Centner Locomotivkohlen** für die Nassauische Eisenbahn **pro 1872** soll auf dem Wege der öffentlichen Submission verdungen werden.

Die Lieferungs-Offerten sind versiegelt und portofrei mit der Aufschrift:

„Offerte zur Lieferung von Locomotivkohlen“

bis zum Submissionstermine:

Donnerstag den 28. December d. Js. Vormittags 10 Uhr an die unterzeichnete Königliche Eisenbahn-Direction zu Wiesbaden einzureichen. Die Eröffnung der Offerten wird in dem vorgedachten Termine von einem Mitgliede der unterzeichneten Königlichen Eisenbahn-Direction in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten vorgenommen werden.

Später eingehende oder den Bedingungen nicht entsprechende Offerten bleiben unberücksichtigt.

Die Lieferungsbedingungen sind in dem Directionsbüreau zu Wiesbaden zur Einsicht aufgelegt. Auch können dieselben gegen Erstattung der Copialgebühren von der unterzeichneten Königlichen Eisenbahn-Direction bezogen werden.

Wiesbaden, den 16. December 1871.
Königliche Eisenbahn-Direction.

Rhein-Nahe-Eisenbahn.

Zinsen-Zahlung.

Die am 2. Januar 1872 fälligen halbjährigen **Zinsen** der **Prioritäts-Obligationen** der Rhein-Nahe-Eisenbahn I. und II. Emission können von dem gedachten Tage ab bis zum 31. Januar 1872 **Vormittags** in den Geschäftsstunden

1) bei der Direction der Disconto-Gesellschaft in Berlin;
2) bei dem A. Schaffhausen'schen Bankverein in Cöln;
3) bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie zu Frankfurt a. M.;
4) bei sämmtlichen Stationskassen der Rhein-Nahe- und Saarbrücker Eisenbahn, soweit deren Bestände ausreichen, und
5) bei unserer Hauptkasse hierselbst

erhoben werden.

Die Coupons müssen den Zahlstellen mit numerisch geordneten, nach den Emissionen getrennten, von den Eigenthümern unterschriebenen Verzeichnissen übergeben werden.

Saarbrücken, den 18. December 1871.
Königliche Eisenbahn-Direction.

Verzeichniss überzähliger und fehlender Güter.

a) Ueberzählige.

Bebra-Hanauer und Hessische Nordbahn.

Ergebniss der Revision der diesseitigen Güterböden:
Ueberzählige Güter.

A. 8 Colli eiserne Dachfenster lagern in Bebra seit dem 30. Octbr. c.
A. 2 Colli eiserne Ausgüsse lagern in Bebra seit dem 30. October c.
F F 122. 1 Kiste lagert in Cassel seit 28. November c.
G. S. 1 Bund Bretter (11 Pfd.) lagert in Fulda seit dem 11. October c.
HP 2006. 1 Fass lagert in Cassel seit 28. November c.
J No. 7. 1 Seitentheil zu einer Bettspanne lagert in Cassel seit 19. November c.
M. 1 Kiste Eisenwaaren (73 Pfd.) lagert in Hünfeld seit 26. Aug. c.
O H 663. 1 Ballen lagert in Cassel seit 1. December c.
W J 446. 1 Ballen lagert in Cassel seit 1. December c.
W R C 1943/6. 4 Kisten }
W R C 1943. 1 Kiste } lagern in Cassel seit 28. November c.
W R C 1948. 1 Kiste }
1 hölzerner Kasten enthaltend alte Kleider lagert in Cassel seit 28. November c.
1 eiserner Kohlenkasten (8 Pfd.) lagert in Fulda seit 14. September c.

Verzeichniss

der auf den Stationen der **Bergisch-Märkischen Eisenbahn** bis ult. November cr. als überzählig ermittelteten Güter.

A R 1214/649. 1 Pack Muster (112 Pfd.) lagert im Depot.
A Z 1505. 1 Maschinenstück (20 Pfd.) lagert im Depot.
A B 750. 1 Korb Flaschen (89 Pfd.) lagert im Depot.
A S 8. 1 Stab Eisen (42 Pfd.) lagert im Depot.
A L. 2 Pack Strohpapier (30 Pfd.) lagern im Depot.
A M P 255. 1 Kiste Zündhölzer (22 Pfd.) lagert im Depot.
A H 2. 1 Packet Säcke (42 Pfd.) lagert im Depot.
A S 2913. 1 Kiste Papier (375 Pfd.) lagert im Depot
A F 25975. 1 Kiste Nudeln (37 Pfd.) lagert im Depot.
A K 744. 1 Kiste Nägel (188 Pfd.) lagert im Depot.
A S 1730. 1 Bollot Teppiche (20 Pfd.) lagert im Depot.
A T 96. 1 Bund Nageleisen (97 Pfd.) lagert im Depot.
ATW 322. 1 Korb Candis (31 Pfd.) lagert im Depot.
A E 5. 1 Strohsack lagert in Essen.
A N 97. 1 Kiste lagert in Essen.
A P 7792. 1 Korb lagert in Essen.
A J 499. 1 Korb lagert in Essen.
A P 6385. 1 Fass lagert in Essen.
AP. 1 Ofenuntersetzer (18 Pfd.) lagert in Barmen.
A H 3307. 2 Colli Schranktheile lagern in Barmen.
Λ/C 6270. 1 Ballen (92 Pfd.) lagert in Homberg.
AE 2588. 1 Packet Papier lagert in Aachen M.
A V 7493. 1 Kiste Glaswaaren lagert in Aachen M.
A V 6492. 1 Kiste Glaswaaren lagert in Aachen M
A R 2882. 1 Kiste Eisenwaaren lagert in Aachen M.
A G 193. 1 Korb Porzellan (18 Pfd.) lagert in Dortmund.
A G 1533. 1 Ballot Garn (50 Pfd.) lagert in Schwerte.
A 194. 1 Fass lagert in Düsseldorf.
A R 32277. 1 Kiste lagert in Düsseldorf.
A 1507. 1 Packet Eisenwaaren (14 Pfd.) lagert in Siegen.
A B 37. 1 Korb Tabak (34 Pfd.) lagert in Siegen.
A K 1483/1484 } 2 Ballen Wolle (779 Pfd.) lagern in Siegen.
A M. 1 Tafel Blech (18 Pfd.) lagert in Siegen.
A M 1506. 1 Korb Eisenwaaren (82 Pfd.) lagert in Siegen.
A P 1477. 1 Kiste (128 Pfd.) lagert in Siegen.
A M 296. 1 Kiste Kurzwaaren (180 Pfd.) lagert in Neuss (Eilgut-E.).
A 354/5. 2 Körbe 2 steinerne Töpfe lagern in Neh.-Hüsten.
A H 1. 1 Holzgestell lagert in Witten.
A C S 2/4. 3 Bürden Stahl (250 Pfd.) lagern in Schwelm.
A. 1 Fass (355 Pfd.) lagert in Altenhundem.
A G 6888. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert in Altenhundem.
AK 1. 1 Korb (25 Pfd.) lagert in Altenhundem.
AK 913. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert in Altenhundem.
AK 1818. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert in Altenhundem.
AK 6044. 1 leeres Fass (25 Pfd.) lagert in Altenhundem.
A̶F 1450/1. 2 Kisten (273 Pfd.) lagern in Bochum.
AB 892. 1 Ballot (170 Pfd.) lagert in Bochum.
A F 1/2. 2 Colli Bettstelle (45 Pfd.) lagern in Bochum.
A H. 22 Colli Meubles lagern in Bochum.
A H 112. 1 Sopha (95 Pfd.) lagert in Bochum.
A V 11. 1 Bürde Stahl (25 Pfd.) lagert in Bochum.
A R 66. 68 / 67. 63 / 65. } 5 Fässer lagern in Rheydt.
A R 2239. 1 Kiste (178 Pfd.) lagert in Aachen T.
A 4. 1 Ballot (50 Pfd.) lagert in Neuss.
A W 60. 1 Kiste (153 Pfd.) lagert in Neuss.
A B 10. 1 Korb Brod lagert in Arnsberg.
AK 1547. 1 Kiste lagert in Arnsberg.
A 18. 1 Packet Stühle lagert in Ruhrort.
A W 171. 1 Ballot (156 Pfd.) lagert in Crefeld.

A H 3265. 2 neue Kommoden (164 Pfd.) lagern in Crefeld.
A 101. 1 Kiste lagert in Mülheim a. Rhein.
A. 4 Colli Eisentheile lagern in Mülheim a. Rhein.
A S 2. 1 Säckchen Leinen (25 Pfd.) lagert in Hamm.
A S 918. 1 Ballen (20 Pfd.) lagert in Hamm.
A L 33/4. 2 Kisten lagern in Hamm.
B M. 2 eiserne Kohlenbecken (36 Pfd.) lagern im Depot.
B M. 1 lederne Hutschachtel (4 Pfd.) lagert im Depot.
B M. 1 Stange Eisen (18 Pfd.) lagert im Depot.
B M. 4 Ofentheile (32 Pfd.) lagern im Depot.
B C 69. 1 Korb Lederwaaren (25 Pfd.) lagert im Depot.
B E 3. 1 Ring Draht (50 Pfd.) lagert im Depot.
B C 903. 1 Korb Drahtstifte (230 Pfd.) lagert im Depot.
B 309. 1 Pack Schraubenschlüssel (22 Pfd.) lagert im Depot.
B 274. 1 Korb Blechwaaren (33 Pfd.) lagert im Depot.
B 1 Collo Ofentheil (3 Pfd.) lagert im Depot.
B C 2240. 1 Kiste Parfümerien (10 Pfd.) lagert im Depot.
B 442. 1 Kiste Gussstücke (150 Pfd.) lagert im Depot.
B S 4483. 1 Ballot Leinen (25 Pfd.) lagert im Depot.
B F 1819. 1 Fass (835 Pfd.) lagert in Remscheid.
B F 390. 1 Fass (790 Pfd.) lagert in Remscheid.
B C 11. 1 Kiste lagert in Essen.
B 6532. 1 Fass lagert in Essen.
B S 7840/1. 2 Ballot Bettfedern (131 Pfd.) lagern in Erkelenz.
B D 1691. 1 Sack Griesmehl lagert in Altena.
B C 2085. 1 Kiste Futterstoffe (64 Pfd.) lagert in Aachen M.
B V C 273. 1 Kiste Eisenwaaren lagert in Aachen M.
B J. 1 Ballot Lumpen lagert in Aachen M.
B C 1056. 1 Kiste lagert in Aachen M.
B S 4054/5. 2 Kisten lagern in Aachen M.
B H 753. 1 Ballen lagert in Aachen M.
B 275. 1 Ballen Wolle lagert in Aachen M.
B 256. 1 Ballen Wolle lagert in Aachen M.
B. 1 Fässchen Fischwaaren (9½ Pfd.) lagert in Aachen M.
B 4830. 1 leere Kiste (28 Pfd.) lagert in Dortmund.
B A 3645. 1 Kiste lagert in Dortmund.
B 134. 1 Sack lagert in Düsseldorf.
B 1216. 1 Ballen (18 Pfd.) lagert in Siegen.
B 1218. 1 Ballen (18 Pfd.) lagert in Siegen.
B 340/41. 2 Kübel Butter (41 Pfd.) lagern in Siegen.
B & S 7840/1. 2 Ballot Bettfedern (131 Pfd.) lagern in Erkelenz.
B & C 445. 1 Korb Stahlwaaren (35 Pfd.) lagert in Neh.-Hüsten.
B 479. 1 Korb Eisenwaaren (34 Pfd.) lagert in Letmathe.
B 1. 1 Korb Mineralwasser (120 Pfd.) lagert in Soest.
B L C 82. 1 Ballot Caffee (110 Pfd.) lagert in Hoerde.
B S 5132. 1 Ballot Leinen (40 Pfd.) lagert in Hoerde.
B M E 8122. 1 Ballot lagert in Witten.
B 120. 1 leeres Fässchen lagert in Altenhundem.
B 490. 1 Korb Eisenwaaren (125 Pfd.) lagert in Altenhundem.
B B 991. 1 Ballot (127 Pfd.) lagert in Altenhundem.
B B 432/3. 2 leere Fässer (86 Pfd.) lagern in Altenhundem.
B C 84567. 1 Sack Erbsen (201 Pfd.) lagert in Altenhundem.
B E. 1 Kiste (44 Pfd.) lagert in Altenhundem.
B L 6184. 1 Fass Wein (85 Pfd.) lagert in Altenhundem.
B 8144. 1 Fass Wein (95 Pfd.) lagert in Bochum.
B C 7041. 1 Kiste (60 Pfd.) lagert in Neuss.
B C 115. 1 Kiste (29 Pfd.) lagert in Düsseldorf (Eilgut-Exped.).
B 21. 6 Tafeln Eisenblech (84 Pfd.) lagern in Mülheim a. Rh.
B 215. 1 Kiste Säcke lagert in Mülheim a. Rh.
B H 1038. 1 leerer Korb (11 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rh.
B 2351. 1 Ballot Horn (70 Pfd.) lagert in Hagen.
B C 849. 1 Fass Oel (279 Pfd.) lagert in Hagen.
B 58. 1 Fass Petroleum lagert in Hagen.
B 1. 1 Fass (102 Pfd.) lagert in Hamm.
C 17. 1 Ofentheil (34 Pfd.) lagert im Depot.
C 206 1 Korb Bürstenwaaren (21 Pfd.) lagert im Depot.
C K 1. 1 Pack Matten (40 Pfd.) lagert im Depot.
C K. 1 Kiste Bücher und Effecten (69 Pfd.) lagert im Depot.
C M 1110. 1 Korb gr. Holzwaaren (15 Pfd.) lagert im Depot.
C K 914. 1 Pack Springfedern (50 Pfd.) lagert im Depot.
C B 47. 1 Harrass Hohlglas (142 Pfd.) lagert im Depot.
C N 250. 1 Kiste Spielwaaren (100 Pfd.) lagert im Depot.
C H 1. 1 Pack Kuchenpfannen (56 Pfd.) lagert im Depot.
C D 7046. 1 Fass Stärke (364 Pfd.) lagert im Depot.
C K 6925. 1 Bürde Stahl (40 Pfd.) lagert im Depot.
C F 7419. 1 Kiste Kerzen (42 Pfd.) lagert im Depot.
C B. 1 Pack Filzschuhe (9 Pfd.) lagert im Depot.
C O 25. 1 Fass Oel (315 Pfd.) lagert im Depot.
C F 717, 705. 2 Körbe leere Flaschen (154 Pfd.) lagern im Depot
C F B. 63. 1 Pack Eisenwaaren (50 Pfd.) lagert im Depot.
C W 38. 1 Kiste Flaschenfutterale (28 Pfd.) lagert im Depot.
C B 777. 1 Kiste Stärke (50 Pfd.) lagert im Depot.
C H 472. 1 Pack Papier (35 Pfd.) lagert im Depot.
C L 3. 1 Pack Unterfutter (20 Pfd.) lagert im Depot.
C G 4905. / P S 160. } 1 Fass Gyps (650 Pfd.) lagert im Depot.

C B I. 1 Pack Packpapier (70 Pfd.) lagert im Depot.
C N 198. 1 Ballen (37 Pfd.) lagert in Remscheid.
C 39. 1 Pack altes Papier lagert in Remscheid.
C J 1669. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert in Essen.
C S 436. 1 Kiste lagert in Barmen.
C K 2890. 1 Stange Stahl lagert in Iserlohn.
C H V. 1 Packet leere Körbe lagert in Aachen M.
C A 37. 1 Collo Tischbretter lagert in Aachen M.
C B 52. 1 Kiste Haasenhaare lagert in Aachen M.
C V 2162. 1 Kiste Eisenwaaren lagert in Aachen M.
C S 75. 1 Kiste Leinenwaaren lagert in Aachen M.
C S 4. 1 Ballen lagert in Aachen M.
C S 24. 1 Kiste Thonwaaren lagert in Aachen M.
C D 895. 1 Kiste Eisenwaaren lagert in Aachen M.
C & C 1157. 1 leeres Fass lagert in Dortmund.
C B 3608. 1 Fass (455 Pfd.) lagert in Dortmund.
C E 1175. 1 Ballen (398 Pfd.) lagert in Oberhausen.
C H 402. 1 Tonne Fleisch lagert in Barop.
C B 1/4. 4 Körbe Eisenwaaren (848 Pfd.) lagern in Siegen.
C L 664. 1 Packet Eisenwaaren (74 Pfd.) lagert in Siegen.
C H 6616. 1 Packet Papier (8 Pfd.) lagert in Siegen.
C M 851. 1 leeres Fass (14 Pfd.) lagert in Siegen.
C M 310/1. 2 Fässer Butter (122 Pfd.) lagern in Siegen.
C S 35. 1 Kiste Eisenwaaren (31 Pfd.) lagert in Siegen.
C H 149. ⅛ Ohm Liqueur (30 Pfd.) lagert in Neuss (Eilgut-E.).
C S 4. 1 leeres Fass (43 Pfd.) lagert in Unna.
C S 361. 1 Packet Papier (96 Pfd.) lagert in Lennep.
C M 827. 1 Ballot Wolle (52 Pfd.) lagert in Lennep.
C 2669. 1 Korb Cichorienmehl (138 Pfd.) lagert in Lennep.
C S 612. 1 Kiste leere Flaschen (42 Pfd.) lagert in Lennep.
C S 50342. 1 Fass Wein lagert in Lennep.
C K 376/7. 2 Körbe Eisenwaaren lagern in Lennep.
C N 1015. 1 Kiste Eisenwaaren (60 Pfd.) lagert in Letmathe.
C H 703. 1 Kiste Kurzwaaren (130 Pfd.) lagert in Soest.
C W 9720. 1 Kiste (425 Pfd.) lagert in Soest.
C W 9724. 1 Kiste (503 Pfd.) lagert in Soest.
C B 582/3. 2 Fässer Oel lagern in Werdohl.
C D P 3138. 1 Fass Branntwein (156 Pfd.) lagert in Werdohl.
C R 7340. 1 Ballot Papier (48 Pfd.) lagert in Hoerde.
C E 9359. 1 Fass Branntwein (90 Pfd.) lagert in Altenhundem.
C M 142. 1 Ballot Reis (180 Pfd.) lagert in Altenhundem.
C H 101. 1 Fass Butter (286 Pfd.) lagert in Bochum.
C S 5408. 1 Kiste (62 Pfd.) lagert in Bochum.
C A 711. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) lagert in Neuss.
C W 968. 1 Kiste (70 Pfd.) lagert in Neuss.
C W 375. 1 Kiste lagert in Arnsberg.
C K 763. 1 Kiste (465 Pfd.) lagert in Crefeld.
C K 1670. 1 Kiste (32 Pfd.) lagert in Crefeld.
CU. 1 Packet Säcke (15 Pfd.) lagert in Düsseldorf (Eilgut-E.).
C C 2628. 1 leeres Fass lagert in Mülheim a/Rhein.
C E S. 1 Kiste lagert in Mülheim a/Rhein.
C J C 845. 1 Ballot (87 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rhein.
C N 4110, 4109, 4112, 4114, 4173 } 5 Kisten lagern in Mülheim a/Rhein.
C L 5060. 1 leeres Fass lagert in Hagen.
C C 3737. 1 Korb (57 Pfd.) lagert in Hagen.
D P 415. 1 Korb Nägel (155 Pfd.) lagert im Depot.
D 369. 1 Korb Tabak (30 Pfd.) lagert im Depot.
D 10. 1 Collo Ofentheil (15 Pfd.) lagert im Depot.
D A 5156. 1 Kiste Kurzwaaren (40 Pfd.) lagert im Depot.
D. 1 Bällchen Messingschrot (20 Pfd.) lagert im Depot.
D B 14171. 1 Sack Lupinensamen (156 Pfd.) lagert im Depot.
D 4240. 1 Fass lagert in Rheydt.
D W H L 3384. 1 Blechflasche Petroleum (82 Pfd.) lagert in Schwelm.
D W H E 3467. 1 Korb Säure (250 Pfd.) lagert in Letmathe.
D C 2746. 1 Pack Pfannen (33 Pfd.) lagert in Langschede.
D. 4 Fässer lagern in Düsseldorf.
D 302. 1 Fass Wein (90 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
D H 606. 1 Korb Eisenwaaren (54 Pfd.) lagert in Schwerte.
D 8970. 1 Ballot leere Säcke lagert in Dortmund.
D 3. 4 Tafeln Kupfer (153 Pfd.) lagern in Dortmund.
D. 11 Rollen Körbe lagern in Aachen M.
D S K 8690. 1 Kiste lagert in Aachen M.
D 1258. 1 Fass (500 Pfd.) lagert in Altena.
D 140. 1 Ballen lagert in Iserlohn.
D. 1 Ofenröhre lagert in Opladen.
D S 436, 29, 100, 73 } 4 Fässer lagern in Barmen.
Dr. W H L 5726. 1 Fass Oel (345 Pfd.) lagert in Ruhrort.
E S 1. 1 Kiste Hausrath lagert im Depot.
E T. 1 eisernes Rohr (202 Pfd.) lagert im Depot.
E M 4. 27 eiserne Röhren (704 Pfd.) lagern im Depot.

E N. 1 Stab Eisen (93 Pfd.) lagert im Depot.
E K 3889. 1 Pack Draht (30 Pfd.) lagert im Depot.
E L 6619. 1 Kiste Seife (60 Pfd.) lagert im Depot.
E H 31. 1 Kiste Eisenwaaren (15 Pfd.) lagert im Depot.
E. 1 Stück Guss (125 Pfd.) lagert im Depot.
E Z 1. 1 Holzkoffer alte Kleidungsstücke (40 Pfd.) lagert im Depot.
E 2. 2 Pack Strohpapier (40 Pfd.) lagern in Neuss.
E 3443. 1 Fass lagert in Rheydt.
E 2578. 1 Kübel Butter (120 Pfd.) lagert in Bochum.
E K 15. 1 Pack Beile (15 Pfd.) lagert in Langendreer.
E B 770. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert in Altenhundem.
E J 104. 1 leere Kiste (9 Pfd.) lagern in Soest.
E C F 371. 1 Fass Petroleum (298 Pfd.) lagert in Lennep.
E F 570. 1 Kiste Eisenwaaren (295 Pfd.) lagert in Neh.-Hüsten.
E F 8068. 1 Korb Eisenwaaren (108 Pfd.) lagert in Siegen.
E. 9 eiserne Röhren lagern in Barmen-Rittershausen.
E B 532. 1 Kiste lagert in Aachen M.
E E 3656. 1 Kiste lagert in Aacken M.
E 15. 1 Ballot lagert in Aachen M.
E S 2243. 1 Kiste lagert in Aachen M.
E 473. 1 Korb lagert in Essen.
F 1. 1 Ofentheil mit Deckel (27 Pfd.) lagert im Depot.
F K. 1 Pflugeisen lagert im Depot.
F N 2216/9. 4 Ballot Nessel (1097 Pfd.) lagern im Depot.
F K. 1 Feuertopf mit Rost (15 Pfd.) lagert im Depot.
F P 7321. 1 Korb Lack (20 Pfd.) lagert im Depot.
F B 127. 1 Pack leere Säcke (105 Pfd.) lagert im Depot.
F. 5 Colli Ofentheile (75 Pfd.) lagern im Depot.
F G 2661. 1 Pack Bindfaden (25 Pfd.) lagert im Depot.
F B 3377. 1 leere Kiste (30 Pfd.) lagert im Depot.
F B 605. 1 Kiste Glas (60 Pfd.) lagert im Depot.
F C M 1216. 1 Kiste Eisenwaaren (70 Pfd.) lagert im Depot.
F W B 5354. 1 Kiste Seife (92 Pfd.) lagert im Depot.
F H 14. 1 Kiste Eisenwaaren (50 Pfd.) lagert im Depot.
F S. 1 Ballot Tuch (10 Pfd.) lagert im Depot.
F G 4302. 1 Kiste Porzellan lagert in Crefeld.
F. 1 Collo Blei lagert in Arnsberg.
F 390. 1 Pflugeisen lagert in Arnsberg.
F B 20/23. 4 Ballen lagern in Rheydt.
F G 282. 1 Ballen lagert in Rheydt.
F 4614. 1 Pack Papier lagert in Bochum.
F 100. 1 Rolle Papier (54 Pfd.) lagert in Bochum.
F. 1 Colli Ofentheile (16 Pfd.) lagert in Bochum.
F A P C 1972. 1 Fass (348 Pfd.) lagert in Bochum.
F C. 1 Sack Mehl (133 Pfd.) lagert in Bochum.
F E S 4. 1 Korb (35 Pfd.) lagert in Bochum.
F H 760. 1 Korb Wein (160 Pfd.) lagert in Bochum.
F P 197. 1 Pack Eimer (35 Pfd.) lagert in Bochum
F S 13. 1 Korb (35 Pfd.) lagert in Bochum.
F S 243. 1 Kiste Feuerzeug (241 Pfd.) lagert in Kaldenkirchen.
FA A 1261. 1 Korb (105 Pfd.) lagert in Altenhundem.
F H 3418. 1 Fass (215 Pfd.) lagert in Altenhundem.
F S 517. 1 Ofentheil (25 Pfd.) lagert in Altenhundem.
F T 5021. 1 Korb (15 Pfd.) lagert in Altenhundem.
F A 54. 1 Ballot Reis (211 Pfd.) lagert in Schwelm.
F H 714. 1 Kiste (159 Pfd.) lagert in Schwelm.
F 3116. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert in Hoerde.
F A 1036. 1 Korb Eisenwaaren (145 Pfd.) lagert in Hoerde.
F W C 4562. 1 Kiste Lederzeug (42 Pfd.) lagert in Soest.
F V 1092. 1 Kiste Lederzeug (42 lagert in Soest.
F S 3936. 1 Kiste Taback lagert in Soest.
F H 515/6. 2 leere Fässer (40 Pfd.) lagern in Letmathe.
F G 5. 1 leerer Korb (5 Pfd.) lagert in Neh.-Hüsten.
F A 1486. 1 Kiste Eisenwaaren (139 Pfd.) lagert in Siegen.
F B 4. 1 Kiste Kleider (26 Pfd.) lagert in Siegen.
F B 4. 1 Koffer Kleider (46 Pfd.) lagert in Siegen.
F A P 3850. 1 Ballen (60 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
F G 1175. 1 Fass (364 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
F W R 855. 1 Korb lagert in Düsseldorf.
F G N 2828. 1 Kiste lagert in Düsseldorf.
F S 18. 1 Packet Papier (49 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
F B 177. 1 Ballen leere Säcke (24 Pfd.) lagert in Schwerte.
F B 34. 1 Korb Brod (235 Pfd.) lagert in Dortmund.
F B S 3417. 1 Ballen (428 Pfd.) lagert in Dortmund.
F M C 211. 1 Fass Zuckerwaaren (200 Pfd.) lagert in Dortmund.
F P 120. 1 Kiste Blechbeschläge (230 Pfd.) lagert in Dortmund.
F P 6. 1 Korb Messer (64 Pfd.) lagert in Dortmund.
F 4353. 1 Ballot lagert in Aachen M.
F S. 2 Fässer Häringe lagern in Aachen M.
F N C 9724. 1 Kiste Porzellan lagert in Aachen M.
F A 270. 1 leere Kiste lagert in Aachen M.
F H 345. 1 Kiste (97 Pfd.) lagert in Altena.
F S 140. ¼ Ohm Bier lagert in Altena.
F B 1789. 1 leere Kiste lagert in Mülheim a/Rhein.
F C 10165. 1 Kiste Zuckerwaaren lagert in Mülheim a/Rhein.
F D 468. 1 Ballot Manufacturwaaren (76 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rhein.
F H 1/2. 2 leere Kisten (61 Pfd.) lagern in Mülheim a. Rhein.
F H 5896. 1 Kiste Pfeiffen lagert in Mülheim a. Rhein.
F H 4837. 1 Kiste Steingut lagert in Mülheim a/Rhein.
F H 2766. 1 Ballen lagert in Mülheim a/Rhein.
F S S 7. 1 Maschinenmesser lagert in Mülheim a/Rhein.
F 3. 1 Ofenröhre/lagert in Opladen.
F W 2280. 1 Kübel Pech (290 Pfd.) lagert in Creuzthal.
F W B 1490. 1 leere Kiste (40 Pfd.) lagert in Barmen.
F W 961/5. 4 Colli, 1 Kiste Meubles lagern in Barmen.
F M 72. ½ Ohm Wein (120 Pfd.) lagert in Barmen.
F H 4024. 1 Kiste lagert in Essen.
F C 1432. 1 Korb lagert in Essen.
F HR 995. 1 Fass lagert in Essen.
F S 626. 1 Packet, enth. 7 Körbe, lagert in Remscheid.
F M 5820. 1 Kiste lagert in Remscheid.
F B 4410/11. 2 Fässer (1035 Pfd.) lagern in Hagen.
F R 28. 1 Ballot Säcke (11 Pfd.) lagert in Hagen.
F B 65, 75, 33. 3 Packete Schaufeln (177 Pfd.) lagern in Hagen.
F 10. 1 Korb Blechwaaren (33 Pfd.) lagert in Hagen.
F & S 221. 1 leere Kiste lagert in Remscheid.
F P 2176. 1 Fässchen Schuhwaaren (64 Pfd.) lagert in Barmen.
G 9393. 1 Korb Korbwaaren (20 Pfd.) lagert im Depot.
G H 118. 1 Pack Papier (70 Pfd.) lagert im Depot.
G K 7342. 1 Sack Papierhülsen (10 Pfd.) lagert im Depot.
G K 3055. 1 Pack Papier (50 Pfd.) lagert im Depot.
G S 201. 1 Kiste Glaswaaren (51 Pfd.) lagert im Depot.
G. 2 Heizöfen
G. 3 Blechklappen } (67 Pfd.) lagern im Depot.
G. 1 Feuertopf
G R 6935. 1 Pack Papier (62 Pfd.) lagert im Depot.
G B. 1 Rolle Theerpappen (130 Pfd.) lagert im Depot.
G T S 1/2. 2 Pack Papier (100 Pfd.) lagern im Depot.
G H. 1 Rolle Eimer (47 Pfd.) lagert im Depot.
G 188. 1 Ballot Säcke (13 Pfd.) lagert im Depot.
G H 1329. 1 Kiste Eisenwaaren (78 Pfd.) lagert im Depot.
G B 2505. 1 Kiste Seife (158 Pfd.) lagert im Depot.
G 2238. 1 Kiste Eisenwaaren (45 Pfd.) lagert im Depot.
G A 1696. 1 Korb Eisenwaaren (60 Pfd.) lagert im Depot.
G T 116. 1 Fass Kupfer (1162 Pfd.) lagert im Depot.
G 1144. 1 Kiste Blechdosen (41 Pfd.) lagert im Depot.
G C 9922. 1 Kiste Schieber (40 Pfd.) lagert im Depot.
G H 13. 1 Kiste Sägen (86 Pfd.) lagert im Depot.
G H. 13 hölzerne Eimer (55 Pfd.) lagern im Depot.
G J 4895. 1 Sack, 1 Paar Siefeln, (3 Pfd.) lagert im Depot.
G 14. 1 Ballot Farbholz (290 Pfd.) lagert im Depot.
G W 1750. 3 Stahlreifen (148 Pfd.) lagern im Depot.
G A 5984. 1 Kiste (60 Pfd.) lagert in Remscheid.
G S 2293. 1 Fass (210 Pfd.) lagert in Barmen.
G S 3008. 1 Fass Wein lagert in Barmen.
Gb. 136. 1 Sack Erbsen (225 Pfd.) lagert in Hattingen.
G K 126. 1 Topfdeckel und Ofenschieber lagern in Hattingen.
G K 174. 1 Ambos lagert in Mülheim a/Rhein.
G E 668/69. 2 Ballot Papier (95 Pfd.) lagern in Altena.
G M. 1 Packet Buntpapier (65 Pfd.) lagert in Altena.
G 42387. 1 Kiste lagert in Aachen M.
G. 11 Rollen Körbe lagern in Aachen M.
G. 1 Sack Kastanien lagert in Aachen M.
G V 47. 1 Korb leere Körbe lagert in Aachen M.
G E 699. 1 Kiste Eisenwaaren lagert in Aachen M.
G St 2. 1 Packet leere Säcke (55 Pfd.) lagert in Dortmund.
G T 4438, 2013, 2011, 4437. 2006. 5 Körbe lagern in Dortmund.
G T 2015, 2007, 4459. 3 Kisten lagern in Dortmund.
G R 2664. 1 Kiste lagert in Düsseldorf.
G. 2 Stäbe Eisen (48 Pfd.) lagern in Siegen.
G 80. 1 Bund Stahldraht (53 Pfd.) lagert in Siegen.
G K 2065/6. 2 Körbe Eisenwaaren (217 Pfd.) lagern in Siegen.
G L 1476. 1 Kiste Eisenwaaren (106 Pfd.) lagert in Siegen.
G S 36. 1 Korb Eisenwaaren (33 Pfd.) lagert in Siegen.
G C 4166. 1 Ballot Manufacturwaaren (65 Pfd.) lagert in Neuss (Eilg.-Exp.).
G C 254. 1 Kiste (161 Pfd.) lagert in Letmathe.
G S 3624. 1 Kiste Wollwaaren (48 Pfd.) lagert in Soest.
G A. 2 Colli Gasröhren (60 Pfd.) lagern in Soest.
G A. 1 Korb Gasröhren lagert in Soest.
Gb. St. 1 Packet Säcke (56 Pfd.) lagert in Soest.
G R 8237. 1 Packet Papier (60 Pfd.) lagert in Witten.
G 377. 1 leere Kiste (17 Pfd.) lagert in Altenhundem.
G K 1892. 1 leere Kiste (21 Pfd.) lagert in Altenhundem.
G A 1. 1 Ballen Säcke (81 Pfd.) lagert in Altenhundem.
G K 7635. 1 leere Kiste (10 Pfd.) lagert in Altenhundem.
G K 2578. 1 Kiste (69 Pfd.) lagert in Altenhundem.
G L 1015. 1 Fass Branntwein (165 Pfd.) lagert in Altenhundem.
G N 979. 1 leeres Fass (60 Pfd.) lagert in Altenhundem.
G S 1. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) lagert in Altenhundem.
G W 2928. 1 leere Kiste (15 Pfd.) lagert in Altenhundem.
G L 5689. 1 Fass (821 Pfd.) lagert in Bochum.
G U 1500. 1 Packet Düten (32 Pfd.) lagert in Bochum.

G W 5566. 1 Ballot (64 Pfd.) lagert in Aachen T.
G B 11. 1 Fass (124 Pfd.) lagert in Vohwinkel.
G L 7584. 1 Ballot Nessel (57 Pfd.) lagert in Crefeld.
G L 2044. 1 Ballot Manufacturwaaren (85 Pfd.) lagert in Düsseldorf (Eilgut-Exped.).
G P 2897. 1 Ballot (52 Pfd.) lagert in Hamm.
G W 2398. 1 Kiste (55 Pfd.) lagert in Hamm.
G H C 129/29a. 2 Fässer (800 Pfd.) lagern in Hamm.
G C 2722. 1 Fass (217 Pfd.) lagert in Hamm.
G W 8. 1 Korb lagert in Hamm.
G 2. 1 Korb lagert in Hamm.
H J M 50. 1 Korb Eisenwaaren (102 Pfd.) lagert im Depot.
H 1. 1 Kiste Bücher (20 Pfd.) lagert im Depot.
H 1. 1 Bürde Fenstereisen (23 Pfd.) lagert im Depot.
H 376. 1 Kiste Weissblech (112 Pfd.) lagert im Depot.
H 2. 1 Pack Strohmesser (68 Pfd.) lagert im Depot.
H K. 1 Kiste Eisenwaaren (44 Pfd.) lagert im Depot.
H B S W 3487. 1 Kiste Hausgeräthe (385 Pfd.) lagert im Depot.
H. 1 Kette lagert im Depot.
H 9. 1 Pack Säcke (80 Pfd.) lagert im Depot.
H S 1 Kiste Eisenwaaren (198 Pfd.) lagert im Depot.
HS 10 Tönnchen Seife (273 Pfd.) lagern im Depot.
HB 1133. 1 Drahtgewebe lagert in Remscheid.
H J 1/4. 4 Colli Budengestelle lagern in Essen.
H 4, 3 Säcke Kartoffeln lagern in Essen.
H T 16. 1 leere Kiste lagert in Essen.
H 17½, 3. 2 Fässer lagern in Essen.
H 7106. 1 Fass lagert in Essen.
H. 3 Tafeln Zink (70 Pfd.) lagern in Barmen.
H M 158/61. 4 Ballen lagern in Barmen.
H S 951. 1 Kiste lagert in Barmen.
H 2050. 1 leere Kiste (25 Pfd.) lagert in Creuzthal.
H E 2320. 1 Kiste leere Flaschen (40 Pfd.) lagert in Creuzthal.
H 1. 1 Ofenroster lagert in Opladen.
H 2749. 1 Korb Candis lagert in Mülheim a/Rhein.
HA 1803. 1 Kübel lagert in Mülheim a/Rhein.
HN # 1 1 Fass lagert in Mülheim a/Rhein.
H K 1/2. 2 Säcke Gemüse lagern in Altena.
H W B 645. 1 leeres ¼ Ohmfass lagert in Altena.
H G 5357. 1 Kiste Glaswaaren lagert in Aachen M.
H 2137. 1 Kiste lagert in Aachen M.
H P V 2554. 1 leere Kiste lagert in Aachen M.
H 43026. 1 Kiste (40 Pfd.) lagert in Dortmund.
HT 8. 1 Ballot Manufacturwaaren lagert in Dortmund.
H K 804. 1 Ballot Leinen (73 Pfd.) lagert in Dortmund.
HL 459 1 Kiste Pissoirs (140 Pfd.) lagert in Dortmund.
H E 6667. 1 Ballot Hopfen (132 Pfd.) lagert in Schwerte.
H 446. 1 Kiste lagert in Düsseldorf.
H E 2454. 1 Kiste Wein (78 Pfd.) lagert in Siegen.
HR 301. 1 Ballot Leder (128 Pfd.) lagert in Unna.
H B. 5 Kisten Eisenbleche lagern in Neh.-Hüsten.
H 2540. 1 Ballot Packleinen (26 Pfd.) lagert in Neh.-Hüsten.
H F 2699. 1 Kiste Tabak (36 Pfd.) lagert in Lennep.
H 433, 437. 2 Körbe Candis (64 Pfd.) lagern in Lennep.
H R 132. 1 leere Kiste (24 Pfd.) lagert in Lennep.
H W R 178. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Lennep.
HL 1921. 1 leerer Korb (5 Pfd.) lagert in Letmathe.
H S II. 1 Kiste Kleider (46 Pfd.) lagert in Letmathe.
H S 655. 1 Ballot Hopfen (140 Pfd.) lagert in Soest.
H S 100. 1 Korb (38 Pfd.) lagert in Soest.
H 414. 1 leeres Oelfass (58 Pfd.) lagert in Soest.
H 2. 1 Kiste (120 Pfd.) lagert in Soest.
HE 6730. 1 Fass Oel (165 Pfd.) lagert in Hoerde.
H K 2723. 1 Korb geflochtene Flaschen (33 Pfd.) lagert in Witten.
H A 4333. 1 Kiste Cigarren (88 Pfd.) lagert in Witten.
H O B 610. 1 leeres Fass (32 Pfd.) lagert in Schwelm.
H B 762. 1 leerer Korb (3 Pfd.) lagert in Schwelm.
H 56. 1 leeres Fass (15 Pfd.) lagert in Altenhundem.
H 1983. 1 Kiste (60 Pfd.) lagert in Altenhundem.
HB 1/2. 2 leere Fässer (60 Pfd.) lagern in Altenhundem.
H B 1891. 1 leeres Fass (30 Pfd.) lagert in Altenhundem.
H R 22. 1 Ballot Wollwaaren (68 Pfd.) lagert in Altenhundem.
H S 2112. 1 Kiste (57 Pfd.) lagert in Altenhundem.
H 1402. 1 Fass (40 Pfd.) lagert in Langendreer.
H. 4 Stangen Stahl (180 Pfd.) lagern in Bochum.
H B C. 15 Ballot Leder (1770 Pfd.) lagern in Bochum.
H J 12. 1 Korb Hefe (50 Pfd.) lagert in Rheydt.
H B 164. 1 Fass lagert in Rheydt.
H S 1779. 1 Kiste lagert in Mülheim a/Rhein (Eilgut-Exped.).
HB 1537. 1 Kiste (446 Pfd.) lagert in Neuss.
H R 4. 1 Kiste Kleider (25 Pfd.) lagert in Neuss.
H 2. 1 ⅛ Tonne lagert in Arnsberg.
H K 1298. 1 Korb gr. Eisenwaaren lagert in Arnsberg.
H P 98. 1 Fass (575 Pfd.) lagert in Arnsberg.
H S & Co. 2734. 1 leere Kiste lagert in Arnsberg.
H G 867. 1 Korb Wein lagert in Neviges.

H. 1 Ballot Abfälle (130 Pfd.) lagert in Crefeld.
H 4369. 1 Ballot Säcke (798 Pfd.) lagert in Crefeld.
HE. 1 leere Kiste (112 Pfd.) lagert in Hagen.
H J S 637. 1 Fass Branntewein (255 Pfd.) lagert in Hagen.
H 27898. 1 Kiste (142 Pfd.) lagert in Hagen.
HS 1927. 1 Kiste Seife (91 Pfd.) lagert in Barmen.
H 1640. 1 Kiste (136 Pfd.) lagert in Hamm.
H M 776. 1 Ballen lagert in Hamm.
H S 7. 1 Fass Oel lagert in Hamm.
H. 1 Packet, 12 Henkelkörbe enth. (6 Pfd.) lagert in Hamm.
J R. 2 Stück Achsen (248 Pfd.) lagern im Depot.
J C 17. 1 Korb Eisenwaaren (78 Pfd.) lagert im Depot.
J R 4997. 1 Kiste Leinen (132 Pfd.) lagert im Depot.
J P E 227. 1 Fass Blechwaaren (109 Pfd.) lagert im Depot.
J G 594. 8 Stück Pflugeisen (48 Pfd.) lagern im Depot.
J H 7192. 1 Kiste Kleider (45 Pfd.) lagert im Depot.
J W B 5334. 1 Kiste Seife (103 Pfd.) lagert im Depot.
J V S 1876. 1 Kiste Glaswaaren (53 Pfd.) lagert im Depot.
J F L 2708. 1 Kiste Eisenwaaren (98 Pfd.) lagert im Depot.
J B 207. 1 Ballen Unterjacken (50 Pfd.) lagert im Depot.
J B 7. 1 Sack Holzschuhe (15 Pfd.) lagert im Depot.
J B 657. 1 Kiste (40 Pfd.) lagert in Remscheid.
J L 2. 1 Korb Tabak lagert in Remscheid.
J B 374. 1 Kiste (14 Pfd.) lagert in Remscheid.
J B 375. 1 Kiste (14 Pfd.) lagert in Remscheid.
J D 1024. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Essen.
J W Z 1371/2. 2 Ballen lagern in Barmen.
J W B 2679/84. 6 Kisten lagern in Barmen.
J M L. 1 leeres Fass lagert in Creuzthal.
J W 2089. 1 Korb (120 Pfd.) lagert in Homberg.
J & C 3291/3. 1 Kistchen (1¼ Pfd.) lagert in Mülheim a/Rhein.
J S 2 1 Sack Leim lagert in Mülheim a/Rhein.
J V 3172. 1 Fass Seife (139 Pfd.) lagert in Viersen.
J B H 758. 1 Fass Eisenwaaren lagert in Aachen M.
J E 1407. 1 Kiste lagert in Aachen M.
J K 1453. 1 Kiste lagert in Aachen M.
J B 382. 1 Korb Eisenwaaren (195 Pfd.) lagert in Dortmund.
J F 10. 2 Packete Bretter (97 Pfd.) lagern in Dortmund.
J H 1511. 1 Kiste (148 Pfd.) lagert in Dortmund.
J L J 655/6. 2 Ballot Twist (1120 Pfd.) lagern in Dortmund.
J R 21. 1 Korb Brod (185 Pfd.) lagert in Dortmund.
J E 626. 1 Ballot Segeltuch (510 Pfd.) lagert in Oberhausen.
J P 51. 1 Ballen Wolle (999 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
J B 1/6. 6 Packete Holzwaaren lagern in Düsseldorf.
J G 5618. 1 Fass Essig (324 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
J H 264. 1 Sack Grütze lagert in Düsseldorf.
J W 4. 1 Kiste (128 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
J 978. 1 Korb Eisenwaaren (83 Pfd.) lagert in Siegen.
J 979. 1 Korb Eisenwaaren (98 Pfd. lagert in Siegen.
J S 1467. 1 Korb Eisenwaaren (118 Pfd.) lagert in Siegen.
J B. 1 Packet Draht (60 Pfd.) lagert in Unna.
J K 758. 1 leerer Korb (8 Pfd.) lagert in Unna,
JB 3355. 1 Ballot Wollwaaren lagert in Lennep.
J A R 29. 1 Ballot Holzwaaren (60 Pfd.) lagert in Altenhundem.
J B 2. 1 Sack Gemüse (115 Pfd.) lagert in Altenhundem.
J B 4. 1 Kiste Chemicalien (55 Pfd.) lagert in Altenhundem.
J C S 3120. 1 Korbflasche Säure (120 Pfd.) lagert in Altenhundem.
J G D 8521. 1 leeres Fass (18 Pfd.) lagert in Altenhundem.
J H 95. 1 Kiste (130 Pfd.) lagert in Altenhundem.
J K 1914. 1 leere Kiste (25 Pfd.) lagert in Altenhundem.
J L 53. 1 Fass Wein (85 Pfd.) lagert in Altenhundem.
J L 945. 1 leeres Fass (20 Pfd.) lagert in Altenhundem.
J L 269. 1 Fass Wein (80 Pfd.) lagert in Altenhundem.
J L K 849. 1 Ballen (85 Pfd.) lagert in Altenhundem.
J R 8364. 1 leeres Fass (11 Pfd.) lagert in Altenhundem.
J W 2228. 1 leere Kiste (28 Pfd.) lagert in Altenhundem.
J W 5453. 1 leere Kiste (28 Pfd.) lagert in Altenhundem.
JR 4625. 1 Kiste (39 Pfd.) lagert in Bochum.
J R 348. 1 Korb (19 Pfd.) lagert in Bochum.
JB H 255. 1 Ballen lagert in Arnsberg.
J L 175/7. 3 Körbe Eisenw. (415 Pfd.) lagern in Düsseldorf (Eilg.-Exped.).
J L K 848, 850/2. 4 Ballen Packleinen lagern in Hagen.
J R. 2 Packete Sensen (15 Pfd.) lagern in Hagen.
J N 4. 12 Bretter lagern in Hagen.
J N 5. 4 Bettstellen lagern in Hagen.
J C L 3736. 1 Korb Eisenwaaren (35 Pfd.) lagert in Hamm.
K 212. 1 Kiste Glas (270 Pfd.) lagert im Depot.
K 11. 3 Colli Ofentheile (60 Pfd.) lagern im Depot.
K 1205 1 Ballot baumw. Waaren (85 Pfd.) lagert im Depot.
K. 1 Roster (5 Pfd.) lagert im Depot.
K D 6. 1 Pack Schiefertafeln lagert im Depot.
K. 8 Stück Eisenbleche (118 Pfd.) lagern im Depot.
K S. 1 Ballot Tuch (20 Pfd.) lagert im Depot.
K J 1. 1 leere Kiste (10 Pfd.) lagert in Neviges.
K. ⅛ Tonne Seife lagert in Arnsberg.
K 110. 1 Flasche Säure lagert in Neuss.

K C 917. 1 Korb (30 Pfd.) lagert in Neuss.
K F 2785. 1 leerer Korb (5 Pfd.) lagert in Neuss.
K C 214. 1 Ballen (65 Pfd.) lagert in Altenhundem.
K M 7844. 1 leere Kiste (45 Pfd.) lagert in Altenhundem.
K M 707. 1 Sack Leim lagert in Soest.
K D 1057. 1 Korb leere Körbe (12 Pfd.) lagert in Lennep.
K M 5. 3 leere Körbe (20 Pfd.) lagern in Unna.
K 451/2. 2 Körbe Tabak (58 Pfd.) lagern in Siegen.
K D 2134. 1 Korb Tabak (68 Pfd.) lagert in Siegen.
K. 4422. 1 Kiste lagert in Düsseldorf.
K C 4. 1 Korb Eisenwaaren (80 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
K 8567/8. 2 Ohm Oel (319 Pfd.) lagern in Dortmund.
K 1361. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Aachen M.
K 362. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Aachen M.
K_1 119. 1 Kistchen lagert in Mülheim a/Rhein.
K_2 104. 1 Kistchen lagert in Mülheim a/Rhein.
K S 960. 1 Brd. Stahldraht lagert in Iserlohn.
K. 1 Feuertopf lagert in Opladen.
K 26. 1 Ballot gf. Garn (94 Pfd.) lagert in Barmen.
K K 732. 1 Kiste lagert in Barmen.
K T 903. 5 Pflugschaaren (40 Pfd.) lagern in Hagen.
K 10. 1 Rolle Leder lagert im Hamm.
L H. 1 Schieber Guss (15 Pfd.) lagert im Depot.
L W 1875. 1 Kiste Nägel (67 Pfd.) lagert im Depot
L L 60. 1 Ballot Bretter (59 Pfd.) lagert im Depot
L S S 4357. 1 Ballot Putzwolle (183 Pfd.) lagert im Depot
L B 464. 1 Korb Eisenwaaren (76 Pfd.) lagert im Depot.
L B 1. 1 Sack Holzschuhe (40 Pfd.) lagert im Depot.
L VH 1695. 1 Kiste Couverts (35 Pfd.) lagert im Depot.
L L 60. 1 Pack Wollgarn (30 Pfd.) lagert im Depot.
L. 1 Block Farbholz ($80^1/_2$ Pfd.) lagert in Annen.
L H 1837. 1 Ballen lagert in Arnsberg.
L N 6694. 1 leere Kiste lagert in Arnsberg.
L. 3 Colli Ofentheile (46 Pfd.) lagern in Bochum.
L. 1 eiserne Rolle (10 Pfd.) lagert in Bochum.
L B. 1 Ballot Spunde (65 Pfd.) lagert in Bochum.
L P 6144, 6150, 6199. 3 Ballot Korke (60 Pfd.) lagern in Bochum.
L 2726. 1 leeres Fass (50 Pfd.) lagert in Altenhundem.
L V 1286. 1 Kiste Wein (70 Pfd.) lagert in Altenhundem.
L B 299. 1 Kiste (38 Pfd.) lagert in Schwelm.
L 6986, 6987. 2 Fässer (220 Pfd.) lagern in Hoerde.
L 2476/89, 2590, 2491, 2504, 2506, 2535/8. 34 Kübel Butter (1179 Pfd.) lagern in Neheim-Hüsten.
L. 1 Paar Holzschuhe (4 Pfd.) lagert in Siegen.
L A 3791. 1 Kiste lagert in Düsseldorf.
L P 612. 1 Kiste lagert in Düsseldorf.
L B 270. 1 Kiste (53 Pfd.) lagert in Oberhausen.
L W 1871. 1 Ballot Papier (30 Pfd.) lagert in Altena.
L E 806. 1 Kiste Papier (24 Pfd) lagert in Altena.
L G 118. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Mülheim a. Rhein
L G 3502. 1 Ballot lagert in Mülheim a. Rhein.
L G 340, 386. 2 Körbe lagern in Remscheid.
L M 1659. 6 Pack Papier lagern in Remscheid.
L M 1773. 3 Pack Papier lagern in Remscheid.
L 3. 1 Ballot Säcke (52 Pfd.) lagert in Hagen.
L D 9684/7. 4 Säcke Pflaumen lagern in Hagen.
L 1737. 1 Ballot (22 Pfd.) lagert in Hamm.
MK 1371. 1 Kiste Blechwaaren (51 Pfd.) lagert im Depot.
M E 627. 1 Ballen Leinen (41 Pfd.) lagert im Depot.
M W H 5. 1 Pack Draht lagert im Depot.
M H 6. 1 Pack Wachspapier (48 Pfd.) lagert im Depot.
M. 1 Pack Pappdeckel (50 Pfd.) lagert im Depot.
M E 20782. 1 Pack leere Säcke (37 Pfd.) lagert im Depot.
M K 15/18. 4 Pack leere Körbe (32 Pfd.) lagern in Aplerbeck.
M H 5. 1 hölzerner Untersatz lagert in Arnsberg.
M 1439. 1 Kiste (52 Pfd) lagert in Altenhundem.
M 14102. 1 Sack Kartoffeln (152 Pfd.) lagert in Schwelm.
M B 566. 1 Kiste (57 Pfd.) lagert in Witten.
M. 1 Pack Decken (22 Pfd.) lagert in Soest.
M O 5619. 1 leere Tonne (27 Pfd.) lagert in Soest.
M K W 7652. 1 Kiste Feuerzeug (225 Pfd.) lagert in Soest.
M K W 823. 1 Kiste Feuerzeug (361 Pfd.) lagert in Soest.
M N 4. 1 leere Kiste (58 Pfd.) lagert in Unna.
M 13. 1 Ballot Lumpen lagert in Aachen M.
M F 167. 1 Kiste Eisenwaaren lagert in Aachen M.
M 1. 1 leere Kiste lagert in Aachen M.
M 1. 1 nasse Kuhhaut lagert in Mülheim a. Rhein.
M 1/4. 4 Colli Lumpen lagern in Mülheim a. Rhein.
M C C. 1 Sack Roggen lagert in Mülheim a. Rhein.
M R 20. 1 Kiste Weissblech lagert in Mülheim a. Rhein.
M R 845. 1 Ballen (87 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
M. 1 Fass Fegesalz (135 Pfd.) lagert in Hattingen.
M 995. 1 Ballen (45 Pfd.) lagert in Creuzthal.
M 5. 1 leere Blechflasche ($2^1/_2$ Pfd.) lagert in Barmen.
M J 9393/6. 4 Fässer (1334 Pfd.) lagern in Barmen.
M 105/14. 10 Ballen lagern in Barmen.
M K 1554. 1 Kiste (45 Pfd.) lagert in Remscheid.
M G S 550. 1 Kiste (80 Pfd.) lagert in Remscheid.
M K 678. 1 leere Kiste (45 Pfd.) lagert in Remscheid.
M & W 2677. 1 leere Kiste lagert in Hagen.
M S F 5180. 1 Kiste Kordel (158 Pfd.) lagert in Dülken.
N 1/3. 3 Pack Säcke (128 Pfd.) lagern in Düsseldorf (Eilg.-E.)
N 10. 1 Bund Eisen (40 Pfd.) lagert in Crefeld.
N 4/5. 2 leere Fässer (31 Pfd.) lagern in Crefeld.
N O 895. 1 leeres Fass (25 Pfd.) lagert in Altenhundem.
N 2057. 1 Ballen (57 Pfd.) lagert in Dortmund (Eilgut).
N 4. 1 Sack Caffee (100 Pfd.) lagert in Neh.-Hüsten.
N 5. / D B 3. } 1 Korb Candis (38 Pfd.) lagert in Neh.-Hüsten.
N 6. 1 Sack Gries (15 Pfd.) lagert in Neh.-Hüsten.
N W 1795. 1 Pack Schaufeln lagert in Aachen M.
O B 3. 1 Ballot Lumpen (86 Pfd.) lagert im Depot.
O O. 1 Knierohr (7 Pfd.) lagert im Depot.
O B 476. 1 Kiste lagert in Rheydt.
O R C 8988. 1 Ballen (56 Pfd.) lagert in Altenhundem.
O P 990. 1 Winde lagert in Witten.
O H 695. 1 Ballot baumwollene Waaren (38 Pfd.) lagert in Soest.
O 507. 1 Packet Springfedern lagert in Aachen M.
O S 6039. 1 Korb Droguen (40 Pfd.) lagert in Viersen.
O L 4. 1 Pack Säcke (28 Pfd.) lagert in Barmen.
O. 4 Kammräder (54 Pfd.) lagern in Remscheid.
P T 10. 1 Fass Schwefel (349 Pfd.) lagert im Depot.
P C 650. 1 Sack Korke (26 Pfd.) lagert im Depot.
P S C 1020. 1 Pack Strohpapier (19 Pfd.) lagert im Depot.
P W. 1 Korb Flaschen (110 Pfd.) lagert im Depot.
P S 103/10. 2 Pack Kohllöffel (49 Pfd) lagern im Depot.
P O 30. 1 Fass lagert in Essen.
P 746. 1 leeres Fass (23 Pfd.) lagert in Barmen.
P 117. 1 Ballot Kuhhaare (230 Pfd.) lagert in Barmen.
P E 72. 1 Kübel Butter (73 Pfd.) lagert in Barmen.
P 3. 4 Pack Strohdeckel lagern in Mülheim a. Rhein.
P WB 745. 1 Ballot baumw. Waaren (153 Pfd.) lagert in Erkelenz.
P J S 25. 1 leeres Fass (22 Pfd.) lagert in Viersen.
P B 1033/6. 4 Ballot Wolle lagern in Aachen M.
P S 424. 1 Ballot lagert in Düsseldorf.
P 300. 1 Kiste Kurzwaaren (200 Pfd.) lagert in Neuss (Eilg.-E.).
P M 55. 1 leerer Kübel lagert in Unna.
P G 17551. 1 Ballen Federn ($32^1/_2$ Pfd.) lagert in Unna.
P 23. 1 Pack Säcke (42 Pfd.) lagert in Venlo.
P A P 24114. 1 Fass Petroleum (320 Pfd.) lagert in Schwelm.
P H 849. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Rheydt.
P T 1939. 1 Korb (55 Pfd.) lagert in Neuss.
P B 1426. 1 Kiste lagert in Arnsberg.
P B 2030. 1 Korb Wein (157 Pfd.) lagert in Arnsberg.
P B 2031. $^1/_4$ Ohm Wein (88 Pfd.) lagert in Arnsberg.
P B 2032. 1 Korb Wein (51 Pfd.) lagert in Arnsberg.
Q & E 374. 1 Pack Papier (62 Pfd.) lagert im Depot.
Q. 2 Ofenröhren (22 Pfd.) lagern im Depot.
Q 104. 1 Pack Eisendraht (95 Pfd.) lagert im Depot.
Q 4852. 1 Kiste Cigarren (58 Pfd.) lagert in Werdohl.
R G 290. 1 Korb Eisenwaaren (150 Pfd.) lagert im Depot
R C 5. 1 Kiste Leuchter (6 Pfd.) lagert im Depot.
Rqs. E K 6. 1 Ballot Putzwolle (98 Pfd.) lagert im Depot.
R L 1. 1 Pack Papier (100 Pfd.) lagert im Depot.
R H 1404. 1 Ballot Manufacturwaaren (65 Pfd.) lagert im Depot.
R S 4554. 1 Harrass Hohlglas (110 Pfd.) lagert im Depot.
R 6. 8 Pack Papier (400 Pfd.) lagern im Depot.
R L 20/22. 3 Pack Papier (268 Pfd.) lagern im Depot.
R E. 1 Ballot Farbstoff (51 Pfd.) lagert im Depot.
R J 8530. 1 Kiste leere Kisten (115 Pfd.) lagert im Depot.
R 1. 1 Platte Guss (7 Pfd.) lagert im Depot.
R. 7 Häringsfässer (157 Pfd.) lagern in Dülken.
R 6488. 1 leere Kiste (30 Pfd) lagert in Remscheid.
R. 2 gusseiserne Kessel lagern in Opladen.
R S 663. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Mülheim a. Rhein.
R 1. 1 Sack Kappus (55 Pfd.) lagert in Altena.
R HB 3963. 1 leeres Fass lagert in Dortmund.
R 15. 1 Korb Brod (192 Pfd.) lagert in Dortmund.
R F 1087. 1 Kiste (240 Pfd.) lagert in Dortmund.
R S 59. 1 Sack Koffer mit Muster lagert in Dortmund.
R S 930. 1 leere Kiste (25 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
R K 164. 1 Winde (49 Pfd.) lagert in Siegen.
R H 1145. 1 Ballen Caffee lagert in Lennep.
R F H 2626. 1 Kiste Wein (120 Pfd.) lagert in Soest.
R 3. 1 leere Tonne (4 Pfd.) lagert in Altenhundem.
R C 3864. 1 Pack Säcke (9 Pfd.) lagert in Altenhundem.
R S 1003. 1 leeres Fass (50 Pfd.) lagert in Altenhundem.
R 165. 1 Korb lagert in Rheydt.
R & S 3339. 1 leere Kiste (10 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rhein (Eilgut-E.).
R. 3 Pack Zinkrohr (60 Pfd.) lagern in Neuss.
R T 4789. 1 Kiste (250 Pfd.) lagert in Neuss.
R H 3219. 1 Kiste lagert in Arnsberg.
R R 616. $^1/_4$ Ohm Wein / R R 617. $^1/_2$ Ohm Wein } (265 Pfd.) lagert in Arnsberg.

R 749. 1 Collo (102 Pfd.) lagert in Hamm.
R S. 5 Ballot Papier lagern in Hamm.
St. 2 Pflugschaare (10 Pfd.) lagern im Depot.
S H. 1 Kiste Nägel (50 Pfd.) lagert im Depot.
S H. 25 gusseiserne Rohre lagern im Depot.
S 8624. 1 Fass Soda (150 Pfd.) lagert im Depot.
S W 809/10. 2 Korbkinderwagen lagern im Depot.
S 167. 1 Ballot Abfall (128 Pfd.) lagert im Depot.
S R 2951. 2 Stück Pflugschaare (9 Pfd.) lagern im Depot.
S. 25 Tafeln Blech (131 Pfd.) lagern im Depot.
S 17. 1 Kiste Kleidungsstücke (104 Pfd.) lagert im Depot
S 265/267. 3 Ballot Packleinen (180 Pfd.) lagern im Depot.
S 24/5, 30. 3 Körbe lagern in Hagen.
S 6991, 6962, 6999. 3 Fässer Petroleum lagern in Hagen.
S 82. 1 Fass (232 Pfd,) lagert in Remscheid.
S. 1 eisernes Rohr (90 Pfd.) lagert in Essen.
S & S 1072/3. 2 Ballen lagern in Essen.
S 106. 2 Packet Papier lagern in Essen.
S P 309. 1 Ballot lagert in Essen.
S T S 3478. 1 Ballen Hopfen (260 Pfd.) lagert in Barmen.
S 1246. 1 Kiste (380 Pfd.) lagert in Barmen.
S K 3137. 1 Kiste lagert in Barmen.
S 10. 1 leere Kiste (37 Pfd.) lagert in Iserlohn.
S P 346. 1 Fass (226 Pfd.) lagert in Iserlohn.
S 1673. 1 Ballen (142 Pfd.) lagert in Iserlohn.
S. 1 Stück Eisen (5 Pfd.) lagert in Homberg.
S 109. 1 Kiste Feuerzeug lagert in Homberg.
S 663. 1 Sack Colonial-Waaren (28 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rh.
S 637. 1 Sack Bohnen (212 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rh.
S 1887. 1 Kiste lagert in Mülheim a/Rh.
S H C 1. 1 Pack Draht (50 Pfd.) lagert in Mülheim a/Rh.
S S. 1 Platte Zink lagert in Altena.
S 3. 1 Pack Tafeln (25 Pfd.) lagert in Viersen.
S 4896. 1 Kiste (51 Pfd.) lagert in Grevenbrück.
S 200. 1 Ballot Lumpen lagert in Aachen M.
S 1652. 1 Rolle Packleinen lagert in Aachen M.
S S 2. 1 Kette No. 44 lagert in Aachen M.
S C 336. 1 Kiste Glaswaaren lagert in Aachen M.
S E 2244. 1 Kiste lagert in Aachen M.
S S 448. 1 Ballen lagert in Aachen M.
S 1778. 1 leere Kiste lagert in Aachen M.
S G 19685/6. 2 Kisten lagern in Aachen M.
S 772. 1 Rolle Leder (80 Pfd.) lagert in Dortmund.
S 7429. 1 Kiste, 3 Flaschen Hydrok (160 Pfd.) lagert in Dortmund.
S S 2418. 1 Kiste Kupfer (102 Pfd.) lagert in Dortmund.
S 7. 1 leeres Fass (70 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
S 5/7. 3 Pack lagern in Düsseldorf.
S 1161/2. 2 Körbe lagern in Düsseldorf.
S B 77. 2 Ballot Teppiche (187 Pfd.) lagern in Siegen.
S 2522/3. 2 Kübel Butter (65 Pfd.) lagern in Neh.-Hüsten.
S S 7255. $^1/_2$ Tonne Seife (134 Pfd.) lagert in Soest.
S. 1 eiserner Aschenkasten (5 Pfd.) lagert in Hoerde.
S K 6174. 1 Fass Oel (164 Pfd.) lagert in Schwelm.
S 257. 1 Kiste (48 Pfd.) lagert in Schwelm.
S 5. 1 leeres Fass (32 Pfd.) lagert in Schwelm.
S 2955. 1 Ballen (55 Pfd.) lagert in Altenhundem.
S S 5066/7. 2 Kisten (35 Pfd.) lagern in Altenhundem.
S M 6015. 1 Kiste lagert in Rheydt.
S & S 51. 1 Ballot lagert in Mülheim a/Rhein (Eilg.-E.).
S C 6756. 1 Ballot lagert in Neuss.
S 93. 1 Pflugeisen lagert in Arnsberg.
S R 5854. 1 Kiste Cigarren (215 Pfd.) lagert in Arnsberg.
S S 6780/2. 3 Fässer Spiritus (606 Pfd.) lagern in Ruhrort.
S 65. 1 Pack Papier (45 Pfd.) lagert in Crefeld.
S B 690. 1 leere Kiste (35 Pfd.) lagert in Düsseldorf (Eilgut-E.).
S B 9137. 1 Ballot Garn (70 Pfd.) lagert in Hamm.
T 62. 1 Fass Soda (584 Pfd.) lagert im Depot.
T. 1 Collo Maschinentheile (58 Pfd.) lagert im Depot
T 658. 1 Kiste Bibeln (200 Pfd.) lagert im Depot.
T / P S 1 Sack Curcumo (70 Pfd.) lagert im Depot.
T G 211. 1 Korb (134 Pfd.) lagert in Remscheid.
T P 1860. 1 leeres Fass lagert in Aachen M.
T. 9 Kinderwagen (42 Pfd.) lagern in Letmathe.
T 523. 1 leeres Fass (25 Pfd.) lagert in Altenhundem.
T 4. 1 Kübel Butter lagert in Arnsberg.
T. 1 Schleifstein (106$^1/_2$ Pfd.) lagert in Annen.
T & C 4. 1 Fass Petroleum (326 Pfd.) lagert in Crefeld.
T H 2019. 1 Fass lagert in Hamm.
U 1/2. 2 Pack Schreibpapier lagern im Depot.
U 4. 1 Ballen (24 Pfd.) lagert in Dortmund.
U. 20 Pack Pappdeckel lagern in Aachen M.
V. 1 Pack Papier (15 Pfd.) lagert im Depot.
V / K 4711. 1 Fass (126 Pfd.) lagert in Arnsberg.
V I. 1 Ladetheke lagert in Rheydt.

V & C 467. 1 Korb Glaswaaren (58 Pfd.) lagert in Soest.
V D L Nordh. 1 Kiste Flaschen lagert in Soest.
V 1167. 1 Pack Gummiband (7 Pfd.) lagert in Dortmund.
V B 1446. 1 leeres Fass lagert in Dortmund.
V B 969. 1 Kiste blecherne Maasse (58 Pfd.) lagert in Dortmund.
V S 1016. 1 Fass Wein lagert in Mülheim a/Rhein.
W A H 124. 1 Fass Mennig (262 Pfd.) lagert im Depot.
W. 1 Feuertopf (14 Pfd.) lagert im Depot.
W A 2112. 1 Kiste Wollwaaren (230 Pfd.) lagert im Depot.
W. 1 Roster (4 Pfd.) lagert im Depot.
W R 3657. 1 Kiste Wichse (15 Pfd.) lagert im Depot.
W D. 1 Partie Bandeisen (2430 Pfd.) lagert im Depot.
W J 1. 1 Kiste Gusswaaren (37 Pfd.) lagert im Depot.
WM S 209. 1 Kiste Modelle (102 Pfd.) lagert im Depot.
W P. 1 Pack Drahtwaaren (7 Pfd.) lagert im Depot.
W B 17. 1 Sack Schusterwaaren (30 Pfd.) lagert im Depot.
W K 80. 1 Pferdedecke (3 Pfd.) lagert im Depot.
W S 5470. 1 Sack Schwamm (13 Pfd.) lagert im Depot.
W 3389. 1 Sack Saamen (20 Pfd.) lagert im Depot.
W 10. 1 Korb Blechwaaren (30 Pfd.) lagert im Depot.
W N 23. 1 Kistchen Eisenwaaren (40 Pfd.) lagert im Depot.
W 499. 1 Kistchen Zucker (33 Pfd.) lagert im Depot.
W S 480. 1 Ballot Wollwaaren (20 Pfd.) lagert in Düsseldorf (Eilg.-E.).
W S 1288 1 Ballot Wollwaaren (30 Pfd.) lagert in Ruhrort.
W G 736. 1 Kistchen Hohlglas lagert in Arnsberg.
W 18. 1 Korb Brot lagert in Arnsberg.
W B 858. 1 Kiste Schiesswaffen (46 Pfd.) lagert in Neuss.
W S 27. 1 Bürde Stahl (45 Pfd.) lagert in Aachen T.
W 17. 1 Ballot Reis (211 Pfd.) lagert in Schwelm.
W. 2 leere Seifentonnen (50 Pfd.) lagern in Hoerde.
W B 13/16. 4 Colli Bettstelle lagern in Hoerde.
W A 4083. 1 Kiste Wollwaaren (37 Pfd.) lagert in Soest.
W B 6878. 1 Kiste Korken (18 Pfd.) lagert in Soest.
W V 542 1 leeres Fass lagert in Lennep.
W 334. 1 Ballot Manufacturwaare (48 Pfd.) lagert in Neheim-Hüsten.
W S. 1 Gussstück (9 Pfd.) lagert in Neheim-Hüsten.
W 1801/6 6 Kübel Butter (153 Pfd.) lagern in Siegen.
W 79. 4 Ballot Teppiche (576 Pfd.) lagern in Siegen.
W. 2 Pack Schüppen (93 Pfd.) lagern in Siegen.
W C 3087. 1 Fass Eisenwaaren (191 Pfd.) lagert in Siegen.
W K 8953. 1 Fass Wein (345 Pfd.) lagert in Siegen.
W S 1082. 1 Kiste lagert in Düsseldorf.
W R 2024. 1 Kübel Butter lagert in Barmen-Rittershausen.
W 5. 1 Korb Brot (197 Pfd.) lagert in Dortmund.
W E 325. 1 Korb Schwamm (78 Pfd.) lagert in Dortmund.
W T. 1 Pack Körbe lagert in Aachen M.
WK 5189. 1 Fass Häringe lagert in Aachen M
W 100. 1 Ballen lagert in Aachen M.
W J 66 68. 3 Ballen Wolle lagern in Aachen M.
W T S. 1 Gebund eiserne Röhren lagert in Aachen M.
WB R 1310. 1 Kistchen Eisenwaaren lagert in Mühleim a. Rhein.
W 3124. 1 Kiste lagert in Mülheim a. Rhein.
W S 2190. 1 Korb Eisenwaaren lagert in Mülheim a. Rhein.
W B 75. 1 Pack Schaufeln (80 Pfd.) lagert in Homberg.
W S S C 10. 1 Ballot Reis (212 Pfd.) lagert in Langenberg.
W. 4 Tafeln Blech (229$^1/_2$ Pfd.) lagern in Iserlohn.
W 12246. 1 Ballot Reis (163 Pfd.) lagert in Iserlohn.
WK. 1 Rolle Packleinen (25 Pfd.) lagert in Iserlohn.
W S C 11487. 1 Korb Wein lagert in B. Gladbach.
W 1094. 1 Korb Wein lagert in B Gladbach.
WT 1059 1 Fass Soda lagert in B. Gladbach
W S 4. 1 Sack lagert in Essen.
W R 336, 337. 2 Körbe lagern in Essen.
W 677. 1 Korb Eisenwaaren (161 Pfd.) lagert in Remscheid.
W R 573. 1 Korb Eisenwaaren (70 Pfd.) lagert in Remscheid.
W B 42. 1 Pack Kohlenlöffel (24 Pfd.) lagert in Hagen.
W 38. 1 Pflugschaar (4 Pfd.) lagert in Hagen.
W S 2. 1 Korb Stuhlw. (90 Pfd.) lagert in Hamm.
W D 16. 1 Koffer Kleider (51 Pfd.) lagert in Hamm.
W B 217. 1 Korb lagert in Hamm.
W E 15. 1 Kiste lagert in Hamm.
X. 2 Eisenplatten (74 Pfd.) lagern im Depot.
X 1. 1 Sack Bettzeug (50 Pfd.) lagert im Depot.
Z. 2 Stäbe Eisen (108 Pfd.) lagern im Depot.
Z W 4446. 1 Kiste (168 Pfd.) lagert in Soest.
Z W 4291. 1 Kiste (49 Pfd.) lagert in Soest.
Z S 832. 1 Ballen lagert in Essen.
Z S 987. 1 Kiste (245 Pfd.) lagert in Hamm.
CH 3138. 1 Kiste Feuerzeug (82 Pfd.) lagert im Depot.
W 227. 1 Kiste Eisenwaaren (29 Pfd.) lagert im Depot.
JWV 2617. 1 Kiste Papier (136 Pfd.) lagert im Depot.
RD 27. 3 Ballot Baumwolle (979 Pfd.) lagern im Depot.
M 638. 1 Ballen Nessel (39 Pfd.) lagert im Depot.

4862. 1 Kiste Flaschenzüge (182 Pfd.) lagert im Depot.
1383. 1 Kiste Droguen (64 Pfd.) lagert im Depot.
4. 1 Pack Tafeln (25 Pfd.) lagert im Depot.
127. 1 Pack Eisenwaaren (20 Pfd.) lagert im Depot.
4215. 1 Ballot Tuch (40 Pfd.) lagert im Depot.
1799. 1 Sack isländisches Moos (5 Pfd.) lagert im Depot.
851. 1 Ballot Leinen (10 Pfd.) lagert im Depot.
913. 1 Ballot Leinen (176 Pfd.) lagert in Crefeld.
4062. 1 Kiste Hohlglas lagert in Arnsberg.
4128/30. 2 Kisten und 1 Fass lagern in Arnsberg.
„ 4123. 1 Kiste lagert in Arnsberg.
„ 4133. 1 Kiste lagert in Arnsberg.
1893. 1 Ballot Leinen (297 Pfd.) lagert in Arnsberg.
F S 3574. 1 Kiste (76 Pfd.) lagert in Neuss.
4455. 1 Sack Binsen (100 Pfd.) lagert in Langendreer.
12386. 1 Kiste (55 Pfd.) lagert in Letmathe.
1703. 1 leeres Ohmfass (59 Pfd.) lagert in Unna.
81, 425, 1395, 423, 14692. 5 Ballen lagern in Düsseldorf.
424, 299, 1294, 14690/1. 5 Kisten lagern in Düsseldorf.
27. 1 Ballen lagert in Aachen M.
9630. 1 Kiste Glaswaaren lagert in Aachen M.
8491. 1 Kiste (255 Pfd.) lagert in Viersen.
7/8. 2 Fässer (44 Pfd.) lagern in Altena.
„ 442. 1 Kiste (26 Pfd.) lagert in Altena.
1959 1. 1 Ballot (365 Pfd.) lagert in Altena.
3211. 1 Kiste lagert in Iserlohn.
341½. 1 Ballen (260 Pfd.) lagert in Iserlohn.
10540. 1 Kiste (132 Pfd.) lagert in Iserlohn.
711/3. 3 Kisten Mühlenfabrikate (89 Pfd.) lagern in Barmen.
315. 1 Kiste lagert in Barmen.
478. 1 Kiste (100 Pfd.) lagert in Barmen.
680. 1 Kiste (143 Pfd.) lagert in Barmen.
25. 1 Fass lagert in Essen.
6608. 1 Korb Liqueur (30 Pfd.) lagert in Remscheid.
2221. 1 Sack Candis (40 Pfd.) lagert in Hagen.
800. 1 Kiste Watten (27 Pfd.) lagert im Depot.
74. 1 Kiste Glas (177 Pfd.) lagert im Depot.
1438. 1 Kübel Pech (577 Pfd.) lagert im Depot.
4113. 1 Kiste Glaswaaren (30 Pfd.) lagert im Depot.
588. 1 Sack Farbwaaren (30 Pfd.) lagert im Depot.
1174. 1 Ballot Dividivi (100 Pfd.) lagert im Depot.
451. 1 Ballot (60 Pfd.) lagert in Crefeld.
6426/8. 3 Ballot Taue (542 Pfd.) lagern in Ruhrort.
51697. 1 Sack Pflaumen (50 Pfd.) lagert in Ruhrort.

3430. 1 Ballot Bettfedern (28 Pfd.) lagert in Neuss.
4211. 1 Ballot lagert in Rheydt.
4469. 1 Ballot (87 Pfd.) lagert in Rheydt.
3832. 1 Ballot Kaffee (102 Pfd.) lagert in Langendreer.
M 1 Sack Gries (202 Pfd.) lagert in Barmen-Rittershausen.
4827. 1 Kiste Kleider (18 Pfd.) lagert in Dortmund.
7064. 1 Serone Tabaksblätter lagert in Aachen M.
„ 4710. 1 Kiste lagert in Grevenbrück.
134. 1 Kiste Glaswaaren lagert in Aachen M.
6403. 1 Kiste lagert in Aachen M.
1769. 1 Beutel Kräuter (5 Pfd.) lagert in Ohligswald.
894. 1 Fass (85 Pfd.) lagert in Altena.
4319. 1 Kiste Porzellan (83 Pfd.) lagert in Barmen.
1988. 1 Ballot lagert in Barmen
23. 1 Fass Corinthen (234 Pfd.) lagert in Barmen.
11501/4. 4 Säcke Gerste lagern in Hagen.
Oschatz, Berka. 1 Pack Säcke (120 Pfd.) lagert im Depot.
Kruckenhof. 1 Pack Säcke (74 Pfd.) lagert im Depot.
A. Deilig. 1 Pack Säcke (30 Pfd.) lagert im Depot.
O. Mostert. 1 Pack Säcke (45 Pfd.) lagert im Depot.
J. G. Höltz. 1 Pack Säcke (7 Pfd.) lagert im Depot.
Oschatz, Berka, 3375. 1 Pack Säcke (60 Pfd.) lagert im Depot.
Andriessen, Duisburg. 1 Pack Säcke (55 Pfd.) lagert im Depot.
Brandrath 1. 1 Ballot lagert in Rheydt.
W. Dortmund 2. 1 Ballot Säcke (16 Pfd.) lagert in Altenhundem.
T. Kleine. 2 Stücke Schraubstock (48 Pfd.) lagern in Schwelm.
P. Henkels. 1 Sack Weizenmehl lagert in Lennep
J. Rüdder 522. 1 leeres Fass (53 Pfd.) lagert in Unna.
Braunschweig 5433. 1 Kiste lagert in Barmen-Rittershausen.
Adr. Paris. 1 Kiste lagert in Aachen M.
Rosenberg & Isaac 4343. 1 Sack Mehl (200 Pfd.) lagert in Altena.
No. 2852. 1 Ballot Kaffee (150 Pfd.) lagert im Depot.
No. 4. 27 eiserne Flanschen (378 Pfd.) lagern im Depot.
No. 4. 18 eiserne Röhren (720 Pfd.) lagern im Depot.
No. 2526. 1 Kiste Papier (135 Pfd.) lagert im Depot.
No. 4721. 1 Kiste Tinte (35 Pfd.) lagert in Neviges.
No. 7343. 1 Fass Essig (85 Pfd.) lagert in Altenhundem.
No. 1599. 1 Fass Theer (442 Pfd.) lagert in Altenhundem.
No. 2410. 1 Korb leere Krüge (42 Pfd.) lagert in Siegen.
No. 4531. 1 Harrass Glasscherben (500 Pfd.) lagert in Düsseldorf.
No. 4. 1 Sack Graupen lagert in Mülheim a. Rhein.
No. 6. 1 Bund Werggarn lagert in Mülheim a. Rhein.
No. 1773. 3 Pack Papier lagern in Remscheid.
1 Korb Eisenwaaren (200 Pfd.) lagert im Depot.
I Fass Farbwaaren (600 Pfd.) lagert im Depot.
1 Korb Schrauben (185 Pfd.) lagert im Depot.
1 Tonne Cement (395 Pfd.) lagert im Depot.
1 Parthie Draht (1950 Pfd.) lagert im Depot.
1 rundes Eisen (1200 Pfd.) lagert im Depot.
1 Partie Roststäbe (2000 Pfd.) lagert im Depot.
30 Tafeln Sturz lagern im Depot.
1 Kiste Hausgeräthe (93 Pfd.) lagert im Depot.
1 Koffer Kleider (50 Pfd.) lagert im Depot.
6 leinene Decken lagern im Depot.
1 Kiste Werkzeug (56 Pfd.) lagert im Depot.
1 Sack Gerste lagert in Hagen.
6 Bürden Stahl lagern in Hagen.
3 Stück eiserne Platten lagern in Hagen.
3 Stück Flacheisen (204 Pfd.) lagern in Essen.
8 Stück Winkeleisen (113 Pfd.) lagern in Essen.
1 Nothkette lagert in Essen.
1 Pack Eisenwaaren (2 Pfd.) lagert in Barmen.
1 Collo, 2 Ofenröhren, (37 Pfd.) lagert in Barmen.
2 Stück leere ¼ Ohmfässer lagern in Creuzthal.
16 Sack Knochenmehl lagern in B. Gladbach.
18 Pack gelbe Pappdeckeln lagern in B. Gladbach.
80 lange, 22 kurze Ofenröhren lagern in B. Gladbach.
1 Stab Eisen (15 Pfd.) lagert in B. Gladbach.
1 Topfdeckel und Ofenschieber lagern in Hattingen.
1 leinene Privatdecke lagert in Langenberg.
4 Feuertöpfe (120 Pfd.) lagern in Geilenkirchen.
1 Fass Talg lagert in Mülheim a. Rhein.

3 Pack, Strohmesser lagern in Mülheim a. Rhein.
10 einzelne Strohmesser lagern in Mülheim a. Rhein.
1 Bürde Stahl (152 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
1 Korb Eisenwaaren (97 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
1 Fass Thran (1040 Pfd.) lagert in Mülheim a. Rhein.
14 Sack Mehl lagern in Mülheim a. Rhein.
1 Sack Graupen lagert in Mülheim a. Rhein.
1/2 Ohm Oel (160 Pfd.) lagern in Altena.
1 Pack hölzerne Bettstellen (40 Pfd.) lagert in Ohligswald.
1 Bufferstange lagert in Aachen M.
1 Blechplatte (5 Pfd.) lagert in Aachen M.
1 Ballen Wollabfall (80 Pfd.) lagert in Aachen M.
1 leinene Privatdecke lagert in Aachen M.
1 Leine lagert in Aachen M.
1 Stück Sandstein lagert in Dortmund.
1 Sack Spünde lagert in Dortmund.
1 Korb Schrauben lagert in Düsseldorf.
1 Pack Säcke lagert in Düsseldorf.
3 Denkmalsteine lagern in Düsseldorf.
19 Gewichte (200 Pfd.) lagern in Siegen.
4 Fahnenstangen lagern in Siegen.
1/4Ohm, leer (24 Pfd.) lagert in Unna.
1 leeres Seifentone (20 Pfd.) lagert in Unna.
1 alte Kalkdecke (30 Pfd.) lagert in Hochdahl.
1 Stange Rundeisen (250 Pfd.) lagert in Lennep.
1 Stange □Eisen (300 Pfd.) lagert in Lennep.
3 leere Körbe lagern in Lennep.
1 Fass Sardellen (10 Pfd.) lagert in Lennep.
4 Stangen Eisen (50 Pfd.) lagern in Lennep.
1 Bund Wasserleitungsröhre (164 Pfd.) lagert in Letmathe.
2 Wachspressen lagern in Soest.
2 Bohlen lagern in Soest.
1 Kiste Cigarren (18 Pfd.) lagert in Hoerde.
1 Partie Gasröhren lagert in Hoerde.
1 Korb Eisenwaaren (157 Pfd.) lagert in Hoerde.
15 Paar Holzschuhe lagern in Hoerde.
1 Rohr, 2' lang (11 Pfd.) lagert in Witten.
1 Parthie Rosterstäbe (1600 Pfd.) lagert in Witten.
2 Schlusslaternen lagern in Witten.
1 Kopfstück zu einer Bettstelle (28 Pfd.) lagert in Witten.
1 Mantelofen mit Aschkasten lagert in Witten.
1 Sack Knochenmehl (100 Pfd.) lagert in Altenhundem.
1 Sack Grütze (50 Pfd.) lagert in Altenhundem.
1 leeres Fass (12 Pfd.) lagert in Altenhundem.
1 Sack Säcke (13 Pfd.) lagert in Altenhundem.
1 Kommode (60 Pfd.) lagert in Dortmund (Eilg.-E.)
16 Stück Gussstücken (2330 Pfd.) lagern in Langendreer.
5 Bürden } 1 Stange } Nageleisen (600 Pfd.) lagern in Langendreer.
1 Krümmerrohr (16 Pfd.) lagert in Langendreer.
1 Körbchen (9 Pfd.) lagert in Bochum.
1 Tisch (28 Pfd.) lagert in Bochum.
7 Strohsäcke (148 Pfd.) lagern in Bochum.
6 Matratzen (224 Pfd.) lagern in Bochum.
2 Pack Betten (75 Pfd.) lagern in Bochum.
4 Stühle (40 Pfd.) lagern in Bochum.
1 steinerner Wasserkrug (8 Pfd.) lagert in Bochum.
1 irdenes Rohr (93 Pfd.) lagert in Bochum.
3 Sack Kartoffeln (345 Pfd.) lagern in Bochum.
2 Waschtöpfe (9 Pfd.) lagern in Bochum.
1 Pack Messingblech lagert in Neuss.
2 Sack Hafer lagern in Neuss.
6 Sack Mehl lagern in Arnsberg.
2 Pack Säcke (150 Pfd.) lagern in Düsseldorf (Eilg.-E.)

Berlin-Anhaltische Eisenbahn.
Verzeichniss der überzähligen Güter pro November 1871.
Berlin (Güter-Versand-Expedition).

L G 6/7. 2 leere Kisten (30 Pfd.). Eingegangen 26. November 71.
FB 877. 1 Ballen Wolle (3 Ctr. 83 Pfd.). Eingegangen 22. Oct. 71.
HF 211. } 212. } 2 eis. Geldspinden } 2 Untersätze } (11 Ctr. 40 Pfd.) Eingegangen 29. October 71.
S 3067. 1 Fass (34 Pfd.).
R F N 840. 1 Kiste (1 Ctr. 33 Pfd.). Eingegangen 2. October 71.
[Marke] 5409. 1 Ballen (19 Pfd.).
H C 4245. 1 Kiste (50 Pfd.).
Ohne Marke. 1 Satzenstein (47 Pfd.). Eingegangen 26. October 71.
Ohne Marke. 1 Bund Hanf (8 Pfd.).
S T 22. 1 Ballen (21 Pfd.). Eingegangen 20. November 71.
S 1838/40. 3 Säcke (2 Ctr. 56 Pfd.).

Berlin (Güter-Empfangs-Expedition).

P S C 1858. 1 emball. Fass. Eingegangen October 71.
[Marke] 29338. 1 Kiste Droguen. Eingegangen October 71.
[Marke] 17588. 1 Kiste. Eingegangen October 71.
B 667. 1 Fass. Eingegangen October 71.

Berlin (Gepäck-Expedition).

J. W. Tillmann Detroit Mich. 1 brauner Lederkoffer (38 Pfd.) Hotel de Russie hier. Eingegangen 18. October 71.
Mainz-Frankfurt a/M. 1 schwarzer Koffer (46 Pfd.) M. N. E. Eingegangen am 30. October 71.
Dresden-Berlin 215. } 1 schwarzer Koffer } 1 Papphutschachtel } (25 Pfd.) L. D. E. Eingegangen 20. Oct. 71.

Luckenwalde (Güter-Verwaltung).

J H C 1133. 1 Fass (4 Ctr. 96 Pfd.) von Berlin. Eingegang. Nov. 71.
C W 363 oder 2/443. 1 Fass Petroleum oder Oel von Berlin. Eingegangen November 71.

Leipzig (Güter-Verwaltung).

Carl Aue Stuttgart. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 27 Pfd.) von Berlin. Eingegangen 7. November 71.
May & Widmayer München. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 28 Pfd.) aus Wagen Th. E. 1262. Eingegangen am 7. November 71.
Wegen der früheren überzähligen Güter cfr. die Verzeichnisse der vorigen Monate.

Grossherzogliche Friedrich-Franz Eisenbahnen.
Verzeichniss der lagernden Güter pro November 1871.

Roth. 1 Stange Eisen (27 Pfd.) lagert in Schwerin.
1 Tasche alte Wäsche (19 Pfd.) lagert in Güstrow.
1 Brechstange (6 Pfd.) lagert in Rostock.
8 Privat-Rungen lagen in Blankenberg.
1 eiserne Wagenbuchse (3 Pfd.) lagert in Teterow.
B 1. 1 Sack Caffee (105 Pfd.) lagert in Bützow.
1 eis. Stange (29 Pfd.) lagert in Neubrandenburg.
C· 1 gusseis. Pfanne (5 Pfd.) lagert in Güstrow.
1 Roststab (1 Pfd.) lagert in Stavenhagen.

Verzeichniss
der auf den Stationen der **Halle-Casseler Eisenbahn** lagernden Güter.

J. F. Stichling. 1 Sack Gerste (150 Pfd.) lagert in Halle seit 26. November 71.

A.p.KaiserFerdinands- und Mähr.-Schles.Nordbahn.
Monat November 1871.

C W 2122. } 1 leeres Fass } 1 leerer Schaffel } (53 u. 35 Pfd.) von Krakau lagern in Wien seit 8. September.
14/15. 2 Stück eis. Träger (880 Pfd.) lagern in Schönbrunn.
F C 393. 1 Stück Schuberthür lagert in Leipnik seit 8. November.
7 Stück Farbholz (250 Pfd.) lagern in Troppau seit 14. November.
C M 707. 1 Fass (Inhalt unbek., 385Pfd.) lagert in Ostrau seit 14.Nov.
P 1. 1 Fass Wein (335 Pfd.) lagert in Oswieczim seit 22. November.
28 Stück Bretter lagern in Prerau seit 24. Oct. Zur Obstverladung.
1 Buschen Bandeisen (28 Pfd.) lagert in Bisenz seit 24. November.
2 Säcke Kleien (222 Pfd.) lagern in Bisenz seit 18. November.
24 Stück weich. Bretter 3" lang, 6" breit u. 1/2" stark, auf der Strecke gefunden, lagern in Hohenau.
Seist Neumann. 1 Packt 2 Oelkuchen (7 1/2 Pfd.) lagert in Wien seit 2. November.
1 Fass Theer (425 Pfd.) lagert in Bisenz seit 18. November.
1 Sack Obst (164 Pfd.) lagert in Wien seit 4. November.

Verzeichniss
der auf Stationen der **Leipzig-Dresdner** und **Cottbus-Grossenhainer Eisenbahn** überzählig lagernden Güter.

3 Packt Säcke (113 Pfd.) lagern in Leipzig seit November 1870.
1 Packt Säcke (68 Pfd.) lagert in Leipzig seit November 1870.
C G F 35. 1 Ballot Emballage (36 Pfd.) lagert in Leipzig seit November 1870.
1 Bund Maurerrohr lagert in Leipzig seit 11. Februar 1871.
1 Sack, 1 Packt, anscheinend Kleider } 1 Seitengewehr } (26 Pfd.) lagern in Leipzig seit 25. April 1871.
1 Kiste [ohne Signum] lagert in Leipzig seit 12. September 1871.
B 7030. 1 Sack Samen (99 Pfd.) von Erfurt lagert in Dresden seit 31. October 1870.
L G K 1. 1 Packt Schiefertafeln von Leipzig lagert in Dresden seit 20. November 1870.
M K 221. 1 Kiste (17 Pfd.) von Leipzig lagert in Dresden seit 7. December 1870.
C K 1077. 1 Ring Draht (25 Pfd.) von Leipzig lagert in Dresden seit 3. Januar 1871.
M S 2243. 1 Kiste (52 Pfd.) von Bielefeld lagert in Dresden seit 26. Januar 1871.
[Marke] 11 019. 1 Fass (121 Pfd.) von Leipzig lagert in Dresden seit 5. April 1871.
AB & F 69. 1 leeres Fass (10 Pfd.) lagert in Dresden seit April 71.
„Handelsmühle Zöschen" No. 660. 1 Sack Graupen (202 Pfd.) von Leipzig lagert in Dresden seit 15. Juni 1871.
HL 4. 1 Kiste (38 Pfd.) von Rittershausen lagert in Dresden seit 20. Juni 1871.
H S 3400. 1 leeres Fass (52 Pfd.) lagert in Dresden seit Juni 1871.
O X V 49. 1 Stange Stahl (22 Pfd.) lagert in Dresden seit 13. Juli 71.
C F Weber. 1 Rolle Dachpappe (87 Pfd.) von Leipzig lagert in Dresden seit 14. Juli 1871.

1 Signallaterne ohne Gestell (11 Pfd.) von Leipzig lagert in Dresden seit Juli 1871.
C D Brülle oder 2. 1 Packt leere Säcke lagert in Dresden seit 13. August 1871.
H. 2 Colli Eisentheile (28 Pfd.) lagern in Dresden seit August 1871.
Wolff Söhne. 1 Packt Säcke (75 Pfd.) lagert in Dresden seit 2. September 1871.
4932. 1 Kiste (36 Pfd.) lagert in Dresden seit 19. September 1871.
2 Ketten (60 Pfd.) lagern in Dresden seit 28. September 1871.
K G Limbach. 1 Packt } (25 Pfd.) lagern in Dresden seit 7. Oct. 71.
K G Limbach. 2 Körbe }
82368. 1 Kiste (35 Pfd.) von Leipzig lagert in Dresden seit 12. October 1871.
A R 2. 1 Kiste (172 Pfd.) von Leipzig lag. in Dresden seit 28. Oct. 71.
1 Packt Maasse (50 Pfd.) von Berlin lagert in Dresden seit 30. Oct. 71.
1 Collo Ofentheil 1970 (10 Pfd.) von Langenberg lagert in Dresden seit 2. November 1871.
S S. 1 Collo (12 Pfd.) lagert in Dresden seit 3. November 1871.
E. Mau, Holzminden. 1 Koffer (67 Pfd.) lagert in Dresden seit 6. November 1871.
H. 1 Packt Eisenblech (102 Pfd.) lagert in Dresden seit 6. Nov. 71.
J L 3027. 1 Kiste (123 Pfd.) von Jüterbogk lagert in Dresden seit 7. November 1871.
C S 2277. 1 Collo eis. Messer lagert in Dresden seit 7. November 71.
G D 70. 1 Bürde Leder (141 Pfd.) lagert in Dresden seit 7. Nov. 71.
1 Stange Stahl (16 Pfd.) lagert in Dresden seit 12. November 1871.
1 eisernes Rohr (93 Pfd. von Riesa lagert in Dresden seit 12. Nov. 71.
G E 2217. 1 Sack Leim (182 Pfd.) von Mühlhausen lagert in Dresden seit 18. November 1871.
P K 4480. 1 Kiste (57 Pfd.) lagert in Dresden seit 20. November 1871.
A 19. 1 Ballen (92 Pfd.) von Leipzig lagert in Dresden seit 22. Nov. 71.
F. W. 2456. 1 Sack (87 Pfd.) von Elberfeld lagert in Dresden seit 22. November 1871.
J. Ostertag. 11 Packt Säcke (565 Pfd.) lagert in Dresden seit 26. November 1871.
5558. 1 Kiste (98 Pfd) von Rittershausen lagert in Dresden seit 30 November 1871.
J G 1225. 1 Collo Sägeblätter (230 Pfd.) lagert in Dresden seit 30. November 1871.
H G 2727. 1 Kiste (121 Pfd.) von Bremen lagert in Dresden seit 30. November 1871.
B C 13954. 1 Kiste (61 Pfd.) lagert in Dresden seit 30. November 71.
HK 1196. 1 Kiste (223 Pfd.) lagert in Dresden seit 30. November 71.
M 591. 1 Ballot (35 Pfd.) lagert in Dresden seit 30. November 1871.
R 51994. 1 Ballot Salaröl von Weissenfels lagert in Dahlen seit 26. November 1871.
B K 1572. 3 Stück Pflugschaare (20 Pfd.) lagern in Döbeln seit 26. Februar 1871.
K D 1753. 1 leere Kiste (5 Pfd.) lagert in Döbeln seit 6. August 71.
M. 29 Stück Blechrohre (176 Pfd.) lagern in Döbeln seit 17. Nov. 71.

Main-Neckar-Bahn.

Verzeichniss der überzähligen Güter am 1. December 1871.

In Frankfurt.

a) Güter.

W 2. 1 Fass Wein (82 Pfd.).
R L 31. 1 Kiste Liebesgaben (98 Pfd.).
A V. 2 Fässer Russ (90 Pfd.).
P L 6895. 1 leeres Fass (40 Pfd.) von Lörrach.
Adr. 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) von Bruchsal.
F R 88. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 67 Pfd.) von Kehl.
C 984. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) von Stuttgart.
W S 7115. 1 Kiste Hartgummi.
MO 1. 1 Kiste Glas.
R F 2835. 1 leere Kiste.
L P 7413. 1 Sack Graupen.
F 86479. 1 Sack Graupen.

b) Gepäck.

Kehl-Frankfurt No. 81. 1 bunte Reisetasche (35 Pfd.).
Berlin-Frankfurt No. 737. 1 schwarzer Lederkoffer [grau überzogen] (30 Pfd.).
Strassburg-Frkft. No. 40. 1 schwarzledernes Felleisen (20 Pfd.).
H B Stettin. 1 schw. Lederkoffer [grau überzogen] (15 Pfd.).
Amsterdam-Frankfurt 153. 1 Handkoffer mit schw. Wachstuch-Ueberzug (25 Pfd.).
Leipzig-Frkfrt. 659. Adr. Ménot Officier au 9. Dragons. 1 grauer leinener Koffer (30 Pfd.).
Berlin-Frkfrt. 403. Adr. Maillard Lieut. 26. Lin.-Rgt. 1 gelber Holzkoffer mit schw. Deckel (50 Pfd.).
Berlin-Frkfrt. 415. Adr. 12. Lin.-Rgt. 4. Comp. 1. Bat. 1 gelber Holzkoffer mit schw. Deckel (45 Pfd.).
C F S. Adr. Miss Fernley, Stockport. 1 gelbledcrner Handkoffer (20 Pfd.).
1 schw. Handkofferchen (18 Pfd.).
Bremen-Frankft. No. 437. 1 Holzkoffer [mit Leder überzogen] (55 Pfd., Auswanderergut).

In Darmstadt.

J J D 56. 1 leeres Fässchen.

In Heidelberg.

L K 6757. 1 Kiste Tapeten }
J P H 77. 1 leere Kiste } ohne Bezettelung in Heidelberg.
J G 209. 1 leeres Fass }

Verzeichniss
der auf den Stationen der **Main-Weser-Bahn** bis Ende November 1871 überzählig lagernden Güter und Gepäckstücke.

H. 1 Ofenrohr (9 Pfd.) lagert in Cassel.
H S. 1 Kistchen (Inhalt unbekannt, 22 Pfd.) lagert in Cassel.
1 Bund Eisenstangen (65 Pfd.) lagert in Marburg.
18/3. 1 Bund Eisen (1 Ctr. 24 Pfd.) lagert in Marburg.
H 2147. 1 Ballen Reis (1 Ctr. 66 Pfd.) lagert in Giessen.
Rossla. 1 Brod Zucker (21 Pfd.) lagert in Giessen.
1 Stab Rundeisen (88 Pfd.) lagert in Bockenheim.
M C 170. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 2 Ctr. 73 Pfd.) lagert in Frankfurt.
THR 630. 1 leeres Fass (12 Pfd.) lagert in Frankfurt.
G D 5036. 1 Korb, Inhalt unbekannt, 1 Ctr. 11 Pfd.) lag. in Frankfurt.
J H 7389. 1 leere Kiste (55 Pfd.) lagert in Frankfurt.
Wegen der überzähligen Gegenstände aus früheren Monaten siehe die Verzeichnisse derselben.

Oberschlesische Eisenbahn. November 1871.

K |w| 423. 1 Fass Tabak (38 Pfd.).
F K. 3 Stück Pflugschaaren (23 Pfd.).
J Kratochwill. 1 Sack Mehl oder Kleie (52 Pfd.).
J 39. 1 Pack leere Säcke (53 Pfd.).
B 26. 1 Kiste Wirthschaftssachen (53 Pfd.).
B R. 1 Fass grüne Seife (56 Pfd.).
7758. 1 leeres Fass (27 Pfd.).
1 eiserne Bohrstange (35 Pfd.).
R. 1 Pack Blechthüren (43 Pfd.).
Ohne Marke. 1 Helmschachtel mit Helm (4 Pfd.).
A D 2. 1 leere Kiste (23 Pfd.).
1 Bündel Effecten in Wachsleinewand.
A 1 1 Stange Eisen (24 Pfd.).
G E C 1792. 1 Korb Schwestnägel (2 Ctr. 6 Pfd.).
30 eiserne Schaufeln (89 Pfd.).
N. 2 Colli Maschinentheile (8 Pfd.).
1 Colli roth, weiss, Fussstock, Visirstange (3 Pfd.).
1 Sack Säcke (65 Pfd.).
No. 18. 3 Colli rohes Garn (60 Pfd.).

Königlich Preussische Ostbahn.

Lagernde Güter pro November 1871.

F G 74. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 70 Pfd.).
F G 4339. 1 leeres Fass.
2 Bohlen Ulmenholz.
M 8. 1 Kiste Chronometer.
M 5/6. 2 Colli Effecten (22 Pfd.).
F G 1906. 1 Fass (64 Pfd.).
M B 97. 1 Fass (Inhalt unbekannt, 695 Pfd.).
1 Vorsatzbrett No. 2374.

Verzeichniss
der auf den Sationen der **Werrabahn** aus Monat November 1871 überzähligen Güter.

C M E 62. 1 grössere eiserne Kette (aus Wagen Nr. 1872 B M) lagert in Coburg seit November 1871.
C J 9042. 1 Kiste (155 Pfd.) }
E W 10. 1 Kiste (97 Pfd.) } lagern in Grimmenthal seit 29. November 1871.
11. 1 Fass (146 Pfd.) }
M 1. 1 Fass (57 Pfd.) lagert in Grimmenthal seit 30. November 1871.
R (weiss). 1 eiserner Caffeebrenner (9 Pfd.) lagert in Wernshausen seit 3. November 1871.
S 2562. 1 Packet Pappen (24 Pfd.) lagert in Coburg seit 3. Novbr. 1871.
Wegen der früheren überzähligen Güter cfr. die Verzeichnisse der vorigen Monate.

Verzeichniss
der auf Stationen der **Westfälischen Eisenbahn** ultimo November überzähligen Güter.

AF 439. 1 leeres Fass (39 Pfd.) lagert in Soest seit 12. Mai 1871.
A S 1143. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 230 Pfd.) lagert in Emden seit 19. November 1871.
A S 1212. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 32 Pfd.) lagert in Warburg seit 25. September 1871.
Rhein (oder Rheda) 779. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 57 Pfd.) lagert in B E Münster seit 20. August 1871.
C M 776. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 173 Pfd.) lagert in Paderborn seit 19. October 1871.
D M 124. 1 Korb Candis (28 Pfd.) lagert in Leer seit 9. Juni 1871.
F R 44. 1 Verschlag Eisenwaaren lagert in Bonenburg s. 27. Nov. 71.

F 41. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Münster seit 14. Aug. 71.
G S. 28 Colli Eisentheile lagern in Münster seit 25. November 71.
G F 3629. 1 Korb (Inhalt unbekannt, 47 Pfd.) lagert in Leer seit 19. November 1871.
G M 776. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 173 Pfd.) lagert in Paderborn seit 19. October.
G 6588. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Bonenburg s. 27. Nov. 71.
G L 3203. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 50 Pfd.) lagert in Leer seit 19. November 1871.
H 463. 1 Kiste leere Säcke (16 Pfd.) lagert in Soest seit 5. Juni 71.
H 3221. 1 Korb Farbewaaren (45 Pfd.) lagert in Münster s. 25 Jan. 71.
H F. 1 Pack Schiefertafeln (28 Pfd.) lagert in Münster seit 9. Mai 71.
H F 724. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 37 Pfd.) lagert in Münster seit 14. August 1871.
HF 2379. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 44 Pfd.) lagert in Soest seit 20. October 1871.
H S 1884. 1 Kiste anscheinend Cigarren (95 Pfd.) lagert in Paderborn seit 27. November 1871.
H F 55. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 40 Pfd.) lagert in Warburg seit 9. November 1871.
J J 2. 1 Koffer (Inhalt unbekannt, 200 Pfd.) lagert in Warburg seit 19. October 1871.
J P H 1008. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 59 Pfd.) lagert in Münster seit 14. August 1871.
J G 680. 1 Bürde Leder lagert in Höxter seit 6. November 1871.
K 352. 1 Korb Eisenwaaren (115 Pfd.) lagert in Münster s. 8. April 71.
K 1. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, (25 Pfd.) lagert in Altenbeken seit 30. October 1871.
M 7. 1/4 leere Ohm (17 Pfd.) lagert in Bonenburg seit 26. Juli 1871.
M 6. 1 Kinderwagen (20 Pfd.) lagert in Münster seit 7. Juli 1871.
M H S 3458 1 Fass Oel (362 Pfd.) lagert in Münster seit 25. Jan. 71.
M L 8. 1 Bund Matten (49 Pfd.) lagert in Leer seit 19. Novemb. 71.
Θ 10 199. 1 Korb (7 Pfd.) lagert in Warburg seit 17. October 1871.
O C 1279. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Höxter seit 6. Nov. 71.
P. 2 Kessel (160 Pfd.) lagern in Münster seit 23. Februar 1871.
P S4774. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 33 Pfd.) lagert in Leer seit 11. October 1871.
R G & C 1/2. 2 Ballen Säcke lagern in Warburg seit 7. Juni 1871.
R G S 3206. 1 Kiste (Inhalt unbek., 45 Pfd.) lagert in Leer seit 22. Oct. 71.
S 3206. 4 eiserne Töpfe (47 Pfd.) lagern in Warburg seit 26. Febr. 71.
S O 987, 748. 1 Tonne Eier (110 Pfd.) lagert in Münster s. 28. Nov. 71.
T T 492. 1 Korb Candis (31 Pfd.) lagert in Lingen seit 11. Nov. 71.
V. 1 Kiste (Inhalt unbekannt) lagert in Bonenburg seit 27. Nov. 71.
W 7943. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 67 Pfd.) lagert in Leer seit 5. October 1871.
W 23. 1 leere Eiertonne lagert in Greven seit 4. November 1871.
B 1094. 1 Ballen (Inhalt unbekannt, 86 Pfd.) lagert in Leer seit 16. October 1871.
EW 14023. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 165 Pfd.) lagert in Münster seit 27. November 1871.
H Bolzen. 2 Pack leere Säcke (146 Pfd.) lagern in Leer seit 30. Jan. 71.
P. A. James Leeuwarden. 1 Kiste (Inhalt unbekannt, 52 Pfd.) lagert in Hamm seit 27. November 1871.

Verzeichniss
der am 1. November d. J. auf den **Württembergischen Stationen** überzählig lagernden Güter- und Gepäckstücke.

A B. 2 Bund leere Körbe (38 u. 105 Pfd.) lagern in Bruchsal seit 27. November.
B M 1. 1 Sack Abwerg lagert in Ravensburg seit November.
B M 4. 1 Sack Abwerg lagert in Ravensburg seit November.
B S 17. 1 Packet Nieten (4 Pfd.) lagert in Scheer seit 10. November.
C K. 1 Sack (32 Pfd.) lagert in Stuttgart seit November.
C U / G N. 21. 1 Bund Eisenblech, 3 Tafeln (54 Pfd.) lagert in Schwenningen seit 30. November.
C S 520/21. 2 Kisten (261 Pfd.) lagern in Stuttgart seit November.
D H 19. 1 Sack Abwerg (31 Pfd.) lagert in Ravensburg seit 18. Nov.
E 1652. 1 Ballen Lorbeerblätter (272 Pfd.) lagert in Stuttgart seit November.
E E B 6287. 1 Ballot Gummischläuche (24 Pfd.) lagert in Waldsee seit 14. November.
E W 1527. 1 Ballot (276 Pfd.) lagert in Friedrichshafen seit 21. Nov.
F J F 41. 1 Sack Abwerg (14 Pfd.) lagert in Ravensburg seit 23. Nov.
F R 30. 1 leere Kiste (15 Pfd.) lagert in Rottweil seit 24. November.
F R 1833. 1 Fass (359 Pfd.) lagert in Immendingen seit 23. Novemb.
G F 199. 1 Fass (485 Pfd.) lagert in Immendingen seit 23. November.
G L S 270. 1 Pack leere Säcke (18 Pfd.) lagert in Ulm seit 9. Nov.
G M 51. 1 Kiste (65 Pfd.) lagert in Stuttgart seit 20. November.
H 7902. 1 Ballot Gurten (54 Pfd.) lagert in Ulm seit 23. November.
H 2268. 1 Kiste (197 Pfd.) lagert in Möhringen seit 20. November.
H 3. / H 1. 2 Säcke Abwerg (9 u. 56 Pfd.) lagern in Ravensburg seit 18. November.
J H. 1 Bund leere Körbe (45 Pfd.) lagert in Bruchsal seit 27. Nov.
K 4936. 3 Säcke Kleie (540 Pfd.) lagert in Friedrichshafen seit 30. November.
K A 5. 1 Sack Abwerg (39 Pfd.) lagert in Ravensburg seit 18. Nov.
K B 1. 1 Sack Lumpen (50 Pfd.) lagert in Friedrichshafen seit 21. November.
L R 4415, 4416. 2 leere Fässer (290 Pfd.) lagern in Stuttgart seit 4. November.
M 3. 1 Säckchen Schrot (12 Pfd.) lagert in Heilbronn seit 21. Nov.
M B 51. 1 Fusswärmer lagert in Ulm seit November.
M H 1596. 1 Stück Guss (20 Pfund) lagert in Biberach seit 30. Nov.
N S 65. 1 Kiste (114 Pfd.) lagert in Stuttgart seit November.
O D 1507. 1 Sack (13 Pfd.) lagert in Essendorf seit 2. November.
R N. / C A. 1 Sack Abwerg (24 Pfd.) lagert in Ravensburg seit 30. Nov.
S H 6920. 1 Pack (35 Pfd.) lagert in Osterburken seit 3. November.
S K 1/4. 4 Säcke (188 Pfd.) lagern in Rottweil seit 29. November.
W B G 158, 166. 2 Stück Fusswärmer lagern in Ulm seit November.
CS 1. 1 Ballot (25 Pfd.) lagert in Stuttgart seit November.
T P A 2081. 1 Kiste (90 Pfd.) lagert in Stuttgart seit November.
Barth in Siassen. 2 Säcke Malz (400 Pfd.) lagern in Friedrichshafen seit 30. November.
Spalz. 1 Matraze, 1 Polster, 2 Bettladentheile (79 Pfd.) lagern in Stuttgart seit Nov.
1 Rostbalken (23 Pfd.) lagert in Rottweil seit 25. November.
1 Kistchen Weisszeug (36 Pfd.) lagert in Biberach seit 30. November.
1 Brett 16′ lang 8″ breit lagert in Betzingen seit 27. November.
1 Sack Abwerg lagert in Ravensburg seit 23. November.
1 Pack Fourniere (170 Pfd.) lagert in Stuttgart seit November.
1 Fass Hohlglas (190 Pfd.) lagert in Stuttgart seit November.

Wegen der früheren überzähligen Güter cfr. die Nachweisung vom 31. August d. Js. (Beiblatt zu No. 38), vom 30. September (Beiblatt zu No. 42) und vom 31. October (Bleiblatt 2 zu No. 46).

b) Fehlende.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.
Pro Monat November 1871.

W T. 1 Rolle Taback (4 Pfd.) von Crossen resp. Rothenburg fehlt in Frankenstein.
Gepäckstück (Garantieschein Breslau-Schweidnitz 50. 1 gestickte Reisetasche nebst Inhalt (17 Pfd.) von Breslau fehlt in Schweidnitz.
HT S 1259. 1 Paquet Leinwand (60 Pfd.) von Freiburg fehlt in Liegnitz.
HU S 2876. 1 Ballen Schuhmacherarbeit (72 Pfd.) von Rothenburg fehlt in Glogau.
G M 19999. 1 Ballen Leinen (22 Pfd.) von Schweidnitz fehlt in Glogau.

Grossherzogliche Friedrich-Franz Eisenbahnen.
Verzeichniss der fehlenden Güter pro November 1871.

Blank. 1 Collo Säcke (70 Pfd.) von Hamburg fehlt in Malchin.
A. 2 eis. Grapen (28 Pfd.) von Hagenow fehlen in Rostock.
J B 141. 1 Ballen Leinen (39 Pfd.) von Wesel fehlt in Schwerin.
B. 1 eis. Tiegel (5 Pfd.) von Berlin fehlt in Rostock.
T R. 1 eis. Ofenplatte (10 Pfd.) von Hamburg fehlt in Rostock.
E P 473. 1 Kiste Cigarren (69 Pfd.) von Hamburg fehlt in Blankenberg.
F L 2249, 2277, 2279. 3 Colli gusseis. Ofentheile von Berlin fehlen in Wismar.
X. 1 Collo Gewichte (12 Pfd.) von Berlin fehlt in Stavenhagen.
36. 1 Kiste Kleidung (43 Pfd.) von Berlin fehlt in Neubrandenburg.
W. 10 eis. Dachfenster (98 Pfd.) von Wittenberge fehlen in Wismar.
E 6, 36. 2 Kisten Käse (45 Pfd.) von Empel fehlen in Rostock.
H C 252. 1 Ballen Leinen (43 Pfd.) von Berlin fehlt in Neubrandenburg.
R 3547. 1 Ballen Manufactur-Waaren (18 Pfd.).
LB 3505. 1 Korb Firniss (42 Pfd.) von Berlin fehlt in Stavenhagen.
2 Schmortöpfe, 2 Maschinentöpfe, 1 Grapen, 6 Kaffeekannen von Wittenberge fehlen in Rostock.
H J D 608/4. 1 Kiste Käse (16 Pfd.) von Lübeck fehlt in Schwerin.
278. 1 Sack Reis (207 Pfd.) von Lübeck fehlt in Schwerin.
TD 1414. 1. Korb Ketten (171 Pfd.) von Schwerte fehlt in Rostock.
B 1. 1 Sack Caffe (132 Pfd.) von Hagenow fehlt in Bützow.
H. 1 Collo Gewicht (1/2 Pfd.) von Pasewalk fehlt in Malchin.
Θ 30594. 1 Sack Gries (101 Pfd.) / F B 30549. 1 Pack Papier (36 Pfd.) von Berlin fehlen in Neubrandenburg.
C G 3401. 1 Kiste Kurzwaaren (43 Pfd.) von Magdeburg fehlt in Güstrow.

Verzeichniss
der auf den Stationen der **Halle-Casseler Eisenbahn** fehlenden Güter.

J B 761. 1 Ballen Leinen (75 Pfd.) ab Bleicherode-Naumburg fehlt in Halle seit 17. November cr.

O. 4 eiserne Bauchtöpfe ab Berlin fehlen in Eisleben seit 30. Nov. c.
00 1828. 1 Korb Eisenwaaren (10 Pfd.) ab Münster fehlt in Sangerhausen seit 20. November cr.
F U. 6 Colli Eisentheile ab Erfurt fehlen in Sangerhausen seit 23. November cr.
W U 6319. 1 Fass Branntwein (455 Pfd.) vom Boden - Naumburg fehlt in Nordhausen seit 23. November cr.
J & Co. 1350. 1 Ballen Leinen (189 Pfd.) ab Mühlhausen fehlt in Bleicherode seit 16. November.
M 804. 1 leere Kiste (66 Pfd.) ab Braunschweig-Gotha fehlt in Leinefelde seit 30. November cr.
H 120. 1 Kiste Wurst (60 Pfd.) ab Braunschweig-Erfurt fehlt in Leinefelde seit 7. December cr.
H H 9944. 1 Fass Bier (203 Pfd.) von Nürnberg fehlt in Heiligenstadt seit 29. November cr.

A. p. Kaiser Ferdinands- und Mähr.-Schles. Nordbahn.
Monat November 1871.

K 4. 1 Kiste diversen Inhalts (25 Pfd.) von Saitz fehlt in Bisenz seit 26. September. Zur Verladung.
A L S B 135388. 1 Ballen Wollwaare (53 Pfd.) von Brünn fehlt in Wien seit 31. October. Zur Ausfolgung.
30 Strück Rauchröhren (56 Pfd.) von Oswieczim fehlen in Troppau seit 31. October. Zur Verladung.
19 Stück Mutterschrauben (78 Pfd.) von Olmütz fehlen in Prerau seit 27. October.
D 3. 1 Stück Ofentheil (41 Pfd.) von Wien fehlt in Bielitz seit 30. Oct.
J B 157. 1 Kiste Holzwaare (146 Pfd.) von Sternberg fehlt in Wien seit 24. October.
F P 1. 1 Ballen Flanell (20 Pfd.) von Leipnik fehlt in Brünn seit 25. October.

Oberschlesische Eisenbahn. November 1871.

G E 3898. 1 Ballen Nessel (51 Pfd.).
C H 6. 1 Pack Leinen (20 Pfd.).
A S. 1 Sack Dotter (3 Ctr. 24 Pfd.).
A R 10. 1 Kübel Butter (45 Pfd.).
A R 3099. 1 Sack Kaffee.
E M 2. 1 Kübel Butter (21 Pfd.).
F M 10. 1 Kiste Butter und alte Sachen (28 Pfd.).
R G 42. 1 Kübel Butter (58 Pfd.).
K K 56. 1 Kübel Butter (57 Pfd.).
S M 554. 1 Fass Seife (1 Ctr. 10 Pfd.).
MW. 2 Pack leere Säcke (22 Pfd.).
Z 458 1 Ballen Leinen (35 Pfd.).
9210. 1/8 Ohm Wein (48 Pfd.).
H H 1. 1 Schachtel Muffe (2 Pfd.).
R & M 1767. 1 Collo Manufactur-Waaren (25 Pfd.).
81. 1 Kiste Rosinen (48 Pfd.).
△ 1689. 1 Kiste Alcal-Oxyd (45 Pfd.).
W S L 166. 1 Ballen Kaffee (49 Pfd.).
J C A 558. 1 Tonne Heringe (25 Pfd.).
H C 7191. 1 Kiste Farbewaaren (96 Pfd.).
S C R 6811. 1 Kiste Bonbons (37 Pfd.)
M H C 7135. 1 Fass Mostrich (44 Pfd.).
B K 227. 1 Fass Sprit.
Scherner. 4 Sack Knochenmehl.
M K 107. 1 Ballen baumwollene Gewebe (1 Ctr. 27 Pfd.).
4097. 1 Collo Leinen (35 Pfd.).
A K 3. 1 Fass Petroleum.
H V 100. 1 Koffer Kleider.
L S 4194. 1 Sack Kleesaamen. (2 Ctr. 2 Pfd.).
MW 331. 1 Ballen Leinwand (18 Pfd.).
C 260. 1 Ballen Garn (44 Pfd.).
L F 929a. 1 Pack Düten.
G N S 1332/3. 1 Ballen Kaffee. (G)
3. 1 Sack Kleider.
J D G S 2855. 1 Kiste Zwirn (87 Pfd.).
G M 10071. 1 Pack Cigarren (9 Pfd.).
Diverse Zeichen. 1 leere Kiste (22 Pfd.).
Prings 1490. 1 leeres Fass (23 Pfd.).
NK 254. 1 Sack Droguen (25 Pfd.).
H R 1/2. 2 Colli Consolen (1 Ctr. 30 Pfd.).
H N 113. 1 Beutel Kaffee (25 Pfd.)
L D 1502. 1 Kiste Schuhwichse (1 Ctr. 52 Pfd.).
B L 3811. 1 Pack Tüten. (50 Pfd.).
P 84. 1 Sack Rosshaare. (29 Pfd.).
S M C 819. 1 Ballen woll. Waare. (71 Pfd.).
3 Colli fac. Eisen.
M S 773. 1 Collo halbwollene Waare.
C A S 4505/6. 2 Säcke Kaffee.
J L 128. 1 leere Kiste.
H C 3641. 1 leere Kruke (40 Pfd.).
A M P 326. 1 Kiste Zündhölzer (35 Pfd.).
H S 2376. 1 Sack Kaffee (1 Ctr. 21 Pfd.).
F H. 1 leerer Kübel.
1718. 1 Fass marinirte Fische.

Königlich Preussische Ostbahn.
Fehlende Güter pro November 1871.

A P 3262. 1 Kiste leinene Gewebe (115 Pfd.).
10 Colli Walzeisen (545 Pfd.).
H R Blumberg. 1 Collo Kleider (30 Pfd.).
F B. 1 Fass (23 Pfd.).
H R 10. 1 Kiste Lampen (20 Pfd.).
E. E. Meyer. 1 Kiste Zuckerwaaren (41 Pfd.).
J G 774. 1 Fass Taback (58 Pfd.).
13 Bund Eisen (650 Pfd.).
C K 6852. 1 Ballen Kaffe (141 Pfd.).
H W S 153. 1 Ballen Manufactur-Waaren (17 Pfd.).
B S 203. 1 Kiste Schuhwaaren (41 Pfd.).
ZR 8083. 1 Fass Sauerkohl (27 Pfd.).
H S 130. 1 Fass Wein (290 Pfd.).
S R & C 2044. 1 Kiste (169 Pfd.).
J S 1. 1 Sack mit Hasen (26 Pfd.).
L S 5437. 1 Ballen Garn (22 Pfd.).
Gebr. Gross 85. 1 Fass Branntwein (22 Pfd.).
E F Z S 4113. 1 Ballen baumw. Gewebe (70 Pfd.).
J D 5387. 1 Ballen Tuch (76 Pfd.).
H L 1. 1 Collo Waffenröcke (25 Pfd.).
A B 2519. 1 Kiste Manufactur-Waaren (23 Pfd.).
1 Vorsatzbrett „Gerdauen No. 6".
1 Korb mit Schuhwaaren (38 Pfd.). Gepäckstück.

K. k. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn.
Betriebs-Eröffnung

der sämmtlichen Stationen auf der **Theilstrecke Gmünd-Prag am 14. December 1871** und Herstellung der directen Verbindung von Prag nach Wien.

Mit dem Tage der Betriebs-Eröffnung der Stationen: Mnichowic-Stranšic, Řičan, Ouřinowes, Hostiwař, Prag, ist die ganze Flügelbahn Gmünd-Prag dem allgemeinen Verkehre übergeben und die directe Verbindung sämmtlicher Stationen von Wien bis Pilsen mit Prag hergestellt.

Von diesem Tage an treten gleichzeitig die dermalen bestehenden Gebühren-Tarife in Plakatform und die Tarifsammlung für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Eilgütern, Equipagen Hunden, Geflügel und Frachten, sowie die Ausnahms-Tarife ausser Kraft und an deren Stelle

neue Tarife mit geänderter Waaren-Classification

in Buchform in Wirksamkeit.

Die neuen Tarife können sowohl bei der General-Direction (im commerciellen Bureau am Bahnhofe) als auch bei sämmtlichen Stations-Vorständen der gesellschaftlichen Linien und in den Speditions-Bureaux in Wien, Prag, Pest und Pilsen um den Preis von einem Gulden Oesterr. W. per Stück bezogen werden.

Wien, im November 1871.

Die General-Direction.

FAHRPLAN

der k. k. priv.

Kaiser Franz-Josef-Bahn.

Giltig vom 14. December 1871 für die Linien **Wien-Pilsen** und **Gmünd-Prag**

und

vom Tage der Betriebs-Eröffnung für die Linien **Pilsen-Eger** und **Absdorf-Krems**

bis auf Weiteres.

Wien-Eger.

Meilen	Stationen	Personen-Zug No. 1		Personen-Zug No. 5		Local-Zug No. 11		Local-Zug No. 15		Personen-Zug No. 3		Gem. Zug No. 7		Gem. Zug No. 9	
		I. II. III. IV. Classe				I. II. III. Classe						I. II. III. IV. Classe			
		U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.
		Früh		Nachm.		Nachm.		Abends		Abends					
	Wien, Restauration Abf.	7	15	2	15	5	15	6	30	9	—				
0,5	Nussdorf „	7	25	2	25	5	26	6	41	9	10				
0,8	Kahlenbergerdorf „	7	30	2	30	5	32	6	47	—	—				
1,2	Klosterneuburg „	7	39	2	39	5	42	6	55	9	22				
1,8	Kritzendorf „	7	52	2	52	5	56	Abends		—	—				
2,4	Greifenstein „	8	2	—	—	6	7			—	—				
2,9	St. Andrä-Wördern „	8	10	3	9	6	16			9	47				
3,8	Langenlebarn „	8	23	3	22	6	30			—	—				
4,3	Tulln „	8	33	3	34	6	43			10	8				
5,3	Neu-Aigen „	8	47	3	48	6	59			—	—				
5,8	Absdorf-Hippersdorf „	8	58	3	58	7	7			10	32				
6,9	Gross-Weikersdorf „	9	14	4	15	Abends				10	48				
8	Ziersdorf „	9	31	4	34					11	5				
9,2	Limberg-Maissau „	9	49	4	53					—	—				
10,4	Eggenburg „	10	10	5	15					11	42				
11,7	Sigmundsherberg-Horn „	10	31	5	38					12	3				
12,9	Hötzelsdorf „	10	50	5	58					12	22				
14,4	Wappoltenreith „	11	14	6	23					12	46				
16	Göpfritz-Gr. Sieghart „	11	42	6	49					1	15				
18,2	Schwarzenau-Zwettl „	12	12	7	18					1	45				
19,4	Vitis „	12	31	7	37					—	—				
20,3	Pürbach-Schrems „	12	45	7	51					2	14				
21,6	Gmünd, Restaurat. Ank.	1	2	8	8					2	31				
		Nachm. Mittag-essen.		Abend-essen.										Nachm.	
	Gmünd Abf.	Weiterfahrt bis Budweis mit Zug No. 9.		8	28					3	14			2	40
23,4	Gratzen „			8	52					3	40			3	9
25,5	Forbes „			9	20					4	8			3	45
28,1	Budweis, Restaurat. Ank.			9	52					4	42			4	30
										Früh-stück.		Früh		Nachm.	
	Budweis Abf.			10	2					4	57	8	—		
29,8	Frauenberg „			10	19					5	13	8	21		
30,9	Nakři-Netolic „			10	42					5	36	8	50		
32	Wodnian „			11	1					5	54	9	10		
32,9	Protiwin „			11	14					6	8	9	26		
34,1	Ražice-Pisek „			11	32					6	26	9	46		
35	Čejtic „			11	45					6	40	10	2		
35,9	Strakonic „			12	3					6	59	10	26		
36,9	Katowic „			12	17					7	14	10	43		
38,2	Horažd'owic „			12	38					7	35	11	9		
39,7	Wolšan „			1	6					8	3	11	43		
41,4	Nepomuk „			1	32					8	30	12	13		
42,8	Žd'ar-Ždirec „			1	45					8	44	12	29		
42,9	Blowic „			1	54					8	55	12	41		
44,3	Stiahlau „			2	13					9	15	1	5		
44,8	Plzenec „			2	22					9	25	1	15		
46	Pilsen, Restauration Ank.			2	39					9	44	1	35		
												Mittag-essen.			
	Pilsen Abf.			3	14					10	19	2	15		
47,5	Tuschkau „			3	39					10	40	2	46		
49,1	Neuhof „			4	4					11	3	3	18		
50,4	Mies-Kladrau „			4	30					11	25	3	48		
51,6	Schweissing „			4	49					11	43	4	14		
54,4	Plan „			5	36					12	29	5	7		
56	Marienbad „			6	3					12	53	5	37		
57	Königswart „			6	22					1	8	5	57		
57,8	Sandau „			6	36					1	20	6	13		
59,9	Eger, Restauration Ank.			7	7					1	50	6	50		
				Früh						Nachm.		Abends			

Eger-Wien.

Meilen	Stationen	Gem. Zug No. 8		Personen-Zug No. 4		Personen-Zug No. 6		Personen-Zug No. 2		Local-Zug No. 12		Local-Zug No. 16		Gem. Zug No. 10	
		I. II. III. IV. Cl.		I. II. III. Classe		I. II. III. IV. Classe				I. II. III. Classe				I. II. III. IV. Cl.	
		U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.	U.	M.
		Früh		Nachm.		Abends									
	Eger, Restauration Abf.	9	—	2	—	8	20								
2,1	Sandau „	9	41	2	32	8	53								
2,9	Königswart „	10	—	2	45	9	8								
3,9	Marienbad „	10	21	3	1	9	26								
5,5	Plan „	10	52	3	28	9	54								
8,3	Schweissing „	11	43	4	11	10	38								
9,5	Mies-Kladrau „	12	5	4	30	10	59								
10,8	Neuhof „	12	28	4	51	11	20								
12,4	Tuschkau „	12	53	5	14	11	46								
13,9	Pilsen, Restauration Ank.	1	15	5	35	12	10								
		Mittag-essen.		Abend-essen.											
	Pilsen Abf.	1	45	6	10	12	25								
15,1	Plzenec „	2	7	6	28	12	43								
15,6	Stiahlau „	2	18	6	36	12	51								
17	Blowic „	2	43	6	56	1	10								
17,6	Žd'ar Ždirec „	2	54	7	5	1	19								
18,5	Nepomuk „	3	11	7	19	1	33								
20,2	Wolšan „	3	47	7	45	2	1								
21,7	Horažd'owic „	4	18	8	9	2	27								
23,0	Katowic „	4	39	8	26	2	45								
24,0	Strakonic „	5	3	8	43	3	2								
24,9	Čejtic „	5	20	8	56	3	15								
25,9	Ražice-Pisek „	5	37	9	10	3	29								
27	Protiwin „	5	57	9	26	3	45								
27,9	Wodnian „	6	14	9	42	4	1								
29	Nakři-Netolic „	6	33	9	57	4	16								
30,7	Frauenberg „	7	3	10	20	4	38								
31,8	Budweis, Restaurat. Ank.	7	23	10	35	4	53								
		Abends												Vorm.	
	Budweis Abf.			10	50	5	8	Abfahrt von Budweis mit Zug No. 10.						11	15
34,4	Forbes „			11	27	5	44							12	4
36,6	Gratzen „			11	54	6	12							12	40
38,3	Gmünd, Restraurat. Ank.			12	16	6	35							1	7
						Früh-stück.		Nachm.						Nachm.	
	Gmünd Abf.			12	58	7	10	3	—						
39,9	Pürbach-Schrems „			1	16	7	28	3	19						
40,5	Vitis „			—	—	7	42	3	33						
41,7	Schwarzenau „			1	45	8	2	3	54						
43,9	Göpfritz-Gr. Sieghart „			2	18	8	37	4	29						
45,5	Wappoltenreith „			2	42	9	2	4	54						
47,0	Hötzelsdorf „			3	2	9	23	5	16						
48,2	Sigmundsherberg-Horn „			3	22	9	43	5	36						
49,5	Eggenburg „			3	44	10	7	5	58						
50,7	Limberg-Maissau „			—	—	10	24	6	15						
52	Ziersdorf „			4	19	10	44	6	34						
53	Gross-Weikersdorf „			4	34	11	—	6	49	Früh					
54,1	Absdorf-Hippersdorf „			4	52	11	18	7	7	7	18				
54,6	Neu-Aigen „			—	—	11	26	7	15	7	27				
55,6	Tulln „			5	15	11	42	7	31	7	45				
56,2	Langenlebarn „			—	—	11	51	7	40	7	55				
57,0	St. Andrä-Wördern „			5	34	12	4	7	53	8	10				
57,5	Greifenstein „			—	—	—	—	8	—	8	19	Abends			
58,1	Kritzendorf „			—	—	12	21	8	10	8	30				
58,7	Klosterneuburg „			6	1	12	36	8	25	8	45	7	30		
59,1	Kahlenbergerdorf „			—	—	12	44	8	33	8	54	7	39		
59,1	Nussdorf „			6	14	12	51	8	40	9	2	7	47		
59,9	Wien, Restauration Ank.			6	23	1	—	8	49	9	12	7	57		
				Früh		Nachm.		Abends		Vorm.		Abends			

Gmünd - Prag.

Meilen	Stationen		Person.-Zug No. 101		Gem. Zug No. 105		Person.-Zug No. 103	
			I. II. III. IV. Classe				I. II. III. Classe	
			Uhr	Min.	Uhr	Min.	Uhr	Min.
			Früh		Nachm.		Abends	
	Wien	Abf.	7	15	2	15	9	—
			Vorm.					
	Budweis	„	11	15	—	—	—	—
			Nachm.		Abends		Nachts	
	Gmünd, Restauration	„	1	22	8	40	2	49
2,2	Suchenthal	„	1	53	9	23	3	19
2,9	Chlumec	„	2	3	9	37	—	—
4,4	Wittingau	„	2	27	10	12	3	53
5,6	Lomnic	„	2	43	10	33	—	—
7,2	Wessely	„	3	5	11	5	4	29
8,1	Soběslau	„	3	18	11	23	4	42
9,7	Planá	„	3	41	11	56	5	4
10,7	Tábor, Restauration	Ank.	3	54	12	14	5	17
							Frühstück	
	Tábor	Abf.	4	—	12	34	5	32
12,5	Sudoměřic	„	4	26	1	15	5	58
13,4	Stupčic	„	4	40	1	39	—	—
14,6	Klein-Heřmanic	„	4	57	2	1	6	27
15,3	Bestahow	„	5	8	2	13	—	—
15,8	Wottic	„	5	17	2	26	6	46
17,1	Bistřic	„	5	35	2	50	—	—
17,8	Beneschau	„	5	48	3	17	7	15
19,0	Čerčan-Pišely	„	6	7	3	43	7	34
20,8	Mnichow-Strančic	„	6	37	4	21	—	—
21,7	Řičan	„	6	52	4	40	—	—
22,5	Ouřinowes	„	7	10	5	1	8	33
23,2	Hostiwař	„	7	22	5	16	—	—
24,4	Prag, Restauration	Ank.	7	43	5	40	9	4
			Abends		Früh		Vorm.	

Prag - Gmünd.

Meilen	Stationen		Person.-Zug No. 102		Person.-Zug No. 104		Gem. Zug No. 106	
			I. II. III. IV. Classe		I. II. III. Classe		I. II. II. IV. Classe	
			Uhr	Min.	Uhr	Min.	Uhr	Min.
			Früh		Abends		Abends	
	Prag, Restauration	Abf.	8	—	6	30	9	15
1,2	Hostiwař	„	8	21	—	—	9	40
1,9	Ouřinowes	„	8	35	7	6	9	59
2,7	Řičan	„	8	50	—	—	10	17
3,6	Mnichow-Strančic	„	9	6	—	—	10	38
5,4	Čerčan-Pišely	„	9	37	8	4	11	17
6,6	Beneschau	„	9	59	8	26	11	57
7,3	Bistřic	„	10	10	—	—	12	13
8,6	Wottic	„	10	31	8	56	12	47
9,1	Bestahow	„	10	39	—	—	12	57
9,8	Klein-Heřmanic	„	10	50	9	13	1	13
11,0	Stupčic	„	11	9	—	—	1	46
11,9	Sudoměřic	„	11	23	9	43	2	8
13,7	Tábor, Restauration	Ank.	11	46	10	6	2	42
1	Tábor	Abf.	11	52	10	12	3	7
14,7	Planá	„	12	5	10	25	3	27
6,3	Soběslau	„	12	26	10	46	4	2
17,2	Wessely	„	12	40	11	1	4	29
18,8	Lomnic	„	1	1	—	—	4	56
20,0	Wittingau	„	1	21	11	39	5	27
21,5	Chlumec	„	1	42	—	—	5	53
22,2	Suchenthal	„	1	54	12	9	6	9
24,4	Gmünd, Restauration	Ank.	2	25	12	38	6	50
			Nachm.		Nachts		Früh	
	Budweis	„	4	30	—	—	—	—
			Nachm.					
	Wien	„	8	49	6	23	1	—
			Abends		Früh		Nachm.	

Absdorf - Krems.

Meilen	Stationen		Gem. Zug No. 201		Local-Zug No. 211	
			I. II. III. IV. Classe		I. II. III. Classe	
			Uhr	Min.	Uhr	Min.
			Früh		Nachm.	
	Wien, Restauration	Abf.	7	15	5	15
			Vorm.		Abends	
	Absdorf, Restauration	„	9	10	7	12
1,0	Kirchberg	„	9	30	7	30
2,2	Wagram	„	9	52	7	51
2,7	Hadersdorf	„	10	4	8	1
3,2	Gedersdorf	„	10	14	8	10
4,2	Krems, Restauration	Ank.	10	30	8	25
			Vorm.		Abends	

Krems - Absdorf.

Meilen	Stationen		Local-Zug No. 212		Gem. Zug No. 202	
			I. II. III. Classe		I. II. III. IV. Classe	
			Uhr	Min.	Uhr	Min
			Früh		Nachm.	
	Krems, Restauration	Abf.	6	—	5	30
1,0	Gedersdorf	„	6	16	5	47
1,5	Hadersdorf	„	6	26	5	59
2,0	Wagram	„	6	35	6	9
3,2	Kirchberg	„	6	58	6	33
4,2	Absdorf, Restauration	Ank.	7	14	6	50
			Früh		Abends	
	Wien, Restauration	„	9	12	8	49
			Vorm.		Abends	

Anmerkung.

Die Localzüge No. 11 und 12 verkehren bis zur Eröffnung der Linie Absdorf-Krems nur in der Strecke Wien-Tulln.
Die Localzüge No. 15 und 16 verkehren nur an Sonn- und Feiertagen.
Die Züge No. 3 und 4 halten in den Stationen: Kahlenbergerdorf, Kritzendorf, Greifenstein, Langenlebarn, Neu-Aigen, Limberg-Maissau und Vitis nicht an.
Die Züge No. 5 und 6 halten in der Station Greifenstein nicht an.
Die Züge No. 103 und 104 halten in den Stationen: Chlumec, Lomnic, Stupčic, Bestahow, Bistřic, Mnichow-Strančic, Řičan und Hostiwar nicht an.

Route: Prag-Pilsen-Eger.
Prag Abf. 6.45 Früh. Pilsen Ank. 10. 9 Vorm. Eger Ank. 1.50 Nachm. (Bahnhof Smichow.)
Prag Abf. 9.20 Vorm. Pilsen „ 12.50 Nachm. Eger „ 6.50 Abends

Route: Prag-Gmünd-Budweis.
Prag Abf. 8.— Früh. Gmünd Ank. 2.25 Nachm. Budweis Ank. 4.30 Nachm. (Bahnhof der Kaiser Franz-Josef-Bahn.)

Route: Eger-Pilsen-Prag.
Eger Abf. 9.— Vorm. Pilsen Ank. 1.15 Nachm. Prag Ank. 5.45 Nachm. (Bahnhof Smichow.)
Eger „ 2.— Nachm. Pilsen „ 5.35 „ Prag Ank. 9. 7 Abends

Route: Budweis-Gmünd-Prag.
Budweis Abf. 11.15 Vorm. Gmünd Ank. 1.7 Nachm. Prag Ank. 7.43 Abends (Bahnhof der Kaiser Franz-Josef-Bahn.)

Anschlüsse.

Personenzug No. 1.

	Ankunft	Abfahrt
Wien		$7_{,15}$ Früh
Gmünd	$1_{,2}$ Nachm.	— —
Budweis	$4_{,30}$ "	— —
Prag	$7_{,43}$ Abends	$8_{,37}$ Abends
Komotau	$3_{,29}$ Früh	— —
Pardubitz . . .	3 — "	— —
Aussig	$11_{,55}$ Nachts	$12_{,10}$ Nachts
Teplitz	$5_{,19}$ Früh	— —
Bodenbach . . .	$12_{,45}$ Nachts	2 — Nachts
Dresden	$3_{,25}$ Früh	$4_{,15}$ Früh
Berlin	$8_{,45}$ "	$10_{,40}$ Vorm.
Hamburg . . .	8 — Abends	— —
Lübeck	8 — "	— —
Leipzig	$6_{,45}$ Früh	— —
Magdeburg . .	$11_{,28}$ Vorm.	— —
Harburg . . .	$7_{,55}$ Abends	— —
Bremen	$6_{,4}$ Abends	— —

Personenzug No. 2.

	Ankunft	Abfahrt
Bremen	— —	$10_{,50}$ Vorm.
Harburg	— —	$10_{,20}$ "
Magdeburg . .	— —	$6_{,40}$ Abends
Leipzig	— —	$9_{,50}$ "
Lübeck	— —	7 — Früh
Hamburg . . .	— —	$7_{,45}$ "
Berlin	— —	$7_{,45}$ Abends
Dresden	$12_{,32}$ Nachts	$1_{,8}$ Nachts
Bodenbach . . .	$2_{,30}$ "	$3_{,25}$ "
Teplitz	— —	$10_{,48}$ Nachts
Aussig	$3_{,59}$ Früh	$4_{,10}$ Früh
Pardubitz . . .	— —	$4_{,46}$ "
Komotau . . .	— —	$12_{,16}$ Nachts
Prag	$7_{,20}$ Früh	8 Früh
Budweis	— —	$11_{,15}$ Vorm.
Gmünd	$2_{,25}$ Nachm.	3 — Nachm.
Wien	$8_{,49}$ Abends	— — —

Personenzug No. 3.

	Ankunft	Abfahrt
Wien		9 — Abends
Gmünd	$2_{,31}$ Früh	$3_{,14}$ Früh
Budweis	$4_{,42}$ "	$4_{,57}$ "
Pilsen	$9_{,44}$ Vorm.	$10_{,19}$ "
Eger	$1_{,50}$ Nachm.	$3_{,37}$ Nachm.
Franzensbad . .	$3_{,50}$ "	— —
Karlsbad . . .	$6_{,16}$ Abends	— —
Reichenbach . .	$7_{,5}$ "	— —
Leipzig	$9_{,30}$ "	$10_{,35}$ Abends
Halle	$11_{,20}$ Nachts	— —
Magdeburg . .	$1_{,40}$ "	— —
Braunschweig .	$5_{,55}$ Früh	— —
Hannover . . .	$8_{,2}$ "	— —
Bremen	$11_{,57}$ Vorm.	— —
Pilsen		$10_{,24}$ Vorm.
Furth	$12_{,46}$ Nachm.	1 — Nachm.
Schwandorf . . .	3 — "	$3_{,20}$ "
Regensburg . .	$4_{,20}$ "	— — —
München . . .	$8_{,5}$ Abends	— —
Nürnberg . . .	$7_{,30}$ "	— —
Würzburg . . .	$11_{,36}$ Nachts	— —
Aschaffenburg .	$4_{,15}$ Früh	— —
Frankfurt . . .	$5_{,15}$ "	— —
Mainz	$6_{,15}$ "	— —
Köln	$11_{,25}$ Vorm.	— —
Gmünd		$2_{,49}$ Nachts

	Ankunft	Abfahrt.
Prag	$9_{,4}$ Vorm.	$10_{,55}$ Vorm.
Pardubitz . . .	$4_{,23}$ Nachm.	— —
Böhm. Trübau . .	$8_{,16}$ Abends	— —
Kralup	— —	$12_{,15}$ Nachm.
Aussig	$3_{,43}$ Nachm.	— —
Teplitz	$4_{,46}$ "	— —
Bodenbach . . .	$5_{,2}$ "	7 — Abends
Warnsdorf . . .	$9_{,2}$ Abends	— —
Dresden	$9_{,15}$ "	— —

Personenzug No. 4.

	Ankunft	Abfahrt
Dresden	— —	7 — Früh
Warnsdorf . . .	— —	$6_{,8}$ "
Bodenbach . . .	$9_{,10}$ Vorm.	10 — Vorm.
Teplitz	— —	$10_{,19}$ "
Aussig	$10_{,57}$ Vorm.	$11_{,18}$ "
Kralup	— —	$3_{,9}$ Nachm.
Pardubitz . . .	— —	$11_{,15}$ Vorm.
Prag	$4_{,26}$ Nachm.	$6_{,30}$ Abends
Gmünd	$12_{,38}$ Nachts	— —
Köln	— —	5 — Nachm.
Mainz	— —	$9_{,6}$ Nachts
Frankfurt . . .	— —	$10_{,15}$ "
Aschaffenburg .	— —	$11_{,45}$ "
Würzburg . . .	— —	$3_{,20}$ Früh
Nürnberg . . .	— —	$8_{,15}$ "
München . . .	— —	$7_{,45}$ "
Regensburg . .	— —	$11_{,28}$ Vorm.
Schwandorf . .	— —	$12_{,50}$ Nachm.
Furth	$2_{,55}$ Nachm.	$3_{,25}$ "
Pilsen	— —	$5_{,50}$ "
Berlin	— —	$10_{,30}$ Nachts
Leipzig	— —	$6_{,30}$ Früh
Reichenbach . .	— —	$8_{,55}$ "
Karlsbad . . .	— —	$10_{,5}$ Vorm.
Franzensbad . .	— —	$12_{,10}$ Mittags
Eger	$12_{,20}$ Mittags	2 — Nachm.
Pilsen	$5_{,35}$ Nachm.	$6_{,10}$ Abends
Budweis	$10_{,35}$ Nachts	$10_{,50}$ Nachts
Gmünd	$12_{,16}$ "	$12_{,58}$ "
Wien	$6_{,23}$ Früh	— —

Personenzug No. 5.

	Ankunft	Abfahrt
Wien	— —	$2_{,15}$ Nachm.
Gmünd	$8_{,8}$ Abends	$8_{,28}$ Abends
Budweis	$9_{,52}$ "	$10_{,2}$ "
Pilsen	$2_{,39}$ Früh	$3_{,14}$ Früh
Prag (via Pilsen) .	$6_{,35}$ "	— —
Eger	$7_{,7}$ "	— —
Karlsbad . . .	$10_{,45}$ Vorm.	— —
Franzensbad . .	$8_{,40}$ Früh	— —
Reichenbach . .	$12_{,45}$ Nachm.	— —
Leipzig	$4_{,20}$ "	— —
Magdeburg . . .	$8_{,25}$ Abends	— —
Berlin	$8_{,35}$ "	— —
Hof	$11_{,5}$ Vorm.	$11_{,45}$ Vorm.
Bamberg	$5_{,4}$ Nachm.	8 — Abends
Frankfurt . . .	$5_{,15}$ Früh	— —
Gmünd	— —	$8_{,40}$ Abends
Prag	$5_{,40}$ Früh	$8_{,11}$ Früh
Kralup	$8_{,38}$ "	$9_{,7}$ "
Bakow	$11_{,24}$ Vorm.	$11_{,27}$ Vorm.
Turnau	$12_{,8}$ Nachm.	$12_{,23}$ Nachm.
Reichenberg . .	$2_{,3}$ "	— —
Böhm. Leipa . .	1 — "	— —
Rumburg	$2_{,56}$ "	— —

	Ankunft	Abfahrt
Aussig	$11_{,17}$ Vorm.	$11_{,27}$ Vorm.
Teplitz	$12_{,36}$ Nachm.	— —
Komotau	$1_{,46}$ "	— —
Pardubitz . . .	$8_{,18}$ Früh	— —
Böhm. Trübau . .	$9_{,38}$ "	— —
Bodenbach . . .	$12_{,2}$ Nachm.	$12_{,40}$ Nachm.
Warnsdorf . . .	$5_{,51}$ "	— —
Dresden . . .	$2_{,15}$ "	— —
Leipzig	$5_{,50}$ Nachm.	— —
Berlin	10 — "	— —
Hamburg . . .	5 — Früh	— —
Lübeck	$10_{,52}$ Vorm.	— —

Personenzug No. 6.

	Ankunft	Abfahrt
Lübeck	— —	7 — Abends
Hamburg . . .	— —	11 — "
Berlin	— —	$6_{,45}$ Früh
Leipzig	— —	$9_{,5}$ "
Dresden	— —	$12_{,45}$ "
Warnsdorf . . .	— —	$9_{,40}$ "
Bodenbach . . .	$2_{,20}$ Nachm.	3,— Nachm.
Böhm. Trübau . .	— —	$2_{,50}$ "
Pardubitz . . .	— —	$4_{,46}$ "
Komotau	— —	$12_{,45}$ "
Teplitz	— —	$2_{,34}$ "
Aussig	— —	$3_{,44}$ "
Rumburg	— —	$12_{,4}$ "
Böhm. Leipa . .	— —	$2_{,2}$ "
Reichenberg . .	— —	$1_{,1}$ "
Turnau	$2_{,40}$ Nachm.	$2_{,53}$ "
Bakow	$3_{,32}$ "	$3_{,38}$ "
Kralup	$5_{,52}$ "	$6_{,4}$ "
Prag	$6_{,53}$ Abends	$9_{,15}$ Abends
Gmünd	$6_{,50}$ Früh	— —
Berlin	— —	6,— Früh
Leipzig	— —	$12_{,20}$ Nachm.
Reichenbach . .	— —	$3_{,35}$ "
Franzensbad . .	— —	$7_{,50}$ Abends
Karlsbad . . .	— —	$5_{,30}$ Nachm.
Eger	$8_{,5}$ Abends	$8_{,20}$ Abends
Prag (via Pilsen) .	— —	$8_{,35}$ "
Pilsen	$12_{,10}$ Nachts	$12_{,25}$ Nachts
Budweis . . .	$4_{,53}$ Früh	$5_{,8}$ Früh
Gmünd	$6_{,35}$ "	$7_{,10}$ "
Wien	1,— Nachm.	— —

Gemischter Zug No. 7.

	Ankunft	Abfahrt
Budweis . . .	— —	8 — Früh
Pilsen	$1_{,35}$ Nachm.	$2_{,15}$ Nachm.
Prag (via Pilsen) .	$5_{,45}$ "	— —
Eger	$6_{,50}$ Abends	$8_{,5}$ Abends
Franzensbad . .	$8_{,30}$ "	— —
Oelsnitz	$11_{,5}$ "	— —
Karlsbad . . .	$10_{,14}$ Nachts	— —

Gemischter Zug No. 8.

	Ankunft	Abfahrt
Bamberg . . .	— —	$12_{,45}$ Nachts
Hof	$4_{,5}$ Früh	$4_{,55}$ Früh
Karlsbad . . .	— —	$5_{,20}$ "
Oelsnitz	— —	$5_{,5}$ "
Franzensbad .	— —	$7_{,30}$ "
Eger	$7_{,50}$ Früh	9,— "
Prag (via Pilsen)	— —	$9_{,20}$ "
Pilsen	$1_{,15}$ Nachm.	$1_{,45}$ Nachm.
Budweis . . .	$7_{,23}$ Abends	— —

Der Zeitpunct der Betriebs-Eröffnung der Linie Pilsen-Eger uud Absdorf-Krems wird durch specielle Kundmachungen bekannt gegeben werden.

Der um 9 Uhr Abends von Wien abgehende Personenzug No. 3 verkehrt bereits am 13. d. M. nach der neuen Fahrordnung.

Die General-Direction.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. Jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

N°. 52.

Das Hauptblatt erscheint **jeden Freitag;** Montags u. Mittwochs je 1 Beilage. Vierteljährlich für 1 Thlr. zu beziehen durch jede Buchhandlung u. jedes Postamt des Deutsch-Oesterr. Postgebietes.

Commissionär: Adolph Refelshöfer in Leipzig, an welchen Inserate und Beilagen franco einzusenden sind. Officielle Bekanntmachungen u. Beiträge sind an die Redaction franco einzusenden.

1871.

Inserate werden à 1½ Ngr. für die dreigespaltene Petitzeile oder deren Raum aufgenommen. Bei wiederholten Inseraten erfolgt jeder vierte Abdruck gratis.

1900 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahnen und durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 3 Thlr. beigelegt. Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post bezogenen Exemplaren sind ausserdem noch 2 Thlr. für Porto zu entrichten.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Elfter Jahrgang.

Leipzig, den 29. December 1871. (Schluss der Nummer: 28. December, Vormittags 8 Uhr.)

Mit dieser Nummer schliessen wir den Jahrgang 1871 unserer Zeitung; für den Fall, dass bis zum 30. d. M. sofort zu veröffentlichende Bekanntmachungen zum Abdruck noch eingehen sollten, werden wir an diesem Tage noch ein Beiblatt zu No. 52 erscheinen lassen. Die No. 1 des Jahrgangs 1872 wird Donnerstag den 4. Januar ausgegeben, und wird die Zeitung von da ab 3mal wöchentlich erscheinen resp. durch die Post geliefert werden.

Die Redaction.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Nach der Mittheilung des Verwaltungsraths der **Hessischen Ludwigsbahn** ist die $4_{,76}$ Meilen lange Strecke **Mainz-Armsheim** mit den Stationen ab Mainz

Gonsenheim, Marienborn, Kl. Winternheim, Nieder-Olm, Nieder-Saulheim, Wörrstadt und Armsheim (Station der Linie Bingen-Alzey)

am 18. December d. J. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Von der **Odenwaldbahn**, welche die Hessische Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft erbaut, wird die Fortsetzung der am 29. Juni d. J. eröffneten $2_{,14}$ Meilen langen Strecke **Ober-Ramstadt-Wiebelsbach-Heubach**, deren Stationen Ober-Ramstadt, Zeilhard (Personenhaltestelle), Reinheim, Lengfeld und Wiebelsbach-Heubach sind, nämlich die $3_{,10}$ Meilen lange Strecke von **Wiebelsbach-Heubach** nach **Erbach** mit den Stationen

Höchst, Mümling-Grumbach, König, Zell, Michelstadt und Erbach

am 24. December d. J. für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden.

Mit Vollendung dieser Strecke ist der Bau der **Odenwaldbahn**, deren Hauptbahn Darmstadt-Erbach $6_{,82}$ Meilen und deren Zweigbahn Babenhausen-Wiebelsbach-Heubach $2_{,04}$ Meilen lang ist, vorläufig zum Abschluss gebracht.

Die dem Vereine gehörenden Eisenbahn-Verwaltungen wollen ihre Dienststellen hiervon gefälligst in Kenntniss setzen.

Berlin, den 22. December 1871.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Fournier.

Bestimmungen für die Aufstellung der technischen Vorarbeiten zu Eisenbahn-Anlagen.

§ 1. Die Vorarbeiten sind entweder generelle oder specielle. Die ersteren dienen zur allgemeinen Beurtheilung und zur vorläufigen Feststellung des Bahnzuges; sie sind mit den Concessionsgesuchen vorzulegen.

Die letzteren bilden die Entwürfe für die zur Ausführung genehmigten Bahnen und sind, nach bewirkter Revision und Feststellung, die Grundlage der Ausführung.

§ 2. Die generellen Vorarbeiten bestehen:

a) in einer Darstellung des Bahnzuges durch Eintragung desselben in eine angemessene Karte. In denjenigen Provinzen, von denen die Generalstabs-Karten vorhanden sind, ist in solche der Bahnzug mit starker zinnoberrother Linie einzutragen. In denjenigen Provinzen, von denen diese Karten nicht zu beschaffen sind, ist die Situation in eine der besten vorhandenen Karten von möglichst grossem Massstabe einzutragen.

Die Bahnlinie ist von ihrem Anfangspuncte ab, in Fünftel-Meilen einzutheilen, die vollen Meilen sind mit arabischen Ziffern zu bezeichnen.

b) in einer Darstellung des Längen-Profils und der ungefähren Situation der nächsten Umgebung der Bahnlinie, nach einem Maassstabe von $^1/_{10000}$tel der natürlichen Grösse für die Längen, und dem 20mal grösseren für die Höhen.

Bei der Normalhorizontale ist stets deren Höhenlage gegen den Amsterdamer Pegel anzugeben. Auch müssen die Profile von dem Geometer unterschrieben und die Zeit der Aufnahme bemerkt werden.

c) in einer Beschreibung der projectirten Bahnanlage unter Angabe der in solcher erforderlich werdenden grösseren Bauwerke;

d) in einem generellen Kostenüberschlage von der ganzen Bahn-Anlage, nach den nachfolgenden Titeln geordnet:

Tit. I.	Grund-Erwerb (und Nutzungs-Entschädigung).
Tit. II.	Erd- und Böschungsarbeiten, Futtermauern etc. (einschliesslich derjenigen zu den Wege-Uebergängen etc.).
Tit. III.	Unterhaltung der Dämme, sowie Instandhaltung des Oberbaues während der Bauzeit und des ersten Betriebsjahres.
Tit. IV.	Einfriedigungen.
Tit. V.	Wege-Uebergänge (einschliesslich der Unter- und Ueberführungen von Wegen nebst allem Zubehör).
Tit. VI.	Durchlässe und kleinere Brücken (bis zu 10 met. lichter Weite).
Tit. VII.	Grössere Brücken-Anlagen.
Tit. VIII.	Tunnels.
Tit. IX.	Besondere Vorrichtungen und Gebäude zum Betriebe geneigter Ebenen.
Tit. X.	Oberbau (nebst allen Nebensträngen und zugehörigen Ausweichen).
Tit. XI.	Signale (nebst dazu gehörigen Buden und Wärterwohnungen).
Tit. XII.	Bahnhöfe und Haltestellen nebst allem Zubehör an Gebäuden, Drehscheiben, Wasser-Krahnen etc.
Tit. XIII.	Für sonstige und ausserordentliche Aulagen (als Fluss-Verlegungen, Durchführung durch Festungswerke etc.).
Tit. XIV.	Betriebs-Mittel.
Tit. XV.	Verwaltungs-Kosten.
Tit. XVI.	Insgemein.
Tit. XVII.	Zinsen während der Bauzeit.

§ 3. Die einzureichenden speciellen Vorarbeiten bestehen:

a) in einer näheren Darstellung der Situation und des Nivellements der Bahn;

b) in den Entwürfen zu den Futtermauern, den Wegeübergängen und den Brücken;

c) desgleichen zu den Tunnels und den sonstigen ausserordentlichen Bauwerken;

d) in der Darstellung des Oberbaus;

e) in den Entwürfen zu den Anlagen der Bahnhöfe und Haltestellen;

f) in einem ausführlichen Erläuterungs-Bericht.

§ 4. Die Situations- und Nivellementspläne sind unter Beachtung der nachfolgenden Vorschriften anzufertigen:

a) Für die ganze Bahn findet eine fortlaufende Eintheilung nach Kilometern statt.

Die Specialpläne werden nach dieser Eintheilung bearbeitet und Situation und Längenprofil dabei in der Regel auf einem und demselben Blatte untereinander gestellt. Behufs grösserer Uebersichtlichkeit werden mehrere Blätter, die, soweit es die Krümmungen der Linie zulassen, zusammen 3 bis 4 Kilometer umfassen können, nach anliegendem Schema zusammengeklebt. Ein Unterbrechen der Bahnlinie und Situation ist hierbei nur dann statthaft, wenn dadurch die Orientirung nicht verändert wird.

b) Zu der Situation und den Längen des Nivellements ist ein Massstab von $^1/_{2500}$tel anzuwenden; die Höhen im Profile sind nach einem 10mal grösserem Maassstabe aufzutragen;

c) Die Bahnlinie ist in Stationen von 100 Meter Länge mit Unterabtheilungen von 50 Meter einzutheilen, die mit vom Anfangspuncte der Bahn ab fortlaufenden Ziffern bezeichnet werden; jede fünfte Station wird im Profil noch durch stärker ausgezogene Ordinaten hervorgehoben.

Die Kilometer sind mit römischen Ziffern unter den betreffenden Stationszahlen, unter dem Kurvenband die ganzen und Zehntel-Meilen einzutragen.

d) Die Lage der zwischen den Stationspuncten etwa noch erforderlichen Ordinaten ist durch das Einschreiben ihrer Entfernung von dem vorliegenden Stationspuncte festzustellen, desgleichen die Kurven-Anfangs- und Endpuncte und Gefällewechsel.

e) Die Situationspläne sind dem anliegenden Schema entsprechend, in einer Breite von 250 Meter an jeder Seite der Bahnlinie herzustellen; die Gestaltung des Terrains ist, sowie es zur Beurtheilung der gewählten Richtung und Höhenlage der Bahn erforderlich, durch Horizontalen in Abständen von 5 bis 1 Meter anzugeben.

Der Bahnkörker ist mit allen seinen Nebenanlagen, als Wege-Uebergänge und -Verlegungen, Parallelwegen, Brücken, Seitengräben etc. vollständig einzutragen. Alles Bestehende ist mit schwarzen Linien zu zeichnen und schwarz zu beschreiben, der Bahnkörper dagegen, sowie alle Projecte sind mit Zinnoberroth einzuzeichnen und zu beschreiben. Auf jedem Blatte muss die Nordlinie angegeben werden.

f) In die Nivellementspläne sind die Projecte gleichfalls mit Zinnoberroth einzuzeichnen und die Communications- und Bahnhofs-Anlagen, die Planums-Ordinaten, Auf- und Abtragshöhen und Neigungen damit zu beschreiben, während die Brücken, Durchlässe, Wasserstandsverhältnisse blau zu beschreiben sind. Die Seitengräben der Bahn sind ebenfalls blau einzutragen. Alle bestehenden Gegenstände werden auch in den Nivellements-Plänen schwarz beschrieben.

g) Die höchsten und die niedrigsten Stände aller Gewässer, die auf die Bahn-Anlage von Einfluss sind, sowie deren Fachbäume und Pegel, die Beschaffenheit der Boden-Arten, die Tiefen der von der Bahn berührten Moore und Brücher, die Thürschwellen der, der Bahn nahe liegenden Gebäude und alle Festpuncte, an welche das Nivellement angeschlossen, insbesondere die Schienenhöhe eines bestimmten Punctes auf dem nächsten Eisenbahnhofe, müssen in den Profilen vollständig bezeichnet sein.

h) Der Normalhorizont muss jedesmal durch den Nullpunct des Amsterdamer Pegels angenommen werden. Wenn sich hierbei für einzelne Blätter zu lange Ordinaten ergeben, so kann die Horizontale (jedoch immer nur um volle 10 Meter) höher gelegt werden, was in den Profilen anzugeben ist. — Die Längen der Ordinaten sind jedoch überall auf den Normalhorizont zu beziehen und einzuschreiben.

i) Um den Uebergang der Bahnlinie von einem Blatte zum anderen deutlich zu erkennen und zu beurtheilen, sind am Anfang und Ende jedes Blattes mindestens 100 Meter lange Strecken des folgenden, resp. des vorhergehenden Blattes, jedoch nur in einfachen Linien mit darzustellen.

k) Sämmtliche Pläne sind in der rechten oberen Ecke mit einer fortlaufenden Blattnummer zu versehen.

§ 5. Von den Futtermauern, Brücken, Tunnels und den Gebäuden sind die zur vollständigen Beurtheilung erforderlichen Grundrisse, Profile und Ansichten aufzustellen; bei den hierzu anzufertigenden Zeichnungen ist in der Regel ein Maassstab von $^1/_{100}$ der wirklichen Grösse anzuwenden; aussergewöhnliche Constructionen etc. sind durch Detailzeichnungen zu erläutern. Für die gewöhnlichen und öfter vorkommenden Brücken und Durchlässe wird die Aufstellung von Normal-Entwürfen angemessen sein.

Die Beschaffenheit des Baugrundes, die höchsten und die niedrigsten Wasserstände sind in den Entwürfen anzugeben, auch sind die Haupt-Abmessungen darin mit Zahlen einzuschreiben.

§ 6. Die allgemeine Anordnung des Oberbaues ist, nach einem Maassstabe von $^1/_{30}$tel der natürlichen Grösse darzustellen; nach demselben Massstabe ist die zur Sicherstellung der Schienen etc. bei den Wege-Uebergängen in gleicher Höhe gewählte Construction aufzuzeichnen. — Von den Profilen der Schienen, von den Laschen-Verbindungen, den Unterlagsplatten, den Schrauben und den Schienennägeln sind Zeichnungen in wirklicher Grösse, bei denen die resp. Gewichte einzuschreiben, mit vorzulegen.

§ 7. Von jeder Bahnhofs-Anlage und Haltestelle ist ein Situationsplan, in der Regel nach einem Maassstabe von $^1/_{1000}$tel der wirklichen Grösse einzureichen, auf dem nicht nur sämmtliche Gebäude, sondern auch die nächsten Umgebungen und die zum Bahnhofe führenden Wege anzugeben sind. — Ausserdem sind sämmtliche Bahngeleise mit allen Weichen und Kreuzungen, die Perrons, die Drehscheiben, die Wasserkrahne, die Lösch- und Reinigungsgruben etc. einzuzeichnen, sowie die Krümmungs- und Gefälle-Verhältnisse der Bahnlinie und die Nordlinie darin anzugeben.

§ 8. Alle Pläne und Zeichnungen sind im Format des beiliegenden Schemas (halber Whatmann) anzufertigen und wo es erforderlich ist, klappenartig aneinander zu kleben.

Alle Pläne und Zeichnungen sind ohne Ausnahme in Mappen einzusenden.

§ 9. In dem Erläuterungsberichte ist der Zweck der Bahn, die Beschaffenheit des Terrains, die hiernach ermittelte Richtung darzulegen; auch sind die Neigungs- und Krümmungs-Verhältnisse zu er-

örtern. — Demnächst ist die Anordnung und die Construction der entworfenen Bauwerke nach den Titeln des Ueberschlages (§ 2) vollständig zu erläutern. Alle örtlichen Verhältnisse, die auf den Bahnbau von Einfluss sein werden, sowie die Zeit, in der man den Bau zu vollenden beabsichtigt, müssen gleichfalls aufgeführt werden.

§ 10. Die generellen Vorarbeiten, auf deren Grund die Concession ertheilt ist, sind den speciellen Ausarbeitungen beizufügen.

§ 11. Die Bearbeitung der Kostenanschläge muss demnächst nach den in § 2 für die Ueberschläge vorgeschriebenen Titeln erfolgen.

Berlin, im Königlichen Ministerim für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, im October 1871.

Mittheilungen über Eisenbahnen und sonstige Transport-Anstalten.

* **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.** (Die Einstellung des Stückgut-Verkehrs nach Frankreich via Forbach und Pagny.) Seitdem überhaupt der Privat-Güter-Verkehr nach Frankreich wieder eröffnet ist, hat sich derselbe stets auf Eilgut und Wagenladungen beschränkt, die Französische Ostbahn hat bisher auf keiner ihrer Uebergangsstationen Stückgüter in gewöhnlicher Fracht angenommen.

Seitens der Strassburger Betriebs-Commission ist hiervon ihren Nachbarbahnen und den sonst interressirten Verwaltungen Kenntniss gegeben, zugleich aber s. Z. ausdrücklich bemerkt worden, dass auf allen Elsass-Lothringischen Strecken der Stückgut-Verkehr ohne Beschränkung eingerichtet sei.

Auf Antrag der genannten Betriebs-Commission benachrichtigt demgemäss unterm 21. d. M. die geschäftsführende Direction die Vereins-Verwaltungen, „dass nach den Französischen Grenzstationen Belfort, Avricourt, Pagny und Diedenhofen, sowie darüber hinaus nach Frankreich, nur Eilgüter und Wagenladungen, nicht aber Stückgüter in gewöhnlicher Fracht zur Beförderung angenommen werden können, dass dagegen auf den Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen — mit obiger Ausnahme für die genannten Grenzstationen — keine Beschränkung des Güterverkehrs stattgefunden hat.“

* **Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.** Die geschäftsführende Direction hatte der Commission für Angelegenheiten des Güterverkehrs, einen, die Feuergefährlichkeit chargirter Seide betreffenden Antrag der Allgemeinen Eisenbahn-Versicherungs-Gesellschaft zu Berlin zur weiteren Veranlassung überwiesen.

Die genannte Commission hat nun mit Rücksicht darauf, dass der Artikel „chargirte Seide“ zum grössten Theile in Frankreich und Belgien fabricirt resp. von dort nach Deutschland befördert wird, die Direction der Rheinischen Eisenbahn ersucht, die Belgischen und Französischen Bahnen unter Hinweis auf Abtheiluug B. § 3 Pos. 1 und 3 des Bundes-Betriebs-Reglement zu verständigen, dass die unter der Declaration „chargirte Seide“ in den Verkehr kommende Seide, wenn sie wegen starker Fettung mit Oel der Selbstentzündung unterworfen scheint, auf den Deutschen Bahnen vom Transport ausgeschlossen ist.

Auch hat die geschäftsführende Direction die Vereins-Verwaltungen ersucht, in gleicher Weise wie die Köln-Mindener Direction (Vorsitzende der genannten Commission) bereits gethan hat, ihre Dienststellen wegen des Ausschlusses stark gefetteter Seide vom Transport mit Anweisung versehen zu wollen.

Hessische Ludwigsbahn und Taunusbahn. In der zu Mainz am 18. December abgehaltenen Generalversammlung der Hessischen Ludwigsbahn machte der Vorsitzende, Herr Dr. Parcus, nach dem eingehenden Vortrag des Verwaltungsrathes über den Ankauf der Taunusbahn und die weiteren neuen Projecte, resp. über die vom Verwaltungsrath des Hessischen Ludwigsbahn in allen Theilen acceptirten Entschliessungen des Kgl. Preussischen Handelsministeriums, deren definitive Fassung noch vorbehalten ist, nachfolgende Mittheilung:

1) Es verkauft die Hessische Ludwigsbahn, nachdem der zwischen ihrem Verwaltungsrath und dem Verwaltungsrath der Taunusbahn-Gesellschaft unterm 14. v. Mts. abgeschlossene Fusionsvertrag die Genehmigung der Generalversammlungen der Actionäre der beiden Gesellschaften sowie der Regierung von Preussen und Hessen erhalten haben wird, die Taunusbahn mit ihrem gesammten beweglichen und unbeweglichen Zubehör, insbesondere mit ihrem Betriebsmaterial, dem Rerservefond und Erneuerungsfond, überhaupt mit allen, dem Unternehmen der Taunusbahn anklebenden Rechten und Verpflichtungen an die Preussische Regierung;
2) Die Preussische Regierung übernimmt zuvörderst dagegen als Selbstschuldnerin die Passiva der Taunusbahn-Gesellschaft, insbesondere die gesammte Prioritäts-Obligationenschuld und gewährt ferner als Kaufpreis die Summe von fl. 5 010 000, zahlbar am Tage der Uebergabe der Taunusbahn incl. 5 pCt. Zinsen vom 1. Januar 1872 ab.
3) Die Uebergabe der Taunusbahn erfolgt, nachdem die Preussische Landesvertretung die erforderlichen Geldmittel bewilligt, der abzuschliessende Vertrag landesherrlich genehmigt ist und die Grossherzoglich Hessische Regierung zu dem Uebergange der Taunusbahn auf den Preussischen Staat die Zustimmuug ertheilt hat.

   Verwaltung und Betrieb der Bahn erfolgen schon vom 1. Januar 1872 ab für Rechnung des Preussischen Staats.

   Die Dividende der Taunusbahn pro 1871 wird nach den bisher üblichen Normen festgestellt und an die Hessische Ludwigsbahn abgeführt.
4) Das gesammte Beamten- und Dienstpersonal der Taunusbahn geht in den Dienst der Preussischen Verwaltung über, welche die mit jenem Personale abgeschlossenen Verträge zu erfüllen hat, wie solche am 14. v. M. Gültigkeit hatten.
5) Die Preussische Regierung wird
   a) eine Bahn von Frankfurt durch das Lorsbachthal zum Anschluss an die Lahnbahn zwischen Diez und Weilburg,
   b) eine Bahn von Mainz über Wiesbaden zum Anschluss an die sub a erwähnte Bahn, und
   c) eine Bahn von Frankfurt mit fester Ueberbrückung des Mains zur Einmündung in die Riedbahn

   innerhalb ihres Territoriums zulassen und räumt der Hessischen Ludwigsbahn bezüglich der Concessions-Ertheilung für diese Bahnen vor anderen Bewerbern bis zum 1. Juli 1872 die Priorität ein.

Ausserdem wird die Königl. Preussische Regierung behufs besserer Verbindung der Frankfurt-Hanauer Eisenbahn mit der Strecke Mainz-Frankfurt resp. den Westbahnhöfen in Frankfurt genehmigen, dass die Hessische Ludwigsbahn nach ihrer Wahl entweder die städtische Verbindungsbahn eigenthümlich erwirbt und, insoweit solches ohne Schädigung der Schifffahrts- und der Interessen des Strassenverkehrs angängig, in zweckentsprechender Weise verbessert, oder aber die Frankfurt-Hanauer Eisenbahn mittelst fester Brücke oberhalb Frankfurt über den Main führt und auf dem linken Ufer des Flusses mit der Strecke Mainz-Frankfurt in Verbindung setzt.

Endlich hat die Königl. Preussische Regierung auch dagegen Nichts zu erinnern, dass die Hessische Ludwigsbahn eine Verbindung ihrer linksmainischen Strecken mit der Hanau-Offenbach-Frankfurter Bahn auf dem linken Mainufer bei Sachsenhausen unter Errichtung entsprechender Stationsanlagen daselbst herstellt.

6) Die Königl. Preussische Regierung wird den zwischen der Frankfurt-Hanauer und der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn unterm 27. December 1862 abgeschlossenen Fusionsvertrag unter der Bedingung genehmigen, dass die in den §§ 5 und 6 des Nachtrages zu dem Statut der Rheinischen Eisenbahngesellschaft am 24. December 1866 enthaltenen Bestimmungen auf der ganzen Frankfurt-Hanauer Bahn von Kahl bis Frankfurt und ebenso auch auf der Strecke Kahl-Aschaffenburg, so lange dieselbe von der Hessischen Ludwigsbahn betrieben wird, analog Anwendung finden.
7) Die Königlich Preussische Regierung und die Hessische Ludwigsbahn werden in Frankfurt einen gemeinschaftlichen Personenbahnhof hinstellen.

   Die Projectirung dieses Bahnhofes sowie der zugehörigen Güterbahnhöfe erfolgt durch ein in Frankfurt zu etablirendes gemeinschaftliches Büreau, die definitive Festsetzung des Projects gebührt der Preussischen Regierung.

   Die Vertheilung der Kosten des gemeinschaftlichen Bahnhofes erfolgt im Verhältnisse des Raumes, welcher jedem Theil nach Maassgabe des festgestellten Projectes überwiesen wird.

   Was den zur gemeinschaftlichen Personenstation erforderlichen Grund und Boden betrifft, so soll der Hessischen Ludwigsbahn zunächst ein der Grösse des Areals des jetzigen Bahnhofs der Taunusbahn entsprechendes Terrain überwiesen werden zu den Anlagekosten des Taunusbahnhofes nach Abzug des Werthes der alten Materialien unter Zuschlag des Procentsatzes, um welchen der Kaufpreis der Taunusbahn die auf die Anlage derselben verwendeten Gesammtkosten übersteigt. Reicht dieses Terrain nicht aus, so soll der Hessischen Ludwigsbahn das weiter erforderliche Terrain, soweit dasselbe dem Areal der jetzigen Staatsbahnhöfe entnommen wird, zu dem Durchschnittsbetrage des für das Terrain dieser Bahnhöfe nach denselben Grundsätzen, wie bei dem Terrain des Taunusbahnhofs, zu ermittelnden Preises angerechnet werden.

Zu diesen vorläufigen Festsetzungen wird erläuternd bemerkt, dass der Kaufpreis nach Maassgabe des Courswerthes der Mainzer Actien vom 14. November — unter Abrechnung der muthmaasslichen Dividende — ermittelt ist, wogegen der Ludwigsbahn die Dividende der Taunusbahn pro 1871 verbleibt.

Es sind ferner der Ludwigsbahn die wesentlichen Concessionsbedingungen für die von ihr projectirten Neubauten kundgegeben und endlich die Grundzüge für die Aufstellung des Projects zur Umgestaltung der Bahnhofanlagen bei Frankfurt a. M. festgestellt worden.

Der Herr Präsident theilte hierauf mit, dass man bei den Verhandlungen in Berlin beiderseits von den Gesichtspuncten ausgegangen sei, das Kaufobject ohne Schaden und Nutzen zu übertragen, und dass sich daher zur Berechnung des Kaufpreises naturgemäss der

Cours der Actien der Hessischen Ludwigsbahn am Tage des Abschlusses des Fusionsvertrages als Basis dargeboten habe. Hiernach

berechnen sich die	fl. 3 000 000
Actien zu 176 Proc. Cours am 14. December 1871	„ 5 280 000
hierzu die im Cours nicht enthaltene Abschlagsdividende mit 2 Proc. oder	„ 60 000
	fl. 5 340 000
ab die Dividende veranschlagt zu 11 Proc.	„ 330 000
verbleiben	fl. 5 010 000
als vom Staate zu zahlende Kaufsumme. Da die Ludwigsbahn die Dividende der Taunusbahn pro 1871 erhält, so kommt diese hinzu und zwar nach der Veranschlagung in den mit der Königl. Preussischen Regierung gepflogenen Berechnungen im Betrage von	„ 300 000
hiernach ergeben sich	fl. 5 310 000

gleich 177 Proc. oder 1 Proc. mehr als der obige Cours von 176 Proc., welches Plus gerade der Differenz zwischen den beiden in Aussicht stehenden Dividenden entspricht. Im Uebrigen müsse die Verwaltung in erster Linie auf den Ausbau der Bahn von Mainz über Wiesbaden nach der Lahn Werth legen, die Ausführung dieser Bahn werde aber dadurch gesichert, dass die Königliche Regierung die beiden Linien und zwar derart genehmigen wolle, dass dieselben sich an einem geeigneten Puncte — nach den jetzt vorliegenden Anhaltspuncten etwa bei Idstein oder Niedernhausen — zu vereinigen hätten. Den Interessen Frankfurts werde die Gesellschaft stets gerne Rechnung tragen, eine weiter gehende Verpflichtung der Gesellschaft, als die von der Königl. Preussischen Regierung zur Concessionsbedingung gemachte Niedersetzung einer besonderen Commission zu Frankfurt, bestehend aus zwei Mitgliedern des Verwaltungsraths und einem höheren technischen Beamten, mit der Befugniss und Verpflichtung, die Verwaltung dem Staate und dem Publicum gegenüber bezüglich der in Preussen gelegenen Bahnstrecken mit unbeschränkter Vollmacht zu vertreten, sei indess von keiner Seite in Aussicht genommen. Der Herr Interpellant erklärte diese Mittheilungen für vollkommen befriedigend. Herr W. Schwab aus Darmstadt wies hierauf auf die Opfer hin, welche die Stadtgemeinden Darmstadt, Mainz, Worms in Folge des Gesetzes vom 14. August 1867 zu bringen hätten, denen gegenüber, soweit sie die Stadt Darmstadt belastet, er es nicht gerechtfertigt finden könne, den durch die Riedbahn gerade Darmstadt zugewiesenen Verkehr wieder durch die Einführung einer directen Bahn von Frankfurt hinwegzunehmen, und interpellirte den Verwaltungsrath, ob derselbe etwa auf die Rechte der Gesetze verzichten wolle. Der Herr Präsident erwiderte hierauf, dass für künftige Bauten die Anwendung des Gesetzes nicht mehr beansprucht werde, dass die Gesellschaft aber auf ältere Forderungen nicht verzichten könne. Uebrigens werde die Einführung der Frankfurter Linie in die Riedbahn dieser nur Vortheil bringen und dadurch der Möglichkeit näherrücken, die von den Riedbahngemeinden gewährten Subventionen zurückzuzahlen. Herr Dr. Brache beantragte hierauf, die Discussion nicht weiter auf einzelne specielle Puncte hinzuleiten, und schlägt vor, über die vom Verwaltungsrath zu stellenden Anträge summarisch abzustimmen, worauf der Herr Vorsitzende an die Versammlung die Vorfrage richtete, ob dieselbe dieses Verfahren beobachten wolle. Die Generalversammlung beschliesst hiernach einstimmig, über die sämmtlichen Anträge mit einem Mal abzustimmen, nachdem Herr Bankier Oppenheim die Weglassung des Antrags 3 als mit Rücksicht auf den Wiederverkauf der Taunusbahn nicht mehr erforderlich, vorgeschlagen, diesen Vorschlag jedoch nach einer Erläuterung des Herrn Vorsitzenden wieder zurückgezogen hatte. Es wurden hierauf die von uns seinerzeit mitgetheilten Anträge zusammen zur Abstimmung gebracht, welche die Generalversammlung mit allen gegen eine Stimme — die des Herrn Schwab, der seine Abstimmung lediglich damit motivirte, dass er der Einführung der Frankfurt-Mannheimer Bahn in die Riedbahn nicht zustimmen könne — zum Beschluss erhob.* Die Generalversammlung schritt hierauf zur Wahl zweier weiterer Mitglieder des Verwaltungsraths, sowie zweier Ersatzmänner in Gemässheit des Beschlusses ad 3 und ergab das Scrutinium, dass 1) zu Mitgliedern des Verwaltungsraths die Herren Gustav Scherbius mit 754 Stimmen, Joh. Albert Varrentrapp in Frankfurt a. M. mit 745 Stimmen; 2) zu Ersatzmännern die Herren Geh. Finanzrath Flach in Wiesbaden mit 768 Stimmen, J. G Henrich in Frankfurt mit 755 Stimmen gewählt worden sind.

In der zu Mainz am 19. December stattgehabten ausserordentlichen Generalversammlung der Taunusbahn (in welcher 6249 Actien, die nach § 34 der Statuten 586 Stimmen und nach § 46 6249 Stimmen repräsentiren) wurden die mit der Hessischen Ludwigsbahn abgeschlossenen Verträge (von welchen der sogen. Interimsvertrag vom 14. November d. J.) zur Discussion gestellt und nach einer kurzen Debatte über einige formelle Bedenken von Seiten eines Actionärs mit 479 Stimmen (gegen 3 auf einem Zettel) angenommen wurde. Der sog. Fusionsvertrag konnte nicht zur Abstimmung gebracht werden, da eine Generalversammlung über Veräusserungs-, Auflösungs- oder Fusionsfragen der Gesellschaft nur dann competent ist, wenn zwei Drittel sämmtlicher Actien erschienen und von diesen drei Viertel der Stimmen (jede Actie ist stimmberechtigt) sich auf einen Beschluss vereinigen. Da zur heutigen Versammlung nur 6249 Actien angemeldet waren, so musste eine Beschlussfassung selbstverständlich unterbleiben und es wird daher der Fusionsvertrag einer auf den 23. k. M. einberufenen weiteren ausserordentlichen Generalversammlung unterbreitet werden, in welcher dann die absolute Majorität von den erscheinenden Actionären die Sache zur Entscheidung bringen wird. Bemerken wollen wir hier noch, dass die Taunusbahn somit am 1. Jan. 1872 noch nicht formell in den Betrieb des Preussischen Staates übergehen kann, und dass der von der Hessischen Ludwigsbahn mit der Preussischen Regierung abgeschlossene Vertrag überhaupt erst dann formell in Kraft tritt, wenn alle statuten- und gesetzmässige Factoren (Preuss. Landtag und Herrenhaus) den abgeschlossenen Vertrag getrag genehmigt haben. Jedoch wird aber die Taunusbahn von der jetzigen Verwaltung vom 1. Januar 1872 für Rechnung des Preussischen Staates verwaltet werden.

Berliner Briefe.

Berlin, 27. December. (November-Einnahmen der Preussischen Eisenbahnen. Vom Eisenbahn-Actienmarkt. Pferdebahnen zu Dresden und Hannover.)

Die Preussischen Eisenbahnen haben nach der Eisenbahn-Tabelle des Reichsanzeigers im November 1871 bei einer Bahnbetriebslänge von $1625,_{67}$ Meilen eine Einnahme von zusammen 10 388 649 Thlr. er-

* Die „Frankfurter Zeitung" fällt über die neuen Projecte folgendes Urtheil: „Die Hessische Ludwigsbahn hat wohl daran gethan, auf die Taunusbahn zu verzichten, um so mehr, als sie in der vorgegangenen Weise alle die Zwecke, um derentwillen der Kauf vollzogen ward, ja noch mehr, thatsächlich erreicht hat. In erster Linie wollte die Ludwigsbahn eine directe Bahn von Mainz nach Wiesbaden. Diese Bahn wird sie jetzt mit verhältnissmässig geringen Kosten erhalten, da sie das Schienengeleise grössentheils neben der Taunusbahn hinführen und hauptsächlich nur die Rheinbrücke zu erbauen haben wird. Die directe Bahn Mainz-Wiesbaden aber wird eine erkleckliche Rente abwerfen. Heute schon ist auf der Station Mainz-Kastel der bedeutendste Personenverkehr der Taunusbahn. Er überwiegt den von Frankfurt und den von Wiesbaden. Weiter wird die Centralstation Mainz die Eisensteine der Lahn und die Kohlen später über die neue Rheinbrücke erhalten; dies sind gewiss wichtige Factoren einer guten Rentabilität. In zweiter Linie beabsichtigte die Ludwigsbahn, sich den Bahnhof der Taunusbahn in Frankfurt zu sichern, um nicht abhängig von dem guten Willen der Staatsbahnen zu bleiben, wie bisher. Auch dies ist ihr vollständig gelungen. Vorerst wird die Staatsregierung zwar in den Besitz des Taunusbahnhofs treten und die Ludwigsbahn in dem Main-Neckar-Bahnhofe miethweise verbleiben. Von dem alsbald in Angriff zu nehmenden Centralbahnhofe erhält die Ludwigsbahn jedoch einen Antheil, welcher der Grösse des jetzigen Taunusbahnhofes entspricht. Für das Areal hat die Ludwigsbahn nicht mehr zu zahlen, als den Betrag, welchen s. Z. die Taunusbahn dafür verausgabte, zuzüglich des Agio's, welches auf die von der Ludwigsbahn in Zahlung gegebenen Actien entfällt. Mit anderen Worten: Die Ludwigsbahn zahlt für jeden Gulden, den die Taunusbahn vor 35 Jahren für ihren Bahnhof verausgabte, heute etwa einen Thaler. In der That ein äusserst glänzendes Geschäft für die Ludwigsbahn, wenn man erwägt, was dieselbe heute bezahlen müsste, um sich in den Besitz des Terrains zu einem Personenbahnhofe zu setzen, bot sie doch vor acht Jahren schon 700 000 fl. für den Grunelius'schen Garten! Dies sind die zwei wichtigsten Puncte, wegen deren die Ludwigsbahn sich zum Ankauf der Taunusbahn entschlossen hatte. Sie hat erreicht, was sie erstrebt, und kann nunmehr getrost die Taunusbahn dem Staate überlassen. Ja, sie hat noch mehr erlangt, als sie beim Auszug zu dieser Campagne erwarten konnte. Die so lange beanstandete Fusion der Hanauer Bahn ist nunmehr genehmigt, die bisher vergebens gesuchte Verbindung der Hanauer Bahn mit der linksmainischen Bahn kann unbeanstandet hergestellt werden. Die Ludwigsbahn wird — was diese Verbindung betrifft — nunmehr voraussichtlich die kostspielige Ueberbrückung am Obermain und die Verlegung des Ostbahnhofes aufgeben. Sie wird den Hanauer Bahnhof lassen, wo er ist, und die städtische Verbindungsbahn zu erwerben trachten. Von dieser aus werden die Eisenbahnzüge über eine bei Niederrad zu erbauende Brücke in die Mainzer Linie eingeführt, während eine kleine Station an der Louisa die von der Bebra-Hanau-Offenbacher Bahn kommenden Personen und Güter direct für die Mainzer Bahn aufnimmt. Ueber die Brücke bei Niederrad werden aber auch die directen Frankfurt-Mainzer Züge aus dem Centralbahnhofe expedirt und hierdurch die Main-Neckar-Brücke entlastet werden. Hiermit noch nicht genug, wird die neue Brücke der Ludwigsbahn eine dritte und ganz neue Bahn erschliessen, die von ihr zu vervollständigende Linie Frankfurt-Worms-Mannheim. Die Concessionirung dieser Linie, welche eine directe Concurrenz der Main-Neckarbahn bildet, ist eine nicht zu unterschätzende Concession der stark betheiligten Preussischen Regierung. In jeder Beziehung also kann die Hessische Ludwigsbahn mit dem erzielten Resultate zufrieden sein. Auch die mit der Vereinbarung Hand in Hand gehende finanzielle Operation ist keine ungünstige. Die Ludwigsbahn kauft von der Taunusbahn gegen Actien, verkauft an den Staat aber gegen baar. Es tritt somit das merkwürdige Verhältniss ein, dass die Ludwigsbahn ihr Capital zur Erwerbung der Taunusbahn um $3^1/_2$ Millionen Gulden vermehrt, die Taunusbahn selbst aber nicht erhält. Wie sich die Dinge heute gestaltet haben, reducirt sich das Geschäft dahin, dass die Ludwigsbahn $3^1/_2$ Millionen Gulden ihrer Actien zu 176 verkauft hat. Da die Gesellschaft neuer Capitalien bedarf, diese Actien aber zumeist in den Händen der Taunusbahn-Actionäre, also in festen Händen, verbleiben, so ist dies gewiss kein schlechtes Geschäft. Es gestattet, die zunächst weiter nöthigen Summen mittelst Prioritäten aufzubringen. Die gesammte Lage des Unternehmens der Ludwigsbahn wird sich daher in Folge der neuesten Vereinbarungen nach allen Seiten hin günstig entwickeln."

zielt, d. h. 6459 Thlr. pro Meile. Vom 1. Januar bis ultimo November stellte sich die Gesammteinnahme auf 114 894 715 Thlr. oder 73 297 Thlr. pro Meile und 6663 Thlr. pro Monat und Meile. In November 1870 wurden bei 1528,$_{26}$ Meilen Bahnbetriebslänge 9 538 592 Thlr. oder 6254 Thlr. pro Meile eingenommen, und der Ertrag der ersten 11 Monate des Jahres 1870 ergab 100 519 326 Thlr. oder 68 507 Thlr. pro Meile und 6228 pro Monat und Meile. Minder-Einnahmen haben sich im Vergleich zum November 1870 nur bei sieben Bahnen herausgestellt, und zwar unter andern bei der Rhein-Nahebahn, bei welcher die Einnahme von 184 383 Thlr. im November 1870 auf 112 835 Thlr. in demselben Monat 1871 zurückgegangen ist, also um 38,$_{8}$ %; die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn hat einen Rückgang von 17,$_{5}$ % erfahren. Erhebliche Mehr-Einnahmen weist u. A. auf: die Niederschlesisch-Märkische Bahn mit 191 584 Thlr. oder 32,$_{5}$ % nach. Nach Procenten gerechnet weisen die höchsten Mehreinnahmen auf: die Cottbus-Grossenhainer (67,$_{2}$ %), die Frankfurt-Hanauer (59,$_{6}$ %), die Köln-Giessener (51,$_{3}$ %), die Nassauische (48,$_{3}$ %) u. s. w. — Was den Zeitraum vom 1. Januar bis ultimo November 1871 angeht, so weisen, mit demselben Zeitraum des Jahres 1870 verglichen, nur 3 Eisenbahnen eine Mindereinnahme auf und zwar: die Ostbahn 526 260 Thlr. oder 6,$_{3}$ %, die Scnleswigsche Bahn 6169 Thlr. oder 1,$_{1}$ %, und die Niederschlesische Zweigbahn 5879 Thlr. oder 1,$_{8}$ %.

Die Stimmung auf dem Eisenbahn-Börsenmarkt war in den letzten Tagen, wie ein Blick auf den Courszettel zeigt, sehr fest. Infolge der günstigen Gestaltung des Geldmarktes waren namentlich schwere Eisenbahnactien sehr gesucht, von welchen wir die der Hessischen Ludwigsbahn besonders erwähnen, da solche durch das Abkommen mit der Preussischen Staatsregierung nun volles Bürgerrecht in Preussen erlangt haben. Wenn auch die Generalversammlung der Taunusbahn nicht beschlussfähig war*, um über ihre Auflösung zu entscheiden und daher der formelle Abschluss des ganzen Arrangements noch nicht erfolgen konnte, so ist doch an dem Gelingen des kühnen Werkes, welches in jeder Beziehung für die Hessische Ludwigsbahn als sehr vortheilhaft erscheint, jetzt nicht irgend zu zweifeln. Sie tritt durch die Anlage des gemeinschaftlichen Personenbahnhofs in Frankfurt in engere Beziehungen zu den Preussischen Staatsbahnen und verlegt den Schwerpunct des Unternehmens theilweise nach Frankfurt, von wo aus sowohl nordwestwärts nach der Lahnbahn und weiter in das Westfälische Kohlenrevier gebaut und so der Kohlentransitverkehr nach Baden, Württemberg, Elsass und der Schweiz gewonnen wird, während andererseits südwestwärts über Grossgerau eine directe Verbindung zwischen Frankfurt und der Riedbahn, d. h. mit Worms und Mannheim hergestellt werden soll. Die Preuss. Regierung wird auch den Erwerb der Frankfurter Verbindungsbahn und die Fusion der Frankfurt-Hanauer Eisenbahn genehmigen.

Unter solchen Verhältnissen kann die Ausdehnung des Unternehmens nur als ein bedeutender Fortschritt bezeichnet werden. Aus der Reihe der selbstständigen Deutschen Eisenbahn-Unternehmungen sehen wir aber zwei alte Freunde, die Frankfurt-Hanauer und die Taunusbahn verschwinden.

Auch für die leichten Actien zeigte sich gute Kauflust, namentlich für Berlin-Görlitzer, Halle-Sorauer und Märkisch-Posener. Nicht ohne Einfluss hierauf war, dass die am 20. d. M. abgehaltene ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre der Märkisch-Posener Eisenbahn das wünschenswerthe Project der Fusionirung dieser drei Bahnen gefördert hat, indem die Candidaten der Discontogesellschaft, welche zu gleicher Zeit dem Vorstand der Halle-Sorauer und Berlin-Görlitzer Eisenbahn angehören, in den Verwaltungsrath der Märkisch-Posener Eisenbahn gewählt wurden. Die mit Unrecht so stark angefeindete Vereinigung der drei Bahnen kommt auf diese Weise wenigstens factisch schon zur Ausführung.

Mit den in Dresden und Hannover zu erbauenden Pferdebahnen wird es jetzt Ernst. Die Bauverwaltung der Continental-Pferde-Eisenbahngesellschaft (Ingenieur Büsing, Berlin, Behrenstrasse No. 9) hat unterm 14. d. M. die Submission auf Lieferung der nöthigen Schienen und Schwellen sowie von 33 Stück Pferde-Eisenbahnwagen auf den 8. Januar ausgeschrieben.

○ Aus Bayern. (Centralbahnhof in Ingolstadt. Station Weiberhöfe. Renumeration des Personals der Kgl. Verkehrsanstalten. Salzkammergutbahn.)

München, den 25. December. Der Kriegsminister Frhr. von Prankh beantwortete in der Sitzung der Kammer der Abgeordneten die vom Abgeordneten Ponschab am 13. October d. J. eingebrachte Interpellation „ob es möglich sein wird, die Anlage des Centralbahnhofs bei Ingolstadt nicht nach Oberstimm, sondern in unmittelbare Nähe der Stadt und Festungswerke Ingolstadts endgiltig festzustellen und zu bestimmen, dahin, dass die Verhandlungen über die Anlage dieses Bahnhofes in den jüngsten Tagen zum Abschlusse und zwar dahin gediehen sind, dass derselbe aus überwiegend strategischen Rücksichten innerhalb der Vorwerke der Festung Ingolstaldt hergestellt werden soll. — Wegen Beschaffung der im ursprünglichen Kostenvoranschlage nicht vorgesehenen Mittel wird die Vorlage ohnehin noch an den Landtag gelangen. Durch die Neuanlage eines Centralbahnhofes am rechten Donauufer in unmittelbarer Nähe Ingolstadts wird der Centralbahnhof daselbst überflüssig und wird demnach seinerzeit entfernt werden.

Die vorgenommenen technischen Erhebungen zur Anlage einer Station zwischen Aschaffenburg und Laufach haben die Möglichkeit zu einer solchen zunächst der Einmündung des Laufachthales in das Aschaffthal bei den s. g. Weiberhöfen ergeben. Der Aufwand für die Aenderung der verticalen Projection der Bahn, die Hochbauten etc. beträgt 36 000 Fl.

Nach einem von den Staatsministerien der Finanzen und des Handels an das Präsidium der Kammer der Abgeordneten gerichteten Schreiben d. d. 18. d. Mts. wird wegen der ausserordentlichen Leistungen des Personals der Verkehrsanstalten während der letzten Kriegszeit eine ausserordentliche Renumeration als gegeben erachtet. Bis zu welchem enormen Maasse die Arbeitsmehrung stattgefunden, beweisen die angegebenen Thatsachen, dass die an die beiden Bayer. Armeecorps täglich abzufertigende Briefpost regelmässig 20—24 der grössten Säcke je zu einem Scheffel Bayer. füllten. Der Feldpospacket-transport umfasste täglich gegen 1600—2000 Stücke. Um so mehr wird eine ausserodentliche Renumeration für erforderlich erachtet, als bereits von Seiten der Württembergischen und der Badischen Staatsbahn, dann der Verwaltungen der Hessischen Ludwigs- und der Frankfurt-Hanauer Bahn, endlich auch von Seite der Pfälzischen Bahnverwaltung Gleiches geschehen ist. Von letzerer Bahnverwaltung war allein schon am Schlusse des Jahres 1870 eine Summe von 89 000 Fl. zum Zwecke der Renumerirung ihres Personals verausgabt worden.

Die zu renumirenden Beamten werden in 3 Kategorien getheilt, welche mehr oder minder durch die Kriegsverhältnisse in Anspruch genommen wurden. Der Gesammtbedarf für die in Frage stehenden Renumerationen würde sich bei der Eisenbahnverwaltung beiläufig auf 300 000 fl., bei der Postanstalt 46 000 fl., Telegraphenanstalt 10 000 fl., Bodenseedampfschifffahrts-Verwaltung 1 600 fl., sohin im Ganzen auf ungefähr 357 600 fl. oder rundaus 360 000 fl. stellen.

Ein u. A. aus der Stadtgemeinde Passau und dem Fürsten Glodwig von Hohenlohe-Schillingsfürst bestehendes Consortium hat beim Oesterreichischen Handelsministerium die beendeten Projectirungs-Elaborate für die Salzkammergutbahn vorgelegt. Dieselbe, von Passau ausgehend und dort an die Bayer. Ost- und die projectirte Böhmisch-Bayerische Waldbahn anschliessend, betritt bei Schärding das Oesterreichische Gebiet und hat bis zu ihrem südlichen Endpunkte in der Station Selzthal, wo die Einmündung in die Kronprinz-Rudolphsbahn beabsichtigt ist, eine Länge von 25,$_{14}$ Ml. Flügelbahnen, welche bei Ried den Anschluss an den dortigen Bahnhof der Kaiserin Elisabethbahn, bei Michelau an die Kohlenstation Thomasroith und bei Timmelkam an die gleichnamige Station der Kaiserin Elisabethbahn bewirken, sollen erstellt werden.

Wiener Briefe.

♁ Wien, am 26. December. (Vom Eisenbahn - Actienmarkte. Eisenbahn - Unfallversicherungs - Gesellschaft. Eisenbahn-Schiedsgerichte. Aussig - Teplitzer Bahn. Villach - Tarvis. Bahnprojekte.)

Zum Schlusse des Jahres ist die Spekulation gewöhnlich zur Hausse geneigt, um günstige Bilanzen zu erzielen und für die neue Campagne sich gehörig zu rüsten. Es gewannen folgende Eisenbahnactien an Avancen, u. z. Alföld fl. 1.$_{50}$, Böhm. Westbahn fl. 2.$_{50}$, Buschtěhrader Lit. B. fl. 1., Linz-Budweiser fl. —.$_{75}$, Lemberg-Czernowitz-Jassy fl. 5.$_{50}$, Oesterr. Nordwestbahn fl. 1.$_{75}$, Rudolfsbahn 25 Kr., Südbahn fl. 2.$_{90}$, Wiener Tramway fl. 2., und Ungarisch-Galizische Eisenbahnen fl. 4.$_{50}$. Andere Bahnen wurden von der Spekulation vernachlässigt und es erlitten eine Einbusse: Böhmische Nordbahn mit fl. 1., Karl-Ludwigsbahn fl. 1.$_{50}$, Donau-Draubahn fl. 1., Dux-Bodenbacher fl. 1., Franz-Josefsbahn fl. 4., Pardubitzer 50 Kr., Prag-Duxer 50 Kr., Siebenbürger fl. 1., Staatsbahn fl. 3. und Stuhlweissenburg-Graz-Raaber Bahn 50 Kr. Nordbahn und Staatsbahn und die übrigen hier nicht angeführten Actien blieben stationär.

Bezüglich der weiteren Vorgänge auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens verfügen wir über folgende Notizen:

Das von der Direktoren-Conferenz gewählte Comité, welches es übernahm, ein Statut im Betreff der gemeinsamen Haftung der Oesterreichischen Eisenbahn-Verwaltungen wegen Personal-Entschädigungen bei Unfällen auf Eisenbahnen auszuarbeiten, hat seine Aufgabe bereits vollendet und der Entwurf des Uebereinkommens, dessen Berichterstatter Herr Dr. Sochor ist, soeben an alle Oesterreichischen Bahnverwaltungen versendet. Die diesem Uebereinkommen beitretenden Gesellschaften tragen unter den Voraussetzungen und in dem Maasse, wie in demselben angegeben ist, gemeinschaftlich die Entschädigungen für grössere, Passagieren oder anderen, nicht in der Ausübung des Eisenbahndienstes begriffenen Personen, zugestossenen, von ihr dem Gesetze nach zu vertretenden Unfälle (Tödtungen oder körperliche Verletzungen) von einer Verwaltung zu zahlen sind, und bilden diese Eisenbahn-Gesellschaften für diesen Zweck einen Verein. Die Statuten desselben enthalten 14 Paragraphen, welche bestimmen, dass die, das Uebereinkommen jetzt abschliessenden Verwaltungen, Mitglieder des Vereins sind, und späterhin neue Mitglieder nur über Zustimmung von drei Viertheilen der sämmtlichen jeweiligen Mitglieder aufgenommen werden können.

Am 20. d. M. fand die erste Sitzung des Comité's zur Errichtung von Schiedsgerichten für Eisenbahnen statt. Den Vorsitz führte der Obmann-Stellvertreter Oberlandesgerichtsrath Marschall. Als Referent fungirte Dr. Alfred Stern. Von den Mitgliedern waren anwesend Dr. Sochor,

* Zur endgiltigen Abstimmung über den Fusionsvertrag ist eine ausserordentliche Generalversammlung auf den 23. Januar 1872 nach Wiesbaden anberaumt worden.

Dr. Kuh, General-Inspektor Reinhart, dann Herr Naschauer, ferner als Vertreter des Handelsministeriums Ministerial-Sekretär Pollanetz. Auf Antrag des Referenten einigte man sich über folgende Prinzipien:

1) Die Eisenbahn-Schiedsgerichte sollen auf Grund der bestehenden Gesetze durch Vereinbarung der beiden Parteien sofort ins Leben gerufen werden.

2) Die Schiedssprüche sollen nicht Aussprüche einer dem subjektiven Ermessen, der Willkür entspringenden, blossen Billigkeit sein, sondern es sollen die Schiedsrichter sich an die Bestimmungen des materiellen Rechtes (des bürgerlichen Gesetzbuches, des Handelsgesetzes, des Eisenbahn-Betriebsreglements, soweit nicht etwa dieses mit jenen Gesetzen im Widerspruch stehen sollte etc.) gebunden halten, und freies Ermessen und Billigkeit nur insoweit walten lassen, als dies durch das positive Recht gestattet wird.

3) Dagegen soll, soweit es sich um die Beweisfrage handelt, das Schiedsgericht nicht an positive Beweisregeln gebunden sein, sondern seinen Ausspruch nach seiner freien, auf Grund gewissenhafter Erwägung und Würdigung der vorgekommenen Beweise geschöpften Ueberzeugung fällen.

4) Der Schiedsspruch soll inappellabel sein in der That- wie in der Rechtsfrage, und nur die Art und Weise der Zusammensetzung des Schiedsgerichtes und des Zustandekommens des Schiedsspruches, also nur formelle Gebrechen, welche auch noch genau zu bezeichnen sind, keinen Grund zur Anfechtung des Spruches mittels der Nullitätsklage vor dem staatlichen Gerichte geben.

5) Es wurde ferner beschlossen, dass der rechtsgelehrte Vorsitzende dem Advokatenstande entnommen werde. Um das Institut auch für Ungarn, wo keine Advokaten-Kammern bestehen, anzupassen, wurde ferner der Beschluss gefasst, die Wahl der jedes Jahr zur Funktion zu berufenden Advokaten in einer Plenarversammlung sämmtlicher Schiedsrichter vorzunehmen.

6) Die Schiedsgerichte sollen zunächst nur am Sitze der betreffenden Gesellschaften oder am Sitze einer Betriebsdirektion errichtet verden.

7) Dem Schiedsgericht am Sitze der Gesellschaft soll die Kompetenz über alle die Gesellschaft betreffenden Streitigkeiten eingeräumt werden.

8) Die vom Schiedsgericht abgeschlossenen Vergleiche sollen exekutionsfähig sein.

Auf der am 28. December abgehaltenen ausserordentlichen General-Versammlung der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft wurde endlich die Fusionirung, wenn auch nicht mit Dux-Bodenbach, so doch mit dem Hause Johann Liebieg & Comp. vollzogen. Diese Fusion erfolgte zunächst durch die Abtretung der den Herren Liebieg & Comp. ertheilten Concession für die Biela-Thal-Bahn an die Aussig-Teplitzer Eisenbahn unter den für die letztere nothwendig erscheinenden Modificationen, welche von der General-Versammlung einstimmig genehmigt wurden. Dieselbe beschloss ferner zum Ausbau der Biela-Thal-Bahn, zur Ausdehnung der Zweigbahnen, zur Vergrösserung der Bahnhöfe und Vermehrung der Betriebsmittel das Actiencapital um 3 507 000 fl. ö. W. in 16 700 Stück Actien zu 210 fl. ö. W. zu erhöhen und eine Prioritäts-Anleihe bis fünf Millionen fl. Silber unter den vom Verwaltungsrathe zu bestimmenden Modalitäten aufzunehmen. Die zu emittirenden Actien und Obligationen werden nach der einstimmigen Annahme eines Amendements nach einem jedesmaligen zuvor zu fassenden Beschlusse einer General-Versammlung in gleiche Rechte mit den älteren Actien und Obligationen der Gesellschaft treten. Der Verwaltungsrath wurde ferner ermächtigt, mit der Staatsregierung wegen einer zweckmässigen Verschmelzung der verschiedenen Concessionen der Gesellschaft in Verhandlung zu treten und dieselbe zum Abschlusse zu bringen. Ein fernerer Gegenstand der Tagesordnung war die Abänderung mehrerer Bestimmungen der Statuten. Dazu gehören u. A. die Vermehrung der Mitglieder des Verwaltungsrathes von 12 auf 14, dann die Verlängerung ihrer Functionsdauer von 6 auf 8 Jahre, endlich die statutarische Ermächtigung des Verwaltungsrathes, den Bau von Zweigbahnen ohne vorherige Berufung der General-Versammlung zu veranlassen, sobald dieselben nicht länger als 6000 Klafter gebaut werden sollen. In den zu verstärkenden Verwaltungsrath wählte man die Herren Liebieg und Dr. Peez. Bekanntlich war die Wahl dieser Herren in den Verwaltungsrath der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft der Zankapfel auf der General-Versammlung vom 31. Mai d. J., welche damals unterlagen, weil der damalige Verwaltungsrath mit seinen Stimmen den Ausschlag gegen das gegen ihn beantragte Misstrauensvotum gegeben hatte.

Vor wenigen Tagen ist das letzte Hinderniss beseitigt worden, welches bis jetzt den Bau der Bahnstrecke Villach-Tarvis im Wege stand. Wohl kein Bahnproject in Oesterreich hat mit ähnlichen Schwierigkeiten zu kämfen gehabt, wie dieses unentbehrliche Verbindungsglied der Strecken St. Valentin-Villach und Laibach-Tarvis der Rudolphsbahn. Die erste Tracirung wurde bereits 1856 vorgenommen, und seither folgte ein Alternativ-Project dem andern. Die eingebrachte bezügliche Gesetzesvorlage konnte im Reichsrathe des verflossenen Jahres nicht zum Austrag gebracht werden und erhielt erst am 24. April d. J. die Sanctionirung; doch liess auch dann die Concessions-Ertheilung noch bis zum Spätherbst auf sich warten. Die Bauausschreibung der ganzen Strecke soll bis längstens Mitte des nächsten Monats erfolgen, der Brückenbau über die Drau aber Seitens der Rudolphsbahn-Gesellschaft sofort in Angriff genommen werden.

Das Consortium Jakubowicz-Hofler hat bereits die Tracirung der Linie Hliboka-Sereth bis an die Moldauische Grenze nach Untersinoutz vollendet. Die etwa $3^1/_2$ Meilen langen Linie verläuft fast ununterbrochen in der Ebene längs des Serethflusses und dürfte daher die Bahn billig herzustellen sein. Das gedachte Consortium bewirbt sich zugleich um eine Vorconcession bei der Rumänischen Regierung, um die erwähnte Zweigbahn tief in den fruchtbarsten Moldauischen Bezirk Dorohoj (die Kornkammer Preussens) hinein fortzuführen und bei Buczecze an die Czernowitz-Jassyer Bahn anzuschliessen, so dass dann durch die neue Bahn Hliboka-Sereth-Sinoutz-Buczecze das untere und innere Rumänien und daher auch die dortigen Grenzländer der Bukowina und Galizien bedeutend näher gebracht sein werden. Kommt dann noch die neue Bahn Lemberg-Tomaszow hinzu, um deren Concession die Karl-Ludwig-Bahn sich eifrig bewirbt, so wird eine neue, sehr kurze, fast direct von Süden nach Norden reichende Verbindung der Süd-Donauländer und der Türkei über Czernowitz, Lemberg, Warschau mit Berlin und Hamburg hergestellt sein.

Die Unterhandlungen, welche, wie wir bereits gemeldet haben, wegen Ankaufs der Traunthaler Eisenbahn- und Kohlengewerkschaft von Seite der Elisabeth-Westbahn gepflogen wurden, sind nunmehr endgiltig zum Abschlusse gebracht worden.

Pester Briefe.

Pest, 23. December. (Vom Eisenbahn-Actienmarkte. Das grosse Eisenbahngeschäft. Helfi's Beschlussantrag. Enquête der Ungar. Handelskammern. Serbische Eisenbahnen. Baron Hirsch's Gegenofferte. Oesterreichische Staatsbahn. Theissbahn. Deren Bewerbung um den Ausbau der Linie Temesvar-Orsova. Galizisch-Ungar. Verbindungsbahn.)

Die beiden abgelaufenen Wochen haben keinen lebhaften Verkehr in Eisenbahn-Actien hervorgerufen. Dieselben hielten mit geringen Schwankungen auf den letzten Coursen.

Auch diese beiden Wochen sind vorübergegangen, ohne dass die lange erwartete Entscheidung über das grosse Eisenbahngeschäft getroffen worden wäre. Die langwierigen Budgetdebatten haben unseren in dieser wichtigsten aller Cardinalfragen zumeist engagirten Minister allzusehr in Anspruch genommen, als dass ihm die Möglichkeit geblieben wäre, seinen Motivenbericht in der erhofften Zeit vor den Ministerrath zu bringen. So wenigstens suchen die Regierungsblätter die auffallende Verzögerung zu erklären. Nun Wunder kann dies gerade nicht nehmen, denn es mag keine geringe Mühe kosten, das so vielfach und arg angefeindete Project nach jeder Richtung klar zu stellen nnd zu begründen. Doch will uns bedünken, dass die Budgetdebatten dem Herrn Finanzminister nur einen willkommenen Vorwand abgaben, um sich mit dem Projecte in weit zweckmässigerer Weise zu befassen. Es ist nun sichergestellt, dass zwischen den contrahirenden Parteien neuerliche und eindringliche Verhandlungen zu dem Ende gepflogen wurden, die ursprünglichen Vereinbarungen derart abzuändern, dass hiermit, unbeschadet des Vertragszweckes im allgemeinen, der öffentlichen Meinung Genüge geschehe. Nach den Berichten, welche hierüber bisher in die Oeffentlichkeit gedrungen, zu schliessen, wird, was insbesondere die räumliche und zeitliche Ausdehnung der Vertragsobjecte anbelangt, ein wesentlich verändertes Project zu erwarten sein. Dasselbe dürfte sich nunmehr auf den Ausbau der Transitlinie Semlin-Ofen-Wien und der Slovenisch-Kroatischen Linie beschränken. Der finanzielle Theil, der von Anbeginn den Kern des ganzen Unternehmens gebildet hat, wird wahrscheinlich aufrecht erhalten werden. Ob auch das verbesserte Project im Ministerrathe event. vor der Legislative seine Probe bestehen werde, ist noch nicht sichergestellt. Jedenfalls liegt die Vermuthung nahe, dass es nicht unbeeinflusst bleiben werde von Helfi's Beschlussantrage, dessen Berathung im Einverständnisse mit dem Ministerpräsidenten Grafen Lonyay nach Erledigung des Staatsbudgets auf die Tagesordnung gesetzt werden wird. Wir meinen den Antrag, dass das Haus eine aus 12 Mitgliedern bestehende Commission entsende, welche beauftragt wäre: 1. im Einvernehmen mit dem Communicationsminister und unter Vernehmung von Fachmännern einen umfassenden systematischen Plan zu einem Eisenbahn-, Strassen-, Flussregulirungs- und Canalnetze auszuarbeiten; 2. im Einvernehmen mit dem Finanzminister einen Modus für die Bedeckung der Kosten festzustellen, mit welchen die Ausführung dieses Planes verbunden wäre; 3. die bisherige Communicationsministers zu prüfen und 4. festzustellen, welches Verfahren in Zukunft befolgt werden soll, damit die zu schaffenden Verkehrsmittel dem Interesse des Handels und Verkehrs entsprechen. Die Sitzungen dieser Commission sollen öffentlich sein und soll es ihr zur Pflicht gemacht werden, dem nächsten Reichstage einen umfassenden motivirten Bericht vorzulegen.

Dass dieser Antrag, mit Umsicht berathen und gewissenhaft durchgeführt, dem Lande unschätzbaren Gewinn bringen müsste, leuchtet sofort ein, es ist aber zu befürchten, dass man auch diesmal über den ersten Anlauf nicht hinauskommen werde. Die leidige Interessenwirthschaft verkümmert jeden Keim eines fruchtverheissenden Strebens und bewirkt, dass wir auf volkswirthschaftlichem Gebiete die Halbheiten noch immer nicht überwinden konnten. Es muss daher bei der auch heute noch gegen jegliches Deutschthum herrschenden Animosität als eine That rühmlich hervorgehoben werden, dass die hier tagende Enquête aller Ungarischen Handelskammern die Einführung des allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches, der Deutschen Wechselordnung und der Oesterreichischen Concursordnung zu urgiren beschlossen hat. Es ist selbstverständlich, dass, wenn durch Einführung dieser Gesetze die crasse Lückenhaftigkeit unserer handelsrechtlichen Bestimmungen behoben würde, nicht blos der in fühlbarster Weise beengte Handel zu ungeahnter Blüthe gelangen, sondern auch die

Entwickelung und Kräftigung unserer Eisenbahnen wesentlich gefördert würde.

Der Ausbau der Serbischen Bahnen hängt mit unseren vitalsten Handels- u. Verkehrsinteressen innig zusammen und ist es darum auch leicht erklärlich, dass man den Verlauf der darauf abzielenden Verhandlungen zwischen der Serbischen Regierung und dem Baron Hirsch mit lebhaftem Interesse verfolgte und deren Abschluss freudig begrüsste. Nun wird aber mit ziemlicher Bestimmtheit das Gerücht verbreitet, dass Baron Hirsch zurückgetreten, wodurch nicht blos der Ausbau dieser Bahnen einen unliebsamen Aufschub erleiden, sondern wahrscheinlich auch deren Fortsetzung auf Türkischem Gebiete unter Baron Hirsch Einfluss arg beeinträchtigt würde. Sein Name erleidet dadurch einen ominösen Anstrich und dürfte wohl unseren grossen Eisenbahngeschäften durch sein kürzlich eingebrachtes Gegenoffert keine Gefahr erwachsen. Es ist nicht wahrscheinlich, dass Baron Hirsch, der sich in Anbetracht des äusserst vortheilhaften Serbischen Vertrages die kaum nennenswerthen Abstriche der Skuptschina nicht gefallen lassen konnte, der Ungarischen Regierung annehmbarere Bedingungen bieten könne, als zu welchen sich unsere Banken neuerdings verstanden haben. Zudem will man hier die fremden Unternehmer nicht mehr, nachdem man mit ihnen gerade keine allzu aufmunternden Erfahrungen gemacht hatte.

Es bezeugte dies auch die Nachgiebigkeit, welche man neuerdings gegen die mit scheelen Blicken verfolgte Oesterr. Staatsbahn und auch gegen die nicht gar so freundlich behandelte Theissbahn walten lässt, lediglich in der Absicht, den Ausbau der Linie Kikinda-Belgrad und Temesvar-Orsova sicher zu stellen. Der Abschluss der Regierung mit der Oesterr. Staatsbahn rücksichtlich des Ausbaues der Strecke Gross-Kikinda-Belgrad ist im Principe perfect und dürfte die vollständige Einigung beider Theile nicht lange mehr auf sich warten lassen. Desgleichen hat sich die Oesterr. Staatsbahn mit der Theissbahn wegen Ausbaues der Linie Temesvár-Orsova geeinigt und rücksichtlich der gemeinsamen Ausnützung dieser Strecke sich vereinbart. Die Regierung hinwieder schliesst sich diesem beiderseitigen Abkommen an und dürften demnach die beiden genannten Linien demnächst in die Reihe der gesicherten treten.

Der energische Vorgang des Handelsministers Dr. Banhans in der Affaire der Ung.-Galizischen Eisenbahn, wodurch ein allseitiger Ausgleich bewirkt und sowohl die Interessen der Actionäre als auch die Fortführung und Beendigung des Baues sichergestellt wurde, findet auch in hiesigen Kreisen die allgemeinste Anerkennung. Der Ausgleich geht dahin, dass die Oesterreichische Credit-Anstalt, respective das von ihr gebildete Syndicat zur Begebung der Papiere der ersten Ungarisch-Galizischen Verbindungsbahn den bereits erzielten und angesammelten Gewinn in der beiläufigen Höhe von 600000 fl. herausgebe, respective für die Weiterführung des Baues zur Verfügung zu stellen habe. Auf der anderen Seite verzichtete der Bau-Unternehmer, Graf Mier, auf die von ihm nachgewiesene Forderung an die Concessionäre in der gleichen Höhe von beiläufig 600000 fl. gegen Entlassung aus dem mit den Concessionären als Bau-Unternehmer abgeschlossenen Vertrag. Gleichzeitig wurde vereinbart, dass die Concessionäre, resp. die Creditanstalt, den Weiterbau der Bahn in eigener Regie führen sollen unter Ueberwachung durch von der Regierung zu bestellende Organe.

Erfreulicherweise wird nun auch noch in diesem Jahre, am 25. d. M., die erste Theilstrecke der 1. Ung.-Galiz. Eisenbahn Legenye-Mihalyi-Homona dem Verkehr übergeben. (Vgl. hinsichtlich der Stationen etc. die offic. Bekanntmachung S. 1122. Die Redact.

Direkte Verkehre.

Am 10. d. M. ist Nachtrag I zu dem Tarife für den directen Eil- und Frachtgüter-Verkehr zwischen Stationen der Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft und der Ungarischen Westbahn vom 1. October 1871 in Kraft getreten.

Die Kaiser Franz Josefbahn hat sowohl „Allgemeine Tarife für den Personen-, Gepäck-, Eilgut-, und Frachten-Verkehr“ (I. Heft), als auch „Stations-Tarife für Personen-, Reisegepäck, Eil- und Fracktgüter“ für die Strecken Wien-Pilsen und Gmünd Prag (II. Heft) herausgegeben.—Die auf der Hauptlinie der Kaiser Franz Josefsbahn (Wien-Pilsen) gelegene Station Schwarzenau führt von nun an die Doppelbezeichnung Schwarzenau-Zwettl, ebenso die auf der Zweigbahn Gmünd-Prag gelegene Station Chlumec von nun an die Doppelbezeichnung Chlumec-Pilař.

Auch die Kaschau-Oderberger Eisenbahn hat „Allgemeine Tarife für Personen, Gepäck, Eilgut und Frachten“ (I. Heft) ausgegeben.

Die Fristen, binnen deren die auf Niederschlesisch-Märkischen Stationen anlangenden, nach der Bestimmung des Betriebs-Reglements von den Empfängern selbst zu entladenden Wagenladungsgüter zu entladen und abzuholen sind, sind wegen des zur Zeit herrschenden Wagenmangels, welcher die thunlichste Beschleunigung der Wagencirculation erforderlich macht, vom 1. Januar k. J. ab, für Ladungen als 100 Centnern auf 4 Stunden, für Ladungen von mehr 100 Centnern auf 6 Stunden festgesetzt worden.

Für die Gera-Eichichter Zweigbahn ist am 20. December d. J. ein VI. Nachtrag zu dem Reglement und Tarif für die Beförderung von Gütern etc. auf der Thüringischen Eisenbahn und deren Zweigbahnen vom 1. März 1871 in Kraft getreten. Ebenso ist zu dem Tarife vom 1. Juni 1870 für die Beförderung von Personen und Gepäck auf der Thüringischen Eisenbahn und deren Zweigbahnen, zugleich gültig für die Gera-Eichichter Zweigbahn, ein III. Nachtrag in Kraft getreten, unter Anderen enthaltend: Specialbestimmungen zum Abschnitt A des Betriebsreglements für die Eisenbahnen im Norddeutschen Bunde und die Personenfahrgeld- resp. Gepäckfrachtsätze für den Verkehr der Stationen der Gera-Eichichter Zweigbahn. Preis dieser Nachträge je 1 Sgr.

Der Berlin-Sächsische Tarif vom 15. Mai 1870 wird mit dem 1. Februar 1872 aufgehoben und tritt von diesem Tage ab ein neuer Verbandtarif zwischen der Berlin-Görlitzer Eisenbahn-Station Berlin einerseits und den Stationen Löbau, Zittau, Gross-Schönau, Warnsdorf und Reichenberg via Cottbus andererseits in Kraft. (Kaufpreis pro Exemplar 5 Sgr.)

Mit dem 1. Januar 1872 tritt ein XIV. Nachtrag zum Sächsisch-Westfälischen Verbands-Tarif vom 20. März 1870 in Kraft. Siehe Bekanntmachung S. 1122.

Personalnachrichten.

Preussen. Die bisherigen Königl. Eisenbahn-Baumeister von Gabain und Blumberg zu Elberfeld sind zu Königl. Eisenbahn-Bau-Inspectoren ernannt und ist dem Ersteren die Betriebs-Inspector-Stelle für die obere Ruhrthal-Eisenbahn zu Arnsberg, dem etc. Blumberg die Stelle des Vorstehers im Central-Bau-Bureau der Königl. Eisenbahn-Direction zu Elberfeld verliehen worden. Der bisherige Sections-Ingenieur Liborius Eduard Schmidt in Schlüchtern wurde zum Königl. Eisenbahn-Baumeister ernannt und demselben die Stelle eines solchen bei der Bebra-Hanauer Eisenbahn, mit dem Wohnsitze zu Hanau, verliehen.

Bayern. In Folge der Auflösung des Staatsministeriums des Handels und der öffentlichen Arbeiten wurden von den Beamten desselben der Ministerialrath M. v. Suttner (bisher Referent der Königl. Bayer. Verkehrsanstalten) und der Oberinspector C. Oswald zum Staatsministerium des Königlichen Hauses und des Aeussern versetzt. Der Bezirksingenieur G. Dollmann bei der Königl. Generaldirection der Verkehrsanstalten (Bauabtheilung) wurde zum Königl. Hofbauintendanz-Rath ernannt.

Württemberg. Staatsb. Der Bahnhofverwalter I. Cl. Gräder in Reutlingen wurde nach Cannstadt versetzt.

Oesterreich. Der Präsident des Verwaltungsrathes der k. k. pr. Böhm. Westbahn, Director der a. pr. Kaiser Ferdinands Nordbahn, Verwaltungsrath der Theissbahn Joh. Frhr. von Königswarter ist im 65. Lebensjahre am 23. d. Mts. zu Wien verstorben.

Ausland.

—r— **Central-Pacific-Eisenbahn.** Ueber den Transitverkehr dieser Bahn nach östlicher Richtung giebt die Quartalrevue der „Alta California“ folgende Aufstellung:

Per Central-Pacific-Bahn nach östlicher Richtung versendete Artikel	Neun Monate beendet am 30. Septbr. 1871	1870	Zunahme 1871
	Pfd.	Pfd.	Pfd.
Thee	9 671 761	1 550 317	8 121 364
Seide	628 339	92 906	535 433
Wein	1 502 250	750 036	852 214
Wolle	12 939 751	4 487 126	8 462 625
Lachs	609 713	445 994	163 717
Hopfen	134 505	94 907	39 628
Leder	1 193 607	584 779	608 828
Quecksilber, Erze, Baumwolle, Caffee, Leim u. s. w.	1 542 582	100	1 542 828

Speciell den Monat September betreffend, berichtet der General-Frachtagent: „Noch niemals war das Frachtgeschäft so stark wie gegenwärtig. Während des Monats September wurden nicht weniger als 8 907 607 Pfd. oder 4454 Tons Frachtgut versendet. Da ein Waggon ca. 10 T. Ladung fasst, so wurden, wie ersichtlich, 445 Waggonladungen versendet; davon waren 200 Waggons mit Thee, 6 mit Seide, 6 mit Wein, 34 mit Wolle, 6 mit Leder, 34 mit Häuten und Fellen, 8 mit Lachs, 1 mit Hopfen und 74 mit verschiedenen Waaren beladen, sämmtlich von San Francisco aus verschickt, während der Rest von San José, Sacramento, Stockton und Marysville abgeschickt worden war. — Der Verkehr im Monat September war um 1 600 000 Pfd. stärker als in irgend einem früheren Monate d. J., wie der Verkehr seit Juni überhaupt in steter Zunahme begriffen ist. Der Monat October dürfte wahrscheinlich ein ebenso günstiges Resultat ergeben, da, wie bekannt ist, bedeutende Quantitäten Thee und Caffee, darunter die Ladung der „Hammonia“ aus Shanghai, während des Monats vermittelst der Pacific-Bahnen versendet worden sind. (Austria.)

Eisenbahn-Kalender.

Einzahlungen.

Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Die Inhaber von Interimsscheinen neuer Actien, 2. Emission, haben die zweite Rate von 100 fr. in der Zeit vom 2. bis 10. Januar 1872, abzüglich fr. 1. 87½ Zinsen der 1. Einzahlung, also mit fr. 98. 12½ per Actie zu leisten.

Saaleisenbahn. Die 3. Einzahlung von 10% mit 10 Thlr. (abzüglich 12 Sgr. Zinsen) daher netto 9 Thlr. 18 Sgr. pro Actie ist vom 29. Januar bis 1. Februar 1872 bei der Gesellschafts-Hauptcasse in Jena zu leisten. Ausserdem kann die Einzahlung auch in Camburg, Kahla, Rudolstadt, sowie in Berlin und Breslau erfolgen.

Submissionen.

Termin		Submittirende Bahn	Gegenstand der Submission	Seite
2. Jan. 72	zu Köln	Köln-Mind.-E.	Personenwagen etc.	1088
8. „	zu Basel	Schw. Centralb.	Eis. Oberbau für Rheinbrücken	
8. „	zu Basel	dieselbe	Unterbau für Rheinbrücken	—
8. „	zu Berlin	Continental-Pferdeb.-Ges.	Materielien	—

9. Jan. 72	zu Wien	Kais. Elisabethb.	Lastwagen	1058
10. „	zu Erfurt	Thüringische E.	Locomotiven	1124
11. „	zu Strassburg	Elsass-Lothr. E.	Schienen etc.	1043
11. „	zu Bromberg	Preuss. Ostbahn	Locomotiven	1124
11. „	zu Paderborn	Westfälische E.	Eisenconstruction für Locomotivschuppen	1100
12. „	zu Köln	Köln-Minden	Kleineisenzeug	1124
14. „	zu Dramburg	Pomm. Centralb.	Durchlässe, Brücken etc.	—
15. „	zu Elberfeld	Berg.-Märk. E.	Schwellen	1124
15. „	zu Berlin	Berlin-Görlitz	Kleineisenzeug	1123
15. Jan. 72	zu Berlin	Berlin-Görlitz	Locomotiven	1123
15. „	zu Wiesbaden	Nassauische E.	Locomotiven	—
15. „	zu Köln	Rheinische E.	Güterwagen	1124
16. „	zu Berlin	Berlin-Görlitz	Schwellen	1123
18. „	zu Darmstadt	Main-Neckarb.	Schwellen	1123
18. „	zu Carlsruhe	Badische Staatsb.	Locomotiven	1053
20. „	zu Utrecht	Niederl. Rheinb.	Schienen	1124
20. „	zu Utrecht	dieselbe	Schwellen	1124
25. „	zu Bromberg	Preuss. Ostbahn	Radreifen, Siederöhren	1124

Officielle und Privat-Anzeigen.

Westfälische Eisenbahn.

Die am 2. Januar k. J. fällig werdenden Zinsen der Stamm-Actien und Prioritäts-Obligationen der **Münster-Hammer Eisenbahn** sind vom gedachten Tage ab gegen Einreichung der Zinscoupons bei folgenden Zahlungsstellen zu erheben:

a) bei unserer **Hauptcasse** in **Münster**, in den Vormittagsstunden von 9 bis 12 Uhr,

b) bei unserer **Stationscasse** in **Hamm** und

c) bei dem Banquier **A. Paderstein** zu **Berlin**.

Mehrere zur Einlösung präsentirte Coupons sind mit einem Verzeichnisse, nach der Nummerfolge geordnet, einzureichen.

Münster, den 14. December 1871.

Königliche Direction der Westfälischen Eisenbahn.

K. k. priv. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn.

Vom **2. Januar 1872** ab werden die **volleingezahlten Interims-Scheine** für die neue **Actien-Emission** gegen Actien mit mit Coupons bei folgenden Zahlungsstellen umgetauscht:

in **Prag** bei der **Haupt-Cassa** der Gesellschaft No. 1012/I,
„ „ „ „ **Allgem. Böhm. Bank**,
„ „ „ Herrn **Moritz Zdekauer**,
„ **Wien** bei der **Niederösterr. Escompte-Gesellschaft**,
„ **Leipzig** bei der **Allgemeinen Deutschen Creditanstalt**,
„ **Berlin** bei Herrn **David Liepmann**.

Gleichzeitig werden bei obigen Zahlstellen die bis **31. December 1871** für die Ratenzahlungen auf diese **Interims-Scheine** noch entfallenden 5% Zinsen beglichen.

Prag, im December 1871.

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft.

In der am 2. Januar d. J. Statt gefundenen ersten Ausloosung der fünfprocentigen Prioritäts-Obligatronen II. Emission der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft sind folgende Nummern gezogen worden:

I. Theil.

65 Stück à 100 Thlr.

No. 1. 46. 47. 108. 114. 132. 152. 215. 228. 238. 256. 257. 289. 290. 628. 1090. 1122. 1156. 1221. 1524. 1775. 1809. 1998. 2293. 2303. 2323. 2681. 3328. 3614. 3843. 3907. 3924. 4406. 4966. 5169. 5192. 5344. 5597. 5666. 5693. 6431. 6448. 6560. 6755. 6894. 7119. 7129. 7140. 7171. 7172. 7178. 7186. 7270. 7337. 7521. 7578. 7893. 9428. 9430. 11069. 11348. 11362. 11398. 11924. 12395.

12 Stück à 500 Thlr.

No. 12553. 12836. 13330. 13367. 13409. 13560. 13621. 13839. 14455. 14459. 14705. 14777.

II. Theil.

25 Stück à 100 Thlr.

No. 16543. 16626. 17320. 17327. 17506. 17849. 18014. 18015. 18051. 18437. 18446. 18521. 18548. 18646. 18791. 18957. 19102. 19243. 19284. 19307. 19399. 19647. 19649. 19896. 19948.

5 Stück à 500 Thlr.

No. 20261. 20495. 20762. 20802. 20903.

Die Inhaber der ausgeloosten Prioritätsobligationen werden hiervon unter der Benachrichtigung in Kenntniss gesetzt, dass die Zahlung der Capitalbeträge der ausgeloosten Obligationen mit Zinsen bis zum 31. December d. J., gegen Einlieferung der Obligationen und der dazu gehörigen Zinscoupons vom **2. Januar 1872 an**, und ferner an jedem **Donnerstag, Freitag, Montag und Dienstag**, von **9 Uhr** Vormittags bis **1 Uhr** Nachmittags bei unserer Hauptcasse im hiesigen Bahnhofsgebäude, erfolgen wird.

Altona, den 19. December 1871. **Die Direction.** H. Tellkampf.

Berlin-Görlitzer Eisenbahn.

Die Lieferung von
6 Stück ungekuppelten Personenzug-Locomotiven,
6 Stück gekuppelten Personenzug-Locomotiven und
6 Stück dreigekuppelten Güterzug-Locomotiven
nebst Tendern, Utensilien und Reservestücken soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die Offerten sind mit der Aufschrift:
„Submission auf Lieferung von Locomotiven"
bis zu dem am

Montag, den 15. Januar 1872, Vormittags 11 Uhr,

im Büreau unseres Ober-Maschinenmeisters Franck zu Berlin stattfindenden Submissionstermine versiegelt und portofrei an den Genannten einzureichen, von welchem auch die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen zu den Maschinen und Tendern gegen Erstattung der Copialien zu beziehen sind.

Berlin, den 16. December 1871. **Die Direction.**

Berlin-Görlitzer Eisenbahn.

Die Lieferung von 760 845 Kilogramm Kleineisenzeug und zwar:

56 100 Kilogramm ganze gewalzte Unterlagsplatten,
101 235 do. halbe do. do.
297 271 do. Seitenlaschen aus Puddelstahl,
198 971 do. Hakennägel,
107 278 do. Laschenbolzen;

ausserdem von

112 380 Stück kiefernen Bahnschwellen,
65 820 do. eichenen do.
1 507 Cubikmeter kiefernen Weichenhölzer

für die Neubauten der Berlin-Görlitzer Eisenbahn soll im Wege öffentlicher Submission vergeben werden.

Offerten sind versiegelt und portofrei mit der Aufschrift: „Submission auf Lieferung von Kleineisenzeug resp. auf Lieferung von kiefernen oder eichenen Bahnschwellen für die Berlin-Görlitzer Eisenbahn" spätestens bis zum Submissionstermin

für das Kleineisenzeug

am Montag, den 15. Januar 1872, Mittags 12 Uhr,

für die kiefernen und eichenen Schwellen und Weichenhölzer

Dienstag, den 16. Januar 1872. Mittags 12 Uhr,

in unserm Büreau, Wilhelmstrasse 62, hierselbst abzugeben. Submissionsbedingungen und die Zeichnung des Kleineisenzeugs liegen daselbst zur Einsicht offen, sind auch von demselben gegen Ersatz der Copialien mit 15 Sgr. für das Kleineisenzeug, 10 Sgr. für die kiefernen oder eichenen Bahnschwellen zu beziehen.

Berlin, den 20. December 1871. **Die Direction.**

Main-Neckar-Bahn.

Lieferung von Schwellen

Der Bedarf an Schwellen für diesseitige Bahn pro 1872, bestehend in:

600 eichenen Stossschwellen,
4 600 eichenen Mittelschwellen,
15 000 kiefernen Mittelschwellen (pinus silvestris) und
6 600 laufenden Metern eichenen Langschwellen

(letztere 25cm. breit, 15cm. dick und bis 5m. lang) soll in Submission vergeben werden.

Die Lieferung hat **franco Bahnhof Darmstadt** bis zum **1. Juli 1872** zu geschehen und können die Angebote, welche enthalten müssen, für die Stoss- und Mittel-Schwellen den Preis per Stück, für die Langschwellen per laufenden Meter, das ganze Quantum oder nur einen Theil desselben umfassen.

Von unseren Bahnverwaltungen zu Frankfurt, Darmstadt und Heidelberg, sowie unserem Sekretariat dahier sind auf portofreie Anfragen die näheren Lieferungsbedingungen unentgeldlich zu erhalten.

Die Eröffnung der Angebote, welche die Aufschrift: „Schwellenlieferung pro 1872 betreffend" tragen müssen und frankirt einzusenden sind, wird:

Donnerstag den 18. Januar 1872 Vormittags 10 Uhr dahier in Gegenwart der etwa erscheinenden Submittenten stattfinden. Spätere Angebote finden keine Berücksichtigung.

Darmstadt, den 18. December 1871.

Direction der Main-Neckar-Bahn.

Bergisch-Märkische Eisenbahn.

Wir beabsichtigen, die Lieferung unseres Schwellenbedarfs für die Jahre 1872 und 1873 von
30 000 Stück Stossschwellen
515 700 do. Mittelschwellen und die Hölzer zu 840 Weichen } aus Eichenholz
im Wege der Submission zu verdingen.

Die maassgebenden Bedingungen und Massen-Verzeichnisse liegen in unserm hiesigen technischen Büreau der Betriebs-Abtheilung zur Einsicht offen und können daselbst auch Abdrücke derselben gegen Erstattung der Druckkosten bezogen werden.

Offerten auf Uebernahme von Lieferungen sind versiegelt, portofrei und mit entsprechender Aufschrift versehen, bis zu dem auf
Montag, den 15. Januar 1872,
anberaumten Submissionstermine einzureichen, an welchem Tage, Vormittags 11 Uhr, die Eröffnung in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Elberfeld, den 22. December 1871.

Königliche Eisenbahn-Direction.

Königlich Preussische Ostbahn.

Für die Königlich Preussische Ostbahn soll die Anfertigung und Lieferung von
6 Stück Personenzugs-Locomotiven nebst Tendern, Utensilien und 1 Satz Reservestücken
im Wege der Submission vergeben werden.

Offerten hierauf sind portofrei und versiegelt mit der Aufschrift:
„Submission auf Lieferung von Locomotiven für die Königliche Ostbahn“
versehen, bis zu dem auf
Donnerstag, den 11. Januar 1872, Vormittags 11 Uhr,
in unserm Central-Büreau auf dem Bahnhofe hierselbst anberaumten Termine an uns einzureichen.

Die Eröffnung der eingegangenen Offerten erfolgt zur bezeichneten Terminstunde in Gegenwart der etwa persönlich erschienenen Submittenten.

Die Submissions- und Contractsbedingungen nebst Zeichnungen liegen in dem Büreau unseres Ober-Maschinenmeisters Graef hierselbst aus und werden von demselben auf portofreie Anträge unentgeltlich mitgetheilt.

Herr Graef wird auch über sonstige, die Lieferung betreffende Anfragen Auskunft ertheilen.

Bromberg, den 19. December 1871.

Königliche Direction der Ostbahn.

Königl. Preussische Ostbahn.

Für die Königl. Ostbahn ist die Beschaffung von
938 Stück Radreifen von Gussstahl (Tiegelguss oder Bessemer Stahl),
630 Stück Radreifen aus Puddelstahl,
2850 Stück schmiedeeiserne Siederöhren für Locomotivkessel,
erforderlich geworden.

Zur Verdingung der Anfertigung und Ablieferung dieser Gegenstände ist ein Submissions-Termin auf
Donnerstag, den 25. Januar 1872, Vormittags 11 Uhr,
im Büreau des Unterzeichneten — Bahnhofstrasse No. 33 hierselbst — angesetzt.

Die Offerten sind **portofrei** und **versiegelt** mit der Aufschrift:
„Offerte auf Radreifen resp. Siederöhren für die Königl. Ostbahn“
versehen, bis spätestens zur Terminsstunde an den Unterzeichneten zu übersenden.

Auf der Adresse ist neben dem Bestimmungsorte Bromberg noch ausdrücklich zu bemerken „Bahnhof“.

Die Eröffnung der Offerten erfolgt im Termin in Gegenwart etwa erschienener Submittenten.

Lieferungs-Bedingungen werden auf portofreie Gesuche unentgeltlich zugesandt.

Bromberg, den 23. December 1871.

Die Ober-Maschinenmeister.
Graef.

Rheinische Eisenbahn.

Wir beabsichtigen die Lieferung von
300 Stück Coulissewagen und
500 do. offenen Güterwagen,
lieferbar vom September 1872 ab, im Wege der öffentlichen Submission zu vergeben.

Zeichnungen und Bedingungen werden auf frankirte Anfragen von unserem Central-Verwaltungs-Büreau, Altes Ufer No. 2 hierselbst — abgegeben und sind Offerten auf die ganze oder theilweise Lieferung versiegelt und mit der Aufschrift: „Submission auf die Lieferung von Güterwagen“ bis zum **15. Januar f. a.** uns einzureichen.

Cöln, den 23. December 1871.

Die Direction.

Thüringische Eisenbahn.

Die Lieferung von
6 Stück dreifach gekuppelten Personenzugs-Locomotiven nebst Reservetheilen
soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die Offerten sind mit der Aufschrift:
„Offerte auf Lieferung von Locomotiven“
versehen, versiegelt und portofrei bis zu dem auf
den 10. Januar k. J., Vormittags 11 Uhr,
anberaumten Submissionstermin an uns einzureichen, in welchem die Eröffnung derselben in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Die Lieferungs-Bedingungen und Zeichnungen, von welchen ersteren ein unterschriftlich anerkanntes Exemplar der Offerte beigefügt sein muss, werden auf portofreie Requisition von unserem Secretariate hier unentgeltlich abgegeben.

Erfurt, den 23. December 1871.

Die Direction der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Köln-Mindener Eisenbahn.

Die Anfertigung von
25 000 Stück Unterlagsplatten,
260 000 „ Laschen,
400 000 „ Laschenbolzen,
1 650 000 „ Haknägel
soll im Wege der Submission vergeben werden. Die maassgebenden Bedingungen und Zeichnungen sind von uns auf portofreie Anfragen zu beziehen.

Offerten mit der äusseren Bezeichnung „Submission auf Kleineisenzeug“ an welche die Submittenten bis zum 1. Februar 1872 gebunden bleiben, werden bis zum **12. Januar 1872 Abends** von uns entgegen genommen.

Köln, den 23. December 1871.

Die Direction.

Niederländische Rhein-Eisenbahn.

Die Lieferung von:
2 200 000 Kilo Eisenbahnschienen.
70 000 „ Laschen,
20 000 „ Bolzen,
35 000 „ Hackennägel
soll im Wege der Submission verdungen werden. Bedingungen sind zu bekommen bei dem Bahn-Ingenieur Herrn Wright in Utrecht. Offerten sind spätestens bis zum **20. Januar 1872** bei der Direction in Utrecht franco einzusenden.

Utrecht, den 23. December 1871.

Die Direction.

Niederländische Rhein-Eisenbahn.

Die Lieferung von **30 000 Stück eichenen Querschwellen** in sechs Parthien soll im Wege der Submission verdungen werden. Die Bedingungen sind bei dem Bahn-Ingenieur Herrn Wright in Utrecht zu haben. Offerten sind spätestens bis zum **20. Januar 1872** bei der Direction in Utrecht franco einzusenden.

Utrecht, den 23. December 1871.

Die Direction.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn Verwaltungen.
Verantwortl. Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch (Redactionslocal: Lessingstr. No. 20.) — Commissionär: Adolph Refelshöfer. — Druck von Giesecke & Devrient in Leipzig.

Die **Erneuerung des Abonnements** für den mit nächster Nummer beginnenden neuen Jahrgang bitte ich baldigst bewirken zu wollen, damit keine Unterbrechung eintritt.

Leipzig, 29. December 1871.

Adolph Refelshöfer.